

SINERGI

Buletin Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah • Edisi 35/November 2018



Ikuti
Kuis BPIW
di hal.71

Pemantauan dan Evaluasi Keterpaduan Sektor PUPR Mutlak Dilakukan

BPIW Inisiasi Pengembangan Studio Peta



BPIW • Kementerian PUPR



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

INFRASTRUKTUR PUPR TERPADU UNTUK NEGERI



Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian PUPR

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

Email: humasbpw@gmail.com

Telp. +6221-2751 5804



Salam Sinergi

Pembaca yang terhormat, Buletin Sinergi telah memasuki edisi 35, November 2018. Rubrik Kabar Utama pada edisi kali ini mengupas sistem dan metode pemantauan dan evaluasi kinerja program keterpaduan pengembangan kawasan dengan infrastruktur pekerjaan umum dan perumahan rakyat (PUPR). Hal ini terkait koordinasi yang dilakukan Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) khususnya Pusat Pemrograman dan Evaluasi Keterpaduan Infrastruktur PUPR khususnya dengan pemerintah daerah, yang dilakukan di delapan kota di Indonesia.

Dalam Laporan Khusus dibahas mengenai studio peta yang sangat diperlukan dalam memetakan wilayah atau kawasan. Rubrik Kilas BPIW kembali menyajikan berita-berita seputar kegiatan BPIW selama satu bulan. Sedangkan rubrik Sosok menampilkan Kepala Bagian Anggaran dan Umum Pusat Pemrograman dan Evaluasi Keterpaduan Infrastruktur PUPR, BPIW Kementerian PUPR, Erwin Adhi Setyadhi, ST, MT. Dokumentasi terkait upacara Hari Pahlawan dan partisipasi BPIW dalam memeriahkan Hari Bakti PU yang ke-73, ditampilkan dalam Rubrik Potret.

Beberapa rubrik ringan tetap dihadirkan seperti tips dalam melakukan liburan di akhir tahun. Kemudian ada Teropong Media yang mengulas berita yang dimuat di media massa. Selain itu, pada rubrik jalan-jalan akan kita kupas destinasi wisata di Tanjung Kelayang Provinsi Bangka Belitung.

Tanjung Kelayang merupakan salah satu dari Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN), di mana Kementerian PUPR memberikan dukungan infrastruktur di kawasan tersebut. Untuk rubrik Serba-serbi dibahas mengenai lima jalan di kawasan perbatasan yang diprioritaskan penanganannya oleh pemerintah pusat.

Kami berharap Buletin Sinergi edisi kali ini dapat memenuhi harapan pembaca yang budiman serta memperkaya pengetahuan dan informasi pembangunan infrastruktur bidang PUPR.

Salam hormat,

Pemimpin Redaksi

SINERGI

BULETIN BPIW

Tim Penyusun:

Pelindung:
Hadi Sucahyono

Pengarah:
Firman Hatorangan Napitupulu

Penasehat
Bobby Prabowo
Iwan Nurwanto
Kuswardono
Agusta Ersada Sinulingga

Penanggung Jawab/ Pemimpin Redaksi:
P. Yudiantoro

Redaktur Pelaksana:
Shovich

Editor :
Hendra Djamal
Mutri Batul Aini

Tim Pembuat Artikel:
Indira Dwi Kusumatuti
Daris Anugrah
Alis Listalatu
Rian Farhan

Sekretariat:
Untung Priyono
Nur Wahyu

Diterbitkan oleh:
Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW)
Kementerian PUPR

Alamat Redaksi:
Gedung G, BPIW Lantai 1
Jl. Pattimura No.20 Kebayoran Baru
Jakarta Selatan 12110
Email: humasbpiw@gmail.com, humasbpiw@pu.go.id
Website: bpiw.pu.go.id
No. Telp. +6221-2751 5804

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

Tulisan dapat dikirim ke email:
humasbpiw@gmail.com, humasbpiw@pu.go.id

Design : Heri Hito
Infografis, layout & Kartunis : Ajeng Ayuning Pertiwi



04 **Kabar Utama:** Pemantauan dan Evaluasi Keterpaduan Sektor PUPR Mutlak Dilakukan



62 **Serba Serbi** *Inilah 5 Jalan Perbatasan Negara yang Menjadi Prioritas Pembangunan*

Edisi 35/November 2018

daftar isi



10 **Wawancara:**
Hermanto Dardak
Produk-produk Berkualitas Harus Terus
Dihasilkan



38 **Lapsus:**
BPIW Inisiasi Pengembangan
Studio Peta



64 **Teknologi:**
EcoTernak untuk dukungan Restorasi Sungai
Citarum Hulu



66 **Potret:**
Hari Bakti PUPR ke-73

Pemantauan dan Evaluasi Keterpaduan Sektor PUPR Mutlak Dilakukan

Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) merupakan dokumen perencanaan yang dijalankan dari Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) dan menjadi dasar pembangunan infrastruktur PUPR yang mendukung pengembangan wilayah. Tidak hanya itu, pembangunan infrastruktur PUPR diharapkan terpadu tidak hanya pada sektor di internal Kementerian PUPR, namun juga antar daerah dan antar tingkat pemerintahan. Proses pemantauan dan evaluasi kinerja program keterpaduan merupakan langkah yang sangat penting untuk menentukan seberapa besar tingkat keterpaduan program pembangunan infrastruktur PUPR yang menunjukkan capaian output mulai dari perencanaan, pemrograman, hingga implementasi. Hal ini menjadi dasar pengukuran manfaat pembangunan infrastruktur selama kurun waktu perencanaan (tahunan, jangka pendek, dan jangka menengah) dan pada akhirnya menjadi baseline perencanaan lima tahun ke depan.

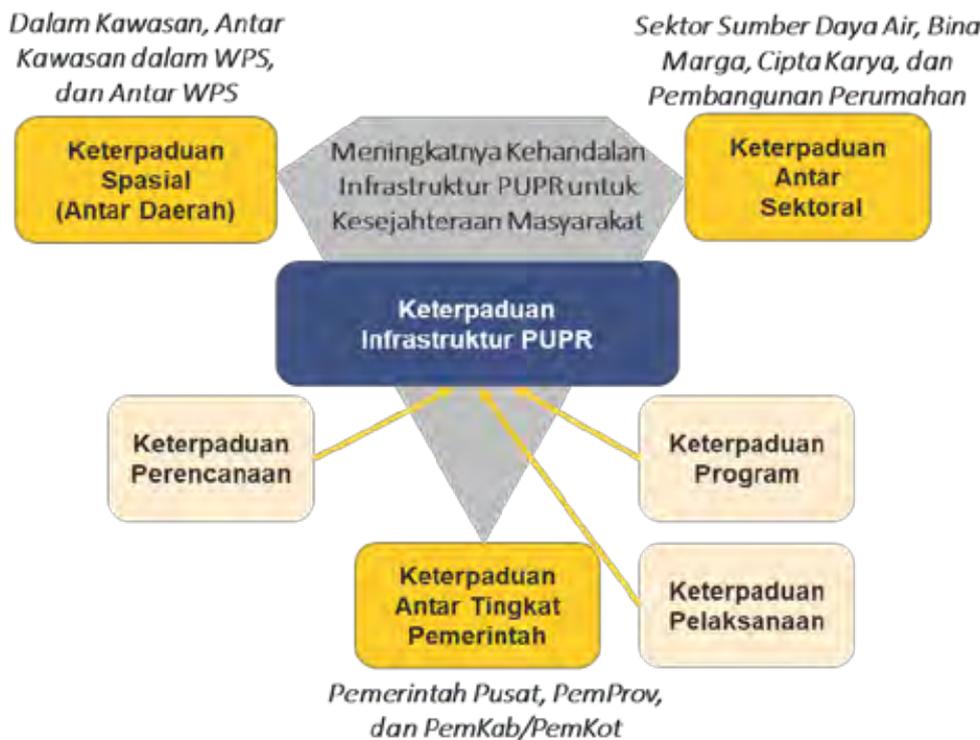


Jembatan Merah Putih Ambon

Sumber: PUPR

Dalam rangka proses pemantauan dan evaluasi tersebut, terdapat tahapan-tahapan yang harus dilalui sebagaimana dapat dijabarkan dalam kerangka pikir sebagai berikut.

Koordinasi pemantauan melibatkan empat unit organisasi (unor) di Kementerian PUPR dan memfokuskan tidak hanya capaian/program fisik/biaya pembangunan kegiatan, namun juga melihat keterpaduan antar sektor



Adapun untuk tahun 2018, pendekatan yang dilakukan mencakup pengumpulan data awal berdasarkan *e-monitoring* PUPR yang memuat program tahun berjalan dan sebagai *benchmarking* dilakukan kajian terhadap dokumen perencanaan (Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN), Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN), Rencana Induk Pengembangan Infrastruktur (RIPI), *Masterplan* dan *Development Plan* (MPDP, dll) dan hasil Pra- Konsultasi Regional (Pra-Konreg) 2018.

Hasilnya berupa pengukuran awal kondisi eksisting pemantauan dan evaluasi program keterpaduan yang nantinya akan dilakukan verifikasi dengan dua metode, yaitu verifikasi di daerah (Rapat Koordinasi dengan Bappeda provinsi dan perwakilan sektor PUPR di daerah) serta survei lapangan untuk program-program strategis yang dipandang signifikan terhadap pengembangan wilayah dan memiliki keterpaduan antar sektor dalam konteks mendukung kawasan-kawasan strategis prioritas di 35 Wilayah Pengembangan Strategis (WPS).

- di lingkungan Kementerian PUPR dan antar
- tingkat pemerintahan yang mempengaruhi
- tujuan pengembangan wilayah dimana
- program tersebut diimplementasikan.
- Hal lain yang tidak kalah pentingnya
- adalah memantau kesinkronan program
- pembangunan infrastruktur PUPR yang
- sedang dilaksanakan dengan fokus prioritas/
- kebijakan pembangunan infrastruktur
- nasional pada periode 2015-2019. Sebagai
- contoh, saat ini Pemerintah sedang
- memberikan dukungan infrastruktur PUPR
- untuk kawasan tematik prioritas nasional,
- salah satunya yaitu Kawasan Strategis
- Pariwisata Nasional (KSPN) Danau Toba. Pada
- tahun 2018, terdapat kegiatan dari sektor
- Cipta Karya berupa Pengembangan KSPN
- Danau Toba dan Pembangunan Kawasan
- Pariwisata Danau Toba Sumatera Utara di
- Kab. Samosir.
- Data-data lapangan terkait hasil pemantauan
- dikumpulkan dan diolah sehingga dapat
- muncul hasil perhitungan keterpaduan
- pembangunan infrastruktur PUPR.
- Perhitungan keterpaduan dilakukan pada

Tahun 2018, pendekatan yang dilakukan mencakup pengumpulan data awal berdasarkan e-monitoring PUPR yang memuat program tahun berjalan dan sebagai benchmarking dilakukan kajian terhadap dokumen perencanaan

Dalam rapat tersebut disampaikan hasil evaluasi yaitu nilai perhitungan keterpaduan pembangunan infrastruktur PUPR beserta rekomendasi pembangunan infrastruktur pada tahun berikutnya.

35 WPS dan 97 kawasan di Indonesia. Hasil tersebut akan disosialisasikan pada Rapat Koordinasi Pemantauan dan Evaluasi Kinerja Program Keterpaduan Pengembangan Kawasan dengan Infrastruktur PUPR di Pulau Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, Bali, Papua, serta Kepulauan Maluku dan Nusa Tenggara.

Pada tahun 2018, Rapat Koordinasi Pemantauan dan Evaluasi Kinerja Program Keterpaduan Pengembangan Kawasan dengan Infrastruktur PUPR yang dilaksanakan Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) melalui Pusat Pemrograman dan Evaluasi Keterpaduan Infrastruktur PUPR dilaksanakan di delapan kota. Kedelapan kota tersebut adalah Surabaya, Kendari, Tarakan, Ambon, Bengkulu, Batam, Jayapura, dan Kupang dari Bulan Oktober hingga November. Acara ini dihadiri oleh perwakilan Bappeda, perwakilan Dinas PUPR provinsi, serta perwakilan Satker dan Balai

ada di dalam WPS, serta antar kawasan di dalam WPS. Nilai keterpaduan suatu kawasan tersebut merupakan hasil perhitungan dari *tools* yang digunakan untuk melakukan evaluasi yang dimulai dari tahap perencanaan, pemrograman, hingga pelaksanaan.

Pada tahap perencanaan ada tiga hal yang menjadi parameter pengukurannya yakni kawasan, WPS, dan pulau. Kemudian pada tahap pemrograman, terdapat indikator fungsi pengembangan, dukungan fungsi dan lokasi, *readiness criteria*, serta biaya dan volume yang telah ditetapkan. Pada tahap pelaksanaan, terdapat tiga hal yang diukur yaitu progres fisik terbangun, capaian target volume, dan keuangan. Perhitungan nilai keterpaduan ini sudah diimplementasikan sejak tahun 2015 hingga saat ini.

Berikut beberapa poin penting hasil diskusi kegiatan Evaluasi Kinerja Program Infrastruktur PUPR di beberapa provinsi di Indonesia.



Rapat koordinasi pemantauan dan evaluasi keterpaduan infrastruktur PUPR di Surabaya

Sumber: BPIW

yang merupakan perpanjangan tangan Kementerian PUPR di daerah.

Dalam rapat tersebut disampaikan hasil evaluasi yaitu nilai perhitungan keterpaduan pembangunan infrastruktur PUPR beserta rekomendasi pembangunan infrastruktur pada tahun berikutnya. Nilai keterpaduan yang dibahas meliputi WPS, kawasan yang

Jawa Timur

Provinsi Jawa Timur memiliki kawasan strategis yang menjadi prioritas nasional untuk didukung pembangunan infrastruktur PUPR seperti Kawasan Metropolitan Gerbangkertosusila, KSPN Bromo Tengger Semeru, dan Wilayah Selatan Provinsi Jawa Timur atau disebut Pantai Selatan (Pansela).



Rapat koordinasi pemantauan dan evaluasi infrastruktur PUPR di Kendari

Sumber: BPIW

Pada Kawasan Metropolitan Gerbangkertosusila, terdapat pembangunan infrastruktur PUPR yang mendukung pengembangan kawasan serta telah memiliki keterpaduan pembangunan antar sektor dan antar tingkat pemerintahan. Kegiatan tersebut adalah pembangunan Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM) Mojolamong oleh sektor Cipta Karya Tahun Anggaran (TA) 2018 dengan intake Mojolamong yang telah dibangun oleh sektor Sumber Daya Air pada TA 2017. Pembangunan SPAM tersebut juga didukung Perusahaan Daerah Air Minum (PDAM) dari Pemerintah Daerah (Pemda) setempat dalam bentuk jaringan distribusi saluran rumah dan juga terdapat dukungan dari Pemda berupa pengadaan lahan.

Untuk mendukung pengembangan Kawasan Gerbangkertosusila, kedepannya dibutuhkan dukungan infrastruktur seperti pengendali banjir terutama pada jalan kolektor primer dan peningkatan kualitas permukiman kumuh di perkotaan.

Selain itu, di Provinsi Jawa Timur juga memiliki fokus terhadap pengembangan wilayah Jawa bagian selatan yang diwujudkan pada pembangunan infrastruktur jalan sepanjang

680,13 Km, dimana panjang Jalan Pansela di Provinsi Jawa Timur yang belum terbangun adalah sepanjang 300,60 Km.

Sulawesi Tenggara

Kawasan Industri Konawe merupakan salah satu kawasan strategis di Provinsi Sulawesi Tenggara yang terletak di Kabupaten Konawe Utara.

Pada kawasan ini, terdapat keterpaduan pembangunan infrastruktur PUPR antar Sektor Cipta Karya dengan Sektor Sumber Daya Air, yaitu pembangunan SPAM untuk penyediaan sumber air baku yang telah terpadu dengan kegiatan limpasan aliran di Sungai Pohara untuk mendukung pengembangan di wilayah Konawe.

Adapun akses menuju Kawasan Industri (KI) Konawe yang melewati Jembatan Lalindo dan Jembatan Linomoyo di saat musim hujan akan mengalami banjir yang bersumber dari Sungai Linomoyo dan kerap kali terjadi longsor. Oleh karena itu dibutuhkan dukungan keterpaduan antar Sektor Bina Marga dan Sektor Sumber Daya Air dalam pencegahan dan pengendalian banjir dan longsor pada akses tersebut.

Pada tahap perencanaan ada tiga hal yang menjadi parameter pengukurannya yakni kawasan, WPS, dan pulau. Kemudian pada tahap pemrograman, terdapat indikator fungsi pengembangan, dukungan fungsi dan lokasi, readiness criteria, serta biaya dan volume yang telah ditetapkan.



Rapat koordinasi evaluasi dan pemantauan keterpaduan pembangunan infrastruktur PUPR di Kupang

Sumber: BPIW

Nusa Tenggara Timur

Provinsi Nusa Tenggara Timur memiliki kawasan perbatasan darat yang telah ditunjukkan dengan adanya pembangunan beberapa Pos Lintas Batas Negara (PLBN), yaitu PLBN Wini, Motaain, dan Motamasin.

Untuk mendukung pengembangan kawasan perbatasan, terdapat keterpaduan pembangunan infrastruktur PUPR seperti kegiatan Pembangunan Jaringan Perpipaan Desa Alas Selatan Kec.Kobalima di Kab.Malaka oleh sektor Cipta Karya yang mendapat dukungan dari sektor Sumber Daya Air berupa penyediaan air baku. Sejalan dengan

- itu, juga terdapat dukungan dari Pemda
- berupa sosialisasi program Kementerian
- PUPR kepada masyarakat dan pengendalian
- pemanfaatan ruang.
- Dalam mengembangkan kawasan
- perbatasan yang membawa dampak yang
- signifikan, perlu dilakukan dukungan
- berupa Pembangunan Jembatan Mayeskoa
- sepanjang ±40 meter dan Pembangunan
- jalan di ruas Kolbano Boking – Malaka untuk
- mendukung konektivitas antar kawasan
- perbatasan (Motaain dan Motamasin) karena
- dapat mempersingkat waktu tempuh hingga
- 2,5 jam.



Rapat pemantauan dan evaluasi keterpaduan pembangunan infrastruktur PUPR di Batam

Sumber: BPIW

Untuk mendukung pengembangan kawasan perbatasan, terdapat keterpaduan pembangunan infrastruktur PUPR seperti kegiatan Pembangunan Jaringan Perpipaan Desa Alas Selatan Kec. Kobalima di Kab.Malaka

Bahan Acuan Bagi Berbagai Pihak

Hasil kegiatan pemantauan dan evaluasi yang telah dilakukan pada tahun 2018, akan menjadi salah satu referensi untuk internal BPIW dalam perencanaan pembangunan jangka pendek dan menengah yang menghasilkan rekomendasi program pembangunan untuk tahun berikutnya. Hasil tersebut juga dapat digunakan oleh Unit Organisasi di lingkungan Kementerian PUPR maupun *stakeholder* terkait.

Selain itu, produk dari pemantauan dan evaluasi program yang berupa hasil kinerja

- nilai keterpaduan infrastruktur PUPR
- menjadi salah satu *input* dalam Laporan
- Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah
- (LAKIP) BPIW dan memenuhi salah satu
- sasaran strategis Renstra Kementerian PUPR,
- yaitu Sasaran Strategis 1 yang isinya adalah
- “Meningkatnya Keterpaduan pembangunan
- infrastruktur PUPR antardaerah, antarsektor,
- dan antartingkat pemerintahan” dan
- Sasaran Strategis 5 adalah “Meningkatnya
- keterpaduan perencanaan, pemrograman,
- dan penganggaran”. (**Susilowati/Mangapul/**
- **Redaksi**)
-

Hasil kegiatan pemantauan dan evaluasi yang telah dilakukan pada tahun 2018, akan menjadi salah satu referensi untuk internal BPIW dalam perencanaan pembangunan jangka pendek dan menengah



Simpang susun Jombang

Sumber: PUPR



Produk-produk Berkualitas Harus Terus Dihasilkan

Hermanto Dardak

.....
Kepala BPIW Periode 2015-2016

Nama Hermanto Dardak sudah tidak asing lagi di lingkungan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) terutama di Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW). Betapa tidak, ayah dari Wakil Gubernur Jawa Timur, Emil Dardak ini merupakan Kepala BPIW pertama dan merupakan mantan Wakil Menteri PUPR. Meski kini menjadi widyaiswara, Dardak menyambut

baik ajakan Kepala BPIW Hadi Sucahyono untuk membantu BPIW dalam bentuk *policy briefs* (ringkasan kebijakan). Ia berharap BPIW dapat terus konsisten dalam menghasilkan produk-produk berkualitas yang dapat bermanfaat bagi semua kalangan. Berikut wawancara lengkap Hermanto Dardak saat dibincangi Buletin Sinergi beberapa waktu lalu.

Bapak merupakan salah satu pionir berdirinya BPIW. Bisa diceritakan apa yang menjadi latar belakang terbentuknya BPIW?

Sebelum tahun 2015, pada saat itu kita melihat ada beberapa daerah yang mengalami banjir. Bila kita lihat kejadian itu terjadi, karena kawasan yang terkena banjir tidak didorong untuk dibangun.

Kemudian kita juga melihat banyak daerah yang programnya tidak terpadu, sehingga ketika Jakarta banjir, maka terkadang ada yang menganggap hal itu disebabkan dari kawasan Bogor atau puncak, karena dianggap bangunan disana banyak yang tidak sepenuhnya sesuai dengan tata ruang. Namun dilain pihak ada yang menganggap tidak ada kontribusi dari Jakarta.

Intinya, mereka saling tergantung satu sama lain. Itu menjadi salah satu contoh masalah. Untuk menyelesaikan hal itu, semua pihak harus bersama-sama atau secara terpadu mengatasi permasalahan yang ada.

Berkaca dari permasalahan tersebut, saat itu kita mengusulkan satu institusi setara eselon 1 yang dapat memandang bahwa tujuan membangun infrastruktur itu bukan hanya *output* berupa fisiknya saja, tapi juga *outcome* bahkan *impact*.

Akhirnya, terbentuklah BPIW yang membuat perencanaan dan pemrograman infrastruktur PUPR berbasis pengembangan wilayah.

Pembangunan infrastruktur yang berbasis pengembangan wilayah ini diharapkan dapat membuka lapangan kerja, memberikan pertumbuhan ekonomi, dan mengentaskan kemiskinan.

Pembangunan infrastruktur sektor PUPR itu membentuk struktur ruang, di mana bentuknya konektivitas yang menghubungkan antara pusat-pusat kegiatan yang menjadi kawasan perkotaan.

Agar kawasan perkotaan itu hidup dan mandiri, maka perlu dihubungkan dengan infrastruktur jaringan jalan maupun infrastruktur Sumber Daya Air (SDA). Kota sebagai pusat pertumbuhan dan sebagai pusat distribusi, harus punya struktur ruang dan pola ruang yang menjadi simpul dari sistem perkotaan.

Kita yang bernaung dibawah Kementerian PUPR melakukan pembangunan infrastruktur berbasis pendekatan wilayah. Pembangunan infrastruktur berbasis wilayah ini dilakukan dengan keterpaduan antar unit organisasi (unor) utama yakni Cipta Karya, Bina Marga, SDA, dan Penyediaan Perumahan.

Dalam pelaksanaannya, pembangunan infrastruktur berbasis pengembangan wilayah dilakukan dengan keterpaduan antar unor-unor tersebut dan sinkronisasi program baik dengan Kementerian/ lembaga lain maupun dengan pemerintah daerah.

"Saat itu kita mengusulkan satu institusi setara eselon 1 yang dapat memandang bahwa tujuan membangun infrastruktur itu bukan hanya output berupa fisiknya saja, tapi juga outcome bahkan impact. Akhirnya, terbentuklah BPIW yang membuat perencanaan dan pemrograman infrastruktur PUPR berbasis pengembangan wilayah."



Beramah tamah dengan jajaran pimpinan BPIW dan para ahli pengembangan wilayah.

Sumber: Dok. BPIW

“Wilayah pertumbuhan kita rangkum dalam 35 WPS atau wilayah pertumbuhan. Dari 35 WPS itu kita bagi menjadi wilayah berkembang, sedang berkembang, dan wilayah pengembangan baru. Untuk wilayah pengembangan baru, pemerintah harus banyak masuk disitu dengan program pembangunan infrastrukturnya”

Bagaimana pula dengan konsep 35 Wilayah Pengembangan Strategis (WPS)? Mengapa itu dibuat?

Penjelasannya seperti ini. Bila kita melihat seluruh wilayah nasional, maka sebenarnya ada kawasan-kawasan yang boleh dibangun dan ada kawasan-kawasan yang tidak boleh dibangun. Misalnya kawasan yang memiliki ketinggian 250 meter atau 3 ribu meter, maka oksigennya kurang. Itu sebetulnya kawasan yang harusnya menjadi kawasan lindung. Kalau disana juga dibangun permukiman, maka akan rawan longsor.

Untuk itu kita perlu mengatur, mana kawasan yang boleh dibangun, mana yang tidak. Kemudian kita melihat, kawasan mana yang paling tinggi pengembalian anggarannya bila kita melakukan investasi di kawasan tersebut. Selanjutnya kita cari dan kita lihat daya dukung dan daya tampung wilayahnya.

Dari kajian tersebut kita melihat ada wilayah pertumbuhan, di mana bila kita melakukan investasi disitu, maka hasilnya akan sangat tinggi. Wilayah pertumbuhan kita rangkum dalam 35 WPS atau wilayah pertumbuhan. Dari 35 WPS itu kita bagi menjadi wilayah berkembang, sedang berkembang, dan wilayah pengembangan baru.

Untuk wilayah pengembangan baru, pemerintah harus banyak masuk disitu dengan program pembangunan infrastrukturnya.

Untuk wilayah yang sudah berkembang seperti Jawa dan Sumatera apalagi koridor di utara Jawa maupun Timur Sumatera, maka perlu digali potensi swasta untuk bisa ikut membiayai pembangunan di kawasan tersebut.

Dengan gambaran tadi, maka kita punya piranti untuk pengembangan wilayah. Jadi kita tangani seluruh wilayah, akan tetapi prioritasasi itu penting untuk mengetahui mana kawasan yang harus didahulukan. Untuk itu didalam 35 WPS ada prioritasasi untuk membangun infrastruktur dan prioritasasi untuk membangun wilayah.

Hal itu dilakukan agar efektif dalam pemrograman untuk mencapai *output* fisik tapi juga *outcome* dan *impact* dari pembangunan infrastruktur seperti lapangan kerja dan pertumbuhan ekonomi.

Pembagian wilayah itu diharapkan kita dapat mengurangi disparitas pembangunan antara Indonesia wilayah barat dan timur Indonesia.

Bagaimana Bapak melihat perkembangan BPIW saat ini?

Kita, para mantan Kepala BPIW dan juga para ahli pengembangan wilayah telah melakukan dialog dengan Kepala BPIW Hadi Sucahyono dan jajarannya. Dari pertemuan itu, beliau memberikan gambaran mengenai BPIW seperti sumber daya manusia (SDM) dan langkah-langkah yang sudah dilakukan dan yang akan dilakukan kedepan.

Saya melihat BPIW saat ini sudah jauh berkembang, di mana banyak produk yang sedang dilakukan, seperti penyusunan *Integrated Tourism Masterplan* (ITMP) untuk Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Danau Toba, Lombok, dan Borobudur. Selain itu BPIW juga turut menangani Palu dan sekitarnya pasca gempa. Langkah yang dilakukan BPIW terkait penanganan Palu ini dapat menjadi contoh baik kedepannya.

Beberapa upaya yang sudah dilakukan BPIW tersebut harus terus dilakukan secara konsisten sehingga produk yang dihasilkan menjadi produk yang berkualitas. Bila jaman kita dulu, kita menangani dukungan infrastruktur PUPR untuk 10 prioritas wisata nasional. Kita lakukan keterpaduan dan sinkronisasi untuk kawasan wisata tersebut, agar dapat memberikan *outcome* dan *impact* bagi masyarakat.

Apa tantangan yang harus bisa diatasi BPIW?

Kami melihat suatu organisasi tantangannya adalah melakukan koordinasi dengan lintas sektor dengan melibatkan banyak pemangku kepentingan. Itu salah satu tantangan yang harus dihadapi BPIW dengan baik.

Dengan banyaknya masyarakat yang tinggal di kawasan perkotaan, maka menjadi tantangan bagi BPIW dalam mengembangkan kawasan perkotaan dengan berbasis pengembangan wilayah. Hal itu dapat dilakukan dengan membuat tema-tema yang menjadi potensi yang dapat dikembangkan di suatu kota. Tantangan lain adalah meningkatkan kualitas sumber daya manusia yang ada.

Langkah apa yang dilakukan untuk menghadapi tantangan tersebut?

Sumber daya manusia BPIW harus dibangun dengan kompetensi dan rasa memiliki terhadap BPIW yang tinggi, sehingga produk-produk yang dihasilkan lebih berkualitas. Kemudian, kita harus menyadari bahwa BPIW ini sangat terkait dengan pemangku kepentingan baik internal maupun eksternal Kementerian PUPR.



Sumber: Dok. BPIW

“Saya berharap perencanaan dan pemrograman infrastruktur PUPR yang dibuat BPIW dapat menjawab isu-isu pengembangan wilayah, seperti isu mengenai disparitas antar wilayah, lingkungan, dan perekonomian masyarakat”.

Sehingga *capacity building* yang diberikan kepada para pemangku kepentingan itu menjadi hal yang penting. Tentunya penekanan untuk pengembangan SDM bisa difokuskan untuk meningkatkan *capacity building* tersebut.

Para mantan pejabat BPIW diharapkan dapat memberikan kontribusinya dalam bentuk *policy briefs*. Bagaimana tanggapan Bapak mengenai hal ini?

Saya menyambut baik melibatkan saya dan teman-teman terkait *policy briefs* ini, karena sangat baik bila sesuatu dilakukan secara bersama-sama. Contohnya terkait pengembangan kawasan pariwisata. Semua sektor ikut berkontribusi, sehingga tercipta sebuah keterpaduan program. Oleh karenanya saya dan teman-teman sangat mendukung kebijakan Kepala BPIW dan kami siap mendukung program-program yang dilaksanakan BPIW.

Apa harapan Bapak terhadap produk-produk yg dihasilkan BPIW?

Paling utama tentunya saya berharap *outcome* dan *impact* dari perencanaan dan pemrograman yang dibuat BPIW dapat cepat terwujud. Dengan demikian Indonesia memiliki daya saing yang

tinggi terhadap negara-negara lain terutama negara-negara di Asia Tenggara. Selain itu saya berharap perencanaan dan pemrograman infrastruktur PUPR yang dibuat BPIW dapat menjawab isu-isu pengembangan wilayah, seperti isu mengenai disparitas antar wilayah, lingkungan, dan perekonomian masyarakat. Sehingga dapat diketahui penanganan seperti apa yang akan dilakukan Kementerian PUPR terhadap isu-isu tersebut. **(Hendra/Ajeng)**

Infrastruktur PUPR Dalam Media Cetak

Kami mengumpulkan guntingan berita dengan topik infrastruktur dan topik lain yang berkaitan dengan Kementerian PUPR. Guntingan berita tersebut kami sarikan dari empat media cetak, yaitu Kompas, Koran Tempo, Media Indonesia, 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 potongan pemberitaan terpilih pada bulan November.

Kliping berita BPIW dapat di download di: bpiw.pu.go.id/publication/scrapbook



Kawasan Ekonomi Khusus Mandalika di Desa Kuta, Kecamatan Pujut, Praya, Lombok Tengah, Nusa Tenggara Barat, 27 Oktober lalu.

Pemerintah daerah berlomba-lomba agar wilayahnya dijadikan kawasan khusus.

Andi Irena
andi.i@indotempo.co.id

JAKARTA — Pemerintah belakangan ini mulai dari pemerintah daerah yang mengajukan agar daerahnya dijadikan kawasan ekonomi khusus (KEK). Sudah ada tiga undang-undang dari pemerintah daerah untuk mendaftar menjadi kawasan ekonomi khusus bidang pariwisata. "Undang-undang sedang dibicarakan ada tiga di Pulau Bangka dan tiga di Nanggroe" kata Menteri Agraria dan Tata Ruang/Badan Pertanahan Nasional Setyan Djaja di Jakarta kemarin.

Sedaya mengajukan ketiga kawasan tersebut di antaranya dua kawasan di Pulau Bangka, yaitu Tanjung Gusung dan Sungai Gelang dan Sungai Adapun cekak KEP Singaperbangsa untuk satu dari Kabupaten Malang Jawa Timur. Dengan KEK yang diharapkan Menteri Koordinator Perekonomian Darman Nasution, selanjutnya persiapan kelengkapan dan kepastian ketiga wilayah tersebut sebelum diarahkan untuk persetujuan pemerintah.

Sebelum pariwisata memang saat ini menjadi

Kawasan Ekonomi Khusus Pariwisata Diperbanyak



salah satu lapangan potensial. Sektor ini akan lebih diyakini bisa meningkatkan pertumbuhan ekonomi dengan kawasan yang menawarkan daya tarik wisata. Adapun pemerintah sudah memiliki 4 KEK pariwisata, seperti Tanjung Lingsang (Bengkulu), Mandalika (Nusa Tenggara Barat), Morotai (Maluku Utara), dan Tanjung Kelinying (Bekohang).

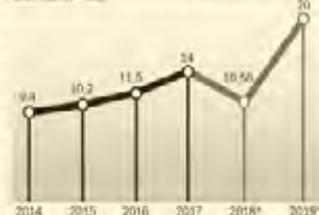
Dari ketiga calon KEK pariwisata baru tersebut, yaitu KEP Singaperbangsa, Malang, yang sudah mendapat persetujuan Kantor Kementerian Koordinator Perekonomian untuk diinjeksi menjadi kepastian presiden. "Kerri sudah siap dan memang sudah dipersiapkan sejak lama," kata Wakil Bupati Malang H.M. Samud.

Adapun Gubernur Bangka Belitung Ersalin Bo-

Target 20 Juta Wisatawan Asing

SEKTOR pariwisata ditargetkan memiilatkan denah sebesar US\$ 20 miliar atau Rp 301,84 triliun dalam lima tahun 2014-2019. Pembentukan destinasi baru pariwisata diperbanyak dan diperkuat, saat ini pemerintah memiliki persiapan untuk membangun 10 wilayah "Bali Baru".

Statistik kunjungan wisatawan asing 2014-2019 (data awal)



10 "Bali Baru"

1. Tanjung Lingsang, Banten (Kawasan Ekonomi Khusus)
2. Mandalika, Nusa Tenggara Barat (Kawasan Ekonomi Khusus)
3. Morotai, Maluku Utara (Kawasan Ekonomi Khusus)
4. Tanjung Relayang, Bengkulu (Kawasan Ekonomi Khusus)
5. Uluwatu, Bali, Sumatera Utara (Kawasan Ekonomi Khusus)
6. Lingsar (Kabupaten Dairi)
7. Lingsar (Kabupaten Dairi)
8. Lingsar (Kabupaten Dairi)
9. Lingsar (Kabupaten Dairi)
10. Lingsar (Kabupaten Dairi)



Ulasan Teropong Media edisi kali terkait berita dari Koran Tempo, Selasa, 6 November 2018, yang diberi judul "Kawasan Ekonomi Khusus Pariwisata Diperbanyak". Berikut ulasannya :

Komitmen Kementerian PUPR Untuk Mendukung KEK di Kawasan Pariwisata

Dalam berita di halaman 18 koran tersebut ditulis bahwa pemerintah kebanjiran usulan dari beberapa pemerintah daerah yang meminta agar daerah-daerahnya dijadikan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK). Sudah ada tiga usul dari pemerintah daerah untuk mendaftar menjadi KEK bidang pariwisata. "Usulan yang sedang dibicarakan ada tiga di Pulau Bangka dan juga di Singasari," kata Menteri Agraria dan Tata Ruang/ Badan Pertahanan Nasional Sofyan Djalil.

Bila dilihat dari pengertiannya, KEK merupakan kawasan dengan batas tertentu dalam wilayah hukum Negara Kesatuan Republik Indonesia yang ditetapkan untuk menyelenggarakan fungsi perekonomian dan memperoleh fasilitas tertentu. Hal itu tercantum dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2011 Tentang Penyelenggaraan Kawasan Ekonomi Khusus.

Sehubungan dengan hal itu, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) sudah berkomitmen untuk mendukung KEK melalui program yang dibuat Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW). Dukungan infrastruktur tersebut untuk kepentingan pembangunan ekonomi masyarakat. Komitmen itu akan tetap dilakukan termasuk bila usulan dari pemerintah daerah untuk menjadi kawasan KEK bidang pariwisata (sebagaimana yang tercantum dalam berita tersebut), diterima pemerintah pusat.

Komitmen itu telah ditunjukkan dengan membuat perencanaan infrastruktur, seperti di KEK Mandalika di Pulau Lombok. Kawasan tersebut juga merupakan bagian dari Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN). Artinya, tidak hanya mendukung KEK,

Kementerian PUPR juga mendukung kawasan pariwisata yang masuk dalam KSPN tersebut.

Pada 2018 ini program dukungan terhadap KEK dan KSPN tersebut seperti Rehabilitasi Jaingan Irigasi Daerah Katon Kompleks di Kabupaten Lombok Tengah. Pada 2019 mendatang juga akan dilakukan Pembangunan Embung Serbaguna Bangketlamin di Kabupaten Lombok Tengah.

Selain itu, Kementerian PUPR juga memberi dukungan terhadap KEK dan KSPN lainnya seperti Morotai di Maluku Utara. Sejumlah program pembangunan infrastruktur PUPR terangkum dalam *Development Plan* kawasan tersebut 2015-2019 seperti Preservasi dan Pelebaran Jalan Daruba-Wayabula. Untuk KEK Morotai sejumlah program telah dilaksanakan pada 2017 seperti Pembangunan Konstruksi Pengamanan Pantai Momojiu. Rencana tersebut tidak sekedar diatas kertas semata, tapi telah direalisasikan. Hal ini menunjukkan bahwa Kementerian PUPR benar-benar serius membantu peningkatan perekonomian masyarakat dan meningkatkan jumlah wisatawan terutama wisatawan mancanegara. **(Hendra Djamil)**



Pantai Mandalika

Sumber: BPIW

Proyek Infrastruktur Danau Toba Terus Berjalan

BERAGAM pembangunan infrastruktur di kawasan Danau Toba, Sumatra Utara, terus berjalan. Program-program itu terkait dengan penetapan kawasan tersebut ke dalam kawasan strategis pariwisata nasional (KSPN).

Dalam *press trip* bersama Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PU-Pera) ke kawasan Danau Toba sejak Kamis (8/11) hingga Sabtu (10/11), antara lain terlihat perkembangan pembangunan di Kecamatan Muara, Tapanuli Utara.

Di kecamatan itu, seperti diungkapkan Pengawas Lapangan KSPN Toba Direktorat Jenderal Cipta Karya Kementerian PU-Pera Rahmad Parlindungan Lubis, pihak kementerian memperbaiki empat ruas jalan di kecamatan itu. Perbaikan itu mulai pelebaran jalan, membuat pedestrian, dan pengadaan tiang penerangan jalan umum. Seluruh ruas jalan yang diperbaiki itu mengarah ke Pasar Rakyat Muara dan Pelabuhan Muara. Sebelumnya, pemerintah pusat telah memproyeksikan Pelabuhan Muara untuk bisa disandari kapal pesiar dan berukuran besar.

Untuk mencapai Pulau Samosir, selain menggunakan kapal penyeberangan, juga bisa melalui jalur darat, yaitu melalui Jembatan Tano Ponggol yang terletak di ruas jalan Tele-Pangurusan. Jembatan Tano Ponggol saat ini juga tengah diperbaiki.

Seperti diungkapkan Kepala



MU/ENDRI SIAGAN

PEMBANGUNAN EMBUNG: Kabag Humas Kementerian PU-Pera, Krisno Yuwono (tiga dari kanan), Kepala Satuan Kerja Pembangunan Bendungan Balai Wilayah Sungai (BWS) Sumatra II Direktorat Jenderal Sumber Daya Air Kementerian PU-Pera Marwansyah (kedua dari kanan), dan Pejabat Pembuat Komitmen Danau Situ dan Embung BWS Sumatra II Mohamad Soleh Nasution meninjau pembangunan embung serbaguna Pea Parsinagaan di Kecamatan Ronggur Nihuta Kabupaten Samosir, Sumatra Utara, Sabtu (10/11).

Satuan Kerja Pembangunan Bendungan BWS Sumatra II Marwansyah, Jembatan Tano Ponggol yang saat ini memiliki bentang 25 meter akan diperlebar hingga menjadi 200 meter. Kanal pemisah Pulau Samosir dan Pulau Sumatra yang saat ini selebar rerata 25 meter juga akan dijadikan 80 meter. Kedalaman alur akan

dijadikan 24 meter.

Dia menambahkan, proyek Tano Ponggol dimulai pada Desember 2017 dan ditargetkan selesai pada akhir 2019 dengan pagu nilai proyek Rp320 miliar. "Sejauh ini pembangunan sudah mencapai 45% atau sesuai rencana. Kami optimistis proyek ini bisa selesai tepat waktu." (Hnr/E-25)

Ulasan Teropong Media edisi kali terkait berita selanjutnya, yakni dari Media Indonesia yang diberi judul “Proyek Infrastruktur Danau Toba Terus Berjalan” pada Senin, 12 November 2018. Berikut ulasannya :

Program Infrastruktur PUPR di Danau Toba Untuk Menunjang Pencapaian Kunjungan Wisatawan Mancanegara

Pada berita itu sebutkan beragam pembangunan infrastruktur di Kawasan Danau Toba, Sumatera Utara, terus berjalan. Program-program itu terkait dengan penetapan kawasan tersebut ke dalam Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) antara lain perkembangan pembangunan di Kecamatan Muara, Tapanuli Utara. Di kecamatan itu, seperti diungkapkan Pengawasan Lapangan KSPN Toba Direktorat Jenderal Cipta Karya Kementerian PUPR Rahmad Parlindungan Lubik, pihak Kementerian memperbaiki empat ruas jalan di kecamatan itu.

Perbaikan itu mulai pelebaran jalan, membuat pedestrian, dan pengadaan tiang penerangan jalan umum. Seluruh ruas jalan yang diperbaiki itu mengarah ke Pasar Rakyat Muara dan Pelabuhan Muara. Sebelumnya, pemerintah pusat telah memproyeksikan Pelabuhan Muara untuk bisa disandari kapal pesiar dan berukuran besar.

Sehubungan dengan hal itu pemerintah menargetkan kunjungan turis mancanegara mencapai 20 juta orang di tahun 2019. Untuk mencapai target tersebut, pemerintah memprioritaskan pengembangan 10 dari

25 KSPN. Salah satu KSPN tersebut adalah Danau Toba. Pemerintah telah mengeluarkan berbagai peraturan, untuk mempercepat pencapaian tersebut.

Salah satu diantaranya adalah PP No. 50 Tahun 2011 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisata Nasional Tahun 2010-2025, di mana dalam PP itu disebutkan bahwa KSPN merupakan kawasan yang memiliki fungsi utama pariwisata atau memiliki potensi untuk pengembangan pariwisata nasional. Aturan lain terkait KSPN ini adalah Perpres No. 3/2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional dan Perpres No. 58/2017 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden No. 3/2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional.

Berdasarkan direktif Presiden/ Menteri PUPR, beberapa pembangunan infrastruktur untuk KSPN Danau Toba seperti Pembangunan Jalan Tol Medan-Kualanamu-Lubuk Pakam-Tebing Tinggi, Pengembangan Jalan Tol Tebing Tinggi-Pematang Siantar-Parapat-Tarutung-Sibolga, Pembangunan Bandara Silangit, dan Bandara Sibisa.

Pembangunan infrastruktur PUPR di kawasan tersebut dilakukan dengan pendekatan Wilayah Pengembangan Strategis (WPS) 2 Medan-Tebing Tinggi-Dumai-Pekanbaru. Sebagaimana diketahui pembangunan infrastruktur sektor PUPR berbasis WPS. Diharapkan program infrastruktur PUPR yang dibuat BPIW dapat menunjang peningkatan jumlah kunjungan wisatawan mancanegara di KSPN tersebut. **(Hendra Djamal)**



Danau Toba

Sumber: Istimewa

Program Jangka Menengah Disiapkan Untuk Mendukung KSPN Morotai

Kawasan Morotai yang berada di Provinsi Maluku Utara, merupakan salah satu dari 12 Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) prioritas. Tidak hanya itu, daerah tersebut juga merupakan salah satu Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) yang telah ditetapkan pemerintah dan merupakan kawasan perbatasan. Sehubungan dengan hal itu Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) telah melaksanakan pembangunan infrastruktur sektor PUPR untuk mendukung kawasan tersebut.

Menurut Kepala BPIW Kementerian PUPR Hadi Suahyono untuk mendukung KSPN Morotai sejumlah program utama di tahun 2018 tengah dilakukan seperti Pengembangan Kawasan Perdesaan Prioritas Nasional Daruba dan Pembangunan Jaringan Pipa Distribusi Utama - Morotai I hingga V di Kab. Pulau Morotai. Selain itu juga ada Penggantian Jembatan Ruas Bts. Kota Daruba - Sanggowo, Pembangunan Bendung Tiley, dan

Pembangunan Rumah Khusus Kawasan Perbatasan.

"Kita juga telah memiliki sejumlah program jangka menengah untuk mendukung KSPN Morotai," ujar Hadi saat menjadi salah satu pembicara pada *Workshop* Lintas

Kementerian PUPR akan mendukung Kementerian Pariwisata terutama dalam mengembangkan potensi obyek wisata

Sektoral terkait *Integrated Tourism Masterplan* (ITMP) Morotai di Jakarta belum lama ini.

Program jangka menengah tersebut beberapa diantaranya Pembangunan Pengaman Pantai - *Grey/Green Structure* Wayabula, Pembangunan

Instalasi Pengolahan Air Limbah (IPAL) Komunal Pulau Dodola, Pembangunan Sistem Pengolahan Air Limbah Terpusat Wayabula, dan Pemberian bantuan stimulan perumahan swadaya rumah khusus Daruba.

Ia juga memastikan Kementerian PUPR akan mendukung Kementerian Pariwisata terutama dalam mengembangkan potensi obyek wisata. "Contohnya di Morotai ada museum peninggalan perang dunia ke-2. Kementerian Pariwisata bersama tim ITMP Morotai dapat menggali potensi atraksi di museum itu. Kementerian PUPR dapat memberikan dukungan, misalnya dengan program penataan bangunan dan pelataran parkir," ungkap Hadi.

Pada kesempatan itu, Hadi juga menjelaskan mengenai ITMP yang sedang dikerjakan BPIW untuk tiga KSPN yakni Danau Toba, Borobudur, dan Lombok. Penyusunan ITMP ini mendapat bantuan dari Bank Dunia. "Kita terus melakukan diskusi dengan pemerintah daerah setempat. Kita



MASTERPLAN KSPN MOROTAI TAHUN 2025

Terpenuhinya PSD
Permukiman pada pusat-pusat
kegiatan utama (KEK Morotai,
KSPN Morotai, KTM Morotai)

Pariwisata di Kawasan Morotai
terpromosikan dengan baik

Jaringan jalan Nasional
Daruba-Wayabula-Sopi-Bere
bere-Sangowo mantap dan
handal

Terpenuhinya infrastruktur
pendukung industri
pengolahan perikanan,
manufaktur, dan logistik pada

Terpenuhinya infrastruktur
listrik, telekomunikasi, dan
infrastruktur strategis lainnya
di P. Morotai



Pelayanan dan kualitas
pelabuhan Wayabula,
Sopi, Posi Posi, Rao, dan
Bere Bere meningkat

- Tersedianya Rumah Khusus
Kawasan Perbatasan
- Tersedianya Rusun bagi
Masyarakat di Kawasan
Morotai

Terevitilisasinya seluruh
kawasan Permukiman
Kumuh di Kec. Morotai
Selatan dan Morotai Selatan
Barat

Tersedianya angkutan darat
yang terpadu dengan moda
transportasi lainnya menuju
lokasi-lokasi wisata

Peningkatan pelayanan,
landasan pacu dan fasilitas
Bandara Pitu sesuai
spesifikasi maskapai
penerbangan internasional

Peningkatan pelayanan dan
Pelabuhan Daruba berstandar
internasional



harus mendengarkan pemerintah daerah terkait kebutuhan dari daerah tersebut dalam kaitannya dengan pengembangan pariwisata," ucap Hadi.

Ia juga mengingatkan agar penyusunan ITMP Morotai dapat meminta masukan dari Badan Geologi Kementerian Energi Sumber Daya Mineral terkait kondisi dibawah tanah. Hal ini untuk mengantisipasi terjadinya bencana alam terutama likuifaksi (tanah bergerak). "Peristiwa di Palu menjadi pelajaran berharga, agar diantisipasi kawasan-kawasan yang dianggap rawan bencana," ujar Hadi.

Saat membuka kegiatan tersebut Deputi Bidang Pengembangan Destinasi Kementerian Pariwisata, Dadang Rizki Ratman meminta pada timnya yang sedang menyusun ITMP Morotai untuk meminta masukan dengan berbagai pihak termasuk dengan BPIW untuk menyempurnakan penyusunan ITMP tersebut. "Atraksi perlu diperbanyak di Morotai agar dapat mengejar target

kunjungan wisatawan mancanegara sebanyak 500 ribu hingga akhir 2019," ucap Dadang.

Selain dari BPIW, kegiatan ini menghadirkan narasumber dari Kepala Sub Bagian Rencana Transportasi Udara Kementerian Perhubungan Evita Arsida. Pada kesempatan itu Evita menjelaskan bahwa untuk meningkatkan status

Jumlah penerbangan ke Morotai perlu ditambah sehingga semakin banyak yang datang ke Morotai. Sumber daya manusia kepariwisataan juga perlu ditingkatkan.

Bandara Frans Watimena Morotai menjadi bandara internasional perlu dibahas lebih lanjut.

Hal ini terkait ketersediaan sarana dan prasarana yang ada di bandara tersebut. Saat ini menurut Evita instansinya sedang mengerjakan perpanjangan runway. Ia memastikan

Kementerian Perhubungan turut mendukung pengembangan kawasan pariwisata di Morotai.

Dalam diskusi yang dipandu moderator Bambang Cahyo Murdoko ini juga menampilkan pembicara perwakilan dari Jababeka, Alan Ye. Saat itu Alan meminta dukungan semua pihak, agar banyak investor yang datang untuk pengembangan KEK Morotai.

"Jumlah penerbangan ke Morotai perlu ditambah sehingga semakin banyak yang datang ke Morotai. Sumber daya manusia kepariwisataan juga perlu ditingkatkan," harapnya. Menurut Alan perusahaannya memiliki 1.100 ha yang telah memiliki izin yang perlu pengembangan lebih lanjut, agar banyak investor yang masuk. **(Hen/infobpiw)**

Triplehelix, Strategi Kementerian PUPR untuk Memenangkan Persaingan di Era Pasar Global

Guna memenangkan persaingan dalam era pasar global, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) melakukan terobosan meningkatkan daya saing bidang konstruksi melalui konsep *triplehelix*. Yakni melakukan kerjasama untuk saling bersinergi antara Perguruan Tinggi, Pelaku Usaha dan Pemerintah.

“Dalam hal ini perguruan tinggi berperan sebagai laboratorium riset, inkubator produk inovatif, jaringan pengetahuan dan teknologi, serta basis produksi SDM (Sumber Daya Manusia-red) ahli,” ungkap Kepala Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian PUPR, Hadi Sucahyono mewakili Menteri PUPR, Basuki Hadimulyono saat menyampaikan orasi ilmiah bertajuk “Peran Perguruan Tinggi dalam Mendukung Pembangunan Infrastruktur untuk Mencapai Peningkatan Daya Saing Ekonomi Indonesia” pada Wisuda dan *Dies Natalis* Universitas Pancasila ke-52 di Jakarta Convention Center (JCC), Rabu (14/11).

Hadi mengungkapkan, adapun untuk peran pelaku usaha adalah mengelola daya saing bersama dengan pemerintah sebagai regulatornya.

Tantangan bagi perguruan tinggi untuk menjadikan lulusannya yang berjaya, mandiri dan berdaya saing global. Bahkan, menjadi penggerak pembangunan Indonesia yang memiliki kompetensi handal.

“Dalam pengembangan jasa konstruksi, perguruan tinggi diharapkan dapat membangun minat siswa didik kepada industri konstruksi, mengembangkan SDM, memperkuat kurikulum yang menunjang konstruksi, akreditasi untuk program studi, meningkatkan riset dalam bidang konstruksi, dan melakukan riset dengan pendekatan multi disiplin terpadu,” ungkap Hadi.

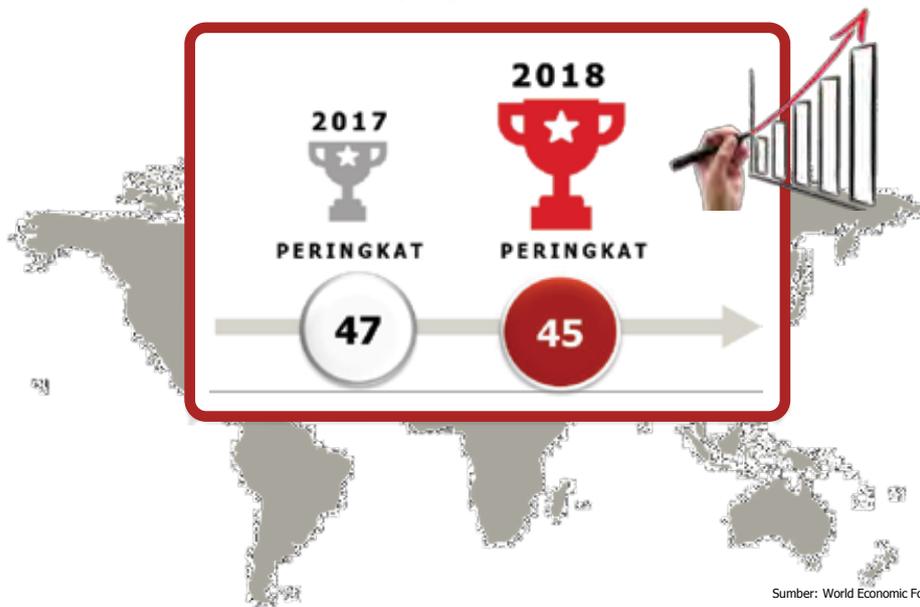
Menurutnya, kesepakatan ASEAN *Mutual Recognition Arrangement (MRA) on Engineering Services* telah membuka kesempatan bagi insinyur yang berwarganegara ASEAN untuk berkarya lintas batas negara di lingkungan ASEAN. “Ini merupakan peluang sekaligus tantangan. Tantangan bagi perguruan tinggi untuk menjadikan lulusannya yang berjaya, mandiri dan berdaya saing global. Bahkan, menjadi penggerak pembangunan

Indonesia yang memiliki kompetensi handal,” jelas Hadi. Kementerian PUPR, lanjut Hadi, turut membangun kualitas bangsa untuk memenangkan persaingan global melalui pembangunan infrastruktur untuk masyarakat di seluruh tanah air. “Kemudian menempatkan infrastruktur dalam posisi prioritas kebijakan pembangunan nasional merupakan pilihan yang logis dan strategis. Pembangunan infrastruktur juga memberikan kontribusi pada berbagai perbaikan kondisi nasional,” terangnya.

Menurutnya, sebagai salah satu indikator yakni daya saing Indonesia dalam konteks global terus membaik, yaitu berada pada peringkat 45 dari 140 negara yang pada tahun sebelumnya berada di peringkat 47. “Dalam hal ini, infrastruktur yang handal merupakan salah satu kunci utama dalam

PENINGKATAN DAYA SAING

Indeks Daya Saing Global Indonesia naik ke peringkat 45 dari 140 negara pada tahun 2018. Terus membaik, dibarengi dengan perbaikan struktur perekonomian nasional.



meningkatkan daya saing Indonesia. Itulah sebabnya, segenap upaya yang kita curahkan secara terus menerus dalam membangun infrastruktur, pada dasarnya bukan untuk memenuhi keinginan kita bermewah-mewahan, tetapi semata-mata untuk memenuhi kebutuhan dan sekaligus mengejar ketertinggalan dari negara-negara lain yang telah lebih dahulu membangun infrastrukturnya," jelas Hadi. Menurutnya, pembangunan infrastruktur yang terus diupayakan adalah untuk membangun pondasi bagi lompatan kemajuan di masa depan yang akan dipelopori oleh generasi muda Indonesia.

Saat ini ada beberapa tantangan yang dihadapi dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia, antara lain disparitas antarwilayah, terutama antara Kawasan Barat Indonesia (KBI) dan Kawasan Timur Indonesia (KTI), daya saing nasional yang masih harus terus didorong, yang salah satunya melalui peningkatan konektivitas, tingkat urbanisasi yang tinggi yaitu sebesar 53 persen penduduk tinggal

pada kawasan perkotaan serta pemanfaatan sumber daya yang belum optimal dalam mendukung kedaulatan pangan dan energi. Kemudian pada tahun 2015, ungkap Hadi, Kementerian PUPR membentuk BPIW sebagai wujud inovasi kelembagaan agar proses perencanaan berjalan lebih terpadu dan pemrograman berjalan

Pembangunan infrastruktur yang terus diupayakan adalah untuk membangun pondasi bagi lompatan kemajuan di masa depan yang akan dipelopori oleh generasi muda Indonesia.

lebih sinkron dan terukur dengan pendekatan Wilayah Pengembangan Strategis (WPS).

Melalui pendekatan WPS, berbagai target dan sasaran pembangunan bidang PUPR disusun untuk menjamin ketahanan air dan pangan, memperkuat konektivitas antarwilayah sebagai peningkatan daya saing, meningkatkan kualitas lingkungan

permukiman, khususnya perkotaan sebagai *"engine of economic growth"*, serta membangun dari pinggiran untuk mengurangi disparitas antar wilayah, sekaligus merekatkan Kawasan Barat Indonesia (KBI) dan Kawasan Timur Indonesia (KTI).

Hadir pula dalam acara ini Ketua Pembina Yayasan Pendidikan dan Pembina Universitas Pancasila yang juga mantan Menteri Transmigrasi dan Pemukiman Perambah Hutan, Siswono Yudo Husodo serta Ketua Pengawas Yayasan Pendidikan dan Pembina Universitas Pancasila, Jend (Purn) Agum Gumelar.

Kala itu Siswono mengajak para wisudawan dapat menunjukkan prestasinya di masyarakat seperti yang telah ditunjukkan wisudawan-wisudawan sebelumnya. Menurutnya, belajar tidak hanya di bangku kuliah, tetapi yang utama adalah berkarya untuk masyarakat, sebagai proses yang tidak pernah berakhir.

Di tempat yang sama, Rektor Universitas Pancasila, Wahono Sumaryono mengatakan, perguruan tinggi yang dipimpinnya kini meluluskan 1.753 wisudawan mulai dari jenjang pendidikan vokasi sampai doktor yang terdiri atas tujuh fakultas dan pascasarjana.

"Para wisudawan hari ini, tentunya memiliki semangat, jiwa, kepribadian dan budaya Pancasila," kata Wahono. Ia berharap nilai-nilai luhur Pancasila dapat diimplementasikan oleh para wisudawan dalam berbagai aspek kehidupan, baik di lingkungan, keluarga, tempat kerja maupun lingkungan lainnya.

Sejak didirikan pada 28 Oktober 1966, Universitas Pancasila telah meluluskan sekitar 60.000 ahli madya, profesi, dan sarjana dari berbagai strata dan program studi. ([ris/infoBPIW](#))



Dukung Percepatan Pengembangan KPPN, BPIW Selesaikan Enam *Masterplan*

Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) mendukung percepatan pengembangan Kawasan Perdesaan Prioritas Nasional (KPPN).

Untuk itu, pada tahun 2018 telah dilakukan penyusunan enam *Masterplan* (rencana induk) KPPN dari 20 *Masterplan* KPPN yang menjadi tanggung jawab Kementerian PUPR dibawah koordinasi Kementerian Koordinator Bidang Pengembangan Manusia dan Kebudayaan (PMK). Adapun 14 *masterplan* KPPN lain telah diselesaikan penyusunannya pada tahun 2016 dan 2017.

Kepala BPIW Kementerian PUPR, Hadi Suchayono menjelaskan KPPN Kementerian PUPR juga memberikan dukungan pengembangan infrastruktur berupa sektor konektivitas, permukiman, pengelolaan sumber daya air serta penyediaan perumahan.

"*Masterplan* KPPN itu akan menjadi acuan semua pihak dalam melakukan pengembangan KPPN. Dalam penyusunannya melibatkan semua pihak terkait," ungkap Hadi dalam acara "Sarasehan Nasional Pengembangan KPPN" di Jakarta, Selasa (27/11).

Menurutnya, penyusunan *Masterplan* KPPN tersebut merupakan bagian dari upaya mendukung sasaran Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019, yakni pengembangan 40 pusat pertumbuhan baru menuju kota kecil dan kota baru. Selain itu, penurunan desa tertinggal sampai 5.000 desa dan peningkatan desa mandiri sampai 2.000 desa.

Di tempat sama, Deputi Bidang Koordinasi Pemberdayaan Masyarakat, Desa dan Kawasan, Kementerian PMK, Sonny Harry mengatakan, pembangunan kawasan perdesaan

Pada tahun 2018 telah dilakukan penyusunan enam *Masterplan* (rencana induk) KPPN dari 20 *Masterplan* KPPN yang menjadi tanggung jawab Kementerian PUPR

menjadi prioritas ke depan. "Dengan pengembangan KPPN menjadi pusat pertumbuhan baru, nantinya KPPN akan menjadi lokomotif dalam pengembangan ekonomi desa dan kawasan perdesaan," jelas Sonny. Menurutnya, keberadaan *masterplan* sangat diperlukan untuk



menjadi acuan bersama, sehingga *masterplan* menjadi kunci dalam pengembangan KPPN. "*Masterplan* yang disusun akan diserahkan kepada kepala daerah. Dimana nantinya harus dibuatkan peraturan daerah yang mendukung pengembangannya," terang Sonny.

Di tempat yang sama, Deputi Bidang Pengembangan Regional, Bappenas, R Soepriyadi Prawiradinata menyatakan, arah Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) 2005-2025 memiliki visi yaitu Indonesia yang mandiri, maju, adil dan makmur. Untuk mencapai hal itu, lanjutnya, pemerintah mengandalkan aset penghidupan terdiri dari lima dimensi yaitu Modal Manusia, Modal Alam, Modal Sosial, Modal Fisik dan Modal Keuangan. "Salah satunya dengan pengembangan ekonomi digital, dapat memperpendek alur

DUKUNGAN INFRASTRUKTUR PUPR TERHADAP PENGEMBANGAN KAWASAN PERDESAAN



Sumber: Dok BPIW

logistik komoditas. Banyak hal yang dapat dilakukan dengan teknologi digital dalam pengembangan kawasan perdesaan, baik dari hulu hingga hilir," jelasnya.

Pelaksana tugas (Plt) Direktur Jenderal (Dirjen) Pengembangan Kawasan Perdesaan, Kementerian Desa, dan Pembangunan Daerah Transmigrasi dan Tertinggal (Kementerian Desa PDTT), Herlina Sulistyorini mengatakan, pihaknya komitmen untuk mengembangkan apa yang sudah ditetapkan dalam *masterplan* KPPN.

"Kementerian Desa PDTT akan mengawal sepenuhnya, mulai dari perencanaan pembangunan kawasan perdesaan, pembangunan sarana dan prasarana serta pembangunan ekonomi kawasan," jelasnya. Saat ini,

Kementerian Desa PDTT juga tengah melakukan pembuatan indikasi keberhasilan dalam pengembangan KPPN. Di tempat sama, Bupati Konawe Selatan, Surunudin Dangga mengakui, Pemerintah Kabupaten (Pemkab)

terhadap komoditas cabe dan kelapa serta menyusul untuk komoditas udang.

Ia berharap, semangat pemerintah daerah dalam mengembangkan KPPN diharapkan terus mendapat dukungan

pemerintah pusat, agar dalam pengembangan KPPN dapat tercipta percepatan. **(ris/infoBPIW)**

Kementerian Desa PDTT juga tengah melakukan pembuatan indikasi keberhasilan dalam pengembangan KPPN

Konawe Selatan sangat antusias dalam pengembangan kawasan perdesaan. "Kami sudah melakukan intervensi terhadap KPPN yang sedang dikembangkan," terangnya. Ia menjelaskan, saat ini sudah ada kerjasama dengan perusahaan swasta

BPIW Siapkan *Site Plan* untuk Mendukung Relokasi Pasca Bencana di Palu, Donggala, dan Sigi

Bertempat di Kantor Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Kementerian PPN/Bappenas), Rabu (31/10) digelar rapat laporan perkembangan penyusunan rencana induk dan penetapan alternatif lokasi hunian tetap di wilayah Sulawesi Tengah.

Dalam rapat yang dipimpin Menteri PPN/Bappenas, Bambang Brodjonegoro ini disepakati pendalaman hasil survei lapangan Badan Geologi Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM) dan Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika (BMKG) sebagai dasar penentuan lokasi yang layak sebagai kawasan relokasi.

Ada empat tempat yang dijadikan kawasan relokasi yakni kawasan Duyu, Talise dan Tondo, Pombewe, serta Kabupaten Petobo. Dalam rapat yang juga dihadiri Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional (ATR/BPN) Sofyan Djalil ini, diputuskan mengenai pentingnya *law enforcement* atau penegakan hukum

untuk menghindari penduduk bermukim di kawasan rawan bencana gempa, tsunami, dan likuifaksi.

Menanggapi hal itu, Kepala Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR), Hadi Sucahyono menegaskan secara paralel, BPIW siap mendukung dengan *site plan* atau rencana tapak relokasi di tiga lokasi tersebut. "Dengan *site plan* ini dapat diperkirakan jumlah unit rumah

yang bisa dibangun di tiga lokasi relokasi penduduk tersebut," ujar Hadi.

Selain *site plan* BPIW juga memiliki konsep rencana infrastruktur dalam ruang lingkup kota dan regional. Kedua perencanaan tersebut sangat tergantung masukan secara detail mengenai kondisi di atas tanah dan dibawah tanah."

Dibutuhkan kepastian lokasi (bidang lahan) dan luas lahan untuk kepastian kawasan relokasi

Selain *site plan* BPIW juga memiliki konsep rencana infrastruktur secara kota dan regional. Kedua perencanaan tersebut sangat tergantung masukan secara detail



sebagai dasar penyusunan *site plan*," ungkap Hadi. Kepastian kawasan relokasi ini akan mempengaruhi perhitungan kebutuhan rumah yang dapat disediakan dan perkiraan kebutuhan pembiayaan untuk relokasi. Dikatakannya juga bahwa nantinya BPIW akan memfinalkan *site plan* berdasarkan dua hal tersebut.

Sementara itu, Japan International Cooperation Agency (JICA) melakukan koordinasi dengan Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian PUPR. Koordinasi dilakukan terkait rencana JICA yang akan melakukan pengeboran di beberapa tempat di Sulawesi Tengah, pasca terjadinya bencana alam pada 28 September lalu.

Sebagaimana diketahui, selain gempa dan tsunami, likuifaksi terjadi beberapa tempat seperti di Petobo dan Balaroa. Kejadian tersebut membuat ribuan orang meninggal dunia. Pemimpin rombongan JICA, Hitoshi

Ara menjelaskan pengeboran yang bertujuan untuk mengetahui kondisi tanah pasca likuifaksi.

Kegiatan ini akan dimulai hingga akhir Desember mendatang. Beberapa tempat yang akan dilakukan pengeboran seperti di daerah Duyu dan Tondo.

BPIW akan bekerja sama dengan para geologist atau ahli geologi untuk menentukan arahan pengembangan infrastruktur di daerah terdampak bencana

Kawasan yang terkena bencana perlu mendapat kajian geologi yang komprehensif, agar lokasi tersebut aman dan nyaman untuk ditinggali. Dengan begitu, BPIW akan bekerja sama dengan para *geologist* atau ahli geologi untuk menentukan arahan pengembangan infrastruktur di

daerah terdampak bencana dengan berdasarkan hasil analisa geologi.

Udrek, Peneliti dari Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi (BPPT) mengatakan, subsidi horizon maupun longsor berperan dalam menimbulkan tsunami.

Kepala Pusat Gempa Bumi dan Tsunami dari Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika (BMKG), Rahmat Triyono menjelaskan, dari pengamatan BMKG ditemukan tinggi tsunami sebesar 11,3 meter di Desa Tundu. Pergerakan tsunami ini menurutnya mencapai 468 meter yaitu di Hotel Mercure. "Awalnya kita bingung, mengapa sesar mendarat bisa menimbulkan tsunami. Kita baru menyadari sehari setelah bencana alam bahwa kondisi tersebut bukan karena gempa tapi, karena terjadinya longsor. Jadi di hari pertama kita belum menyimpulkan ke arah sana," ungkapnya.

Sedangkan terkait likuifaksi, menurut Rahmat, tanah bergerak tersebut diakibatkan adanya gempa besar dari rangkaian gempa yang mencapai total durasi 25 menit. "Tentunya itu yang memporakporandakan Palu, dan bisa jadi ini yang menyebabkan likuifaksi," tutur Rahmat.

Pembicara dari Lembaga Ilmu Pengetahuan Indonesia (LIPI) Dani Hilman menyatakan gempa Palu telah menggerakkan dua segmen yaitu Segmen Palu dan Segmen Saluki yang meloncati *releasing step over* selebar 6 km. Di zona *releasing step over* antara kedua segmen ini deformasi cukup kompleks dengan didominasi oleh zona pensesaran normal.

Lokasi terjadinya likuifaksi mempunyai hubungan spasial yang erat dengan jalur *fault ruptures* khususnya di jalur *extensional/rifting* yang berkaitan dengan mekanisme *pull apart basin*. (Indra/Hen/infobppiw)



Sumber: Dok. BPIW

Memperkaya Pengalaman Pengembangan Perkotaan Melalui *Public Lecture*

Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian PUPR melalui Pusat Pengembangan Kawasan Perkotaan, menggelar *Public Lecture "Best Practice of Transformative City and Regional Development in Global Experience"*, Senin (12/11). Saat membuka kegiatan tersebut Kepala BPIW, Hadi Suahyono menyatakan kegiatan itu merupakan sarana untuk dapat memperkaya pengalaman terkait pengembangan perkotaan. Apalagi dalam kegiatan tersebut menghadirkan narasumber dari Malaysia.

Ruang lingkup yang perlu diketahui oleh BPIW dalam proses pembelajaran meliputi pengembangan metropolitan, kota baru, kawasan ekonomi khusus, kawasan industri dan kawasan pariwisata. "Untuk membangun kota yang lebih baik kita harus dapat mempelajari *Sustainable Development Goals* dan *New Urban Agenda*," ungkap Hadi.

BPIW berperan strategis dalam mengarahkan dan menterpadukan pembangunan infrastruktur PUPR, melakukan perencanaan untuk meningkatkan kapasitas dan inovasi dalam merumuskan pendekatan perencanaan dan pemograman infrastruktur PUPR. Untuk itu, melalui kegiatan ini diharapkan memberikan pemahaman tentang

rencana pembangunan infrastruktur dalam rangka memenuhi kebutuhan pembangunan/pengembangan kota melalui pengalaman global.

Tujuan lainnya adalah memberikan pemahaman tentang prosedur dalam perencanaan pembangunan infrastruktur perkotaan terpadu yang sudah diterapkan di beberapa kota yang dianggap telah berhasil melaksanakannya. *Public lecture* ini juga bertujuan memberikan wawasan

"Untuk membangun kota yang lebih baik kita harus dapat mempelajari *Sustainable Development Goals* dan *New Urban Agenda*," ungkap Hadi.

mengenai pengembangan kawasan yang sinergis dengan pembangunan infrastruktur dalam hal koordinasi spasial, waktu, pelaku, dan sumber pembiayaan.

Tampil sebagai narasumber pertama yakni *Secretary General, Eastern Regional Organization for Planning and Human Settlement - EAROPH International*, Norhaliza Hashim.

Dalam kesempatan itu Norhaliza memaparkan mengenai inovasi pengembangan perkotaan

terpadu didalam kaitannya dengan pengelolaan kota berkelanjutan.

Menurutnya ketika sebuah kota mudah sekali bertumbuh, maka semakin banyak masalah yang akan timbul. Untuk itu keseimbangan antara keterbatasan sumber daya kota dengan makin meningkatnya permasalahan yang ada. "Solusi untuk mengatasi itu melalui proses urbanisasi yang berkelanjutan," tutur Norhaliza.

Narasumber selanjutnya yakni *Senior Vice President, Planning and Compliance, Iskandar Regional Development Authority (IRDA)*, Puan Kamisah Mohd Ghazali. Saat memberikan paparan, Puan mengambil tema *Developing Iskandar City : IRDA's Role and Strategies*.

IRDA merupakan badan hukum Pemerintahan Federal Malaysia yang memiliki tugas untuk mengatur dan mengarahkan berbagai *stakeholder* pada sektor publik dan privat untuk mewujudkan visi pembangunan Iskandar Malaysia menjadi *strong and sustainable metropolis of international standing*.

"Pada Iskandar Malaysia, dokumen perencanaannya sudah secara detail dalam mengarahkan pembangunan. Pelajaran yang dapat diambil adalah proses perencanaan dinamis dengan waktu cukup panjang dengan melibatkan masyarakat," ungkapnya.



Suasana diskusi saat pembahasan mengenai pengembangan perkotaan (insert: Kepala BPIW Hadi Sucahyono)

Sumber: Dok BPIW

Narasumber pada sesi kedua yakni *Director, Urban Design Studio Leader AECOM, Sacha Schwarzkopf*. Sacha memaparkan mengenai *Transit Oriented Development (TOD) Transformational Growth*. Menurutnya *TOD Pedestrian connectivity* dalam TOD adalah hal penting, karena menghubungkan aneka aktivitas yang ada di dalam kawasan TOD yang diiringi dengan penyediaan ruang-ruang publik, sehingga aktivitas di ruang publik kota menjadi hidup.

Pedestrian connectivity dalam TOD adalah hal penting, karena menghubungkan aneka aktivitas yang ada di dalam kawasan TOD, yang diiringi dengan penyediaan ruang-ruang publik, sehingga aktivitas di ruang publik kota menjadi hidup. Narasumber selanjutnya adalah Nirwono Joga. Pengamat Perkotaan tersebut menyoroti Dampak Pembangunan Infrastruktur Terhadap Perkotaan di Indonesia. Menurut

Nirwono pembangunan infrastruktur harus mampu menjaga kelestarian alam dan meningkatkan kualitas hidup. “Untuk itu perlu kolaborasi dengan berbagai instansi terkait pembangunan dan pengembangan infrastruktur terutama sektor PUPR,” ucap Nirwono.

Pembangunan infrastruktur harus mampu menjaga kelestarian alam dan meningkatkan kualitas hidup

Pakar Pengembangan Perkotaan yang juga mantan Dirjen Cipta Karya Kementerian PUPR, Imam S. Ernawati menjadi narasumber. Pada kesempatan itu ia menerangkan mengenai Inovasi Perencanaan Pengembangan Perkotaan di Indonesia. Dikatakannya inovasi perencanaan pengembangan

perkotaan harus dilakukan dengan melibatkan seluruh *stakeholder* dalam hal perencanaan dan disain. “Inovasi bentuknya bermacam-macam seperti *Masterplan* dan *Development Plan* lebih mendorong mewujudkan pemanfaatan ruang yang lebih baik, sehingga akan lebih efektif,” kata Imam.

Paparan yang terbagi dua sesi yakni pagi dan siang dimoderatori Pakar Perencana Kota, Wicaksono Saroso dan Kepala Bidang Pengembangan Infrastruktur Kawasan Metropolitan, Eko Budi Kurniawan. Kegiatan tersebut diikuti jajaran dan staf BPIW serta undangan lainnya. **(Rosita/Hen/infobpiw)**

Tahun 2019, BPIW Tingkatkan Kolaborasi Antar Unit Kerja

TUGAS

Melaksanakan penyusunan kebijakan teknis dan strategi keterpaduan antara pengembangan kawasan dengan infrastruktur PUPR

Sumber : Permen PUPR No.15 tahun 2015



"Pada kegiatan TA 2019, kolaborasi harus menjadi kata kunci dalam setiap kegiatan yang dilakukan BPIW," ungkap Sekretaris BPIW Kementerian PUPR, Firman H. Napitupulu

Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) menyiapkan strategi dalam menjalankan program dan kegiatan Tahun Anggaran (TA) 2019. BPIW memastikan dalam melaksanakan program dan kegiatan kerja TA 2019 akan terus meningkatkan kolaborasi yang melibatkan lintas unit kerja.

"Pada kegiatan TA 2019, kolaborasi harus menjadi kata kunci dalam setiap kegiatan yang dilakukan BPIW," ungkap Sekretaris BPIW Kementerian PUPR, Firman H. Napitupulu dalam acara

"Persiapan Program dan Kegiatan BPIW TA 2019" di Bandung, Kamis, (11/9).

Menurutnya, dalam setiap kegiatan dibutuhkan keterlibatan lintas unit kerja, di mana masing-masing kegiatan saling bersinggungan. "Dalam proses bisnis BPIW memang setiap unit kerja memiliki peran dan saling keterkaitan satu sama lain," terang Firman.

Ia juga menekankan, masing-masing unit kerja eselon 2 harus memiliki kegiatan *champion*. Kegiatan-kegiatan *champion* ini harus dapat disampaikan secara berkala kepada pimpinan

termasuk Bapak Menteri PUPR. Selain itu, Firman menyatakan, untuk setiap penyusunan *Masterplan* dan *Development Plan* (MPDP) yang dilakukan BPIW harus selalu dimengerti oleh Kementerian dan lembaga lain, termasuk oleh Unit Organisasi (unor) di Kementerian PUPR agar dapat diimplementasikan dengan baik.

Dengan demikian MPDP yang disusun perlu terus disosialisasikan atau dilakukan uji publik. Sedangkan kegiatan

Lebih jauh Firman menyatakan, pada TA 2019 BPIW akan mendapatkan anggaran sebesar Rp 228 miliar. Anggaran tersebut dialokasikan antara lain, untuk kajian dan perencanaan di Kawasan Perbatasan Negara sebesar Rp 18,6 miliar, Perubahan Iklim, Mitigasi, Bencana, Cagar Budaya dan Kawasan Konservasi sebesar Rp 9,8 miliar, Isu Pembangunan Perkotaan Rp 25,5 miliar.

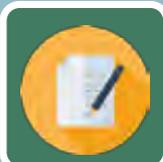
Kemudian Pengembangan Pusat Pertumbuhan Bagian Indonesia Timur

serta memperbanyak usulan program padat karya," ucapnya. Di tempat yang sama, Kepala Bagian Program dan Evaluasi, Sekretariat BPIW Kementerian PUPR, M. Salahudin Rasyidi mengatakan kegiatan yang diselenggarakan selama dua hari tersebut, diharapkan dapat memantapkan persiapan dalam menjalankan program dan kegiatan tahun depan.

Pada kegiatan itu setiap unit kerja melakukan presentasi rencana program

dan kegiatan TA 2019 untuk kemudian direspon peserta dari seluruh unit kerja. Hadir dalam kegiatan tersebut seluruh peserta perwakilan setiap unit kerja di BPIW Kementerian PUPR. (ris/infoBPIW)

FUNGSI



Penyusunan kebijakan teknis, rencana dan program keterpaduan pengembangan kawasan dengan infrastruktur di bidang pekerjaan umum dan perumahan rakyat



Penyusunan strategi keterpaduan pengembangan kawasan dengan infrastruktur bidang pekerjaan umum dan perumahan rakyat.



Pelaksanaan sinkronisasi program antara pengembangan kawasan dengan infrastruktur pekerjaan umum dan perumahan rakyat.



Pemantauan, evaluasi, dan pelaporan penyelenggaraan keterpaduan rencana dan sinkronisasi program antara pengembangan kawasan dengan infrastruktur PUPR



Pelaksanaan administrasi Badan Pengembangan Infrastruktur Pengembangan Wilayah.



Pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh menteri

Program keterpaduan pengembangan kawasan dan infrastruktur PUPR (yang strategis dan prioritas)? atau Program pembangunan infrastruktur PUPR (prioritas)?

rapat, *survey* serta *Focus Group Discussion* (FGD) perlu dilakukan dengan lebih baik dan selektif.

Ia berharap, kegiatan BPIW 2019 mampu menyesuaikan dengan kebutuhan dan tantangan dari isu nasional dan internasional. "BPIW juga harus mampu mempersiapkan Sumber Daya Manusia (SDM) dan mematangkan substansi teknis untuk pelelangan dini kegiatan 2019. Selain itu, yang perlu diingat juga bahwa BPIW harus mengedepankan tertib mutu, tertib administrasi, dan tertib waktu," jelas Firman.

sebesar Rp 10,5 miliar, Ekonomi dan Logistik, Pengembangan Kawasan Pariwisata, Kawasan Industri mencapai Rp 36,6 miliar dan lainnya.

Firman juga menekankan, pada TA 2019 BPIW memiliki kebijakan untuk memastikan program-program *on going* berjalan tuntas, tidak ada lagi program tahun jamak baru (kecuali Bendungan), mengecek kembali manfaat dan tindak lanjut program. "Kita harus memastikan MPDP dapat diimplementasikan oleh setiap unit organisasi (unor) di Kementerian PUPR

Sejumlah Program Prioritas KPPN dan Kota Kecil di Sulawesi Dipertajam

Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) melakukan penajaman sejumlah program prioritas pengembangan infrastruktur PUPR. Penajaman dilakukan saat *Workshop* Internal Unit Organisasi (Unor) PUPR pada 23 November lalu. Kegiatan tersebut menjadi bahan masukan pelaksanaan Pra Konsultasi Regional (Pra Konreg) 2019 untuk Tahun Anggaran 2020 serta penyusunan Program Jangka Pendek 2021-2023 khususnya untuk Kawasan Perdesaan Prioritas Nasional (KPPN) dan Kota Kecil di Sulawesi.

Saat ini BPIW telah menyusun *masterplan* atau rencana induk 20 KPPN dan empat Kota Kecil Perbatasan, sehingga total *masterplan* yang disusun oleh BPIW adalah 20 KPPN dan empat kota kecil. Kepala Pusat Pengembangan Kawasan Perkotaan, Agusta Ersada Sinulingga mengatakan *workshop* dilakukan guna mendapatkan masukan dari unit organisasi di lingkungan Kementerian PUPR baik di pusat dan daerah. Selain itu untuk memperkaya *masterplan* yang disusun oleh BPIW.

Penajaman juga dilakukan pada program - program prioritas

pengembangan infrastruktur PUPR khususnya pada lokasi KPPN dan Kota Kecil di Perbatasan khususnya di Kawasan Daerah Aliran Sungai (DAS) Tondano, Kabupaten Minahasa serta *masterplan* KPPN di empat kabupaten di Pulau Sulawesi, yaitu Kabupaten Sidenreng Rappang, Kabupaten Luwu Timur, Kabupaten Boalemo dan Kabupaten Morowali. "*Workshop*

Ada 11 aspek prioritas pengembangan ekonomi kawasan untuk mendorong keterkaitan desa-kota yang akan diisi oleh Kementerian/Lembaga pada KPPN

ini merupakan rangkaian dari proses penyusunan *masterplan* KPPN dan kota kecil, agar program-program khususnya dukungan Kementerian PUPR di *masterplan* ini dapat terimplementasikan," tuturnya.

Pada 12 September lalu, telah dilakukan *Workshop* Internal PUPR tahap I yang membahas program dari 16 lokasi KPPN dan tiga kota kecil perbatasan. Kemudian, digelar *Workshop* Internal

PUPR tahap II. *Workshop* ini melengkapi lokasi KPPN dan kota kecil yang telah disusun BPIW dan yang belum dibahas di *workshop* internal sebelumnya, sehingga dengan diadakannya kegiatan ini, 20 KPPN dan empat kota kecil telah dilakukan penajaman program prioritasnya.

Pada dasarnya ada 11 aspek prioritas pengembangan ekonomi kawasan untuk mendorong keterkaitan desa-kota yang akan diisi oleh Kementerian/Lembaga pada KPPN. Beberapa aspek yang akan dilengkapi oleh Kementerian PUPR seperti pengembangan permukiman dan kesehatan, pembangunan/rehabilitasi sarana dan prasarana transportasi.

Selain itu ada pembangunan/rehabilitasi sentra produksi, industri pengolahan hasil pertanian dan perikanan serta destinasi pariwisata. Selanjutnya ada pembangunan/rehabilitasi sarana bisnis di kawasan ekonomi perdesaan.

Agusta juga mengatakan dukungan infrastruktur PUPR terhadap pengembangan kota kecil dan perdesaan diharapkan dapat meningkatkan ekonomi kawasan dan memenuhi standar pelayanan minimum kawasan.



“KPPN diharapkan dapat mendorong kawasan sekitarnya sebagai pusat pertumbuhan ekonomi kawasan. Untuk mewujudkan hal tersebut dibutuhkan dukungan Kementerian/ Lembaga terkait,” ujar Agusta.

Ia berharap hasil pembahasan di desk dapat mendetailkan kendala-kendala pada masing-masing daerah. Selain itu diharapkan *readiness criteria* telah terverifikasi agar implementasi program dapat berjalan sesuai rencana awal.

Begitu pula untuk program 2021-2023 diharapkan dapat diidentifikasi dan didetailkan. Turut hadir dalam kegiatan tersebut yakni Direktur Keterpaduan Infrastruktur Permukiman, Ditjen Cipta Karya yang diwakili oleh Kepala Seksi Keterpaduan Perencanaan, Yuke Ratnawulan.

Dalam arahnya, ia menjelaskan bahwa bentuk penanganan prasarana permukiman di kawasan perdesaan

oleh Cipta Karya dibagi menjadi lima bidang yaitu penatan bangunan dan lingkungan, pengembangan kawasan permukiman, pengolahan air limbah, pengolahan persampahan, dan pengembangan Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM).

“KPPN diharapkan dapat mendorong kawasan sekitarnya sebagai pusat pertumbuhan ekonomi kawasan. Untuk mewujudkan hal tersebut dibutuhkan dukungan Kementerian/ Lembaga terkait,” ujar Agusta.

Ia menambahkan dukungan Cipta Karya tidak hanya fisik tetapi juga untuk bidang ekonomi, misalnya dukungan yang menunjang produksi dan pengolahan komoditi perdesaan, akses kegiatan pemasaran hasil produksi, dan dukungan dalam menunjang sosial budaya.

Dukungan tersebut dalam hal pembangunan yang berorientasi

pembangunan SDM dan menjaga kearifan budaya setempat.

“Ditjen Cipta Karya siap mendukung implementasi *masterplan* KPPN. Pada tahun ini juga sudah ada intervensi dari Cipta Karya di beberapa lokasi KPPN, begitu juga untuk tahun 2019 akan ada intervensi dari Cipta Karya”, ungkapnya.

Workshop Internal PUPR ini dihadiri oleh unit organisasi terkait di lingkungan Kementerian PUPR dan juga perwakilan Satuan kerja Non Vertikal Tertentu (SNVT) dan Balai terkait di Provinsi Gorontalo, Sulawesi Utara, Sulawesi Tengah dan Sulawesi Selatan. **(Shindie/Pilas)**

Pengembangan TOD Perlu Dilakukan Secara Sinergi

Pengembangan *Transit Oriented Development* (TOD) memerlukan komitmen yang kuat dari pemerintah pusat, pemerintah daerah serta badan usaha. Terlebih, lahan perkotaan saat ini semakin terbatas. Hal ini berpotensi menjadi kendala dalam pengembangan kawasan TOD.

Kendala lainnya terkait pembebasan lahan serta pembangunan fasilitas pendukungnya yang akan menjadi sangat tinggi.

Akibatnya, tidak mudah juga untuk melakukan penyediaan hunian bagi Masyarakat Berpenghasilan Rendah (MBR,-red)," ungkap Kepala Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR), Hadi Suahyono saat berbicara dalam *Focus Group Discussion* (FGD) Pengembangan Kawasan Strategis Nasional dan

Daerah Berbasis TOD di Kawasan Perkotaan Jabodetabekpunjurı yang diselenggarakan BPIW kerjasama *The HUD Institut* di Jakarta, Rabu (28/11).

Pengelolaan kawasan TOD perlu dilakukan secara sinergi antara pemerintah, badan usaha, dan

Regulasi kawasan TOD sangat penting untuk menentukan keberhasilan pengembangan TOD pada masa yang akan datang

masyarakat. Hadi juga menilai, regulasi kawasan TOD sangat penting untuk menentukan keberhasilan pengembangan TOD pada masa yang akan datang. Menurutnya, aspek regulasi dalam pengembangan kawasan TOD perlu dibahas

secara khusus, agar dapat menjadi pedoman penyusunan perencanaan operasional dan juga panduan teknis pemanfaatan lahan.

Hadi berharap, FGD yang dilakukan dapat menghasilkan masukan-masukan untuk mendukung percepatan pengembangan TOD di kota-kota besar dengan efektif dan memberikan manfaat yang optimal bagi masyarakat luas.

Di tempat sama, Ketua Persatuan Insinyur Indonesia (PII), A. Hermanto Dardak mengungkapkan, TOD yang saat ini tengah dikembangkan pemerintah harus mampu menghadirkan solusi untuk permasalahan yang dihadapi perkotaan, seperti masalah kemacetan. Menurut Dardak pengembangan TOD harus tetap menjamin pemanfaatan dan pengendalian pemanfaatan ruang



Sumber: Dok BPIW

yang berkeadilan dan mampu mensejahterakan masyarakat. Belajar dari praktek penyelenggaraan TOD di beberapa negara, pengembangan TOD membutuhkan kerja sama dari pemerintah, badan usaha, dan masyarakat dari segi pengelolaan maupun pembiayaannya.

"Hal itu perlu dilakukan agar pengelolaan TOD dapat memberikan manfaat pada semua lapisan masyarakat," terangnya.

Di tempat yang sama, Ketua Umum *The HUD Institut*, Zulfi Syarif Koto mengungkapkan, pihaknya selalu bercita-cita mendorong terciptanya kawasan TOD yang ramah dan berkeadilan untuk semua kalangan masyarakat, terutama berpenghasilan rendah.

Ia berharap, hasil FGD akan menghasilkan sesuatu yang dapat ditindaklanjuti berbagai pihak terkait

pengembangan kawasan TOD, seperti pengaturan kawasan TOD, pengelolaan dan lainnya.

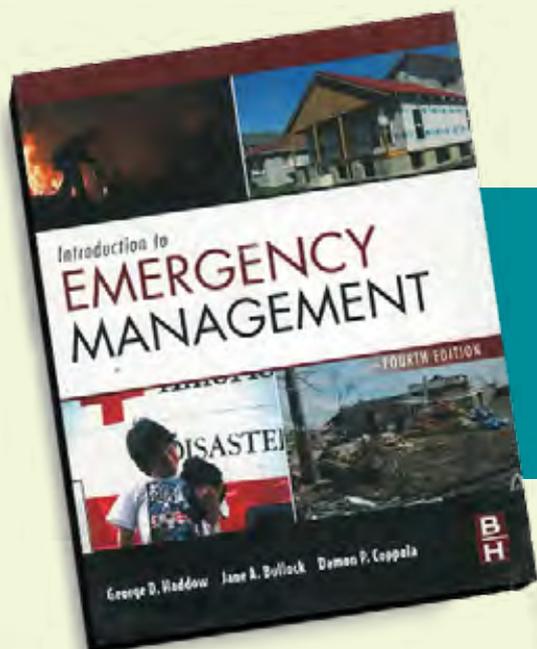
Isu strategis yang dibahas meliputi lima isu strategis terkait pengembangan kawasan TOD, yakni pertama, pengembangan konsep

penerapan insentif dan disinsentif dalam pengembangan kawasan TOD. Adapun yang terakhir terkait kegiatan pelayanan publik terkait ekonomi, sosial dan budaya masyarakat setempat dan sekitar kawasan TOD. **(ris/infoBPIW)**

Pengembangan TOD membutuhkan kerja sama dari pemerintah, badan usaha, dan masyarakat

Wilayah Pengembangan Strategis (WPS) dengan pendekatan kawasan perkotaan. Kedua, peruntukan dan pemanfaatan ruang.

Ketiga, keterpaduan pengembangan kawasan dengan infrastruktur dasar. Keempat, pola dan mekanisme



Manajemen Darurat untuk Kondisi Bencana dan Teror

Judul Buku :

Introduction to Emergency Management

Penulis :

**George D. Haddow, Jane A. Bullock,
Damon P. Coppola**

Penerbit :

Elsevier

Tahun Terbit : 2011

Jumlah Halaman: 402 halaman

Buku Pengantar Manajemen Darurat (Edisi Keempat) ini patut menjadi rujukan, karena buku ini menyajikan panduan praktis manajemen darurat dalam kondisi kebencanaan dan kondisi luar biasa seperti adanya serangan terorisme. Buku ini berfokus pada sistem manajemen darurat domestik Amerika Serikat (AS), menyoroti pelajaran dan tren yang muncul dan bisa diterapkan di tempat lain. Pembahasan buku tersebut dimulai dengan menelusuri perkembangan historis manajemen darurat dari tahun 1800-an hingga ke dunia keamanan AS saat ini.

Selain itu juga membahas bahaya apa saja yang dihadapi oleh manajemen darurat dan metode penilaian risiko bahaya; fungsi mitigasi, strategi, dan program manajemen darurat yang digunakan untuk mengurangi dampak bencana.

Dalam buku itu juga dibahas mengenai beberapa hal seperti pentingnya komunikasi dalam manajemen darurat abad ke-21, fungsi dan proses tanggap bencana, program pemerintah dan Lembaga Swadaya Masyarakat (LSM) yang bertujuan membantu masyarakat dan proses pembangunan kembali setelah bencana. Kemudian juga terkait manajemen darurat internasional. Di samping itu, juga dibahas dampak serangan terror 11 September 2001 khususnya mengenai persepsi tradisional tentang manajemen darurat.

Tujuan para penulis buku ini adalah ingin menyediakan pengetahuan tentang bagaimana fungsi manajemen darurat yang komprehensif dan pengaruhnya dalam kehidupan sehari-hari. Untuk edisi keempat ini pembahasan diperluas dengan cakupan manajemen risiko dan komunikasi bencana, di mana materinya lebih banyak mengenai mitigasi bencana, dan informasi terkini tentang peran *Federal Emergency Management Agency (FEMA)* dalam pemerintahan Obama.

Buku ini cocok untuk panduan bagi para pemula dalam manajemen darurat. Penulis Haddow, Bullock, dan Coppola menggunakan pendekatan menyeluruh yang baik untuk ukuran buku pemula. Buku ini diformat untuk merangsang pembaca agar mencari informasi lebih lanjut mengenai tema yang berharga ini. **(Mutri Batul Aini)**

“Pada buku edisi keempat ini pembahasan diperluas dengan cakupan manajemen risiko dan komunikasi bencana, lebih banyak materi tentang mitigasi bencana, dan informasi terkini tentang peran *Federal Emergency Management Agency (FEMA)*.”

Hubungan antara Aksesibilitas dan Pertumbuhan Ekonomi: Studi Kasus China (1990–2010)

JIAO Jingjuan, et. all

Chin. Geogra. Sci. 2016 Vol. 26 No. 6 pp. 803–816

Perekonomian dan infrastruktur di China mengalami perkembangan pesat terutama sejak tahun 1990. Dalam kurun 1990–2010 jumlah jaringan perkeretaapian, jalan tol, pengairan dan perpipaan naik beberapa kali. Investasi yang terus meningkat di bidang infrastruktur ini adalah strategi yang diterapkan oleh pemerintah pusat China untuk memerangi krisis keuangan dan mengurangi disparitas regional. Hingga 2010, China telah memiliki jaringan rel kecepatan tinggi/*High Speed Rail* (HSR) terbesar dan jaringan jalan tol terbesar kedua di dunia. Jarak tempuh tol per miliar dolar PDB adalah 140 km, yang artinya tiga kali lipat dari Eropa, dua kali lipat dari Amerika Serikat, dan delapan kali lipat dari Jepang. Ekspansi yang begitu cepat dalam jaringan transportasi skala besar selama dua dekade terakhir telah meningkatkan aksesibilitas kota-kota, dan telah mempengaruhi perkembangan ekonomi China.

Meskipun hubungan kausalitas antara transportasi dan pertumbuhan ekonomi ini masih diperdebatkan, namun banyak kalangan menilai bahwa terdapat hubungan yang erat antara aksesibilitas yang baik dan pertumbuhan ekonomi yang pesat. Aksesibilitas — sebuah konsep yang secara luas didefinisikan sebagai peluang potensial untuk interaksi (Hansen, 1959) — adalah indikator yang biasa digunakan untuk mengukur struktur dan efisiensi jaringan transportasi. Indikator aksesibilitas juga telah digunakan untuk mengukur hubungan antara transportasi dan pembangunan ekonomi. Makalah ini merekomendasikan untuk menguji hubungan antara aksesibilitas dan pertumbuhan ekonomi dari 1990

hingga 2010 pada tingkat statistik dan spasial menggunakan data panel, dengan mengajukan dua pertanyaan. Pertama, apa hubungan antara aksesibilitas dan pertumbuhan ekonomi di China selama dua dekade terakhir? Mungkinkah distribusi aksesibilitas mempengaruhi pertumbuhan ekonomi, dan, jika demikian, sampai seberapa jauh? Kedua, apakah korelasi yang diperlukan ada antara tingkat peningkatan aksesibilitas dan pertumbuhan ekonomi? Oleh karena itu, penelitian ini mencoba untuk mengeksplorasi hubungan antara aksesibilitas dan pertumbuhan ekonomi dari perspektif statistik dan spasial menggunakan data penampang dan panel dengan membangun kerangka analisis bivariat termasuk metode Koefisien Korelasi Pearson (PCC), analisis regresi, keuntungan lokal dan analisis panel. Analisis penelitian ini mencoba memberikan beberapa saran kepada pemerintah untuk pengembangan transportasi dan ekonomi di masa depan.

Makalah ini merekomendasikan untuk menguji hubungan antara aksesibilitas dan pertumbuhan ekonomi dari 1990 hingga 2010 pada tingkat statistik dan spasial menggunakan data panel, dengan mengajukan dua pertanyaan.

Objek penelitian ini diambil dari 333 area tingkat prefektur dan 4 kotamadya di China. Selain itu, perkembangan transportasi dan ekonomi regional sangat dipengaruhi oleh strategi dan rencana pemerintah, terutama pedoman lima tahun yang dikeluarkan oleh Partai Komunis China dan rencana transportasi terkait. Oleh karena itu, tahun 1990, 1995, 2000, 2005, dan 2010 dipilih untuk analisis, karena ini mewakili status sebelum dan setelah rencana diimplementasikan. Jalur kereta api dan jalan raya memainkan peran yang jauh lebih penting daripada moda transportasi lainnya; dengan lebih dari 90% lalu lintas

penumpang dan 85% dari lalu lintas pengiriman diangkut menggunakan jalan raya dan jalur kereta api selama periode 1990-2010. Oleh karena itu, kereta api dan jalan raya dipilih sebagai jaringan transportasi dasar dalam makalah ini.

Diskusi dan Hasil Penelitian

Periode 1991-1995: Sejalan dengan perkembangan pesat ekonomi di kurun waktu ini, jarak tempuh kereta api dan jaringan jalan raya meningkat dari 57.900 km dan 1.028.300 km pada tahun 1990 hingga 62.400 km dan 1.157.000 km pada tahun 1995, masing-masing. Namun, tingkat pertumbuhan tahunan dari kedua jalur kereta api (1,5%) dan jalan raya (2,39%) lebih rendah dari PDB. Sementara itu, jarak tempuh dari jalan tol meningkat dari sekitar 500 km menjadi 2.100 km, atau 3,2 kali.

Jaringan jalan bebas hambatan terutama didistribusikan antara kota-kota provinsi dan kota-kota sub-provinsi (misalnya, Shenyang-Dalian), atau antara kota-kota provinsi (misalnya, Hefei-Nanjing), tetapi belum membentuk jaringan yang lengkap di tingkat nasional.

Periode 1996-2000: Dalam periode ini, Tiongkok mengalami pembangunan yang cukup lambat. Pertumbuhan ekonomi pun menurun karena imbas krisis keuangan Asia tahun 1997. Namun di tengah kondisi ini, justru kebijakan investasi ambisius diumumkan pada 1998 untuk membangun jalan, rel kereta, dan pembangkit listrik. Pemerintah Cina juga mengusulkan beberapa strategi untuk mempromosikan perkembangan ekonomi yang seimbang di tingkat nasional selama periode ini. Misalnya, rencana pengembangan barat, yang bertujuan untuk mempromosikan pembangunan ekonomi di wilayah barat.

Periode 2001-2005: Pada kurun rencana 5 tahunan ini, China melanjutkan implementasi strategi pembangunan

seimbang dan mengajukan rencana peningkatan ekonomi di China bagian tengah. Kementerian Perkeretaapian dan Transportasi pun telah menyerahkan rencana penambahan jaringan kereta api dan jalan tol pada tahun 2004. Pada masa ini, China juga telah bangkit dari krisis ekonomi Asia. Jaringan jalan kereta api dan jalan raya meningkat sebesar 530 km dan 164.720 km, dengan tingkat kenaikan tahunan masing-masing 1,47% dan 14,5%. Jarak tempuh dari jalan tol meningkat dari 19.400 km menjadi 41.000 km, dengan tingkat kenaikan tahunan 16,14%.

Periode 2006-2010: Pada periode ini Cina mengalami fluktuasi ekonomi yang besar, yang disebabkan oleh krisis keuangan global pada tahun 2008. Tingkat pertumbuhan ekonomi secara dramatis berkurang dari 14,16% pada tahun 2007 menjadi 9,63% pada tahun 2008, dan kemudian menjadi 9,21% pada tahun 2009.

Untuk menghadapi regresi ekonomi ini, Pemerintah merancang investasi yang cukup besar untuk 2009-2010

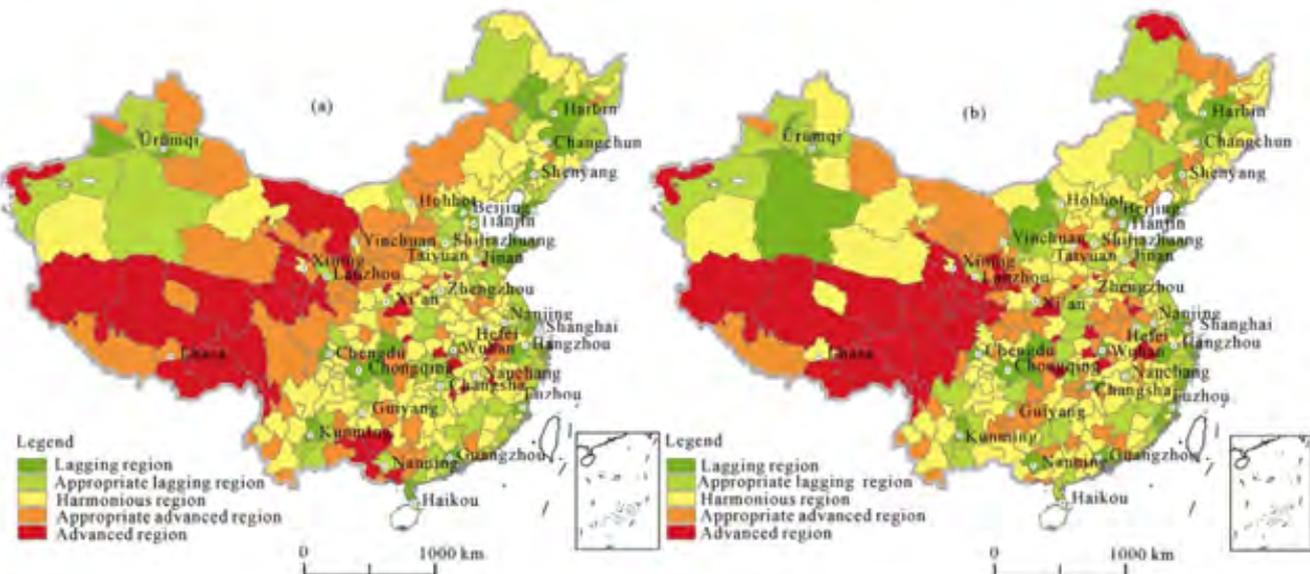
untuk mempertahankan pertumbuhan ekonomi, dan sekitar 40% digunakan untuk membangun infrastruktur, terutama HSR dan jalan tol.

Secara keseluruhan, pengembangan jalan raya dan jalur kereta api di China mengikuti perkembangannya, artinya bahwa jika pertumbuhan ekonomi tinggi, maka jaringan kereta api dan jalan raya mencapai tingkat kenaikan yang lebih tinggi satu atau dua tahun kemudian. Ada juga beberapa pengecualian, yang dipengaruhi oleh krisis keuangan pada tahun 1998 dan 2008. Krisis keuangan menyebabkan regresi ekonomi, tetapi peningkatan investasi dalam transportasi, mampu meningkatkan pengembangan jaringan transportasi.

Dalam periode ini, Tiongkok mengalami pembangunan yang cukup lambat. Pertumbuhan ekonomi pun menurun karena imbas krisis keuangan Asia tahun 1997. Namun di tengah kondisi ini, justru kebijakan investasi ambisius diumumkan pada 1998 untuk membangun jalan, rel kereta, dan pembangkit listrik.



Gambar: Distribusi Jaringan Transportasi China (a) 1990, dan (b) 2010



(Gambar: Distribusi Spasial Keunggulan Lokal antara Nilai Potensial dan Pertumbuhan Ekonomi tahun 1990 (a), dan 2010 (b)

Aksesibilitas dan Pertumbuhan Ekonomi

Aksesibilitas transportasi dan pertumbuhan ekonomi memiliki hubungan statistik yang positif pada semua tahun terpilih. Koefisien korelasi aksesibilitas dan pertumbuhan ekonomi yang diukur dengan nilai logaritmik ganda jauh lebih tinggi daripada yang diukur oleh nilai logaritmik tunggal dan nyata (dijelaskan lebih lengkap di dalam tabel pada artikel asli).

Hasil regresi panel yang masih dihitung berdasarkan Koefisien Korelasi Pearson, juga menyiratkan hubungan positif yang signifikan antara aksesibilitas dan pertumbuhan ekonomi.

Seperti yang ditunjukkan pada Gambar di atas, penelitian 333 kota dan 4 kotamadya dikategorikan menurut tingkat keunggulan lokal:

1. *Lagging Region* dengan nilai keuntungan lokal lebih rendah dari 0,5;
2. *Apropriate Lagging Region* dengan nilai keuntungan lokal antara 0,5 dan 1;
3. *Harmonius Region* dengan nilai keuntungan lokal antara 1 dan 2;
4. *Apropriate Advanced Region* dengan nilai keuntungan lokal antara 2 dan 4; dan
5. *Advanced Region* dengan nilai keuntungan lokal lebih besar dari 4

Literatur yang ada tentang hubungan antara transportasi dan pertumbuhan ekonomi di Cina banyak menyimpulkan bahwa investasi transportasi adalah aspek dominan yang mengabaikan akibat struktur transportasi itu sendiri. Oleh karena itu, makalah ini lebih memilih aksesibilitas dan PDB untuk menjadi aspek dominan pada transportasi dan pertumbuhan ekonomi, untuk menguji hubungan antara transportasi dan pertumbuhan ekonomi selama 1990-2010, meng-eksplor analisis bivariat termasuk PCC, analisis

regresi, keunggulan lokal dan analisis panel.

Setidaknya ada tiga kesimpulan dari penelitian ini. Pertama, perluasan jaringan transportasi Cina sangat dipengaruhi oleh pertumbuhan ekonomi, dan perencanaan dan strategi nasional (misalnya, 'Rencana Pembangunan Barat', 'Bangkitnya Rencana Tiongkok Tengah' dan 'Stimulasi Perkembangan Ekonomi oleh Investasi'). Namun, perluasan jaringan jalan raya dan kereta api dalam hal jarak tempuh tertinggal satu sampai dua tahun di belakang pertumbuhan ekonomi.

Kedua, transportasi dan pertumbuhan ekonomi menunjukkan hubungan positif dari perspektif aksesibilitas dan PDB. Namun, jika dievaluasi dengan perubahan persentase tahunan dari aksesibilitas dan PDB, tidak ada hubungan yang signifikan ketika menggunakan data lintas bagian. Selain itu juga terjadi hubungan positif yang lemah ketika menggunakan data panel. Ketiga, distribusi spasial keunggulan lokal tidak merata. Kota-kota yang aksesibilitas dan PDB-nya rendah terletak di wilayah pesisir timur atau ibu kota provinsi. Sedangkan kota-kota dengan tingkat perubahan persentase tahunan sebagian besar berada di wilayah barat.

Penelitian ini membuka beberapa jalan penting untuk penelitian masa depan. Pertama, indikator aksesibilitas diperoleh dengan menggunakan transportasi darat, termasuk kereta api dan jalan raya, yang mengabaikan transportasi udara dan kereta air. Sebuah studi transportasi yang komprehensif akan memberikan landasan yang lebih kuat untuk analisis aksesibilitas masa depan. Kedua, penelitian masa depan dapat menganalisis pengaruh integrasi transportasi dan faktor-faktor lain pada pertumbuhan ekonomi. **(Mutri Batul Aini)**

Untuk mendapatkan artikel asli dapat menghubungi redaksi

Inovasi Peningkatkan Kualitas Kinerja Perencanaan dan Pemrograman

BPIW Inisiasi Pengembangan Studio Peta



Sekretaris BPIW, Firman H. Napitupulu paparan rencana pembentukan studio peta BPIW.

Sumber: Dok. BPIW

Tahun 2018 ini, Sekretariat Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) kembali melakukan inovasi baru. Kali ini, dengan menginisiasi pengembangan Studio Peta BPIW. Hal ini dilakukan dalam rangka membangun data geospasial untuk keperluan simulasi kebijakan dalam perencanaan dan pemrograman pembangunan infrastruktur PUPR.

Inisiasi pengembangan Studio Peta BPIW ini diharapkan dapat mendukung Kebijakan Satu Peta. Terlebih, Kebijakan Satu Peta merupakan amanat dari Peraturan Presiden (Perpres) 9 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Kebijakan Satu Peta Pada Tingkat

Ketelitian Peta Skala 1:50.000. Perpres tersebut bertujuan untuk mewujudkan data yang mengacu pada satu referensi geospasial, satu standar, satu basis data dan satu geoportal pada tingkat ketelitian peta skala 1:50.000. Penerapan Kebijakan Satu Peta diharapkan dapat terintegrasi

dalam satu sistem dan memiliki tipe data serta struktur data yang seragam. Sekretaris BPIW Kementerian PUPR, Firman H. Napitupulu menjelaskan, salah satu bentuk implementasi kebijakan tersebut BPIW saat ini memiliki tekad untuk membangun data geospasial.

Untuk itu, dilakukan berbagai koordinasi di lingkungan BPIW untuk dapat memetakan kondisi eksisting penggunaan data geospasial di seluruh unit kerja BPIW.

Menurutnya, beberapa hal yang perlu dikoordinasikan terkait dengan Pembahasan Inisiasi Awal Pengembangan Studio Peta BPIW antara lain, perlunya berkonsultasi dengan Pusat Data dan Informasi (Pusdatin) Sekretariat Jenderal Kementerian PUPR terkait peluang pemanfaatan portal SIGI PUPR yang dikelola oleh Balai Pemetaan dan Informasi Infrastruktur, Pusdatin.

“Saat ini, SIGI PUPR menjadi media berbagi dan mengambil data, menampilkan informasi yang dapat dimanfaatkan seluruh unit organisasi dalam mengembangkan Web GIS di bidang masing-masing,” terang Firman.

Lebih jauh pria lulusan *Urban Regional Planning* ini mengungkapkan, informasi geospasial memiliki peran strategis sebagai alat dalam perencanaan pembangunan nasional. Dengan informasi geospasial berbagai jenis informasi dapat diintegrasikan, sehingga mendukung pemecahan masalah secara komprehensif serta dapat menghasilkan analisis yang lebih tajam.

Untuk itu, ungkap Firman, Studio Peta dapat mendukung penyediaan data, akses dan pemanfaatan yang terpercaya, up to date dan akurat dalam mendukung proses pengambilan kebijakan yang berkualitas.

Sehubungan dengan hal tersebut, BPIW bertekad mengembangkan studio peta yang terintegrasi dengan Sistem Informasi Spasial GISTARU (*Geographic Information System* Tata Ruang). Aplikasi tersebut dikembangkan oleh

Pengembangan Studio Peta BPIW Mendukung Kebijakan Satu Peta



- Kegiatan Satu Peta merupakan amanat dari Perpres 9 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Kebijakan Satu Peta Pada Tingkat Ketelitian Peta Skala 1:50.000
- Tujuan → terciptanya data yang mengacu pada satu referensi geospasial, satu standar, satu basis data, dan satu geoportal pada tingkat ketelitian peta skala 1:50.000

Substansi terkait perencanaan dan pemrograman infrastruktur PUPR yang dihasilkan BPIW:

No.	Subject Area	Output	Deskripsi
1.	Pulau	Rencana Induk Pengembangan Infrastruktur PUPR (RIP PUPR) di Pulau/Kepulauan	Profil dan Rencana Ketersediaan Pengembangan Infrastruktur PUPR di Pulau/Kepulauan
2.	WPS	Rencana Pengembangan Infrastruktur Terpadu di WPS	Profil, Ultimate WPS, Strategi Pengembangan Wilayah, Strategi Pengembangan Infrastruktur, Program Infrastruktur Jangka Menengah, dan Kawasan Inkubasi
3.	Kawasan Strategis	Rencana Pengembangan Infrastruktur Terpadu di Kawasan Strategis	Profil, Ultimate Goal dan Strategi Pengembangan, Rencana Strategis Infrastruktur, Program Infrastruktur Jangka Menengah, Inkubasi Kawasan
4.	Kawasan Perkotaan	Rencana Pengembangan Infrastruktur Terpadu di Kawasan Perkotaan	Profil, Master Plan, Konsep Pengembangan, Development Plan, Pengembangan Kawasan Prioritas
5.	Kawasan Perdesaan	Rencana Pengembangan Infrastruktur Terpadu di Kawasan Perdesaan	Profil, Master Plan, Konsep Pengembangan, Development Plan
6.	Provinsi/Kab/Kota	Program Jangka Pendek di Provinsi dan Program Tahunan di Provinsi	Program jangka pendek dan program tahunan

Kementerian Agraria Tata Ruang/ Badan Pertanahan Nasional (ATR/ BPN). Ia menjelaskan, GISTARU merupakan aplikasi *geographic information system* berbasis web untuk memberi kemudahan bagi masyarakat untuk mengakses peta rencana tata ruang dengan muatan antara lain, menampilkan Peta Peraturan

pengolahan data geospasial bidang PUPR. Hal ini untuk memudahkan terwujudnya data geospasial bidang PUPR sebagai Referensi data PUPR yang mengacu pada Katalog Unsur Geospasial Indonesia (KUGI) yang dibuat oleh BIG bersama walidata geospasial (kementerian/lembaga).

“KUGI berfungsi untuk membuat standar data spasial, yang terdiri dari penamaan dataset, penamaan fitur, penamaan kolom, hingga isi kolom yang dibuat berdasarkan skala,” jelasnya.

Saat ini, lanjut Firman, Sekretariat BPIW melakukan beberapa hal sebagai inisiasi awal pengembangan Studio Peta BPIW, antara lain Penyusunan SK Kepala BPIW terkait tim Studio Peta BPIW, penajaman *roadmap*, konsolidasi teknis *roadmap* bersama unit kerja di lingkungan BPIW, kompilasi data geospasial di lingkungan BPIW sebagai persiapan pilot project Studio BPIW untuk disinergikan dengan SIGI PUPR.

Firman menjelaskan, agenda tahun 2018 yang dilakukan yakni, konsolidasi awal dengan Balai Pemetaan dan

BPIW terus berkonsultasi dengan Pusdatin untuk dapat memantapkan rencana mewujudkan studio peta

Pemerintah (PP) Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN), Peta Perpres RTR Pulau/Kepulauan, Peta Perpres RTR Kawasan Strategis Nasional (KSN), Peta Perda RTRW Provinsi/Kabupaten/Kota dan Peta Perda Rencana Detail Tata Ruang (RDTR) secara online.

Ia berharap, Pusdatin dapat memberikan standar terkait

Rencana Pengembangan Awal Studio Peta BPIW Tahun 2018

- Konsolidasi awal dengan Balai Pemetaan dan Informasi Infrastruktur, Pusdatin Kementerian PUPR
- Konsolidasi pengembangan infrastruktur wilayah berbasis geospasial dengan Kementerian ATR/BPN, BIG, BAPPENAS, Kementerian Perhubungan, BPS, dll)
- Penyusunan Roadmap Pengembangan Studio Peta BPIW → perlu disepakati bersama di BPIW (akhir tahun sudah tersedia)
- Penentuan ruangan untuk Studio Peta BPIW → perlu koordinasi lebih lanjut dengan Bagian Umum & Keuangan BPIW dan Biro Umum Setjen Kementerian PUPR



Untuk tahun 2020, ungkap Firman, dilakukan penyusunan struktur database untuk *pilot project* pengembangan infrastruktur wilayah, pengolahan data geospasial untuk kebutuhan perencanaan dan pengembangan infrastruktur wilayah beserta pemrogramannya. "Termasuk trial untuk peta 3 dimensi," terangnya. Ia menambahkan, kemudian pembangunan Aplikasi Web GIS untuk menggunakan platform SIGI PUPR.

Untuk tahun 2021, Firman menyatakan, akan dilakukan implementasi pengembangan kawasan strategis tematik lainnya yang diadaptasi dari pilot project sebelumnya. Kemudian, penyusunan katalog data spasial serta evaluasi data geospasial yang dibangun.

Firman menyatakan, adapun untuk tahun 2022 dilakukan pengembangan Studio Peta yang lebih *advanced*.

Saat ini, Firman menjelaskan, BPIW telah melakukan Workshop kartografi sebagai upaya penyeragaman pemahaman terkait

data geospasial di lingkungan BPIW. Kegiatan Workshop Kartografi merupakan salah satu agenda dari Roadmap Pengembangan Studio Peta BPIW yang bertujuan meningkatkan pemahaman para pejabat dan staf di lingkungan BPIW terkait kartografi.

Berdasarkan *International Cartography Association* (1973),

kartografi merupakan seni, ilmu pengetahuan dan teknologi tentang pembuatan peta-peta, sekaligus mencakup studinya sebagai dokumen-dokumen ilmiah dan hasil karya seni.

Dengan memahami ilmu Kartografi, diharapkan insan BPIW dapat menggunakan peta sebagai alat simulasi kebijakan dalam mengembangkan infrastruktur wilayah. (**alis/farhan/ris/infoBPIW**)

Informasi Infrastruktur, Pusdatin Kementerian PUPR. Kemudian, konsolidasi pengembangan infrastruktur wilayah berbasis geospasial dengan Kementerian ATR/BPN, BIG, BAPPENAS, Kementerian Perhubungan, BPS, dan lainnya. "Kemudian penyusunan Roadmap Pengembangan Studio Peta BPIW, melakukan Workshop Kartografi serta Penentuan ruangan untuk Studio Peta BPIW," paparnya.

Untuk tahun 2019, paparnya, dilakukan penajaman Roadmap yang lebih teknis. Antara lain, sharing *knowledge* dengan institusi pengelola/penyaji data (Contoh: *Urban Future Laboratory Singapore, UR-System (Future Cities Laboratory)*). "Kemudian, konsolidasi dengan Unor yang berperan sebagai wali data dari Bina Marga, Sumber Daya Air, Cipta Karya dan Penyediaan Perumahan," terangnya.

Selain itu, melakukan kerjasama dengan ATR/BPN untuk keperluan RTRW dan RDTR sebagai basemap (akses service ke sistem informasi RTR Online GISTARU), penyusunan struktur basis data dan metadata peta rencana pembangunan infrastruktur wilayah, dan Identifikasi kawasan untuk pilot project untuk proses pengembalian kebijakan pengembangan infrastruktur wilayah (contoh: Kawasan Batam, kawasan yang perlu penanganan pasca bencana, kawasan perbatasan, atau kawasan strategis lainnya).

BPIW telah melakukan Workshop kartografi sebagai upaya penyeragaman pemahaman terkait data

Infrastruktur yang Berketahanan Iklim dan Tanggap Bencana

Amanda Widyadwiana, ST, MT

*Analís Perencanaan, Bidang Perencanaan Infrastruktur II
Pusat Perencanaan Infrastruktur PUPR
BPIW, Kementerian PUPR*



Kerusakan infrastruktur pekerjaan umum dan perumahan Rakyat (PUPR) akibat kejadian bencana menimbulkan kerugian yang cukup besar bagi negara sehingga perlu dilakukan upaya pencegahan kerusakan dan pengurangan risiko bencana bagi penyelenggaraan infrastruktur PUPR. Sebagai contoh, bencana gempa bumi Lombok menimbulkan kerugian sementara sebesar Rp 8,8 triliun (Kompas.com, 28/08/2018). Angka ini belum menghitung kerugian ekonomi masyarakat akibat rusaknya infrastruktur.

Kerusakan infrastruktur PUPR di daerah tersebut yang teridentifikasi seperti jalan dan jembatan yang bergeser atau rusak. Sementara itu, bencana gempa dan tsunami Palu, Donggala dan sekitarnya dipastikan juga terjadi kerusakan yang sama. Hal ini diperkuat dengan sebuah penelitian yang menyatakan bahwa data menunjukkan bahwa Indonesia merupakan salah satu negara yang memiliki tingkat kegempaan yang tinggi di dunia, lebih dari 10 kali lipat tingkat kegempaan di Amerika Serikat (Arnold, 1986).

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2007 tentang

Penanggulangan Bencana definisi bencana dibagi menjadi bencana alam, bencana non-alam, dan bencana sosial. Bencana alam adalah bencana yang diakibatkan oleh peristiwa atau serangkaian peristiwa yang disebabkan oleh alam antara lain berupa gempa bumi, tsunami, gunung meletus, banjir, kekeringan, angin topan, dan tanah longsor.

Bencana non-alam adalah bencana yang diakibatkan oleh peristiwa atau rangkaian peristiwa nonalam yang antara lain berupa gagal teknologi, gagal modernisasi, epidemi, dan wabah penyakit. Sedangkan bencana sosial adalah bencana yang diakibatkan oleh peristiwa atau rangkaian peristiwa yang diakibatkan oleh manusia yang meliputi konflik sosial antarkelompok atau antarkomunitas masyarakat, dan teror.

Selain itu Badan Nasional Penanggulangan Bencana (BNPB) juga telah mengeluarkan dokumen Risiko Bencana Indonesia dari tahun 2016 yang dijadikan salah satu acuan dalam perencanaan pembangunan infrastruktur PUPR sehingga infrastruktur PUPR yang dibangun memiliki ketahanan terhadap bencana.

**tulisan ini hanya opini pribadi penulis dan bukan merupakan pernyataan resmi institusi*



Sumber: Diadopsi dari Mitchell dan Van Aalst, 2008

Gambar: Integrasi Perubahan Iklim dan Kebencanaan

Berdasarkan data BNPB, pada tahun 2011 tercatat sekitar 91 persen kejadian bencana alam di Indonesia merupakan bencana hidrometeorologi, dimana bencana banjir, kekeringan, puting beliung, dan longsor masih yang paling banyak terjadi. Faktor utama penyebab meningkatnya bencana hidrometeorologi adalah akibat perubahan iklim global dan degradasi lingkungan akibat ulah manusia (antropogenik).

Selanjutnya dalam acara FIDIC *International Infrastructure Conference* 2017, Menteri PUPR Basuki Hadimuljono menegaskan ketahanan infrastruktur (*resilient infrastructure*) menjadi salah satu aspek yang tercantum dalam pembangunan berkelanjutan (*Sustainable Development Goals/SDG*).

Kementerian PUPR telah berperan serta aktif dalam isu global terkait kebencanaan dan perubahan iklim. Salah satu bentuk partisipasinya yaitu dilakukan serangkaian upaya baik fisik (*tangible*) maupun non fisik (*in tangible*) berupa kebijakan, peraturan, penelitian, dan lainnya. Upaya *in tangible* antara lain penetapan Surat Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 449 Tahun 2010 tentang Pembentukan Tim Mitigasi dihasilkan Adaptasi Perubahan Iklim Kementerian Pekerjaan Umum dan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 11 Tahun 2012 tentang Rencana Aksi Nasional Mitigasi dan

Adaptasi Perubahan Iklim 2012 – 2020 Kementerian Pekerjaan Umum.

Seiring dengan eratnya antara kejadian kebencanaan dan perubahan iklim maka telah ditetapkan Keputusan Menteri PUPR Nomor 334/KPTS/M/2016 tentang Pembentukan Tim Mitigasi dan Adaptasi Perubahan Iklim dan Pengurangan Risiko Bencana Kementerian PUPR, di mana Sekretaris Jenderal

Kementerian PUPR sebagai Ketua Tim Pengarah.

Kemudian dilanjutkan dengan Keputusan Menteri PUPR Nomor 994/KPTS/M/2016 tentang Satuan Tugas Penanggulangan Bencana di Kementerian PUPR dimana Sekretaris Jenderal Kementerian PUPR sebagai Ketua Pusat Komando Satgas PB PUPR. Sehubungan dengan hal tersebut maka perlu dilakukan penyusunan Rencana Aksi Mitigasi dan Adaptasi

Seiring dengan eratnya antara kejadian kebencanaan dan perubahan iklim maka telah ditetapkan Keputusan Menteri PUPR Nomor 334/KPTS/M/2016 tentang Pembentukan Tim Mitigasi dan Adaptasi Perubahan Iklim dan Pengurangan Risiko Bencana

Perubahan Iklim dan Pengurangan Risiko Bencana (RAN MAPI – PRB) Kementerian PUPR.

Perjalanan penyusunan Rancangan Peraturan Menteri PUPR tentang RAN MAPI – PRB sudah dimulai dari tahun 2016 dan masih berlanjut sampai saat ini, walaupun terjadi beberapa kali perubahan nama pejabat dalam Tim MAPI dan PRB yang tercantum dalam Keputusan Menteri PUPR Nomor 334 tahun 2016.



Gambar: Infrastruktur Rumah Tahan Gempa RISHA

Dengan adanya RAN MAPI – PRB ini maka Kementerian PUPR akan memiliki landasan hukum pembangunan infrastruktur PUPR yang berketahanan iklim dan bencana, sekaligus menjadi Kementerian/ lembaga pertama yang telah menetapkan rencana aksi terkait perubahan iklim dan kebencanaan. Karena Rapermen tersebut dibuat dengan mengacu kepada *Paris Agreement* hasil Pertemuan *Conference of the Parties (COP) 21* dan Kerangka Kerja Sendai (*Sendai Framework*) 2015 – 2030.

Dalam rangka penyusunan Rapermen MAPI – PRB diperlukan kerjasama antar unit organisasi di Kementerian PUPR, karena perlu menetapkan program – kegiatan – indikator capaian - *output* – komponen – sub komponen – tahun – anggaran untuk periode tahun 2018 – 2019 dan indikasi tahun 2020 – 2024 dari masing – masing unit organisasi.

Lampiran ini memastikan bahwa Kementerian PUPR melakukan pembangunan yang berketahanan bencana sesuai dengan lokus dan jenis kerawanan bendananya. Selain itu, rapermen ini memudahkan pelaporan Kementerian PUPR kepada Kementerian/ lembaga yang menjadi *focal point* contohnya terkait emisi gas rumah kaca kepada Kementerian

Lingkungan Hidup dan Kehutanan (KLHK) dan *budget tagging* kepada Kementerian Keuangan.

Contoh infrastruktur PUPR yang sudah dilakukan *tagging* dan dilaporkan sebagai upaya mitigasi adaptasi perubahan iklim dan pengurangan risiko bencana antara lain Tempat Pembuangan Akhir (TPA) Regional Legok Nangka dan rumah tahan bencana Rumah Instan Sederhana Sehat (RISHA). Kedua infrastruktur tersebut telah mengaplikasikan teknologi – teknologi terbaru terkait mitigasi adaptasi perubahan iklim serta pengurangan risiko bencana agar bisa dengan mudah diterapkan di masyarakat.

Dengan adanya RAN MAPI – PRB ini maka Kementerian PUPR akan memiliki landasan hukum pembangunan infrastruktur PUPR yang berketahanan iklim dan bencana, sekaligus menjadi Kementerian/ lembaga pertama yang telah menetapkan rencana aksi terkait perubahan iklim dan kebencanaan.

Pengembangan Infrastruktur Perkotaan Kota Sedang

Kota Transit Prabumulih Menjadi Kota Tujuan Utama



Stephanus Raden Kristianto, ST, M.Eng, Sc, Med

*Analisis Perencanaan Bidang Pengembangan Infrastruktur Kota Besar dan Kota Baru
Pusat Pengembangan Perkotaan BPIW, Kementerian PUPR*

Abstrak

Kota Prabumulih merupakan kota strategis dengan kategori kota sedang, diantara dua Pusat Kegiatan Nasional (PKN) Palembang dan Bengkulu cukup menjanjikan dalam pengembangan wilayah serta pemenuhan infrastruktur perkotaan yang menjadi dasar berkembangnya suatu daerah. Perlu strategi pengembangan perkotaan untuk Kota Prabumulih yang saat ini hanya sebagai kota transit dengan jalur utama Palembang – Bengkulu, dengan kata lain Kota Prabumulih harus berubah mainset menjadi kota tujuan utama dan menjadi poros penggerak ekonomi wilayah.

Kata Kunci :

Kota Prabumulih merupakan kota perlintasan / transit yang terletak di tengah simpul transportasi Sumatera Selatan, kota yang strategis, perlunya optimalisasi, Kota Prabumulih

sebagai Kota Perdagangan dan Jasa, Perlunya dukungan pengembangan wilayah dan sistem perkotaan.

Landasan Hukum :

1. RPJMN 2015-2019, Sebagai Pusat Koleksi dan Distribusi Sektor Produksi Wilayah (Perkebunan dan Pertambangan)
2. Peraturan Pemerintah No. 13 tahun 2018 Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional , Kota Prabumulih sebagai pusat kegiatan wilayah/PKW)
3. RTRW P. Sumatera Perpres No. 13/2012, Pengembangan PKW Prabumulih sebagai pusat industri pengolahan dan industri jasa (komoditas Kota Prabumulih)
4. RTRW Prov.SumSel 2016-2036, Perda No.11/2016, mengenai

**tulisan ini hanya opini pribadi penulis dan bukan merupakan pernyataan resmi institusi*



Gambar 1.1 Konstelasi Regional Prabumulih

kebijakan pengembangan struktur ruang meliputi keterpaduan sistem perkotaan, pengembangan infrastruktur utama wilayah, pendorong pengembangan wilayah dan peran KSP.

5. RTRW Kota Prabumulih 2014-2034, sebagai kota perdagangan dan jasa berskala regional

6. RPJMD 2013-2018, Terwujudnya Kota Prabumulih Sebagai Kota Prima dan Berkualitas dengan Perekonomian Perdagangan dan Jasa, Kualitas Infrastruktur Wilayah dan Aktivitas Perekonomian.

Tujuan

Mengubah pola pikir eksisting persepsi kota transit atau persinggahan menjadi kota tujuan utama dengan peningkatan perekonomian komoditas utama dengan didukung oleh perencanaan infrastruktur PUPR yang terintegrasi dengan infrastruktur strategis lainnya (non-PUPR) serta meningkatkan integrasi wilayah pengaruhnya (*hinterland*) dalam rangka meningkatkan fungsi Kota Prabumulih baik internal maupun eksternal.

Maksud

Masterplan, Development Plan, dan Program Utama Infrastruktur PUPR sebagai salah satu tools untuk mendukung Kota Prabumulih yang terpadu antarsektor, antarwilayah, dan antar pemerintahan serta pra studi kelayakan sistem jaringan infrastruktur PUPR dan perumahan permukiman.

Latar Belakang

Secara geografis, Kota Prabumulih terletak pada : 3°20'09.01"-3°34'24.7" Lintang Selatan dan 104°07'50.4" - 104°19'41.6" Bujur Timur, dengan luas wilayah Kota Prabumulih adalah 434,46 Km². Kota Prabumulih merupakan daerah perdagangan dan jasa. Dilihat dari posisi geografis Kota Prabumulih merupakan

daerah perlintasan antara kota – kota kabupaten dan ibukota Provinsi Sumatera Selatan.

Posisi inilah yang memiliki nilai strategis dengan akses kewilayahan dengan wilayah disekitarnya dalam kesatuan akses utama pada perlintasan antar Pusat Kegiatan Nasional (PKN) dengan jalan nasional ruas Palembang – Bengkulu sepanjang 440 km, namun Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) disekitarnya yaitu PKW Muara Enim, PKW Lahat dan PKW Lubuklinggau dan khususnya PKN Palembang akan memberikan kontribusi yang dominan pada perkembangan dan pengembangan PKW Prabumulih sebagai kota sedang. Dan melakukan perwujudan sintesa kebijakan dengan penerapan dalam bentuk Master Plan dan Development Plan Kota Prabumulih.

Profil Wilayah Kota Prabumulih

Kota Pramubulih merupakan kota sedang dengan luas wilayah 434,46 km², jumlah penduduk 179.563 jiwa (2016) dan kepadatan: 413 jiwa/km² dengan kepadatan tersebut sebaran penduduk masing-masing kecamatan merupakan potensi kewilayahan dan kependudukan.

NO	Kecamatan	Luas Wilayah (km ²)	Juml. Penduduk	Kepadatan Penduduk (jiwa/km ²)
1	Prabumulih Barat	61,34	30.501	497
2	Prabumulih Timur	134,00	68.281	510
3	Cambai	58,96	17.510	297
4	Rambang Kapak Tengah	72,34	18.616	169
5	Prabumulih Utara	11,04	32.410	2.936
6	Prabumulih Selatan	96,78	12.245	192
Jumlah		434,46	179.563	

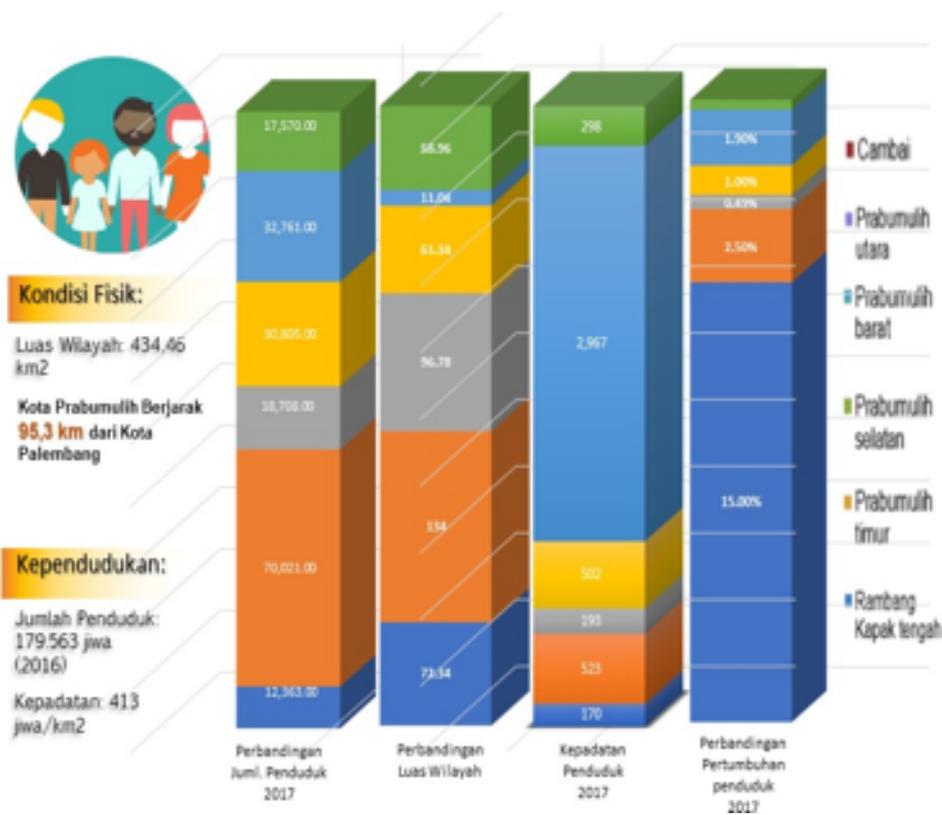
Tabel 1.1. Tabel Kependudukan Kota Prabumulih

Perkembangan penduduk masih terpusat pada pusat kegiatan lokal, dimana penduduk akan mendekati pada kemudahan akses terhadap kebutuhan dasar pada daerah pusat kota yang menjadi sentra perdagangan dan jasa. Pusat kota telah menjadi Kawasan Strategis kota (KSK) dengan luasan 5.850 km² dengan empat wilayah administrasi kecamatan Prabumulih Utara, Prabumulih Barat, Prabumulih Timur dan Prabumulih Selatan.

Kepadatan penduduk cukup tinggi, pada pusat kota di Kawasan Strategis Kota (KSK) Kota Prabumulih dan disekitarnya, sehingga perekonomianpun masih berpusat pada pusat kota dengan dominan perdagangan dan penyediaan jasa sebagai etalase serta pemasaran baik yang bersifat lokal dan regional.

Untuk luas wilayah KSK Prabumulih merupakan 1,34 % dari luas wilayah Kota Prabumulih dengan komposisi persentase

Opini



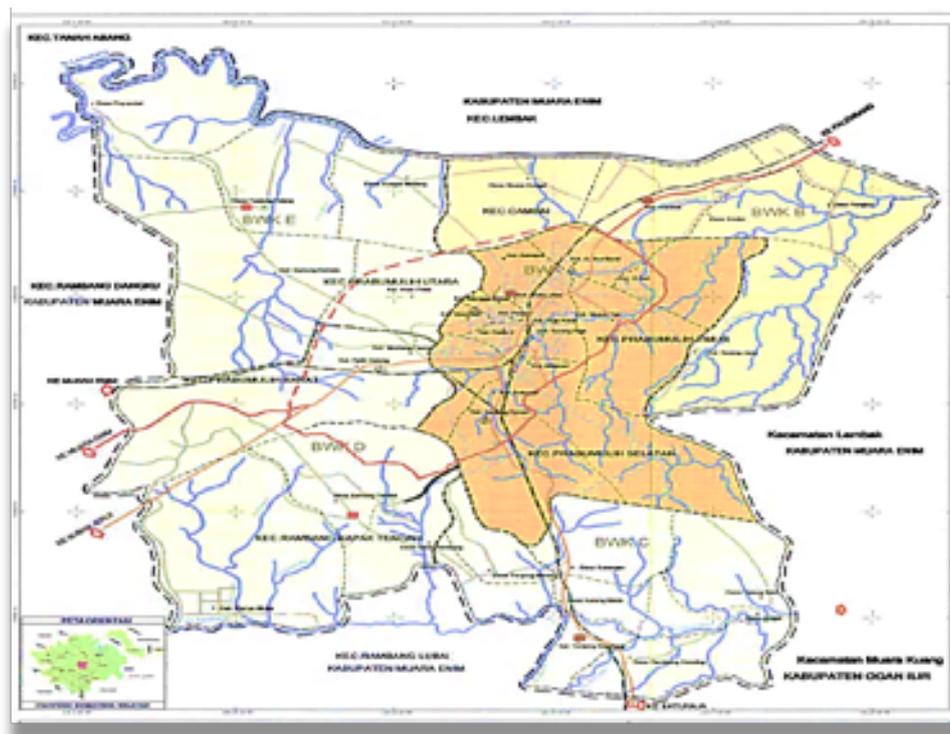
4. Kec. Prabumulih Selatan (0.39 Km²)...**6,68 %**

Dengan berpusatnya dibutuhkan pengembangan pusat pelayanan kota (PPK) dan sub pusat pelayanan kota (sub PPK) yang tersebar dengan pelayanan dan pemenuhannya. Adapun pemenuhan terhadap pelayanan tersebut adalah infrastruktur dasar yang menjadi landasan perencanaan dan penyediaan infrastruktur, pelaksanaan dan pembangunan, pengembangan pertumbuhan suatu wilayah.

Analisa Regional / Kewilayahan

Berdasarkan posisi geografis PKW Kota Prabumulih dengan fungsi perkotaannya sebagai Pusat Koleksi dan Distribusi melalui Penguatan Sektor Industri Pengolahan Perkebunan, Pertanian, Perdagangan dan Jasa. Kota ini berada diantara PKW Lubuklinggau yang berkembang sebagai pusat kegiatan perdagangan dan jasa, yang ditunjang sektor industri skala kecil dan menengah, sektor pariwisata serta PKN Palembang sebagai Kota tepian sungai berbasis pariwisata, perdagangan dan jasa berskala internasional yang berbudaya, aman, nyaman, produktif, hijau, berwawasan lingkungan, serta berkelanjutan, maka potensi eksisting perlu didorong dengan perencanaan disertai pengembangan sistem perkotaan secara regional, nasional dengan target peningkatan sumber daya dan perekonomian Kota Prabumulih.

Pengembangan PKW Prabumulih menjadi kota yang sangat strategis, sesuai dengan fungsi PKN terdekat (Palembang) dan PKW disekitar dapat dilihat mengenai keterkaitan dengan bentuk/pola yang terdapat



masing-masing kecamatan terhadap luas KSK Kota Prabumulih adalah :

1. Kec. Prabumulih Utara (1.02 Km²)..**17,47 %**
2. Kec. Prabumulih Barat (1.70 Km²)..**29,11 %**
3. Kec. Prabumulih Timur (2.73 Km²)..**46,74 %**

keterkaitan secara struktur sebagai kesatuan yang saling mendukung pada perkembangan dan pengembangan wilayah sesuai dengan potensi sumber daya alam dan manusianya. Jalur transportasi akan menjadi keutamaan dalam akses dan jalur distribusi orang, barang baik sebagai



terhadap pertimbangan jarak dan waktu atau pada pertimbangan tertentu tanpa harus melintas.

Berbeda dengan konsep sebagai kota tujuan utama, persepsi sekedar melintas akan berubah dengan dengan menjadi tujuan utama akan pemenuhan kebutuhan dasar, namun pada tujuan utama untuk mencari dan mendapatkan komoditas tertentu yang menjadi ciri khas, tujuan utama dalam sektor pariwisata dan rekreasi, sentra produksi komoditas wilayah.

Sehingga diperlukan perubahan konsepsi dasar dalam struktur, pola dan pembentukan pengembangan kota Prabumulih, antara lain :

bahan dasar ataupun bahan olahan industri lokal maupun industri. Akses pembangunan yang bersifat kewilayahan dalam dukungan infrastruktur dengan mengurangi beban kota, perlu dipertimbangkan mengenai pengembangan kawasan disekitar kota yang akan "jenuh" dengan merencanakan pusat pelayanan kota hingga sub pelayanan kota.

Sejauh ini sampai entah kapan Prabumulih akan bertahan hanya sebagai Kota Perlintasan saja, apabila pengembangan dengan perubahan rute perlintasan tanpa melintasi Prabumulih, akan memberikan dampak besar dalam penurunan kualitas dengan dampak awal di sektor ekonomi, perdagangan dan jasa. Para pelintas akan memilih rute/jalur yang lebih efisien dan efektif

1. Prabumulih **bukan sekedar menjadi kota Transit / Perlintasan**

2. **Mengubah persepsi Kota Transit** menjadi kota yang mempunyai **BRANCHMARK** dari kota Prabumulih

3. Dari kota transit menjadi kota tujuan utama, bahwa pergerakan orang & barang menuju Prabumulih dengan tujuan utama sebagai **ICON dan CIRI KHAS kota.**

Diperlukan tema utama dalam pengembangan komoditas utama, dan menjadi tarikan / kota tujuan utama komoditas daerah yang berciri khas.



POSITIONING KOTA PRABUMULIH



Peluang Pengembangan Wilayah

Pengembangan objek rekreasi dan pariwisata local, hal ini akan menjadikan minat, tarikan bagai magnet yang sangat kuat pada pariwisata alam atau wisata buatan (*waterboom*, taman, kebun raya, obyek alam lainnya), perdagangan dan jasa, jasa perhotelan, makanan dan minuman.

Masyarakat di daerah sekitar pun akan menuju ke Prabumulih dengan adanya potensi daerah yang membuat tarikan dari masyarakat dari wilayah lainnya. Produksi local juga menjadi tujuan dicari oleh konsumen. Kelembagaan yang akan melakukan mengakomodir perkembangan tersebut.

Sebagai kota yang sifatnya strategis dan dilintasi pada jalan nasional antar PKN Palembang – Bengkulu, sehingga peran kota dapat diperkaya dengan skema pengembangan yang meningkatkan perekonomian. Pada Sub Pelayanan Kota, menjadi kawasan yang mengolah bahan baku menjadi bahan/ barang ½ jadi (40%-60%) dengan dikemas baik, selanjutnya KSK Prabumulih, menjadi etalase perdagangan komoditas.

Jalur Palembang menjadi sentra utama pengolahan menjadi bahan utama (jadi) dan proses akhir kemasan produk (*final packaging*) dengan penyimpangan gudang (*storage*) di Palembang dan siap distribusikan ke Jakarta ataupun daerah lainnya.

Palembang pun mendapatkan manfaat lain dari Prabumulih dengan sistem perkotaan sebagai pengolah industry akhir, gudang penyimpanan (*storage*) yaitu peningkatan perekonomian barang dan jasa, perdagangan skala nasional maupun internasional sebagai pelabuhan besar.

Citra Kota Prabumulih

Label dan citra Prabumulih sebagai Kota Minyak sangat kental dikarenakan terdapat kantor administrasi dan sumur minyak bumi, Kota Nanas dahulu menjadi label namun saat ini telah pudar dikarenakan komoditas tersebut mulai berkurang dengan berkembangnya jaman.

Sedangkan untuk label sebagai kota minyak, sebenarnya memiliki masa dan durasi yang terbatas dimana kandungan minyak lambat laun akan mengalami penurunan dalam produksinya, juga merupakan sumber daya alam yang tidak dapat diperbaharui (*un-renewable*), hal inilah yang menjadi motivasi bahwa sebuah kota harus dapat memberikan nilai tambah dengan menjadi kota yang ber-ciri khas dan akan dapat berkembang hingga menghidupi diri dari proses, hingga menjadi produk akhir yang memiliki nilai tambah pada sector perdagangan dan jasa.

Buah Nanas Quin yang menjadi Icon Kota perlu dikembangkan

lagi, komoditas Melon Prabumulih dengan *branch* pilih petik kupas ditempat, getah karet mentah, serta kerajinan yang memanfaatkan komoditi sumber daya alam lainnya yang kesemuanya perlu peningkatan mutu, serta penyiapan pada pengolahan, metode kemasan produk, sehingga terdapat nilai tambah.

Kesimpulan

Menjadi kota tujuan komoditas utama yang dikenal oleh masyarakat sekitar dan nasional ataupun internasional merupakan salah satu motivasi dan tujuan dalam perkembangan dan pengembangan suatu kota.

Action Plan Kota Prabumulih untuk peningkatan pada sistem perkotaan, perlu adanya upaya aktif dalam peningkatan citra kota sebagai faktor pengungkit.

Langkah yang perlu ditindaklanjuti adalah :

1. Inventarisasi peluang komoditas yang menjadi andalan
2. Keragaman bentuk produk
3. Penguatan kapasitas SDM dalam menunjang proses pemberdayaan masyarakat
4. Penguatan kelembagaan daerah/kota
5. Kemitraan dan Dukungan teknologi dalam peningkatan komoditas daerah
6. Pemenuhan kebutuhan dasar dan infrastruktur
7. Perbaikan Lingkar Timur dan Pembangunan akses untuk meningkatkan konektifitas antar wilayah di cakupan wilayah Prabumulih
8. Pembentukan/konsepsi pengembangan wilayah berupa Pusat Pelayanan Kota (PPK) dan Sub PPK untuk mengurangi beban aktifitas dan kegiatan di pusat kota
9. Perencanaan Sub PPK dengan landasan dan cakupan dasar lingkungan hunian sebagai awal bangkitan aktifitas maupun potensi tarikan menuju suatu tempat sesuai dengan tujuannya.

Daftar Pustaka :

1. RTRW Kota Prabumulih 2014-2034 ;
Pemerintah Daerah Kota Prabumulih
2. RPJMD 2013-2018, Terwujudnya Kota Prabumulih Sebagai Kota Prima dan Berkualitas dengan Perekonomian Perdagangan dan Jasa, Kualitas Insfrastruktur Wilayah dan Aktivitas Perekonomian ;
Pemerintah Daerah Kota Prabumulih
1. Kota Prabumulih Dalam Angka 2017 ;
Badan Pusat Statistik

2. Penyiapan Masterplan Infrastruktur Pengembangan Kawasan Kota Besar dan Kota Sedang. Tahun Anggaran 2017 ;
Kementerian PUPR, Pusat Pengembangan Perkotaan
3. Rencana Pengembangan Infrastruktur Terpadu, WPS 6 Merak - Bakauheni - Bandar Lampung - Palembang - Tanjung Siapi Api ;
Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah – Kementerian PUPR
3. Kebijakan dan Strategi Penanggulangan Bencana 2015 – 2019 ;
Badan Nasional Penanggulangan Bencana
4. Daya Dukung Dan Daya Tampung Lingkungan Hidup Ekoregion Sumatera Berbasis Jasa Ekosistem; Kementerian Lingkungan Hidup Dan Kehutanan Republik Indonesia, Pusat Pengendalian Pembangunan Ekoregion Sumatera.



Executive Summary

Rencana Pembangunan Infrastruktur Terpadu Kawasan Strategis Pariwisata Pegunungan dan Budaya KSPN Berastagi

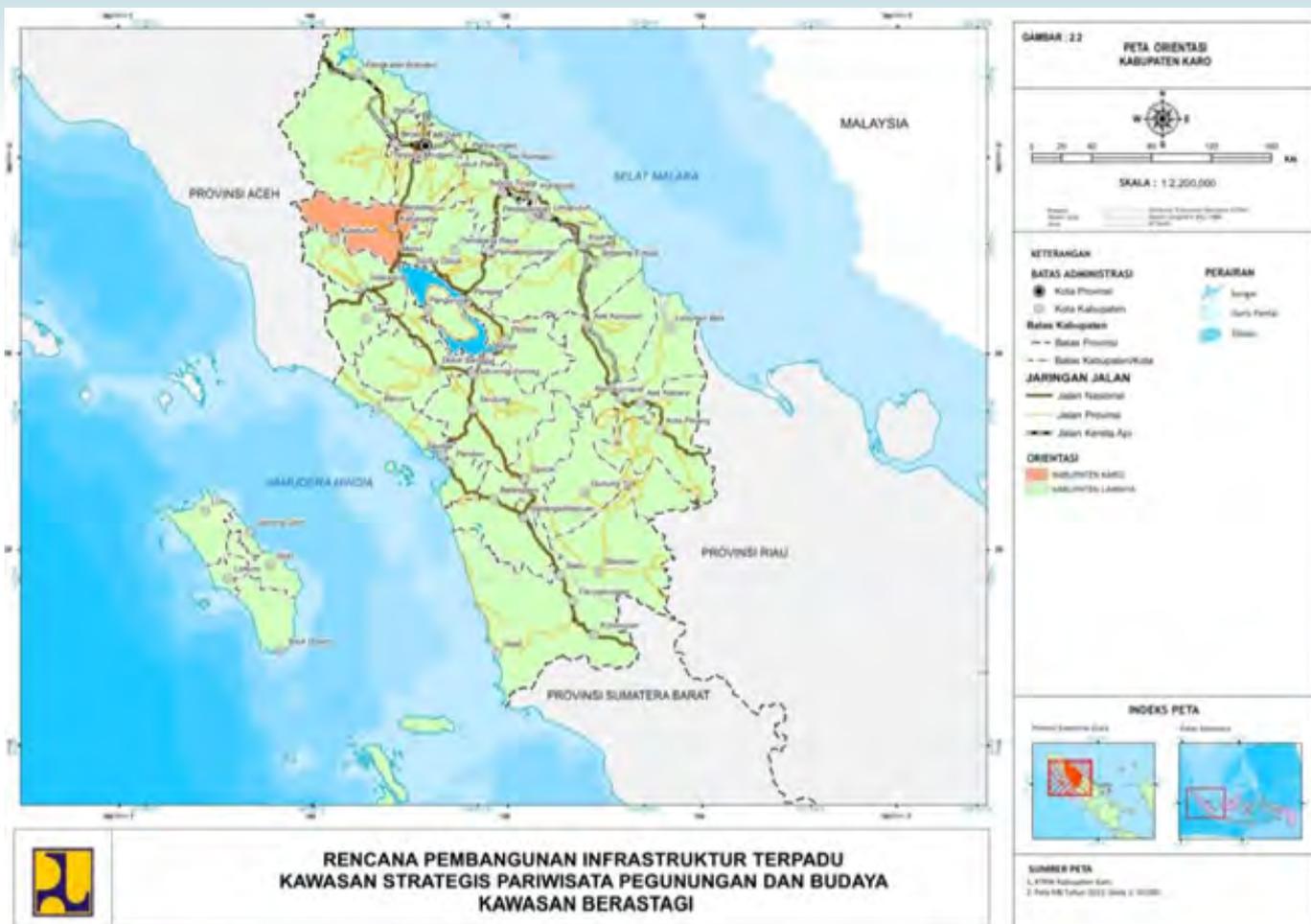
Ketersediaan infrastruktur PUPR yang efektif dan handal memiliki peranan penting bagi pengembangan kawasan pariwisata dan merupakan kunci bagi pertumbuhan ekonomi di kawasan yang telah ditetapkan sebagai kawasan pariwisata unggulan maupun sebagai kawasan strategis pariwisata nasional.

Atas dasar pertimbangan tersebut, penyusunan konsep pengembangan

kawasan perlu difokuskan pada pembangunan infrastruktur prioritas dalam upaya mendorong sentra ekonomi unggulan. Kawasan Strategis Pariwisata Pegunungan dan Budaya meliputi kawasan sebagai berikut, Kawasan Strategis Berastagi (terletak di Kabupaten Karo dan berbatasan dengan Kabupaten Deli Serdang, Kecamatan Kabanjahe, Kecamatan Simpang Empat, Kecamatan Tiga

Panah), Kawasan tersebut dinilai sangat strategis pada pengembangan di bidang pariwisata.

Posisi strategis ini dapat dipandang sebagai peluang dan potensi pasar, oleh karena itu kawasan ini dipandang perlu didukung oleh berbagai rencana pengembangan infrastruktur dalam upaya meningkatkan potensi pariwisata di kawasan tersebut.



Gambar 1. Peta Orientasi Kabupaten Karo

Kementerian PUPR melalui Badan Pengembangan Infrastuktur Wilayah telah menyusun konsep percepatan pengembangan Kawasan Strategis Pariwisata Pegunungan dan Budaya, agar mendorong pertumbuhan ekonomi bagi kawasan tersebut

dan kawasan disekitarnya. Dalam rangka percepatan pengembangan kawasan tersebut, disusun Rencana Pengembangan (*development plan*) yang meliputi rencana jalan akses antarpusat kawasan, penyiapan infrastruktur pendukung kawasan, dan

penyiapan rencana pengembangan pusat-pusat pertumbuhan, serta prasarana/sarana sektor lainnya dalam rangka pengembangan kawasan untuk kegiatan sektor pariwisata.

STRATEGI PENGEMBANGAN KAWASAN STRATEGIS PARIWISATA PEGUNUNGAN DAN BUDAYA



KSP Berastagi yang berada di Kabupaten Karo merupakan pintu gerbang alternatif menuju Danau Toba. Dengan di tetapkannya Kawasan Danau Toba Sebagai KSPN dengan target 1 juta wisman diharapkan limpahan sebagian wisata ke KSP Berastagi. Untuk mengantisipasi dan mendukung program ini harus di persiapkan Ultimate KSP Berastagi.

Ultimate KSP ini disusun berdasarkan potensi pengembangan Kawasan

Pariwisata yang masuk ke dalam wilayah administrasi Kabupaten Karo dengan mempertimbangkan ketersediaan Infrastruktur baik PUPR maupun Non PUPR, khususnya simpul-simpul destinasi wisata dan simpul simpul produksi agroindustri potensial yang dapat mendorong/ sebagai pendorong pengembangan KSP Berastagi.

Ultimate ini dibuat untuk mendukung tercapainya sasaran KSP Berastagi

sebagai Kawasan Wisata Alam dan Budaya, pada prinsipnya KSP ini dipersiapkan untuk mendorong pertumbuhan wisata pegunungan di Provinsi Sumatera Utara sehingga dapat mengurangi disparitas dan kesenjangan antara wilayah yang masuk KSP Berastagi dengan Wilayah Pusat perekonomian Sumatera Utara dan juga dengan wilayah pariwisata yang sudah maju sebelumnya seperti Bali, Yogyakarta, dan Danau Toba.

Selain itu melihat kondisi saat ini dimana pariwisata di Destinasi Kawasan Wisata Pegunungan dan Budaya Berastagi dibutuhkan pengembangan dan penambahan infrastruktur serta pengembangan destinasi yang berarti, sehingga jumlah wisatawan

mancanegara dan wisatawan nusantara tiap tahunnya yang saat ini cenderung tetap dan telah mencapai kejenuhan dalam tingkat pertumbuhannya, maka diperlukan Pengembangan infrastruktur PUPR dan Non PUPR serta pengembangan destinasi

wisata prioritas sehingga pencapaian target wisatawan mancanegara dan wisatawan nusantara dengan jumlah yang cukup signifikan pada tahun 2019 dan 2025 bisa tercapai.

Arahan ultimate untuk Wilayah ini dirinci sebagai berikut:

1

Terbangunnya Amenity wisatawan berupa hotel /penginapan/ homestay untuk melengkapi akomodasi yang ada agar di akhir tahun perencanaan menjadi sekitar 3.000 kamar yang tersedia, sehingga mampu menampung dan melayani target pencapaian wisatawan mancanegara sebanyak 250.000 orang dan wisatawan nusantara sebanyak 1 juta orang pertahunnya, perlu kerja sama dengan pihak investor di sektor pariwisata yang profesional di bidang perhotelan.

2

Tercapainya Pemenuhan Infrastruktur PUPR dan NON PUPR Pada Jalur Back Bone yang Handal di tahun 2025, dari sektor energi maka optimalisasi PLTP Sidebuk-Debuk sebesar 2 x 2.5 MW dengan potensi pembangkitan sebesar 68 MW dan di luar KSP Berastagi yang nantinya berfungsi secara penuh dapat menjadi penggerak seluruh kegiatan pariwisata, pertanian, Industri pengolahan dan sektor-lainnya di KSP Berastagi;

3

Terbangunnya Industri agrowisata sayur-sayuran, buah-buah, jagung, kopi dan bunga yang siap ekspor di samping sebagai tulang punggung pembangunan Agrowisata di KSP Berastagi juga mampu berorientasi export sebagai market driven di bidang komoditas Agroindustri, terutama dengan terbangunnya konektivitas logistik internasional melalui Bandara Kuala Namu, Pelabuhan Belawan dan Pelabuhan Tanjung Gading (Kabupaten Batubara);

4

Terbangunnya Fasilitas atau infrastruktur penyediaan air minum dan air bersih sebesar 10 lps untuk masing masing kecamatan dan khusus untuk Kota Berastagi dan Kota Kaban Jahe masing-masing sebesar 20 lps;

5

Pengembangan 8 Destinasi pariwisata Prioritas KSP Berastagi menjadi destinasi Wisata berkelas Dunia lengkap dengan sarana sanitasi, lapangan parkir yang memadai, kios kios penjual souvenir yang tertata apik, dan gapura masuk destinasi wisata yang bagus dan menarik di KSP Berastagi. Target kunjungan wisata di 2019 diharapkan dapat menyerap 250.000 pengunjung Wisatawan mancanegara dan 1 Juta pengunjung Wisatawan domestik;

6

Pembangunan Jalan Rawasering untuk mendukung KSPN Danau Toba yang di mulai dari Tanjung Morawa – Saribudolok – Tongging yang merupakan jalur logistik dan jalur transportasi wisatawan, bagi wisatawan yang mendarat di Bandara

7

Kuala Namu dan wisata dari arah Pantai Timur Sumatera melanjutkan ke KSP Berastagi menggunakan jalur darat masuk melalui Kecamatan Merek;

8

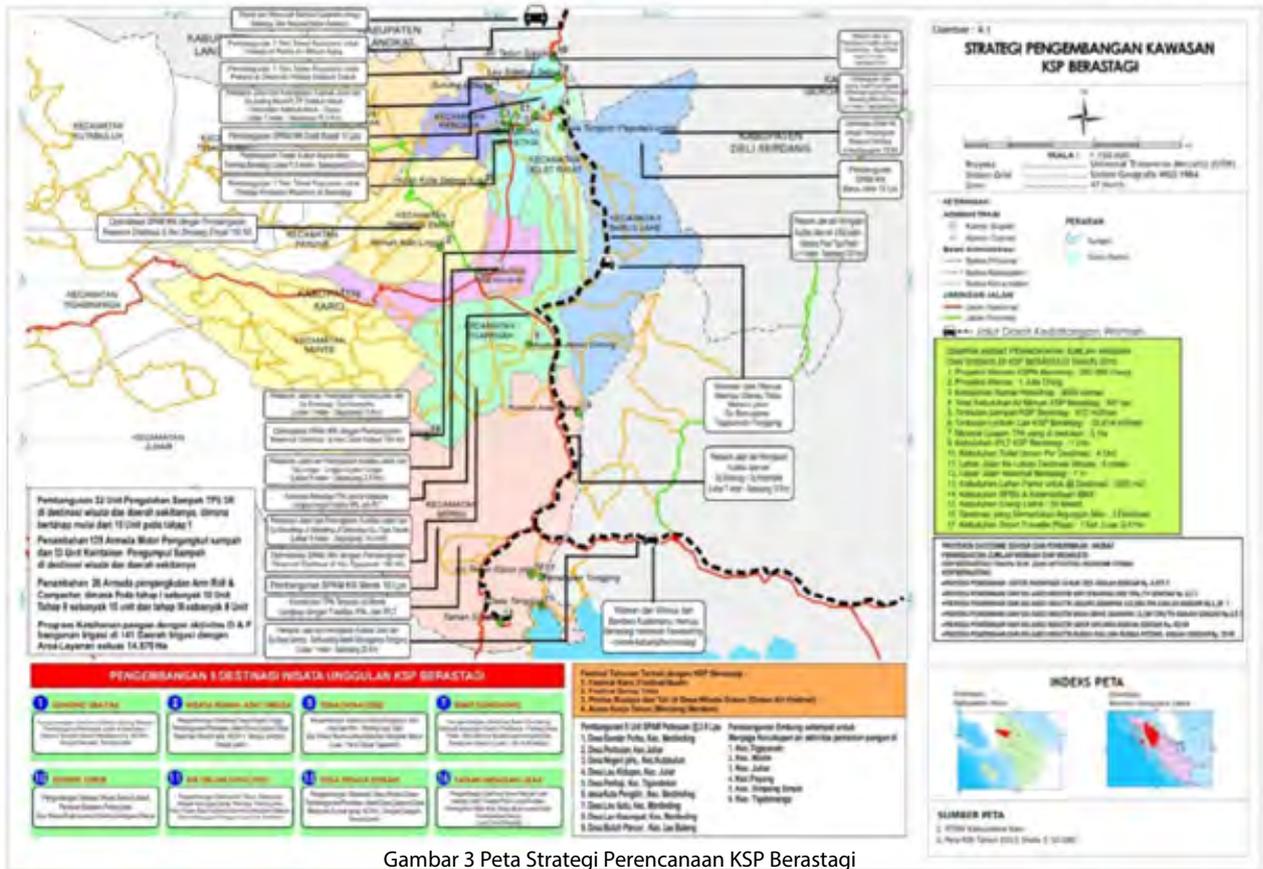
Pengembangan Desa Tongging di pinggiran Danau Toba yang dapat di rencanakan menjadi salah satu pintu gerbang alternatif ke KSPN Danau Toba dengan di bangunnya dermaga ferry sehingga dapat menunjang pertumbuhan wisata KSP Berastagi dan KSPN Danau Toba;

9

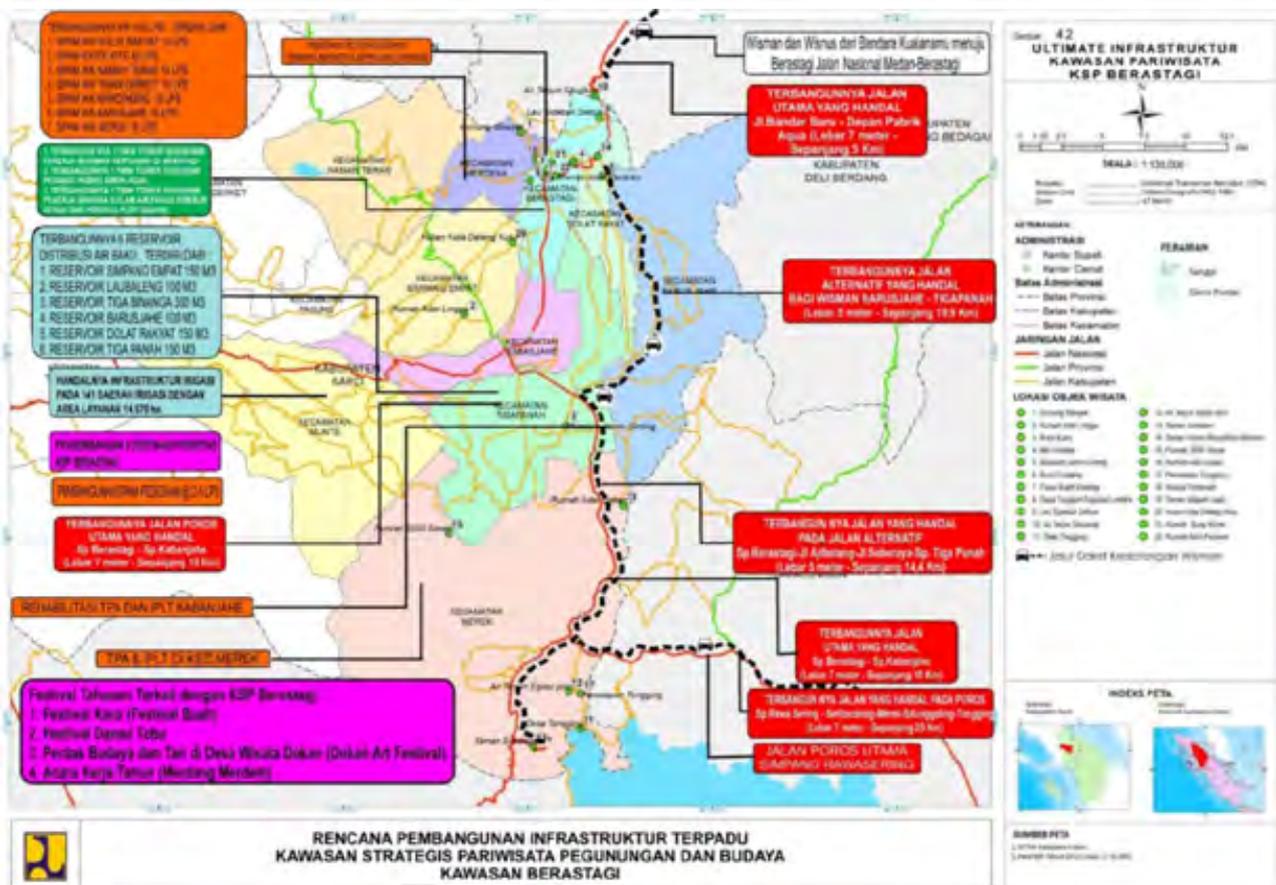
Program Ketahanan Pangan untuk mendukung aktivitas pariwisata dan aktivitas masyarakat dengan melakukan program O & P bangunan jaringan Irigasi Teknis yang ada di KSP Berastagi;

10

Handalnya Kondisi jalan Poros Medan – Berastagi – Kabanjahe – Merek – Perbatasan Provinsi Aceh untuk mendukung kelancaran aktivitas wisatawan dan aktivitas logistik komoditas unggulan KSP Berastagi.



Gambar 3 Peta Strategi Perencanaan KSP Berastagi



Gambar 4 Peta Ultimate Infrastruktur Kawasan Pariwisata KSP Berastagi

Strategi Pengembangan Destinasi Wisata dan Simpul-Simpul Produksi Industri Kreatif dan Agroindustri

Strategi Pengembangan Kepariwisataaan KSP Berastagi

1. Target market Wisman yang masuk menggunakan 2 Pintu Masuk Utama yaitu :
 - a. Pintu Masuk Bandara Kualanamu kemudian menuju Berastagi melewati jalan poros nasional Medan Berastagi dan selanjutnya menuju Kabanjahe – dan selanjutnya ke merek dan terakhir ke kawasan KSPN Danau Toba,
 - b. Pintu Masuk Bandara Kualanamu kemudian menuju Berastagi terlebih dulu masuk KSPN Danau Toba melewati jalan Rawasering, selanjutnya masuk Seribudolog – Tongging – Tigapanah - Kabanjahe dan Berastagi sehingga wilayah Berastagi di skenarionkan sebagai jalur kembali ke Medan bagi wisatawan yang bergerak dari Danau Toba.
2. Diperlebarnya jalan Poros Nasional Medan – Berastagi Kabanjahe – Tigapanah – Tongging - Danau Toba dari semula 5 meter menjadi 7 meter akan meningkatkan kehandalan konektivitas transportasi wisatawan maupun logistik yang masuk dan keluar KSP Berastagi.
3. Harus ada konektivitas antar satu destinasi wisata dengan destinasi wisata lainnya berupa infrastruktur jalan.
4. Membangun *venue* dan destinasi wisata di KSP Berastagi yang berkelas dunia melalui rencana pembangunan Smart Traveller Plaza di taman Menjual-Juah dimana di dalamnya terdapat berbagai fasilitas wisatawan yang bisa ditemui, seperti; *Amphitheater*, Taman tematik, Lahan Parkir yang luas, Pasar buah modern namun tetap memperhatikan kearifan lokal, Sarana sanitasi seperti toilet, tempat sampah yang memadai dan berkualitas, Auditorium BPIW, Museum kepariwisataan,
5. Perlu dibangunnya *venue-venue* baru yang mampu memperkaya jumlah atraksi yang di tawarkan kepada wisatawan, seperti Bukit Penatapan 2000 di kecamatan Tigapanah
6. Mengajak dunia usaha perhotelan dan sarana hiburan untuk membangun hotel/penginapan/*homestay* dan sarana hiburan yang berkelas dunia.
7. Menyediakan infratsruktur pendukung kepariwisataan seperti sarana toilet umum, penyediaan air bersih dan suplai listrik yang memadai untuk destinasi wisata
8. Secara kewilayahan dan dukungan dengan Provinsi Sumatra Utara, maka perlu di bangun dan kembangkan jalur jalan Rawasering – Danau Toba sebagai jalan alternative bagi wisatawan untuk masuk ke Berastagi.
9. Pengembangan Desa Wisata Lingga dan Dokan yang perlu mendapatkan perhatian khusus.
10. Pengembangan *Event* dan Atraksi budaya sebagai daya tarik pariwisata perlu dikembangkan, tidak hanya yang terkait dengan Berastagi, namun juga yang terkait dengan Danau Toba yang telah disepakati menjadi Kawasan Strategis Pariwisata Nasional



Kawasan wisata Berastagi, Sumut.

Sumber: dcatqueen.com



Tol Medan - Berastagi

Sumber: PUPR

Rencana Infrastruktur Strategis Kawasan Strategis Pariwisata Pegunungan Dan Budaya

Rencana Strategis Infrastruktur KSP Berastagi

A. Peningkatan Kualitas Permukiman Perkotaan

Arah pengembangan kawasan perkotaan serta pembangunan permukiman dan infrastruktur permukiman perkotaan di Kabupaten Karo adalah sebagai berikut.

1. Pengembangan kawasan permukiman perkotaan diarahkan pada penyediaan prasarana dan sarana dasar (PSD) bagi kawasan rumah sehat sederhana (RSH), Penataan dan Peremajaan Kawasan Permukiman, serta Peningkatan Kualitas Permukiman.

1. Pengembangan perumahan diarahkan pada rumah sederhana dan menengah,
2. Pelayanan air minum diarahkan pada penambahan instalasi dan jaringan perpipaan baru.
3. Pengembangan sistem pembuangan air limbah diarahkan pada pembangunan instalasi pengolahan air limbah,
4. Pengembangan sistem pengelolaan sampah diarahkan pada proses pengangkutan-an sampah dan penyediaan TPA,
5. Penanganan drainase diarahkan pada penyediaan bangunan resapan buatan/alamiah,
6. Penataan lingkungan permukiman diarahkan pada pengupayaan legalitas pola ruang perkotaan dan penegakan zonasi tata guna tanah

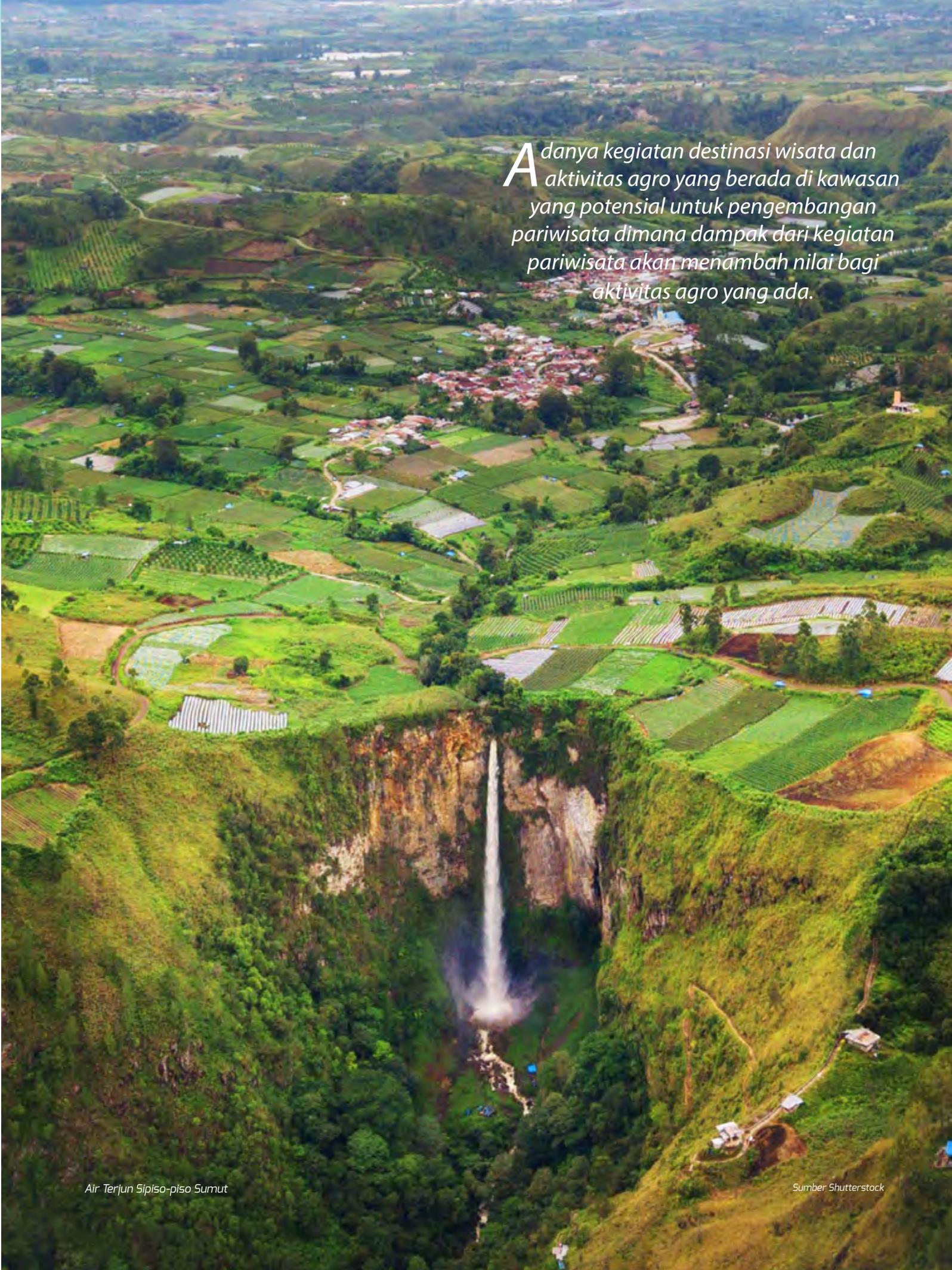
Isu-isu strategis yang ada dalam pengembangan permukiman dan infrastruktur perkotaan di Kabupaten Karo umumnya

dan Kawasan Perkotaan yang ada khususnya adalah sebagai berikut.

1. Masih terdapat perumahan yang kurang layak huni dan prasarana jalan lingkungan permukiman kurang penataan,
2. Mulai tumbuhnya kawasan kumuh di kawasan perkotaan
3. Pelayanan air bersih masih terbatas,
4. Sarana sanitasi masih dalam skala individual,
5. Sistem pengelolaan sampah dan prasarana dan sarana persampahan masih kurang
6. Belum terbentuknya sistem drainase yang baik.
7. Belum jelasnya arah penataan bangunan dan lingkungan karena belum ada RDTR dan RTBL yang dilegalisasi.

B. Keterpaduan Infrastruktur PUPR dan Non PUPR dengan Sektoral dan Daerah

Setiap adanya kegiatan pembangunan di kabupaten/kota tentu juga berdampak terhadap kebutuhan infrastruktur baik PUPR maupun non PUPR, keterpaduan disini untuk melihat apakah ada sinkronisasi program ke-PUPR-an dan non PUPR yang berdampak terhadap kabupaten/ kota yang dituju.

An aerial photograph of a lush green valley. In the foreground, a tall waterfall cascades down a rocky cliff face into a pool of water. The valley floor is filled with a patchwork of green agricultural fields, some with rows of crops, and a small village with red-roofed buildings. The surrounding hills are covered in dense green vegetation. The overall scene is vibrant and scenic, showcasing a blend of natural beauty and agriculture.

*A*danya kegiatan destinasi wisata dan aktivitas agro yang berada di kawasan yang potensial untuk pengembangan pariwisata dimana dampak dari kegiatan pariwisata akan menambah nilai bagi aktivitas agro yang ada.

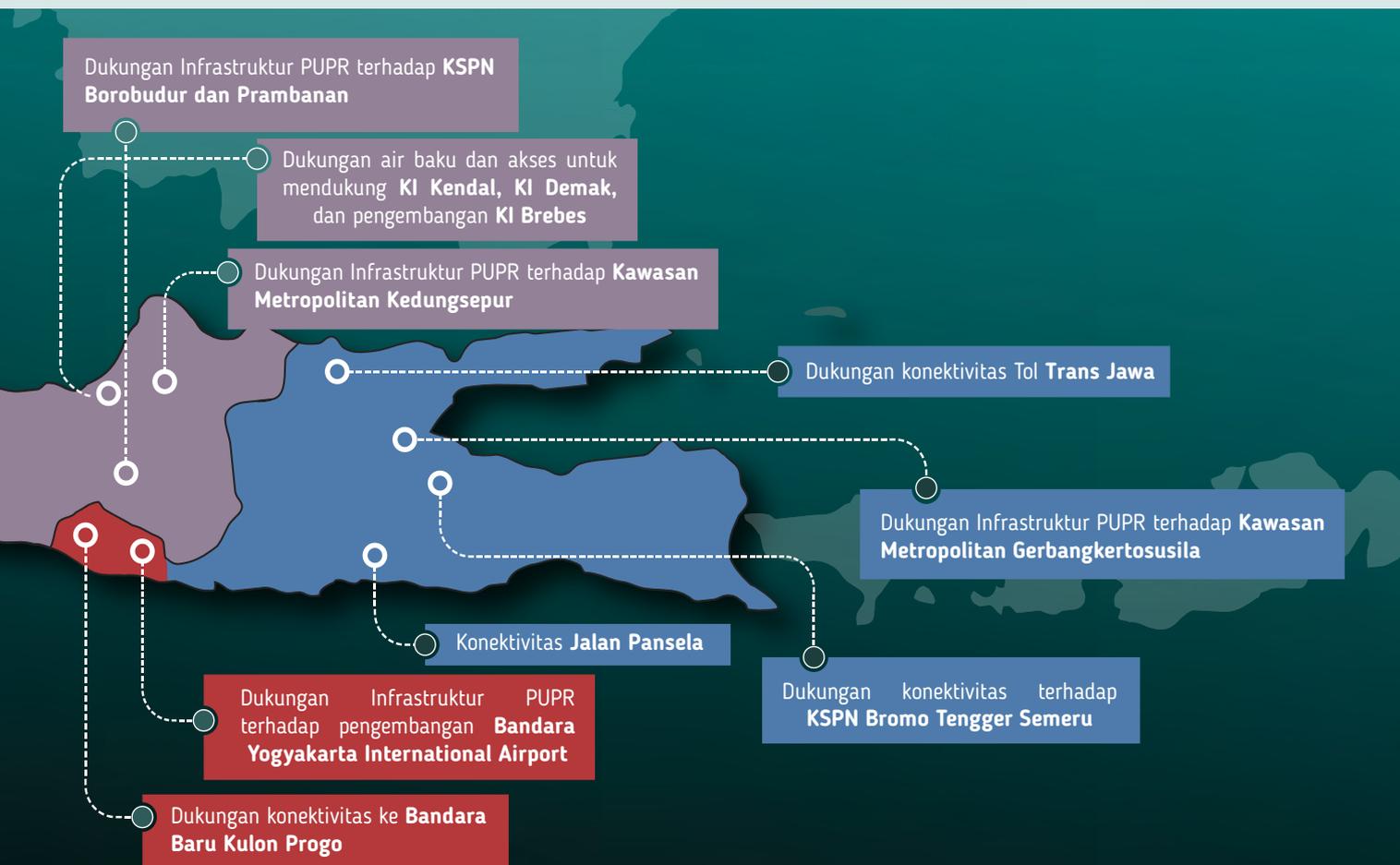
DUKUNGAN INFRASTRUKTUR PUPR DI WILAYAH PULAU JAWA



Perekonomian **Pulau Sumatera** bertumpu pada sektor hilir perkebunan

Pemerintah terus melakukan pembangunan di seluruh Indonesia, termasuk di Pulau Jawa. Di pulau ini perekonomian bertumpuh pada sektor jasa dan industri berbasis teknologi tinggi. Dukungan sektor Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) juga dilakukan di beberapa kawasan, seperti dukungan air bersih dan infrastruktur kawasan permukiman di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Kepulauan Seribu, Kawasan Metropolitan Kedungsepur, dan Tol Trans Jawa.





Hamparan pasir putih dan batuan granit di Tanjung Kelayang

Ingat film “Laskar Pelangi”? Ya! Pantai Tanjung Kelayang menjadi salah satu lokasi *shooting* film ini pada tahun 2008. Pantai yang berada di Kecamatan Sijuk ini menjadi destinasi wisata yang sangat diunggulkan di Kepulauan Belitung. Setiap tahunnya, pantai ini menjadi tempat singgah kapal-kapal Yacht yang mengikuti *Rally Sail* Indonesia. Pantai Tanjung Kelayang dan sekitarnya memiliki pesona alam yang sangat indah, diantaranya hamparan pasir putih, laut yang biru kehijauan, serta tumpukan batu granit raksasa.

Kawasan yang menjadi salah satu Kawasan Strategis Pariwisata Nasional ini memiliki legenda yang cukup unik, salah satunya, nama Tanjung Kelayang

terinspirasi dari bongkahan batu granit raksasa yang menyerupai kepala seekor burung. Posisi batu granit yang menyerupai kepala seekor burung itu menghadap ke arah kiblat atau barat.

Setiap tahunnya, pantai ini menjadi tempat singgah kapal-kapal Yacht yang mengikuti Rally Sail Indonesia.

Menurut legendanya, batu-batu granit ini berasal dari zaman megalitikum yang dipercaya memiliki kekuatan magis.

Fakta unik lainnya, pantai ini memiliki filosofi tersendiri dari bentuk batu granit yang bertumpuk satu sama lain

dan tidak pernah bergeser. Hal tersebut menandakan bahwa Pulau Belitung aman dari gempa atau semacamnya.

Beberapa destinasi yang bisa dikunjungi di sekitar pantai Tanjung Kelayang antara lain, Pulau Lengkuas, Pulau Burung, Pulau Pasir, Pulau Batu Berlayar, Pulau Kepayang serta Pantai Tanjung Tinggi. Dengan jarak yang begitu dekat dari pantai, perjalanan dengan perahu bisa ditempuh kurang lebih 30 menit.

Pulau Lengkuas

Di pulau ini memiliki icon peninggalan penjajahan Belanda yang dibangun sejak tahun 1882, yaitu mercusuar tua yang memiliki 12 lantai. Uniknya, mercusuar ini masih berfungsi sebagai pemandu kapal yang akan keluar masuk



Pantai Pulau Kepayang

Sumber: BPIW

dermaga Pulau Belitung. Pengunjung pun bisa menaiki mercusuar ini untuk menikmati pulau Lengkuas dari atas.

Pulau Burung

Pulau ini merupakan pulau yang terletak di pantai utara Tanjung Pandan Belitung. Dinamakan pulau Burung karena terdapat tumpukan batu granit berbentuk kepala burung garuda. Disini juga terdapat pohon ketapang yang sengaja ditanam sehingga pulau ini terlihat hijau.

Pulau Pasir

Pulau ini disebut pulau pasir, karena hanya ada hamparan pasir putih dengan butiran halus yang dikelilingi pantai dengan air yang sangat bersih dan jernih. Pulau ini juga hanya bisa dinikmati ketika air laut surut.

Pulau Batu Berlayar

Pulau Batu Berlayar juga merupakan salah satu pulau yang bisa dikunjungi ketika air laut surut. Pulau ini terdiri dari tumpukan batu granit putih yang menjulang tinggi. Ketika air pasang batuan ini seakan-akan berlayar di tengah lautan, seperti sedang membuka layar kapal.

Pulau Kepayang

Pulau Kepayang berada di sisi barat pantai Tanjung Kelayang. Di pulau ini, pengunjung disuguhkan pengalaman berpetualang masuk kedalam hutan di tengah laut. Selain itu juga terdapat goa yang dialiri sungai jernih di dalamnya.

Pantai Tanjung Tinggi

Pantai ini juga sangat dikenal oleh masyarakat karna menjadi salah satu

lokasi shooting film "Laskar Pelangi". Pantai ini terletak 2 Km dari Pantai Tanjung Kelayang. Batuan granit yang ada di kawasan Tanjung Tinggi bermassa besar dan membentuk bukit-bukit di sepanjang pantai serta lorong-lorong maupun gua-gua kecil dan menyekat-nyekat kawasan pantai. **(Ajeng/dari berbagai sumber)**



Pantai Tanjung Tinggi

Sumber: BPIW

Inilah 5 Jalan Perbatasan Negara yang Menjadi Prioritas Pembangunan

Jalan perbatasan merupakan jalan nasional yang menyusuri perbatasan antar negara. Jalan perbatasan menjadi salah satu sasaran prioritas pembangunan Pemerintahan Pusat. Saat ini Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) sudah membangun dan merawat ribuan KM jalan perbatasan yang terbangun di provinsi-provinsi yang berbatasan langsung dengan negara lain, seperti Kalimantan Barat, Kalimantan Utara,

dan Kalimantan Timur. Provinsi tersebut berbatasan langsung dengan Malaysia, Timor Leste dan Papua Nugini. Pembangunan jalan perbatasan gencar dilakukan bertujuan untuk mendukung aspek pertahanan dan keamanan nasional Indonesia. Di sisi lain, jalan perbatasan juga dapat meningkatkan aspek ekonomi penduduk yang tinggal di daerah sekitar jalan perbatasan. Berikut lima ruas jalan perbatasan prioritas di Indonesia:



Jalan Sabuk Merah, Provinsi NTT

langsung dengan Negara lain. Untuk itu, tidak ketinggalan juga di Provinsi NTT, Pemerintah melalui Ditjen Bina Marga Kementerian PUPR turut membangun jalur perbatasan.

Jalan perbatasan yang dibangun adalah jalan sabuk merah perbatasan yang dibangun sejak tahun 2015 sepanjang 179 Km, menghubungkan dua Pos Lintas Batas Negara (PLBN) yakni Motaain di Kabupaten Belu dan Motamasin di Kabupaten Malaka, NTT.

Penanganan Jalan Sabuk Merah sektor timur sejak tahun 2015 yakni ruas jalan Motaain-Salore-Haliwen-Sadi-Asumanu-Haekesak sepanjang 57,01 kilometer, dan ruas jalan Haekesak-Fulur-Turiskain-Nualain sepanjang 20,94 kilometer. Berikutnya, ruas jalan Nualain-Henes-Dafala sepanjang 51,525 kilometer dan ruas jalan Dafala-Laktutus-Motamasin sepanjang 48,54 kilometer dan terdapat penanganan jembatan serta oprit (jalan penghubung). Menurut Rofinus, dari 179 kilometer, masih terdapat ruas jalan yang belum terhubung yakni ruas jalan Dafala-Henes-Nualain sepanjang 15,25 kilometer dan sesuai target kontrak akan diselesaikan akhir tahun 2018.

Ruas Jalan Batas Papua – Papua Nugini

Salah satu ruas jalan perbatasan Papua yang dikerjakan antara lain Jalan Merauke-Sota-Boven Digoel sepanjang 422 km yang terbagi menjadi 4 ruas. Ruas 1 menghubungkan Merauke-Sota sepanjang 78 km, kondisinya sebagian besar sudah beraspal mulus. Sementara sebagian lainnya masih dilakukan perbaikan drainase jalan dalam rangka peningkatan kondisi jalan yang mulai rusak pada 4 titik, mulai km 21 hingga km 29.

Sedangkan pada ruas ke-2 yang menghubungkan Sota-Erambu-Bupul sepanjang 111 Km saat ini kondisinya sudah 100 persen teraspal. Selanjutnya pada ruas ke-3 menghubungkan Bupul-Muting sepanjang 38 km, dan ruas 4 yang menghubungkan Muting-Boven Digoel sepanjang 195 km, juga sudah teraspal sehingga bisa dengan mudah dilalui kendaraan.



Jalan Perbatasan Kalimantan Timur

Pemerintah melalui Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) terus membangun jalan paralel perbatasan Kalimantan di Kalimantan Timur sepanjang 243,55 km. Salah satu tujuannya, yakni untuk mengalihkan jalur transportasi masyarakat sekitar yang selama ini berpaku terhadap keberadaan sungai besar seperti Sungai Mahakam.

Keberadaan jalan ini juga kelak akan membuka akses kepada masyarakat di pedalaman Kalimantan yang selama ini memanfaatkan jalur sungai jalur transportasi utamanya, seperti di Kabupaten Mahakam Ulu, Kalimantan Timur, yang hingga kini belum tersentuh jalan beraspal.

Selain membangun jalan paralel perbatasan di Kalimantan Timur, Kementerian PUPR juga menyiapkan jalan akses penopang yang akan tersambung dengan ruas tersebut, yakni Jalan Tering-Long Bagun-Long Pahangai sepanjang 235 km.



Jalan Perbatasan Kalimantan Utara

Di Provinsi Kalimantan Utara sebagai provinsi termuda terdapat pekerjaan Jalan Perbatasan sepanjang 983 km, terbagi menjadi jalan paralel perbatasan sepanjang 603 km dan jalan akses perbatasan menuju Pos Lintas Batas sepanjang 380 km.

Adapun ruas perbatasan yang tengah dibangun di Kaltara adalah ruas Malinau-Langap 57,72 km, Langap-Long Kemuat 93,45 km, Long Kemuat-Long Pujungan 66,30 km, Long Pujungan-Long Nawang 221,63 km, Long Nawang-Long Metulang 48 km dan Long Metulang-Long Boh 116,80 km.

Sementara jalan akses perbatasan sepanjang 380 KM sudah tembus seluruhnya. Adapun ruas-ruasnya adalah Mensalong-Tou Lumbis (148 Km) dan Malinau-Long Bawan-Long Midang (232 Km). Menteri PUPR dan rombongan kemarin meninjau ruas Malinau - Long Bawan - Long Midang yang menjadi prioritas pekerjaan saat ini.

Di ruas tersebut tahun ini tengah dilakukan peningkatan kualitas jalan dan rekonstruksi aspal. Sementara tahun 2018 akan dilakukan rekonstruksi jalan sepanjang 4 km dan pembangunan 3 jembatan baru, serta sisanya 3.7 km dituntaskan pada tahun 2019.



Jalan Perbatasan di Kalimantan Barat

Jalan paralel perbatasan Kalimantan Barat (Kalbar) sepanjang 849,76 Km ditargetkan tersambung dan fungsional pada akhir 2018. Kondisinya sebagian besar akan beraspal yakni 353,75 Km, perkerasan agregat 273,69 Km, dan perkerasan tanah 222,34 Km. Ekspedisi terbagi menjadi tiga tim yakni tim 1 menyusuri sisi barat Kalbar yakni ruas Pontianak - Temajuk – Aruk – Siding, tim 2 menyusuri bagian tengah ruas Pontianak – Sosok – Balai Karangan – Senaning dan Tim 3 di bagian timur ruas Putusibau – Nanga Badai – Nanga Era – Merakai. (syifa/BPIW)





EcoTernak sungai Citarum Hulu

Sumber: Balitbang PUPR

EcoTernak untuk dukungan Restorasi Sungai Citarum Hulu

Sebagaimana tercantum dalam Permen PUPR No.04/PRT/M/2015 Sungai Citarum bersifat strategis karena merupakan sumber air yang menyangga keberlanjutan fungsi Bendungan Saguling, Cirata dan Jatiluhur. Kondisi DAS Citarum saat ini sangat menurun, atau lebih tepat jika disebut dalam kondisi rusak parah, mulai dari hulu hingga ke hilir dan melibatkan berbagai

masalah yang sangat kompleks. Permasalahan pencemaran air Sungai Citarum salah satunya diakibatkan oleh peternakan sapi perah yang terkonsentrasi di Daerah Aliran Sungai (DAS) Citarum Hulu. Tahun 2016 tercatat sebanyak 140.774 ekor sapi yang tersebar di lima Sub DAS Citarum Hulu dan menyebabkan masuknya Beban BOD (*Biochemical Oxygen Demand*)

44.913 kg/hari atau 15.989.028 kg/tahun masuk ke Sungai Citarum (Puslitbang SDA, 2016).

Pada tahun 2017 Puslitbang Sumber Daya Air melalui Balai Litbang Lingkungan Keairan membangun IPAL Ternak pengendalian pencemaran limbah ternak dalam kegiatan Restorasi Sungai Citarum Hulu, di Kp. Batuloceng,



EcoTernak tampak atas

Sumber: Balitbang

Ds. Suntenjaya, Kec. Lembang, Kab. Bandung Barat. Peternakan di Kp. Batuloceng, Ds. Suntenjaya, Kab. Bandung Barat merupakan peternakan milik rakyat/perorangan yang letak kandangnya cenderung tersebar dengan topografi yang bervariasi. Berdasarkan kondisi tersebut dibuat sistem IPAL komunal. Prinsip dari teknologi pengendalian limbah peternakan ini adalah memisahkan limbah padat sapi (kohe) dengan limbah cair (air cucian kandang dan mandi sapi). Setiap kandang difasilitasi drum dan sekop, sehingga peternak bisa mengumpulkan limbah padat, yang kemudian diangkat ke tempat pengolahan limbah padat. Limbah cair yang berasal dari cuci kandang dan mandi sapi disalurkan kedalam Instalasi Pengolahan Air Limbah (IPAL) melalui saluran pengumpul berbentuk pipa.

Teknologi yang diterapkan untuk mengolah limbah cair adalah EcoTernak yang terdiri dari Instalasi Pengolahan Air Limbah dengan kombinasi *Anaerob Upflow Filter* (AUF) dan *Constructed Wetland* (lahan basah buatan), sedangkan limbah padat diolah menjadi barang yang ekonomis. Kapasitas IPAL yang dibangun dapat menampung buangan dari 100 ekor ternak sapi perah dan dioperasikan dengan debit 2,2 L/dt. Di unit AUF terjadi proses biologi dalam kondisi tanpa oksigen, terjadi penguraian zat organik yang ada pada limbah cair yang selanjutnya dialirkan ke lahan basah buatan yang dibuat dengan sistem aliran permukaan (FWS/

Free Water Surface) untuk mereduksi nutrisi dan *pathogen*. Manfaat utama dari teknologi ini adalah mengolah limbah sapi sehingga aman dibuang ke badan air penerima yaitu memenuhi Peraturan Menteri Lingkungan Hidup No. 05 tahun 2014 tentang baku mutu air limbah bagi usaha dan/atau kegiatan peternakan sapi dan babi untuk menunjang Restorasi Sungai Citarum Hulu. Manfaat lainnya adalah nilai ekonomis bagi peternak/pengelola yang dapat menghasilkan pupuk kompos dan pupuk bekas cacing dari kotoran hewan serta tanaman air hias dari *Constructed Wetland*.

Manfaat utama dari teknologi ini adalah mengolah limbah sapi sehingga aman dibuang ke badan air penerima yaitu memenuhi Peraturan Menteri Lingkungan Hidup No. 05 tahun 2014 tentang baku mutu air limbah bagi usaha dan/atau kegiatan peternakan sapi dan babi untuk menunjang Restorasi Sungai Citarum Hulu.

Teknologi AUF yang dikombinasikan dengan *Constructed Wetland* ini memiliki keunggulan diantaranya : menghilangkan bau, mampu menerima limbah dengan konsentrasi yang tinggi, biaya operasional dan perawatan relatif murah, tahan terhadap beban kejut organik dan hidrolis, tidak

diperlukan energi listrik, biaya operasional dan perawatan yang relatif murah, pengurangan zat organik/BOD dan padatan cukup tinggi, produksi lumpur yang rendah & lumpur stabil, serta mempunyai nilai ekonomis dari tanaman *Wetland*. Berdasarkan hasil kajian Puslitbang SDA tahun 2017, teknologi IPAL ternak ini dapat mereduksi residu tersuspensi 98%, BOD mencapai 78%, COD 86%, dan Amonia Total 66%. (Dara Anjani/Balitbang)

BPIW Partisipasi Meriahkan Peringatan

HARBAK PU ke-73



Kepala BPIW, Hadi Sucahyono mendampingi squad futsal BPIW dalam Porseni peringatan Harbak PU ke 73.

Dalam rangka memeriahkan peringatan Hari Bakti Pekerja Umum (Harbak PU) yang jatuh pada 3 Desember, Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) berpartisipasi penuh dalam Pekan Olah Raga dan Seni (Porseni) peringatan Harbak PU ke 73. Perwakilan BPIW mengikuti seluruh cabang olahraga (Cabar) dan Seni yang dikompertisikan.



Kepala BPIW, Hadi Sucahyono turut memberikan ucapan selamat kepada tim futsal BPIW.



Perwakilan Tim Futsal BPIW menerima piala juara.



Tim Voli BPIW pose bersama sebelum bertanding.



Foto aksi Menteri PUPR Basuki Hadimuljono saat 'membela' tim volley BPIW



Heri Puruhito, perwakilan BPIW yang tampil bermain DJ menerima penghargaan Juara Favorit dalam PUPR Got Talent 2018.



Jajaran pejabat dan pegawai BPIW mendukung penuh tim Gateball BPIW.



Tim Tribble Bulu Tangkis BPIW foto bersama sebelum pertandingan final dengan Tim Tribble Bulu Tangkis Sekjen.



Aksi Tim Tribble Bulu Tangkis BPIW saat final.



Kepala BPIW, Hadi Sucahyono bersama Sekjen Kementerian PUPR, Anita Firmanti saat pembukaan acara fun bike.



Kepala BPIW, Hadi Sucahyono gowes sepeda dalam acara fun bike Harbak PU.



Jajaran Pejabat Kementerian PUPR melepas 73 burung sebagai simbol pelestarian alam dan fauna.



Senam sehat bersama dalam memperingati Harbak PU.

BPIW PIMPIN UPACARA PERINGATAN HARI PAHLAWAN



Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) menggelar upacara bendera memperingati Hari Pahlawan di Kantor Kementerian PUPR Jakarta, Senin (12/11/2018) pagi. Pada upacara tersebut Kepala Badan Pengembangan Infrstruktur Wilayah (BPIW) Kementerian PUPR, Hadi Sucahyono bertindak selaku Inspektur Upacara dan bertindak sebagai Komandan Upacara Kepala Pusat Pengembangan Kawasan Perkotaan, Agusta Persada Sinulingga. Upacara tersebut didukung petugas upacara dari para pejabat BPIW.



Petugas pengibar bendera dari BPIW usai mengibarkan bendera.

Inspektur upacara yang juga Kepala BPIW, Hadi Sucahyono menyampaikan pesan perlunya menghidupkan nilai-nilai kepahlawanan.



Para peserta upacara memberikan penghormatan umum kepada inspektur upacara.



Pose bersama usai sukses menyelenggarakan upacara bendera.



Merencanakan Libur Akhir Tahun

Liburan akhir tahun merupakan waktu yang sangat dinanti-nanti baik anak-anak maupun orang dewasa. Buat kalian yang memiliki kesibukan yang amat sangat padar, tentu saja libur panjang menjadi momen terbaik untuk santai melepas penat. Biasanya, pekerja kantoran memilih untuk menghabiskan hak cuti tahunan mereka pada masa libur Hari Natal hingga libur tahun baru. Karena dirasa liburan ini sangat ideal untuk dilakukan bersama keluarga atau pasangan. Nah untuk itu, jika kalian sudah memiliki agenda liburan akhir tahun, berikut beberapa tips merencanakan liburan agar terasa nyaman:

1. Menyusun Rencana

Jika kita akan berpergian pertamanya yang harus kita lakukan adalah menyusun perencanaan, apakah mau liburan akhir tahun di dalam kota, atau keluar kota atau keluar negeri. Hal itu penting dilakukan jika traveler tidak memiliki waktu yang cukup fleksibel. Jikalau waktu liburan memerlukan perancangan waktu karena suatu hal, ini bisa disiasati. Bila kalian mendadak membeli tiket pesawat atau moda transportasi lain untuk pulang pergi, pesan hotel karena tidak ada persiapan, tentu saja akan berpengaruh pada biaya liburan. Jadi, perencanaan ini lebih terkait waktu liburan agar berjalan nyaman walau terjadi sesuatu hal yang tak diinginkan.

2. Susun Budget yang dibutuhkan

Setelah kita menentukan tanggal keberangkatan, kepulangan, serta lamanya liburan, selanjutnya kalian harus mulai menyusun target *budget* yang dibutuhkan. Merinci mulai dari kebutuhan anggaran untuk membeli tiket pesawat pualng pergi atau moda transportasi lain, biaya penginapan, sewa kendaraan, tiket masuk objek wisata, biaya makan selama liburan, jajan, sampai dengan *budget* untuk membeli oleh-oleh.

Usahkan tidak melebihi target atau total *budget* liburan yang sudah kita tentukan. Hal ini penting supaya kalian tidak mengalami defisit keuangan pasca liburan. Tentunya pilih liburan yang sesuai dengan kemampuan budget kalian. Jangan memaksakan untuk liburan yang mewah, menghabiskan dana besar.

3. Pilih Tujuan Wisata yang Akan Dikunjungi

Untuk menentukan tujuan wisata yang akan dikunjungi, pastikan kita memilih destinasi wisata terbaik. Agar liburan kita menyenangkan, sebaiknya melakukan riset sederhana, *browsing* di internet, atau bertanya ke teman mengenai tempat-tempat wisata yang asyik untuk dapat dikunjungi. Jangan lupa kita berpikir secara rasional dalam memilih tempat wisata terbaik.

Jika memiliki target *budget* yang lumayan besar dan waktu yang panjang, kita bisa pergi ke destinasi wisata yang agak jauh dan sudah menjadi incaran kita. Akan tetapi jika sebaliknya, jika kita memasang target anggaran yang minim, kita dapat pilih destinasi wisata terdekat, tapi tetap menyenangkan. Jadi kita harus bisa menyesuaikannya dengan *budget*.

4. Jaga Kesehatan

Tips terakhir yang tidak kalah pentingnya adalah "Menjaga Kesehatan". Tentu kita tidak ingin liburan akhir tahun bersama orang tersayang akan terhambat. Dengan menjaga pola tidur dan makan yang teratur adalah poin yang paling penting. Nah, untuk itu kita harus mempersiapkan kondisi tubuh yang prima sebelum melakukan perjalanan. Selain menghindari hal-hal yang dapat memicu penyakit, kalau bisa kita melakukan latihan fisik ringan agar tetap fit. Seperti rajin berolahraga, jalan kaki maupun bersepeda. **(Indira/ dari berbagai sumber)**

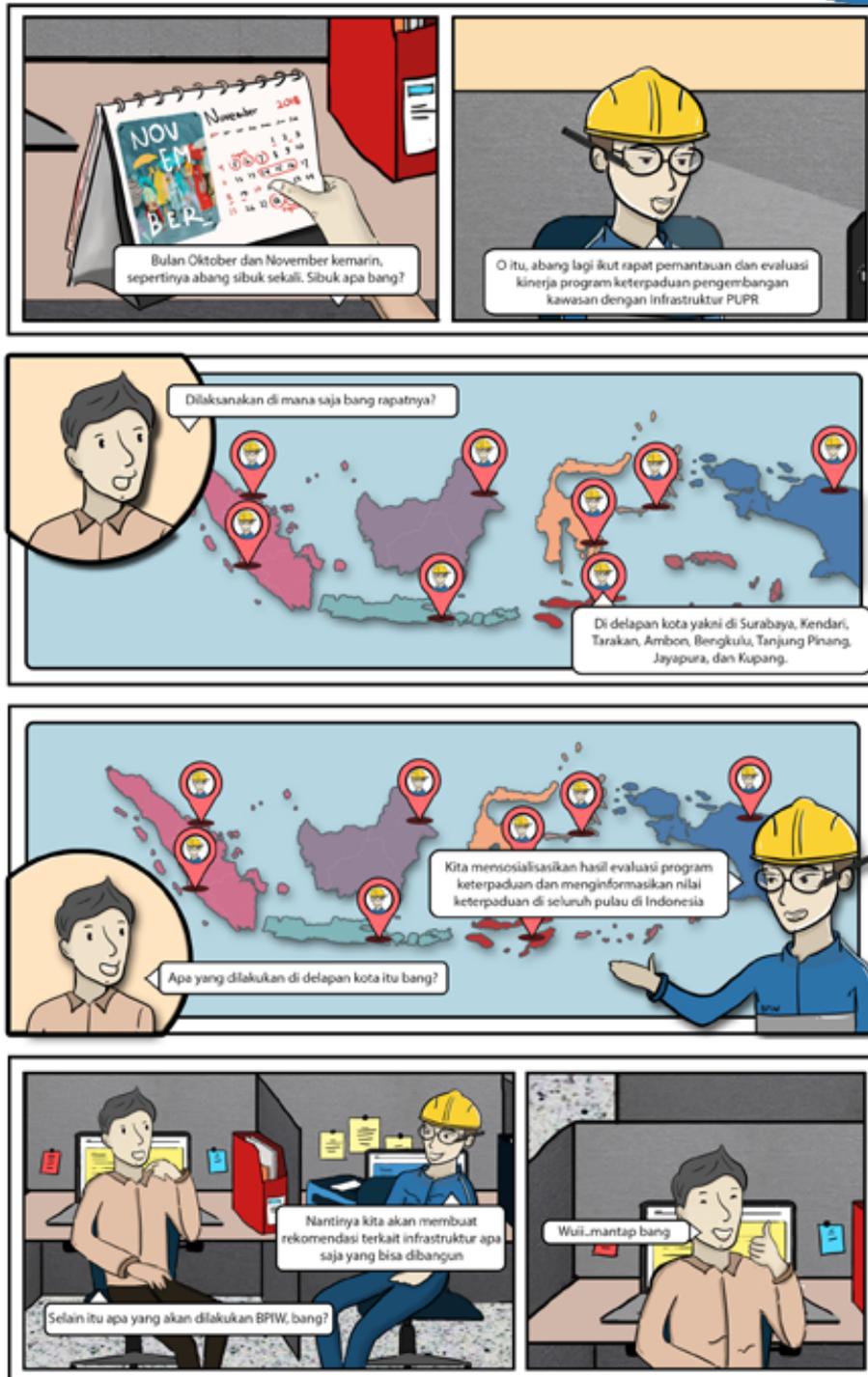
Obras

Bang Egi merupakan tokoh kartun dalam Obras, dan Egi juga sapaan akrab dari "Sinergi".

BANG EGI



Evaluasi Keterpaduan Infrastruktur PUPR





PERTANYAAN

1. Sebutkan nama unit eselon 2 di BPIW yang bertugas melakukan Pemantauan dan Evaluasi Keterpaduan Sektor PUPR !
2. Sebutkan salah satu isu strategis di Provinsi Sulawesi Tenggara !
3. Apa tujuan analisis manfaat yang dilakukan BPIW ?

KETENTUAN

Dua orang pemenang akan mendapatkan *souvenir cantik* dari BPIW. Jawaban disampaikan melalui email : humasbpiw@pu.go.id. Jawaban juga dapat disampaikan melalui *WhatsApp No: 0812-9897-4748* disertakan *scan KTP, nomor kontak, dan alamat pengiriman souvenir*. Jawaban dan nama pemenang akan diumumkan pada edisi 36, Desember 2018.

JAWABAN KUIS EDISI 34

Jawaban :

1. BPIW ditugaskan Menteri PUPR untuk membuat rencana tapak dan rencana induk relokasi penduduk bersama Kementerian/Lembaga Terkait.
2. Rencana Tapak berisi rancangan permukiman warga yang dilengkapi dengan fasilitas umum (Fasum) dan fasilitas sosial (Fasos).
3. SIDLAKOM adalah singkatan dari: Survey, Investigation, Design, Land Execution, Construction, Operation, and Maintenance.

PEMENANG KUIS EDISI 34

1. Asep Supriadi
Desa Sukamaju, Sidamukti-Cilodong
2. Gilang Rizki
Direktorat Pengembangan
Permukiman DJCK



Kerja Sepenuh Hati Dasar Profesionalisme

Erwin Adhi Setyadhi, ST, MT

Kepala Bagian Anggaran dan Umum, Pusat Pemrograman dan Evaluasi Keterpaduan Infrastruktur PUPR,

Sumber: Dok. BPIW

Bekerja sepenuh hati. Hal itu akan membuat pekerjaan berat menjadi mudah. Kemudian, pekerjaan mudah akan selesai dengan sangat baik. Kiat itulah yang disampaikan Kepala Bagian Anggaran dan Umum, Pusat Pemrograman dan Evaluasi Keterpaduan Infrastruktur PUPR, Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, Erwin Adhi Setyadhi, ST, MT, agar kinerja selalu optimal.

Suami dari Ny. Devie Nurhayati ini meyakini, bekerja sepenuh hati merupakan dasar dari kerja profesional. "Pekerjaan yang diselesaikan dengan sepenuh hati, selalu hasilnya itu optimal," jelas pria yang dikenal hobi olah vokal ini.

Pria yang dikenal humoris ini juga mengatakan, saat bekerja harus bisa juga menikmati tugas yang diberikan pimpinan sesulit dan kondisi lingkungan pekerjaan seperti apapun. "Sikap siap itu perlu, agar saat bekerja tidak stres dan mengakibatkan semangat kerja kita kendor atau tidak produktif. Iya harus semangat dan siap selalu," ungkap Erwin sembari tersenyum lebar.

Menurutnya, Pusat Pemrograman dan Evaluasi Keterpaduan Infrastruktur PUPR memiliki fungsi yang strategis di Kementerian PUPR, yaitu berperan untuk memastikan terwujudnya keterpaduan program pembangunan infrastruktur di Kementerian PUPR.

Sebagai Kepala Bagian Anggaran dan Umum, Erwin mengakui, jajarannya memiliki beban tidak ringan dalam menjalankan tugasnya. "Yakni mendukung dan mengorganisir agar kinerja bidang-bidang di pusatnya dapat berkinerja optimal," terang arsitek lulusan Universitas Parahyangan, Bandung ini.

Untuk mengkondisikan hal tersebut, Bagian Anggaran dan Umum selalu berupaya memberikan dukungan yang dibutuhkan bidang-bidang. "Hal yang kita lakukan salah satunya, menganalisis kebutuhan-kebutuhan dukungan yang diperlukan oleh bidang yang ada di pusat, mulai dari

usulan pendidikan dan pelatihan pegawai, peralatan, hingga kebutuhan-kebutuhan untuk rapat koordinasi serta pelaksanaan pra konsultasi regional," papar ayah dua anak ini.

Ia mengakui, optimalnya kinerja bidang-bidang yang ada di pusatnya merupakan

prestasi bagi bagian yang dipimpinnya. "Kami memang tugas utamanya melakukan dukungan terhadap bidang-bidang," paparnya.

Pria yang dikenal ramah ini menilai, saat ini bidang-bidang di pusatnya relatif telah menunjukkan kinerja-kinerja yang optimal. "Ke depan diharapkan, kinerjanya dapat terus meningkat dan meningkat," harapnya. **(ris/infoBPIW)**

Saat ini bidang-bidang di pusatnya relatif telah menunjukkan kinerja-kinerja yang optimal

Jiwa Arsitektur Tetap Mengalir

Jabatan merupakan amanah yang harus dijalani dengan optimal, meskipun jabatan yang diemban, sangat jauh dari latar belakang pendidikan seseorang. Hal itu yang kini menjadi prinsip Erwin dalam menjalani amanah sebagai Kepala Bagian Anggaran dan Umum meski latar belakang pendidikannya berbeda dengan jabatannya yakni arsitektur.

Pada awal masuk sebagai Pegawai Negeri Sipil (PNS) tahun 2002 lalu, ilmu yang ditekuni Erwin sejak bangku kuliah tersebut benar-benar menunjang pekerjaannya. Maklum saja, kala itu ia ditempatkan di Ditjen Tata Perkotaan dan Tata Perdesaan (sebelum diubah menjadi Ditjen Cipta Karya) tepatnya di Bina Teknik, di mana ia mengerjakan proyek penataan dan revitalisasi kawasan. Meski bukan disain gedung, namun Erwin harus melakukan disain kawasan. "Jadi disitu pekerjaannya sangat berhubungan dengan ilmu arsitektur, dan memang yang berlatar belakang arsitektur ditarik kesitu," jelas Erwin.

Sebelum bergabung dengan BPIW, pada 2015 Erwin menjabat sebagai Kasubdit Pengaturan dan Pembinaan Kelembagaan pada Direktorat Penataan Bangunan dan Lingkungan (saat ini menjadi Direktorat Bina Penataan Bangunan) Ditjen Cipta Karya. Kala itu ia bersama tim menyiapkan peraturan menteri mengenai bangunan gedung hijau. Dengan berbekal ilmu bidang arsitektur Erwin membantu dari sisi pembuatan peraturan tersebut, sehingga pembangunan gedung-gedung dapat dilakukan sesuai kaidah terkait kenyamanan gedung.

Meski pada akhirnya harus mengurus masalah anggaran dan umum, lelaki yang hobby nyanyi ini tidak menemui kendala yang berarti, karena ia dapat cepat mempelajari dan beradaptasi dengan ruang lingkup tugas-tugasnya tersebut. "Adaptasi dengan pekerjaan yang berbeda dengan latar belakang pendidikan kita, memang membutuhkan waktu. Namun bila kita *enjoy*, hal itu tidak menjadi masalah," tutur Erwin.

Ilmu arsitekturnya pun tak pernah pudar, karena di saat-saat tertentu seperti merenovasi rumah, ia dapat memberikan sentuhan ilmu arsitekturnya itu. "Saya menikmati disain bangunan dan interior dan saya ingin selalu berkarya dalam bentuk apapun di bidang arsitektur, termasuk ikut bergabung pada awal-awal pembahasan terkait Undang-undang Arsitek," ucap Erwin.

Saat berkumpul dengan teman-temannya tahun lalu, ia didaulat untuk berbicara mewakili lulusan Arsitektur Universitas Parahyangan yang bekerja di pemerintahan. Kala itu Erwin menjelaskan mengenai perannya di kementerian PUPR khususnya di BPIW.

Meski menyimpan hasrat untuk bekerja sesuai dengan latar belakang pendidikannya, namun Erwin tetap mengutamakan profesionalisme dalam bekerja. Artinya ia akan selalu bekerja sepenuh hati dan melaksanakan amanah yang dibebankan kepadanya dengan sebaik-baiknya. "Saya mengalir saja. Jadi apapun pekerjaannya, prinsipnya saya akan *all out* dan memenuhi semua yang menjadi tugas yang harus saya lakukan," tegas Erwin.

Meski memiliki skill yang mumpuni, Erwin tak pelit untuk berbagi ilmu dengan orang lain. Hal ini telah dilakukannya saat menjadi mentor bagi para Calon Pegawai Negeri Sipil (CPNS) di BPIW terutama di Pusat Pemrograman dan Evaluasi

Keterpaduan Infrastruktur PUPR. "Saya lebih memilih *sharing* ilmu bersifat informal, karena berbagi ilmu dan pengalaman itu, tidak harus lewat jalur formal seperti menjadi dosen, karena yang terpenting dapat berbagi ilmu dengan yang lain," tukasnya sambil tersenyum. **(Hendra/Daris)**

"Saya menikmati disain bangunan dan interior dan saya ingin selalu berkarya dalam bentuk apapun di bidang arsitektur, termasuk ikut bergabung pada awal-awal pembahasan terkait Undang-undang Arsitek," ucap Erwin



Sumber: Dok. BPIW

