

SINERGI



Ikuti
Kuis BPIW
di hal.51

**BPIW Expo Momentum
Tampilkan Produk Unggulan**





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



Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian PUPR
Jl. Pattimura No.20 Kebayoran Baru, Jakarta Selatan 11210
Email: humasbpiw@gmail.com Telp. +6221-2751 5804

Salam Sinergi

Pembaca yang terhormat, Buletin Sinergi telah memasuki edisi 42, Oktober-November 2019. Ajang BPIW Expo menjadi tema utama yang membahas dalam Rubrik Kabar Utama. Di rubrik ini diulas seputar kegiatan tersebut seperti arahan penguatan peran BPIW yang disampaikan Menteri PUPR Basuki Hadimuljono saat membuka kegiatan tersebut. Materi-materi yang disampaikan narasumber dari dalam dan luar negeri dikupas tuntas dalam rubrik Kabar Utama.

Tema utama ini ditampilkan dalam bentuk dialog melalui kartun dalam rubrik Obras atau Obrolan Santai dengan tokoh utama Bang Egi. Pada Laporan Khusus dibahas mengenai pengembangan kawasan perkotaan. Jurnal Ilmiah membahas mengenai Integrasi Perencanaan Jalan Raya di Belanda: Dari "Linier" Menuju Pendekatan "Berorientasi Wilayah".

Teknologi Solar Panel PVROOF ditampilkan dalam rubrik Teknologi. Solar Panel PVROOF ini mengubah energi sinar matahari menjadi energi listrik yang ramah lingkungan. Tak lupa juga ditampilkan Rubrik Review, yang membahas buku yang diterbitkan BPIW pada tahun ini yang berjudul "Membangun Kota Berketahanan Bencana". Buku itu disusun, sebagai salah satu upaya untuk memberikan gambaran kondisi kota-kota di Indonesia yang nantinya dapat digunakan dalam berbagai forum internasional.

Rubrik lainnya juga tetap menghiasi edisi ini, seperti Kilas BPIW, Jurnal Ilmiah, Infografis dan Jalan-jalan. Demikian pula rubrik ringan seperti Tips dan Serba-serbi.

Kami berharap sajian informasi yang kita tampilkan di Buletin Sinergi ini dapat memenuhi harapan pembaca serta memperkaya pengetahuan terkait pembangunan infrastruktur bidang PUPR

Salam hormat,

Pemimpin Redaksi

SINERGI

BULETIN BPIW

Tim Penyusun

Pengarah:
Hadi Sucahyono

Penanggung Jawab:
Firman Hatorangan Napitupulu

Penasihat
Bobby Prabowo
Iwan Nurwanto
Kuswardono
Manggas Rudy Siahaan

Pemimpin Redaksi
P. Yudantoro

Redaktur Pelaksana
Shovich

Staf Editor :
Hendra Djamal
Mutri Batul Aini

Tim Pembuat Artikel:
Indira Dwi Kusumatuti
Daris Anugrah
Tim Kontributor Pemberitaan

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



4 Kabar Utama: BPIW Expo Momentum Tampilkan Produk Unggulan

daftar isi



- 14 **Opini Pakar:**
Sri Indah Wibi Nastiti
Koordinasi Antar Kementerian/Lembaga
Perlu Ditingkatkan

- 15 Keberadaan BPIW sebagai Perencana dan pemrograman sangat Diperlukan



- 16 **Wawancara:**
Dr. Ir. M. Basuki Hadimuljono, M.Sc
Lima tahun kedepan BPIW Harus Lebih Kuat Lagi



- 20 **Info Produk BPIW:**
Madura 2045, Pulau Garam Gemah Ripah
Loh Jinawi

- 24 **Teropong Media:**
Keterpaduan Infrastruktur Sektor PUPR
Untuk Mendukung Pengembangan
Pariwisata Nasional

- 26 **Laporan Khusus:**
Kementerian PUPR Terapkan Empat Strategi
dalam Penyusunan Perencanaan

- 31 **Jurnal Ilmiah:**
Integrasi Perencanaan Jalan Raya di
Belanda: Dari “Linier” Menuju Pendekatan
“Berorientasi Wilayah”

- 44 **Kilas BPIW**
BPIW Libatkan Pemda Terkait Masukan
Untuk RPJMN



- 48 **Serba-Serbi**
Tujuh PLBN Membanggakan
yang Sudah Selesai Dibangun

BPIW Expo Momentum Tampilkan Produk Unggulan



Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian PUPR kembali menggelar BPIW Expo. Pameran produk unggulan tersebut, tidak sekedar jadi ajang sosialisasi atas produk-produk yang dihasilkan dalam kurun waktu lima tahun terakhir, tapi juga menjadi masukan bagi pembangunan infrastruktur dan pengembangan wilayah berkelanjutan.

Pembangunan infrastruktur harus dikaitkan dengan wilayah sekitar, karena pembangunan infrastruktur diharapkan dapat bermanfaat bagi masyarakat dan dapat meningkatkan perekonomian suatu wilayah.

Dengan dilandasi hal itulah menurut Kepala BPIW Kementerian PUPR Hadi Sucahyono, tema BPIW Expo tahun ini adalah “Perencanaan Pembangunan Infrastruktur dan Wilayah Berkelanjutan”. Disamping itu, tema tersebut sejalan dengan peringatan Hari Habitat Dunia dan Hari Kota Dunia serta dalam rangka mewujudkan tujuan pembangunan berkelanjutan 2030 dan mempromosikan implementasi

Agenda Baru Perkotaan (NUA). BPIW Expo yang dilaksanakan pada 7-8 November lalu itu bertujuan untuk menyampaikan produk-produk yang telah dihasilkan BPIW dalam kurun waktu lima tahun kepada masyarakat. Tidak sekedar memperkenalkan produk-produk yang dihasilkan, BPIW Expo juga diharapkan dapat memberikan masukan bagi pembangunan infrastruktur dan pengembangan wilayah berkelanjutan. “Keberlanjutan pembangunan infrastruktur tidak hanya difokuskan pada pembangunan infrastruktur di perkotaan semata tapi juga di perdesaan. Jadi untuk semua,” ujar Hadi.



Kepala BPIW Hadi Sucahyono (paling kanan) bersama Kepala Pusat Pengembangan Kawasan Strategis Kuswardono (tiga dari kanan), saat menunjukan produk BPIW kepada Menteri PUPR Basuki Hadimuljono (tengah).

Sumber: BPIW

“BPIW harus menjadi guidance. Hal itu yang menjadi tujuan dibentuknya BPIW dan sudah sejak dulu menjadi bagian dari diskusi saya dengan beberapa pencetus dibentuknya badan ini,” ujar Menteri Basuki.

Dalam BPIW Expo 2019 ini ditampilkan berbagai kegiatan dan produk dari masing-masing Pusat di lingkungan BPIW dengan menerapkan teknologi 4.0 misalnya, sistem informasi pendukung proses perencanaan dan pemrograman infrastruktur PUPR, antara lain Sistem Informasi dan *Database Online* Rencana Induk Pengembangan Infrastruktur PUPR (SIBAS-RIPI), Sistem Informasi Pemrograman (SIPro), Sistem Monitoring Tanah (SIMONAH), Database Perkotaan, dan Bank Data BPIW.

Menteri PUPR Basuki Hadimuljono yang berkesempatan membuka kegiatan tersebut menyambut baik penyelenggaraan Expo ini yang menampilkan berbagai produk perencanaan pembangunan infrastruktur PUPR dan rangkaian *talkshow* dengan tematik seperti isu perkotaan, perdesaan, dan pariwisata.

Salah satu poin penting yang disampaikan Basuki saat menjadi *Keynote Speech* adalah bahwa sudah saatnya untuk mengevaluasi apa yang sudah dilakukan BPIW sejak 2015 hingga sekarang, apakah produk perencanaan dan pemrograman yang sudah dihasilkan sudah menjadi *guidance* bagi Direktorat Jenderal (Ditjen) yang melaksanakan pembangunan fisik, seperti Ditjen Sumber Daya Air (SDA), Bina Marga, Cipta Karya, dan Penyediaan Perumahan.

“BPIW harus menjadi *guidance*. Hal itu yang menjadi tujuan dibentuknya BPIW dan sudah sejak dulu menjadi bagian dari diskusi saya dengan beberapa pencetus dibentuknya badan ini,” ujar Menteri Basuki (mengenai pandangan Menteri PUPR tersebut dibahas lebih mendalam pada rubrik wawancara, red). BPIW Expo 2019 ini diikuti empat Pusat

dan Sekretariat yang menampilkan produknya di *boothnya* masing-masing. Pusat Perencanaan Infrastruktur PUPR menampilkan enam panel.

Dari enam panel itu produk yang ditampilkan yakni Teknokratik Renstra, Menata Matra Jawa Utara, dan Madura 2045: Pulau Garam Gemah Ripah Loh Jinawi. Kemudian juga ditampilkan pengembangan pusat-pusat pertumbuhan di Sulawesi sebagai pusat industri berbasis logistik, maritim, dan lumbung pangan nasional (Pulau Sulawesi). Selain itu juga ditampilkan penataan KSPN Muaro Jambi dan Ekowisata *World Heritage* THRS.

Panel yang ditampilkan Pusat Pemrograman dan Evaluasi Keterpaduan Infrastruktur PUPR merupakan produk terkait Sistem Informasi Pemrograman (SIpro), Proses Penyusunan Program Jangka Pendek, Dukungan Program Jangka Pendek Provinsi Kalimantan Barat 2020-2024, dan Peningkatan Efektivitas dan Efisiensi Pemrograman Keterpaduan Pengembangan Kawasan Tematik.

Selanjutnya ada produk berupa Proses Evaluasi Program Kebijakan Pengembangan Infrastruktur Wilayah dan Evaluasi Keterpaduan dan Program Kebijakan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (Kawasan Industri Wilmar-Serang, Banten). Evaluasi Keterpaduan dan Program Kebijakan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Mandalika, NTB). Perencanaan Kota Tangguh Bencana, serta Program Prioritas Pembangunan Infrastruktur PUPR 2021-2024.

Pusat Pengembangan Kawasan Strategis mengeluarkan beberapa produk seperti Kawasan Ekonomi Khusus Bitung, ITMP Borobudur-



Talkshow Strategi Pengembangan Kawasan Pariwisata.

Sumber: BPIW

Yogyakarta-Prambanan, Keterpaduan Infrastruktur dalam Pengembangan KSPN Labuan Bajo, ITMP Lombok, Kawasan Ekonomi Khusus Sorong, ITMP Danau Toba serta WPS Ternate-Sofifi-Daruba).

Beberapa produk Pusat Pengembangan Kawasan Perkotaan yang ditampilkan seperti Kota Baru Maja, Menuju Kota Cerdas, Pengembangan Aerotropolis, Kajian Ibu Kota Negara dan *Masterplan* Kota Kecil Perbatasan Skouw. Kemudian ada produk terkait *Masterplan* Kawasan Perdesaan Prioritas Nasional Kabupaten Tabanan, dan Penanganan Kawasan Lembang Melalui Pengembangan Infrastruktur Berbasis Daya Dukung Lingkungan.

Sedangkan panel yang ditampilkan Sekretariat BPIW yakni Capaian

Kegiatan BPIW 2015-2019, Sistem Informasi Pendukung Proses Perencanaan dan Pemrograman BPIW, Delapan Agenda Pengembangan Organisasi BPIW 2019 serta Roadmap Sistem Informasi BPIW.

Pembukaan kegiatan tersebut dihadiri pejabat dari berbagai Kementerian/ Lembaga seperti Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/ Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Kemen PPN/ Bappenas), Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif, Kementerian Desa, Pembangunan Daerah Tertinggal, dan Transmigrasi. Kemudian juga dihadiri pejabat dari Kemenko Pembangunan Manusia dan Kebudayaan (PMK), Kemenko

Panel yang ditampilkan Sekretariat BPIW yakni Capaian Kegiatan BPIW 2015-2019, Sistem Informasi Pendukung Proses Perencanaan dan Pemrograman BPIW, Delapan Agenda Pengembangan Organisasi BPIW 2019 serta Roadmap Sistem Informasi BPIW.

Untuk pertama kalinya pada 2019 bahwa kawasan Asia dan Pasifik yang paling banyak dijadikan masyarakat dunia sebagai tempat tinggal, di mana kota-kota di kawasan tersebut ditinggali lebih dari 2,3 miliar orang.

Ekonomi, dan Kementerian Agraria dan Tata Ruang/Badan Pertanahan Nasional (ATR/BPN).

Beberapa asosiasi turut hadir seperti Ikatan Ahli Perencanaan (IAP), UN Habitat, dan Asosiasi Sekolah Perencanaan Indonesia (ASPI).

Kemudian juga ada para mahasiswa dari beberapa perguruan tinggi seperti Universitas Tarumanegara, Pancasila, Trisakti, Universitas Indonesia, Institut Teknologi Bandung, Institut Pertanian Bogor, Unisba, dan Al Azhar.

Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (Bappeda) se-Jabodetabek juga turut hadir. Selain ada *booth* seluruh pusat dan setba, kegiatan tersebut juga menghadirkan *talkshow* dengan pembicara yang kompeten di bidangnya dari pejabat pemerintah pusat, pemerintah daerah, kementerian lain seperti dari Kementerian Pariwisata, dan Mitra Habitat. *Talkshow* ini juga menghadirkan pembicara dari *United Nations* (UN) Habitat dan *World Bank*. Berikut uraian pembahasan *talkshow* BPIW Expo :

Bedah Buku *State Of Indonesian Cities 2019* dan *The Future of Asian & Pacific Cities*

Talkshow pertama dalam ajang ini, diisi dengan bedah buku *State Of Indonesian Cities* (SOIC) dan *The Future of Asian & Pacific Cities*. *Talkshow* yang dimoderatori Lana Winayanti, ini menghadirkan UN Habitat Regional Office for Asia and The Pasific Dr. Paula Pennanen-Rebeiro-Hargrave. Paula membawakan paparan yang diberi judul *Asia & The Pacific In An Urbanizing World*.

Dalam paparannya Paula menyebutkan bahwa untuk pertama kalinya pada 2019 bahwa kawasan Asia dan Pasifik yang paling banyak

dijadikan masyarakat dunia sebagai tempat tinggal, di mana kota-kota di kawasan tersebut ditinggali lebih dari 2,3 miliar orang. Hal itu menjadi tantangan tersendiri bagi keberlanjutan kota-kota itu di masa depan.

Paula juga menyampaikan bahwa perencanaan kota harus mencakup semua hal seperti masalah kependudukan dan ekonomi. Dikatakannya juga bahwa perencanaan koridor subnasional dan pembangunan berorientasi transit menjadi instrumen utama untuk pembangunan berkelanjutan nasional.

Dalam *talkshow* ini perwakilan dari Kemitraan Habitat, Imam Santoso Ernawi memaparkan mengenai kota berketahanan. Dikatakannya bahwa membangun ketahanan kota tidak terlepas dari persoalan pengembangan perkotaan secara utuh. Untuk itu setiap daerah harus dapat mengidentifikasi dan merumuskan sistem ketahanannya terhadap stres dan guncangan yang akan/dapat terjadi di daerahnya. Selain itu setiap daerah disarankan untuk dapat saling berbagi konsep dan praktik terbaik ketahanan terhadap berbagai stres dan guncangan.

Akademisi Sekolah Ilmu Lingkungan, Universitas Indonesia Hayati Sari Hasibuan turut memberikan sumbangsih pemikirannya. Menurut Hayati berdasarkan hasil pengamatan timnya di sekolah ilmu lingkungan, di beberapa daerah belum banyak tersentuh tiga hal yakni ketahanan air, ketahanan pangan, dan pertahanan energi. Jadi yang dibutuhkan adalah infrastruktur yang bisa untuk mengatasi ketiga masalah tersebut.

Pengolahan sumber daya yang ada, dapat mengatasi daerah-daerah



Talkshow Bedah Buku State Of Indonesian Cities 2019 dan The Future of Asian & Pacific Cities.

Sumber: BPIW

yang mengalami kekeringan, saat musim kemarau tiba. Dibutuhkan inovasi untuk mengolah lingkungan sehingga dapat mengatasi permasalahan yang ada, seperti kemarau tersebut.

Direktur Eksekutif Asosiasi Pemerintah Kota Seluruh Indonesia (Apeksi) Sri Indah Wibi Nastiti turut menjadi salah satu narasumber dalam acara tersebut. Ia mengatakan bahwa dengan penerapan kota hijau/ *green city* ini diharapkan mampu membangun kota berkelanjutan dan berketahanan dari ancaman iklim/ alam. Namun menurutnya tantangan yang perlu dihadapi adalah komitmen dan kapasitas pemda yang perlu ditingkatkan serta membangun kerjasama/kolaborasi.

Menuju Kawasan Perdesaan Mandiri dan Berdaya Saing 4.0

Dalam talkshow dengan tema "Menuju Kawasan Perdesaan Mandiri dan Berdaya Saing 4.0" tersebut menghadirkan Deputy Bidang Koordinasi Pemberdayaan Masyarakat Desa, dan Kawasan, Kemenko Pembangunan Manusia dan Kebudayaan (PMK) Sonny

Hary Budi Utomo. Ia menyatakan untuk menuju kawasan perdesaan mandiri dan berdaya saing 4.0, strategi pemerataannya pengembangan ekonomi wilayah/ lokal melalui penyediaan sarana prasarana perekonomian, termasuk pemanfaatan teknologi komunikasi digital, dan peningkatan kapasitas sumber daya manusia, baik di daerah tertinggal maupun desa. Kawasan Perdesaan sebagai Kawasan Strategis Kabupaten dan kawasan transmigrasi maupun kawasan perbatasan secara terintegrasi dengan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi/kawasan strategis di sekitarnya.

Dirjen Pembangunan Kawasan Perdesaan Kementerian Desa, Pembangunan Daerah Tertinggal dan Transmigrasi (Kemendesa PDTT) Harlina Sulistyorini menerangkan mengenai Dukungan Kemendesa PDTT Terhadap Pengembangan Pembangunan Kawasan Perdesaan 4.0. Menurutnya ada tiga kegiatan prioritas pembangunan kawasan perdesaan yakni Peningkatan Kelembagaan ekonomi (BumDes Bersama), Peningkatan Kapasitas

Untuk menuju kawasan perdesaan mandiri dan berdaya saing 4.0, strategi pemerataannya pengembangan ekonomi wilayah/lokal melalui penyediaan sarana prasarana perekonomian, termasuk pemanfaatan teknologi komunikasi digital

Akademisi Universitas Gajah Mada (UGM) Drs. Hendrie Adji Kusworo, M.Sc, Ph.D menyampaikan beberapa strategi pengembangan kawasan pariwisata berkelanjutan. Strateginya antara lain mengubah cara pandang dari cara pandang kemanusiaan menjadi cara pandang market tourism paradigma

Sumber Daya Manusia (SDM), dan Peningkatan Kerja Sama dan Kemitraan.

Pada periode 2020-2024, target pembangunan perdesaan yakni pengentasan 10.000 desa tertinggal, dan meningkatkan 5.000 desa mandiri. Kemudian sasaran pembangunan kawasan perdesaan yakni dengan revitalisasi 60 Kawasan Perdesaan Prioritas Nasional (KPPN).

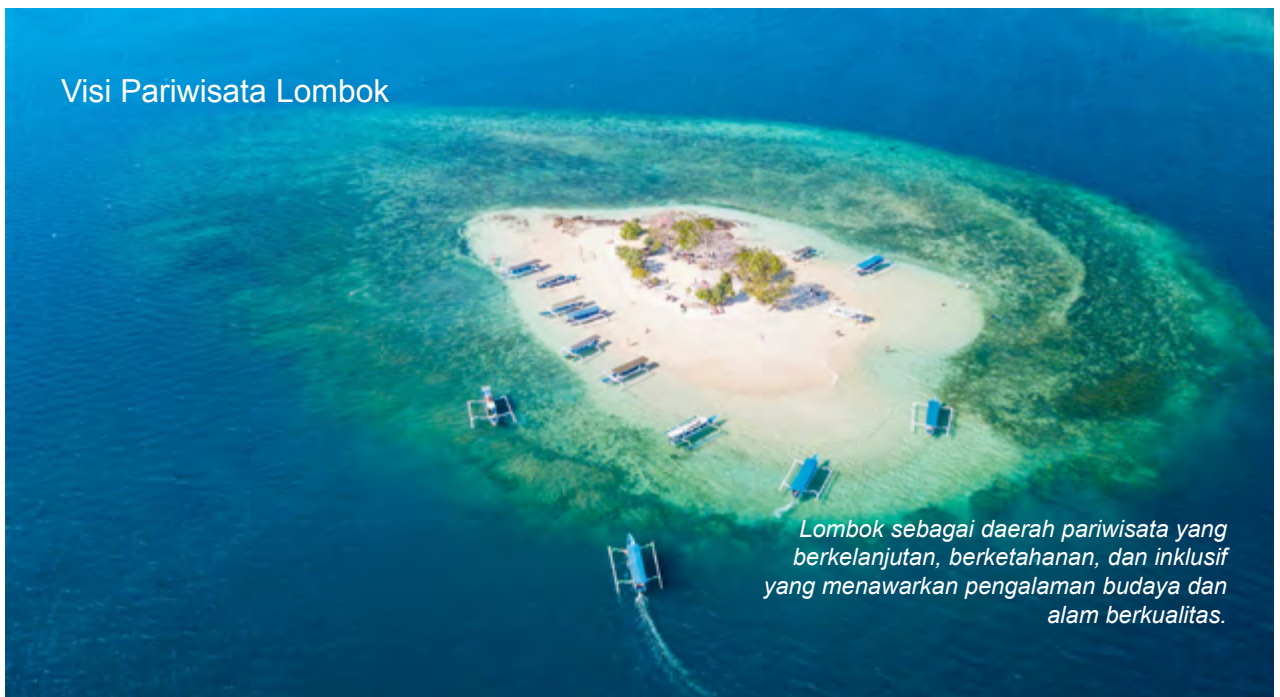
Dalam acara yang dimoderatori Putri Pariwisata 2009 Andara Rainy Ayudini ini, dihadirkan juga akademisi dari Institut Pertanian Bogor (IPB) Lala Kolopaking sebagai pembicara. Beberapa hal yang disampaikan, salah satunya adalah tujuh Strategi Pengembangan Kawasan Perdesaan (Kerjasama Antar Desa) pada Era 4.0. Strategi pertama adalah data akurat, cepat, dan tepat waktu. Kedua, menyusun usaha lestari dan partisipatif. Strategi atau langkah yang ketiga adalah restrukturisasi nilai tambah yang adil. Strategi keempat adalah mengelola kawasan perdesaan era 4.0. Kemudian,

strategi kelima adalah dengan *platform* pembiayaan era digital. Selanjutnya yang keenam adalah tata kelola pembangunan era 4.0 dan strategi yang ketujuh adalah penguatan sumber daya manusia (*young digital talent*) dan infrastruktur wilayah.

Pembicara dari daerah yakni dari Bappeda Banyuwangi Provinsi Jawa Timur Edi Purnomo menyampaikan bahwa, untuk kawasan perdesaan Banyuwangi memiliki program *Smart Kampung Banyuwangi*. Dalam program tersebut 189 desa teraliri fiber optik, *wifi* di ruang-ruang publik desa, dan pelayanan publik berbasis digital. Selain itu ada program kantor desa ramah lansia, disabilitas, anak dan ibu hamil/menyusui, keterbukaan informasi publik, dan desa mengalokasi honor untuk satgas pemburu kemiskinan.

Strategi Pengembangan Kawasan Pariwisata

Asisten Deputi Bidang Pengembangan Destinasi Wisata Pariwisata Kementerian Pariwisata



Visi Pariwisata Lombok

Lombok sebagai daerah pariwisata yang berkelanjutan, berketahanan, dan inklusif yang menawarkan pengalaman budaya dan alam berkualitas.



Paparan narasumber talkshow Menuju Kawasan Perdesaan Mandiri dan Berdaya Saing 4.0.

Sumber: BPIW

dan Ekonomi Kreatif Indra Ni Tua memaparkan mengenai Pembangunan Lima Destinasi Pariwisata Super Prioritas yakni Danau Toba, Borobudur, Mandalika-Lombok, Labuan Bajo, dan Likupang. Pemerintah menargetkan pembangunan infrastruktur di lima destinasi pariwisata super prioritas itu sudah tuntas di 2020.

Pembangunan infrastruktur tersebut diharapkan dapat menunjang kunjungan wisatawan mancanegara. Tim *Leader ITMP Lombok IM*. Sacha Schwarzkopf menilai bahwa pariwisata di Lombok menarik, karena memiliki pulau dan gunung berapi Rinjani yang indah. Hal ini juga didukung oleh seni budaya yang menarik wisatawan terutama

mancanegara. Apalagi Lombok dikenal sebagai wisata halal.

Namun demikian ada beberapa strategi untuk pengembangan pariwisata di Lombok seperti melindungi Geopark Rinjani, mempertahankan alam, dan melindungi Geopark Rinjani Global. Lombok sebagai daerah pariwisata yang berkelanjutan, berketahanan, dan inklusif yang menawarkan pengalaman budaya dan alam berkualitas.

Akademisi Universitas Gajah Mada (UGM) Hendrie Adji Kusworo menyampaikan beberapa strategi pengembangan kawasan pariwisata berkelanjutan. Strateginya antara lain mengubah cara pandang dari

Pemerintah menargetkan pembangunan infrastruktur di lima destinasi pariwisata super prioritas itu sudah tuntas di 2020.

Senior Urban Development Specialist World Bank Gayatri Singh menjelaskan mengenai NUDP. Dikatakannya bahwa visi NUDP adalah perencanaan terpadu, dimana hal itu memperkuat hubungan antara perencanaan dan investasi yang efisiensi.

kemanusiaan menjadi *market tourism paradigm*, menambah fokus kerja kepariwisataan berkelanjutan, dan integrasi teknologi dalam manajemen kawasan. Talkshow ini dimoderatori Putri Pariwisata Indonesia Intelegensia 2017 Banadhi Kurnia Dewi.

Strategi Pengembangan Kawasan Perkotaan

Pada talkshow yang keempat ini, dari Kemitraan Habitat Nirwono Yoga memaparkan mengenai beberapa hal seperti perencanaan perkotaan 4.0. Perencanaan perkotaan di era ini, kota memiliki data statistik akurat dan terintegrasi sebagai dasar perencanaan kota.

Kemudian optimalisasi *big data* layanan perkotaan harus dilakukan seperti tagihan listrik, air minum, Pajak Bumi dan Bangunan (PBB), *e-KTP* basis data pengembangan layanan kota yang terintegrasi, fisik (infrastruktur kota), dan sistem infrastruktur digital.

Sementara itu *Senior Urban Development Specialist World Bank Gayatri Singh* menjelaskan mengenai NUDP. Dikatakannya bahwa visi NUDP adalah perencanaan terpadu, dimana hal itu memperkuat hubungan antara perencanaan dan investasi yang efisiensi. NUDP dapat membuat terjadinya kebijakan infrastruktur yang memungkinkan kota bekerja untuk semua warga. "NUDP memiliki pondasi yang kuat untuk dibangun. NUDP akan mendukung kota-kota untuk meningkatkan kualitas perencanaan yang terpadu," ujar Gayatri.

Menurutnya Indonesia memiliki kerangka peraturan yang kuat untuk perencanaan tata ruang kota.

Kesenjangan dalam kualitas *input* analitik untuk rencana tata

ruang, prioritas investasi modal yang tidak efektif, dan pelacakan implementasinya dapat diatasi dengan pendekatan yang tepat.

Dalam paparannya Guru Besar ITB Prof. Tommy Firman memberi masukan terkait *National Urban Development Project (NUDP)*. Baginya NUDP merupakan *platform* untuk koordinasi perencanaan perkotaan dan pembangunan infrastruktur lintas sektoral, dan untuk peningkatan kapasitas kota.

Di masa yang lalu yakni pada tahun 1980-an, NUDP atau NUDS diwarnai dengan Perwujudan Nasional Urban Sistem (hirarki, fungsi dan peran kota) dalam konteks spasial. Dewasa ini (2010 hingga saat ini) perspektifnya cenderung menjadi tematik (Kota Berkelanjutan, Kota Cerdas, Kota Tangguh (*Resilient City*) dan lainnya). Menurut Tommy seharusnya kedua perspektif ini tetap menjadi tema NUDP.

Sedangkan Direktur Kawasan, Perkotaan dan Batas Negara Kementerian Dalam Negeri Thomas Umbu Pati T.B menyampaikan paparannya mengenai standar pelayanan perkotaan yang dibutuhkan. Standar yang ada saat ini adalah persektif penyedia (pemerintah pusat/daerah, fokus pada kewenangan, berbasis hasil, bersifat sektoral dan berdiri sendiri, serta pemenuhan kualitas/ jumlah).

Standar yang dibutuhkan perspektif pengguna/penerima manfaat seperti warga, fokus pada kualitas layanan, berbasis *outcome*, bersifat lintas sektor dan terintegrasi serta pemenuhan utilitas/nilai manfaat.

Anggota Dewan Institut Perencana Malaysia Urusan Luar Nik Mohd. Ruiz Razy memaparkan mengenai ibu kota negara atau IKN di Malaysia yang telah dipindahkan dari Kuala Lumpur



Talkshow Strategi Pengembangan Kawasan Perkotaan.

Sumber: BPIW

ke Putrajaya. Malaysia memutuskan hal itu pada 1999, dikarenakan beberapa hal seperti kemacetan dan pembiayaan ibu kota yang mahal. Pemilihan Putrajaya sebagai IKN dikarenakan berdekatan dengan Kuala Lumpur, jaraknya hanya 25 kilometer.

Selain itu kondisi daerahnya masih sepi, karena disana dulunya kawasan perkebunan sawit. Oleh karenanya Malaysia membuat lebih banyak perumahan. Ia sempat menyinggung mengenai keputusan Indonesia yang memindahkan IKN dari Jakarta ke Kalimantan Timur. Memindahkan IKN ke lain pulau bagi Razy merupakan tantangan tersendiri, karena membutuhkan perencanaan yang matang. Salah satu yang harus dipikirkan adalah manfaat yang didapat bagi masyarakat di Pulau Kalimantan, terutama Kalimantan Timur. "Jangan sampai menyia-nyaiakan mereka," ujarnya.

Produk BPIW Bermanfaat Bagi Instansi Terkait dan Masyarakat

Produk-produk yang dihasilkan BPIW, diharapkan tidak hanya dipergunakan dan bermanfaat bagi

unit organisasi terkait infrastruktur di lingkungan Kementerian PUPR, tapi juga dipergunakan kementerian/ lembaga terkait seperti Kementerian PPN/Bappenas dan Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif.

Produk-produk yang dihasilkan diharapkan dapat bermanfaat bagi masyarakat, untuk mengetahui apa saja yang sudah dan akan direncanakan maupun diprogramkan Kementerian PUPR. Dengan demikian semua pihak dapat melihat secara jelas langkah-langkah yang sudah dilakukan Kementerian PUPR demi mewujudkan pembangunan infrastruktur yang berguna untuk negeri tercinta, Indonesia. **(Redaksi)**

Produk-produk yang dihasilkan BPIW, diharapkan tidak hanya dipergunakan dan bermanfaat bagi unit organisasi terkait infrastruktur di lingkungan Kementerian PUPR, tapi juga dipergunakan kementerian/ lembaga terkait seperti Kemen PPN/Bappenas dan Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif.



Sri Indah Wibi Nastiti

Direktur Eksekutif Asosiasi Pemerintah Kota Seluruh Indonesia (Apeksi)

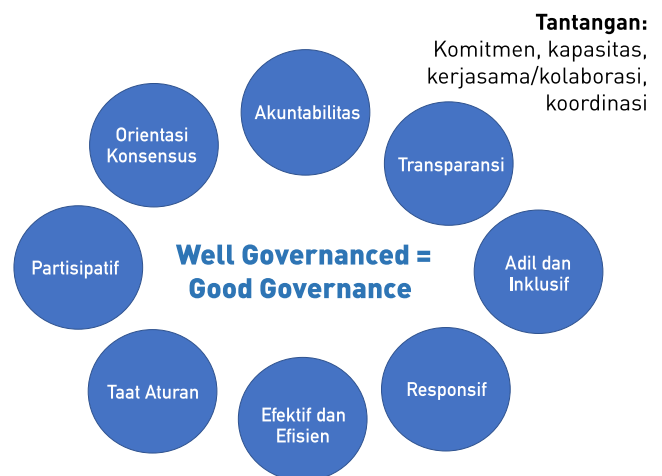
Masukan masyarakat sangat penting dalam membuat kebijakan dari tingkat bawah hingga atas. Perencanaan apapun, bila sistem sudah bagus seperti Musrenbang, dimana mulai dari tingkat bawah, masyarakat bisa memberikan masukan melalui sistem inovatif, *E-Musrenbang Bappenas*.

Rencananya pada 2020 pemerintah akan menyatukan sistem perencanaan agar tidak membingungkan daerah, karena terlalu banyak sistem. Harapannya lebih holistik dan perencanaan melibatkan masyarakat.

Contohnya Konsultasi Regional yang merupakan rangkaian dari perencanaan yang bersifat *bottom up*. Jadi yang yang penting itu adalah kuncinya kepentingan masyarakat terakomodir dalam perencanaan daerah, daerah memperjuangkan itu. Pembicaraan tingkat regional bagus, nanti juga terlihat mana yang diprioritaskan.

Harapannya Rakor Regional seperti Konsultasi Regional itu selalu memfokuskan pembahasan usulan dari bawah, juga koordinasi antar daerah jauh lebih baik. Namun yang perlu lebih ditingkatkan adalah koordinasi antar kementerian/ lembaga, tidak hanya oleh PUPR saja, tapi dengan kementerian/ lembaga lain seperti Pemda banyak berkoordinasi dengan Mendagri. Kadang koordinasi antar kementerian/ lembaga perlu ditingkatkan, karena programnya hampir mirip. Sebuah program terkadang sebetulnya setahun selesai. Mereka

Koordinasi Antar Kementerian/Lembaga Perlu Ditingkatkan



tidak memikirkan keberlanjutannya. Harusnya perencanaan ada *road map*nya, sampai berapa tahun. Perencanaan ada *monitoring*, tergantung kesepakatan.

Sebenarnya saya melihat program-program yang dilakukan BPIW terkait infrastruktur perencanaan perkotaan sudah sangat baik. Namun yang perlu lebih ditingkatkan lagi proses koordinasi antar kementerian/ lembaga, agar program yang dikembangkan isu perkotaan dan infrastruktur lebih terkoordinir dengan kementerian/ lembaga lain.

Dana Alokasi Khusus (DAK) dari kementerian, bisa sesuai aspirasi daerah, karena DAK terkadang kurang dari yang dibutuhkan daerah. Untuk itu perlu banyak dialog antara pusat dan daerah.



Keberadaan BPIW Sebagai Perencana dan Pemrograman Sangat Diperlukan

Prof. Ir. Bakti Setiawan, M.A, Ph.D

Direktur Program Pascasarjana Perencanaan Kota dan Wilayah
Fakultas Teknik Departemen Arsitektur dan Perencanaan
Universitas Gadjah Mada

Pembangunan infrastruktur sektor PUPR sangat vital dan sangat strategis, karena dibutuhkan masyarakat. Oleh karenanya keberadaan BPIW sebagai perencana dan pemrograman infrastruktur sektor tersebut sangat diperlukan. Dengan tugas dan fungsinya, BPIW punya posisi tawar dalam mengkoordinasikan dan mensinergikan pembangunan infrastruktur. BPIW juga punya peluang menjadi lembaga yang sangat berperan didalam proses pembangunan infrastruktur daerah atau kawasan. Dengan peran itu menuntut BPIW untuk benar-benar memahami kepentingan semua *stakeholder* yang ada didalam sebuah kawasan.

Selain itu BPIW harus memahami bahwa pembangunan infrastruktur adalah media dari pengembangan wilayah. BPIW juga dapat masuk pada pengembangan pariwisata, misalnya. Dalam konteks kawasan pariwisata seperti Borobudur dan sekitarnya, pengembangan pariwisata diperluas untuk wilayah Jawa Tengah. Terkait hal itu, BPIW harus memahami bahwa pembangunan Jawa Tengah tidak hanya pariwisata.

Oleh karena itu perspektif pariwisata dari Badan Otorita Borobudur di *link* dengan pembangunan regional Jawa Tengah melalui identifikasi kondisi di Jawa Tengah melalui RPJMN maupun RTRW. Semua sudah ada dalam sistem perencanaan pembangunan kita yang sudah dipetakan dan semua distrukturkan. Apalagi sekarang tidak ada

visi Menteri semua visi Presiden. Tapi daerah tidak bisa dikontrol pemerintah pusat, karena dinamika desentralisasi otonomi daerah.

Sehingga sekarang BPIW punya keunggulan, dimana lebih bisa mensinkronkan sektor-sektor. Hal itu dapat dilakukan sejauh BPIW tahu persis dalam menterjemahkan keinginan Presiden, gap antar sektor dapat dikurangi. Saat ini yang harus dibangun adalah koordinasi, sinergi vertikal dengan provinsi dan dengan kabupaten kota. Hal itu lebih lagi dengan *community* masyarakat pada level kawasan.

Tantangan yang dihadapi dalam kaitannya dengan kelanjutan pembangunan adalah menjalin komitmen kepada seluruh *stakeholder*, *private* sektor maupun swasta. Kalau bicara kawasan, maka peran komunitas itu penting meskipun politik di pusat berubah, sejauh masyarakat juga memahami kepentingan dan terlibat dengan memiliki keinginan mengembangkan kawasan.

Swasta juga tidak bergerak kalau pemerintah tidak bergerak jadi melibatkan masyarakat dan swasta itu penting, ini pekerjaan rumah lain dari birokrasi kita, termasuk BPIW tidak cukup berkoordinasi dengan lembaga-lembaga pemerintahan, tapi juga bekerja sama dengan swasta, karena perannya banyak terlibat.



Lima Tahun Kedepan BPIW harus Lebih Kuat Lagi

Dr. Ir. M. Basuki Hadimuljono, M.Sc

.....
Menteri PUPR

BPIW Kementerian PUPR merupakan badan yang dikonsentrasikan membuat perencanaan dan pemrograman infrastruktur sektor PUPR. Untuk itu Menteri PUPR Basuki Dr. Ir. M. Basuki Hadimuljono, M.Sc menegaskan lima tahun kedepan, BPIW harus lebih kuat lagi dan harus menjadi guidance bagi beberapa direktorat jenderal (ditjen) yang terkait pembangunan fisik. Berikut pernyataan Menteri Basuki saat diwawancarai wartawan termasuk Buletin Sinergi saat pembukaan BPIW Expo beberapa waktu lalu.

BPIW sudah berusia lima tahun. Bagaimana Bapak melihat BPIW saat ini ?

Pada saat BPIW dibentuk lima tahun yang lalu, saya bersama para pendiri termasuk Kepala BPIW yang pertama yakni Bapak Hermanto Dardak, membuat BPIW ini menjadi *guidance* bagi para ditjen yang membuat pembangunan fisik pembangunan infrastuktur.

Artinya produk yang dihasilkan BPIW berupa perencanaan dan pemrograman harus menjadi *guidance* bagi Ditjen Bina Marga, Cipta Karya, Sumber Daya Air, dan Penyediaan Perumahan.

Lima tahun ini BPIW sudah cukup belajar. Sekarang momennya untuk menunjukkan lebih banyak inovasi yang dibuat sesuai tujuan dari dibentuknya BPIW. Saat ini pemerintah memfokuskan pembangunan infrastruktur untuk

lima destinasi pariwisata super prioritas dan BPIW membuat rencana induk atau *masterplan* dukungan infrastruktur terhadap lima destinasi tersebut. *Masterplan* yang dibuat harus bisa dibuatkan programnya. Itu harus benar-benar menjadi perhatian kita semua.

Apa yang Bapak inginkan terhadap BPIW lima tahun kedepan?

Saya ingin lima tahun kedepan BPIW lebih kuat lagi dalam rangka merencanakan dan membuat program. Saya ingin BPIW itu ke arah sana, sehingga para direktur jenderal hanya melaksanakan saja. Tidak merencanakan dan tidak membuat program. Sekarang saatnya mengevaluasi apa yang dilakukan BPIW lima tahun kemarin, apakah sudah bisa menjadi *guidance* bagi para ditjen atau tidak.

Saya juga ingin mengajak rekan-rekan di BPIW bekerja *smart* agar program

"Saya ingin lima tahun kedepan BPIW lebih kuat lagi dalam rangka merencanakan dan membuat program"



Menteri PUPR Basuki Hadimuljono bersama Kepala BPIW Hadi Sucahyono dan narasumber BPIW EXPO

Sumber: BPIW

"BPIW keluarga kita, keluarga Kementerian PUPR, jadi kita perkuat BPIW dalam hal perencanaan dan pemrograman"

sesuai arah perencanaan yang sudah dibuat BPIW.

BPIW jangan membuat *list* program yang disampaikan ditjen-ditjen, BPIW harus bisa membuat program sesuai arah perencanaan yang sudah dibuat. Ini saatnya kita mengevaluasi tentang keberadaan BPIW.

Mengapa hal itu menjadi penekanan Bapak terhadap BPIW?

Kita harus betul-betul fokus terhadap apa yang menjadi tanggung jawab kita bersama. BPIW keluarga kita, keluarga Kementerian PUPR, jadi kita perkuat BPIW dalam hal perencanaan dan pemrograman.

Masalah ini penting untuk diperhatikan karena tujuan pembangunan infrastruktur harus bisa dirasakan masyarakat, harus bisa mendukung daya saing, dan harus bisa mendukung perkembangan ekonomi.

Hal itu hanya bisa dilakukan kalau perencanaan kita lakukan dengan baik.

BPIW membuat BPIW Expo. Bagaimana menurut Bapak mengenai hal ini ?

Saya menyambut baik dilaksanakan BPIW Expo yang menampilkan produk-produk yang telah dibuat BPIW selama lima tahun terakhir. Dengan **Expo** ini kita ingin lihat apakah perencanaan dan pemrograman dibuat sendiri. Kedepan kita harus bisa mewujudkan BPIW menjadi *guidance* untuk membuat program pembangunan sesuai dengan yang direncanakan.

Perencanaan dan pemrograman infrastruktur sektor PUPR harapan kami ada di BPIW. Pelaksanaan Konsultasi Regional yang dilaksanakan BPIW, harus dipertajam lagi dengan ilmu-ilmu perencanaan yang dimiliki para ahli yang ada di BPIW.

Salah satu yang ditampilkan BPIW pada BPIW Expo ini adalah produk-produk terkait teknologi informasi. Komentar Bapak?

Menghadapi revolusi industri 4.0 dan era digitalisasi, Indonesia masih memiliki tantangan yang cukup besar.





Menteri PUPR Basuki Hadimuljono saat melakukan peninjauan stand di BPIW Expo

Sumber: BPIW

Pemanfaatan teknologi digital merupakan bagian penting dalam pembangunan perkotaan di berbagai kota besar di negara maju. Melalui konsep *smart city*, negara maju memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi yang handal dalam layanan perkotaan. Penggunaan teknologi digital dapat memberikan kebijakan yang lebih responsif dan layanan yang lebih baik.

Kementerian PUPR sudah dan akan terus merespon perkembangan digital melalui delapan atribut *smart city*. Salah satunya, dari sisi perencanaan dan pemrograman infrastruktur, Kementerian PUPR melalui BPIW telah memanfaatkan teknologi informasi berupa Sistem Informasi Pemrograman (SIPro) dan Sistem Informasi Database Online Rencana Induk Pengembangan Infrastruktur PUPR (SIBAS RIPI) serta penggunaan media *video conference* pada saat

Konsultasi Regional sebagai bentuk implementasi *smart development planning*.

Apa pesan Bapak kepada seluruh insan PUPR dalam menghadapi tantangan dalam pembangunan infrastruktur dan wilayah?

Terkait hal itu, saya mengajak insan PUPR, khususnya generasi muda untuk terus berinovasi memanfaatkan teknologi terkini untuk mewujudkan pemerataan pertumbuhan ekonomi, serta perbaikan kualitas kehidupan sosial dan lingkungan.

Semoga pembangunan infrastruktur dan pengembangan wilayah yang dilakukan Kementerian PUPR akan terus dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat di tanah air tercinta. **(Hendra Djamal)**

"Saya mengajak insan PUPR, khususnya generasi muda untuk terus berinovasi memanfaatkan teknologi terkini untuk mewujudkan pemerataan pertumbuhan ekonomi"

MADURA 2045:

Pulau Garam Gemah Ripah Loh Jinawi



Program Infrastruktur Sumber Daya Air di Pulau Madura



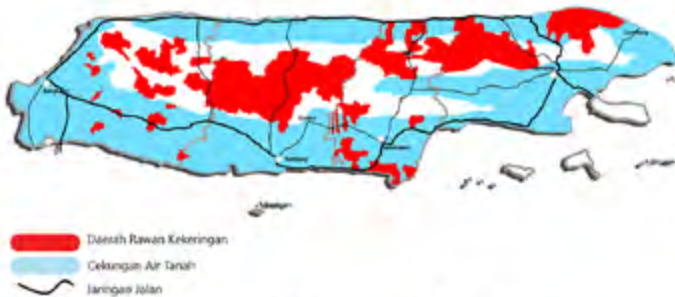
KEKERINGAN

Jumlah Desa Terdampak Kekeringan di Madura Tahun 2014 - 2019



Sumber: BPBD Kabupaten Se-Madura

Pembangunan Waduk, Embung dan SPAM regional menjadi target program pembangunan wilayah Madura kedepan. Ketersediaan air bersih dan pengairan lahan pertanian yang cukup merupakan salah satu indikator kemakmuran suatu daerah.



PROGRAM PEMBANGUNAN KLAS TER EKONOMI UNGGULAN GARAM (GALIS, PADEMAWU & TLANAKAN)



Kondisi Kerawanan Saat ini



PROGRAM PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR PADA KLASTER PETERNAKAN SAPI DI WARU, PAMEKASAN



LADANG GARAM

- Kandungan NaCl yang rendah menyebabkan Garam dari Pulau Madura hanya dimanfaatkan sebagai garam konsumsi dan sebagian kecil sebagai garam industri
- Diperlukan penguasaan teknologi untuk para petani garam di Madura agar kadar NaCl garam dapat lebih dari 95% sehingga mampu mensupply kebutuhan garam industri
- Peran sentral tengkulak yang justru tidak menguntungkan petani garam di pulau Madura

STRATEGI UNTUK MENINGKATKAN NILAI EKONOMI KOMODITAS UNGGULAN GARAM



POTENSI SAPI



18.000 ekor
Populasi Sapi Potong di Kecamatan Waru

STRATEGI UNTUK MENINGKATKAN NILAI EKONOMI KOMODITAS UNGGULAN SAPI POTONG



PENGEMBANGAN PUSAT-PUSAT PERTUMBUHAN DI SULAWESI SEBAGAI PUSAT INDUSTRI BERBASIS LOGISTIK, MARITIM DAN LUMBUNG PANGAN NASIONAL

PULAU SULAWESI

Luas Pulau : 174.600 km²
 Kepadatan : 112,02 jiwa/km²
 Penduduk : 19,56 juta jiwa
 Administratif : 6 Provinsi, 81 Kabupaten/Kota

Sentra Industri dan Logistik (KI Konawe)

Terdapat SPAM Kabupaten 110 l/det (Idle 83 l/det, SPAM IKK Sampara 20 l/det, TPAS Mataiwoi 6 Ha dengan proses SCL Pengendali banjir S. Konaweha Rekonstruksi Jalan Konawe-Batas Sulteng

Indikasi Program (KI Konawe)

Pengendalian banjir DAS Lasolo dan DAS Dampala
 Pengembangan air baku dengan kapasitas 6000 l/det
 Peningkatan kapasitas jalan akses KI Konawe
 Pengembangan rumah layak huni untuk pekerja sebanyak 16 ribu unit
 Pengembangan SPAM dengan kapasitas 2500 l/det
 Peningkatan TPAS Kabupaten Morowali, Konawe, dan Kota Kendari
 Pengembangan SPAL D dan IPLT
 Pengembangan Waste to Energy di Morowali dan Konawe



3D TOGEAN



Sentra Pariwisata dan Maritim KSPN Togeana-Tomini

KSPN Togeana Tomini: SPAM Wakai 2,5 l/det
 SPAM Touna 272 l/det (Idle 64 l/det)
 PBL Kawasan Pelabuhan Wakai

Indikasi Program (KSPN Togeana-Tomini)

Pengembangan SPAM di Pulau Togeana 10 l/det
 Pengembangan SPAL D Komunal pada tiap pulau berpenduduk
 Pengembangan TPST pada tiap pulau

Sentra Lumbung Pangan (Sulawesi Selatan)

Total Produksi Paadi sebesar 7,3 juta Ton GKG (70% dihasilkan Sulawesi Selatan). Luas Panen sebesar 1445 juta Ha. Terdapat 3 Bendung Eksisting yaitu: W. Kalola (4238 Ha) Wajo, W. Ponre Ponre (4411 Ha) Bone, dan W. Bili-Bili (22459 Ha) Gowa dengan total layanan irigasi bendungan eksisting 31108 Ha Terdapat 3 Bendung Ongoing yaitu: W. Pamukulu (6430 Ha) Takalar, W. Keralloe (7004 Ha) Gowa, dan W. Paseloreng (7000 Ha) Wajo.

Indikasi Program Sentra Lumbung Pangan

Pengembangan irigasi pada di Pamukulu 6258 Ha
 Pengembangan irigasi pada di Keralloe 7000 Ha
 Pengembangan irigasi Kabupaten Wajo 7000 Ha
 Pengembangan irigasi pada Provinsi Sulawesi Selatan seluas 180 ribu Ha



3D KTM PAWONSARI



KEK LIKUPANG

01 Kampung Mian
1. Air bersih menggunakan Pompa
2. Belum Memiliki SPAL
3. Belum memiliki pengolahan sampah

02 Kampung Piliwan
1. Air bersih menggunakan Pompa
2. Belum Memiliki SPAL
3. Belum memiliki pengolahan sampah

03 Kampung Kintarang
1. Air bersih menggunakan Sumbu Tanah
2. Belum Memiliki SPAL
3. Belum memiliki pengolahan sampah

04 Kampung Marisore
1. Air bersih menggunakan Sumbu Tanah
2. Belum Memiliki SPAL
3. Belum memiliki pengolahan sampah

05 Jalan Nasional Galar Likupang
Terdapat beberapa keluhan dari warga Likupang - Sanga Sanga dan Mian
1. Pemeliharaan Jalan Nasional Galar Likupang 18,42 km
2. Perbaikan Jalan Desa Marisore Kintarang 4,4 km
3. Perbaikan Jalan Desa Marisore Pantai Pual 2,8 km

06 Bukit Larata
07 Resort Paradise
08 Pantai Pual
Pusat Pantai Pual 49,136

Legend
- Jalan Nasional
- Jalan Desa
- Perumahan
- Perikanan
- Perkebunan
- Hutan

09 Fasilitas Kampung Piliwan 13 Ha
1. Opsi PAMMISAS 1.5 Eder
2. Pengembangan SPAL 100 KK
3. Pengembangan TPST 100 KK

KEBUTUHAN DUKUNGAN BIDANG SUMBER DAYA AIR

PEMULIHAN AIR BAKU

Produksi air bersih per hari: **15.643 m³/hari**

- Perkotaan dan perdesa: 4.340 m³/hari
- Perikanan: 4.340 m³/hari
- Perkebunan: 5.000 m³/hari

Produksi air bersih per detik: **37 liter/detik**

- Perkotaan: 10.000 liter/detik
- Perikanan: 10.000 liter/detik
- Perkebunan: 10.000 liter/detik

ASUMSI

- 250 liter/warga/hari (sangat minim dan pas-pas)
- 350 liter/warga/hari (sangat minim)

TANTANGAN

- Sulitnya mencari sumber air baku
- Topografi berbukit
- Stabilitas reservoir terutama di dalam KEK

KEBUTUHAN DUKUNGAN BIDANG BINA MARGA

PEMBANGUNAN JALAN

TANTANGAN

- Topografi berbukit
- Usulan jalan berada di dalam KEK
- Usulan pembangunan jalur berespons (2 m) di sisi jalan utama

KEBUTUHAN DUKUNGAN BIDANG CIPTA KARYA

PEMBANGUNAN IPAL

Produksi IPAL per hari: **3.141 m³**

- Perkotaan: 1.000 m³/hari
- Perikanan: 1.000 m³/hari
- Perkebunan: 1.000 m³/hari

BAK SAMPAH

Volume sampah per hari: **355,8 m³**

- Perkotaan: 100 m³/hari
- Perikanan: 100 m³/hari
- Perkebunan: 155,8 m³/hari

TANTANGAN

- Lokasi peruntukan utilitas berada bukit
- Alternatif pengembangan sangat sempit
- Target selesai di tahap 1 (2021)

MASTERPLAN PENGEMBANGAN KEK LIKUPANG

Masterplan KEK Likupang

TAHAP 1 (197,4 Ha)

TAHAP 2

TAHAP 3

Zones: Beach Front Bayor, Cultural Village & Komplex Kebersihan, Ucity Area, Marias Area Hotels & Dining Area, Great Residential Area, Wallace Conservation Resort & Marine Park.

Sumber: PT. MPRD

KEBUTUHAN DUKUNGAN BIDANG PENYEDIAAN PERUMAHAN

PEMBANGUNAN RUMAH KHUSUS

CULTURAL VILLAGE

- Membangun lokal rumah khas Uluwa
- Luas lahan 20 Ha
- Tempat selesai di tahap 1 (2021)

3D KEK LIKUPANG



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 Oktober-November.

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

Proyek KSPN PUPR & Kemenhub

Proyek infrastruktur di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) digenjut, yang sebagian besar ditangani Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, serta Kementerian Perhubungan.

Anggaran PUPR untuk KSPN 2020

Danau Toba

- Jembatan Tano Pangdi di Samosir: 1,2 km: Rp297 miliar (2020-2021)
- Preservasi & Pelebaran Jalan Lingkar Samosir: Rp526 miliar
- Sumber Daya Air berupa Pelebaran Alur Tano Ponggol: Rp325 miliar
- Penataan Kawasan Parapat: Rp148,2 miliar
- Penataan Ruang Publik Parapat: Rp50 miliar

Borobudur

- Penataan kawasan permukiman Borobudur: Rp350 miliar
- Pembangunan Gerbang Klangan dan Gerbang Wisata Borobudur: Rp70 miliar.

Sumber: Berbagai sumber, diolah Bisnis/Elangga Adhistrain/Panipat

Lombok

- Jalan Bandara Lombok-Kuta Mandalika 17 km: Rp1,45 triliun
- Pembangunan Promenade: Rp20 miliar
- Pengembangan Kawasan Gili: Rp50 miliar
- Pengembangan Geopark Rinjani: Rp30 miliar

Manado-Bitung-Likupang

- Bandungan Kowilwawangoan di Minahasa Utara
- Peningkatan Jalan Akses Likupang
- Pembangunan Jembatan Bitung-Pulau Lembeh, jalan tol Manado - Bitung
- Penataan kawasan Bunkeren, Pantai Malalayang, & Pantai PAAL-Likupang

Anggaran Kemenhub untuk KSPN 2020

Destinasi superprioritas

- Danau Toba: Rp 1,06 triliun
- Borobudur: Rp1,24 triliun
- Mandalika: Rp45,9 miliar
- Labuan Bajo: Rp435,37 miliar
- Likupang: Rp169,89 miliar

Destinasi prioritas

- Morotai: Rp24,75 miliar
- Wakatobi: Rp113,1 miliar
- Tanjung Lesung: Rp80,6 miliar
- Tanjung Kelayang: Rp5 miliar
- Kep. Seribu, Bromo-Tenger-Semeru: Rp5,5 miliar



Perlu Integrasi Pembangunan

Pengembangan destinasi wisata unggulan nasional membutuhkan sinergi lintas sektoral guna memastikan pembangunan sarana dan prasarananya dapat direalisasikan secara efektif oleh kementerian/lembaga bersama dengan pemerintah daerah.

DEWI ANDRIANI
dewi.andriani@bisnis.com

S ejumlah kementerian bersama dengan pemerintah daerah terus menggenjut pengembangan destinasi prioritas dengan mengintegrasikan berbagai proyek pembangunan. Instansi yang memegang peran penting antara lain Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR), serta Kementerian Perhubungan. Kepala Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian PUPR Hadi Susahyono mengatakan, pengembangan infrastruktur pendukung di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) terus digencarkan mulai dari jaringan jalan dan jembatan, penataan kawasan agar lebih rapi dan nyaman, instalasi sumber air baku, hingga bedah rumah agar bisa dipakai *homestay* bagi para turis.

"Rencana induk pengembangannya (*masterplan*) terus dimatangkan untuk mempercepat realisasi pembangunan infrastruktur terkait KSPN," katanya. Dia menjelaskan, agar pembangunan tepat sasaran, pemerintah pusat meningkatkan koordinasi dengan pemerintah daerah sehingga terjadi integrasi pembangunan antara pusat dan daerah.

"Ada kebijakan dari Presiden bahwa pemimpin yang di depan itu pemerintah daerah, mereka yang memberikan usulan. Jadi, nanti dari bawah ke atas. Mereka butuh apa, nanti kami kaji. Kalau layak akan didukung walau tidak bisa semua," jelasnya.

Dia memaparkan, pengembangan infrastruktur KSPN akan dilakukan secara menyeluruh sehingga setiap kabupaten/kota bisa saling terhubung. Dengan aksesibilitas memadai, diharapkan bisa memudahkan wisatawan untuk mengunjungi berbagai lokasi di setiap daerahnya yang memiliki potensi wisata yang berbeda-beda. Dia menambahkan, untuk menghalalkan lebih banyak

devisa, pemerintah tidak hanya fokus pada peningkatan jumlah kunjungan melalui berbagai promosi pariwisata, tetapi juga mengupayakan agar wisatawan bisa memperpanjang waktu kunjungannya seiring dengan makin membaiknya berbagai fasilitas di setiap destinasi prioritas tersebut. Selain itu, perlu dibuat keunikan di masing-masing daerah sehingga wisatawan tertarik mengunjungi beberapa lokasi sekaligus. "Misalnya di Danau Toba, nanti akan dibuat daerah yang fokus untuk lokasi berkemah, ada yang khusus untuk area atraksi dan *ad hoc*, ada juga spot pemandangannya."

INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI

Tidak hanya infrastruktur jalan, transportasi juga menjadi perhatian khusus. Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi berkomitmen untuk terus memacu pengembangan infrastruktur dan sarana transportasi di seluruh KSPN.

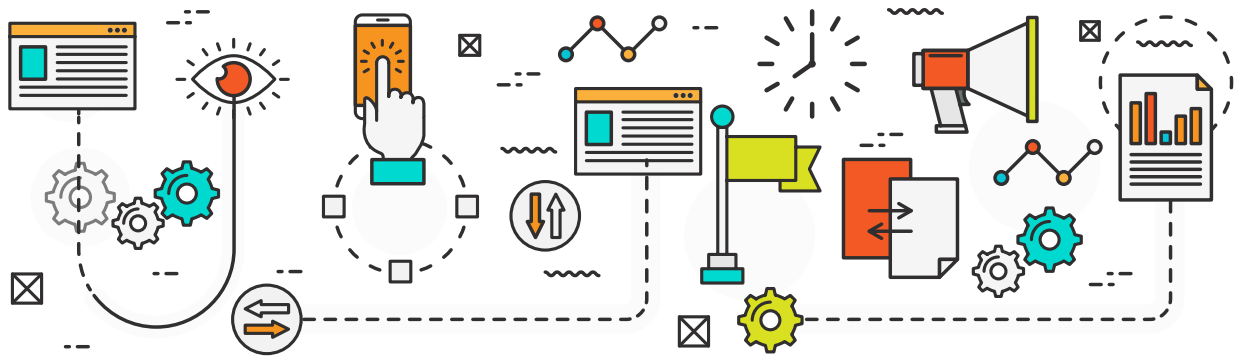
Pada 2020, Kemenhub mendapatkan anggaran tambahan senilai Rp441,5 miliar dari APBN untuk pengembangan infrastruktur dan aksesibilitas destinasi wisata prioritas dan superprioritas.

Tambahan anggaran tersebut dialokasikan untuk pengembangan infrastruktur transportasi di lima destinasi wisata superprioritas, yakni Danau Toba, Borobudur, Mandalika, Labuan Bajo, serta Likupang.

Selain itu, ada juga enam destinasi pariwisata prioritas yakni Morotai, Wakatobi, Tanjung Lesung, Tanjung Kelayang, Pulau Seribu, dan Bromo-Tenger-Semeru.

Secara keseluruhan, penambahan itu melalui Ditjen Perhubungan Darat sebesar Rp124,7 miliar menjadi Rp5,89 triliun, Ditjen Perhubungan Laut sebesar Rp98 miliar menjadi Rp10,95 triliun, Ditjen Perhubungan Udara senilai Rp218,8 miliar menjadi Rp8,30 triliun. **TI**





Teropong Media edisi 42 ini, akan mengulas berita Bisnis Indonesia, Minggu, 13 Oktober 2019 Indonesia yang berjudul “Perlu Integrasi Pembangunan”. Berikut ulasannya:

Keterpaduan Infrastruktur Sektor PUPR Untuk Mendukung Pengembangan Pariwisata Nasional

Dalam berita itu disebutkan bahwa pengembangan destinasi wisata unggulan nasional membutuhkan sinergi lintas sektoral guna memastikan pembangunan sarana dan prasarannya dapat direalisasikan.

Sejauh ini Kementerian PUPR terutama BPIW telah menjalin kerja sama dengan kementerian/ lembaga lain terkait pengembangan pariwisata seperti Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/ Badan Perencanaan Pembangunan Nasional, serta Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif.

Pemerintah saat ini memfokuskan pada Lima Destinasi Pariwisata Super Prioritas yakni Danau Toba, Borobudur, Mandalika, Labuan Bajo, dan Likupang. Kementerian PUPR juga telah membuat program pembangunan infrastruktur keterpaduan sektor PUPR yang akan direalisasikan pada pengembangan pariwisata nasional tersebut.

Total anggaran yang disiapkan Pemerintah untuk pengembangan Lima Destinasi Pariwisata Super Prioritas tersebut sebesar Rp 7,6 triliun. Jumlah tersebut naik sangat signifikan bila dibandingkan alokasi anggaran pada tahun ini yang hanya sebesar Rp 1,6 triliun.

BPIW pun telah melakukan kajian mengenai potensi peningkatan wisatawan ketika infrastruktur tersebut dibangun secara terpadu. Borobudur, misalnya, punya potensi untuk menarik wisatawan domestik sebanyak 18,8 juta orang pada 2045, dibandingkan saat ini yang hanya sekitar 4,8 juta orang.

Sedangkan wisatawan asing yang datang diperkirakan melonjak menjadi 5,5 juta orang dari sebelumnya hanya sekitar 397.000 orang. Sebelumnya, Presiden Joko Widodo (Jokowi) berharap, dukungan infrastruktur untuk lima KSPN super prioritas dapat selesai pada 2020.

Kementerian PUPR juga telah menggelar rapat koordinasi (rakor) dengan Kementerian Perhubungan, Kementerian BUMN, Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif dan Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) untuk membahas hal ini pada 26 Oktober lalu.

Disamping itu Kementerian PUPR juga telah memberi dukungan infrastruktur untuk 10 + 2 Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Prioritas yakni disebut “Bali Baru” yakni Danau Toba, Tanjung Kelayang, Kepulauan Seribu, Wakatobi, Morotai, Tanjung Lesung, Borobudur, Bromo-Tengger-Semeru, Mandalika, dan Labuan Bajo. Kemudian dua tambahan daerah yakni Mandeh dan Toraja.

Kementerian PUPR juga telah melakukan penanganan infrastruktur terpadu empat sektor untuk 10+2 KSPN prioritas tersebut, mulai dari sektor pengembangan konektivitas, sektor pengembangan infrastruktur permukiman, sektor pengelolaan sumber daya air serta penyediaan perumahan. Dukungan infrastruktur sektor PUPR tersebut diharapkan dapat membantu peningkatan jumlah wisatawan mancanegara. **(Hendra Djamal)**



Membangun Infrastruktur dengan Berimbang

Kementerian PUPR Terapkan Empat Strategi dalam Menyusun Perencanaan

Mayoritas penduduk di Indonesia tinggal di kawasan perkotaan. Pertumbuhan jumlah penduduk di perkotaan diprediksi akan terus berlanjut. Alhasil, kawasan perkotaan menjadi titik konsentrasi aktivitas penduduk, mulai dari sosial, budaya, dampak lingkungan, dan termasuk kegiatan ekonomi.



Dalam merespon fenomena pertumbuhan kawasan perkotaan, Kementerian PUPR menilai perlu inovasi dalam menangani perkembangan kawasan perkotaan dengan mengimbangi pembangunan di kawasan perdesaan.

Kepala BPIW Kementerian PUPR, Hadi Sucahyono mengakui, perkembangan kawasan perkotaan melaju dengan sangat cepat. Ke depan memang tidak boleh lagi memusatkan pembangunan hanya di wilayah perkotaan, namun juga perlu melakukan pembangunan di kawasan perdesaannya.

“Diperlukan keseimbangan dalam pembangunan infrastuktur. Sesuai gagasan BPIW Expo 2019 yang mengambil Perencanaan Pembangunan Infrastuktur dan Wilayah Berkelanjutan,” ujar Hadi di sela-sela ajang BPIW Expo 2019 di Jakarta, awal November lalu.

Pembangunan infrastruktur dan wilayah berkelanjutan perlu dimaknai sebagai keseimbangan antara pembangunan di kota dan desa. “Jangan sampai desa mengalahkan

kota. Sebaliknya, kota jangan mengalahkan desa, namun harus ada hubungan timbal balik yang positif antar keduanya secara bersama-sama,” terangnya.

Untuk itu pembangunan infrastruktur dan wilayah harus selalu dikaitkan dengan pembangunan wilayah sekitarnya. BPIW sebagai lembaga perencana pengembangan infrastruktur dan wilayah sektor PUPR menerapkan empat strategi dalam menyusun perencanaan pengembangan infrastruktur PUPR di Indonesia.

Strategi pertama adalah mengembangkan infrastruktur menuju pembangunan wilayah yang seimbang. Strategi kedua, mengembangkan infrastruktur dasar untuk mengatasi urbanisasi yang tinggi dan untuk meningkatkan kualitas hidup di daerah perkotaan dan pedesaan.

Kemudian, strategi ketiga adalah pemanfaatan dan pengembangan sumber daya untuk nilai tambah guna mencapai ketahanan air, kedaulatan pangan dan energi dalam

Pembangunan infrastruktur dan wilayah berkelanjutan perlu dimaknai sebagai keseimbangan antara pembangunan di kota dan desa

Dalam pengembangan Infrastruktur yang dilakukan BPIW juga mengakomodir perencanaan tata ruang nasional dan provinsi, serta agenda global seperti SDGs dan NUA.

rangka mendukung pertumbuhan ekonomi berkelanjutan. Adapun strategi keempat yakni meningkatkan konektivitas wilayah, darat dan laut untuk meningkatkan daya saing nasional.

Selain itu, Kementerian PUPR dalam melakukan pengembangan infrastruktur pada 2015-2019 menggunakan pendekatan yang berbasis kewilayahan atau Wilayah Pengembangan Strategis (WPS). Dalam WPS itu terdapat kawasan tematik yang pengembangannya didukung infrastruktur PUPR, seperti Kawasan Industri, Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN), Kawasan Metropolitan, Kawasan Perdesaan Prioritas Nasional (KPPN) dan lainnya.

Ia mencontohkan, kawasan Metropolitan yang didukung pengembangan infrastruktur PUPR adalah Metropolitan Mebidangro (Kota Medan-Kota Binjai-Kab Deli Serdang-Kab Karo). Dalam pengembangan Mebidangro, dilakukan juga

perencanaan pengembangan yang terpadu untuk kawasan tematik di dalam maupun sekitar Metropolitan Mebidangro, seperti pengembangan KSPN Danau Toba, Kawasan industri Sei Mangkei termasuk Kawasan industri Dumai.

Dalam pengembangan Infrastruktur yang dilakukan BPIW juga mengakomodir perencanaan tata ruang nasional dan provinsi, serta agenda global seperti *Sustainable Development Goals* (SDGs) dan *New Urban Agenda* (NUA).

Sektor-sektor yang tercakup dalam perencanaan pengembangan infrastruktur, terdiri dari pengembangan sumber daya air, pengembangan jalan dan jembatan, pembangunan permukiman dan perumahan. Kemudian juga ada perencanaan untuk area spesifik seperti di pariwisata, industri, kota pusaka dan lainnya.

BPIW dalam proses penyusunan perencanaan menggabungkan





Dukungan Kementerian PUPR dalam prasarana pemukiman kota

Sumber: Dok. BPIW

pendekatan *Top-down* dan *Bottom-up*. Selama proses penyusunan perencanaan, konsultasi publik dilakukan di banyak kota dengan mengundang pemerintah daerah, akademisi, lembaga pemerintah pusat dan lembaga swadaya masyarakat.

Akademisi Universitas Trisakti yang juga Ahli Perkotaan Nirwono Yoga menilai, perkembangan teknologi informasi dan komunikasi (TIK) saat ini merupakan potensi inovatif yang tinggi untuk membantu menyelesaikan berbagai tantangan perkotaan.

Menurutnya, kota harus dapat mengelola berbagai sumber daya secara efektif dan efisien dalam mengatasi berbagai tantangan, seperti menyediakan infrastruktur dan memberikan layanan kota yang dapat meningkatkan kualitas hidup warga.

“Pembangunan kota harus bertujuan meningkatkan perekonomian kerakyatan, menyejahterakan masyarakat, dan melestarikan lingkungan hidup secara berimbang,” tutur Nirwono. Kota berkelanjutan saat ini mensyaratkan infrastruktur yang berkelanjutan seperti perpaduan antara infrastruktur fisik dengan infrastruktur digital.

Senior Urban Development Specialist dari Bank Dunia (World Bank), Gayatri Singh menerangkan, pembangunan infrastruktur yang ideal memerlukan biaya yang tinggi. Untuk dapat mewujudkan pembangunan infrastruktur yang baik, pemerintah daerah yang mengelola kota/kabupaten di Indonesia perlu mencari sumber-sumber baru pendapatan asli daerah (PAD).

Dalam mencari sumber-sumber baru untuk PAD yang perlu diperhatikan adalah mengapa pemerintah kota tidak mengambil manfaat kenaikan harga lahan. “Apakah hal tersebut terkendala karena pola pikir bahwa pemerintah dan masyarakat kota yang tidak melihat lahan sebagai aset dan mekanisme finansial, atau apakah karena regulasi yang tidak memungkinkan pemerintah daerah untuk mengambil manfaat kenaikan harga lahan,” terangnya.

Selain itu, dia menyarankan agar pemerintah-pemerintah daerah untuk mulai berpikir secara holistik melalui perluasan cakupan pajak. “Tidak menaikkan besaran pajak, namun memperluas cakupan pajak,” katanya.

(Redaksi)

Pembangunan kota harus bertujuan meningkatkan perekonomian kerakyatan, menyejahterakan masyarakat, dan melestarikan lingkungan hidup secara berimbang



Prof. Tommy Firman PhD
Guru Besar ITB

BPIW Perlu Memahami Permasalahan Kota secara Spesifik

Kondisi kawasan perkotaan sekarang ini memang mengalami banyak tekanan, mulai dari perkembangan ekonomi global, kondisi lingkungan yang semakin parah, perubahan iklim dan banyak lainnya. Untuk itu agar dapat melakukan pengembangan kota yang berkelanjutan, kondisi itu perlu direspon dengan perencanaan yang baik agar suatu kota tidak mengalami kolep, sehingga tetap dapat bertahan.

Pada tahun 1970-an atau 1980-an, beragam tekanan terhadap kota itu tidak begitu terasa, namun sekarang ini sudah makin terasa.

Dalam menyiapkan perencanaan pengembangan suatu kota, saya yakin setiap kota memiliki permasalahan dan potensi yang spesifik. Untuk itu, untuk merencanakan pengembangan yang serius perlu adanya pemahaman dan penghayatan terhadap masalah yang dialami suatu kota secara spesifik. Itu bisa dikatakan masalah kota di Jabotabek berbeda dengan masalah di Papua.

Kemudian setelah diketahui secara jelas masalah yang dihadapi suatu kota, hal itu akan lebih mudah dalam melakukan perencanaan untuk menentukan infrastruktur seperti apa yang pas untuk dibangun dalam rangka menyelesaikan permasalahan suatu kota.

Saya rasa BPIW juga harus semakin jeli melihat potensi masalah dan peluang yang ada di suatu daerah. Apalagi kita hidup di negara *ring of fire*, sehingga potensi bencana itu memang rawan. Aspek kebencanaan perlu menjadi pertimbangan dalam membuat perencanaan pengembangan infrastruktur di suatu kota. Bencana itu memang macam-macam seperti ada gempa bumi, kebakaran hutan, dan banjir.

Saya kira BPIW harus semakin memperhatikan kondisi-kondisi kota dan kabupaten secara spesifik saat akan membuat perencanaan, infrastruktur itu harus memerhatikan potensi yang ada pada setiap daerah.

Disamping itu BPIW juga ke depan memang harus menjadi rujukan dari unit organisasi (unor) lain di lingkungan Kementerian PUPR. Agar harapan itu terwujud, saat membuat perencanaan BPIW harus melibatkan unor-unor.

Pemimpin pemerintah daerah saat ini memang dituntut dapat semakin kreatif untuk mencari sumber-sumber baru dalam rangka meningkatkan pendapatan asli daerah (PAD). Apalagi dalam meningkatkan kualitas apapun membutuhkan pembiayaan.

Salah satu sektor yang dapat dijadikan sumber PAD baru adalah kenaikan harga lahan, yang sayangnya belum dimanfaatkan secara baik. Pemerintah daerah juga perlu mempertimbangkan kebijakan *development charge* sebagai sumber PAD baru, di mana kalau misalnya investor membangun suatu pusat kegiatan ekonomi, baik pertokoan atau semacamnya.

Kemudian, pusat kegiatan itu memiliki dampak bagi masyarakat di sekitarnya seperti jalanan menjadi macet, maka ini yang harus dibebankan atau *di-charge* biayanya oleh pemerintah daerah kepada investor yang melakukan pembangunan pusat kegiatan tersebut. Biaya dari *development charge* ini dapat digunakan oleh pemerintah daerah untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan itu membutuhkan payung hukum.



Rubrik ini memuat rangkuman artikel ilmiah bidang pengembangan wilayah dan yang berkaitan. Artikel yang diulas dalam rubrik ini adalah yang telah terbit dalam jurnal ilmiah nasional/ internasional. Untuk mendapatkan artikel asli, pembaca dapat menghubungi redaksi.

Pendekatan Berorientasi Wilayah dalam Perencanaan Infrastruktur

Integrasi Perencanaan Jalan Raya di Belanda: Dari “Linier” Menuju Pendekatan “Berorientasi Wilayah”

Heeres, Niels

(University of Groningen, 2017)

Perencanaan jalan tol Belanda bertransformasi bertahap dari perencanaan tradisional yang berorientasi linier menuju pendekatan berorientasi wilayah. Perencanaan yang berorientasi wilayah --yang terlihat jelas dalam berbagai gradasi mulai dari lansekap, desain yang peka konteks, pendekatan berorientasi wilayah hingga pengembangan wilayah terintegrasi-- diharapkan dapat mensinergikan berbagai kebutuhan, permintaan, dan peluang kompleks di area sekitar infrastruktur jalan yang direncanakan. Artikel ini mengeksplorasi pergeseran dari perencanaan berorientasi linier ke perencanaan berorientasi wilayah.

Analisis yang dilakukan adalah analisis historis tentang perkembangan kebijakan infrastruktur jalan Belanda dan telah mengonsepan pendekatan berorientasi wilayah dalam perencanaan infrastruktur jalan. Selanjutnya, perkembangan yang diamati di Belanda ditempatkan dalam perspektif internasional, melalui tinjauan umum tentang perkembangan dan praktik di beberapa negara Barat



Jalan Tol di Belanda

Sumber: turnpikeinfo.com.jpg

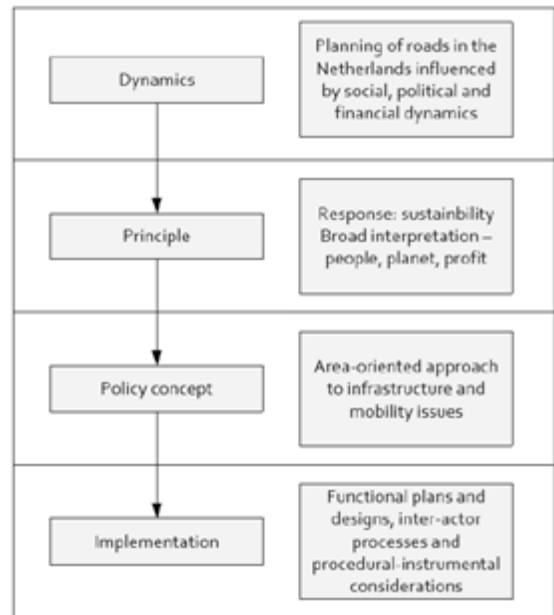
A. Pendahuluan

Secara tradisional, perencanaan dan realisasi infrastruktur jalan dan perencanaan tata ruang telah menjadi dunia yang terpisah di Belanda. Selama 60 tahun terakhir, praktik perencanaan otonom (atau sektoral) khusus untuk infrastruktur jalan telah muncul, dengan fokus sempit pada jalan, dan akibatnya sangat 'berorientasi linear'. Ini termasuk undang-undang khusus, kerangka kerja kebijakan sektoral, mekanisme pendanaannya sendiri dan badan perencanaan khusus.

Tujuan pertama penulis adalah untuk mengeksplorasi dan membuat konsep transisi dari pendekatan berorientasi linier menuju pendekatan berorientasi wilayah dalam perencanaan jalan tol Belanda. Kedua, penulis juga menganalisis apakah perkembangan yang sebanding dapat diikuti negara lain.

B. Dasar Pemikiran untuk Perencanaan Infrastruktur Jalan Terpadu

Dasar pendekatan kewilayahan ini muncul karena perencanaan model tradisional tidak lagi mampu menjawab kebutuhan dinamika kontemporer dan meningkatnya kompleksitas dalam arena perencanaan, dan juga tren yang saling terkait dalam masyarakat, politik dan sistem keuangan-ekonomi, misalnya: meningkatnya kesadaran lingkungan, perubahan strategi peran pemerintah pusat dan daerah, munculnya komunitas masyarakat yang sadar akan teknologi informasi, adanya krisis ekonomi, serta munculnya kelangkaan ruang.



Gambar: Konsep perencanaan berorientasi wilayah sebagai turunan dari prinsip-prinsip keberlanjutan, sebagai respons terhadap dinamika sosial, politik dan keuangan

Pendekatan kewilayahan selalu diikuti dengan konsep "berkelanjutan". Pada *paper* ini penulis menggunakan istilah berkelanjutan yang digunakan pada Laporan PBB 'Our Common Future' (WCED, 1987), salah satu kontribusi pertama untuk mendefinisikan keberlanjutan secara memadai bahwa Pembangunan berkelanjutan adalah: "Pembangunan yang memenuhi kebutuhan saat ini tanpa mengorbankan kemampuan generasi mendatang untuk memenuhi kebutuhan mereka sendiri".

Implementasi praktis dari konsep berorientasi wilayah memiliki dua dimensi utama: (1) rencana dan desain spasial-fungsional dan (2) organisasi kelembagaan terkait yang menyediakan struktur untuk kolaborasi antar aktor dan yang harus memastikan bahwa kendala mengenai waktu dan uang adalah hal yang realistis.

C. Analisis Historis Integrasi Kebijakan dalam Perencanaan Jalan Raya di Belanda

Integrasi kebijakan di Belanda memberikan peluang untuk mengatasi kompleksitas dalam perencanaan infrastruktur yang muncul dari dinamika sosial dan politik. Terdapat dua jenis integrasi dalam sistem perencanaan infrastruktur yaitu integrasi internal dan eksternal.

Integrasi internal adalah proses konvergensi pembuatan kebijakan dan perencanaan untuk beberapa komponen dalam sektor kebijakan lalu lintas dan transportasi. Sedangkan integrasi eksternal adalah proses integrasi antara infrastruktur jalan dan sektor kebijakan spasial.

Namun, sebelumnya akan digambarkan perjalanan historis kemunculan sektor perencanaan infrastruktur jalan di Belanda.

1. Perkembangan Awal

Paruh kedua abad ke-20 adalah periode pertumbuhan mobilitas skala besar di negara-negara Barat. Saat itu masyarakat barat terbilang makmur secara ekonomi sehingga jumlah kepemilikan kendaraan mobil meningkat pesat. Untuk mengakomodir perubahan perilaku mobilitas ini, investasi besar-besaran dilakukan secara sistematis sejak 1960-an dan seterusnya untuk menyediakan jaringan infrastruktur jalan yang memadai.

Pertumbuhan jaringan jalan raya nasional meningkat dari 333 km pada 1960 menjadi 1540 km pada 1975. Setelah tahun 1975, mobilitas pribadi Belanda terus bertambah antara tahun 1970 dan 2000 jumlah kilometer yang ditempuh telah mencapai dua kali lipat. Untuk periode hingga 2040, kelanjutan dari pertumbuhan mobil ini tetap diharapkan lebih rendah karena faktor perkembangan demografis.

2. Integrasi Internal

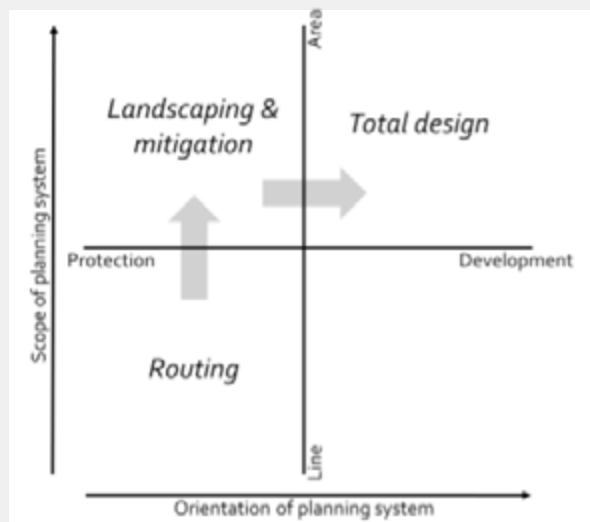
Dukungan publik untuk perencanaan infrastruktur jalan berorientasi linier terus menurun. Menjadi jelas bahwa cara mengakomodir peningkatan kebutuhan

mobilitas pribadi di Belanda tidak hanya dapat dicapai dengan penyediaan infrastruktur jalan tambahan. Salah satu contoh integrasi internal yang dilakukan adalah pembentukan infrastruktur jangka panjang yang komprehensif dan program transportasi untuk jalan, kereta api dan transportasi air. Sejak akhir 1990-an, kebijakan infrastruktur dilakukan dengan kerjasama dengan pemerintah daerah sehingga koordinasi tingkat kelembagaan dapat tercipta.

3. Integrasi Eksternal

Belanda telah terbiasa melakukan koordinasi lintas sektoral sejak tahun 1990-an. Sektor kebijakan spasial semakin menyatu dengan pendekatan terpadu yang ditetapkan dalam perencanaan lingkungan, perencanaan air, perencanaan alam, perencanaan pedesaan dan perencanaan kota.

Namun, sampai saat ini transportasi dan perencanaan lalu lintas masih menjadi sektor kebijakan tersendiri, sebagian besar terpisah dari sektor perencanaan tata ruang. Hal ini terutama disebabkan oleh tidak adanya kebutuhan finansial untuk integrasi, dengan sektor ini memiliki sumber pendanaan sendiri.



Gambar: Tren perencanaan infrastruktur berorientasi wilayah

Pengaturan Rute. Pengaturan rute dilakukan karena meningkatnya perhatian sosial politik terhadap masalah lingkungan, sehingga muncul kebutuhan untuk meminimalkan dampak lingkungan yang merugikan dari infrastruktur jalan.

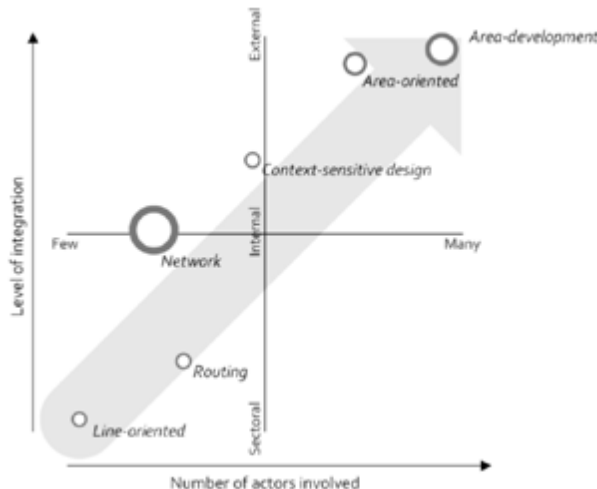
Pengaturan Lanskap dan Mitigasi . Meskipun pengaturan rute telah dilakukan, jalan akan selalu melintasi suatu wilayah. sehingga

tidak bisa dipungkiri akan ada konflik antara pengembangan infrastruktur, kualitas hidup warga sekitar, dan kualitas lingkungan dan ruang. Oleh karena itu, untuk meminimalkan dampak buruk, perencanaan infrastruktur jalan harus ditangani lebih hati-hati. Misalnya di daerah pedesaan, langkah-langkah berorientasi pada perlindungan terhadap kerusakan ekosistem dan lanskap.

Desain total. Infrastruktur jalan harus disesuaikan dengan lingkungannya dan sebaliknya. Oleh karena itu, pemikiran harus dari elemen infrastruktur ke wilayah (dalam ke luar), dan dari daerah menuju elemen infrastruktur (luar dalam). Untuk mencapai hal ini, berbagai lembaga pemerintah dengan kepentingan spasial bertujuan untuk memunculkan visi bersama yang terintegrasi tentang kemakmuran, ekonomi, ruang dan mobilitas, untuk berfungsi sebagai kerangka kerja perencanaan nasional.

D. Konsep integrasi dalam perencanaan infrastruktur di Belanda

1. Perencanaan lini menuju perencanaan berorientasi area: Penyusunan Konsep



Gambar di atas memvisualisasikan pengembangan konseptual dari perencanaan berorientasi garis ke arah pendekatan wilayah yang semakin terintegrasi.

Langkah awal dalam pengembangan menuju perencanaan berorientasi wilayah adalah integrasi internal, di mana “jalan baru” dipandang sebagai bagian dari jaringan transportasi yang lebih luas, termasuk jalan lain dan moda transportasi lainnya. Konsep ini mengakibatkan pelibatan banyak pihak yang berbeda. Perencanaan berorientasi wilayah mengintegrasikan tujuan transportasi dengan pengembangan lebih lanjut dalam suatu wilayah

yang spesifik. Keterlibatan yang lebih luas dari berbagai pihak diharapkan membantu proses perencanaan lebih terintegrasi dan efektif.

2. Perkembangan Desain Spasial-Fungsional dan Kelembagaan

Dalam Perspektif fungsional-spasial, hal yang cukup menjadi perhatian adalah kualitas spasial sebagai kriteria evaluasi penting dalam kebijakan spasial Belanda. Kualitas spasial yang merupakan bagian dari komponen keberlanjutan (*sustainability*) ditafsirkan sebagai sinergi pada aspek ekonomi, lingkungan, dan sosial/ budaya.

Aspek ekonomi mencakup perubahan dalam jumlah perusahaan, naik turunnya harga tanah dan dampak pada mobilitas atau aksesibilitas. Aspek lingkungan mencakup masalah-masalah seperti perubahan pasokan alam yang berharga dan jumlah transisi oleh jalan raya yang menyebabkan fragmentasi daerah. Aspek sosial terkait dengan perubahan dalam distribusi pendapatan suatu daerah, tetapi juga ada hubungannya dengan perubahan jumlah fasilitas rekreasi. Di atas segalanya, kualitas spasial ditentukan oleh sinergi antara semua faktor ini.

Dapat dihipotesiskan bahwa perencanaan berbasis wilayah yang inklusif mengarah pada perencanaan linier dengan kualitas spasial yang tinggi, karena perencanaan berbasis wilayah bertujuan untuk memasukkan berbagai kepentingan. Namun, banyak juga yang akan berhadapan dengan kasus yang spesifik. Dalam situasi perencanaan yang tidak kompleks, misalnya, perencanaan linier biasa mungkin sudah cukup.

E. Perspektif Internasional tentang Perencanaan Infrastruktur Jalan Terpadu

Pada bagian ini ada beberapa hal yang dibahas. Penjelasannya sebagai berikut.

1. Tingkat Perencanaan Strategis

Integrasi antara perencanaan ruang dan perencanaan infrastruktur bukan hal yang asing bagi Belanda. Ini juga dapat dilihat di negara-negara barat lainnya. Di Amerika Serikat misalnya, kemitraan dengan masyarakat didirikan untuk mensinergikan pembangunan perumahan, transportasi, dan kebijakan lingkungan. Tujuan praktis dari kemitraan ini adalah perumahan yang terjangkau, lebih banyak pilihan transportasi, dan biaya transportasi yang lebih rendah. Contoh lain kami ambil dari Selandia Baru. Badan Transportasi Selandia Baru (NZTA) mempromosikan strategi



Gerbang Jalan Tol di Belanda

Sumber: www.flickr.com/photos/jag9889.jpg

perencanaan terpadu dan bertujuan untuk menyatukan perencanaan penggunaan lahan, perencanaan transportasi, dan investasi transportasi.

Tujuannya adalah untuk memberikan “*sistem transportasi yang terjangkau yang mendukung pertumbuhan ekonomi, komunitas yang aman dan bersemangat, serta lingkungan yang sehat, sekarang dan di masa depan*”.

Strategi ini diharapkan dapat meningkatkan efisiensi transportasi, meningkatkan kualitas hidup melalui pengelolaan dampak sosial dan lingkungan yang lebih baik, dan akhirnya untuk menghasilkan lapangan kerja dan kesejahteraan publik.

Integrasi antara perencanaan ruang dan perencanaan infrastruktur memerlukan tata kelola pemerintahan yang baik pula. Aspek penting dari pola tata kelola ini adalah penekanan pada keterbukaan dan transparansi, keterlibatan pemangku kepentingan yang luas dan pembangunan konsensus dalam pengembangan dan penyampaian kebijakan.

2. Tingkat Perencanaan Taktis dan Operasional

Memasuki level operasional, fokus utama yang banyak dikembangkan di luar negeri

adalah pendekatan yang sensitif konteks. Di Amerika, kebijakan ini telah dikembangkan oleh departemen transportasi di beberapa negara untuk membangun proses perencanaan infrastruktur dengan desain berkualitas tinggi, dan menggabungkan kapasitas dan keselamatan dengan kebutuhan manusia dan lingkungan.

Situasi yang sebanding dapat diamati di Denmark, di mana direktorat jalan nasional setempat mengembangkan ‘*Strategi untuk jalan yang indah*’. Mereka mengambil pendekatan arsitektur untuk perencanaan infrastruktur jalan. Kebijakan ini dimaksudkan untuk menangani kombinasi faktor-faktor yang mempengaruhi perencanaan infrastruktur jalan, termasuk estetika, keselamatan, perencanaan, ekologi, sejarah dan teknik.

Di AS dan Inggris kebijakan infrastruktur jalan semakin berfokus pada koherensi jaringan transportasi. Beberapa undang-undang di sana mengarah pada pengakuan akan pentingnya solusi multimoda. Strategi terkait penggunaan lahan di AS, Kanada, Australia, dan Jepang, adalah *Transit Oriented Development* (TOD), yang dapat dipahami sebagai integrasi infrastruktur angkutan umum dan pengembangan spasial. Reformasi sistem perencanaan Inggris juga



Jalan Tol di Belanda

Sumber: newmobility.news

menerapkan keterkaitan antara kebijakan infrastruktur jalan dan sistem perencanaan tata ruang. Penekanannya adalah pada langkah-langkah internal sektor yang bertujuan untuk meningkatkan aksesibilitas melalui solusi multimodal, termasuk mendorong transportasi umum, bersepeda, dan berjalan kaki.

F. Diskusi dan Tema untuk Penelitian Lebih Lanjut

Penulis menyimpulkan bahwa pergeseran dari perencanaan berorientasi linier ke wilayah memang dapat diamati di Belanda. Perkembangan di Belanda adalah bagian dari tren internasional yang lebih luas, semuanya terkait erat dengan tujuan strategis bersama untuk mempromosikan pembangunan berkelanjutan.

Namun, karena implementasi praktis sangat tergantung pada konteks sosial, politik dan kelembagaan dari masing-masing kasus, maka tentu hal ini menimbulkan perbedaan pandangan tentang integrasi infrastruktur jalan dan tata ruang.

Tantangan utama bagi para perencana adalah menemukan kombinasi yang tepat dari pembangunan infrastruktur dan spasial

yang meningkatkan kualitas spasial. Hal ini membutuhkan wawasan yang mendalam mengenai konteks di wilayah masing-masing, seperti perumahan, bisnis, rekreasi, air, dan alam.

Selain itu, keberhasilan pendekatan berorientasi wilayah akan sangat tergantung pada tata kelola organisasi. Keterlibatan banyak pihak tentu akan meningkatkan konflik dan ketegangan. Oleh karena itu, sangat diperlukan koalisi yang baik dan fleksibel dengan para aktor dari berbagai sektor fungsional dan dari berbagai tingkat pemerintah. Dan semua pihak harus memiliki tujuan untuk fokus pada arah pembangunan yang saling berbagi.

Disarikan oleh: **Mutri Batul Aini**



Judul Buku :
**Membangun Kota Berketahanan Bencana
 Urban Development 2019**
 Penulis :
**Tim Badan Pengembangan Infrastruktur
 Wilayah**
 Penerbit :
Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah
 Tahun Terbit : 2019
 Jumlah Halaman: 284 halaman

Membangun Kota Berketahanan Bencana

Buku ini adalah terbitan lanjutan dari buku *State of Indonesian Cities* (SOIC) yang terbit tahun 2017. Buku sebelumnya yang bertema Transformasi Menuju Kota Layak Huni lebih fokus membahas mengenai kondisi karakter sosial dan budaya penduduk perkotaan. Sedangkan SOIC 2019 menampilkan kondisi terkini perkembangan perkotaan Indonesia, termasuk mengungkapkan kekhasan geografis dan keragaman budaya masyarakat yang turut berperan dalam proses pengkotaan Indonesia. SOIC 2019 juga mengulas mengenai kondisi lingkungan dan kebencanaan terkini yang terjadi di Indonesia.

Buku ini disusun sebagai salah satu upaya untuk memberikan gambaran kondisi kota-kota di Indonesia yang nantinya dapat digunakan dalam berbagai forum internasional. Terlebih lagi mengingat komitmen global terhadap isu perkotaan semakin bertambah, termasuk diantaranya adalah *Sustainable Development Goals (SDGs) 2030*, khususnya pada tujuan poin 11 (*Sustainable City and Community*), *New Urban Agenda 2036*, dan *Paris Agreement 2020* tentang Kesepakatan Perubahan Iklim. Buku ini diharapkan dapat dijadikan salah satu rujukan untuk merumuskan kebijakan dan strategi pembangunan nasional dalam rangka pencapaian komitmen tersebut.

Penyusunan buku ini dilakukan dengan melakukan kompilasi data primer, data sekunder, dan berbagai informasi yang disampaikan oleh para narasumber pada saat diskusi. Penulisan materi buku dilakukan secara elaborative dengan pendekatan lintas disiplin dari aspek geografis, sosial budaya, lingkungan, ekonomi, infrastruktur hingga tata kelola perkotaan.

The State of Indonesian Cities 2019 nasional dalam rangka pencapaian komitmen tersebut. Buku ini terdiri dari 6 bab. Bab pertama **"Mengoptimalkan Potensi Penduduk Kota"** membahas fakta-fakta terkait fenomena urbanisasi serta upaya yang telah dilakukan oleh kota-kota di Indonesia dalam memanfaatkan laju urbanisasi yang cepat dan tinggi. Bab kedua **"Menyiapkan Masyarakat Kota yang Berketahanan Bencana"** menekankan pada upaya meningkatkan layanan kota yang ramah terhadap kelompok rentan, mengurangi angka kemiskinan serta studi kasus kondisi sosial masyarakat yang tahan terhadap bencana. Bab ketiga **"Meningkatkan Kemampuan Ekonomi Kota"** membahas mengenai pentingnya menjaga ketahanan ekonomi kota untuk mengantisipasi dampak globalisasi.

Bab keempat **"Mewujudkan Kota Berwawasan Lingkungan dan Berketahanan"** menjelaskan perubahan lingkungan perkotaan yang terjadi karena pengaruh kegiatan internal dan eksternal dari perubahan lingkungan global. Bab kelima **"Mengintegrasikan Pembangunan Infrastruktur Perkotaan"** membahas mengenai integrasi pembangunan infrastruktur perkotaan yang menekankan pada integrasi pembangunan infrastruktur sebagai elemen kunci dalam pembangunan perkotaan. Bab keenam **"Membangun Tata Kelola Perkotaan yang Efektif dan Inklusif"** selain membahas tata kelola pemerintahan, juga membahas mengenai upaya pengembangan alternatif pembiayaan perkotaan dan mengukur layanan perkotaan sehingga memenuhi standar minimum pelayanan perkotaan. (Mutri Batul Aini)

“Penyusunan buku ini dilakukan dengan melakukan kompilasi data primer, data sekunder, dan berbagai informasi yang disampaikan oleh para narasumber pada saat diskusi.”

Fenomena “*Backwash Effect*” dalam Pengembangan Infrastruktur Wilayah



Disampaikan oleh:

Aji Noor Muhammad, ST, MT

*Kepala Sub Bidang Kota Besar dan Kota Baru II
Pusat Pengembangan Kawasan Perkotaan
BPIW, Kementerian PUPR*

Urbanisasi menjadi fenomena global karena seluruh negara sekarang ini sedang menghadapi urbanisasi. Asia, menjadi wilayah yang mengalami tingkat urbanisasi paling tinggi dan dihuni oleh 53 persen populasi dunia yang tinggal di perkotaan (*World Cities Report*, 2018).

Kondisi tidak kalah berbeda dengan kota-kota di Indonesia yaitu 55 persen penduduk Indonesia tinggal di kawasan perkotaan pada tahun 2018 (*United Nations Department of Economic and Social Affairs*, 2018) dan diperkirakan akan meningkat hingga lebih dari 70 persen dari jumlah penduduk atau setara dengan 220 juta penduduk Indonesia yang akan tinggal di kawasan perkotaan (Roberts, Frederico, & Tiwari, 2019).

Keberadaan kota-kota besar di Indonesia sebagian besar berada di Pulau Jawa, Bali, dan Sumatera, namun hanya sedikit kawasan perkotaan yang berada di Pulau Kalimantan, Sulawesi, Papua dan pulau lainnya. Dengan keberadaan kegiatan perekonomian terkonsentrasi di KBI, Pada triwulan II tahun 2019 Pulau Jawa sendiri menyumbang 59,11 persen PDB, sementara luar Jawa 40,89 persen PDB (Badan Pusat Statistik, 2019).

Berkaitan dengan ketimpangan kondisi perekonomian, telah banyak strategi dan pembangunan oleh Pemerintah untuk mendorong pengembangan wilayah dan kegiatan perekonomian melalui pembangunan infrastruktur PUPR di segala penjuru negeri. Untuk

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

mewujudkan pembangunan infrastruktur tersebut harus direncanakan secara matang dan sinergi antar sektor sehingga pembangunan infrastruktur akan lebih terarah dan memberikan manfaat maksimal.

Perencanaan kota dan wilayah yang matang menjadi pondasi untuk menciptakan kawasan perkotaan yang lebih baik (Shiddique & Hargrave, 2019). Beberapa studi dan kajian dalam perencanaan pembangunan infrastruktur agar lebih terarah dan efisien baru-baru ini ditampilkan dalam kegiatan BPIW Expo yang diselenggarakan pada bulan November 2019 di Gedung Auditorium Kementerian PUPR.

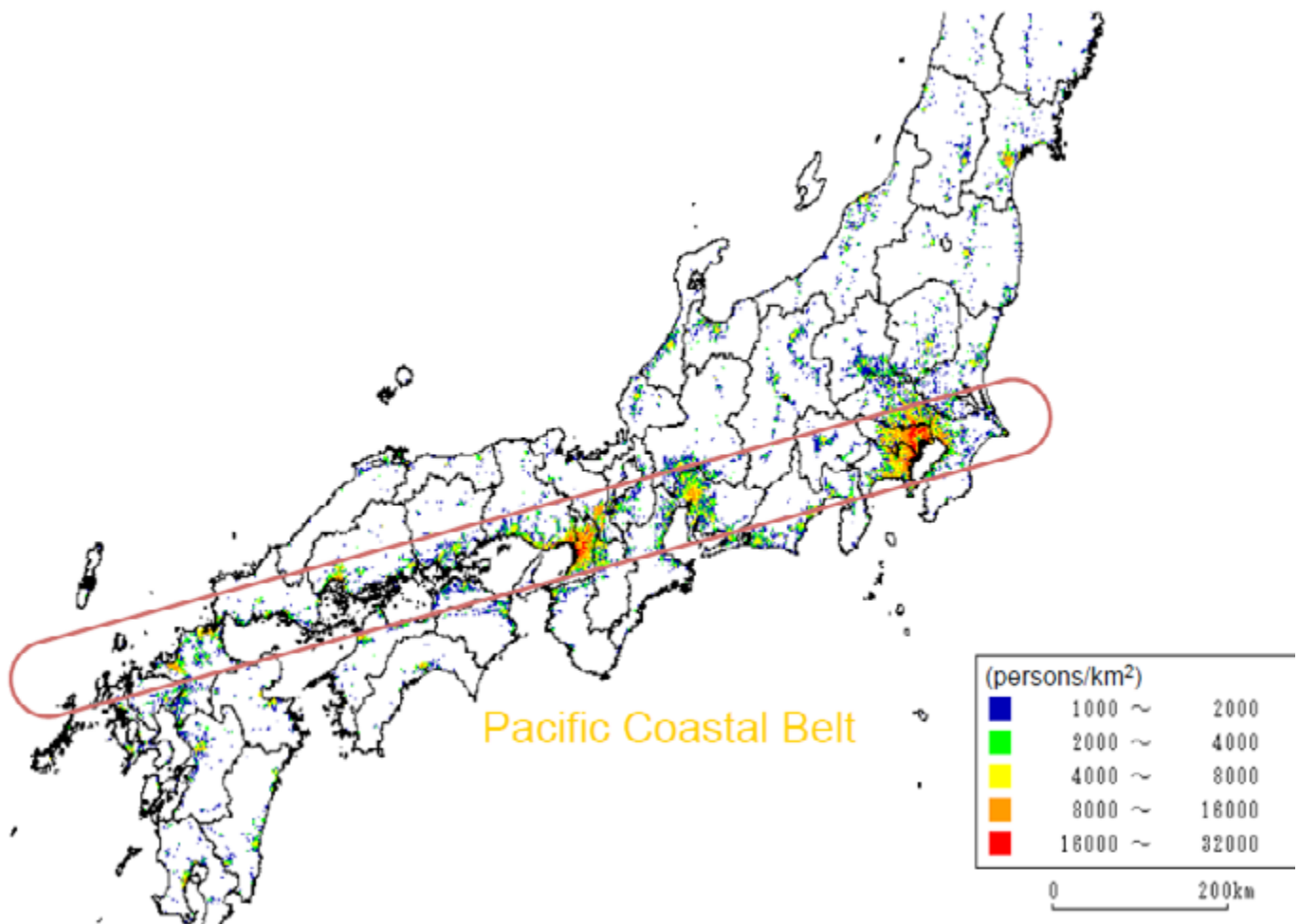
Sejalan dengan upaya pengembangan kawasan melalui pembangunan infrastruktur, saat ini negara-negara di dunia juga serius untuk mengatasi berbagai permasalahan akibat perkembangan kota serta derasnya arus urbanisasi. Hal tersebut dituangkan dalam salah satu tujuan dalam Tujuan Pembangunan Berkelanjutan (TPB)/ *Sustainable Development Goals* (SDGs) tujuan ke-Sebelas yaitu Kota dan Permukiman yang Berkelanjutan (Bappenas, 2017).

Namun yang menjadi pertanyaan besar sekarang adalah, apakah urbanisasi benar-benar dapat

memberikan dampak positif bagi perkembangan suatu Negara? Apakah dengan memperkuat konektivitas antara urban dan rural akan memberikan efek pemerataan pembangunan atau justru mempermudah SDM di kawasan rural untuk bermigrasi ke kota dan menambah laju urbanisasi?.

Sebagai contoh kasus, Negara Jepang pasca masa Perang Dunia II memfokuskan pembangunan infrastruktur untuk rekonstruksi pasca perang, pengendalian bencana alam, peningkatan produksi pangan, pengembangan tenaga listrik. Konsentrasi pengembangan wilayah difokuskan pada pengembangan kota-kota yang menghadap samudra atlantik dan disebut sebagai "*Pacific Coastal Belt*".¹ utama yang menjadi pusatnya (Growth Pole, F. P 1950) adalah Kota Tokyo, Nagoya, dan Osaka. kebijakan tersebut diberlakukan, maka pembangunan konektivitas dalam koridor tersebut menjadi prioritas seperti misalnya pembangunan infrastruktur jalan tol (*speed way*) dan kereta termasuk perencanaan kereta cepat.

Melalui strategi tersebut, pertumbuhan perenomian Jepang berkembang secara pesat dalam beberapa dekade selanjutnya. Dengan pemusatan kegiatan



Strategi pengembangan infrastruktur wilayah Indonesia ke depan, perlu juga mencermati dari fenomena yang dialami Jepang di saat pertumbuhan ekonomi sedang berkembang saat itu.

ekonomi dan pembangunan konektivitas dalam suatu koridor kawasan pengembangan prioritas membuat mudahnya mobilisasi manusia, barang dan informasi. Sehingga dalam kurun waktu 25 tahun termasuk dalam negara dengan kekuatan ekonomi terkuat di dunia bersama dengan Negara Amerika, Inggris, Jerman, dan Perancis.

Namun alih-alih membangun konektivitas untuk meratakan pengembangan ekonomi di kawasan pedesaan justru terjadi fenomena perpindahan penduduk besar-besaran dari kawasan sub-urban ke kawasan urban terutama penduduk usia produktif (usia 15-60 tahun) yang tertarik untuk bermigrasi ke kota besar dengan alasan ekonomi. Sehingga pertumbuhan penduduk di kota menjadi semakin pesat sedangkan penduduk di kawasan sekitarnya menjadi berkurang drastis.

Secara agregat penduduk Jepang mengalami peningkatan penduduk secara pesat hingga mencapai puncak pada tahun 2015. Namun selama kurun waktu tersebut, laju peningkatan jumlah penduduk terbesar terjadi di kawasan metropolitan yaitu di Tokyo, Nagoya, dan Osaka. Pada sekitar tahun 2000, penduduk di luar kawasan metropolitan mulai mengalami penurunan jumlah penduduk sehingga laju urbanisasi mulai berkurang. Namun mulai tahun 2015, secara agregat Jepang pertama kali

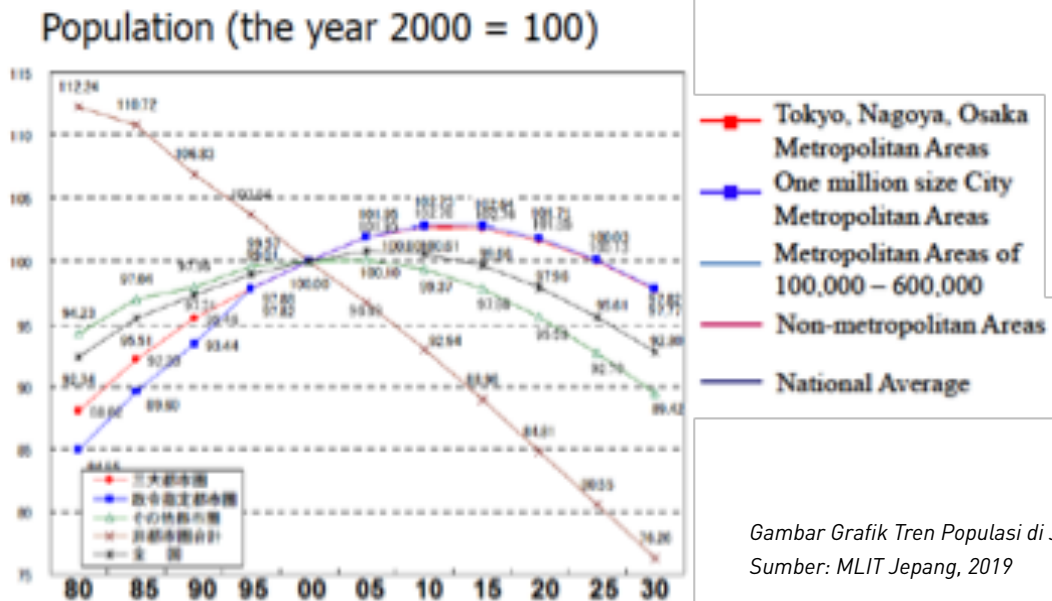
memiliki laju penduduk minus. Artinya penduduk Jepang mulai berkurang, dan diproyeksikan akan terus berkurang dalam waktu mendatang dengan skenario BAU.

Menilik strategi pengembangan wilayah dilakukan oleh Jepang adalah strategi pusat pertumbuhan (*growth pole*) diharapkan dapat memberikan efek lanjutan (*trickle down effect*) dan efek penyebaran (*spread effect*) pada wilayah hinterlandnya dan pedesaan melalui mekanisme hirarki perkotaan secara horizontal.

Namun yang terjadi justru pusat pertumbuhan menarik sumber daya wilayah hinterland ke wilayah urban (*backwash effect*). Akibatnya, pusat pertumbuhan semakin berkembang pesat namun wilayah hinterland menjadi terbelakang dan tidak berkembang sehingga terjadi kesenjangan wilayah.

Terkait dengan strategi pengembangan infrastruktur wilayah Indonesia ke depan, perlu juga mencermati dari fenomena yang dialami Jepang di saat pertumbuhan ekonomi sedang berkembang saat itu.

Dari fenomena tersebut di atas, perlu strategi pengembangan infrastruktur wilayah yang tepat sehingga di masa mendatang mengalami fenomena *backwash effect* yang dialami oleh Negara Jepang saat ini. Apabila dicermati,



Gambar Grafik Tren Populasi di Jepang
Sumber: MLIT Jepang, 2019

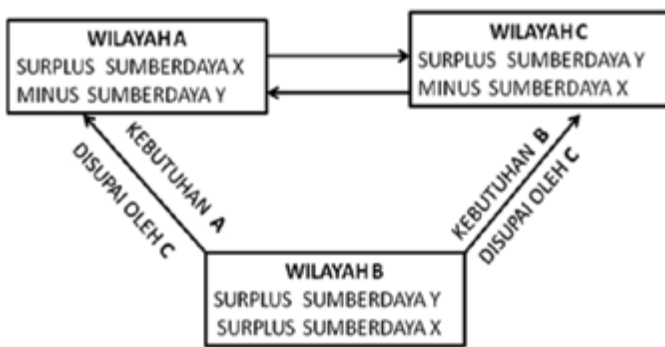


Dukungan Kementerian PUPR dalam prasarana pemukiman kota

Sumber: Dok. BPIW

kawasan perkotaan maupun kawasan pedesaan memiliki peran yang sama-sama penting dan saling terkait satu sama lain dalam pengembangan wilayah. Keterkaitan ini antara lain berupa realita bahwa penduduk desa merupakan konsumen barang dan jasa kota. Sementara itu, penduduk kota juga merupakan konsumen barang dan jasa hasil produksi desa (Lo Salih dan Douglas, 1981).

market center, fasilitas serta barang jasa yang ada di kota. Sejalan dengan arahan kebijakan Pemerintah dalam RPJMN 2015-2019 diamanatkan untuk pengembangan Kawasan Pedesaan Prioritas Nasional (KPPN) untuk memperkuat potensi penggerak ekonomi di beberapa kawasan pedesaan sehingga dapat memperkuat posisi desa dalam satu kesatuan sistem pengembangan wilayah.



Gambar. Hubungan antar wilayah peran terhadap masing-masing wilayah di sekitarnya

Sumber: Analisis, 2019

Sebagai ilustrasi, kota memiliki peran sebagai *market center* (pusat pemasaran) hasil pertanian desa dan pendistribusian hasil pertanian ke wilayah lain.

Kota dapat tumbuh dengan adanya peningkatan pasokan hasil pertanian dan konsumsi dari desa dan desa dapat tumbuh dengan adanya dukungan

Menurut Douglas (1998), keberhasilan strategi keterkaitan desa kota dipengaruhi lima aliran (*flows*) antara desa dan kota yaitu manusia, produksi, komoditas, pendapatan, dan informasi. Dalam proses aliran ini dipengaruhi oleh tiga hal yaitu struktur desa, fungsi dan peran kota serta intervensi kebijakan.

Strategi keterkaitan desa kota dalam pengembangan wilayah dapat berhasil jika masing-masing desa dan kota memainkan peran dan fungsinya secara optimal dan dalamnya terdapat aliran yang lancar antara desa dan kota dengan didukung adanya intervensi kebijakan yang kuat.

Menurut Douglas (1998), keberhasilan strategi keterkaitan desa kota dipengaruhi lima aliran (*flows*) antara desa dan kota yaitu manusia, produksi, komoditas, pendapatan, dan informasi.

Menelusuri Wisata Air di Pulau Bali

Untuk edisi jalan-jalan buletin sinergi edisi 42 kali ini, Tim Buletin Sinergi mengunjungi beberapa destinasi wisata air dan juga proyek pembangunan infrastruktur khususnya di Bali dan Nusa Penida. Beberapa diantaranya kami meninjau pembangunan Waduk Muara Nusa Dua, Bendungan Titab Ularan, dan Juga Kristal Bay di Nusa Penida. Berikut penjelasan dari berbagai destinasi yang berhasil dikunjungi antara lain:

1. Waduk Muara Nusa Dua

Waduk Muara Nusa Dua berada diantara Kota Denpasar (di bagian timur) dan Kabupaten Badung (di bagian barat). Saat ini Waduk Muara Nusa Dua ini sedang dilakukan Rehabilitasi Peningkatan dan Penataan Kawasan Wisata. Waduk seluas 35 hektar. Muara Nusa Dua merupakan waduk pertama di Indonesia yang dibangun di dekat muara sungai yang telah mencapai pembangunan revitalisasi sebesar 98 persen.

Waduk tersebut memiliki peran penting dalam memasok air baku untuk kawasan wisata di Kuta, Benoa, Nusa Dua dan sekitar Bandara Ngurah Rai. Tidak hanya sebagai pemasok air baku saja, Waduk ini juga digunakan sebagai pengendalia banjir. Waduk tersebut nantinya akan menjadi obyek wisata air baru di kawasan Bali Selatan. Setelah rehabilitasi waduk selesai



Crystal Bay

Sumber: Istimewa



akan menambah pasokan air baku PDAM dari 300 liter per detik menjadi 500 liter per detik.

2. Bendungan Titab Ularan

Bendungan Titab terletak di desa Titab, Kecamatan Busungbiu, Kabupaten Buleleng. Lokasi bendungan itu berada di antara perbatasan Desa Ularan dengan Desa Ringdikit serta berdekatan dengan Desa Lokapaksa, Kecamatan Seririt. Bendungan ini mengairi irigasi Saba Puluran atau sawah seluas 17.498,2 hektar. Tukad Saba merupakan salah satu potensi Sumber Daya Air di Bali Utara yang dapat dikembangkan untuk memenuhi kebutuhan air yang semakin meningkat seiring dengan pertumbuhan penduduk dan aktivitasnya. Hulu Tukas Saba terletak di Kabupaten Tabanan dan hilirnya terletak di Kecamatan Seririt, Kabupten Buleleng yang merupakan tempat kegiatan ekonomi.

Pada bagian hilir sungai sering terjadi banjir pada musim kemarau. Maka dari itu perlu dibangun bendungan untuk mengatasi permasalahan yang ada. Salah satu keuntungan dengan keberadaan bendungan ini adalah dapat memenuhi kebutuhan air bersih sebesar 350 liter untuk tiga kecamatan di Buleleng yakni kecamatan Seririt, Banjar, dan Busungbiu. Dengan debit air yang lumayan besar, Bendungan Ularan Titab mampu menjadi sumber pembangkit tenaga listrik sebesar 1,5 mw, yang bsia digunakan untuk kepentingan sendiri, dan juga untuk penerangan jalan dan masyarakat sekitar waduk. Bendungan Titab Ularan juga sering dimanfaatkan warga sebagai wisata air, karena dibendungan ini, terpapar pemandangan yang indah yang sayang untuk dilewatkan.

3. Crystal Bay Nusa Penida

Crystal Bay Nusa Penida menyimpan keindahan yang sangat menarik bagi para wisatawan. Pantai yang satu ini terkenal dengan kondisi air lautnya yang sangat bening. Tempat ini pun banyak dijadikan pilihan lokasi snorkeling serta

scuba diving oleh para wisatawan. Nama Crystal Bay Nusa Penida memang dipakai karena disesuaikan dengan kondisi di sana. Kondisi air yang sangat bening, membuat pengunjung pun menamai tempat ini dengan Crystal Bay. Tak hanya mempunyai kondisi air yang sebening kristal, tempat ini juga memiliki alam bawah laut yang mengagumkan.

Mereka yang suka dengan aktivitas snorkeling ataupun *scuba diving* pun bakal terpuaskan kalau datang ke tempat ini. Terumbu karang yang ada di tempat ini menjadi rumah untuk berbagai jenis ikan warna-warni ataupun binatang laut lainnya. Tidak heran kalau tempat ini pun layak untuk disebut sebagai surganya snorkeling dan *scuba diving*. Tak hanya mempunyai pemandangan alam bawah laut yang cantik. Pantai ini juga mempunyai pemandangan darat yang tidak kalah mengagumkannya. Pantai ini memiliki hamparan pasir yang sangat luas, dengan garis pantai mencapai 1 kilometer. Tak hanya itu, pantai ini juga dikelilingi oleh keberadaan gugusan atol kecil serta bukit hijau yang menyegarkan pandangan.

Berkunjung ke Crystal Bay Nusa Dua, para wisatawan pun akan bisa merasakan suasana yang sangat tenang. Ada juga spot menarik untuk bisa menyaksikan keindahan alam di Crystal Bay. Untuk menuju ke sana, terdapat anak tangga yang jumlahnya ratusan yang harus dilalui. **(Indira/dari berbagai sumber)**

Berbagai destinasi wisata air telah dikembangkan oleh Kementerian PUPR beberapa diantaranya Waduk Muara Nusa Dua dan Bendungan Titab Ularan, yang hingga saat ini sering dimanfaatkan warga untuk menghabiskan akhir pekan mereka yang sayang untuk dilewatkan.

BPIW Libatkan Pemda Terkait Masukan untuk RPJMN



Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) kembali menggelar Rapat Koordinasi Penajaman Sinkronisasi Program dan Pembiayaan Pembangunan Tahun 2021 dan Jangka Pendek 2022-2024 Keterpaduan Pengembangan Kawasan dan Infrastruktur PUPR. Kali ini, acara tersebut digelar di Kota Mataram, Nusa Tenggara Barat (NTB). Acara di Kota Mataram tersebut untuk

pembahasan Provinsi Jawa Timur, DKI Jakarta, Bali, NTB dan NTT. Sebelumnya acara tersebut digelar di Semarang dengan pembahasan untuk Provinsi Jawa Tengah, Yogyakarta, Jawa Barat dan Banten. Kemudian, di Makassar dengan pembahasan Provinsi Sulawesi Selatan dan Sulawesi Tenggara. Kegiatan juga telah digelar di Ambon dengan pembahasan Provinsi Papua Barat, Papua, Maluku dan Maluku Utara. Kepala BPIW Kementerian PUPR, Hadi Suchayono mengatakan, kegiatan tersebut harus

menghasilkan substansi untuk memberikan masukan pada Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024 yang tengah disusun Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas). Khususnya, terkait pengembangan infrastruktur dan wilayah. **(ris/infobpiw)**

Pengembangan SDM untuk Peningkatan Kinerja

Sebagai upaya untuk meningkatkan kinerja organisasi, Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian PUPR menggelar "Pengembangan Sumber Daya Manusia (SDM) BPIW melalui Peningkatan Komunikasi dan Kerja Sama Tim" di Bogor, Jawa Barat, 9-10 Oktober 2019. Kegiatan ini diikuti seluruh unit kerja di lingkungan BPIW.

Kepala BPIW, Hadi Suchayono mengatakan, adanya kegiatan ini diharapkan dapat meningkatkan kepedulian, kebersamaan, kekompakan, komunikasi yang harmonis. "Kalau itu semua terbawa pada suasana kerja, kinerja setiap unit kerja di BPIW akan meningkat," terangnya.

Hadi menjelaskan, BPIW merupakan unit kerja eselon I di lingkungan Kementerian PUPR yang mendapat tugas perencanaan dan pemrograman. Tugas tersebut merupakan kepercayaan yang harus



dilaksanakan dengan sepenuh hati. "Kita laksanakan tersebut sepenuh hati. Untuk itu kerja sama diantara pegawai BPIW harus senantiasa terjalin baik," terangnya. **(ris/hen/infoBPIW)**

Anggarkan Rp 2,5 Triliun untuk Pengembangan Danau Toba

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) berkomitmen mendukung pengembangan kepariwisataan di Indonesia. Salah satunya pengembangan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Danau Toba. Pemerintah pun meningkatkan anggaran untuk pengembangan kawasan tersebut. Pada 2019 anggaran untuk pengembangan infrastruktur PUPR di Danau Toba sebesar Rp 944 miliar dan pada 2020 meningkat menjadi Rp 2,5 triliun.

Hal itu diungkapkan Kepala Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian PUPR, Hadi Suchyono yang mewakili Menteri PUPR Basuki Hadimuljono di sela-sela kegiatan "Peletakan Batu Pertama untuk Pembangunan Glamorous Camping" di Kawasan Toba Caldera Resort Toba Samosir, Sumatera Utara, Senin, 14



Oktober 2019. Dukungan Kementerian PUPR dilakukan melalui pembangunan infrastruktur empat sektor, yakni bidang Sumber Daya Air, Bina Marga, Cipta Karya, dan Penyediaan Perumahan. Menurut Hadi, Danau Toba merupakan KSPN yang memiliki sumber daya pariwisata potensial untuk menjadi daya tarik unggulan. Selain itu Danau Toba memiliki peran penting dalam mendorong pertumbuhan kawasan di sekitarnya. **(Arya/Ris/InfoBPIW)**

Substansi Rapermen Terkait Perencanaan dan Pemrograman Disempurnakan

Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian PUPR tengah menyusun Rancangan Peraturan Menteri (Rapermen) tentang Pedoman Penyusunan Rencana, Program dan Pembiayaan Pengembangan Infrastruktur PUPR. Guna menyempurnakan isi Rapermen tersebut, BPIW melakukan pertemuan dengan unit organisasi (unor) di lingkungan Kementerian PUPR untuk menampung berbagai masukan. Rapat digelar di ruang rapat Sekretariat Jenderal, Senin (28/10). Saat mengawali rapat tersebut, Sekretaris BPIW Firman Hatorangan Napitupulu mengatakan disusunnnya Rapermen ini, karena adanya perintah



dari Menteri PUPR terkait adanya permintaan Komisi Pemberantasan Korupsi (KPK) bahwa Kementerian PUPR perlu mengintegrasikan suatu proses perencanaan dan pemrograman yang terkendali. Dengan langkah ini maka diharapkan proses perencanaan dan pemrograman dapat berjalan pada kondisi yang benar. **(ris/hen/infoBPIW)**

Pengembangan Pariwisata Likupang Dikaji



Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian PUPR tengah mengkaji pengembangan infrastruktur PUPR di Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Likupang, Sulawesi Utara, yang juga menjadi kawasan pengembangan

pariwisata super prioritas. Nantinya disiapkan sejumlah program untuk pengembangan kawasan tersebut. "Disana kita melakukan survei terkait kawasan permukiman dan pengembangan potensi pariwisatanya," ujar Kepala BPIW Hadi Sucahyono kepada wartawan di ruang kerjanya, Rabu (30/10).

Dari hasil survei tersebut menurut Hadi salah satu kawasan pariwisata yang perlu dukungan dari Kementerian PUPR yakni Pantai Pal. Ia melihat Kementerian PUPR dapat berperan terkait konektivitas menuju kawasan wisata tersebut. "Kita dapat memperbaiki kondisi jalan dari bandara menuju kawasan wisata dan kita juga dapat membuat *home stay* untuk masyarakat melalui program Ditjen Penyediaan Perumahan yakni Program Perencanaan Stimulan Perumahan Swadaya (PSPS)," tutur Hadi. **(ris/hen/infoBPIW)**

Kota Baru Maja Didukung Kementerian PUPR

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) melalui Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) komitmen melakukan percepatan pengembangan Kota Baru Maja.

"Pengembangan Kota Baru Maja menjadi salah satu prioritas dalam RPJMN (Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional, -red) dan akan berkontribusi terhadap penyediaan hunian untuk masyarakat," ungkap Kepala BPIW Kementerian PUPR, Hadi Sucahyono saat membuka Rapat Koordinasi Pengembangan Kota Baru Maja di Kantor BPIW, Selasa, 29 Oktober 2019.

Untuk itu, lanjutnya, pengembangan Kota Baru Maja perlu mendapat dukungan Kementerian PUPR agar dapat cepat berkembang. Salah satu dukungan untuk mempercepat pengembangan Kota Baru Maja adalah penangan pembangunan



jalan akses yang menghubungkan kawasan pertumbuhan di sekitarnya. "Keberadaan posisi jalan akses tersebut memang sedang ditunggu pengembang. Adanya pembangunan jalan akses itu akan memacu pengembang untuk melakukan pembangunan," terangnya. **(ris/hen/infoBPIW)**

Rest Area Terpadu Rambut Siwi Mulai Dimanfaatkan



Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) melalui Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) melakukan serah terima sementara Barang Milik Negara (BMN) Rest Area Terpadu Rambut Siwi untuk dimanfaatkan oleh Pemerintah Kabupaten (Pemkab) Jembrana. Hal tersebut ditandai dengan penandatanganan berita acara serah terima antara Kementerian PUPR dengan Pemkab Jembrana, di Denpasar, Provinsi Bali, Rabu, 20 November 2019.

Penandatanganan Kementerian PUPR diwakili Kepala BPIW, Hadi Sucahyono dan Pemkab Jembrana diwakili Sekretaris Daerah (Sekda) Pemkab Jembrana, I Made Sudiada.

Hadi Sucahyono mengatakan, pemanfaatan Rest Area Terpadu diharapkan dapat memacu pertumbuhan ekonomi dan pengembangan wilayah di Provinsi Bali pada umumnya dan khususnya wilayah Jembrana dan sekitarnya.

Hadi berpesan, Pemkab Jembrana supaya dapat melibatkan partisipasi masyarakat dalam pemanfaatan fasilitas publik tersebut. "Silakan manfaatkan Rest Area Terpadu Rambut Siwi dengan baik, serta jaga kualitas bangunannya agar tetap terjaga. Sebab, saat ini statusnya masih penggunaan sementara, dan masih progres penghibahan kepada Pemkab Jembrana," pesan Hadi. **(ris/infoBPIW)**

Kementerian PUPR Kembangkan Kawasan Perbatasan

Pemerintah RI memastikan akan melakukan percepatan pengembangan kawasan batas negara yang telah memiliki Pos Lintas Batas Negara (PLBN), yakni Aruk, Motaain, dan Skouw. Komitmen tersebut ditandai dengan penyiapan rancangan Instruksi Presiden (Inpres) dan rencana aksi tentang percepatan pembangunan ekonomi di kawasan perbatasan negara tersebut.

"Upaya pengembangan kawasan perbatasan negara tersebut, tentu memerlukan penanganan sinergi lintas kementerian/lembaga, pemerintah provinsi, pemerintah kabupaten sesuai dengan tugas dan fungsi yang diemban," ungkap Kepala Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR), Hadi Sucahyono didampingi Deputi Bidang Politik, Hukum dan Keamanan, Sekretariat Kabinet RI, Fadlansyah Lubis saat membuka "Rapat Konsinyasi Penajaman



Rancangan Inpres dan Rencana Aksi tentang Percepatan Pembangunan Ekonomi di Kawasan Perbatasan Negara Aruk, Motaain, dan Skouw" di Jakarta, Senin, 25 November 2019.

Upaya pengembangan kawasan perbatasan negara tersebut akan melibatkan Kementerian PUPR, Kementerian Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM), Kementerian Perdagangan, Kementerian Koperasi dan Usaha Kecil Menengah (KUKM), Kementerian Tenaga Kerja (Kemenaker), Kementerian Desa dan Pembangunan Daerah Tertinggal dan Transmigrasi (Kemendes PDTT), Kementerian Pertanian, Kementerian Perindustrian, Kementerian Kesehatan, Kementerian Pendidikan, kepolisian, dan TNI. **(ris/infoBPIW)**

Tujuh PLBN Membanggakan yang Sudah Selesai Dibangun

Pemerintah melalui Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) membangun banyak Pos Lintas Batas Negara (PLBN) Terpadu. Saat ini Kementerian PUPR telah menyelesaikan pembangunan tujuh Pos Lintas Batas Negara (PLBN) Terpadu. Pembangunan PLBN ini tidak hanya menjadi kebanggaan bangsa Indonesia sebagai bangsa besar, tetapi juga memiliki fungsi pertahanan keamanan dan sebagai pusat pertumbuhan ekonomi.

PLBN terdiri dari pembangunan pada zona inti, seperti bangunan utama, bangunan pemeriksa terpadu kedatangan, klinik, dan *carwash/disinfectant*. Beberapa fasilitas yang ada seperti pemeriksaan keberangkatan, gudang sita, bangunan utilitas, bangunan *check point*, dan monumen. Tujuh PLBN tersebut tiga di Provinsi Kalimantan Barat, tiga di Provinsi Nusa Tenggara Timur (NTT) serta satu PLBN di Provinsi Papua. Berikut tujuh PLBN yang membanggakan. **(Daris/dari berbagai sumber)**



1. Entikong

PLBN Entikong berada di Jalan Lintas Malindo, Kabupaten Sanggau, Kalimantan Barat. PLBN ini kerap disebut sebagai pos lintas batas pertama di Indonesia-Malaysia yang mulai beroperasi pada 1 Oktober 1989. Seusai renovasi PLBN Entikong diresmikan pada 2016 lalu. Usai dirapikan, pintu perbatasan Indonesia ini berubah menjadi kebanggaan baru. Dan terlihat jauh lebih megah dari pintu perbatasan di Tebedu, Serawak, Malaysia.

2. Badau

Perbatasan ini semakin cantik sejak diresmikan pada 2017. PLBN yang berada di Kabupaten Kapuas Hulu, Kalimantan Barat ini PLBN tidak ubahnya tempat wisata, karena warga negara Malaysia dan penduduk sekitar PLBN sering berfoto di sana. PLBN Badau sudah dilengkapi berbagai fasilitas, mulai dari ATM, musalah, penginapan termasuk terminal dengan rute ke Kota Putussibau atau ke Malaysia.





3. Aruk

PLBN Aruk berada di Sajingan Besar, Aruk, Sambas, Kalimantan Barat. Selain pelayanan bea dan cukai, imigrasi, institusi kesehatan, dan Badan Nasional Pengelola Perbatasan (BNPP), PLBN Aruk juga memiliki wisma Indonesia, kios untuk berdagang, tempat ibadah (masjid dan gereja) hingga kawasan kuliner. Kios berdagang ini diperuntukkan bagi masyarakat yang ingin memasarkan kerajinan tangan bagi para pelintas batas. Khususnya warga negara Malaysia.

4. Motaain

PLBN Motaain berada di Kabupaten Belu, NTT menjadi pos perbatasan Indonesia-Timor Leste. Sejak diresmikan pada tahun 2016, PLBN Motaain mengalami perubahan yang signifikan. Sebelumnya PLBN Motaain berupa bangunan biasa dengan tiang bendera di halaman depan, kini bangunan tersebut menjadi bangunan yang mengadopsi gaya rumah tradisional Masyarakat Belu yang megah.



5. Motamasin

PLBN Motamasin terletak di Desa Alas Selatan, Kecamatan Kobalima, Kabupaten Malaka, sekitar 30-an kilometer dari Betun, Ibukota Kabupaten Malaka. Kawasan ini merupakan perbatasan Indonesia-Timor Leste. PLBN Motamasin menjadi destinasi wisata baru di Malaka. Meski pengunjung yang datang ke lokasi ini tidak dipungut biaya namun ada dampak positif yang dirasakan masyarakat sekitar PLBN, seperti masyarakat yang membuka usaha kios, kantin dan rumah makan.



6. Wini

PLBN Wini berada di Kabupaten Timor Tengah Utara (TTU) Nusa Tenggara Timur (NTT). Lokasi ini menjadi perbatasan Indonesia-Timor Leste. PLBN Wini selain dijadikan sebagai pos untuk lintas batas bagi warga kedua negara, PLBN ini juga dapat dijadikan sebagai salah satu destinasi wisata baru yang ada di Kabupaten TTU.



7. Skouw

PLBN Skouw berada di Pos Lintas Batas Negara Skouw di Distrik Muaratami, Kota Jayapura, Papua. Kawasan ini merupakan perbatasan Indonesia-Papua New Guinea. PLBN ini dibangun di atas areal lahan seluas 10 hektare. Dari lahan yang disediakan itu sekitar 7.619 meter persegi diantaranya merupakan perkantoran, diantaranya Imigrasi, Bea Cukai, Karantina, Kepolisian dan Instansi keamanan lainnya.



QUIZ BPIW

 EDISI 42



PERTANYAAN

1. Apa Tujuan diadakannya BPIW Expo 2019?
2. Apa judul buku terbitan BPIW yang diluncurkan dan dibahas dalam salah satu talkshow BPIW Expo 2019?
3. Apa saja pertimbangan negara Malaysia memindahkan Ibukota Kuala Lumpur ke Putrajaya?

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 43, Desember 2019.

JAWABAN KUIS EDISI 41

Jawaban

1. Revisi WPS perlu dilakukan karena perubahan dinamika yang pesat. Pada 4 tahun terakhir pembangunan infrastruktur bergerak pesat membuat kondisi di WPS berubah. Salah satunya termasuk rencana pemindahan ibu kota negara dari Jakarta ke Kalimantan Timur.
2. Penajaman Sinkronisasi Program dan Pembiayaan tujuannya untuk menghasilkan substansi untuk memberikan masukan pada RPJMN 2020-2024 yang tengah disusun Kementerian PPN/Bappenas khususnya terkait pengembangan infrastruktur dan wilayah.

TEKNOLOGI SOLAR PANEL PVROOF



Tak ada lahan yang tak berguna di Kementerian PUPR. Areal parkir sepeda motor, di atasnya dipasang solar panel atau panel surya. Tujuan pemasangan panel surya yang dinamai Solar Panel PVROOF adalah mengubah energi sinar matahari menjadi energi listrik yang ramah lingkungan. Tentunya energi listrik yang dihasilkan hanya diperuntukan konsumsi internal kantor kementerian. Mengapa teknologi Solar Panel PVROOF? Ini karena konsumsi listrik yang terus meningkat di Indonesia.

Kemampuan PLN menyediakan tenaga listrik antara tahun 2010 – 2019 hanyalah sekitar 57 persen dari kebutuhan, sedangkan konsumsi terbesar tak lain dari sektor bangunan yaitu sebesar 40 persen dari total konsumsi. Sementara di sisi lain, intensitas sinar matahari di negeri ini berlimpah, mampu menghasilkan listrik sebanyak 4,8 KWh/ m².

Pemerintah tanggap dan mengeluarkan Perpres Nomor 22 Tahun 2017 tentang 'Rencana Umum Energi Nasional' yang menyatakan bahwa kewajiban memasang sel surya minimum 25 persen dari luas atap bangunan mewah, kompleks perumahan dan apartemen, serta 30 persen dari atap bangunan milik pemerintah.

Teknologi Solar Panel PVROOF merupakan penggabungan atap konvensional dan *rooftop solar* yang memiliki fungsi ganda, yaitu sebagai atap dan sekaligus sebagai pembangkit listrik tenaga surya. Salah satu kelebihan Solar Panel PVROOF ini tidak membutuhkan lokasi yang luas dan menyita tempat. Solar Panel

PVROOF menggunakan modul surya WIKA PV 200 Wp dengan tingkat Eff > 16 persen. Penggunaan 24 unit modul surya 200 Wp mampu menghasilkan listrik sebesar 12 kWh/hari dengan asumsi puncak panas selama 3 jam. Performanya selama 7 hari menjadi 97 persen, sebulan 55,8 persen, serta bulan ke-2 menjadi 80,1 persen.

Kabar baiknya, industri panel surya di Indonesia sudah mampu mengaplikasikan PVROOF. Harga PVROOF berkisar Rp 1,2 juta – Rp1,9 juta/m², jauh lebih murah 50 persen dibanding teknologi sejenis, seperti Tesla *Solar Roof* yang berkisar Rp 3,2 juta/m². Teknologi PVROOF ini juga mengurangi biaya pembangunan atap antara Rp 200 ribu - Rp 500 ribu/m² dibanding dengan sistem *rooftop*.

(Indira/dikutip dari dari buku "Yuk Menengok Teknologi")

Tujuan Pemasangan panel surya Solar Panel PVROOF ini adalah mengubah energi sinar matahari menjadi energi listrik yang ramah lingkungan.

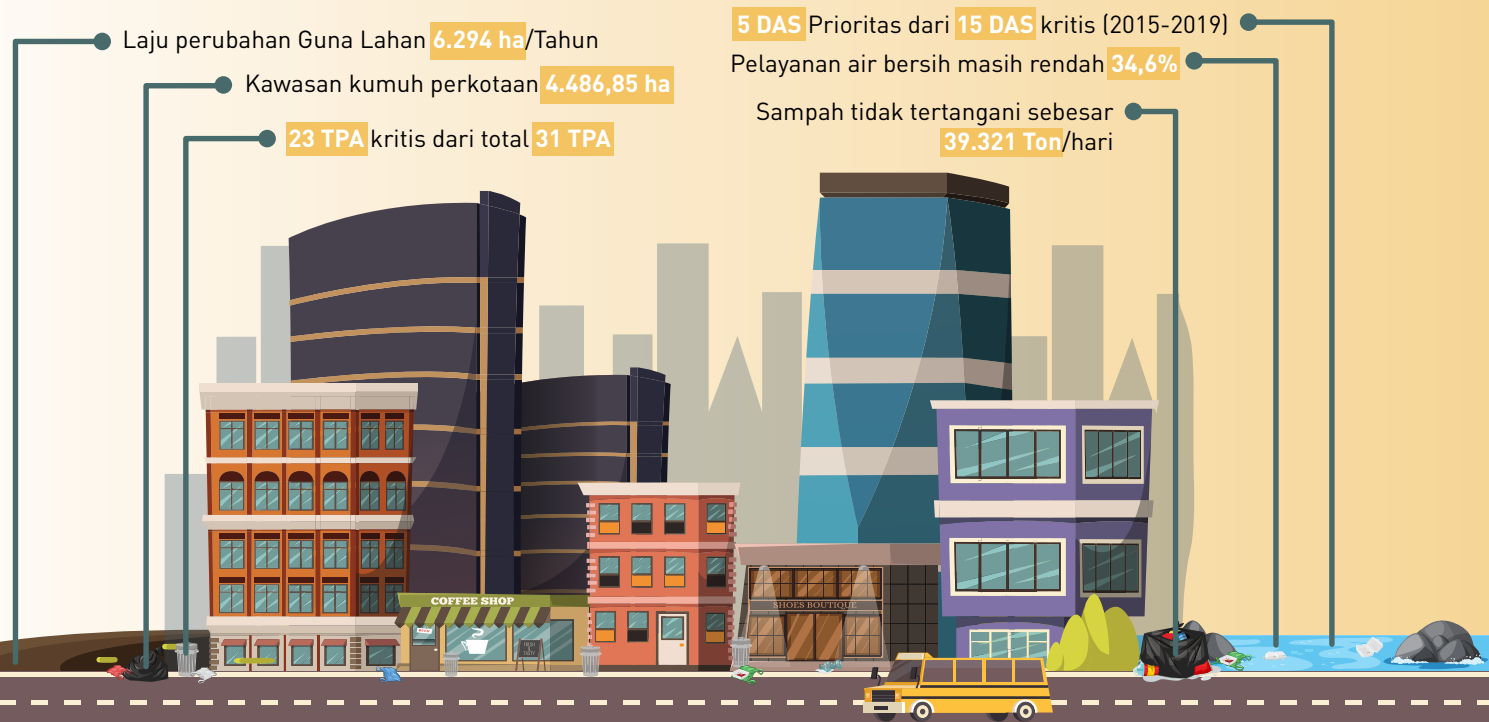


MENATA MATRA JAWA UTARA

Pulau Jawa bagian Utara tak luput dari perencanaan dan program infrastruktur sektor PUPR. Kawasan yang memiliki populasi lebih dari 48 juta jiwa ini terdapat beberapa isu strategis yang akan dijadikan sebagai acuan dalam perencanaan infrastruktur. Ada beberapa kawasan yang menjadi fokus penanganan, diantaranya Cikarang-Karawang, Rebanda, Kendal dan Gresik.



ISU-ISU STRATEGIS



Daya Dukung dan Daya Tampung Lingkungan Hidup (DDTLH)

Prediksi di tahun 2045



FOKUS PENANGANAN



Kawasan Cikarang-Karawang

Luas Kawasan
1.030.907 Ha
 Populasi
29.399.417 Jiwa

- Pembangunan Waduk Cibeet Penanganan Banjir Kali Ulu, Cilemahabang dan Cipegadungan
- Pelebaran Jalan Raya Cibusah menjadi 4 ruas
- Pengentasan kawasan kumuh
- Rehabilitasi TPA Sumur Batu, Burangkeng, Japurang dan Sarimukti



Kawasan Reban

Luas Kawasan
612.282 Ha
 Populasi
5.225.854 Jiwa

- Pengentasan 1.540 Ha kawasan kumuh
- Pembangunan waduk Cipunagara, waduk Sadawarna, waduk Cipanas
- Pembangunan ruas jalan akses Pelabuhan Patimban
- Pembangunan TPA Desa Cikuda dan TPA Gantar Kab. Indramayu



Kawasan Kendal

Luas Kawasan
541.346 Ha
 Populasi
6.437.009 Jiwa

- Rehabilitasi dan perluasan TPA Darupono, Parenggunung dan kalikondang
- Pelebaran jalan Lingkar Bodri, Rehabilitasi ruas jalan Ketapang-Kebon Harjo
- Pengaliran air baku Sungai Blorong
- Pembinaan dan pengembangan 845.215 sambungan rumah



Kawasan Gresik

Luas Kawasan
724.731,7 Ha
 Populasi
10.032.768 Jiwa

- Pengentasan 197,27 Ha kawasan kumuh
- Rehabilitasi TPA Sidoarjo, Lamongan, Gresik
- Pelebaran jalan Lingkar Bodri, rehabilitasi ruas jalan Ketapang-Kebon Harjo
- Pengaliran air baku dari Umbulan dan Bendung Legundi

BPIW Expo 2019 Berlangsung Semarak

Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) berhasil menggelar BPIW Expo 2019 pada 7–8 November 2019 dengan semarak dan disambut antusias. Beragam sesi yang berhasil menghidupkan suasana BPIW Expo 2019 dan mampu menarik antusias peserta.

1.



Kepala BPIW, Hadi Sucahyono memberikan doorprize kepada peserta yang beruntung.

2.



Peserta dengan penuh antusias mengikuti penampilan bintang tamu dalam BPIW Expo 2019.

3.



Sejumlah peserta mengikuti lomba unik berupa alamat terjauh.

4.



Bintang tamu "RAN" membuat BPIW Expo 2019 semakin semarak.

5.



Penampilan DJ Heri Hito (Setba) menutup penyelenggaraan BPIW Expo 2019.

6 TIPS UTAMA MUSIM HUJAN UNTUK MENJAGA KESEHATAN TUBUH



Akhir tahun hingga awal bulan ditahun baru, iklim di Indonesia biasanya terasa dingin disebabkan turunnya hujan. Cuaca dingin karena hujan itu biasanya mudah menyebabkan timbulnya penyakit. Sudah saatnya anda menerapkan tips menjaga kesehatan tubuh dalam kondisi tersebut agar terhindar dari penyakit.

Pergantian musim kemarau ke musim penghujan ini biasanya membuat tubuh lebih rentan terhadap gangguan kesehatan, hal ini disebabkan karena tubuh dipaksa beradaptasi dengan suhu dan kelembapan udara yang berbeda dari sebelumnya.

Meski memang untuk beberapa orang, kehujanan beberapa kali tidak berpengaruh pada tubuh mereka, namun ada pula sebagian orang yang hanya sekali terkena hujan, langsung terkena demam esok harinya. Nah, agar tetap sehat, yuk ikuti tips musim hujan berikut ini:

1. Selalu membawa payung atau jas hujan

Tips musim hujan yang pertama adalah membawa payung atau jas hujan. Kedua benda ini penting

sekali dibawa ke mana pun Anda pergi apalagi saat musim hujan. Meski pagi hari matahari nampak sangat cerah, Anda tidak akan tahu cuaca sore hari. Bisa jadi Anda terjebak hujan hingga malam karena menganggap tidak akan turun hujan hari itu.

2. Konsumsi Makanan Sehat

Saat musim hujan, suhu jadi lebih rendah dan tubuh juga memerlukan banyak kalori untuk menghangatkan tubuh. Selain itu, tubuh juga perlu banyak asupan nutrisi untuk mencegah terserang penyakit. Jadi, terapkanlah tips musim hujan ini dengan perbanyak makan makanan kaya vitamin C dan antioksidan karena dapat menguatkan imun tubuh.



3. Cuci tangan dengan sabun

Tips kesehatan musim hujan yang satu ini tak kalah penting. Anda mungkin memiliki kebiasaan buruk tidak mencuci tangan saat ingin melakukan apa pun, dan hal inilah yang harus diubah.

Tangan adalah tempat yang sangat baik menjadi sarang virus dan bakteri, bisa saja Anda terserang flu karena tidak menjaga kebersihan tangan. Jika tidak sempat cuci tangan, bawa *hand sanitizer* ke mana pun.

4. Minum air bersih dan sesekali teh herbal

Banyak minum air putih juga membantu detoks tubuh dari racun dan menjaga kekebalan tubuh terhadap penyakit.

Tidak hanya itu, tips kesehatan musim hujan ini penting untuk memastikan bahwa air yang Anda minum bersih dan matang. Minum teh herbal juga baik sekali untuk menguatkan dan menghangatkan tubuh, apalagi diminum setelah kehujanan.

5. Jaga Kebersihan Lingkungan

Musim hujan membuat badan anda rawan sekali terhadap segala macam penyakit. Jika hujan sangat deras, biasanya akan membawa sampah

dari berbagai tempat dan terkadang mengendap di halaman rumah, ini bisa membawa penyakit. Jadi, sangat penting untuk menjalani tips menjaga kesehatan di musim hujan dengan membersihkan rumah dan lingkungan sekitar untuk mencegah penyakit bersarang.

6. Asupan Vitamin C

Tingkatkan asupan Vitamin C dalam suplemen dan bahkan bentuk alami untuk mencegah virus flu bisa menjadi tips musim hujan yang sangat mudah.

Mendapatkan vitamin C yang baik seperti jeruk, gojiberry, ceri, kiwi, dan bawang putih dikenal sebagai obat yang umum untuk mengatasi flu dan meningkatkan kekebalan tubuh.

Mengonsumsi buah kering alami dengan kandungan Vitamin C juga membantu mengobati banyak masalah kesehatan umum seperti diabetes, demam, tekanan darah tinggi, dan masalah mata terkait usia.

Makanan tersebut dapat dimakan setelah dimasak, mentah, atau bahkan dikeringkan dan biasa digunakan dalam smoothie, teh herbal, obat-obatan, dan jus. **(Indira/dari berbagai sumber)**

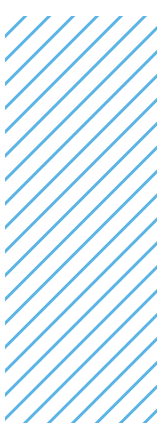
Obras

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

BANG EGI



BPIW Expo 2019



Mengenang Sang Ahli Perencanaan yang *Low Profile*



Hal itu pula yang dirasakan keluarga besar BPIW Kementerian PUPR, ketika di 6 November malam, terdengar kabar Kepala BPIW periode 2016-2017, Ir. Rido Matari Ichwan, MCP harus kembali ke Yang Maha Kuasa. Tangis istri dan tiga anaknya tak terbendung kala melihat orang yang dicintai sudah terbujur kaku di rumah duka Rumah Sakit Fatmawati Jakarta Selatan.

Kepala BPIW Hadi Suahyono dan seluruh pejabat pun merasa kehilangan yang sama. Bahkan, sang penerus Pak Rido (panggilan akrab beliau) tersebut menangis saat menyampaikan pidato laporan panitia penyelenggara BPIW Expo pagi harinya. Menteri PUPR Basuki Hadimuljono pun sempat berkaca-kaca saat menyaksikan pemutaran video mengenang sang ahli perencanaan tersebut pada acara yang sama.

Di masa hidupnya, lelaki kelahiran Jakarta, 7 Desember 1957 itu dikenal *low profile*, orang yang rendah hati dan sangat menghargai setiap orang. Meski menjadi orang nomor satu di BPIW kala itu, ia tetap bisa bergaul dengan siapa saja, termasuk kepada staf biasa sekalipun.

Pak Rido juga dikenal orang yang detil, cekatan, dan sangat bertanggung jawab dengan apa yang dikerjakannya. Kemampuannya di bidang perencanaan, ia dapatkan melalui pendidikan S1 di Teknik Planologi di Institut Teknologi Bandung (ITB). Lelaki berkumis tebal ini menyelesaikan pendidikan di S1 pada 7 Maret 1987. Kemudian ia melanjutkan pendidikan S2 di *Master in City Planning* di MIT, Cambridge Massachusetts, Amerika Serikat. Ia berhasil

Umur seseorang merupakan rahasia besar Illahi yang tidak ada satupun orang yang tahu, sampai berapa lama ia hidup di dunia ini. Semua orang memahami hal itu. Namun ketika seseorang yang kita cintai dan kita hormati harus pergi selama-lamanya, maka rasa kehilangan dan kesedihan tetap saja terasa di hati.

menamatkan kuliah di negeri Paman Sam itu pada 7 Juni 1996. Ia memulai karirnya di Kementerian PUPR sejak 1 Februari 1992 (saat itu masih bernama "Kementerian PU"). Dengan bekal pendidikan bidang perencanaan dan pemrograman, banyak jabatan Pak Rido terkait hal itu. Beberapa diantaranya adalah Direktur Bina Program dan Kemitraan Ditjen Penataan Ruang Kementerian PU (2011-2013), dan Kepala Biro Perencanaan dan Kerja Sama Luar Negeri, Setjen Kementerian PU (2013-2014).

Jabatan staf ahli Menteri juga dijalaninya seperti Staf Ahli Menteri Bidang Ekonomi dan Investasi Kementerian PUPR (2014-2015) dan Staf Ahli Menteri Bidang Ekonomi dan Investasi Kementerian PUPR (2015-2016).

Saat menjabat Kepala BPIW, Pak Rido sudah banyak mendorong munculnya beberapa produk BPIW. Salah satunya ketika BPIW dipercaya pemerintah membuat *Integrated Tourism Masterplan* atau rencana induk pariwisata terpadu untuk mendukung Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) di Danau Toba Sumatera Utara, Borobudur Jawa Tengah, dan Mandalika Lombok. Dalam setiap kesempatan Pak Rido selalu menghadirkan kehangatan dan keakraban serta motivasi untuk maju, sehingga jajaran pimpinan dan staf BPIW selalu bersemangat untuk menghasilkan produk-produk yang berkualitas.

Selamat jalan Pak Rido...kerja keras mu akan kami kenang selalu..

In Memoriam



Ir. Rido Matari Ichwan, MCP

1957 - 2019

Kepala BPIW 2016 - 2017

*Selamat Jalan Pak Rido
Jasamu Kami Kenang Selalu*

Survey Pembaca

Buletin Sinergi 2019

Survey Pembaca Buletin BPIW 2019

Dalam rangka melakukan evaluasi terhadap konten Buletin Sinergi BPIW, kami mohon bantuan dan partisipasi Bapak/Ibu untuk mengisi dan men-submit form ini. Mohon dapat mengisi semua pertanyaan untuk mendapatkan cinderamata dari kami (selama persediaan masih ada).

Souvenir dapat diambil langsung di Ruang Redaksi; Gedung G DPIW Jl. Pattimura no. 20 Kebayoran Baru, Jksel (Komplek Kementerian PJP) tlp: 021-27515304

Terimakasih.

Nama

Your answer

Instansi

Your answer

Nomor HP



Buletin Sinergi BPIW mengadakan Survey Pembaca untuk penerbitan Buletin Sinergi tahun 2019. Mohon berkenan mengisi untuk perbaikan Buletin Sinergi ke depannya. Disediakan souvenir bagi yang mengisi selama persediaan masih ada.

Link Survey: shorturl.at/kFH57

