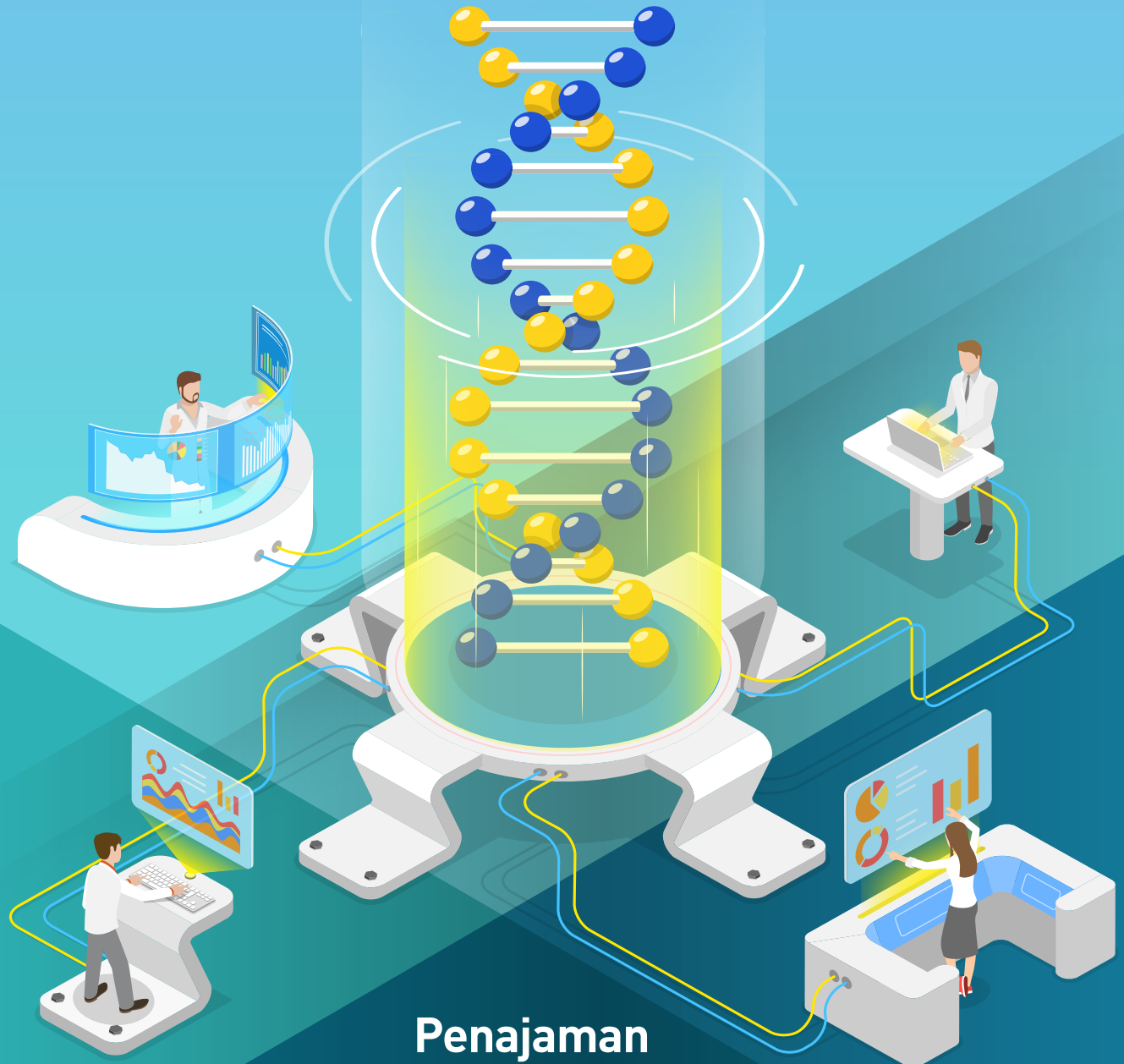


SINERGI



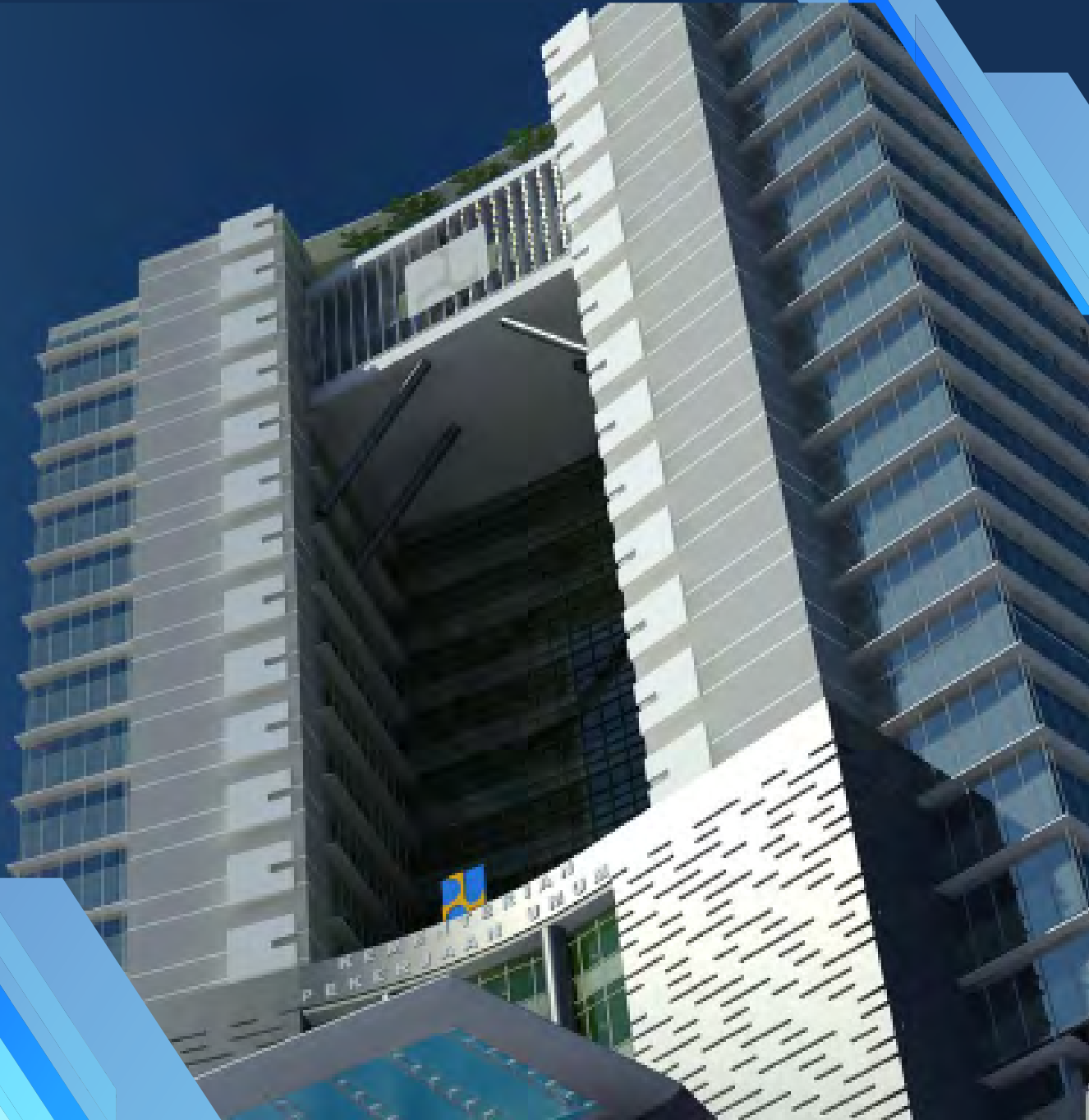
**Penajaman
Sinkronisasi Program
Jangka Pendek Mendukung
RPJMN 2020-2024**

Ikuti
Kuis BPIW
di hal.55





**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 41, Agustus - September 2019. Pada edisi ini tema besar yang dikupas mengenai Sinkronisasi Program dan Pembiayaan Pembangunan Tahun 2021.

Tema ini diangkat dari rapat koordinasi pembahasan jangka pendek tersebut yang dilakukan BPIW melalui Pusat Pemograman dan Evaluasi Keterpaduan Infrastruktur PUPR di delapan kota. Kegiatan ini juga untuk mendapat masukan terkait RPJMN 2020-2024 yang tengah disusun BPIW. Hal itu yang dikupas dalam rubrik Kabar Utama.

Materi tersebut ditampilkan dalam bentuk dialog melalui kartun dalam rubrik Obras atau Obrolan Santai dengan tokoh utama Bang Egi. Pada laporan Khusus dibahas mengenai upaya untuk mencapai target maturitas (kematangan) Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP) BPIW Kementerian PUPR di 2019 yakni mencapai level 4 atau terkelola dan terukur. Di rubrik ini dibahas beberapa hal seperti langkah-langkah yang sudah dilakukan BPIW dalam mencapai target maturitas SPIP tersebut.

Dalam rubrik Teknologi diangkat mengenai Tungku Sanira yang merupakan salah satu teknologi yang menangani permasalahan sampah nir racun baik sampah industri/pabrik, pertokoan, pasar, dan lingkungan permukiman.

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,

Redaksi

SINERGI

BULETIN BPIW

Tim Penyusun

Pengarah:
Hadi Sucahyono

Penanggung Jawab:
Firman Hatorangan Napitupulu

Penasihat
Bobby Prabowo
Iwan Nurwanto
Kuswardono
Agusta Ersada Sinulingga

Pemimpin Redaksi
P. Yudiantoro

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: Penajaman Sinkronisasi Program Jangka Pendek Mendukung RPJMN 2020-2024

daftar isi



10 Opini Pakar:
Dr. Hayati Sari Hasibuan, ST, MT:
Perencanaan dan Pemrograman
Infrastruktur Harus Memperhatikan Aspek
Lingkungan

**12 BPIW Diharapkan Turut Mengawal
Implementasi Pembangunan Pariwisata**



14 Wawancara:
Nik Mohd. Ruiz Razy:
Perencanaan Ibu Kota Negara Harus
Memperhatikan Pendatang dan Masyarakat
Setempat



18 Info Produk BPIW:
Evaluasi Keterpaduan Dan Program
Kebijakan Pengembangan Infrastruktur
Wilayah

22 Teropong Media

26 Laporan Khusus:
BPIW Terapkan Sistem Pengendalian Intern

41 Jalan-Jalan:
Berjelajah Mengelilingi Kepulauan Riau

44 Kilas BPIW
BPIW Libatkan Pakar Perkotaan



46 Serba-Serbi
5 Jalan Tol
Terpajang di Indonesia

Penajaman Sinkronisasi Program Jangka Pendek Mendukung RPJMN 2020-2024



Rapat Koordinasi Penajaman Sinkronisasi Program dan Pembiayaan Pembangunan Tahun 2021 dan Jangka Pendek 2022-2024 kembali digelar Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW). Hal itu merupakan sebuah langkah Keterpaduan Pengembangan Kawasan dan Infrastruktur PUPR program jangka pendek untuk mendukung terwujudnya Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2020-2024.

Rapat koordinasi yang dilakukan pada awal September hingga pertengahan Oktober tersebut dilakukan secara maraton di delapan kota di Indonesia. Kedelapan kota tersebut yakni Semarang, Makassar, Ambon, Mataram, Batam, Balikpapan, Medan, dan Manado. Seluruh unit organisasi (unor) teknis di Kementerian PUPR dan seluruh pemerintah provinsi (pemprov) ikut terlibat.

Kepala BPIW Kementerian PUPR Hadi Sucahyono menyatakan kegiatan tersebut harus menghasilkan substansi untuk memberikan masukan pada RPJMN 2020-2024 yang tengah disusun Kementerian PPN/Bappenas. Masukan itu khususnya terkait

pengembangan infrastruktur dan wilayah.

Data Kementerian PPN/Bappenas menyebutkan target pembangunan tahun 2020-2024 yakni Indeks Pembangunan Manusia (IPM) dengan nilai 75,54, Tingkat Pengangguran ditargetkan mencapai 4,0-4,6 persen, Gini Rasio dengan Indeks 0,370-0,374, Tingkat Kemiskinan ditargetkan mencapai 6,5-7,0 persen, dan Pertumbuhan Ekonomi ditargetkan mencapai 5,4-6,0 persen.

Dasar substansi yang dibahas BPIW berawal dari arah kebijakan nasional, mulai dari Visi Presiden RI, Visi Indonesia 2045, Rencana Pembangunan Jangka Panjang

TARGET PEMBANGUNAN TAHUN 2020-2024



Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Borobudur juga menjadi perhatian Kementerian PUPR. Beberapa program usulan KSPN Borobudur tersebut seperti Pembangunan Sabo Dam K. Senowo Kab. Magelang dan Pembangunan Rusunawa Pekerja Pariwisata Untuk KSPN Borobudur.

Nasional (RPJPN) 2005-2025 dan rancangan RPJMN 2020-2024. Termasuk, program dari dokumen teknokratik RPJMN 2020-2024. "Salah satunya bentuk penajaman yang kita lakukan adalah perubahan rencana induk pada 35 Wilayah Pengembangan Strategis atau WPS," ujar Hadi beberapa waktu lalu.

Revisi WPS perlu dilakukan seiring 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.

Pulau Jawa

Arahan program 2021 untuk Pulau Jawa salah satunya terkait Kota Baru Maja. Beberapa arahan program prioritas tahun 2021 untuk Kota Baru Maja seperti Pembangunan Ruas Jalan Tol Sepatan Timur-Pakuhaji-Teluknaga-Kosambi- Bandara Soekarno Hatta Banten di Kec. Sepatan Timur dan Pembangunan SPAM Maja Banten di Lebak.

Arahan program 2021 lainnya yakni Kawasan Ekonomi Khusus Tanjung Lesung seperti Pengendalian Banjir Sungai Ciliman di Pandeglang dan Pelebaran Jalan Menuju Standar Ruas Cibaliung-Sumur yang juga berada di Pandeglang.

Di Pulau Jawa ini arahan program 2021 juga terkait Wilayah Metropolitan Jakarta-Bogor- Depok-Tangerang- Bekasi -Puncak- Cianjur (Jabodetabekpunjur) seperti program Pembangunan Rumah Susun untuk Pekerja di Kel. Medan Satria di Kota Bekasi dan Pembangunan SPAM Cipinang Gading 200 l/det Jawa Barat Kota Bogor.

Untuk Wilayah Metropolitan Bandung Raya juga diusulkan beberapa program pada 2021 seperti Pembangunan *Flyover* Soekarno

Hatta Gede Bage Kota Bandung dan Normalisasi Sungai Cipunagara, Kab Subang.

Tidak hanya itu, Kementerian PUPR memiliki sejumlah program di 2021 untuk Metropolitan Kedungsepur (Kendal Demak Unggaran Semarang Purwodadi) seperti Pembangunan Jalan Lingkar Utara Semarang (Kaliwungu -Yos Sudarso) di Kota Semarang dan Pembangunan Rusun (KI Demak) di Kab. Demak.

Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Borobudur juga menjadi perhatian Kementerian PUPR. Beberapa program usulan KSPN Borobudur tersebut seperti Pembangunan Sabo Dam K. Senowo Kab. Magelang dan Pembangunan Rusunawa Pekerja Pariwisata Untuk KSPN Borobudur.

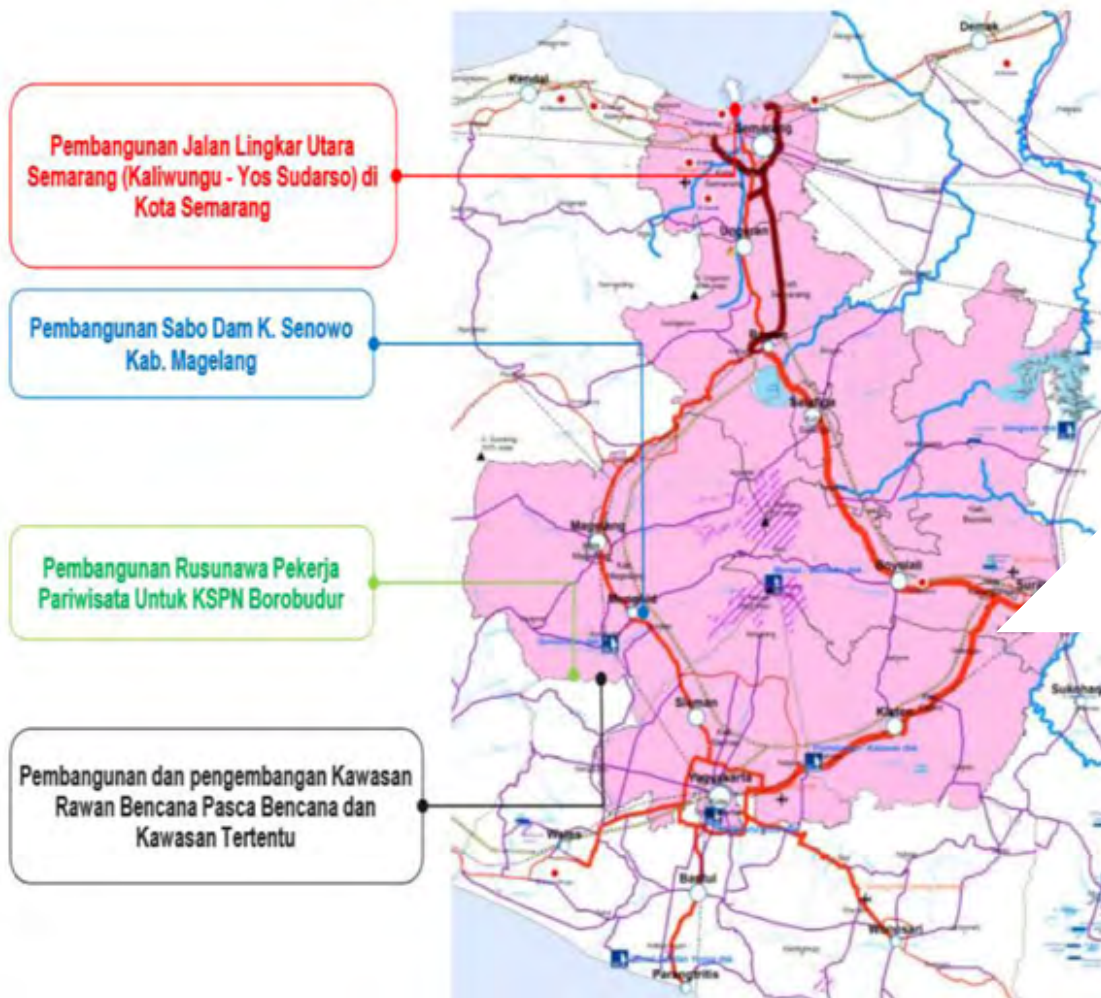
Disamping itu ada arahan Program Jangka Pendek (PJP) 2022-2024 untuk Provinsi Jawa Tengah seperti Pembangunan Jalan Tol Non Trans Jawa Cilacap Yogyakarta dan Pembangunan IPLT di Kab. Magelang.

PJP 2022-2024 untuk Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta Pembangunan embung kecil/telaga Sleman, Kulon Progo, Gunung Kidul, Bantul dan Pembangunan SPAM Regional Kartamantul (Sub Sistem Kebon Agung).

Sedangkan arahan PJP 2022-2024 untuk Provinsi Jawa Barat seperti Pembangunan Bendungan Kadumalik dan Pembangunan Rumah Khusus Nelayandi Kab. Pangandaran (Kec. Kalipucang). Selanjutnya arahan PJP 2022-2024 untuk Provinsi Banten seperti Pembangunan Bangunan Pengendali Banjir dan Penataan Sempadan S.Ciujung di Kota Rangkasbitung Kab. Lebak Tahap 4 (Kab.Serang-Lebak).

Di Provinsi Jawa Timur arahan PJP 2022-2024 seperti Pembangunan Jalan Tol Trans Jawa Probolinggo

USULAN PROGRAM 2021 DI PULAU JAWA KSPN BOROBUDUR



Banyuwangi Seksi 4 dan Pembangunan jaringan Jalan Lingkar Wilis. Sedangkan arahan PJP 2022-2024 di Provinsi DKI Jakarta, salah satunya adalah Pembangunan Tanggul Laut Jakarta - *National Capital Integrated Coastal Development (NCICD)* dan *Jakarta Sewerage Development Project*.

Pulau Sulawesi

Kementerian PUPR telah menyiapkan sejumlah arahan Program Prioritas tahun 2021 dan Jangka Pendek 2022-2024 untuk Pulau Sulawesi. Arahan Program Prioritas Provinsi Sulawesi Selatan seperti Pembangunan Intake Air Baku Pakkatto dan Pembangunan Rumah Susun Kota

Palopo. Pengembangan Daerah Irigasi Ladongi dan Pembangunan Rumah Susun Kota Baubau.

Ada beberapa isu strategis infrastruktur di Sulawesi Selatan 2020-2024 seperti dukungan infrastruktur irigasi untuk mendukung komoditas pertanian unggulan nasional dan Sulawesi Selatan (Kab. Pinrang), dan dukungan infrastruktur untuk mendukung pengembangan Kawasan Industri (KI) Konawe.

Kepulauan Maluku

Sejumlah arahan program telah disiapkan Kementerian PUPR untuk Provinsi Maluku. Pembangunan rumah untuk Masyarakat

Kementerian PUPR telah menyiapkan sejumlah arahan Program Prioritas tahun 2021 dan Jangka Pendek 2022-2024 untuk Pulau Sulawesi.

Pembangunan jalan nasional Merbau-Tebas dan Pembangunan Rumah Susun MBR Kota Pontianak menjadi bagian dari program arahan untuk Provinsi Kalimantan Barat. Pembangunan Jembatan Barito II di Kab. Barito Kuala dan Pembangunan IPA 1 unit Kec. Banjarbakula I menjadi bagian arahan

Berpenghasilan Rendah (MBR) di Kota Ambon. Konektivitas juga menjadi perhatian Kementerian PUPR.

Oleh karena itulah arahan program berupa Pembangunan Jalan Lingkar Selatan Pulau Ambon untuk Seri-Hukurila. Pembangunan Bendung di WuarLabobar Kormomolin juga menjadi arahan program 2022.

Sedangkan arahan program Provinsi Maluku Utara seperti Pembangunan Konstruksi Penahan Ombak Pantai Morotai Utara dan Pembangunan Jembatan di Ruas Sofi-Wayabula 4 di Kab. Pulau Morotai.

Pulau Papua

Di Provinsi Papua terdapat beberapa arahan program seperti Pembangunan Jaringan Air Baku dan Pembangunan Rumah Khusus mendukung kawasan Lumbung Pangan dan Energi Terpadu Merauke (MIFEE). Pada tahun tersebut juga direncanakan Pembangunan Anjungan Cerdas Perbatasan Skouw dan Pembangunan Jembatan Ruas Muji Batas Batu. Tidak hanya di Provinsi Papua, di pulau tersebut juga terdapat arahan program untuk Provinsi Papua Barat seperti Pengembangan Jaringan Irigasi Di Mariat dan Pembangunan Rusunawa untuk Pekerja KEK Sorong pada periode 2022-2024.

Pulau Bali dan Nusa Tenggara

Kementerian PUPR telah menyusun program arahan PJP 2022-2024 untuk Provinsi Bali seperti program Pembangunan Bendungan Selat Kanan dan Penataan Bangunan Kawasan Gilimanuk. Arahan PJP 2022-2024 untuk Provinsi Nusa Tenggara Barat diantaranya Pembangunan Sistem Pengolahan Air Limbah Terpusat Kawasan Selong.

Dalam arahan PJP 2022-2024 Untuk Provinsi Nusa Tenggara Timur juga direncanakan Pengembangan Pos Lintas Batas Negara (PLBN) Terpadu Napan Kab. Timor Tengah Utara dan

Peningkatan Jalan Provinsi ruas Kedindi-Pota-Wae Kelambu/Riung.

Pulau Kalimantan

Program Arahan PJP 2022-2024 untuk Provinsi Kalimantan Timur seperti terdapat beberapa program mendukung pengembangan Ibu Kota Negara Baru yaitu Pembangunan Bendungan Sepaku Semoi dan Rehabilitasi Jalan Loa Janan-Bts.Kota Tenggara-Dlm Kota Tenggara-Sp.2 Senoni-Kotabangun. Kemudian juga ada Pembangunan Pengendalian Banjir Sungai Pulau Bunyu dan Pembangunan dan Peningkatan Jalan Akses Perbatasan Malinau-Long Bawang-Long Midang menjadi bagian dari program arahan PJP 2022-2024 untuk Provinsi Kalimantan Utara.

Pembangunan jalan nasional Merbau-Tebas dan Pembangunan Rumah Susun MBR Kota Pontianak menjadi bagian dari program arahan untuk Provinsi Kalimantan Barat. Pembangunan Jembatan Barito II di Kab. Barito Kuala dan Pembangunan IPA 1 unit Kec. Banjarbakula I menjadi bagian arahan program Provinsi Kalimantan Selatan.

Pada Provinsi Kalimantan Tengah Kementerian PUPR memprogramkan beberapa rencana pembangunan infrastruktur seperti Pembangunan Jalan Batas Kalimantan Barat Tumbang Sanamang dan Penyediaan dan Pengelolaan Air Baku Kota Palangkaraya

Pulau Sumatera

Program Arahan 2021 Provinsi Sumatera Utara beberapa diantaranya pembangunan Jembatan Tano Ponggol Danau Toba dan Pembangunan Rusun Kab. Deli Serdang. Arahan PJP 2022-2024 Provinsi Sumatera Utara seperti Pembangunan IPAL Komunal dengan jaringan perpipaan berbasis masyarakat Kabupaten Tapanuli Selatan dan Pembangunan Rumah Khusus Tahan Gempa di Nias.



Rapat koordinasi Penyusunan Sinkronisasi Program Jangka Pendek melibatkan seluruh daerah.

Sumber: BPIW

Program arahan 2021 Provinsi Aceh seperti Pembangunan Jalan Banda Aceh *Outer Ring Road* Koridor Utara (BORR) dan Pembangunan Jaringan Perpipaan SPAM untuk Kawasan Peusangan Siblah. Pada arahan PJP 2022-2024 Provinsi Aceh seperti Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera Langsa – Lhokseumawe dan Pengembangan Daerah Irigasi Krueng Baru. Sedangkan Program Arahan Tahun 2021 untuk Provinsi Sumatera Selatan Pembangunan Rumah Khusus MBR di Palembang dan Pembangunan TPA Kab. Pali.

Pulau Sulawesi

Arahan PJP 2022-2024 Provinsi Sulawesi Utara beberapa diantaranya Pembangunan dan Pengembangan Jaringan Jalan Lingkar (Marinso-Pulisan-Paal) dan Pelebaran Jaringan Jalan Bandara Sam Ratulangi mendukung KSPN.

Selanjutnya ada Program Arahan 2021 untuk Provinsi Sulawesi Utara seperti Pembangunan jalan lingkar Kota Kotamobagu (dilakukan dua tahap) Kab. Kotamobagu dan Pembangunan Saluran Drainase Lingkungan untuk Pengendalian Genangan Kawasan di

Kec. Tamako Kep. Sangihe. Sedangkan untuk Provinsi Gorontalo maka Arahan PJP 2022-2024 seperti Pembangunan Jalan Desa Taluditi-BogoBogo (dan Pembangunan Rusunawa MBR Tahap II Anggrek.

Ditargetkan Menghasilkan Finalisasi Draft Matriks

Kepala Pusat Pemrograman dan Evaluasi Keterpaduan Infrastruktur PUPR, BPIW, Iwan Nurwanto menyatakan, kegiatan tersebut ditargetkan dapat menghasilkan finalisasi draft matriks berdasarkan konfirmasi dan klarifikasi terhadap draft matriks tahun 2021 dan jangka pendek 2022-2024 yang telah disusun oleh BPIW.

Rencana program yang dibuat tersebut pada akhirnya diharapkan dapat menjadi arahan pembangunan infrastruktur sektor PUPR di seluruh Indonesia agar perekonomian masyarakat meningkat dan kebutuhan masyarakat akan infrastruktur dapat terpenuhi dengan baik. **(Redaksi)**

Kegiatan tersebut ditargetkan dapat menghasilkan finalisasi draft matriks berdasarkan konfirmasi dan klarifikasi terhadap draft matriks tahun 2021 dan jangka pendek 2022-2024 yang telah disusun oleh BPIW.



Perencanaan dan Pemrograman Infrastruktur Harus Memperhatikan Aspek Lingkungan

Dr. Hayati Sari Hasibuan, ST, MT
Akademisi Sekolah Ilmu Lingkungan, Universitas Indonesia

Berdasarkan hasil pengamatan kami 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.

Contohnya di Indonesia banyak daerah yang berada di garis pantai, di musim kemarau yang panjang dan curah hujannya sangat sedikit, akibatnya di kawasan tersebut mengalami kekeringan. Pada akhirnya lahan pertanian menjadi kekurangan air. Demikian pula kebutuhan air bersihnya menjadi menjadi sulit. Ketiga hal itu merupakan kebutuhan dasar yang membuat mereka bisa *survive* difasilitasi dengan program-program ketahanan pangan, air dan energi, maka mereka bisa melakukan produktivitas yang baik. Ujung-

ujungnya masalah kemiskinan dan kelaparan bisa diatasi.

Program-program infrastruktur Kementerian PUPR sudah sangat benar dilakukan bila program yang ada bisa berguna dan bermanfaat bagi masyarakat. Namun di sisi lain, program-program infrastruktur sektor PUPR masih perlu ditingkatkan dengan mengintegrasikan program-program tersebut ke dalam aspek lingkungan.

Misalnya program pembangunan infrastruktur dapat mengatasi daerah-daerah yang mengalami kekeringan, saat musim kemarau tiba. Kalau pendekatannya dengan *business usually* seperti membuat Sistem Penyediaan Air Minum, maka hal itu tidak memecahkan masalah kekeringan tersebut. Jadi harus dilihat sumber-sumber



Bendungan Raknamo di NTT

Sumber: PUPR

lingkungan yang kemudian ditingkatkan untuk menjadi sumber infrastrukturnya. Jadi misalnya seperti ini, di beberapa daerah, curah hujannya tinggi. Kondisi tersebut bisa menjadi sumber air. Hal ini yang belum dilihat oleh kita di Indonesia.

Kalau di luar negeri seperti di Singapura, 30 persen air yang disalurkan ke masyarakat berasal dari curah hujan. Artinya hujan itu ditampung dan kemudian diolah untuk menjadi air bersih yang bermanfaat bagi masyarakat.

Tidak hanya air hujan, air laut pun bisa dijadikan air tawar. Negara lain telah melakukan desalinasi air laut atau memproses air laut yang asin menjadi air tawar. Di Indonesia, belum banyak yang mengotimalkan hal itu. Padahal banyak daerah di Indonesia yang memiliki laut, yang bisa diolah menjadi air tawar. Untuk mengubah air laut tersebut membutuhkan teknologi. Saya melihat banyak teknologi yang telah dihasilkan Kementerian PUPR. Oleh karenanya saya melihat, Kementerian PUPR harusnya bisa mengembangkan hal itu.

Perencanaan dan pemrograman yang dibuat BPIW mengkoneksikan antar wilayah yang bersifat administratif, artinya mengkoneksikan satu wilayah dengan wilayah lain. Namun saya

berharap BPIW dapat mengkoneksikan tidak hanya wilayah administratif, tapi antar wilayah ekosistem dasar. Misalnya membuat perencanaan yang menghubungkan Daerah Aliran Sungai (DAS) di bagian hulu hingga hilir, sehingga dapat mengkoneksikan ekosistem yang ada di DAS tersebut. **(Hendra Djamal)**



Edi Purnomo, ST, MM

Bappeda Banyuwangi Provinsi Jawa Timur

Program Dukungan Infrastruktur Bagi Kawasan Perdesaan, Dibutuhkan

Kabupaten Banyuwangi Provinsi Jawa Timur, memiliki jumlah penduduk mencapai 1,7 jiwa. Sedangkan luas wilayah di kabupaten ini merupakan yang yang terluas yakni mencapai 5.782,50 km². Dengan luasnya wilayah Banyuwangi tersebut, maka infrastruktur paling besar kebutuhannya. Apalagi Jarak desa terjauh dengan Banyuwangi Kota mencapai 100 Km dengan waktu tempuh tiga jam. Banyuwangi memiliki 189 desa dan 28 kelurahan.

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, serta keterbukaan informasi publik.

Dibalik program tersebut, kawasan perdesaan masih dihadapkan masalah infrastruktur. Pada dasarnya infrastruktur berupa jalan yang sangat dibutuhkan, karena dapat memudahkan akses yang menghubungkan wilayah desa ke kota. Selain itu infrastruktur dapat membuka jalan dalam membawa potensi desa keluar daerah dan dapat mempermudah pemasangan jaringan telekomunikasi maupun masuknya jaringan listrik.

Selain di perdesaan, infrastruktur juga dibutuhkan di daerah yang memiliki potensi wisata. Bila

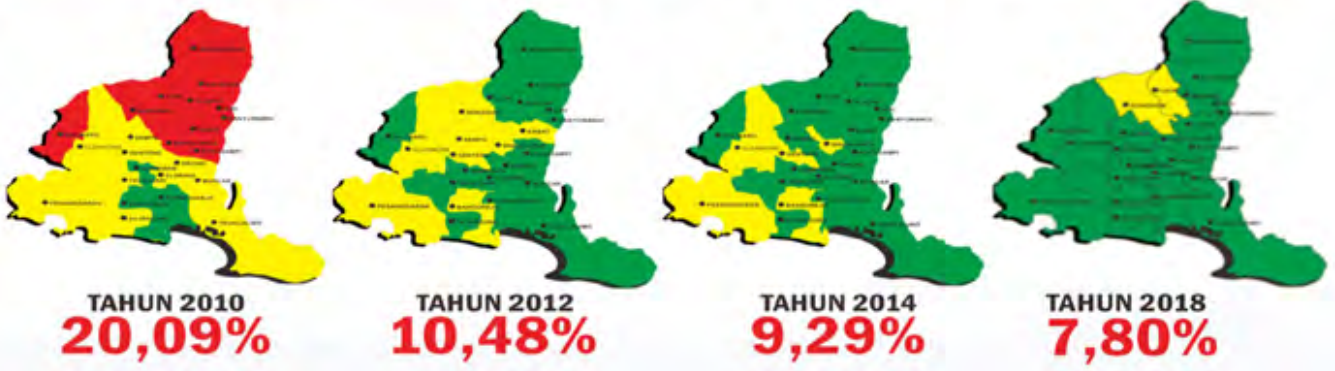
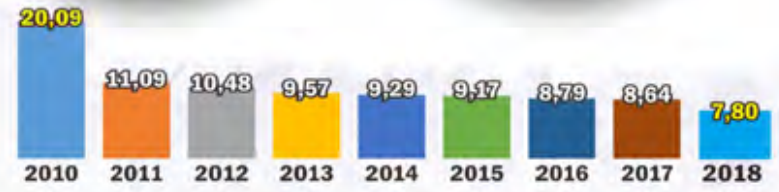
KINERJA BANYUWANGI

Aksesibilitas
 Jakarta-Banyuwangi:
**Dulu 21 Jam,
 Kini 90 Menit**
 Aksesibilitas
 Surabaya-Banyuwangi:
**Dulu 7 Jam,
 Kini 50 Menit**

Image Kota Santet
 Kini
**Kota Wisata:
 UNWTO Award
 (2016)**

**Laporan
 Keuangan Pemda**
 Dulu: **Disclaimer**
 Sejak 2012: **Opini
 Wajar Tanpa
 Pengecualian**

**PENURUNAN ANGKA
 KEMISKINAN**
 LEBIH RENDAH DIBANDING RATA-RATA PROVINSI JATIM
 SEBESAR 11,77 PERSEN



ada 'sentuhan' infrastruktur PUPR, diharapkan dapat memudahkan akses wisatawan ke lokasi pariwisata.

Peran BPIW sangat dibutuhkan dalam membuat perencanaan dan pemrograman yang mengarah pada dukungan kawasan pariwisata dan pengembangan kawasan perdesaan. Diharapkan BPIW memaksimalkan atau melakukan *mapping* kebutuhan suatu wilayah yang belum bisa terakomodir. Dengan demikian semua wilayah menjadi perhatian pemerintah. **(Hendra Djamal)**



Perencanaan Ibu Kota Negara Harus Memperhatikan Pendatang dan Masyarakat Setempat

Nik Mohd. Ruiz Razy

.....
Anggota Dewan Institut Perencana Malaysia Urusan Luar

Membuat perencanaan infrastruktur terutama terkait pemindahan Ibu Kota Negara (IKN) membutuhkan pertimbangan yang matang. Pasalnya banyak aspek yang harus jadi bahan pertimbangan agar IKN baru tersebut benar-benar membuat nyaman masyarakat, tidak hanya bagi pendatang tapi juga bagi masyarakat setempat. Lalu, bagaimana pengalaman negara tetangga seperti Malaysia terkait hal itu?, Anggota Dewan Institut Perencana Malaysia Urusan Luar Nik Mohd. Ruiz Razy berbagi cerita dengan Buletin Sinergi BPIW terkait hal itu.

Seperti apa proses perencanaan infrastruktur terutama terkait IKN?

Bila kita merencanakan perkotaan terutama IKN, maka banyak aspek yang harus dipertimbangkan seperti masalah geografis. Negara Malaysia memutuskan memindahkan IKN Kuala Lumpur ke Putrajaya 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 kita membuat lebih banyak perumahan. Disisi lain saya suka dengan apa yang dilakukan Indonesia, yakni memindahkan IKN ke lain pulau, karena merupakan tantangan

tersendiri yakni membutuhkan perencanaan yang matang. Salah satu yang harus dipikirkan adalah manfaat yang didapat bagi masyarakat di Pulau Kalimantan, terutama Kalimantan Timur. Jangan sampai menyia-nyia mereka.

Apa yang bisa di *share* lagi terkait IKN ini?

Pulau Kalimantan merupakan pulau ketiga terbesar dunia yang didalamnya terdapat tiga negara yakni Indonesia, Malaysia, dan Brunai Darussalam. Suatu tantangan tersendiri karena Pulau Kalimantan ada kawasan hutan belantara yang luas, itu harus dipertahankan. Pasalnya produksi udaranya masih bersih disana dan itu harus dipertahankan. Hal ini untuk keberlangsungan hidup hingga puluhan tahun nanti.

"Bila kita merencanakan perkotaan terutama IKN, maka banyak aspek yang harus dipertimbangkan seperti masalah geografis".



Kota Putrajaya Malaysia.

Sumber: Istimewa

"Bila Provinsi Kalimantan Timur telah benar-benar menjadi Ibu Kota, maka jangan melupakan Kota Jakarta".

Apakah Malaysia melibatkan swasta atau investor dalam mengembangkan kawasan atau kota?

Kerjasama dengan swasta atau investor, Malaysia belajar dari model yang dilakukan Inggris yakni membuat Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dengan berbagai sektor. Hal ini dimulai saat kepemimpinan Mahathir Mohamad sebagai Perdana Menteri pada periode pertama sekitar tahun 1980. Dengan demikian maka uang yang diinvestasikan akan kembali pada negara, karena seluruh sektor, BUMN turut andil. Namun kita sekarang waspada, jangan sampai perputaran uang justru beredar di negara lain. Sebab pada prinsipnya uang yang dikeluarkan pemerintah harus dikembalikan untuk rakyat.

Apakah dengan berpindahnya ibu kota mengakibatkan terjadinya pengembangan wilayah di ibu kota baru?

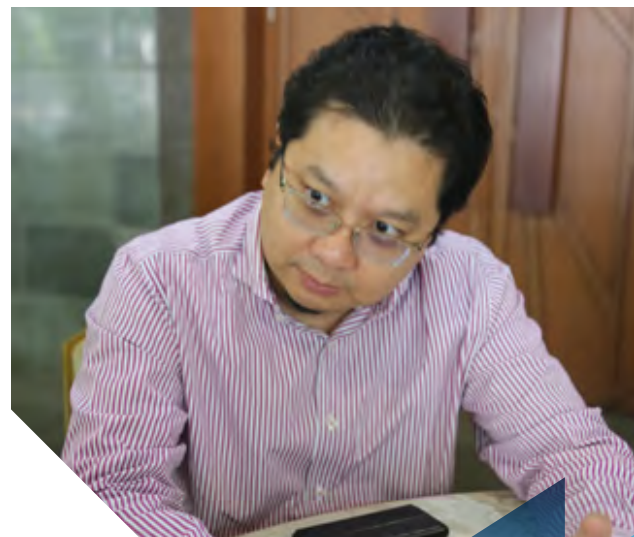
Betul. Dengan perpindahan IKN juga bagian dari pengembangan wilayah, karena kebutuhan masyarakat akan terpenuhi. Misalkan bila di Pulau Kalimantan Timur yang akan dijadikan IKN belum banyak hiburan bagi masyarakat, maka bisa disediakan pemerintah. Demikian pula pusat perbelanjaan baik tradisional atau modern, juga dapat dibangun pemerintah. Demikian pula penyediaan perumahan lengkap dengan kebutuhan akan sanitasi, air bersih, maupun sarana pendukung lainnya seperti taman bermain dan sarana sekolah, dapat disediakan pemerintah.

Agar masyarakat tidak bosan dan betah tinggal ditempat yang baru. Jadi kebutuhan dasar harus terpenuhi. Demikian pula sarana transportasi

baik jarak dekat maupun jarak jauh, juga harus ada. Namun yang terpenting adalah keberlangsungan pembangunan infrastruktur, karena kepemimpinan Presiden Joko Widodo hanya lima tahun dan akan digantikan presiden yang lain. Jadi, meski presidennya berganti, pembangunan di IKN tetap dijalankan. Sebab pembangunan infrastruktur IKN membutuhkan waktu yang lama. Putrajaya saja membutuhkan 20 tahun untuk memenuhi kebutuhan infrastruktur.

Apa masukan Bapak terkait IKN di Indonesia ?

Bila Provinsi Kalimantan Timur telah benar-benar menjadi Ibu Kota, maka jangan melupakan Kota Jakarta. Gedung-gedung pemerintahan yang kosong, maka dapat diisi dengan pusat-pusat bisnis. Sehingga Jakarta tetap menjadi kota bisnis atau perniagaan. Harus juga dipertahankan koneksi Jakarta dengan kota-kota sekitarnya. Putrajaya yang tahun ini ulang tahun yang ke-25, sampai saat ini juga masih dikembangkan dan terus ditingkatkan koneksinya dengan kota sekitarnya. **(Hendra/Daris)**





Judul Buku :

The Future of Asian & Pacific Cities: Transformative Pathways Towards Sustainable Urban Development 2019

Penulis :

Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP) Teams

Penerbit :

United Nations

Tahun Terbit : 2019

Jumlah Halaman: 183 halaman

Masa Depan Kota-kota di Asia-Pasifik

Pada tahun 2019, Wilayah Asia-Pasifik menjadi mayoritas urban sepanjang sejarah karena sebanyak 2,3 miliar orang di wilayah ini hidup di perkotaan. Oleh karena itu, kebutuhan terhadap masa depan kota yang berkelanjutan sangatlah penting. Kota-kota tahun 2030, 2050 dan 2100 akan sangat berbeda dan akan menjadi kota-kota yang diubah dalam komposisi demografis, penerapan teknologi, dan dalam konteks ekologis yang lebih luas. Tantangan membangun kota berkelanjutan untuk memenuhi kebutuhan masa depan yang berubah akan membutuhkan cara berpikir dan kerja yang baru.

Laporan Masa Depan Kota-kota Asia dan Pasifik 2019 menjelaskan empat prioritas dan empat pendekatan untuk mewujudkan masa depan perkotaan yang berkelanjutan di Asia dan Pasifik. Masa depan yang berkelanjutan terjadi ketika dasar perencanaan kota dan wilayahnya kuat; ketahanan (*resilience*) mengawal resiko di masa depan; Teknologi Kota Cerdas menjadi solusi berbagai bidang pekerjaan; dan didukung dengan sistem pembiayaan yang baik.

Laporan Masa Depan Kota-kota Asia dan Pasifik 2019 dikembangkan bersama oleh Komisi Ekonomi dan Sosial PBB untuk Asia dan Pasifik (ESCAP) dan Program Pemukiman Manusia PBB dalam kemitraan dengan Bank Pembangunan Asia, Pusat Kota Layak Huni Singapura, Uni Eropa, Yayasan Rockefeller dan Program Pembangunan PBB.

Buku ini disusun dalam empat bagian. Bagian pertama ***The Future of Urban & Territorial Planning*** membahas mengenai kerangka perencanaan di tahun 2030 yang sangat dipengaruhi oleh meningkatnya urbanisasi, dan isu perubahan iklim. Dalam bagian ini, diberikan tiga buah rekomendasi jalur kebijakan mengenai perencanaan wilayah kota di masa depan. Bagian ini juga diakhiri dengan kesimpulan yang memudahkan pembaca untuk memahami pembahasan.

Bagian kedua, ***The Future of Urban Resilience*** membahas bagaimana visi 2030 untuk Kota yang Berketahanan. Ada empat jalur kebijakan yang direkomendasikan dalam membentuk Kota yang Berketahanan. Di antaranya adalah penggunaan solusi berbasis alam, pembangunan infrastruktur tangguh, dukungan terhadap ekonomi informal, kerjasama yang baik skala nasional dan lokal, serta pemanfaatan *big data* untuk meningkatkan literasi pemerintah lokal.

Bagian ketiga, ***The Future of Smart & Inclusive Cities*** membahas mengenai visi 2030 untuk Kota cerdas dan Inklusif, implementasi konsep kota cerdas di wilayah Asia Pasifik, dan lima masukan untuk jalur kebijakan dalam membentuk kota cerdas dan inklusif di masa depan.

Bagian keempat ***The Future of Urban Finance*** membahas mengenai pembiayaan dalam pembangunan dan menghadirkan tiga jalur kebijakan, di antaranya adalah meningkatkan kerjasama pemerintah dan swasta, mengadopsi mekanisme pembiayaan lahan untuk membangun infrastruktur perkotaan yang berpusat pada kebutuhan manusia, dan biaya kemacetan untuk meningkatkan kualitas udara perkotaan. Di bagian akhir buku ini disajikan jalur pembangunan untuk masa depan perkotaan yang berkelanjutan, yang merupakan rangkuman dari penjabaran empat bab sebelumnya.

(Mutri Batul Aini)

“Laporan Masa Depan Kota-kota Asia dan Pasifik 2019 menjelaskan empat prioritas dan empat pendekatan untuk mewujudkan masa depan perkotaan yang berkelanjutan di Asia dan Pasifik”

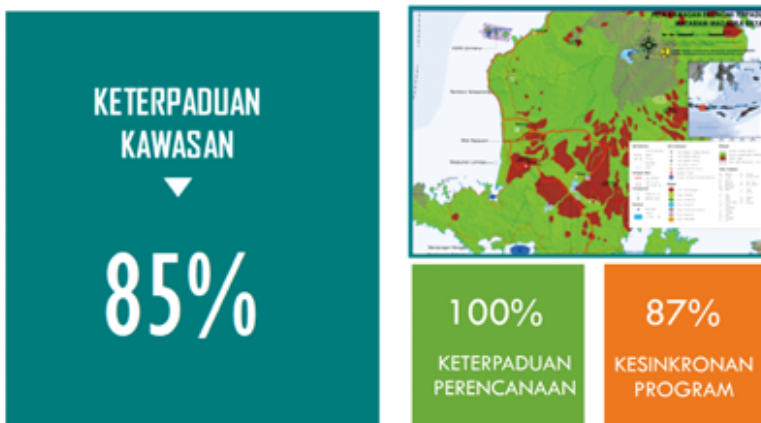
EVALUASI KETERPADUAN DAN PROGRAM KEBIJAKAN PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR WILAYAH

KAWASAN STRATEGIS PARIWISATA NASIONAL (KSPN) MANDALIKA, NUSA TENGGARA BARAT

EVALUASI KETERPADUAN

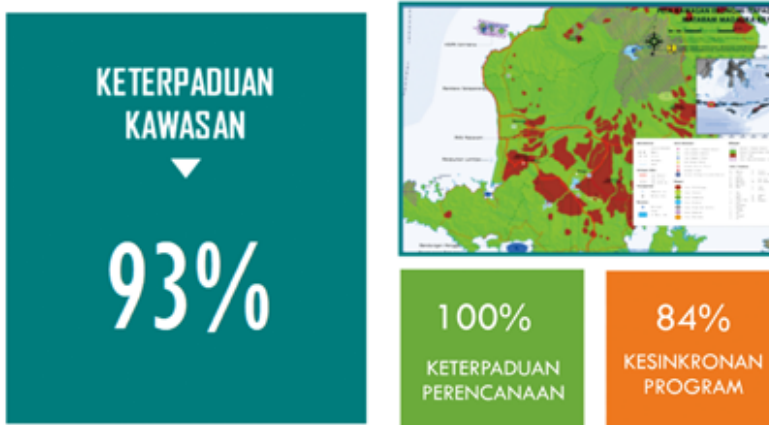
Evaluasi Keterpaduan dilakukan untuk melihat konsistensi antara dokumen perencanaan, pemrograman, dan pelaksanaan. Dilakukan dengan melalui metode *Analytical Hierarchy Process* (AHP) untuk mendapatkan bobot dari masing-masing aspek keterpaduan perencanaan, kesinkronan program, dan keterpaduan pelaksanaan.

Keterpaduan KSPN Mandalika TA. 2019



Hasil di atas menunjukkan bahwa keterpaduan kawasan pada KSPN Mandalika TA. 2019 secara keseluruhan masuk dalam **kategori sangat baik (85%)**, namun yang **perlu diperhatikan** dalam keterpaduan pelaksanaan masih memiliki nilai kurang dikarenakan kegiatan TA. 2019 masih dalam proses konstruksi

Keterpaduan KSPN Mandalika TA. 2015-2019

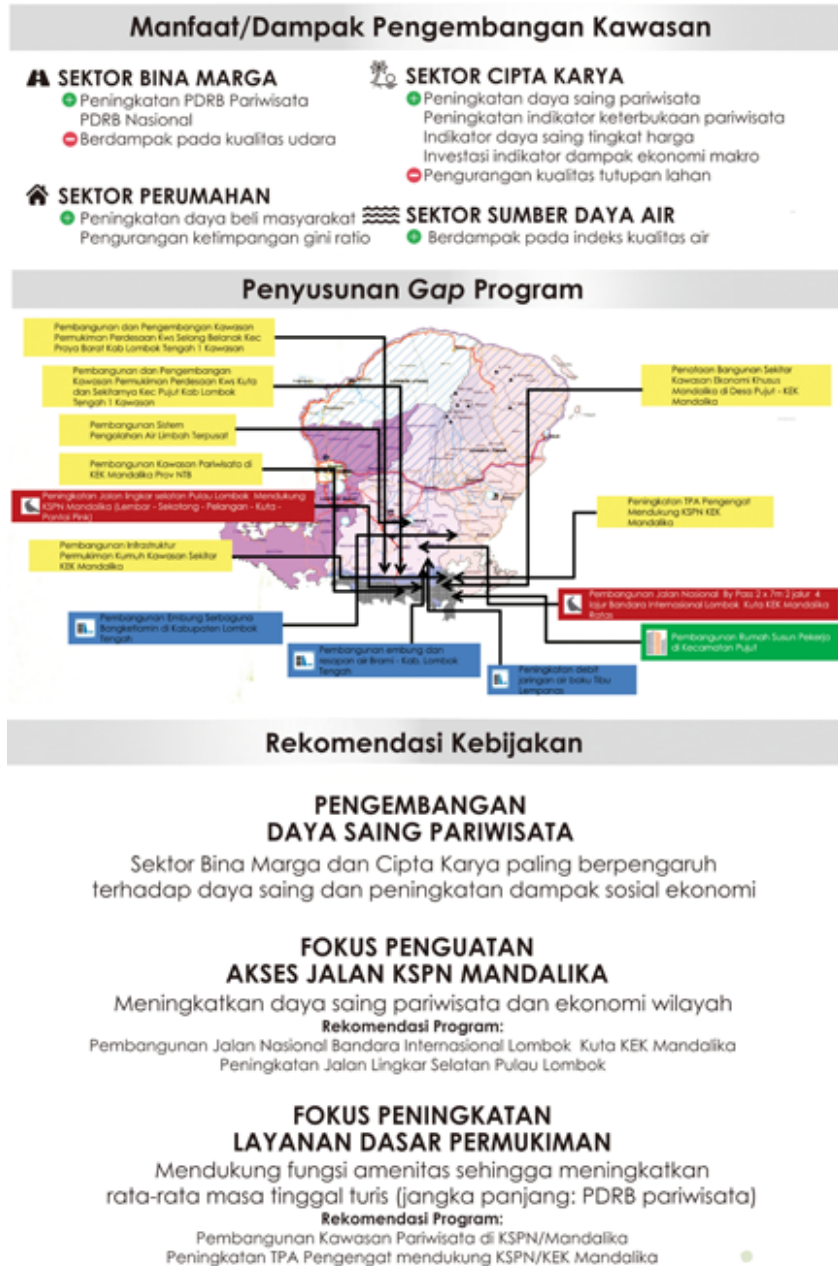


Hasil di atas menunjukkan bahwa keterpaduan kawasan pada KSPN Mandalika TA. 2015-2019 secara keseluruhan masuk dalam **kategori sangat baik (93%)**, karena dilihat dari ketiga aspek: keterpaduan perencanaan masuk dalam kategori sangat baik, kesinkronan program dan pelaksanaan masuk dalam kategori baik



EVALUASI PROGRAM KEBIJAKAN

Evaluasi program kebijakan pengembangan infrastruktur wilayah dilakukan untuk melihat *outcome, benefit*, dan dampak. Dilakukan melalui metode *Two Stated Least Square (2 SLS)* untuk melihat pengaruh dan kontribusi infrastruktur PUPR dengan menghasilkan skenario kebijakan yang disesuaikan gap program berdasarkan data perencanaan dan pemrograman, sehingga memberikan rekomendasi kebijakan program.



Evaluasi keterpaduan pengembangan kawasan dengan infrastruktur PUPR dilaksanakan berdasarkan sasaran strategi yang menjadi tanggung jawab BPIW sebagaimana termuat pada Renstra PUPR 2015-2019 yakni meningkatnya keterpaduan pembangunan infrastruktur PUPR antar sektor, antar daerah, dan antar level pemerintahan. Dukungan infrastruktur PUPR dalam mendukung kawasan membutuhkan koordinasi antar sektor, antar daerah, dan antar level pemerintahan.

EVALUASI KETERPADUAN DAN PROGRAM KEBIJAKAN PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR WILAYAH

KAWASAN INDUSTRI WILMAR - SERANG BANTEN

EVALUASI KETERPADUAN

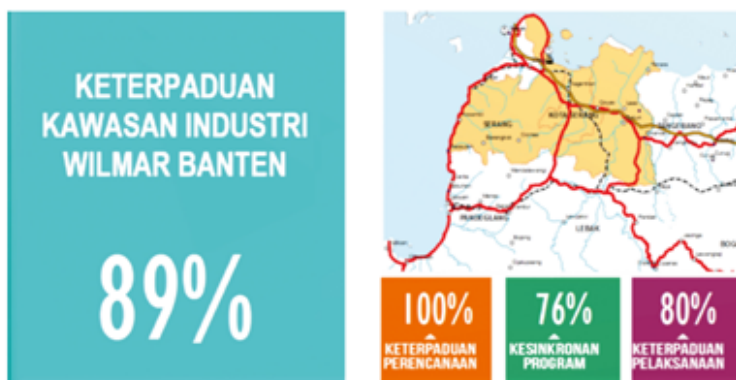
Evaluasi Keterpaduan dilakukan untuk melihat konsistensi antara dokumen perencanaan, pemrograman, dan pelaksanaan dilakukan dengan metode *Analytical Hierarchy Process* (AHP) untuk mendapatkan bobot dari masing-masing aspek keterpaduan perencanaan, kesinkronan program, dan keterpaduan pelaksanaan.

Keterpaduan KI Wilmar TA. 2019



Hasil di atas menunjukkan bahwa keterpaduan kawasan pada KI Wilmar TA. 2019 secara keseluruhan masuk dalam **kategori sangat baik (86%)**, karena dilihat dari ketiga aspek: keterpaduan perencanaan masuk dalam kategori sangat baik, kesinkronan program masuk dalam kategori cukup, dan pelaksanaan masuk dalam kategori baik

Keterpaduan KI Wilmar TA. 2015-2019



Hasil di atas menunjukkan bahwa keterpaduan kawasan pada KI Wilmar TA. 2015-2019 secara keseluruhan masuk dalam **kategori sangat baik (89%)**, karena dilihat dari ketiga aspek: keterpaduan perencanaan masuk dalam kategori sangat baik, kesinkronan program dan pelaksanaan masuk dalam kategori baik



EVALUASI PROGRAM KEBIJAKAN

Evaluasi program kebijakan pengembangan infrastruktur wilayah dilakukan untuk melihat *outcome, benefit*, dan dampak. Dilakukan melalui metode *Two Stated Least Square (2SLS)* untuk melihat pengaruh dan kontribusi infrastruktur PUPR dengan menghasilkan skenario kebijakan yang disesuaikan gap program berdasarkan data perencanaan dan pemrograman, sehingga memberikan rekomendasi kebijakan program.

Manfaat/Dampak Pengembangan Kawasan

- | | |
|---|---|
| A SEKTOR BINA MARGA <ul style="list-style-type: none">● Peningkatan penguasaan teknologi● Daya saing industri dan indeks kinerja logistik● Berdampak pada indeks kualitas air● Peningkatan dampak ekonomi makro dan sosial● Berdampak pada kualitas lingkungan | SEKTOR PENYEDIAAN PERUMAHAN <ul style="list-style-type: none">● Daya beli masyarakat● Indeks keterbukaan perdagangan● Produktivitas tenaga kerja |
|---|---|

Penyusunan Gap Program



Rekomendasi Kebijakan

PENGEMBANGAN WILAYAH INDUSTRI

Sektor Bina Marga dan Penyediaan Perumahan paling berpengaruh terhadap aspek sosial ekonomi

FOKUS PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR JALAN

Selama 5 tahun terakhir menunjukkan infrastruktur jalan memberikan manfaat ekonomi yang mendorong PDRB Kab. Serang. Hal ini tentu mendukung kelancaran logistik bahan baku dan distribusi produk, bahkan dalam jangka panjang mampu menyerap tenaga kerja dan meningkatkan daya beli masyarakat

Rekomendasi Program:

- Pembangunan Duplikasi *overpass* Kemang Tol Serang Timur
- Pembangunan *Flyover* Sudirman
- Pembangunan *Flyover* dalam Kota Jalan Sudirman
- Pembangunan Jalan Penghubung Zona Industri Serang Utara
- Pembangunan Jalan Tol Cilegon - Bojonegara.

Evaluasi keterpaduan pengembangan kawasan dengan infrastruktur PUPR dilaksanakan berdasarkan sasaran strategi yang menjadi tanggung jawab BPIW sebagaimana termuat pada Renstra PUPR 2015-2019 yakni meningkatnya keterpaduan pembangunan infrastruktur PUPR antar sektor, antar daerah, dan antar level pemerintahan. Dukungan infrastruktur PUPR dalam mendukung kawasan membutuhkan koordinasi antar sektor, antar daerah, dan antar level pemerintahan.

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 Agustus-September.

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

Pembangunan Belum Terpadu

Bisnis, JAKARTA - Pembangunan jalan tol yang massif selama 4 tahun terakhir dinilai belum optimal dalam memadukan interkoneksi antar sektor. Koordinasi antarpemangku kepentingan menjadi pekerjaan rumah yang perlu dituntaskan.

Direktur Riset Core Indonesia, Piter Abdullah Redjalam mengatakan pengoperasian jalan tol sejauh ini baru mengungkit angkutan penumpang, terutama dari kendaraan pribadi.

Dia menambahkan jalan tol yang baru dibangun belum merangsang efek pengganda antarsektor. Secara umum, dampak pengganda dari pengoperasian jalan tol baru akan terlihat dalam jangka panjang.

“Kita lemah dalam koordinasi, kecenderungannya (masing-masing Lembaga) jalan sendiri-sendiri. Strategi besarnya belum ada. Contoh yang paling besar, paling kelihatan itu bandara kertajati,” jelasnya kepada Bisnis, Minggu (18/8).

Sebagaimana diketahui, penyelesaian Bandara Internasional Jawa Barat (BIJB) di Kertajati, Majalengka memang tidak berbarengan dengan akses, terutama jalan tol. Bandara yang dibuka pada juni 2018 itu terpaut 5 kilometer dari jalan tol Cikopo-Sumedang-Dawuan yang menjadi akses dari Bandung, belum rampung.

Imbas dari ketiadaan akses, arus penumpang di BIJB amat rendah selama satu tahun sejak beroperasi. Kementerian perhubungan pun mengalihkan penerbangan domestik dari bandara Husein Sastranegara, Bandung ke BIJB sejak 1 Juli 2019 untuk meningkatkan arus penumpang.

KORIDOR TEPAT

Piter mengimbuhkan, realisasi pembangunan tol dalam empat tahun terakhir patut diapresiasi. Dia menilai langkah pemerintah giat membangun

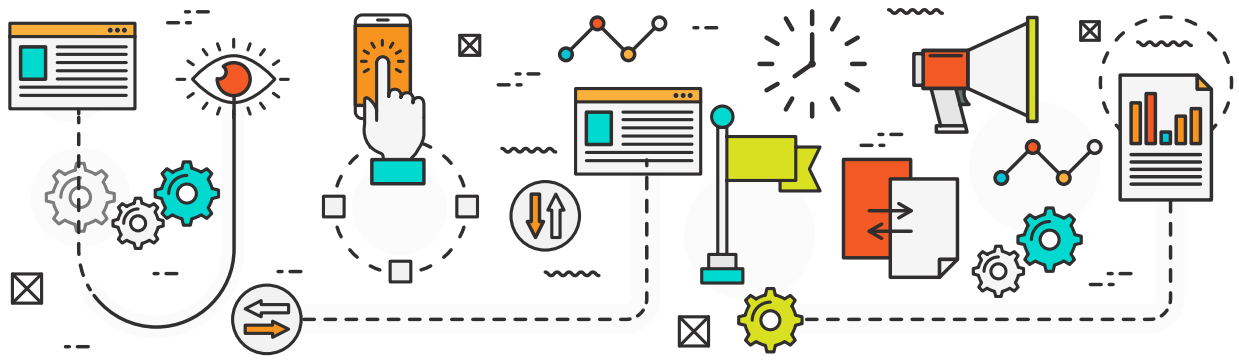
infrastruktur, termasuk jalan tol, sudah dalam koridor yang tepat. Pekerjaan rumah yang perlu dituntaskan, lanjut Piter yakni tinggal menghubungkan dengan Kawasan-kawasan strategis seperti pelabuhan, bandara, dan Kawasan industri.

Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) melansir dalam priode 2015 hingga Mei 2019, jalan tol baru yang telah beroperasi mencapai 949 kilometer. Panjang ini akan terus bertambah, karena hingga akhir 2019, terdapat 9 ruas jalan tol dengan panjang 406, 14 kilometer yang akan beroperasi. Kepala BPJT Danang Parikesit sebelumnya mengakui interkoneksi antar jalan tol dengan infrastruktur perhubungan seperti bandara maupun pelabuhan belum maksimal. Oleh karena itu, pembangunan jalan tol baru maupun ekstensi jalan tol eksisting diarahkan untuk terhubung langsung dengan simpul kegiatan ekonomi lain.

“Pak Jokowi kan bilang jalan tol harus terhubung dengan Kawasan. Kami akan dorong badan usaha untuk investasi lagi karena ada 200 kilometer dengan baik,” ujarinya kepada Bisnis.

Danang menerangkan, potensi pengembangan bisa digarap oleh badan usaha melalui prakarsa maupun penambahan ruang lingkup. Dia menggambarkan, jalan tol akses ke pelabuhan Patimban telah mendapat izin prakarsa dari kementerian PUPR dan masuk daftar proyek tol baru yang siap dilelang.

Sementara itu, penambahan ruang lingkup dimungkinkan pada dua ruas tol di Makassar, yaitu Jalan Tol Reformasi atau Ujung Pandang Seksi 1 dan Seksi 2 dan Jalan Tol Seksi Empat. Secara konsolidasi, kedua ruas dimiliki dikelola oleh PT Nusantara Infrastruktur Tbk atau META. **Rivki Maulana**



Ulasan Teropong Media edisi kali terkait berita di Bisnis Indonesia 19 Agustus Halaman 23 yang berjudul “Pembangunan Belum Terpadu”. Berikut ulasannya :

Keterpaduan Pembangunan Mutlak Dilakukan

Dalam berita itu disebutkan bahwa jalan tol yang baru dibangun belum merangsang efek pengganda antarsektor. Secara umum, dampak pengganda dari pengoperasian jalan tol baru akan terlihat dalam jangka panjang.

Sehubungan dengan hal itu, Kepala BPIW Hadi Sucahyono pernah menyatakan bahwa keterpaduan pembangunan terutama pembangunan infrastruktur mutlak dilakukan antar Kementerian/ Lembaga, terutama dalam pengembangan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN). Ia memastikan bahwa Kementerian PUPR siap untuk melaksanakan pembangunan infrastruktur dan bekerja sama dengan Kementerian/ Lembaga lain.

Saat ini pemerintah sedang memfokuskan pembangunan infrastruktur di lima destinasi pariwisata super prioritas yakni Danau Toba (Sumatera Utara), Borobudur (Jawa Tengah), Labuan Bajo (Nusa Tenggara Timur), Mandalika/Lombok (Nusa Tenggara Barat), dan Likupang (Sulawesi Utara).

Diperlukan sinergi antar kementerian agar infrastruktur yang dibangun dapat semakin mendongkrak jumlah wisatawan yang datang. Semua kementerian terkait pariwisata harus bergerak cepat dan bersama-sama

mengembangkan pariwisata nasional. Untuk merealisasikan itu, tahun depan, pemerintah mengalokasikan anggaran senilai Rp 7,6 triliun untuk pengembangan infrastruktur di lima destinasi pariwisata super prioritas. Jumlah tersebut naik sangat signifikan bila dibandingkan alokasi anggaran pada tahun ini yang hanya sebesar Rp 1,6 triliun.

Untuk KSPN Danau Toba anggaran yang disiapkan untuk tahun depan yakni sebesar Rp 2,5 triliun, Borobudur Rp 1,3 triliun, Mandalika Rp 1,7 triliun, Labuan Bajo Rp 979 miliar dan Likupang Rp 585 miliar. BPIW pun telah melakukan kajian mengenai potensi peningkatan wisatawan ketika infrastruktur tersebut dibangun secara terpadu.

Dari kajian itu diketahui bahwa Borobudur 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.

Tidak hanya dukungan infrastruktur, pariwisata nasional akan menarik perhatian masyarakat dari berbagai negara melalui promosi yang seluas-luasnya. Selain itu, lembaga lain seperti Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM) diharapkan semakin gencar mencari investor yang mau menanamkan di sektor pariwisata tersebut. Dengan kerja sama yang terpadu tersebut diyakini dapat meningkatkan pembangunan nasional terutama pariwisata. **(Hendra Djamal)**

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 Agustus-September.

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

RELOKASI TERMINAL BARANG LABUAN BAJO

PUPR Siapkan 2 Lokasi

Bisnis, LABUANBAJO- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) mengumumkan dua alternatif bakal lokasi baru terminal barang yang akan dipindah dari Pelabuhan Labuan Bajo.

Kepala Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian PUPR Hadi Sucahyono menyebutkan alternatif pertama berada di Bari yang terletak di sisi utama kabupaten Manggarai Barat. Infrastruktur jalan untuk menuju lokasi ini sudah baik. Kedalam lautnya pun memadai. Sayangnya, jaraknya agak jauh dari pusat kota, yakin sekitar 50 kilometer (km).

Alternatif kedua adalah Nanga Bido yang berada di sisi selatan Manggarai Barat. Lokasi ini lebih dekat dari pusat kota. Namun, dia menyatakan jalan aksesnya belum memadai. Kedalaman lautnya pun lebih dangkal. "PU menunggu (Kementerian) Perhubungan memutuskan lokasi di utara atau selatan," katanya, Sabtu (28/9).

Menurut Hadi, begitu Kemenhub memutuskan lokasi, kementerian PUPR segera membangun jalan akses untuk memudahkan mobilisasi tenaga kerja, alat berat, dan material untuk membangun pelabuhan.

Seperti diketahui, Pelabuhan Labuan Bajo yang ada kini akan khusus menjadi terminal penumpang yang melayani labuh dan sandar kapal pesiar, yacht, and pinisi.

Langkah itu diambil sejalan dengan rencana pemerintah menjadikan Labuan Bajo sebagai destinasi pariwisata superprioritas.

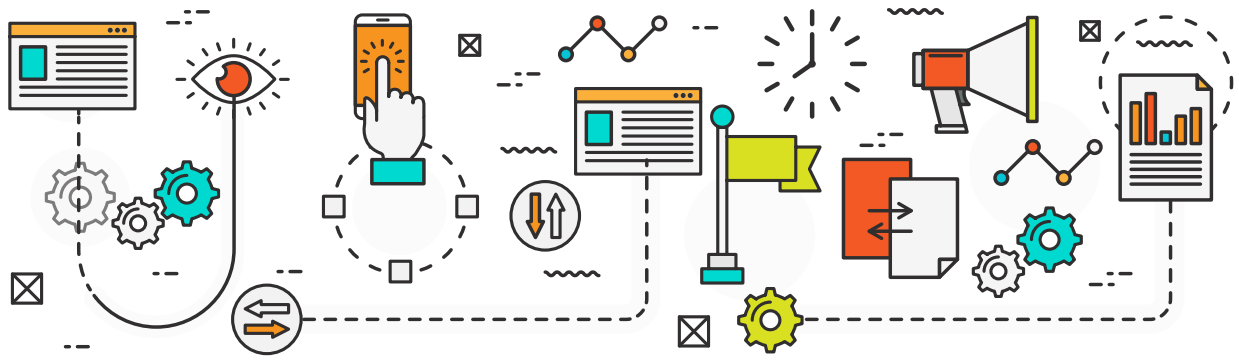
Saat ini, terminal penumpang dan kargo di pelabuhan labuan Bajo masih bercampur sehingga terkesan kotor.

Bila dipisah antara terminal penumpang dan barang, terminal penumpang akan minim risiko pencemaran.

"Presiden (Joko Widodo) minta (terminal penumpang dan terminal barang) dipisah. Terminal kontainernya ini dikosongkan, dicarikan pelabuhan khusus kargo," jelas Hadi.

Soal waktu kepindahan, dia mengatakan bahwa akan bergantung pada keputusan Kementerian Perhubungan (Kemenhub) menentukan lokasi pelabuhan barang. Namun, Presiden Joko Widodo meminta akhir 2020 pelabuhan Labuan Bajo sudah khusus untuk terminal penumpang.

Sebelumnya, Kemenhub menargetkan terminal barang Pelabuhan Labuan Bajo bisa dipindahkan mulai 2020 guna mendukung Labuan Bajo sebagai destinasi super prioritas. (Sri Mas Sari)



Ulasan Teropong Media berikutnya adalah berita di Bisnis Indonesia pada 30 September yang berjudul “Relokasi Terminal Barang Labuan Bajo, PUPR Siapkan 2 Lokasi”. Berikut ulasannya:

Relokasi Terminal Barang Labuan Bajo, Bagian Dari Dukungan Program Pengembangan Kawasan Pariwisata

Dalam berita itu disebutkan ada dua alternatif bakal lokasi baru terminal barang yang akan dipindah dari Pelabuhan Labuan Bajo yakni di Bari dan Nanga Bido di Nusa Tenggara Timur (NTT). Keputusan untuk memilih dua alternatif itu menjadi wewenang Kementerian Perhubungan dan kementerian PUPR siap membangun jalan akses untuk memudahkan mobilisasi tenaga kerja, alat berat, dan material untuk membangun pelabuhan.

Sebenarnya relokasi terminal barang itu merupakan bagian dari upaya memperindah pelabuhan untuk mendukung program kawasan pariwisata premium di kawasan tersebut. Ada tiga *key tourism* Labuan Bajo yang akan dikembangkan dan mendapat dukungan penuh Kementerian PUPR. Pertama, wisata bahari di Pulau Rinca, Pulau Padar, dan Pulau Komodo. *Key tourism* yang kedua, Labuan Bajo sebagai eko wisata. *Key tourism* ketiga yang berada di arah timur NTT yaitu Ruteng.

Secara reguler sejak 2015 BPIW sudah memiliki perencanaan dan program pengembangan di kawasan itu, tapi sekarang dengan kunjungan Presiden beberapa waktu lalu lebih digiatkan lagi. Saat ini Penataan Puncak Waringin menjadi fokus

utama Kementerian PUPR. Di tempat tersebut akan dibangun tempat cinderamata, amphiteater, dan menara pandang. Penataan kota Labuan Bajo sudah dilakukan Kementerian PUPR, dimana pada Tahun Anggaran 2017-2018 realisasi di kawasan tersebut seperti Penataan Kawasan Kampung Ujung, Penataan Kawasan Kampung Tengah, Penataan Kawasan Kampung Air, Pembangunan Instalasi Pengolahan Air Limbah (IPAL) di Kawasan Kampung Tengah dan Pembangunan Tempat Pembuangan Akhir (TPA) Desa Warloka.

Selain itu juga telah dilakukan Pembangunan Jaringan Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM) Labuan Bajo 40 l/dtk, Pembangunan SPAM di Pulau Komodo 0,5 l/dtk, Pembangunan SPAM di Pulau Rinca 0,2 l/dtk, dan Penataan Kawasan Loh Liang Pulau Komodo.

Kemudian usulan kegiatan selanjutnya diantaranya adalah peningkatan jalan dan trotoar ruas Jl. Soekarno Hatta – Pantai Pede-Waecicu, Penataan Kawasan Kampung Baru dan Bukit Pramuka, Penataan Kawasan Tempat Pelelangan Ikan (TPI)-Kuliner Kampung Ujung, Penataan Kawasan Batu Cermin, dan Pembangunan Instalasi Pengolahan Air Lumpur Tinja (IPLT) Kab. Manggarai Barat.

Labuan Bajo merupakan salah satu dari lima untuk Destinasi Pariwisata Super Prioritas. Selain Labuan Bajo pemerintah memfokuskan pengembangan pariwisata di Danau Toba (Sumatera Utara), Mandalika-Lombok (Nusa Tenggara Barat), Borobudur (Jawa Tengah), dan Likupang (Sulawesi Utara). Ditargetkan tahun depan sudah terlihat infrastruktur yang dibangun di lima Destinasi Pariwisata Super Prioritas tersebut. Dengan dukungan infrastruktur sektor PUPR, diharapkan adanya peningkatan jumlah turis mancanegara dan dapat meningkatkan perekonomian masyarakat di kawasan pariwisata tersebut. **(Hendra Djamal)**



Jajaran pimpinan BPIW disaksikan Inspektur Jenderal (Irjen) Kementerian PUPR, Widiarto serta Staf Khusus Menteri PUPR, Binsar H. Simanjuntak menyatakan komitmen menyelenggaraan SPIP.

Bentuk Satgas SPIP

BPIW Terapkan Sistem Pengendalian Intern

Sumber: Dok. PUPR

Dalam upaya mewujudkan tata kelola penyelenggaraan pemerintah yang baik, kini Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) telah membentuk Satuan Tugas (Satgas) Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP). Satgas tersebut akan melaksanakan koordinasi penyelenggaraan SPIP pada unit kerja di lingkungan BPIW sesuai Keputusan Kepala BPIW Nomor 14/KPTS/KW/2019 tentang Satuan tugas Koordinasi Penyelenggaraan Sistem Pengendalian Intern Pemerintah BPIW.

AGENDA PENGEMBANGAN ORGANISASI BPIW 2019



SPIP merupakan salah satu sistem pengendalian intern pemerintah. Adapun penerapan SPIP dalam salah satu organisasi pemerintahan bertujuan dalam rangka menciptakan tata kelola penyenggaraan pemerintah yang baik. Proses SPIP tersebut memang luas, mulai dari perencanaan, pelaksanaan, pertanggungjawaban, pengawasan hingga evaluasi.

Pada tahun 2018, Badan Pengawasan Keuangan dan Pembangunan (BPKP) telah melakukan penilaian atas tingkat maturitas (kematangan) SPIP di lingkungan BPIW dengan nilai 3,1955 yaitu level 3 atau terdefinisi.

“Untuk tahun 2019, tingkat maturitas SPIP PUPR diharapkan mencapai level 4 atau terkelola dan terukur,” ungkap Kepala BPIW Kementerian PUPR, Hadi Sucahyono saat membuka “Workshop SPIP dan Unit Kepatuhan Internal (UKI) di lingkungan BPIW TA 2019” yang dilaksanakan di Gedung Kementerian PUPR, Jakarta, beberapa waktu lalu.

Dalam upaya mencapai level 4 tersebut, papar Hadi, kini telah dibentuk Satgas SPIP, agar

pelaksanaan SPIP di lingkungan BPIW berlangsung efektif.

Hadi menjelaskan, kategori terdefinisi tersebut memberikan gambaran BPIW telah melaksanakan praktik pengendalian intern yang terdokumentasi dengan baik, namun pelaksanaan praktik pengendalian intern tersebut belum dievaluasi secara berkala dan terdokumentasi, serta belum dilakukan pengembangan berkelanjutan atas hasil evaluasi.

Untuk Satgas SPIP BPIW yang telah dibentuk akan melaksanakan koordinasi penyelenggaraan SPIP di unit kerja masing-masing sesuai dengan amanat Permen PUPR Nomor 20 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Sistem Pengendalian Intern Pemerintah di Kementerian PUPR.

“Peraturan Menteri tersebut merupakan bentuk implementasi SPIP di Kementerian PUPR sesuai dengan amanat Peraturan Pemerintah Nomor 60 Tahun 2008 tentang Pengendalian Intern,” jelasnya.

la mengungkapkan, SPIP merupakan

Untuk Satgas SPIP BPIW yang telah dibentuk akan melaksanakan koordinasi penyelenggaraan SPIP di unit kerja

Penyelenggaraan SPIP dilaksanakan seluruh pimpinan dan pegawai di lingkungan BPIW yang dipantau melalui UKI

proses integral pada tindakan dan kegiatan secara terus menerus oleh pimpinan dan seluruh pegawai untuk meyakinkan tercapainya tujuan organisasi. Penyelenggaraan SPIP terdiri atas 5 unsur, yakni lingkungan pengendalian, penilaian risiko, kegiatan pengendalian, informasi dan komunikasi, serta pemantauan pengendalian intern.

Penyelenggaraan SPIP dilaksanakan seluruh pimpinan dan pegawai di lingkungan BPIW yang dipantau melalui UKI, yang akan melakukan pemantauan pengendalian intern untuk mencapai tujuan, antara lain membantu pimpinan dalam meningkatkan penerapan pengendalian intern, memastikan pengendalian utama dijalankan, serta memastikan kecukupan rancangan pengendalian intern.

Di tempat sama, Sekretaris BPIW, Firman H. Napitupulu mengatakan, dibentuknya Satgat SPIP juga guna mewujudkan pelaksanaan tugas dan fungsi BPIW yang menjamin tercapainya tujuan BPIW secara efektif, efisien, akuntabel serta taat peraturan perundang-undangan.

Ia menerangkan, agenda workshop ini meliputi, komitmen BPIW dalam penyelenggaraan SPIP dan UKI, kebijakan penyelenggaraan SPIP dan UKI di lingkungan Kementerian PUPR, pencegahan penyimpangan Pengadaan Barang/Jasa (PJB) di Kementerian PUPR serta penerapan manajemen risiko di lingkungan BPIW. Sementara itu, Staf Khusus Menteri PUPR, Binsar H. Simanjuntak menerangkan, sesuai Arahan Menteri PUPR ada sembilan strategi pencegahan penyimpangan

TEKNIK-TEKNIK IDENTIFIKASI RISIKO





Kepala Pusat Perencanaan Infrastruktur PUPR, BPIW, Bobby Prabowo menyampaikan gagasan terkait SPIP

Sumber: Dok. BPIW

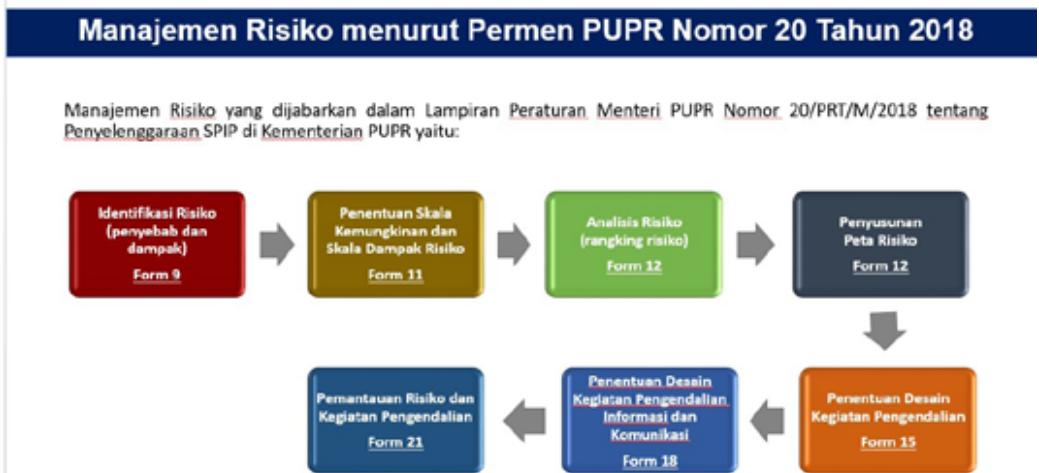
PBJ di Kementerian PUPR. Strategis tersebut, antara lain, Re-organisasi Struktur Organisasi Unit Layanan Pengadaan (ULP) dan Kelompok Kerja (Pokja) PBJ.

Kemudian, penguatan Sumber Daya Manusia (SDM), perbaikan mekanisme penyusunan harga perkiraan sendiri (HPS), pembinaan penyedia jasa (kontraktor dan konsultan), pemeriksaan hasil pekerjaan yang melibatkan BPKP.

Selain itu, kata Binsar, ada *Risk Management* di Unor, Balai dan Satker, ada pembentukan UKI pada Unor

dan Balai, pembentukan Inspektorat Bidang Investigasi (IBI) dan penguatan kapasitas auditor Itjen. "Terakhir monitoring berkelanjutan atas perangkat pencegahan *fraud* PBJ dengan IT Based atau PUPR 4.0," jelasnya. (**)

Ada *Risk Management* di Unor, Balai dan Satker, ada pembentukan UKI pada Unor dan Balai, pembentukan Inspektorat Bidang Investigasi (IBI) dan penguatan kapasitas auditor Itjen.





Widiarto

Inspektur Jenderal Kementerian PUPR

BPIW Diharapkan Dapat Semakin Berkontribusi

Gagasan pengembangan infrastruktur wilayah yang diangkat Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR), Basuki Hadimuljono, yakni pendekatan dalam pembangunan infrastruktur untuk mengatasi ketimpangan dan merespon berbagai masalah pembangunan wilayah dan kota. Proses perencanaan dan pemrograman pembangunan infrastruktur PUPR yang memuat program dan kegiatan harus berbasis ilmu kewilayahan.

Dalam pengembangan infrastruktur wilayah, Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian PUPR memiliki tugas melaksanakan penyusunan kebijakan teknis dan strategi keterpaduan antara pengembangan kawasan dengan infrastruktur bidang PUPR.

Adapun fungsi BPIW Kementerian PUPR, yakni penyusunan kebijakan teknis, rencana dan program keterpaduan pengembangan kawasan dengan infrastruktur di bidang PUPR. Kemudian, penyusunan strategi keterpaduan pengembangan kawasan dengan infrastruktur bidang PUPR.

Selain itu juga ada fungsi, pelaksanaan sinkronisasi program antara pengembangan kawasan dengan infrastruktur bidang PUPR. Kemudian, pemantauan, evaluasi, dan pelaporan penyelenggaraan keterpaduan rencana dan

sinkronisasi program antara pengembangan kawasan dengan infrastruktur bidang PUPR, dan terakhir pelaksanaan administrasi BPIW.

Saat ini apakah tugas dan struktur organisasi sudah sesuai, bagaimana dengan proses bisnisnya. Kemudian, apakah sudah menghasilkan *output* dan *outcome* sesuai yang diharapkan.

BPIW diharapkan dapat semakin berkontribusi positif dalam pelaksanaan perencanaan pengembangan infrastruktur dan wilayah di Kementerian PUPR. Artinya, ke depan BPIW harus semakin memiliki produk yang jelas, proses bisnis yang tegas serta dapat memberikan manfaat nyata kepada pengguna produk BPIW, yakni Direktorat Jenderal (Ditjen) Bina Marga, Ditjen Sumber Daya Air, Ditjen Cipta Karya serta Ditjen Penyediaan Perumahan.

Diharapkan dengan adanya Sistem Pengendalian Intern Pemerintah (SPIP) dan Unit Kepatuhan Internal (UKI) di lingkungan BPIW ini, kinerja BPIW akan terus meningkat dan handal sebagai rencana pengembangan infrastruktur dan wilayah. Salah satunya karena komitmen melaksanakan SPIP betul-betul diwujudkan. **(ris/infoBPIW)**



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.

Pembangunan Infrastruktur dan Pengaruhnya Terhadap Lahan Pertanian dan Pembangunan Wilayah Berkelanjutan

Stanislaw Bacior¹, Barbara Prus²

Universitas Pertanian di Kraków, Departemen Geodesi, Kadaster, dan Fotogrametri¹

Universitas Pertanian di Kraków, Departemen Pengembangan Ruang dan Arsitektur Lansekap²

Telah banyak penelitian yang menganalisis dampak pembangunan jalan tol terhadap perubahan struktur lansekap, tutupan lahan perkotaan, dan keanekaragaman hayati. Namun perhatian akan dampak pembangunan infrastruktur pada lahan pertanian dan daerah pedesaan masih kurang. Kami berpendapat bahwa membuat hipotesis studi kasus mengenai pembangunan infrastruktur (jalan raya) sebagai pendorong bisa menjadi cara pandang yang integratif dalam pembangunan perdesaan yang berkelanjutan dan dapat berkontribusi untuk memilih varian rute jalan tol yang terbaik. Tujuan dari makalah ini adalah untuk menyajikan kerangka teoritis dan metodologi untuk menganalisis dampak jalan tol pada lahan pertanian dan pembangunan wilayah berkelanjutan.



1. Pendahuluan

Pengembangan infrastruktur adalah salah satu tanda nyata dari kemajuan teknologi. Banyak penelitian menyatakan bahwa infrastruktur transportasi adalah salah satu faktor terpenting dari pengembangan daerah, yang memungkinkan penciptaan bisnis baru atau mendukung kontak dengan wilayah lain. Pembangunan jalan raya meningkatkan aksesibilitas regional dan meningkatkan aktivitas manusia di sepanjang rute transportasi. Infrastruktur transportasi yang berkembang dengan baik bisa dipandang sebagai prasyarat untuk integrasi ekonomi regional. Misalnya, pengangkutan produk pertanian dapat berkembang dan lebih cepat di daerah pertanian. Namun studi lain menunjukkan bahwa lokasi jalan raya tidak selalu menghasilkan peningkatan potensi ekonomi pada skala lokal.

Menurut Agenda 2030, pemerintah harus mengadopsi kebijakan yang mendukung pertanian berkelanjutan, sistem transportasi berkelanjutan, dan infrastruktur berkualitas tinggi yang tangguh. Pembangunan berkelanjutan di sini –Menurut Komisi *Brundtland*-- diartikan sebagai *“Kemampuan untuk membuat pembangunan berkelanjutan untuk memastikan bahwa itu memenuhi kebutuhan saat ini tanpa mengkompromikan kemampuan generasi mendatang untuk memenuhi kebutuhan mereka sendiri”*. Agenda 2030 juga memastikan promosi keanekaragaman budaya, dan kontribusi budaya untuk pembangunan berkelanjutan yang seharusnya dicapai oleh masing-masing negara serta masing-masing wilayah.

Salah satu elemen yang memengaruhi perubahan penggunaan lahan dan lanskap adalah pembangunan jalan raya. Perubahan lingkungan karena jalan raya ini tidak dapat dibantah karena perubahan pada lingkungan alam dan ekonomi memang terjadi dan dibuktikan oleh banyak penelitian. Lokasi jalan raya juga dianggap sebagai salah satu kekuatan penggerak di balik perubahan lanskap daerah pedesaan.

Di Cina, sistem jalan raya menjadi faktor penarik proyek komersial dan real estat baru. Hal ini memicu perkembangan ekonomi dan populasi (Song et al., 2016). Namun pengembangan jalan raya dan konstruksinya membawa hasil negatif, terutama di dalam area lahan pertanian di mana jalan tol dibangun (Bacior, 2016). Pekerjaan proyek yang terhubung dengan perencanaan tata ruang jalan raya harus didahului dengan persiapan berbagai analisis dampak dari proyek tersebut.

Makalah ini menyajikan kerangka kerja teoritis dan metodologi untuk evaluasi dampak jalan tol di lahan pertanian. Proses dilakukan dengan

metode yang disederhanakan berdasarkan indikator spasial yang relevan (layer GIS). Hal ini dilakukan dengan analisis rute jalan yang diplot pada peta kadaster. Parameter yang digunakan antara lain kualitas tanah sepanjang jalur jalan, area lahan pertanian yang akan dilewati jalur jalan, konfigurasi plot yang dilintasi jalan, dan distribusi sabuk hijau. Meski disederhanakan, metode ini memenuhi kriteria akurasi dan beberapa pengaruh pembangunan jalan terhadap lahan pertanian, berikut ini:

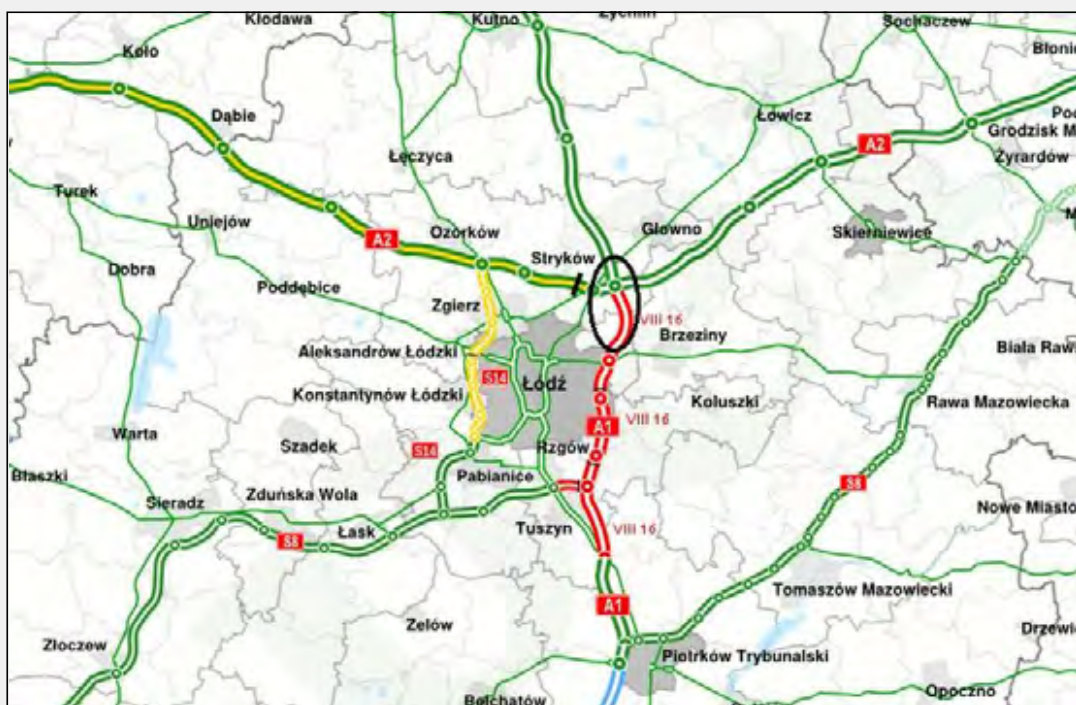
- Mengambil alih lahan untuk jalur jalan raya
- Menurunkan kualitas tanah yang terletak di dekat jalur jalan
- Kerusakan struktur ruang pertanian
- Mengubah sistem transportasi lokal

Makalah ini selain bertujuan untuk memberikan pemahaman tentang dampak jalan tol pada lahan pertanian, juga mendukung proses pengambilan keputusan pada tahap perencanaan agar dapat menentukan varian yang seminimal mungkin tidak mengganggu lingkungan dan ruang produksi pertanian.

2. Material dan Metode

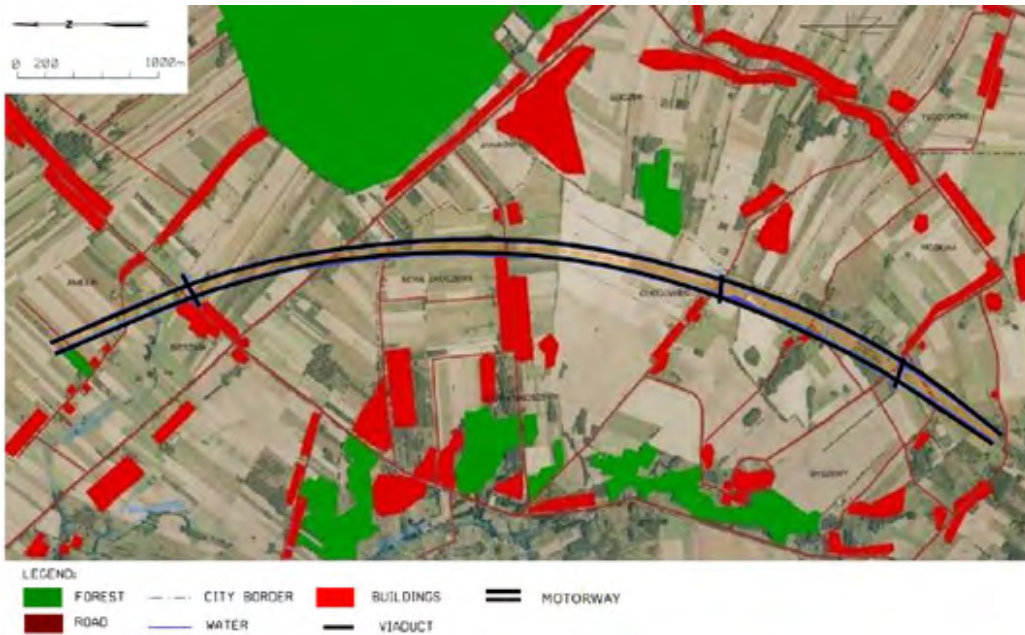
2.1. Ruang Lingkup Studi

Pembangunan jalan raya di Polandia saat ini adalah salah satu investasi paling penting. Kira-kira 2700 km jalan raya dan 3.253 km jalan ekspres sedang dibangun. Bagian jalan tol A1 yang terletak di Provinsi Lodz dengan panjang 7.15 km yang akan menjadi lokasi studi kasus. Jalur ini melalui dua komune yaitu Stryków dan Nowosolna serta mencakup tujuh desa, yaitu: Anielin, Sierznia, Skoszewy Stare, Skoszewy Nowe, Głogowiec, Moskwa, dan Byszewy. Bagian yang dianalisis terletak di dekat kota Lodz.



Gambar 1: Lokasi studi kasus jalur A1

Lokasi yang dekat dengan aglomerasi perkotaan mempengaruhi intensifikasi pembangunan perumahan dan tempat rekreasi yang terkonsentrasi pada pinggiran kota-kota besar dan di lokasi sekitarnya. Semua ini menjadi faktor pendorong pertumbuhan perkotaan dan mengubah penggunaan lahan dari pertanian menjadi non-pertanian

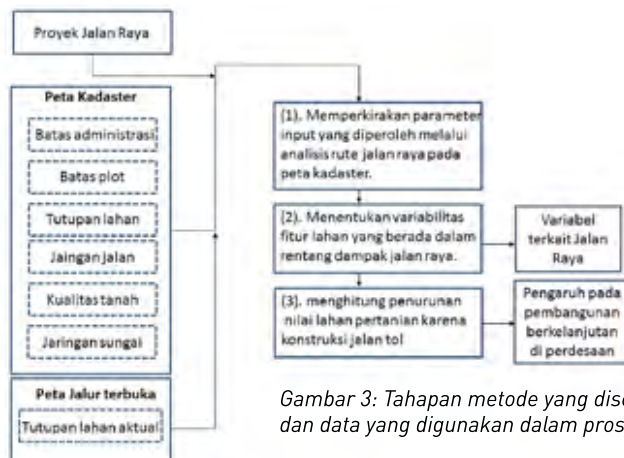


Gambar 2: Jalur A1 dan wilayah di sekitarnya

Fenomena ini akan menyebabkan konflik antara ekspansi perkotaan dan hilangnya lahan pertanian di wilayah ini. Bagian jalan yang dianalisis melintasi area dengan potensi alam yang tinggi, oleh karena itu jalan tol tidak diragukan lagi akan berdampak pada lingkungan alam.

2.2. Pengolahan dan Database

Penilaian dampak jalan raya dapat dibagi menjadi tiga tahap yang mengarah ke hasil akhir: (1) memperkirakan parameter input yang diperoleh melalui analisis rute jalan raya pada peta kadaster; (2) menentukan variabilitas fitur lahan yang terletak dalam rentang dampak jalan raya (atribut ini menentukan nilainya); (3) menghitung penurunan nilai lahan pertanian yang disebabkan oleh konstruksi jalan tol.



Gambar 3: Tahapan metode yang disederhanakan dan data yang digunakan dalam proses

2.3. Metode Sederhana untuk Memperkirakan Dampak Jalan Tol pada Lahan Pertanian

Metode sederhana digunakan untuk menghitung perkiraan dampak jalan tol pada lahan pertanian, dan memungkinkan untuk mengetahui kerugian yang terkait, yaitu:

1. Hilangnya lahan pertanian yang diambil alih untuk pembangunan jalan tol,
2. Penurunan kualitas tanah yang terletak di sekitar jalur jalan,
3. Peningkatan pengeluaran untuk transportasi pertanian,
4. Kemunduran dalam konfigurasi plot pertanian relatif di pertanian. Semua faktor yang disebutkan mempengaruhi aspek individu dari pembangunan berkelanjutan di daerah pedesaan

1.2.1. Luas dan Kualitas Tanah yang Diambil Alih untuk Pembangunan Jalan Tol

Penurunan kualitas area pertanian akibat konstruksi jalan tol harus menjadi perhatian khusus. Total lebar jalur jalan raya tergantung pada ukuran penggalian namun biasanya sekitar 70-130 m. Harus juga diperhitungkan luas tanah di bawah jalan tol, dan panjang sumbu jalan raya. Setiap bagian jalan tentu melintasi lahan pertanian yang berbeda kualitas tanahnya. Area pada dari sebidang tanah yang diambil alih untuk pembangunan jalan tol serta area tanah pertanian dan jenis kualitas tanahnya ditentukan berdasarkan ukuran langsung pada peta.

1.2.2. Penurunan Kualitas Tanah yang Terletak di Sekitar Jalur Jalan Tol

Zona yang terdampak digunakan sebagai unit analisis untuk mengevaluasi pengaruh kegiatan transportasi terhadap lingkungan



alam dan ekonomi sosial. Dalam beberapa penelitian dibuktikan bahwa dampak kualitas tanah dapat mencapai lebih dari 1 km dari area terbangun. Pengaruh negatif pada tanah tergantung pada keberadaan sabuk hijau pelindung, yang lebarnya 15 sampai 30 m. Kehadiran sabuk hijau pelindung dapat mengurangi kisaran dampak jalan raya dari 90 hingga 50 m. Penurunan kualitas tanah terjadi mulai 20 hingga 40% dan mengakibatkan pembatasan penggunaan lahan untuk pertanian, misalnya saja bahwa sayuran tidak boleh dibudidayakan dalam jarak hingga 100m dari sekitar jalan raya dengan lalu lintas yang besar. Pepohonan yang rimbun dan padat harus dibuat sepanjang jalan untuk mengurangi penetrasi debu dan gas berbahaya yang masuk dari jalan tol ke lahan pertanian atau daerah yang dihuni orang. Pepohonan yang rimbun sepanjang jalan melindungi area 30-80% dibanding dengan area sekitar jalan yang tidak dilindungi.

3. Hasil dan Diskusi

3.1. Area Lahan yang Diambil Alih untuk Tujuan Pembangunan Jalan Tol

Metodologi yang diusulkan telah diterapkan pada beberapa studi kasus di Polandia. Jalan raya A-1 di Polandia adalah jalur jalan utama selatan-utara yang penting. Fungsi jalan ini adalah menampung lalu lintas yang dihasilkan di jalan nasional No. 1, No. 8, dan No. 14. Jalan tol ini membutuhkan sekitar 1.311 ha lahan pertanian dan limbah. Hasil analisis penelitian ini mencakup jalan tol sepanjang 7 km, yang menggunakan sekitar 3,44 ha lahan untuk pembangunannya.

| | Tanah Subur (ha) | | | | | Area Hijau (ha) | Area yang tersisa (ha) |
|---|------------------|------|-------|-------|------|-----------------|------------------------|
| | IIIa | IIIb | IVa | IVb | V | IV | |
| Objek 1 (Strykow Commune) | - | - | 6.83 | 8.68 | 2.37 | 1.00 | 0.74 |
| Objek 2 (Nowosolna Commune) | 0.60 | 4.00 | 21.91 | 9.48 | 6.21 | 0.15 | 1.49 |
| Total area yang dianalisa (ha) | 0.60 | 4.00 | 28.74 | 18.16 | 8.58 | 1.15 | 2.23 |
| Presentase total area yg dianalisis (%) | 1% | 6% | 45% | 29% | 13% | 2% | 4% |

Tabel: Data area penggunaan lahan dan kelas kualitas tanah yang dibangun untuk jalur jalan tol

3.2. Area Lahan yang Terdampak Pembangunan Jalan Tol

Secara umum, rute sebuah jalan raya harus dirancang jauh dari konsentrasi bangunan besar, dan pada bidang yang berdampak paling kecil pada menurunnya produksi pertanian. Jalur jalan raya yang menjadi objek penelitian ini memenuhi persyaratan penting. Di antaranya ialah bahwa ruas tersebut memotong area permukiman padat, dan ada pula yang melintas di area kurang padat. Sabuk hijau ditanam di salah satu atau kedua sisi jalan sebanyak 48% dari seluruh bagian yang diuji. Sedangkan lebar jalan yang diuji rata-rata 89m.

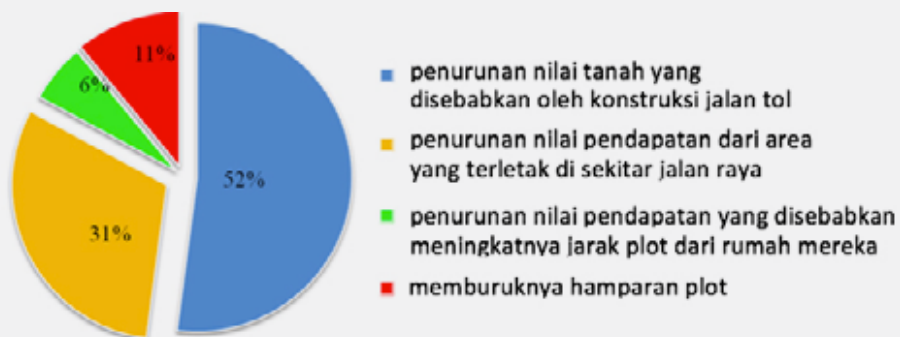
Zona terdampak tergantung dengan jalur sabuk hijau. Jika penghijauan ditempatkan di kedua sisi jalan, maka lebar area yang harus dibeli adalah 130 m, dan rentang zona dampak negatif



berkurang sekitar 100 m. Area jalan yang terdampak terbukti mengalami penurunan nilai tanah. Penurunan nilai pendapatan dari area yang terletak di sekitar jalan raya adalah 31%. Oleh karena itu, faktor ini menempati posisi kedua (dari 4 faktor yang dipertimbangkan) dalam hal penurunan pendapatan dalam setiap kasus yang dianalisis. Faktor ini akan menyebabkan penurunan nilai tanah, sehingga akan mengganggu langsung aspek ekonomi pembangunan berkelanjutan serta dengan aspek lingkungannya.

3.3. Estimasi Dampak Jalan Tol Terhadap Lahan Pertanian

Empat elemen utama (hilangnya tanah di bawah jalan tol, perubahan sistem jalan lokal, penurunan tata letak lahan, penurunan nilai tanah yang terletak di sekitar jalan raya) yang dihitung berdasarkan studi kasus ini menunjukkan perkiraan dampak jalan tol di area produksi pertanian. Faktor pertama yang paling mempengaruhi perubahan nilai tanah adalah pengambilalihan lahan untuk konstruksi jalan tol. Di Polandia, lahan pertanian diambil alih untuk pengembangan transportasi baru dalam skala besar, terutama pembangunan jalan tol dan modernisasi jaringan transportasi di wilayah metropolitan. Yang kedua adalah penurunan nilai tanah di sekitar jalan tol. Yang ketiga adalah kerusakan tata letak lahan, dan yang keempat hasil dari perubahan dalam sistem jalan lokal (Gbr. 7).



4. Hasil dan Kesimpulan

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menyajikan kerangka kerja teoritis dan metodologi untuk menganalisis dampak negatif dari jalan tol pada lahan pertanian. Pertanyaan utamanya adalah: bagaimana



keempat dimensi pembangunan berkelanjutan itu dapat dipengaruhi oleh dampak ini?

Pembangunan infrastruktur meningkatkan aksesibilitas regional, dan mendukung pertumbuhan ekonomi dan integrasi. Pekerjaan utama di bidang ini adalah tanggung jawab badan pemerintah, karena mereka harus mengadopsi sistem transportasi yang berkelanjutan dan infrastruktur yang tangguh dalam hubungannya dengan pertanian berkelanjutan. Hasil kami menunjukkan bahwa ruang pertanian dalam zona jalan raya menghadapi risiko gangguan yang lebih tinggi, yang dapat dilihat dalam konteks dimensi ekonomi, lingkungan, sosial dan budaya dari pembangunan berkelanjutan. Dampak negatif dari pembangunan jalan tol pada lahan pertanian (dalam hierarki pentingnya berasal dari studi kasus) hasil dari:

1. Mengambil alih tanah untuk tujuan pembangunan jalan tol,
2. Penurunan kualitas tanah / kualitas lingkungan di sekitar poros jalan raya,
3. Perubahan dalam distribusi plot pertanian,
4. Gangguan dalam sistem jaringan jalan lokal.

Pengaruh negatif juga dapat dilihat di lingkungan, keanekaragaman hayati, kegiatan budidaya, perubahan dalam penggunaan lahan, dan lanskap budaya. Kerugian dalam produksi pertanian dapat diukur dengan sangat akurat dasar dari parameter yang diterima dari jalan tol yang dirancang dan analisis terperinci dari kondisinya tanah di mana investasi akan dilaksanakan.

Konsep yang meyakinkan tentang bagaimana berbagai dimensi pembangunan berkelanjutan dapat secara empiris terintegrasi

dalam studi pengaruh infrastruktur masih hilang, dan hanya dapat diperkirakan secara teoretis.

Analisis yang disebutkan di atas dapat berkontribusi untuk memilih varian rute jalan tol terbaik untuk meminimalkan dampak negatif jalan tol pada area yang digunakan secara pertanian yang berlokasi di sekitarnya.

Perubahan fitur tanah yang terjadi sebagai akibat dari konstruksi jalan raya ditentukan dengan menggunakan metode estimasi yang disederhanakan. Metode ini mempertimbangkan semua garis dasar dari pengaruh jalan tol pada area pertanian. Keuntungan tambahan metode ini adalah karakternya yang disederhanakan yang memungkinkan penurunan intensitas tenaga kerja dan penerapannya untuk memilih rute jalan tol yang paling menguntungkan. Metode sederhana yang disajikan juga dapat dilakukan di wilayah lain di seluruh dunia untuk memilih varian terbaik dari konstruksi jalan tol.

Perlu usaha yang tepat untuk mengurangi efek negatif yang terkait dengan konstruksi dan penggunaan jalan raya. Ini termasuk, konsolidasi tanah, pertukaran tanah, menciptakan layar pelindung serta meningkatkan jalan jaringan jalan transportasi pertanian. Dengan cara itu, peningkatan kondisi produksi pertanian di area dalam zona dampak jalan raya dapat ditingkatkan.

Dirangkum dan diterjemahkan oleh: Mutri Batul Aini



Memadukan Perencanaan dan Program Infrastruktur Berbasis Pengembangan Wilayah



Disampaikan oleh
Nirwono Joga
Kemitraan Habitat

Infrastruktur merupakan salah satu prasyarat utama tercapainya pertumbuhan ekonomi yang tinggi dan berkelanjutan. Keberadaan infrastruktur sangat penting dalam mendukung pembangunan ekonomi dan sosial, karena infrastruktur yang baik dapat meningkatkan efektivitas dan efisiensi bagi dunia usaha maupun bagi sosial kemasyarakatan.

Infrastruktur juga menjadi salah satu faktor penentu daya saing dan peningkatan pertumbuhan ekonomi. Pembangunan infrastruktur bertujuan untuk mewujudkan pemerataan dan keadilan, katalisator pertumbuhan ekonomi, mengurangi kesenjangan antarwilayah dan meningkatkan kualitas hidup masyarakat.

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat melalui Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) tengah menggenjot pengembangan infrastruktur berupa pembangunan jalan dan jembatan, bendungan, irigasi, sanitasi, air minum, persampahan, dan perumahan. Pembangunan jalan tol yang masif dilakukan bertujuan untuk meningkatkan

konektivitas antarwilayah, memperlancar pergerakan orang dan barang, menurunkan biaya logistik, serta meningkatkan daya saing bangsa.

Percepatan pembangunan infrastruktur konektivitas diharapkan mampu meningkatkan daya saing Indonesia dalam *World Competitiveness Index*. Dengan infrastruktur yang memadai, biaya produksi, transportasi, komunikasi, dan logistik semakin murah, jumlah produksi meningkat, laba usaha meningkat sehingga dapat meningkatkan pendapatan masyarakat. Ketersediaan infrastruktur juga mempercepat pemerataan pembangunan.

BPIW berupaya memadukan perencanaan dan program infrastruktur berbasis pengembangan wilayah. Pembangunan infrastruktur disesuaikan dengan kebutuhan masing-masing daerah dan antarwilayah untuk mendorong investasi baru, lapangan kerja baru, serta peningkatan pendapatan dan kesejahteraan masyarakat. Konektivitas antardaerah juga semakin dekat, sekaligus membuka isolasi bagi masyarakat yang terbelakang.

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

INFRASTRUKTUR BERDAYA SAING

Menghasilkan infrastruktur yang **tepat waktu, tepat mutu, tepat biaya & tepat manfaat**



Pembangunan infrastruktur harus menjadi lokomotif pergerakan barang/jasa, mengurangi biaya produksi/distribusi, dan mempercepat koneksi pembangunan antargeografi. Pemaduan pembangunan infrastruktur yang selaras pengembangan wilayah dapat membantu mengurangi masalah kemiskinan, mengatasi persoalan kesenjangan antarkawasan maupun antarwilayah, memperkuat ketahanan pangan, dan mengurangi tekanan urbanisasi yang semuanya bermuara pada peningkatan kesejahteraan rakyat.

Penekanan terhadap pembangunan infrastruktur tidak sekadar dipahami sebagai pembangunan fisik infrastruktur (*output*) seperti pembangunan infrastruktur jalan, bendungan, waduk, dan lain-lain. Pembangunan infrastruktur bukan hanya kegiatan konstruksi (*construction*), tapi juga pembangunan (*development*). Dengan demikian, BPIW mempunyai tugas dalam setiap pembangunan infrastruktur merencanakan hasil keluaran (*outcome*) dan dampaknya (*impact*) terhadap pengembangan wilayah.

Untuk menjamin keberhasilan pembangunan infrastruktur yang berkelanjutan, pemerintah harus melakukan peningkatan keterpaduan rencana dan

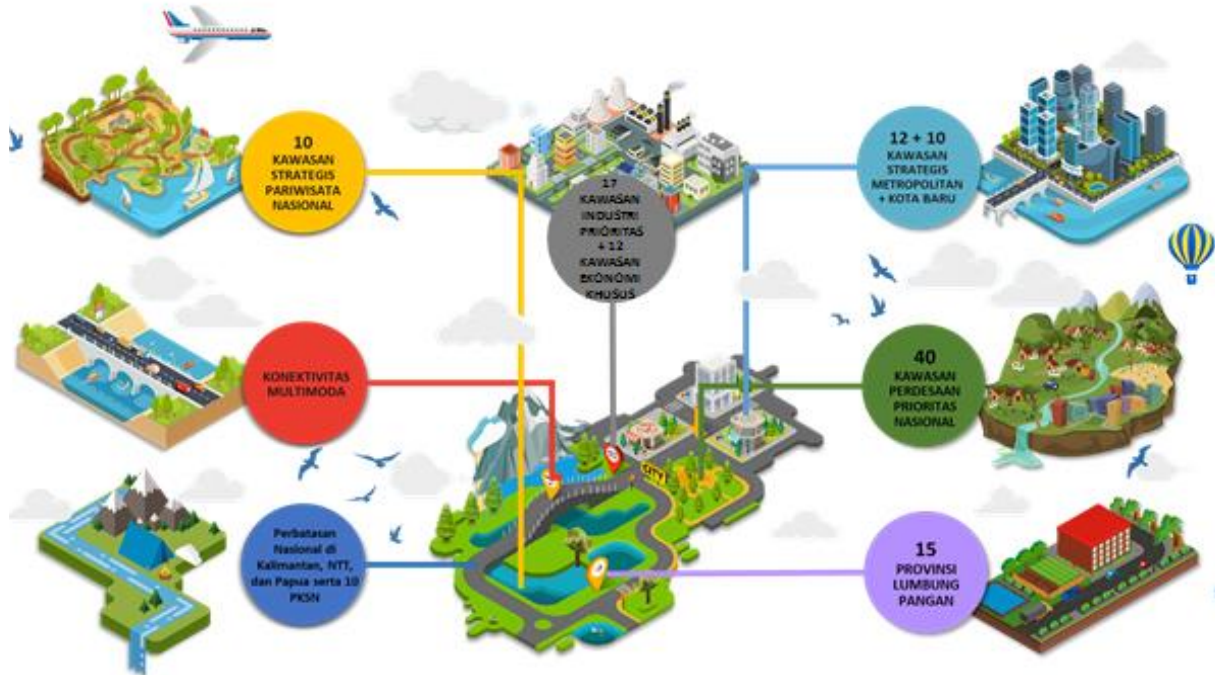
program berbasis pendekatan wilayah. Pembangunan infrastruktur selayaknya mempertimbangkan rencana tata ruang wilayah (RTRW) dan kapasitas daya dukung lingkungan melalui kajian lingkungan hidup strategis (KLHS).

Sebagai contoh pembangunan infrastruktur jalan tol yang merupakan ruas jalan bebas hambatan (secara teknis), koridor yang membentang pada suatu wilayah perkotaan maupun wilayah regional. Kehadiran infrastruktur jalan tol membawa perubahan lansekap daerah yang dilintasi, seperti bentuk muka tanah, pepohonan, persawahan, perkebunan, hutan, aliran air, udara dan arah angin.

Keseriusan upaya pelestarian potensi alam yang ada di sepanjang tol akan menjamin keberlanjutan lingkungan sekitarnya.

Oleh karena itu, pembangunan infrastruktur jalan tol harus terintegrasi dengan pengembangan wilayah yang dilintasinya. Pemerintah kota/kabupaten yang dilewati jalan tol harus mampu menangkap, mengintegrasikan, dan mengoptimalkan potensi kawasan industri, ekonomi khusus, atau destinasi wisata. Sekaligus melindungi kawasan hijau.

INTEGRASI PERENCANAAN: INFRASTRUKTUR PUPR DAN KAWASAN STRATEGIS PRIORITAS NASIONAL



Pembangunan infrastruktur harus berimbang agar disparitas infrastruktur antarwilayah yang relatif masih tinggi, terutama antara Kawasan Barat Indonesia dan Kawasan Timur Indonesia dapat segera diatasi. Pemerintah juga perlu mengelola urbanisasi untuk mengatasi persoalan perkotaan, seperti peluberan kota, degradasi kualitas lingkungan hidup, dan keterbatasan pemenuhan kebutuhan dasar (sandang, pangan, papan).

Sementara itu, kawasan perdesaan sebagai daerah pendukung (*hinterland*) harus dioptimalkan dalam memasok produk primer perkotaan. Pemerintah harus memadukan konektivitas antara infrastruktur di darat, laut, dan udara, melalui pengembangan kota pesisir pantai, kota maritim baru, kota pelabuhan niaga, hingga kota bandara nasional/internasional.

BPIW dapat berperan memastikan bahwa pembangunan infrastruktur betul-betul bertujuan mengurangi ketimpangan antarwilayah, mendorong pengembangan wilayah, dan memperkuat integrasi wilayah dalam NKRI. BPIW harus intensif membangun sinergi dan komunikasi dengan para pemangku kepentingan agar kualitas perencanaan yang disusun dan dirumuskan lebih tajam dan lebih realistis untuk dilaksanakan.

Pemerintah harus membangun infrastruktur berkelanjutan dalam mendukung Indonesia yang berdaulat, mandiri, dan berkepribadian dengan

semangat gotong royong. Pembangunan infrastruktur berkelanjutan bertujuan mewujudkan ketahanan air, kedaulatan pangan, dan kemandirian energi, serta kelestarian lingkungan hidup. Selain itu juga konektivitas bagi penguatan daya saing, layanan infrastruktur dasar permukiman dan perumahan, dan keterpaduan pembangunan antardaerah, antarsektor, dan antartingkat pemerintahan untuk mensejahterakan masyarakat.

Konsep pembangunan infrastruktur harus berbasis pengembangan wilayah atau Wilayah Pengembangan Strategis (WPS) yang berdasarkan daya dukung dan daya tampung, lingkungan fisik terbangun. WPS dikelompokkan menjadi pusat pertumbuhan terpadu, kemaritiman, *hinterland*, pusat pertumbuhan wisata, pertumbuhan baru, kawasan perbatasan, aksesibilitas baru, dan pulau kecil terluar/terdepan.

Infrastruktur berkelanjutan akan meningkatkan penyediaan air baku untuk semua kebutuhan, kinerja jaringan irigasi, kapasitas pengendalian daya rusak air, kemandirian jalan, kebutuhan hunian dengan prasarana dan sarana pendukung, penyediaan sanitasi layak (pengelolaan limbah dan sampah), serta penanganan backlog rumah hunian dan kualitas infrastruktur permukiman di perkotaan dan perdesaan. Infrastruktur terpadu harus mampu mewujudkannya.

Menyusuri Wisata Kepulauan Riau

Untuk edisi jalan-jalan Buletin Sinergi edisi 41 kali ini, tim menyusuri beberapa destinasi wisata yang berada di Kepulauan Riau yang meliputi Pulau Natuna, Batam, dan Bintan. Menurut arahan Presiden Joko Widodo, Di Kepulauan Riau ini nantinya akan dibangun Jembatan Batam – Bintang sepanjang 7 kilometer, dimana saat ini Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat tengah menyusun *Feasibility Study* (FS) dan *Detail Engineering Design* (DED) yang diharapkan akan selesai pada akhir 2019. Selain Infrastruktur, berbagai destinasi dapat dikunjungi jika kita hendak mengunjungi pulau ini antara lain Wisata Jembatan Bareleng, Alief Stone Park, Batu Pulau Penyengat, Masjid Agung Natuna, Gurun Pasir Telaga Biru dan masih banyak lagi destinasi wisata yang dapat di kunjungi.



Jembatan Bareleng, Riau

Sumber: BPIW



Alief Stone Park Natuna

Sumber: BPIW

Berikut berbagai destinasi yang berhasil dikunjungi antara lain:

1. Jembatan Bareleng

Jembatan Bareleng merupakan destinasi pertama yang kita kunjungi. Jembatan ini merupakan sekumpulan jembatan yang menghubungkan pulau-pulau yaitu Pulau Batam, Pulau Tonton, Pulau Nipah, Pulau Rempang, Pulau Galang dan Pulau Galang Baru di daerah Batam, Provinsi Kepulauan Riau. Jembatan Bareleng merupakan ikon kota Batam yang populer yang kerap dijuluki sebagai Jembatan Habibie, khususnya bagi masyarakat Kepulauan Riau.

Jembatan ini menjadi salah satu tujuan utama dalam berwisata di Pulau Batam. Jembatan yang selesai dibangun pada tahun 1997 ini bisa ditempuh dengan mobil dari Bandara Internasional Hang Nadim Batam dalam waktu sekitar satu jam. Bisa juga dengan menggunakan transportasi atau menunggu angkutan umum Damri yang melintasi Bareleng. Jika ingin berburu foto *sunrise* bisa datang pukul 05.50.

Jika anda akan menginap di pusat kota Batam, sebaiknya berangkat lebih awal yaitu sekitar pukul 04.30 WIB.

Selain mirip *Golden Gate* yang ada di San Fransisco California Amerika Serikat, dalam ukuran mini, jembatan Bareleng juga terlihat begitu menawan dengan latar belakang pemandangan laut yang berwarna biru dan pulau-pulau kecil di sekelilingnya. Jembatan yang terlihat paling megah dan besar diantara lima jembatan lainnya di Batam.

2. Gurun Pasir Telaga Biru

Dari Batam kita menuju pulau Bintan. Dari Batam kita menyebrang melalui pelabuhan Telaga Punggur sampai ke Pelabuhan Tanjung Uban dengan menggunakan kapal ferry. Sesampai disana kita menggunakan mobil pribadi menuju Gurun Pasir Telaga Biru. Perjalanan dilalui sekitar 15 menit. Tidak disangka gurun pasir ini sebelumnya merupakan area penambangan pasir bauksit yang kini sudah mengeras seperti karang. Penambangan sudah lama dihentikan sejak orde baru masa pemerintahan presiden Soeharto.

Setelah dibuka untuk wisata, gurun telaga biru ramai dikunjungi wisatawan. Sebagian besar mereka takjub dengan hamparan pasir seluas 6.000 hektar ini dan birunya telaga di tengah-tengahnya. Obyek wisata ini sangat cocok untuk

Jembatan Bareleng merupakan ikon kota Batam yang populer yang kerap dijuluki sebagai Jembatan Habibie, khususnya bagi masyarakat Kepulauan Riau.



Masjid Agung Natuna

Sumber: BPIW

beroto-foto ria. Apalagi disediakan beragam properti untuk menambah keunikan hasil foto, seperti ayunan, boneka unta, hiasan bambu dan arena memanah. Harganya relatif murah, berisar Rp 5.000 per orang.

3. Alif Stone Park

Alif Stone Park Natuna merupakan sebuah destinasi wisata pantai yang menjadi ikon kota Natuna. *Alif Stone Park* natuna ini memang memiliki daya tarik tersendiri jika dibandingkan tempat wisata lain di Indonesia. Tak hanya menyuguhkan wisata pantai, *Alif Stone Park* memiliki sebuah taman yang luar biasa, bukan bunga namun hamparan batu besar yang tersebar sepanjang pesisir pantai. Taman batu ini berada di Tanjung Sulai, Desa Sepempang, Kecamatan Bunguran Timur. *Alif Stone Park* memiliki luas wilayah sekitar tiga hektar. Taman batu ini menyuguhkan ribuan batu yang berasal dari zaman pra sejarah megalitikum yang tertata cantik di sepanjang tepian pantai.

Destinasi wisata ini memadukan antara pantai berpasir putih, air yang jernih, serta *Alif Stone Park* atau Taman Batu Alif merupakan pilihan lokasi yang asyik untuk menikmati sore dengan pemandangan laut lepas dan bisa mengabdikan keindahan sunset diantara bebatuan dan pasir pantai yang putih. Disini kita juga bisa melakukan berbagai aktivitas air yang tak jauh dari taman ini. Tak hanya berenang dan bermain air di tepi pantai, tapi juga bisa bermain snorkeling, canoing, dan lain-lain.

4. Masjid Agung Natuna

Masjid Agung Natuna merupakan salah satu destinasi wisata religi yang wajib untuk dikunjungi. Bagaimana tidak? Masjid megah yang berdiri di Kabupaten Natuna, Kepulauan Riau ini digadag-gadang sebagai Taj Mahal-nya Indonesia. Masjid ini berjarak sekitar 10 menit dari Bandara Raden Sadjad, Ranai. Sesampainya disini, kita akan disuguhi

pemandangan yang menakjubkan. Saat memasuki gerbang masjid, kalian sudah dihadapkan seolah desang berada di tempat Taj Mahal berdiri. Julukan Taj Mahal versi Natuna ini tentu saja bukan tanpa alasan. Sebab, terdapat sungai yang mengapit dua jalan lebar menuju ke dalam masjid, persis seperti Taj Majal di India.

Kemegahan masjid ini telah tampak dari bangunan utamanya. Bangunan utama masjid terdiri atas satu kubah besar, enam kubah kecil dan dilengkapi 20 pintu. Diketahui bahwa masjid di Kabupaten Natuna, Provinsi Kepulauan Riau (Kepri) ini memadukan desain masjid di Cordoba (Spanyol), Taj Majal (India), Masjid Nabawi (Arab Saudi), dan ukiran khas Turki.

5. Pulau Penyengat

Sebenarnya Pulau Penyengat sudah berpisah laut dengan Pulau Bintan. Tapi karena lokasinya sangat dekat, sempatkan juga main-main ke sini. Pulau Penyengat bisa diakses melalui plantar (pelabuhan) kuning yang lokasinya ada di dekat Jalan Pos. Jika kebingungan coba luaskan pandangan dan cari jembatan yang warnanya kuning terang.

Pulau Penyengat bisa diakses dengan pompong (perahu penumpang). Kapasitas pompong bervariasi tergantung besar/kecilnya perahu. Ongkos sekali jalan ke Pulau Penyengat Rp7.000. Khusus untuk warga Penyengat ongkosnya spesial, cuma Rp 5000 untuk jarak yang sama. Di Pulau Penyengat kita bisa mampir ke Masjid Raya Sultan Riau, Komplek Makam Engku Hamidah, dan ke Makam Raja Ali Haji (pujangga pengarang Gurindam 12).

Masih di pulau yang sama, kita bisa melihat juga peninggalan dari Kerajaan Riau Lingga lainnya seperti Balai Maklumat, Balai Adat, Istana Kantor, dan Gudang Mesiu. Dengan mengunjungi destinasi wisata, maka akan menyegarkan pikiran setelah lelah bekerja. **(Indira/dari berbagai sumber)**

Pemahaman Terkait NUDP Disamakan



Seminar yang diikuti jajaran pejabat dan staf BPIW ini, menghadirkan Pakar Perkotaan dari Institut Teknologi Bandung (ITB), Tommy Firman, Pakar Pengembangan Wilayah dari Institut Pertanian Bogor (IPB), Ernani Rustiadi dan Pakar Ekonomi Perkotaan dari Universitas Indonesia (UI), Komara Djaja.

Kepala BPIW Kementerian PUPR, Hadi Sucahyono saat membuka seminar mengungkapkan, Bank Dunia melalui NUDP berkomitmen

akan merealisasikan pinjaman sebesar US\$ 49,6 juta untuk pengembangan beberapa kota di Indonesia. NUDP merupakan bagian dari upaya untuk mewujudkan pengembangan kota yang berkelanjutan. **(ris/infoBPIW)**

Guna mendapat kesamaan pemahaman terhadap *National Urban Development Program* (NUDP) dalam rangka pengembangan kota-kota di Indonesia, Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) menggelar Seminar Pemantapan Konsep Desain NUDP di Jakarta, Selasa (3/7).

4 Strategi Pengembangan Infrastruktur PUPR

Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) menerapkan empat strategi dalam menyusun perencanaan untuk pengembangan infrastruktur PUPR di Indonesia pada 2015-2019. “Keempat strategi itu antara lain, pertama mengembangkan infrastruktur menuju pembangunan wilayah yang seimbang,” ungkap Kepala BPIW Kementerian PUPR, Hadi Sucahyono dalam acara “Ikatan Ahli Perencanaan (IAP) Dialog” yang mengangkat tema *Indonesia and Chinese Cities: Urban Infrastructure Development and Spatial Growth Control* di Jakarta, Rabu (11/9).

Strategi kedua, lanjut Hadi, mengembangkan infrastruktur dasar untuk mengatasi urbanisasi yang tinggi. Strategi ketiga pemanfaatan dan



pengembangan sumber daya untuk nilai tambah. “Adapun strategi keempat yakni, meningkatkan konektivitas wilayah, darat dan laut untuk meningkatkan daya saing nasional,” terang Hadi. **(ris/infoBPIW)**

Pengembangan Terpadu KSPN Borobudur



Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Borobudur dan sekitarnya telah ditetapkan Pemerintah sebagai salah satu KSPN super prioritas untuk dikembangkan. Untuk pengembangan KSPN super prioritas tersebut Pemerintah mendapat dukungan Bank Dunia melalui *Integrated Tourism Development Program* (ITDP). Saat ini Pemerintah terus menajamkan substansi *Integrated Tourism Masterplan* (ITMP) KSPN Borobudur dan sekitarnya sebagai pedoman bersama dalam implementasi pengembangannya.

Hal itu terungkap dalam kunjungan lapangan rombongan Badan Pengembangan Infrastruktur (BPIW) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) yang didampingi Balai Konservasi Borobudur ke KSPN Borobudur dan sekitarnya di Yogyakarta serta Jawa Tengah, Jumat (9/8).

Kepala BPIW Kementerian PUPR, Hadi Sucahyono yang didampingi Kepala Pusat Pengembangan Kawasan Strategis BPIW, Kuswardono mengungkapkan, kunjungan lapangan tersebut untuk melakukan penguatan dan penajaman substansi ITMP KSPN Borobudur dan sekitarnya, dalam rangka penataan dan pengembangan KSPN tersebut secara terpadu.

Menurut Hadi sarana dan prasarana yang ada di KSPN tersebut perlu ditingkatkan, mulai dari penataan pasar seni, peningkatan toilet umum

kelas premium, serta sarana penunjang lainnya yang membuat kawasan itu lebih menarik. "Misalnya kembali menghidupkan muatan lokal, seperti penanaman bambu yang lebih banyak lagi, karena dari *history* yang ada ternyata unsur pohon bambu sangat mewarnai destinasi Borobudur dan sekitarnya," ungkapnya.

Pengembangan KSPN terpadu melalui ITMP yang alokasi biaya dari Bank Dunia meliputi empat komponen. Komponen pertama, peningkatan kapasitas kelembagaan untuk pengembangan pariwisata terpadu dan berkelanjutan.

Komponen kedua, peningkatan kualitas jalan dan akses pelayanan dasar di kawasan wisata yang dipilih. Sedangkan komponen ketiga adalah dukungan partisipasi lokal dalam perekonomian sektor pariwisata.

Komponen keempat terkait peningkatan lingkungan yang kondusif untuk masuknya investasi ke bidang pariwisata.

Hadi berharap seluruh pihak terkait dapat melakukan percepatan pemrograman dan penganggaran yang dibutuhkan dalam pengembangan KSPN Borobudur dan sekitarnya. **(ris/infoBPIW)**

Pembangunan Kawasan Puncak Waringin Sedang Dilakukan



Kementerian PUPR bergerak cepat dalam melakukan penataan kawasan Puncak Waringin di Kabupaten Manggarai Barat Nusa Tenggara Timur (NTT) untuk mendukung pariwisata di Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Labuan Bajo dengan membangun beberapa bangunan seperti tempat penjualan *merchandise* dan gardu pandang.

Hanya berselang tiga bulan dari kunjungan Presiden Joko Widodo ke kawasan tersebut Juli lalu, pada September sedang dilakukan pembangunan *merchandise* dan gardu pandang tersebut. Ditargetkan dalam 150 hari kalender pekerjaan Penataan Bangunan Kawasan Puncak Waringin yang dilakukan Ditjen Cipta Karya tersebut, sudah selesai dibangun.

Saat meninjau kawasan tersebut, Jumat, 27 September lalu, Kepala BPIW Kementerian PUPR Hadi Sucahyono menjelaskan bahwa proyek itu merupakan bagian dari dukungan Kementerian PUPR terhadap pengembangan destinasi pariwisata super prioritas. **(Hen/infobpiw)**

Program Dukungan Kawasan Strategis 2020 Telah Disiapkan

Untuk rencana kerja tahun 2020, Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) telah menyiapkan program dukungan pada kawasan-kawasan strategis di Tanah Air. Beberapa diantaranya adalah perencanaan pengembangan pada Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN), Kawasan Industri (KI), Kawasan Ekonomi Khusus (KEK), Kawasan Metropolitan dan lainnya.

Hal itu terungkap dalam Rapat Dengar Pendapat (RDP) Komisi V DPR RI dengan unit-unit organisasi di Kementerian PUPR, yakni Sekretariat Jenderal (Setjen), Inspektorat Jenderal (Itjen), Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia (BPSDM), Badan Penelitian dan Pengembangan (Balitbang), serta Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) di Jakarta, (10/9). Kepala BPIW Kementerian PUPR, Hadi Sucahyono



mengatakan, pagu indikatif penyesuaian TA 2020 yang akan diterima BPIW mencapai Rp 199,3 M. “Pagu anggaran BPIW TA 2020 itu akan dialokasikan untuk program strategis yang mendukung tujuan tugas dan fungsi BPIW dalam menyelenggarakan perencanaan keterpaduan infrastruktur PUPR,” papar Hadi. **(ris/infoBPIW)**

WPS akan Direview



dipicu oleh perubahan dinamika yang terbilang pesat. “Salah satunya seperti rencana pemindahan ibu kota negara ke Kalimantan Timur,” ungkap Hadi kepada wartawan di Kantor BPIW, Jakarta, akhir pekan kemarin.

Selain itu, lanjutnya, kondisi lapangan di WPS tersebut juga sudah mengalami banyak perubahan seiring pesatnya pembangunan infrastruktur pada 4 tahun terakhir.

“Banyaknya infrastruktur baru telah mengubah lansekap di wilayah pengembangan. Seperti di Sumatra, kehadiran jalan tol Trans-Sumatra perlu memantik gairah pertumbuhan ekonomi baru sehingga perencanaan infrastruktur harus direncanakan dengan terpadu,” jelas Hadi.

(ris/infoBPIW)

Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) tengah menyusun perubahan atau *review* terhadap rencana induk 35 Wilayah Pengembangan Strategis (WPS).

Kepala BPIW, Hadi Suchayono menjelaskan, perubahan pada rencana induk 35 WPS tersebut

Tiga Pejabat Baru Isi Posisi Kosong

Tiga pejabat baru mengisi posisi kosong di lingkungan Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR).

Ketiga pejabat baru itu, antara lain M. Rudi Siahaan menjabat Kepala Pusat Pengembangan Kawasan Perkotaan.

Kemudian, Budianto Prasetyo menjabat Kepala Bidang Fasilitasi Pengadaan Tanah, Pusat Pengembangan Kawasan Strategis dan Entatarina Simanjuntak menjabat Kepala Bidang Pengembangan Infrastruktur Kota Kecil dan Perdesaan, Pusat Pengembangan Kawasan Perkotaan. Pejabat yang mendapat promosi di lingkungan Kementerian PUPR dilantik langsung Menteri PUPR, Basuki Hadimulyono di Auditorium



Kementerian PUPR, Jumat (13/9). Pelantikan tersebut dilakukan berdasarkan Surat Keputusan Menteri PUPR Nomor 835/KPTS/M/2019 tentang Pemberhentian dan Pengangkatan dari dan dalam Jabatan Pimpinan Tinggi Pratama, Jabatan Administrator, dan Jabatan pada Lembaga Pengelolaan Dana Pembiayaan Perumahan di Kementerian PUPR. **(ris/infoBPIW)**

5 Jalan Tol Terpanjang di Indonesia

Jalan tol merupakan jalan bebas hambatan yang dikhususkan untuk kendaraan beroda empat atau lebih. Tujuan keberadaan jalan tol untuk mempersingkat waktu tempuh perjalanan dibanding

jaringan jalan nasional. Dalam menggunakan jalan tol, para pengguna harus membayar tarif yang berlaku. Penetapan tarif didasarkan pada golongan kendaraan. Berikut lima ruas jalan tol terpanjang di Indonesia.



1. Jalan tol Bakauheni - Terbanggi Besar (Bakter)

Jalan tol Bakauheni - Terbanggi Besar (Bakter) merupakan jalan tol terpanjang di Indonesia yang diresmikan pada 8 Maret 2019 dengan panjang kurang lebih 140,94 km.

2. Jalan tol Cikampek-Palimanan (Cipali)

Jalan tol Cikampek-Palimanan (Cipali) merupakan mantan jalan tol terpanjang di Indonesia yang diresmikan pada 2015 dengan panjang sekitar 116,75 km. Jalan tol ini melintasi daerah Cikopo, Subang, Purwakarta, dan Palimanan.





3. Jalan tol Jakarta-Merak

Jalan tol Jakarta-Merak selesai dibangun pada 1984 yang melintasi Kota Jakarta bagian barat, Serang, Tangerang, dan Kota Cilegon. Jalan tol ini menghubungkan Jakarta dengan Pelabuhan Merak dengan panjang kurang lebih 98 km.

4. Jalan Tol Ngawi-Kertosono

Jalan tol sepanjang 87,02 km yang menghubungkan Ngawi dengan Kertosono, Jawa Timur. Jalan tol ini melewati Kabupaten Jombang, Kabupaten Nganjuk, Kabupaten Madiun, dan Kabupaten Ngawi. Jalan tol ini terhubung dengan Jalan Tol Solo-Ngawi di sebelah barat dan Jalan Tol Kertosono-Mojokerto di sebelah timur.



5. Jalan tol Jakarta-Cikampek

Jalan tol Jakarta-Cikampek merupakan jalan tol dari Cawang menuju Cikampek. Jalan tol ini melintasi kota Jakarta bagian timur, Bekasi, Karawang, dan Purwakarta dengan panjang kurang lebih 83 km. **(berbagai sumber)**

Teknologi Tungku Sanira/ Mini Heater Si Pesat

Sampah merupakan problem dalam penerapan konsep bangunan ramah lingkungan atau *green building*. Proses pembakaran sampah teknologi Tungku Sanira (Sampah Nirracun) merupakan inovasi Balitbang yang sudah diterapkan di lingkungan Kantor Pusat Kementerian PUPR. Tungku Sanira yang mulai dikembangkan sejak tahun 2013 oleh Puslitbang Perumahan dan Permukiman selanjutnya dimodifikasi oleh Singgih Lelono (praktisi pengelola persampahan) pada Agustus 2015.

Kemudian nama Tungku Sanira menjadi lebih dikenal dengan mini heater SiPesat. Alat pemusnah sampah ini dikembangkan dengan memanfaatkan tiga sistem pembakaran sekaligus, yaitu combustion, gasifikasi dan pirolisis. Keunggulan teknologi ini adalah:

1. Mampu mengatasi masalah sampah basah, sebelum dimanfaatkan sebagai bahan bakar
2. Bahan bakarnya adalah sampah itu sendiri dan tidak menggunakan bahan bakar minyak sama sekali, sehingga layak digunakan karena mampu mengolah sampah hingga *zero waste residu*.

Teknologi Tungku Sanira diharapkan menunjang konsep *green building*, di mana pengolahan sampah harus berpatokan pada 3R, yakni *re-use*, *recycling* dan *reduce*. Pada awal pengembangannya, Teknologi SANIRA berfungsi sebagai incenerator dengan menggunakan teknologi pembakaran/*combustion*. Teknologi ini diterapkan guna mengatasi timbulan sampah per hari di lingkungan kantor Kementerian PUPR yang fluktuatif.

Penyebabnya beragam, seperti, *cleaning service* seringkali menyisihkan sampah-sampah yang masih bisa dijualnya, kadang juga sampah ditumpuk dulu di gedung (tidak langsung diarahkan ke pengolahan sampah) baru dikirim esok hari. Sehingga jumlah sampah per harinya tidak dapat diprediksi.

Jika dibuat rata-rata, kisaran yang masuk ke pengolahan sampah Miniheater Sipesat 20-35 m³/hari.



Dari jumlah tersebut, kisaran jumlah sampah organik sisa makanan dan daun ranting (sampah halaman) adalah 3-6 m³ sisanya anorganik dari gedung kantor. Seluruh sampah organik diolah menjadi kompos, sampah anorganik yang masih memiliki daya jual disisihkan, sedangkan yang tidak memiliki daya jual dimasukkan ke dalam mini heater. Adapun cara kerja Tungku Sanira dimulai dari pemisahan residu sampah plastik, kertas bekas, daun kering atau ranting tanaman. Pembakaran dimulai dengan membakar ranting dan kertas. Setelah menyala, barulah dimasukan plastik dan sampah lainnya.

Agar pembakaran sempurna, suhu Tungku Sanira harus di atas 800°C. Selain itu juga untuk meminimalisir keluarnya gas beracun seperti dioksin dan karbon monoksida. Pembakaran Tungku Sanira mampu mengurangi volume sampah hingga 95%-96 %, serta berat sampah 80%- 85 %. Menariknya, panas yang dihasilkan bisa dijadikan sumber energi. Tungku Sanira memang menggunakan tungku sebagai media pembakarnya. Teknologi Stoker merupakan fasilitas pembakaran utama. Terdiri dari fasilitas *receiving* dan

supply, fasilitas pembakaran, fasilitas pendingin gas hasil pembakaran, fasilitas pengolahan gas emisi, fasilitas pembangkit listrik, fasilitas pemanfaatan panas sisa, fasilitas pengeluaran abu, serta fasilitas pengolahan air buangan.

Sementara insinerator atau mesin pembakar sampah Tungku Sanira didesain mampu mencapai suhu di atas 800°C, sehingga mampu membakar sampah organik maupun anorganik, seperti plastik, sampah perkantoran, sampah medis, sampah industrial dan sampah lainnya. Insinerator yang berkualitas harus memenuhi aspek ramah lingkungan, aspek ekonomis, serta aspek sosial.

Artinya, insinerator harus mampu mengurangi sampah secara efektif, lokasinya jauh dari pemukiman, serta memiliki sistem pemisahan sampah. Selain itu juga harus bisa didesain secara estetik dan mudah dilakukan perawatan secara berkelanjutan oleh staf yang sudah dilatih. Adapun keunggulan Tungku Sanira:

- Tidak membutuhkan bahan bakar minyak sehingga hemat energi dan murah. Biaya operasionalnya hanya sekitar Rp15.000,-/m3 sampah.
- Membutuhkan daya listrik 6.000 watt, mudah dioperasikan, serta mampu dioperasikan 24 jam.

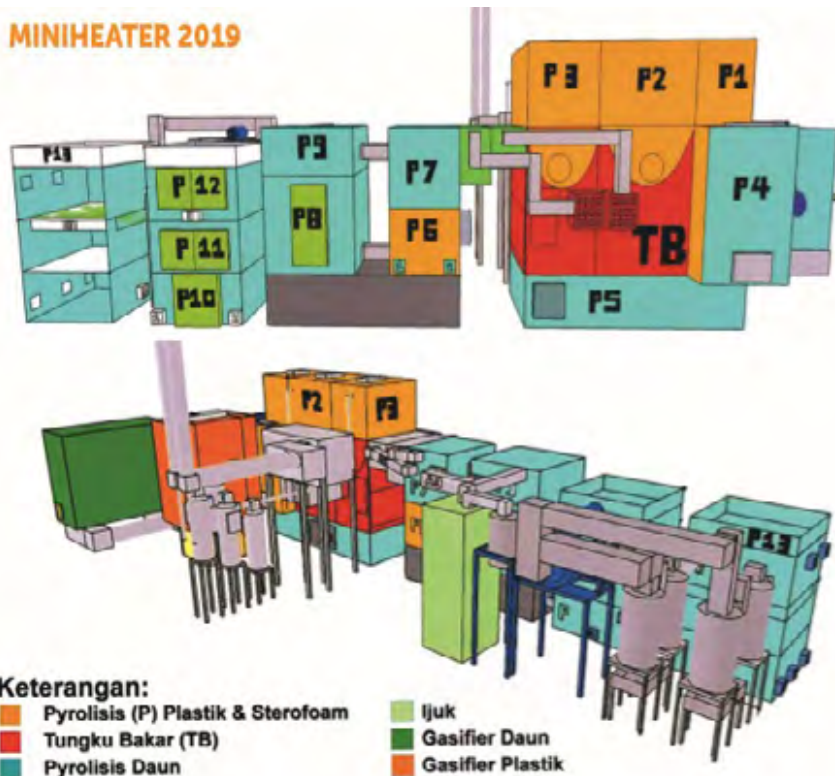
- Hanya membutuhkan lahan 4 m x 4 m.
- Sanggup membakar sampah organik dan anorganik, kecuali logam dan kaca. Sampah sebanyak 2 meter kubik ukuran 10 cm - 20 cm dengan kadar air <40%, mampu dihancurkan dalam satu jam dengan kadar air hasil pembakaran <4%.
- Mudah dibuat karena bahan bakunya lokal dan murah pemeliharannya.

Biaya pembuatan Tungku Sanira berkapasitas 2 m³/jam sekitar Rp 250 juta. Tungku Sanira tersebut mampu membakar sekitar 48 m³ sampah dalam sehari. Berdasarkan kalkulasi sesuai SNI 3242:2008, sebuah kelurahan berpenduduk 30 ribu jiwa bakal menghasilkan sampah sekitar 47 m³ per hari.

Artinya, Tungku Sanira mampu menghancurkan sampah yang dihasilkan penduduk sebuah kelurahan dalam sehari. Dan hal terpenting, sisa pembakarannya nol, teknologinya nirracun sehingga sangat ramah lingkungan. **(Disadur dari buku "Yuk Menengok Teknologi Hasil Litbang di Kantor Kementerian PUPR, terbitan Balitbang Kementerian PUPR).**



MINIHEATER 2019



Teknologi Tungku Sanira diharapkan menunjang konsep *green building*, di mana pengelolaan sampah harus berpatokan pada 3R yakni *re-use, recycling* dan *reduce*. Teknologi Sanira berfungsi sebagai incenerator dengan menggunakan teknologi pembakaran/*combustion*. Teknologi ini diterapkan guna mengatasi timbulan sampah per hari di lingkungan kantor Kementerian PUPR yang fluktuatif.



RPJMN, RKP, Renstra PUPR 2015-2019
RIIT Pulau/Kepulauan, antar WPS,
RPIT Pulau/Kepulauan antar WPS dan WPS,
Masterplan & Development Plan Kawasan Strategis
Masterplan & Development Plan Kawasan Perkotaan & Perdesaan
Direktif Presiden, Direktif Menteri dan Aspirasi DPR/DPD.

1 Analisis Kelayakan

- Kawasan terdukung
- Fungsi kawasan
- Jangka waktu berfungsinya kawasan
- Potensi dari kawasan
- Tantangan dan isu kawasan

Kriteria Program

- Lokasi program
- Waktu pelaksanaan program
- Besaran program (volume/output)
- Besaran biaya program (rupiah)
- Skema pembiayaan (APBN, DAK, KPBU)
- Kewenangan (Pusat/Provinsi/Kab/Kota/Swasta)

2 DRAFT #1 PJP

Draft Rumusan Program Jangka Pendek v.1 keterpaduan pengembangan kawasan dan infrastruktur PUPR

Proses Penyusunan PROGRAM JANGKA PENDEK

Delapan kota dijelajahi BPIW Kementerian PUPR pada September-Oktober, guna menghimpun masukan dari seluruh dari di Indonesia terkait Program Tahun 2021 dan Program Jangka Pendek (PJP) 2022-2024. Kegiatan tersebut merupakan bagian dari proses penyusunan PJP. Nantinya akan ada proses lainnya seperti draft #4 PJP, validasi dan finalisasi program. Pada akhirnya akan terlihat output dari penyusunan PJP tersebut.

3 PEMBAHASAN INTERNAL BPIW

Koordinasi awal dengan internal BPIW untuk penajaman draft arahan program PJP

- Pusat perencanaan infrastruktur PUPR
- Pusat pemrograman dan evaluasi keterpaduan infrastruktur PUPR
- Pusat pengembangan kawasan strategis
- Pusat pengembangan kawasan perkotaan
- Sekretariat BPIW

4 DRAFT #2 PJP

Draft Rumusan Program Jangka Pendek v.2 keterpaduan pengembangan kawasan dan infrastruktur PUPR

5 PEMBAHASAN UNOR PUSAT

Koordinasi pembahasan dengan internal Kementerian untuk penajaman draft arahan program PJP

- Direktorat Jendral Sumber Daya Air
- Direktorat Jendral Bina Marga
- Direktorat Jendral Cipta Karya
- Direktorat Jendral Penyediaan Perumahan

6 DRAFT #3 PJP

Draft Rumusan Program Jangka Pendek v.3 keterpaduan pengembangan kawasan dan infrastruktur PUPR

7 PEMBAHASAN DENGAN STAKEHOLDER DAERAH

Stakeholder yang terlibat:

- BAPPEDA 34 Provinsi
- Dinas PU Provinsi
- Balai SDA, BM, CK, dan SNVT PnP
- UNOR Pusat
- BPIW

8 DRAFT #4 PJP

Draft Rumusan Program Jangka Pendek v.4 keterpaduan pengembangan kawasan dan infrastruktur PUPR

9 VALIDASI DAN FINALISASI PROGRAM

Validasi internal dan eksternal untuk finalisasi matriks program jangka pendek


OUTPUT

Program Jangka Pendek Pembangunan Infrastruktur PUPR

Metode Desk :

Melakukan klarifikasi data yang mencakup :

- Penyesuaian nama kegiatan sesuai nomenklatur setiap unit organisasi;
- Penajaman deliniasi kawasan/dukungan kawasan
- Sinkronisasi lokasi pelaksanaan kegiatan;
- Penajaman Kewenangan (pusat, provinsi, dan kabupaten/kota);
- Penajaman skema pembiayaan (APBN, DAK, dan KPBU);
- Sinkronisasi Besaran kegiatan (volume/output dan biaya);
- Sinkronisasi Waktu pelaksanaan kegiatan;
- Keterpaduan antar sektor; dan
- Pemenuhan readiness criteria sesuai dengan kriteria setiap unit organisasi



Quiz BPIW

Edisi 41



Pertanyaan

1. Mengapa review WPS diperlukan ?
2. Apa tujuan dilakukan penajaman sinkronisasi program jangka pendek oleh BPIW ?

Ketentuan



Dua orang pemenang akan mendapatkan **souvenir cantik** dari BPIW. Jawaban disampaikan melalui email : humasbpiw@pu.go.id. Jawaban juga dapat disampaikan melalui **WhatsApp No: 0812-9897-4748** disertakan **scan KTP, nomor kontak, dan alamat pengiriman souvenir**. Jawaban dan nama pemenang akan diumumkan pada edisi 42, Oktober-November 2019.

Jawaban kuis edisi 40

Jawaban

1. 5 destinasi super prioritas adalah Danau Toba, Labuan Bajo, Borobudur, Mandalikan Lombok, dan Likupang
2. Dukungan infrastruktur Kementerian PUPR di KSPN Danau Toba adalah pembangunan penyediaan air baku dolok sanggul (7 Km), preservasi dan pelebaran jalan T.Tinggi-P.Siantar-Parapat jalan lingkaran luar Parapat (43,88 Km), dan penataan bangunan KSPN prioritas-danau toba kawasan rest area silangit-parapat Kab. Toba Samosir

Pemenang kuis edisi 40

1. Sabryna Maudy
Jalan Grinting, Kebayoran Baru
2. Siti Haula Baina
Dit. Pengembangan Kawasan Permukiman, DJCK



Upacara Bendera Hut RI ke-74

Dalam rangka memperingati HUT RI ke 74, jajaran BPIW Kementerian PUPR turut mengikuti upacara bendera dengan menggunakan pakaian adat nusantara yang digelar Kementerian PUPR pada Sabtu, 17 Agustus 2019 di lapangan upacara Kantor Kementerian PUPR, Jakarta.



Barisan BPIW saat mengikuti upacara bendera memperingati HUT RI ke 74 di Kantor Kementerian PUPR.



Sekretaris BPIW, Firman H. Napitulu (ketiga dari kiri) mewakili Kepala BPIW, Hadi Suahyono menerima penghargaan.



Kepala Pusat Pengembangan Kawasan Perkotaan, BPIW, Agusta Sinulingga (tengah) saat menjadi petugas upacara HUT RI ke 74.



Sejumlah pegawai BPIW foto bersama se usai upacara HUT RI ke 74.



Marching Band Bulldozer PUPR mengiringi pengibaran bendera dengan membawakan lagu kebangsaan Indonesia Raya.

RI ke-74

BPIW Turut Semarakkan Porseni HUT RI ke-74



Tim Operet BPIW saat berbincang proses kreatif dengan dewan juri.

Guna turut memeriahkan Pekan Olah Raga dan Seni (Porseni) Kementerian PUPR tahun 2019 dalam memperingati HUT RI ke 74, BPIW berpartisipasi dalam berbagai kegiatan kompetisi olahraga dan lomba seni yang diselenggarakan. Pada Porseni tahun ini Terdapat tiga cabang olahraga dalam kegiatan Porseni Kementerian PUPR yakni gateball, basket dan futsal. Untuk lomba seni ada operet dan lainnya.



Kepala BPIW Kementerian PUPR, Hadi Sucahyono dan jajaran menemani Tim Gateball DWP BPIW foto bersama usai pertandingan.



Manajer tim Futsal Putra BPIW, Indra Maulana menyampaikan arahan sebelum pertandingan dimulai.



Tim Futsal Putri BPIW foto bersama sebelum berlaga di lapangan.



Tim Basket BPIW foto bersama sebelum beraksi di lapangan.

5 CARA JITU MENGATASI MASALAH DI TEMPAT KERJA



Setelah selesai menempuh pendidikan, jika tidak mendirikan usaha sendiri seseorang pasti akan terjun dalam dunia kerja. Berbagai ujian harus kita lewati demi bisa masuk atau bekerja dalam sebuah tempat yang menurutnya sangat ideal dengan dirinya. Ingin tahu bagaimana cara mengatasi masalah di tempat kerja yang benar dan tanpa menimbulkan masalah? Berikut tips jitu mengatasi masalah di tempat kerja:

1. Rencanakan Aktivitas

Salah satu masalah yang paling sering dialami oleh para pekerja adalah pengaturan waktu yang tidak baik, sehingga semua tugas yang seharusnya ia kerjakan dengan baik menjadi keteteran atau tidak terkendali. Sehingga, untuk mengatasi masalah di tempat kerja adalah dengan merencanakan aktivitas yang akan dilakukan. Buatlah daftar kegiatan atau aktifitas yang akan anda lakukan selama sehari-hari.

Pembuatan rencana aktifitas juga akan sangat membantu anda untuk mengingat kembali tugas apa yang harus dilakukan dimana tugas tersebut bukan merupakan tugas harian namun hanya dikerjakan dalam periode waktu tertentu saja.

2. Belajar dari pengalaman

Bagi anda yang bukan pertama kalinya bekerja, cara mengatasi masalah di tempat kerja ini bisa digunakan. Yaitu dengan mengingat-ingat bagaimana cara anda mengatasi masalah di tempat kerja sebelumnya. Ya, karena setiap orang yang pernah masuk dalam lingkungan kerja lain pun pasti pernah mengalami masalah. Hanya saja, terkadang topik atau sumber masalahnya yang berbeda. Meskipun begitu, setidaknya ada bisa mengatasi masalah yang muncul di tempat kerja baru anda ini dengan mengingat-ingat bagaimana ketika anda mengatasi masalah di tempat kerja sebelumnya.

Bahkan jika di tempat kerja sebelumnya anda belum berhasil mengatasi masalah tersebut, anda pun tetap bisa belajar dari pengalaman ini. Yaitu dengan tidak mengulangi kesalahan yang sama seperti saat dulu. Pada intinya, cara mengatasi masalah di tempat kerja yang satu ini lebih menekankan agar anda bisa lebih instropeksi diri dan mampu mengendalikan diri untuk membuat keputusan penyelesaian masalah yang tepat.

3. Berperan Aktif

Selain karena masalah pekerjaan, masalah yang sering kali dialami oleh para pekerja adalah masalah dengan

rekan kerja. Bahkan, bisanya masalah dengan rekan kerja akan lebih mudah membuat anda menjadi tak nyaman lagi. Untuk itulah, cara mengatasi masalah di tempat kerja yang tepat untuk anda lakukan adalah dengan ikut serta dalam membangun iklim lingkungan kerja yang baik. Pastikan anda selalu berperan aktif untuk membuat suasana lingkungan kerja menjadi lebih menyenangkan dan tanpa ada konflik yang mengganggu.

Buatlah diri anda menjadi seseorang yang mampu berkomunikasi dengan baik dan menjalin hubungan yang terbuka dengan rekan kerja. Dengan keakraban ini, maka kemungkinan terjadi masalah pun menjadi lebih kecil.

4. Mengerti Tanggung Jawab

Sering kali anda merasa memiliki masalah dengan diri sendiri atau lingkungan karena diri anda sendiri. Bagaimana tidak, ketika anda memiliki pemikiran yang begitu santai dan pasif secara otomatis anda pun kurang peka dengan tanggung jawab pekerjaan anda. Nah ketika hal ini diketahui oleh rekan kerja atau bahkan atasan, maka bisa menjadi sebuah masalah yang cukup besar. Tak hanya itu, sekalipun rekan kerja atau atasan tak mengetahui hal itu, anda pun tetap akan mengalami tekanan batin yang cukup mengganggu.

5. Break

Ketika tubuh dan pikiran merasa lelah dengan semua pekerjaan, cara mengatasi masalah di tempat kerja yang terbaik adalah dengan melakukan istirahat sejenak. Tak harus menunggu liburan atau waktu istirahat. Ketika masih dalam waktu kerja dan anda merasa benar-benar lelah pun tidak akan menjadi masalah jika anda break. Hanya saja, waktu yang anda gunakan untuk break seharusnya begitu sedikit.

Ambilkan waktu 2-5 menit untuk istirahat tanpa melakukan pekerjaan apapun dan tak memikirkan apapun yang akan membuat diri anda stress nantinya. Kemudian lakukan latihan pernafasan dengan menarik nafas dalam-dalam dan diselesaikan dengan hembusan nafas lewat mulut.

Obras

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

BANG EGI



Penyusunan Program Jangka Pendek





**Buletin Sinergi ini dapat didownload melalui:
bpiw.pu.go.id/publication/bulletin**



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