

# **SINKRONISASI PROGRAM DAN PEMBIAYAAN PEMBANGUNAN JANGKA PENDEK 2018 - 2020**

**KETERPADUAN PENGEMBANGAN KAWASAN DENGAN  
INFRASTRUKTUR PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT**

## **PULAU JAWA**



**PUSAT PEMROGRAMAN DAN EVALUASI KETERPADUAN INFRASTRUKTUR PUPR  
BADAN PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR WILAYAH  
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT**



**JUDUL:**

Sinkronisasi Program dan Pembiayaan Pembangunan Jangka Pendek 2018-2020  
Keterpaduan Pengembangan Kawasan dengan Infrastruktur PUPR Pulau Jawa

**PEMBINA:**

Kepala Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah:

**Ir. Rido Matari Ichwan, MCP.**

**PENANGGUNG JAWAB:**

Kepala Pusat Pemrograman dan Evaluasi Keterpaduan Infrastruktur PUPR:

**Ir. Harris H. Batubara, M.Eng.Sc.**

**PENGARAH:**

Kepala Bidang Penyusunan Program: **Sosilawati, ST., MT.**

**TIM EDITOR:**

1. Kepala Sub Bidang Penyusunan Program I: **Amelia Handayani, ST., MSc.**
2. Kepala Sub Bidang Penyusunan Program II: **Dr.(Eng.) Mangapul L. Nababan, ST., MSi.**

**PENULIS:**

1. Kepala Bidang Penyusunan Program: **Sosilawati, ST., MT.**
2. Kepala Sub Bidang Penyusunan Program I: **Amelia Handayani, ST., MSc.**
3. Pejabat Fungsional Perencana: **Ary Rahman Wahyudi, ST., MUrb&RegPlg.**
4. Pejabat Fungsional Perencana: **Zhein Adhi Mahendra, SE.**
5. Staf Bidang Penyusunan Program: **Wibowo Massudi, ST.**
6. Staf Bidang Penyusunan Program: **Ayu Listiani, ST.**
7. Staf Bidang Penyusunan Program: **Ardi Zanuvar Rizkianto, ST.**

**KONTRIBUTOR DATA:**

1. **Nuryayan Andri Suhendri, SE.**
2. **Ardi Zanuvar Rizkianto, ST.**

**DESAIN SAMPUL DAN TATA LETAK:**

1. **Wantarista Ade Wardhana, ST.**
2. **Wibowo Massudi, ST.**

TAHUN : **2017**

ISBN : **ISBN 978-602-61190-5-6**

PENERBIT : **PUSAT PEMROGRAMAN DAN EVALUASI KETERPADUAN INFRASTRUKTUR PUPR,  
BADAN PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR WILAYAH,  
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT.**

## KATA PENGANTAR

### Kepala Pusat Pemrograman dan Evaluasi Keterpaduan Infrastruktur PUPR



Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh;  
Salam Sejahtera; Om Swastiastu; Namu Buddhaya.

Tahun 2017 adalah tahun ketiga perwujudan Nawa Cita yang merupakan penjabaran visi dan misi pemerintahan Kabinet Kerja Joko Widodo – Jusuf Kalla (2014-2019) menuju Indonesia yang berdaulat secara politik, serta mandiri dalam bidang ekonomi dan berkepribadian dalam kebudayaan berlandaskan gotong royong. Pembangunan infrastruktur merupakan salah satu fokus utama yang ingin diamanatkan dalam Nawa Cita yang diharapkan dapat mewujudkan 4 (empat) hal penting terkait dengan penyediaan infrastruktur PUPR, yaitu: (1) membangun dari pinggiran dengan memperkuat daerah-daerah dan desa dalam kerangka negara kesatuan, (2) meningkatkan kualitas hidup manusia Indonesia, (3) meningkatkan produktivitas rakyat dan daya saing di pasar Internasional, dan (4) mewujudkan kemandirian ekonomi dengan menggerakkan sektor-sektor strategis ekonomi domestik.

*World Economic Forums* (WEF) tahun 2016 menunjukkan indeks daya saing global Indonesia menempati peringkat 41 dan indeks daya saing infrastruktur Indonesia menempati peringkat 60. WEF menekankan bahwa perlu perbaikan penyelenggaraan infrastruktur dan perwujudan birokrasi yang lebih efisien. Terkait dengan pembangunan infrastruktur, kita masih dihadapkan pada keterbatasan kapasitas pendanaan, SDM, penguasaan teknologi, dan kesenjangan wilayah. Untuk mengatasi tantangan tersebut, perlu upaya bersama terpadu (terintegrasi) dan sinkron sehingga pemanfaatan sumber daya dalam mewujudkan pembangunan infrastruktur dapat lebih optimal dan efisien.

Sebagai salah satu institusi strategis dalam perencanaan dan pemrograman terkait infrastruktur PUPR, Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) dituntut dapat memberikan solusi dan inovasi dalam penyelenggaraan infrastruktur PUPR. BPIW sendiri telah memperkenalkan konsep pendekatan Wilayah Pengembangan Strategis (WPS) sebagai salah satu terobosan strategi untuk memadukan pengembangan wilayah dengan pembangunan infrastruktur PUPR. WPS diharapkan menjadi salah satu pendekatan untuk meningkatkan keterpaduan perencanaan antara pengembangan kawasan dengan pembangunan infrastruktur PUPR, meningkatkan sinkronisasi program dan

pembiayaan program pembangunan infrastruktur PUPR, peningkatan kualitas pekerjaan konstruksi, hingga peningkatan kualitas monitoring dan evaluasi.

Pada buku ini ditampilkan program jangka pendek 3 (tiga) tahunan (2018-2020) pada setiap kawasan, WPS (antar kawasan), dan antar WPS didalamnya menggunakan data yang bersumber dari UU No. 17 Tahun 2007 tentang RPJPN 2005-2025, Perpres No. 2 Tahun 2015 tentang RPJMN 2015-2019, Perpres No. 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional, Direktif Presiden, Peraturan Menteri PUPR No. 13 Tahun 2015 tentang Rencana Strategis Kementerian PUPR, serta berbagai produk perencanaan BPIW yang terkait yang disusun berdasarkan arahan program dalam *Master Plan* dan *Development Plan* yang diintegrasikan dengan Rencana Induk Pulau. Selain itu, penyusunan program juga berpedoman kepada prioritas pembangunan pemerintah yang ditetapkan oleh Bappenas untuk mewujudkan sinkronisasi program dan pembiayaan pembangunan infrastruktur baik antar wilayah ataupun antar tingkat pemerintahan.

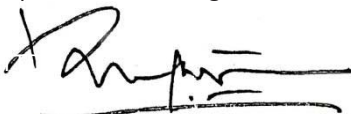
Dalam proses penyusunan program 3 (tiga) tahunan tersebut, berbagai program dianalisis untuk menentukan prioritas program berdasarkan kriteria pemrograman. Hasil analisis tersebut berupa matriks program jangka pendek yang terbagi berdasarkan 3 (tiga) sumber pembiayaan, yakni Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN), Dana Alokasi Khusus (DAK), dan Kerjasama antara Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU).

Saya menyadari bahwa peningkatan kualitas perencanaan maupun pemrograman membutuhkan proses yang berkelanjutan dan buku ini merupakan salah satu upaya untuk keberlangsungan proses tersebut. Semoga buku ini dapat menjadi media diseminasi yang efektif kepada para akademisi serta praktisi di bidang perencanaan dan pemrograman pembangunan infrastruktur PUPR.

Akhir kata, apresiasi setinggi-tingginya secara tulus saya sampaikan kepada semua pihak yang terlibat dalam penulisan buku ini, baik di lingkungan Kementerian PUPR, maupun di lingkungan pemerintah daerah di seluruh pelosok Indonesia.

Jakarta, Desember 2016

Kepala Pusat Pemrograman dan Evaluasi Keterpaduan Infrastruktur PUPR



Ir. Harris Hasudungan Batubara, M.Eng.Sc.

## KATA PENGANTAR

### Kepala Bidang Penyusunan Program Pusat Pemrograman dan Evaluasi Keterpaduan Infrastruktur PUPR



Assalamu'alaikum Warahmatullahi  
Wabarakatuh; Salam Sejahtera; Om  
Swastiastu; Namu Buddhaya.

Indonesia merupakan negara berkembang dimana infrastruktur yang terbangun memainkan peranan sangat penting bagi pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat, sehingga perencanaan pembangunan infrastruktur di Indonesia dilakukan secara terpadu menggunakan pendekatan pengembangan wilayah.

Tantangan pembangunan infrastruktur Indonesia saat ini, coba dijawab melalui pembentukan Badan Pembangunan Infrastruktur Wilayah (BPIW) yang memiliki peranan penting dalam memadukan pembangunan infrastruktur PUPR dengan pengembangan wilayah melalui pendekatan 35 Wilayah Pengembangan Strategis (WPS). Pembangunan berbasis WPS merupakan suatu pendekatan pembangunan yang memadukan antara pengembangan wiayah dengan “*market driven*” mempertimbangkan daya dukung dan daya tampung lingkungan, serta memfokuskan pengembangan infrastruktur pada suatu wilayah strategis dalam rangka mendukung percepatan pertumbuhan kawasan strategis dan mengurangi disparitas antar kawasan di dalam WPS. Dalam konsep pengembangan wilayah, diperlukan keterpaduan perencanaan antara infrastruktur dengan kawasan pertumbuhan di dalam kawasan pertumbuhan, antar kawasan pertumbuhan (WPS), antar WPS, selanjutnya dilakukan sinkronisasi program dan pembiayaan keterpaduan pembangunan pengembangan kawasan dengan infrastruktur PUPR untuk meningkatkan sinergi terkait fungsi, lokasi, waktu, besaran, dan dana.

Berbagai dokumen perencanaan dan pemrograman telah dihasilkan BPIW untuk mendukung pengembangan wilayah di 35 WPS. Upaya mengintegrasikan perencanaan dijabarkan melalui *Master Plan*, *Development Plan*, RIPP (Rencana Induk Pengembangan Pulau), serta dokumen lainnya yang pada intinya menjadi dasar penyusunan sinkronisasi program dan pembiayaan pembangunan keterpaduan pengembangan kawasan dengan infrastruktur PUPR (khususnya

jalan dan jembatan, sumber daya air, keciptakaryaan, dan penyediaan perumahan).

Berdasarkan dokumen-dokumen tersebut, kami menyusun program keterpaduan pengembangan kawasan dengan infrastruktur PUPR Tahun 2018 – 2020 dengan melakukan Analisis Kelayakan untuk menentukan program infrastruktur PUPR yang secara terpadu mendukung pengembangan kawasan/wilayah. Analisis ini dilakukan dengan memperhatikan Kawasan Terdukung, Fungsi Kawasan Terdukung, Jangka Waktu Berfungsinya Kawasan, Potensi dari Kawasan Terdukung, Tantangan dan Isu Kawasan Terdukung. Proses penyusunan program juga mempertimbangkan Kriteria Penyusunan Program yaitu: (a) Fungsi Kawasan Terdukung; (b) Lokasi Program Jangka Pendek (kabupaten/kota); (c) Waktu Pelaksanaan Program Jangka Pendek; (d) Besaran Program Jangka Pendek; (e) Biaya Program Jangka Pendek; (f) Kewenangan (pusat/provinsi/kabupaten/kota/swasta); (g) Kesiapan/*Readiness Criteria* (Kesesuaian RTRW, FS, DED, Dokumen Lingkungan, dan Kesiapan Lahan).

Akhirnya, atas izin dari Allah SWT, serta segala upaya dari seluruh jajaran Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, kami harapkan dengan terbitnya buku ini dapat memberikan manfaat dan menjadi acuan dalam penyusunan program tahunan yang selanjutnya menjadi bahan referensi di forum-forum koordinasi pemrograman seperti Konsultasi Regional Kementerian PUPR, Musrenbang, dan forum-forum lainnya. Kami juga menyadari, kehadiran buku ini masih jauh dari sempurna dan untuk itu kami sangat terbuka terhadap berbagai masukan dan saran untuk perbaikan ke depan.

Jakarta, Desember 2016

Kepala Bidang Penyusunan Program



Sosilawati, S.T., M.T.

## KATA SAMBUTAN

### Kepala Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah



Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh; Salam Sejahtera; Om Swastiastu; Namu Buddhaya.

Puji syukur kami panjatkan ke hadirat Allah, karena berkat rahmat dan karunia-Nya, buku Sinkronisasi Program dan Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur PUPR Jangka Pendek 3 (tiga) Tahun

Keterpaduan Pengembangan Kawasan dengan Infrastruktur PUPR di 6 (enam) pulau dan kepulauan dapat diterbitkan.

Buku ini, menjabarkan proses sinkronisasi program dan pembiayaan, yang dimulai dari perencanaan infrastruktur PUPR di tingkat pulau dan kepulauan, perencanaan 35 (tiga puluh lima) Wilayah Pengembangan Strategis (WPS) yang mencakup kawasan-kawasan prioritas, kawasan perkotaan dan perdesaan strategis, yang kemudian menghasilkan program-program prioritas jangka pendek. Buku ini, menjadi acuan dalam upaya BPIW melakukan penajaman sinkronisasi program dan pembiayaan yang selanjutnya menjadi materi program untuk dibahas dalam berbagai rapat koordinasi dan konsultasi terkait pemrograman baik ditingkat nasional maupun provinsi dan kabupaten/kota (Musyawarah Rencana Pembangunan (Musrenbang), Konsultasi Regional (Konreg), Rapat Koordinasi Teknis (Rakortek), dan lain sebagainya.

Buku ini bertujuan untuk meningkatkan keterpaduan perencanaan dan kesinkronan program dan pembiayaan pembangunan jangka pendek keterpaduan pengembangan kawasan dengan infrastruktur PUPR. Melalui buku ini, program pembangunan



infrastruktur PUPR yang menggunakan sumber daya yang dikelola oleh pemerintah, khususnya melalui APBN, dapat terselenggara secara optimal dan efisien serta mendukung berbagai agenda prioritas Presiden Joko Widodo dan Wakil Presiden Jusuf Kalla yang diamanatkan dalam Nawa Cita.

Proses penyusunan buku ini melibatkan berbagai pihak yang terkait dengan perencanaan dan pemrograman baik di internal BPIW maupun seluruh kerabat perencanaan dan pemrograman di lingkungan Kementerian PUPR. Selain itu, dalam prosesnya juga melibatkan para pemangku kepentingan (*stakeholders*) daerah baik ditingkat provinsi maupun di kabupaten/kota, dalam hal ini Badan Perencanaan Pembangunan Daerah provinsi maupun kabupaten/kota, serta dinas yang membidangi urusan Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) di tingkat provinsi maupun kabupaten/kota.

Saya mengharapkan buku ini dapat menjadi referensi penting tidak hanya bagi praktisi/pelaku perencanaan dan pemrograman di Kementerian PUPR, namun juga dapat memberikan gambaran proses pelaksanaan perencanaan dan pemrograman infrastruktur PUPR bagi kalangan akademisi dan pemerhati infrastruktur PUPR, baik di pusat maupun di daerah.

Jakarta, Desember 2016

Kepala Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah



Ir. Ridho Matari Ichwan, MCP.



# DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR KEPALA PUSAT PEMROGRAMAN DAN EVALUASI KETERPADUAN INFRASTRUKTUR PUPR .....	II
KATA PENGANTAR KEPALA BIDANG PENYUSUNAN PROGRAM .....	IV
KATA SAMBUTAN KEPALA BADAN PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR WILAYAH.....	VI
DAFTAR ISI.....	VII
DAFTAR GAMBAR .....	IX
DAFTAR TABEL .....	XII
<b>BAB I PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
1.1 Profil Pulau Jawa.....	1
1.1.1 Gambaran Umum Pulau Jawa .....	1
1.1.2 Gambaran Umum Provinsi Banten.....	6
1.1.3 Gambaran Umum Provinsi DKI Jakarta .....	8
1.1.4 Gambaran Umum Provinsi Jawa Barat.....	11
1.1.5 Gambaran Umum Provinsi Jawa Tengah.....	14
1.1.6 Gambaran Umum Provinsi DI Yogyakarta .....	16
1.1.7 Gambaran Umum Provinsi Jawa Timur .....	19
1.2 Kondisi Umum Infrastruktur di Pulau Jawa .....	22
1.2.1 Sektor Sumber Daya Air .....	22
1.2.2 Sektor Bina Marga .....	24
1.2.3 Sektor Cipta Karya.....	25
1.2.4 Sektor Penyediaan Perumahan .....	27
1.3 Kebijakan Pembangunan Pulau Jawa .....	29
1.3.1 Kebijakan Pembangunan Jangka Panjang .....	29
1.3.2 Kebijakan Pembangunan Jangka Menengah.....	30
1.3.3 Kebijakan Keterpaduan Pengembangan Lintas Kementerian dan Lembaga.....	32
1.3.4 Kebijakan Keterpaduan Pengembangan Wilayah dan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.....	34
1.4 Tantangan dan Hambatan Pembangunan Infrastruktur Pulau Jawa .....	39
<b>BAB II MEKANISME PERENCANAAN DAN PEMROGRAMAN PEMBANGUNAN KETERPADUAN PENGEMBANGAN KAWASAN DENGAN INFRASTRUKTUR PUPR.....</b>	<b>43</b>
2.1 Definisi Umum Perencanaan dan Pemrograman .....	43
2.2 Dasar Hukum Perencanaan dan Pemrograman Infrastruktur PUPR .....	44
2.3 Pola Kerja Keterpaduan Perencanaan, Sinkronisasi Program & Pembiayaan Pembangunan, dan Evaluasi dalam Pengembangan Kawasan dengan Infrastruktur PUPR .....	46
2.4 Pola Kerja Sinkronisasi Program dan Pembiayaan Pembangunan Keterpaduan Pengembangan Kawasan dengan Infrastruktur PUPR.....	50

2.5	Pola Kerja Sinkronisasi Program dan Pembiayaan Pembangunan Jangka Pendek 2018 – 2020 Keterpaduan Pengembangan Kawasan dengan Infrastruktur PUPR.....	53
<b>BAB III SINKRONISASI PROGRAM DAN PEMBIAYAAN PEMBANGUNAN JANGKA PENDEK 2018 – 2020 KETERPADUAN PENGEMBANGAN KAWASAN DENGAN INFRASTRUKTUR</b>		
	<b>PUPR.....</b>	<b>55</b>
3.1	Profil WPS dan Kawasan dalam WPS.....	56
3.1.1	Profil Wilayah Pengembangan Strategis di Pulau Jawa.....	56
3.1.2	Profil Kawasan dalam Wilayah Pengembangan Strategis .....	71
3.2	Analisis Kelayakan Program Jangka Pendek.....	109
3.2.1	Analisis Kelayakan Program Jangka Pendek Dalam Kawasan .....	109
3.2.2	Analisis Kelayakan Program Jangka Pendek Antar Kawasan.....	163
3.2.3	Analisis Kelayakan Program Jangka Pendek Antar WPS .....	168
3.3	Kriteria Pemrograman Program Jangka Pendek 2018-2020 Pulau Jawa .....	188
3.4	Program Pembangunan Jangka Pendek Keterpaduan Pengembangan Kawasan dengan Infrastruktur PUPR Pulau Jawa.....	197
3.4.1	Program Jangka Pendek dalam Kawasan .....	197
3.4.2	Program Jangka Pendek antar Kawasan.....	232
3.4.3	Program Jangka Pendek antar WPS .....	238
3.5	Pembiayaan Program Pembangunan Jangka Pendek Keterpaduan Pengembangan Kawasan dengan Infrastruktur PUPR di Pulau Jawa .....	244
3.5.1	Pembiayaan Program Jangka Pendek Pembangunan Infrastruktur PUPR Pulau Jawa Tahun 2018-2020 .....	245
3.5.2	Pembiayaan Program Jangka Pendek Pembangunan Infrastruktur PUPR di Pulau Jawa untuk Mendukung Kawasan, Antar Kawasan dan Antar WPS.....	247
3.5.3	Pembiayaan Program Jangka Pendek Pembangunan Infrastruktur PUPR di Pulau Jawa untuk Mendukung Prioritas Nasional.....	249
<b>BAB IV PENUTUP.....</b>		<b>253</b>
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>		<b>255</b>

# DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1 Peta Pulau Jawa .....	3
Gambar 1.2 IPM Pulau Jawa tahun 2015.....	4
Gambar 1.3 Proporsi PDRB Pulau Jawa Periode 2010-2014.....	6
Gambar 1.4 PDRB Provinsi Banten Tahun 2010 – 2015.....	7
Gambar 1.5 IPM Provinsi Banten Tahun 2010 – 2015 .....	8
Gambar 1.6 PDRB Provinsi DKI Jakarta Tahun 2010 – 2013 .....	9
Gambar 1.7 IPM Provinsi DKI Jakarta Tahun 2010 – 2015.....	10
Gambar 1.8 PDRB Provinsi Jawa Barat Tahun 2010 – 2014.....	13
Gambar 1.9 IPM Provinsi Jawa Barat Tahun 2010 – 2015 .....	14
Gambar 1.10 PDRB Provinsi Jawa Tengah Tahun 2012 – 2014 .....	15
Gambar 1.11 IPM Provinsi Jawa Tengah Tahun 2010 – 2015.....	16
Gambar 1.12 PDRB Provinsi DI Yogyakarta Tahun 2010 – 2014.....	18
Gambar 1.13 IPM Provinsi DI Yogyakarta Tahun 2010 – 2015 .....	19
Gambar 1.14 PDRB Provinsi Jawa Timur Tahun 2010 – 2013.....	21
Gambar 1.15 IPM Provinsi Jawa Timur Tahun 2010 – 2015 .....	22
Gambar 1.16 Konsepsi Wilayah Pengembangan Strategis .....	37
Gambar 1.17 Kawasan Permukiman Kumuh Pulau Jawa .....	40
Gambar 1.18 Kawasan Permukiman pada Kawasan Rawan Bencana (KRB) .....	41
Gambar 1.19 Tantangan Utama Pembangunan Infrastruktur Pulau Jawa .....	42
Gambar 2.1 Struktur Lembaga Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah .....	47
Gambar 2.2 Pola Kerja Keterpaduan Perencanaan, Sinkronisasi Program & Pembiayaan, dan Evaluasi Pengembangan Kawasan dengan Pembangunan Infrastruktur PUPR.....	48
Gambar 2.3 Pola Kerja Sinkronisasi Program dan Pembiayaan Pembangunan Keterpaduan Pengembangan Kawasan dengan Infrastruktur PUPR .....	51
Gambar 2.4 Jadwal Rangkaian Kegiatan Perencanaan maupun Pemrograman Pembangunan Nasional .....	52
Gambar 2.5 Pola Kerja Sinkronisasi Program dan Pembiayaan Pembangunan Jangka Pendek Keterpaduan Pengembangan Kawasan dengan Infrastruktur PUPR.....	54
Gambar 3.1 Peta Sebaran 35 Wilayah Pengembangan Strategis (WPS).....	57
Gambar 3.2 Profil WPS 6 Merak – Bakauheni – Bandar Lampung – Palembang – Tanjung Api-Api .....	59
Gambar 3.3 Profil WPS 7 Jakarta – Bogor – Ciawi – Sukabumi.....	60
Gambar 3.4 Profil WPS 8 Jakarta – Cirebon – Semarang .....	61
Gambar 3.5 Profil WPS 9 Tanjung Lesung – Sukabumi – Pangandaran – Cilacap .....	63
Gambar 3.6 Profil WPS 10 Yogyakarta – Solo – Semarang .....	64
Gambar 3.7 Profil WPS 11 Semarang – Surabaya .....	66
Gambar 3.8 Profil WPS 12 Yogyakarta – Prigi – Blitar – Malang .....	67

Gambar 3.9 Profil WPS 13 Malang – Surabaya – Bangkalan .....	69
Gambar 3.10 Profil WPS 14 Surabaya – Pasuruan – Banyuwangi .....	70
Gambar 3.11 Peta Kawasan Di WPS 6 Merak – Bakauheni – Bandar Lampung – Palembang – Tanjung Api-Api .....	73
Gambar 3.12 Peta Kawasan Di WPS 7 Jakarta – Bogor – Ciawi – Sukabumi.....	74
Gambar 3.13 Peta Kawasan Di WPS 8 Jakarta – Bandung – Cirebon – Semarang .....	75
Gambar 3.14 Peta Kawasan Di WPS 9 Tanjung Lesung – Sukabumi – Pangandaran – Cilacap .....	76
Gambar 3.15 Peta Kawasan Di WPS 10 Yogyakarta – Solo – Semarang Pusat .....	77
Gambar 3.16 Peta Kawasan Di WPS 10 Semarang – Surabaya.....	78
Gambar 3.17 Peta Kawasan Di WPS 12 Yogyakarta – Prigi – Blitar – Malang.....	79
Gambar 3.18 Peta Kawasan Di WPS 13 Malang – Surabaya – Bangkalan.....	80
Gambar 3.19 Peta Kawasan Di WPS 13 Surabaya – Pasuruan – Banyuwangi .....	81
Gambar 3.20 Program Jangka Pendek Kawasan Kawasan Strategis Industri Cilegon.....	200
Gambar 3.21 Program Jangka Pendek Kawasan Pertumbuhan Pulau Seribu.....	201
Gambar 3.22 Program Jangka Pendek Kawasan Megapolitan dan Pusat Pertumbuhan Nasional Dki Jakarta.....	202
Gambar 3.23 Program Jangka Pendek Kawasan Metropolitan Dan Ekonomi Terpadu Bogor – Depok – Tangerang – Sukabumi (Provinsi Banten).....	203
Gambar 3.24 Program Jangka Pendek Kawasan Metropolitan Dan Ekonomi Terpadu Bogor – Depok – Tangerang – Sukabumi (Provinsi Jawa Barat).....	204
Gambar 3.25 Program Jangka Pendek Kawasan Pertumbuhan Bekasi Karawang .....	206
Gambar 3.26 Program Jangka Pendek Kawasan Metropolitan Cekungan Bandung .....	207
Gambar 3.27 Program Jangka Pendek Kawasan Strategis Maritim Dan Perikanan Cirebon – Pekalongan.....	208
Gambar 3.28 Program Jangka Pendek Kawasan Pertumbuhan Dan Ekonomi Terpadu Semarang – Kendal – Demak – Ungaran – Purwodadi (Kedungsepur).....	213
Gambar 3.29 Program Jangka Pendek Kawasan Pertumbuhan Serang – Maja.....	214
Gambar 3.30 Program Jangka Pendek Kawasan Strategis Pariwisata Dan Maritim Tanjung Lesung – Ujung Kulon – Pelabuhan Ratu .....	215
Gambar 3.31 Kawasan Strategis Pertanian Cianjur .....	216
Gambar 3.32 Program Jangka Pendek Kawasan Strategis Pariwisata Dan Maritim Pacansanak (Pangandaran – Kalipucang – Sagara Anakan – Nusakambangan) .....	217
Gambar 3.33 Program Jangka Pendek Kawasan Pertumbuhan Surakarta .....	218
Gambar 3.34 Program Jangka Pendek Kawasan Strategis Pariwisata Dan Cagar Budaya Borobudur – Magelang .....	219
Gambar 3.35 Program Jangka Pendek Kawasan Megapolitan Gerbangkertosusila dan Tuban .....	221

Gambar 3.36 Program Jangka Pendek Kawasan Strategis Pariwisata dan Cagar Budaya Prambanan – Yogyakarta .....	222
Gambar 3.37 Program Jangka Pendek Kawasan Strategis Perikanan Prigi .....	224
Gambar 3.38 Kawasan Strategis Agropolitan Malang – Batu .....	225
Gambar 3.39 Program Jangka Pendek Kawasan Pertumbuhan Bangkalan .....	227
Gambar 3.40 Kawasan Pertumbuhan Baru Pasuruan .....	228
Gambar 3.41 Program Jangka Pendek Kawasan Strategis Pariwisata Bromo – Tengger – Semeru.....	230
Gambar 3.42 Program Jangka Pendek Kawasan Pertumbuhan Baru Baluran – Banyuwangi.....	231
Gambar 3.43 Program Jangka Pendek Antar Kawasan Provinsi Jawa Barat .....	234
Gambar 3.44 Program Jangka Pendek Antar Kawasan Provinsi Jawa Tengah .....	235
Gambar 3.45 Program Jangka Pendek Antar Kawasan Provinsi Di Yogyakarta .....	236
Gambar 3.46 Program Jangka Pendek Antar Kawasan Provinsi Jawa Timur .....	237
Gambar 3.47 Program Jangka Pendek Antar WPS Provinsi Banten .....	240
Gambar 3.48 Program Jangka Pendek Antar WPS Provinsi Jawa Tengah.....	241
Gambar 3.49 Program Jangka Pendek Antar WPS Provinsi D. I. Yogyakarta .....	242
Gambar 3.50 Program Jangka Pendek Antar WPS Provinsi Jawa Timur .....	243

# DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Jumlah Penduduk Pulau Jawa .....	4
Tabel 1. 2 Nilai PDRB Provinsi di Pulau Jawa .....	5
Tabel 3.1 PDRB Kota Cilegon Tahun 2010-2014 Atas Dasar Harga Konstan 2010 .....	82
Tabel 3. 2 Daftar Kawasan 6.5 Kawasan Strategis Industri Cilegon.....	82
Tabel 3.3 PDRB DKI Jakarta Berdasarkan Kabupaten/Kota Tahun 2007-2013 .....	83
Tabel 3.4 Daftar Kawasan 7.1 Kawasan Pertumbuhan Pulau Seribu .....	84
Tabel 3.5 Daftar Kawasan 7.2 Megapolitan dan Pusat Pertumbuhan Nasional DKI Jakarta .....	84
Tabel 3.6 Daftar Kawasan 7.3 Kawasan Metropolitan dan Ekonomi Terpadu Bogor – Depok – Tangerang – Sukabumi .....	86
Tabel 3.7 PDRB Kabupaten Karawang Tahun 2012-2015 Atas Dasar Harga Konstan (Miliar Rupiah) .....	87
Tabel 3.8 Daftar Kawasan 8.1 Kawasan Pusat Pertumbuhan Bekasi – Karawang .....	87
Tabel 3.9 Daftar Kawasan 8.2 Kawasan Megapolitan Cekungan Bandung .....	88
Tabel 3.10 Daftar Kawasan 8.3 Kawasan Strategis Maritim dan Perikanan Cirebon – Pekalongan .....	89
Tabel 3.11 Daftar Kawasan 8.4 Kawasan Pertumbuhan dan Ekonomi Terpadu Semarang – Kendal – Demak – Ungaran – Purwodadi (Kedungsepur) .....	90
Tabel 3.12 Daftar Kawasan 9.1 Kawasan Pertumbuhan Serang – Maja.....	92
Tabel 3.13 Daftar Kawasan 9.2 Kawasan Strategis Pariwisata dan Maritim Tanjung Lesung – Ujung Kulon – Pelabuhan Ratu .....	92
Tabel 3.14 Daftar Kawasan 9.3 Kawasan Strategis Pertanian Cianjur .....	93
Tabel 3.15 Daftar Kawasan 9.3 Kawasan Strategis Priwisata dan Maritim Pacangsanak .....	94
Tabel 3.16 Daftar Kawasan 10.1 Kawasan Pertumbuhan dan Ekonomi Terpadu Kedungsepur .....	94
Tabel 3.17 Daftar Kawasan 10.2 Kawasan Pertumbuhan Surakarta .....	96
Tabel 3.18 Daftar Kawasan 10.3 Kawasan Strategis Pariwisata dan .....	97
Tabel 3.19 Daftar Kawasan 11.1 Kawasan Pertumbuhan dan Ekonomi Terpadu Kedungsepur .....	98
Tabel 3.20 Daftar Kawasan 11.2 Kawasan Pertumbuhan Surakarta .....	100
Tabel 3.21 Daftar Kawasan 11.3 Kawasan Megapolitan Gerbangkertosusila dan Tuban .....	101
Tabel 3.22 Daftar Kawasan 12.1 Kawasan Strategis Pariwisata dan Cagar Budaya Prambanan – Yogyakarta .....	102
Tabel 3.23 Daftar Kawasan 12.2 Kawasan Strategis Perikanan Prigi.....	103
Tabel 3.24 Daftar Kawasan 12.3 Kawasan Strategis Agropolitan Malang – Batu .....	104
Tabel 3.25 Daftar Kawasan 13.1 Kawasan Pertumbuhan Bangkalan .....	105



Tabel 3.26 Daftar Kawasan 13.2 Kawasan Megapolitan Gerbangkertosusila.....	105
Tabel 3.27 Daftar Kawasan 13.3 Kawasan Strategis Agropolitan Malang – Batu.....	106
Tabel 3.28 Daftar Kawasan 14.1 Megapolitan Gerbangkertosusila .....	106
Tabel 3.29 Daftar Kawasan 14.2 Kawasan Pertumbuhan Baru Pasuruan .....	108
Tabel 3.30 Daftar Kawasan 14.3 Kawasan Strategis Pariwisata Bromo – Tengger – Semeru.....	108
Tabel 3.31 Daftar Kawasan 14.4 Kawasan Pertumbuhan Baru .....	109
Tabel 3.32 Kriteria Pemrograman Kawasan Pertumbuhan Serang - Maja.....	189
Tabel 3.34 Perkiraan Indikasi pagu KPJM dan Program/Kegiatan yang bersifat New Development Tahun 2018 – 2020.....	244
Tabel 3.35 Jumlah Kebutuhan Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur Pulau Jawa Tahun 2018.....	245
Tabel 3.36 Jumlah Kebutuhan Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur Pulau Jawa Tahun 2019.....	246
Tabel 3.37 Jumlah Kebutuhan Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur Pulau Jawa Tahun 2020.....	247
Tabel 3.38 Jumlah Kebutuhan Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur berdasarkan Kawasan Pengembangan tahun 2018 – 2020.....	248
Tabel 3.39 Jumlah Kebutuhan Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur berdasarkan Kawasan Pengembangan Tahun 2018 – 2020.....	250



**BAB**

**I**

**PENDAHULUAN**



# BAB I

## PENDAHULUAN

Infrastruktur merupakan kebutuhan penting bagi manusia dalam menunjang aktivitas sehari-hari. Berbagai jenis infrastruktur tersebut antara lain jaringan air minum, jaringan transportasi, sistem sanitasi dan persampahan, jaringan listrik, dan jaringan komunikasi. Seluruh jenis dan sistem infrastruktur tersebut sangat dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan sandang, pangan dan papan. Sebagai contoh adalah sistem transportasi yang menjadi alat yang sangat dibutuhkan untuk membantu masyarakat untuk melakukan pergerakan dan perpindahan barang serta orang. Agar dapat memenuhi kegiatan perpindahan dan pergerakan tersebut, maka diperlukan moda transportasi dan jaringan jalan yang memadai dan sesuai kapasitas yang dibutuhkan. Perencanaan dan pengembangan wilayah mencakup perencanaan secara makro mengenai hal-hal yang dibutuhkan dalam pengembangan suatu wilayah. Pengembangan wilayah tidak terlepas dari kebutuhan infrastruktur, sehingga diperlukan adanya sinkronisasi mengenai rencana tata ruang wilayah dengan rencana pengembangan infrastruktur agar infrastruktur yang akan dibangun sesuai dengan kebutuhan dan potensi wilayah.

Dukungan program infrastruktur PUPR yang terpadu dan sinergis dengan program K/L dan pemerintah daerah (provinsi/kabupaten/kota), terutama dalam sektor pertanian, perhubungan, kesehatan, perindustrian, pariwisata juga sangat dibutuhkan untuk mewujudkan seluruh beban target pembangunan nasional yang sangat besar dalam RPJMN 2015-2019. Atas dasar pertimbangan di atas, maka dirasa perlu untuk dilakukan kegiatan penyusunan keterpaduan program pembangunan infrastruktur PUPR jangka pendek yang mengedepankan prinsip-prinsip untuk mendorong tercapainya keterpaduan, sinergitas, efektivitas, dan efisiensi pemanfaatan sumber pendanaan pembangunan.

### 1.1 Profil Pulau Jawa

#### 1.1.1 Gambaran Umum Pulau Jawa

Pulau Jawa merupakan salah satu pulau terbesar di Indonesia, tepatnya pulau terbesar ke-5 di Indonesia dan juga pulau terbesar ke-13 di dunia. Meskipun hanya menempati urutan ke-5 pulau terbesar di Indonesia namun pulau ini ditempati oleh 57% penduduk Indonesia yang artinya lebih dari 150 juta orang Indonesia tinggal di Pulau Jawa.

Secara administrasi pemerintahan Pulau Jawa dibagi menjadi 6 provinsi, yaitu:

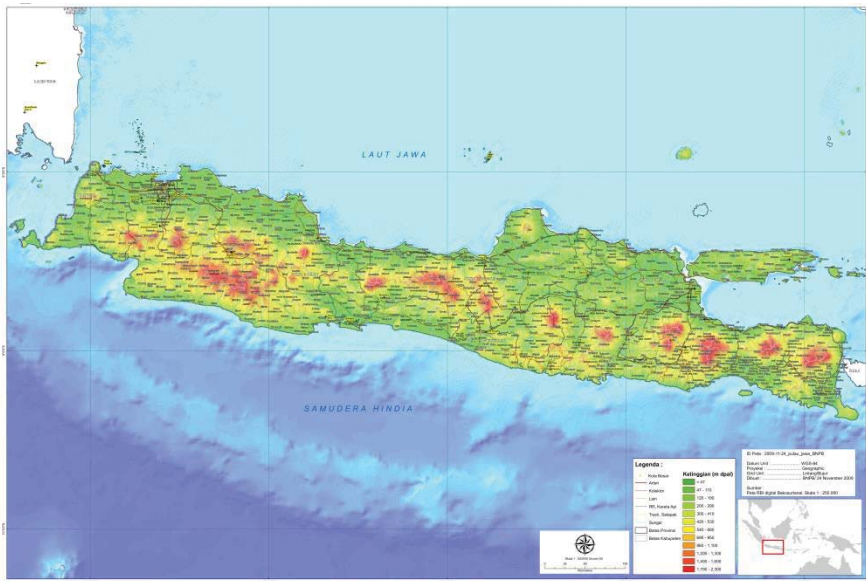
- a) Provinsi Banten, salah satu provinsi baru di Indonesia ini beribukota di Kota Serang. Provinsi Banten resmi menjadi salah satu provinsi di Indonesia pada tanggal 4 Oktober 2000. Provinsi ini memiliki jumlah penduduk lebih dari 10 juta orang dan luas wilayah hampir 10 ribu km<sup>2</sup>;
- b) Provinsi DKI Jakarta, provinsi ini merupakan provinsi tempat ibukota Indonesia berada yang resmi menjadi bagian dari Indonesia pada tanggal 28 Agustus 1961. Provinsi yang hanya memiliki luas wilayah kurang dari enam ratus km<sup>2</sup> ini dipadati oleh penduduk yang mencapai 10 juta orang;
- c) Provinsi Jawa Barat, provinsi ini memiliki ibukota di Kota Bandung. Tanggal 9 Juli 1950 merupakan tanggal provinsi ini resmi menjadi bagian dari Indonesia. Provinsi ini berpenduduk lebih dari 43 juta jiwa yang mendiami wilayah sekitar 35 ribu km<sup>2</sup>;
- d) Provinsi Jawa Tengah, provinsi ini memiliki ibukota di Kota Semarang. Tanggal 9 Juli 1950 merupakan tanggal provinsi ini resmi menjadi bagian dari Indonesia. Provinsi ini berpenduduk lebih dari 32 juta jiwa yang mendiami wilayah sekitar 32 ribu km<sup>2</sup>;
- e) Provinsi DI Yogyakarta, provinsi ini memiliki ibukota provinsi di Kota Yogyakarta. Provinsi ini resmi menjadi salah satu provinsi di Indonesia pada tanggal 4 Maret 1950. Provinsi ini memiliki jumlah penduduk lebih dari 3,3 juta jiwa dengan luas wilayah lebih dari 3.000 km<sup>2</sup>; dan
- f) Provinsi Jawa Timur, provinsi ini memiliki ibukota provinsi yang terletak di Kota Surabaya. Tanggal 9 Juli 1950 merupakan tanggal provinsi ini resmi menjadi bagian dari Indonesia. Provinsi ini berpenduduk lebih dari 37 juta jiwa yang mendiami wilayah sekitar 47 ribu km<sup>2</sup>.

## A. Kondisi Geografi Pulau Jawa

Pulau Jawa memiliki luas sekitar 126.700 km<sup>2</sup> dengan sungai terpanjang adalah Sungai Bengawan Solo dengan panjang 600 km. Secara astronomis, Pulau Jawa berada di posisi 7°30'10"LS, 111°15'47"BT. Pulau Jawa berbatasan dengan Pulau Sumatera di sebelah barat, Pulau Bali di timur, Pulau Kalimantan di utara, dan Pulau Natal di selatan. Perairan yang mengelilingi pulau ini ialah Laut Jawa di utara, Selat Sunda di barat, Samudera Hindia di selatan, serta Selat Bali dan Selat Madura di timur.

Di Pulau Jawa terdapat banyak gunung yang terbentang dari wilayah timur ke barat yang beberapa diantaranya pernah menjadi gunung berapi aktif. Gunung-gunung dan dataran tinggi yang memiliki jarak berjauhan membantu wilayah pedalaman terbagi menjadi beberapa daerah yang relatif terisolasi dan cocok untuk lahan basah persawahan. Lahan persawahan padi di Pulau Jawa merupakan salah satu lahan persawahan subur di dunia. Selain itu, Pulau Jawa juga

merupakan tempat pertama penanaman kopi di Indonesia sejak tahun 1699. Kini, kopi arabika banyak ditanam di Dataran Tinggi Ijen baik oleh para petani kecil maupun oleh perkebunan-perkebunan besar.



Sumber: Geospasial BNPB

**Gambar 1.1**Peta Pulau Jawa

Suhu rata-rata sepanjang tahun adalah antara 22 °C sampai 29 °C dengan kelembaban rata-rata 75%. Suhu di daerah pantai utara biasanya lebih panas, dengan rata-rata 34°C pada siang hari di musim kemarau, sedangkan di daerah pantai selatan umumnya lebih sejuk daripada pantai utara. Curah hujan tertinggi umumnya terjadi pada bulan Januari dan Februari. Wilayah Jawa Barat memiliki curah hujan lebih tinggi dibandingkan Wilayah Jawa Timur. Curah hujan pada dataran tinggi di Jawa Barat mencapai lebih dari 4.000 mm per tahun, sedangkan pada pantai utara Jawa Timur hanya 900 mm per tahun.

## B. Kondisi Demografi Pulau Jawa

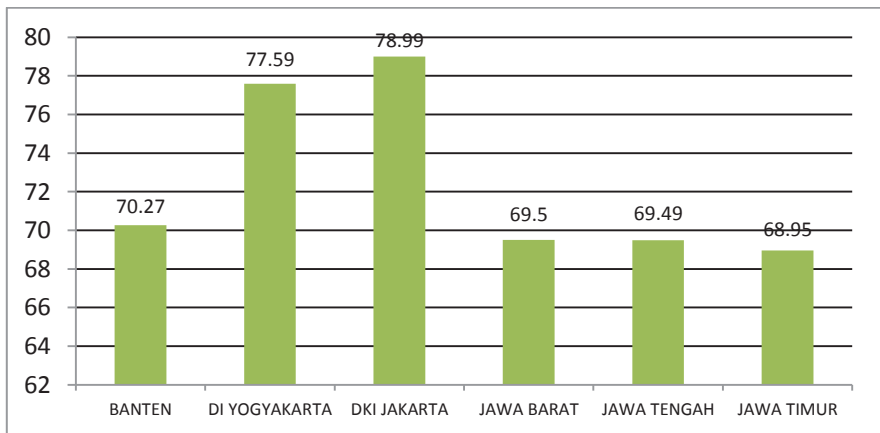
Jumlah penduduk Pulau Jawa menurut Sensus Penduduk 2010 mencapai lebih kurang 137 juta jiwa atau 57% dari seluruh jumlah penduduk yang mencapai 238,5 juta jiwa. Konsentrasi penduduk berada pada Provinsi Jawa Barat, Jawa Timur dan Jawa Tengah. Sedangkan untuk kawasan perkotaan, Kota Jakarta merupakan kota paling padat penduduk di Pulau Jawa. Pada tabel di bawah dapat dilihat jumlah penduduk Pulau Jawa di tahun 2000 dan 2010 serta proyeksi penduduk Pulau Jawa pada tahun 2015 hingga 2035.

**Tabel 1.1** Jumlah Penduduk Pulau Jawa

(Tahun 2000 &amp; 2010 dan Proyeksi Penduduk 2015-2035 (dalam Ribuan))

Sumber: Data BPS

PROVINSI	TAHUN						
	2000	2010	2015	2020	2025	2030	2035
DKI Jakarta	8.389	9.640	10.178	10.645	11.034	11.310	11.460
Jawa Barat	35.730	43.227	46.710	49.936	52.786	55.194	57.137
Banten	8.099	10.689	11.955	13.161	14.249	15.202	16.033
Jawa Tengah	31.229	32.444	33.774	34.940	35.959	36.752	37.219
DI Yogyakarta	3.122	3.468	3.679	3.882	4.065	4.220	4.349
Jawa Timur	34.784	37.566	38.848	39.886	40.646	41.077	41.128
Pulau Jawa	121.353	137.033	145.144	152.450	158.738	163.755	167.336
%	51%	57%	57%	56%	56%	55%	55%
INDONESIA	237.641	238.519	255.462	271.066	284.829	296.405	305.652



Sumber: Pengolahan Data BPS

**Gambar 1.2** IPM Pulau Jawa tahun 2015

Berdasarkan grafik Indeks Pembangunan Manusia (IPM) di Pulau Jawa pada tahun 2015, laju kenaikan pembangunan manusia dengan predikat tertinggi dimiliki oleh Provinsi DKI Jakarta yang mencapai nilai 78,99. Hal tersebut merupakan capaian yang melampaui standar IPM pada level nasional maupun internasional. Kondisi tersebut merupakan hal yang tidak mengherankan dikarenakan DKI Jakarta merupakan Ibu Kota dari Indonesia. Kondisi sebaliknya dialami oleh Provinsi Jawa Timur yang menempati posisi IPM terendah di Pulau Jawa dengan nilai 68,95 pada tahun 2015. Meskipun laju kenaikan IPM di Jawa Timur setiap tahunnya mengalami peningkatan, Jawa Timur masih memerlukan perbaikan di beberapa sektor terutama pendidikan, kesehatan dan kualitas hidup manusia yang layak. Kondisi pembangunan infrastruktur yang berkelanjutan di suatu daerah dipastikan akan mampu mempengaruhi Indeks Pembangunan Manusia sebagai tolak ukur kemajuan daerah tersebut.



### C. Kondisi Perekonomian Pulau Jawa

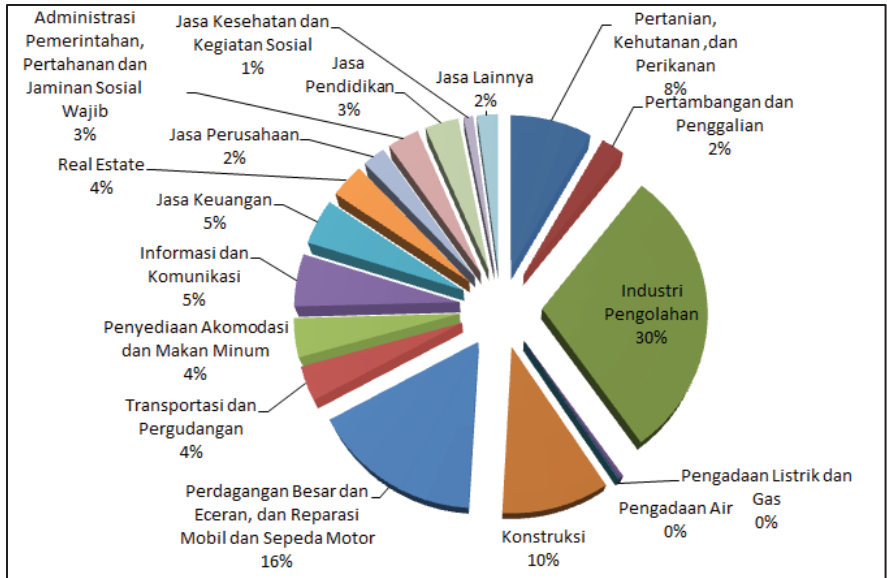
Kondisi perekonomian daerah Pulau Jawa dalam lima tahun terakhir (2010-2014) ditunjukkan dengan laju pertumbuhan ekonomi, perkembangan struktur ekonomi menurut lapangan usaha, PDRB perkapita, dan prospek sektor ekonomi unggulan. Kondisi perekonomian Pulau Jawa dalam lima tahun terakhir tumbuh positif dan mengalami percepatan dalam pertumbuhan ekonomi. Dari tahun 2010 hingga 2014 PDRB total Pulau Jawa menyumbang lebih dari setengah PDRB Nasional sehingga dapat dikatakan Pulau Jawa menjadi tulang punggung kegiatan perekonomian utama di Indonesia. Provinsi yang menyumbangkan nilai PDRB terbesar adalah Provinsi DKI Jakarta yang merupakan pusat pemerintahan sekaligus pusat perekonomian. Provinsi Jawa Barat yang menyumbangkan PDRB terbesar kedua di Pulau Jawa menunjukkan peningkatan nilai PDRB yang semakin besar dari tahun ke tahun dan nyaris melampaui Provinsi DKI Jakarta. Kontribusi terbesar PDRB Provinsi Jawa Barat berasal dari industri pengolahan, sektor perdagangan dan industri kreatif.

**Tabel 1. 2** Nilai PDRB Provinsi di Pulau Jawa

Provinsi	[Seri 2010] Produk Domestik Regional Bruto (Milyar Rupiah)				
	Harga Konstan 2010				
	2010	2011	2012	2013	2014
BANTEN	271.465	290.546	310.386	332.517	350.700
DKI JAKARTA	1.075.183	1.147.558	1.222.528	1.297.195	1.374.349
JAWA BARAT	906.686	965.622	1.028.410	1.093.586	1.148.949
JAWA TENGAH	623.225	656.268	691.343	726.900	766.272
DI YOGYAKARTA	64.679	68.050	71.702	75.637	79.557
JAWA TIMUR	990.649	1.054.402	1.124.465	1.192.842	1.262.700
TOTAL PULAU JAWA	3.931.887	4.182.446	4.448.833	4.718.677	4.982.526
<b>INDONESIA</b>	<b>6.864.133</b>	<b>7.286.915</b>	<b>7.735.785</b>	<b>8.179.836</b>	<b>8.605.810</b>

Sumber: Rencana Induk Infrastruktur PUPR Pulau Jawa – Bali

Sektor utama penopang perekonomian Pulau Jawa adalah sektor industri pengolahan (30%), sektor perdagangan (16%), sektor konstruksi (10%) dan sektor pertanian (8%). Sektor-sektor lainnya meskipun proporsinya kurang dari 10% tapi memiliki pertumbuhan yang lebih tinggi dibandingkan empat sektor utama. Hal ini membuktikan bahwa daya beli masyarakat Pulau Jawa semakin meningkat sehingga kebutuhan untuk hal-hal yang bersifat tersier seperti transportasi dan jasa-jasa juga semakin besar secara volume dan signifikan secara nilainya. Di sisi lain, sektor pertanian khususnya tanaman pangan perlu dipertahankan, mengingat perannya yang vital bagi kebutuhan penduduk Pulau Jawa.



Sumber: Rencana Induk Infrastruktur PUPR Pulau Jawa – Bali

**Gambar 1.3** Proporsi PDRB Pulau Jawa Periode 2010-2014

### 1.1.2 Gambaran Umum Provinsi Banten

Provinsi Banten adalah sebuah provinsi di Pulau Jawa dengan luas 9.662,92 km<sup>2</sup> dan memiliki pusat pemerintahan yang berada di Kota Serang. Provinsi ini dahulu merupakan bagian dari Provinsi Jawa Barat namun dipisahkan dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2000. Provinsi Banten terdiri dari empat kota, empat kabupaten, 155 kecamatan dan 1.238 desa serta 313 kelurahan. Provinsi ini terus berkembang dengan wilayah terluas adalah Kabupaten Lebak dengan luas 3.426,56 km<sup>2</sup> dan wilayah terkecil adalah Kota Tangerang Selatan dengan luas 147,19 km<sup>2</sup>. Wilayah Provinsi Banten berbatasan dengan Laut Jawa pada sebelah utara, Provinsi DKI Jakarta dan Jawa Barat pada sebelah timur, Samudera Hindia pada sebelah selatan dan Selat Sunda pada sebelah barat.

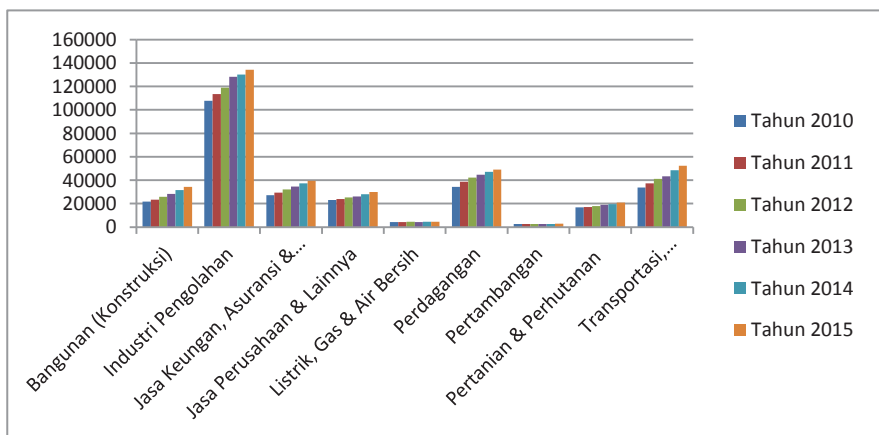
Wilayah Banten berada pada batas astronomi 5° 7' 50" sampai dengan 7° 1' 11" LS dan 105° 1' 11" sampai dengan 106° 7' 12" BT. Provinsi ini memiliki letak yang strategis serta berfungsi sebagai "*bridging province*" antara provinsi-provinsi di Jawa dan Sumatera. Dikarenakan hal tersebut, Provinsi Banten memiliki kontribusi yang sangat signifikan dalam proses pembangunan di Indonesia.

Wilayah perairan Banten merupakan salah satu jalur laut yang cukup padat. Selat Sunda merupakan salah satu jalur yang biasa dilalui kapal-kapal besar yang menghubungkan Eropa, Asia Selatan, Australia dan Selandia Baru dengan kawasan Asia Tenggara seperti Thailand, Malaysia dan Singapura. Di samping itu, laut Banten merupakan jalur utama perlintasan dan penghubung dua pulau besar

di Indonesia. Karena dikelilingi oleh laut maka Provinsi Banten memiliki sumber daya laut yang potensial.

Selain itu, bila dikaitkan dengan posisi geografis dan pemerintahan maka wilayah Banten terutama Kota Tangerang dan Kabupaten Tangerang merupakan wilayah penyangga (*buffer*) bagi Ibukota Negara yang memiliki peran penting dalam arus mobilitas ekonomi nasional. Pada wilayah-wilayah penyangga ini, mobilitas ekonomi terjadi akan memiliki dampak besar pada pembangunan dan peningkatan taraf perekonomian masyarakat di kawasan tersebut.

Potensi sumber daya air wilayah Provinsi Banten banyak ditemui di Kabupaten Lebak, sebab sebagian besar wilayahnya merupakan kawasan hutan lindung dan hutan produksi terbatas. Berdasarkan pembagian Daerah Aliran Sungai (DAS), Provinsi Banten dibagi menjadi enam DAS yaitu DAS Ujung Kulon, DAS Cibaliung – Cibareno, DAS Ciujung – Cidurian, DAS Rawadano, DAS Teluklada dan DAS Cisadane – Ciliwung. Tata air permukaan untuk wilayah Provinsi Banten sangat tergantung pada sumber daya air khususnya sumber daya air bawah tanah. Terdapat 5 satuan Cekungan Air Bawah Tanah (CABT) yang telah diidentifikasi, yang bersifat lintas kabupaten maupun kota, antara lain CABT Labuan, CABT Rawadano dan CABT Malingping dan lintas provinsi, meliputi CABT Serang, Tangerang dan CABT Jakarta.

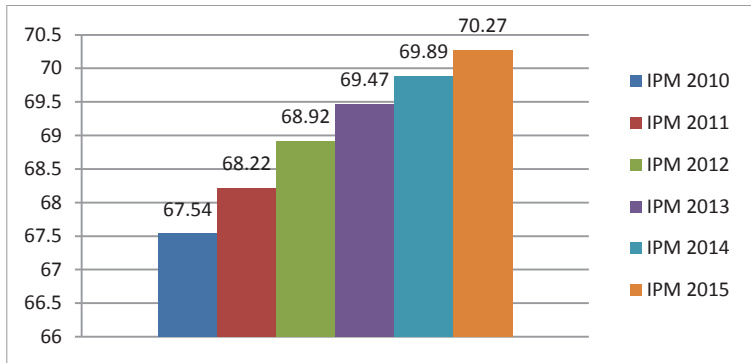


Sumber: Pengolahan Data BPS

**Gambar 1.4** PDRB Provinsi Banten Tahun 2010 – 2015

Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Provinsi Banten atas dasar harga konstan menurut lapangan usaha bergerak dengan baik yang ditandai dengan peningkatan nilai PDRB dari tahun 2010 sampai 2015. Rata – rata peningkatan PDRB di Provinsi Banten sebesar 6,27% setiap tahunnya. Sektor industri pengolahan menjadi kontributor terbesar terhadap PDRB Provinsi Banten dengan

nilai rata – rata pertumbuhan setiap tahun sebesar 4,52%. Selanjutnya sektor transportasi, pergudangan dan komunikasi merupakan kontributor kedua untuk PDRB Provinsi Banten dengan nilai rata – rata pertumbuhan setiap tahun sebesar 9,23%. Kontributor ketiga terhadap PDRB Provinsi Banten yaitu sektor perdagangan dengan nilai rata – rata pertumbuhan setiap tahun mencapai 7,42%. Hal tersebut merupakan dampak dari letak geografis Povinsi Banten yang tidak jauh dari Ibu Kota DKI Jakarta.



Sumber: Pengolahan Data BPS

**Gambar 1.5** IPM Provinsi Banten Tahun 2010 – 2015

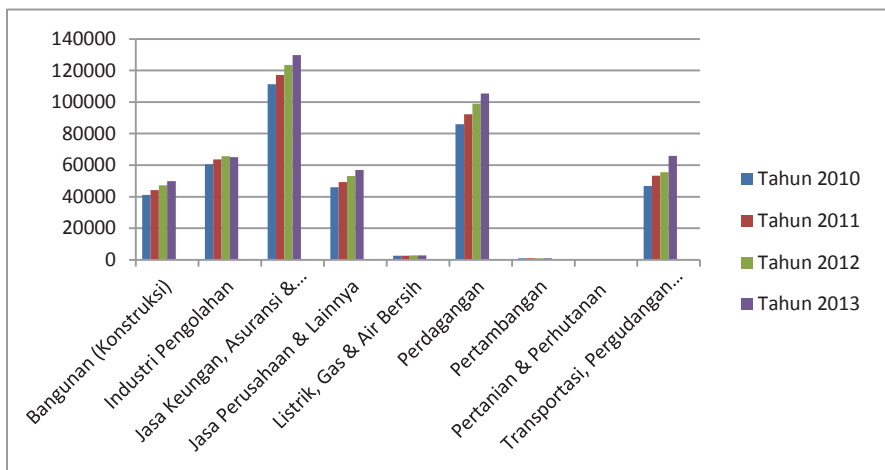
Pada **Gambar 1.5** dapat dilihat bahwa selama kurun waktu 2010 – 2015 IPM Provinsi Banten memiliki rata – rata kenaikan sebesar 0,546 poin per tahun. Kondisi yang dipengaruhi oleh tingkat pendidikan yang semakin tinggi menjadikan Provinsi Banten menempati urutan ke-3 tertinggi di Pulau Jawa. Kenaikan tertinggi terjadi pada tahun 2011 – 2012 dengan tingkat kenaikan sebesar 0,7 poin. Faktor yang mempengaruhi hal tersebut di antaranya adalah angka kelulusan yang cukup tinggi dikarenakan tingkat kesadaran masyarakat dalam menempuh pendidikan yang juga tinggi. Selain itu, pembangunan infrastruktur juga mempunyai kontribusi dalam hal menyediakan akses untuk fasilitas – fasilitas pendukung di Provinsi Banten.

### 1.1.3 Gambaran Umum Provinsi DKI Jakarta

Dengan luas daerah darat sekitar 661,52 km<sup>2</sup> (lautan 6.977,5 km<sup>2</sup>), Provinsi DKI Jakarta memiliki status khusus sebagai Daerah Khusus Ibukota berdasarkan Pasal 6 UU No.5 Tahun 1974 dan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 25 Tahun 1978. Wilayah Provinsi DKI Jakarta dibagi dalam 5 wilayah kota dan 1 kabupaten yang setingkat dengan kotamadya Daerah Tingkat II dan berada langsung di bawah Daerah Khusus Ibukota Jakarta yang terdiri dari 44 kecamatan dan 267 kelurahan. Pembagian wilayah administrasi pemerintahan DKI Jakarta adalah sebagai berikut :

- Kota Administrasi Jakarta Pusat dengan luas 47,90 km<sup>2</sup> ;
- Kota Administrasi Jakarta Timur dengan luas 187,73 km<sup>2</sup>;
- Kota Administrasi Jakarta Barat dengan luas 126,15 km<sup>2</sup>;
- Kota Administrasi Jakarta Utara dengan luas 142,30 Km<sup>2</sup>;
- Kota Administrasi Jakarta Selatan dengan luas 145,73 km<sup>2</sup>; serta
- Kabupaten Administrasi Kepulauan Seribu dengan luas 11,71 km<sup>2</sup>.

Provinsi DKI Jakarta berbatasan dengan Laut Jawa di sebelah utara, Kabupaten Bekasi di sebelah timur, Kabupaten Bogor di sebelah selatan dan Kabupaten Tangerang di sebelah Barat. Secara astronomis, Provinsi DKI Jakarta terletak pada 5°19'12" sampai 6°23'54" LS dan 106°22'42" sampai 106°58'18" BT dengan ketinggian 7 mdpl. Jumlah penduduk Provinsi DKI Jakarta sebanyak 9.607.787 jiwa yang mencakup penduduk di daerah perkotaan sebanyak 9.607.787 jiwa (100%) dan penduduk di daerah perdesaan sebanyak 0 jiwa (0%). Penduduk laki-laki Provinsi DKI Jakarta sebanyak 4.870.938 jiwa dan perempuan sebanyak 4.736.849 jiwa dengan seks rasio adalah 103 yang artinya terdapat 103 laki-laki untuk setiap 100 perempuan.



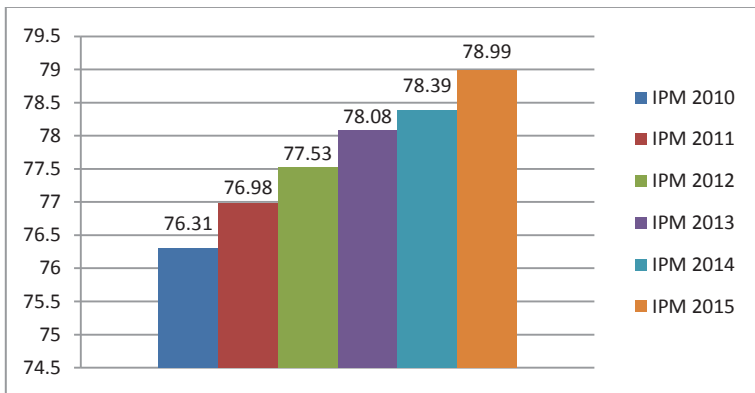
Sumber: Pengolahan Data BPS

**Gambar 1.6** PDRB Provinsi DKI Jakarta Tahun 2010 – 2013

Jumlah penduduk yang merupakan angkatan kerja di Provinsi DKI Jakarta sebesar 4.478.973 orang, di mana sejumlah 4.309.272 orang diantaranya bekerja, sedangkan 201 169.701 orang merupakan pencari kerja. Dari segi budaya, Jakarta memiliki budaya mestizo atau sebuah campuran budaya dari beragam etnis. Sejak Zaman Belanda, Jakarta merupakan ibu kota Indonesia yang menarik pendatang dari dalam dan luar nusantara. Suku-suku yang mendiami Jakarta antara lain Betawi, Jawa, Sunda, Minang, Batak, dan Bugis. Selain budaya Arab,

Tiongkok, India dan Portugis. Suku Betawi yang diyakini sebagai penduduk asli Jakarta sebenarnya berasal dari hasil perkawinan antar etnis dan bangsa dimasa lalu.

PDRB Provinsi DKI Jakarta atas dasar harga konstan menurut lapangan usaha bergerak dengan baik yang ditandai dengan peningkatan nilai PDRB dari tahun 2010 sampai 2013. Rata – rata peningkatan PDRB di Provinsi DKI Jakarta sebesar 6,46% setiap tahunnya. Sektor jasa keuangan dan asuransi merupakan sektor yang mempunyai kontribusi sangat besar dengan nilai rata – rata pertumbuhan setiap tahunnya sebesar 5,27%. Hal tersebut disebabkan oleh kondisi DKI Jakarta yang merupakan pusat pemerintahan administrasi dan pusat bisnis. Kontribusi PDRB kedua berasal dari sektor perdagangan dengan pertumbuhan rata – rata setiap tahun sebesar 7,01%. Kota Jakarta merupakan salah satu kota terbesar di Indonesia dengan aktivitas perdagangan nasional dan internasional yang sangat sibuk sehingga kota ini juga berperan sebagai pintu gerbang keluar masuk berbagai barang komoditas.



Sumber: Pengolahan Data BPS

**Gambar 1.7** IPM Provinsi DKI Jakarta Tahun 2010 – 2015

Pada **Gambar 1.7** dapat dilihat bahwa selama kurun waktu 2010 – 2015 IPM Provinsi DKI Jakarta memiliki rata – rata kenaikan nilai sebesar 0,536 poin per tahun. Nilai tersebut dipengaruhi oleh tingkat pendidikan masyarakat DKI Jakarta yang sebagian besar merupakan lulusan perguruan tinggi dan kejuruan. Hal ini tak lepas dari upaya pemerintah daerah dalam mewujudkan sumber daya manusia yang berkualitas dengan mewajibkan penduduknya minimal menempuh pendidikan dasar selama 12 tahun. Sebagai lokasi dari ibu kota Negara Kesatuan Republik Indonesia, Provinsi DKI Jakarta memiliki Indeks Pembangunan Manusia dengan angka tertinggi di Indonesia. Keberhasilan pembangunan manusia di suatu wilayah akan mampu meningkatkan daya saing wilayah sekaligus berdampak positif bagi pertumbuhan ekonomi wilayah.

#### 1.1.4 Gambaran Umum Provinsi Jawa Barat

Provinsi Jawa Barat secara astronomis terletak di antara 5°50'- 7°50' LS dan 104°48'- 108°48' BT dengan batas wilayah Laut Jawa dan DKI Jakarta di sebelah utara, Provinsi Jawa Tengah di sebelah timur, Samudra Indonesia di sebelah selatan dan Provinsi Banten di sebelah barat. Jawa Barat memiliki lahan yang subur sehingga sebagian besar dari luas tanahnya digunakan untuk lahan pertanian. Hal ini didukung pula oleh iklim tropis yang dimiliki oleh Jawa Barat.

Bisnis kelautan Provinsi Jawa Barat meliputi perikanan laut, pariwisata bahari, pertambangan, industri maritim, angkatan laut, bangunan kelautan, dan jasa kelautan. Pengembangan bisnis kelautan didasarkan pada potensi sumber daya laut, penetapan lokasi-lokasi potensial dan pemanfaatan sumber daya kelautan.

Pengembangan kawasan bisnis kelautan diarahkan pada :

- a. Pengembangan kegiatan perikanan laut mencakup penangkapan, budidaya, dan industri pengolahan. Kawasan penangkapan dikembangkan di Jawa Barat bagian selatan (dominasi Pelabuhan Ratu, Kabupaten Sukabumi), pembenihan ikan/udang laut dikembangkan di Kabupaten Ciamis, Tasikmalaya, Garut, Sukabumi dan Indramayu, budidaya ikan laut di Kabupaten Ciamis, pembudidayaan rumput laut di Kabupaten Bekasi dan sepanjang kawasan pantai selatan Jawa Barat, industri penggaraman di seluruh pesisir Jawa Barat, serta penangkapan udang dan lobster di Jawa Barat bagian selatan;
- b. Pengembangan kawasan pariwisata bahari diarahkan pada pengembangan aktivitas wisata, peningkatan sarana dan prasarana wisata, serta pengembangan wisata bahari berbasis situs sejarah dan budaya masyarakat setempat;
- c. Pengembangan kawasan pertambangan memperhatikan faktor nilai tambah, potensi bahan galian, faktor pembatas dan kebijakan pemerintah. Pengembangan kawasan pertambangan batuan diarahkan di Kabupaten Indramayu, minyak bumi dan gas di Kabupaten Bekasi hingga Kabupaten Cirebon baik di wilayah darat maupun di lepas pantai, serta pengolahan dan penyalurannya di Kabupaten Indramayu. Sedangkan pengembangan kawasan pertambangan di daerah pantai selatan Jawa Barat seperti emas, perak, pasir besi, mineral berat, dan gamping; serta
- d. Pengembangan kawasan Industri maritim berdasarkan pertimbangan kadar maksimum limbah yang diperbolehkan menurut peraturan yang berlaku, dan penempatan lokasi industri berdasarkan klasifikasi menurut limbah yang dibuang.

Klasifikasi industri mempengaruhi penempatan lokasi pada wilayah pesisir, yaitu berdampak ringan, sedang dan berat. Jenis industri kelautan dan perikanan terdiri dari industri pemanfaatan sumber daya hayati laut, industri pemanfaatan sumber daya non hayati laut, industri jasa kelautan, industri sarana dan prasarana kelautan, serta industri lainnya, seperti industri informasi, jurnalisme, konservasi, *monitoring* dan pengendalian.

- a. Angkatan laut mencakup pengembangan transportasi laut melalui pengembangan pelabuhan utama untuk kapal cepat maupu ferry yang menghubungkan antar pulau serta pelayaran rakyat untuk pengangkutan barang dan jasa;
- b. Pengembangan jasa kelautan meliputi dukungan jasa finansial dan jasa bisnis informasi; serta
- c. Secara umum, pengembangan kawasan diarahkan pada penumbuhan dan pengawasan perikanan komersial di Pansela dan Pantura; penumbuhan dan pengembangan bisnis input, teknologi komunikasi kelautan, jaringan usaha; pertumbuhan dan pengembangan bisnis pasca panen, penguatan *captive demand*; serta melakukan penumbuhan, pencegahan dan pengawasan pada bisnis laboratorium penunjang.

Kawasan wisata di Jawa Barat sendiri dikembangkan dengan prinsip pengembangan ekowisata, agrowisata dan wisata budaya yang didukung ketersediaan infrastruktur yang memadai dan memperhatikan perkembangan kondisi fisik wilayah terkini. Dari hal tersebut dihasilkan pengembangan kawasan wisata yang memiliki aksesibilitas tinggi dengan dukungan kebijakan dan investasi wisata, serta berpotensi dapat memberikan efek pengembangan kegiatan lain yang tentunya mendukung kegiatan wisata itu sendiri.

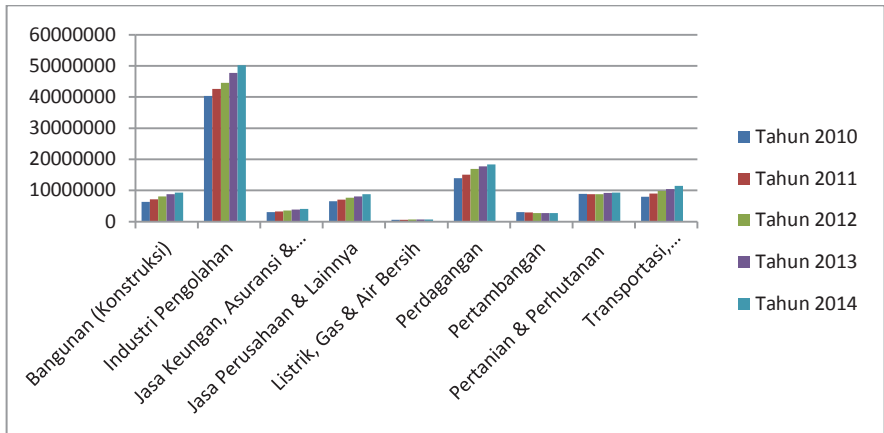
Adapun arah pengembangan kawasan wisata di wilayah pesisir Jawa Barat terdiri dari :

- a. Pengembangan kawasan wisata di wilayah pesisir utara diprioritaskan pada pengembangan Kawasan Wisata Budaya Pesisir Cirebon; serta
- b. Pengembangan kawasan wisata di wilayah pesisir selatan Jawa Barat, meliputi pengembangan Kawasan Rekreasi Pantai Pangandaran (objek wisata berjenis wisata alam pantai dan laut) dan Kawasan Ekowisata Pelabuhan Ratu (keindahan alam dengan mengedepankan komponen alam berupa sungai, hutan, pantai, laut dan pertanian). Kawasan Pangandaran dan Pelabuhan Ratu diperuntukkan sebagai kawasan wisata bahari yang ditetapkan berdasarkan perwilayahan pengembangan pariwisata secara nasional.

PDRB Provinsi Jawa Barat atas dasar harga konstan menurut lapangan usaha bergerak dengan baik yang ditandai dengan peningkatan nilai PDRB dari tahun



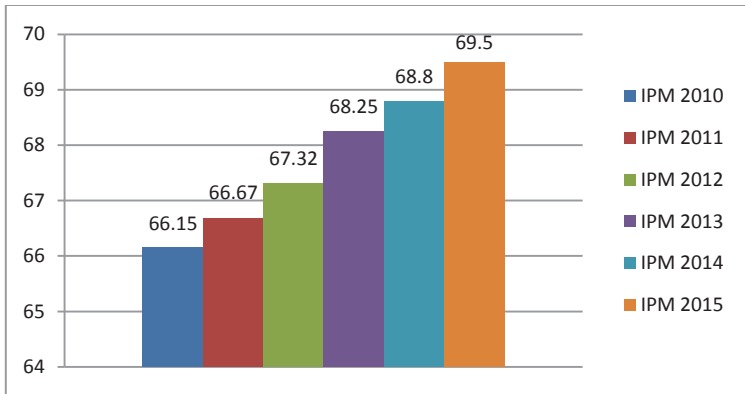
2010 sampai 2014. Rata – rata peningkatan PDRB di Provinsi Jawa Barat sebesar 6,10% setiap tahunnya. Sektor industri pengolahan merupakan kontribusi terbesar untuk PDRB Provinsi Jawa Barat dengan nilai rata – rata pertumbuhan setiap tahunnya sebesar 5,62%. Kondisi tersebut memberikan gambaran bahwa perkembangan kawasan – kawasan industri yang ada di Jawa Barat tumbuh dengan pesat. Selanjutnya sektor perdagangan merupakan sektor dengan kontribusi terbesar kedua dengan nilai rata – rata pertumbuhan setiap tahun sebesar 7,13%. Dari angka tersebut dapat dilihat bahwa Provinsi Jawa Barat memiliki industri kreativitas yang cukup tinggi.



Sumber: Pengolahan Data BPS

**Gambar 1.8** PDRB Provinsi Jawa Barat Tahun 2010 – 2014

Pada **Gambar 1.9** dapat dilihat bahwa selama kurun waktu 2010 – 2015 IPM Provinsi Jawa Barat memiliki rata – rata kenaikan sebesar 0,67 poin per tahun. Hal ini menjadikan Provinsi Jawa Barat sebagai pusat pertumbuhan pembangunan manusia yang berdaya saing tinggi yang juga dipengaruhi oleh banyaknya kawasan – kawasan industri baru yang tersebar di daerah tersebut. Indeks pembangunan manusia tertinggi diperoleh Provinsi Jawa Barat pada tahun 2012 – 2013 dengan kenaikan sebesar 0,93 poin. Pembangunan berbagai infrastruktur di provinsi ini turut mempengaruhi tingginya kualitas hidup layak di Provinsi Jawa Barat.



Sumber: Pengolahan Data BPS

**Gambar 1.9** IPM Provinsi Jawa Barat Tahun 2010 – 2015

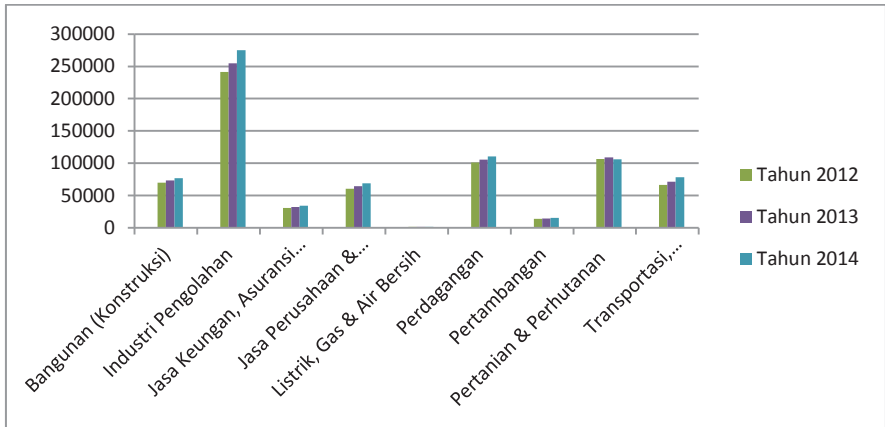
### 1.1.5 Gambaran Umum Provinsi Jawa Tengah

Jawa Tengah merupakan salah satu provinsi di Jawa yang letaknya diapit oleh dua provinsi besar yaitu Jawa Barat dan Jawa Timur. Jawa Tengah terletak pada 5°50' - 7°50' LS dan 104°48' - 104°48' BT (termasuk Pulau Karimun Jawa). Provinsi ini berbatasan dengan Laut Jawa di sebelah utara, Samudera Hindia dan DI Yogyakarta di sebelah selatan, Provinsi Jawa Timur di sebelah timur dan Provinsi Jawa Barat di sebelah barat. Dengan Ibukota berada di Kota Semarang, secara administratif Provinsi Jawa Tengah terbagi menjadi 29 Kabupaten, 6 Kota, 565 Kecamatan, 764 Kelurahan, dan 7804 desa. Luas wilayah Jawa Tengah sebesar 32.548.20 km<sup>2</sup> atau sekitar 25,04 persen dari luas Pulau Jawa (1,70 persen luas Indonesia) terbagi dalam 29 kabupaten dan 6 kota dengan 565 kecamatan serta 8.565 desa/kelurahan.

Beberapa waduk utama yang berada di Jawa Tengah adalah Waduk Gajahmungkur (Kabupaten Wonogiri), Waduk Kedungombo (Kabupaten Boyolali dan Sragen), Rawa Pening (Kabupaten Semarang), Waduk Cacaban (Kabupaten Tegal), Waduk Malahayu (Kabupaten Brebes), Waduk Wadaslintang (perbatasan Kabupaten Kebumen dan Kabupaten Wonosobo), Waduk Gembong (Kabupaten Pati), Waduk Gunung Rowo (Kabupaten Pati), Waduk Sempor (Kabupaten Kebumen) serta Waduk Mrica (Kabupaten Banjarnegara).

Sampai dengan tahun 2012, jalan rusak yang terdapat di Provinsi Jawa Tengah sepanjang 6.041,863 km yang terdiri dari 93,099 km jalan nasional, 7,184 Km jalan provinsi dan 5.941,580 km jalan kabupaten/kota, sehingga total jalan yang telah memenuhi kriteria kondisi baik dan sedang sepanjang 20.326,929 km. Dari data tersebut dapat dihasilkan persentase pelayanan kondisi ruas jalan di Provinsi Jawa Tengah sebesar 77,08%, telah melampaui standar pelayanan yang diterapkan Kementerian Pekerjaan Umum pada Tahun 2014 sebesar 60%. Pada

tahun 2012 kondisi jalan kewenangan provinsi dengan kondisi baik sepanjang 2.211,052 km (86,18%) dan jembatan kewenangan provinsi dengan kondisi baik sepanjang 19.842,372 m (78,32%).

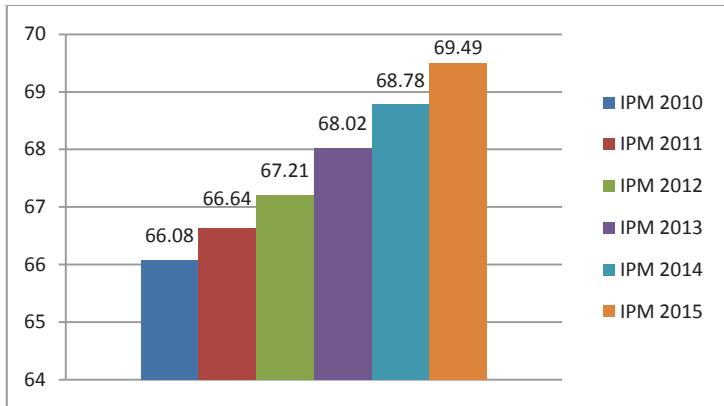


Sumber: Pengolahan Data BPS

**Gambar 1.10** PDRB Provinsi Jawa Tengah Tahun 2012 – 2014

PDRB Provinsi Jawa Tengah atas dasar harga konstan menurut lapangan usaha bergerak dengan baik yang ditandai dengan peningkatan nilai PDRB dari tahun 2012 sampai 2014. Rata – rata peningkatan PDRB di Provinsi Jawa Tengah sebesar 5,28% setiap tahunnya. Kondisi tersebut dipengaruhi oleh beberapa faktor pertumbuhan lapangan usaha yang ada di provinsi tersebut, salah satunya adalah sektor industri pengolahan yang merupakan salah satu kontributor paling besar terhadap PDRB Provinsi Jawa Tengah dengan nilai rata – rata pertumbuhan 6,71% antara tahun 2012 – 2014. Kondisi serupa terjadi pada sektor perdagangan dengan rata – rata pertumbuhan sebesar 4,50% pada tahun 2012 – 2014 yang meskipun pergerakannya fluktuatif, namun tidak mempengaruhi pertumbuhan PDRB Provinsi Jawa Tengah dalam kurun waktu 2012 – 2014.

Pada **Gambar 1.11** dapat dilihat bahwa selama kurun waktu 2010 – 2015 IPM Provinsi Jawa Tengah memiliki rata – rata kenaikan sebesar 0,68 poin per tahun. Laju kenaikan pembangunan manusia tertinggi di Provinsi Jawa Tengah terjadi pada tahun 2012 – 2013 sebesar 0,81 poin. Peningkatan nilai IPM dipengaruhi oleh tingginya angka kelulusan pendidikan serta perbaikan infrastruktur pemukiman yang berpengaruh terhadap kualitas hidup layak. Selain itu terdapat pula berbagai fasilitas kesehatan yang merupakan faktor pendukung angka harapan hidup manusia.



Sumber: Pengolahan Data BPS

**Gambar 1.11** IPM Provinsi Jawa Tengah Tahun 2010 – 2015

### 1.1.6 Gambaran Umum Provinsi DI Yogyakarta

Daerah Istimewa Yogyakarta merupakan provinsi yang memiliki luas wilayah administrasi terkecil kedua di Republik Indonesia setelah Provinsi DKI Jakarta yaitu sebesar 3.185,80 km<sup>2</sup>. Secara astronomis, wilayah DIY terletak pada posisi 7°33' - 8°12' Lintang Selatan dan 110°00' - 110°50' Bujur Timur. Provinsi ini terdiri atas satu kotamadya, empat kabupaten, 78 kecamatan, dan 438 desa/kelurahan. Provinsi ini berbatasan dengan Kabupaten Sleman di sebelah utara, barat dan timur serta Kabupaten Bantul di sebelah selatan. Bentang alam wilayah provinsi ini merupakan kombinasi antara daerah pesisir pantai, dataran dan perbukitan/pegunungan. Pada tahun 2012 jumlah penduduk Provinsi ini sebesar 3.747.657 jiwa dengan proporsi laki-laki 1.737.450 jiwa dan perempuan 1.777.420 jiwa, serta memiliki kepadatan penduduk sebesar 1.176 jiwa/km.

Jaringan jalan di Provinsi DI Yogyakarta dibagi menjadi beberapa jenis, di antaranya adalah sebagai berikut:

1. Jalan bebas hambatan: Yogyakarta – Bawean, Yogyakarta – Solo, Yogyakarta – Cilacap
2. Jalan arteri primer: ruas jalan Yogyakarta – Semarang, jalan lingkar Yogyakarta, Yogyakarta – Surakarta, Yogyakarta – Cilacap; dan
3. Jalan kolektor primer: ruas jalan Yogyakarta, Wonosari, Ngeposari, Pacucak, Bedoyo, Duwer, Prambanan – Piyungan, Prambanan – Pakem, Pakem – Tempel, Sedayu – Pandak, Palbapang – Barongan, Sampakan – Singosaren, ruas jalan pantai selatan (PANSELA), jalan Yogyakarta – Kaliurang, jalan Yogyakarta – Parangtritis, Yogyakarta – Nanggulan(Kenteng), Sentolo – Nanggulan – Kalibawang, Dekso – Samigaluh, Dekso – Minggir – Jombor, Bantul – Srandakan – Toyan, Wonosari – Semin – Bulu, Wonosari – Nglipar, Semin – Blimbing,

Pandanan – Candirejo, Sambipitu – Nglipar – Semin – Nglipar – Gedangsari, Wonosari – Baron – Tepus – Baran – Duwet, Sentolo – Pengasih – Sermo, Kembang – Tegalsari – Temon, Galur – Congot, Sentolo – Galur, Milir – Dayakan – Wates, Prambanan – Piyungan, Prambanan – Pakem – Tempel – Klangon, Palbapang – Samas, Sampakan – Singosaren, Sedayu – Pandak, Palbapang – Barongan, Srandakan – Kretek, Yogyakarta – Pulowatu, Yogyakarta – Imogiri – Panggang, Panggang – Parangtritis, Playen – Paliyan – Panggang, Pandean – Playen, Gading – Gledak, Sumur – Tunggul – Sumuluh – Bedoyo.

Pengembangan prasarana sumber daya air di Provinsi DI Yogyakarta dilakukan melalui upaya sebagai berikut:

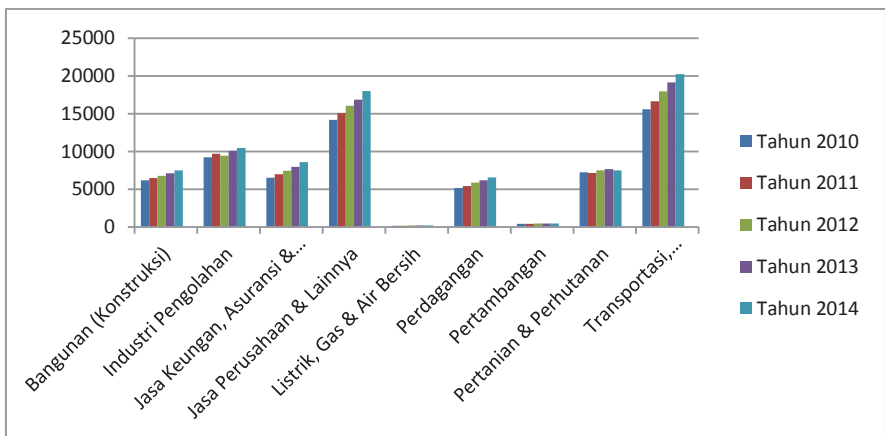
- a. Menjaga keseimbangan ekosistem;
- b. Mengembangkan dan mengelola sumber daya air secara terpadu berbasis wilayah sungai dan terintegrasi dengan cekungan air tanah;
- c. Mengembangkan jaringan prasarana sumber daya air untuk melayani lahan pertanian, kawasan permukiman, prasarana lingkungan perkotaan, industri, dan pengembangan kawasan strategis;
- d. Wilayah sungai sebagaimana dimaksud dalam huruf b adalah wilayah Sungai Progo - Opak - Serang; dan
- e. Mengurangi daya rusak air secara fisik dan non fisik.

Sementara itu strategi pengembangan prasarana sumber daya air di Provinsi DI Yogyakarta adalah sebagai berikut:

- a. Melakukan konservasi sumber daya air secara berkesinambungan terhadap air tanah dan air permukaan;
- b. Mengendalikan secara ketat penggunaan lahan di daerah tangkapan air dan di sekitar sumber air;
- c. Memperbanyak tampungan air yang berupa waduk, embung, tandon air dan kolam penampung air untuk memenuhi kebutuhan air baku dan konservasi;
- d. Mencegah perubahan penggunaan lahan sawah beririgasi;
- e. Memantapkan prasarana sumber daya air yang sudah ada agar berfungsi optimal;
- f. Memperkuat kelembagaan masyarakat pengelola air mandiri untuk air minum dan untuk pertanian di daerah yang tidak terjangkau Perusahaan Daerah Air Minum (PDAM) maupun Jaringan Irigasi; dan
- g. Melibatkan peran masyarakat dalam pengembangan dan pengelolaan prasarana sumber daya air.

Adapun arahan pengembangan prasarana sumber daya air di Provinsi DI Yogyakarta adalah:

- a. Waduk Tinalah di Kabupaten Kulon Progo;
- b. Embung-embung di Kota Yogyakarta, Kabupaten Bantul, Kabupaten Kulon Progo, Kabupaten Gunungkidul, dan Kabupaten Sleman;
- c. Tandon air dan kolam tampungan di semua kabupaten dan kota di daerah; sumber air sungai bawah tanah Bribin, Seropan, Ngobaran, dan Baron di Kabupaten Gunungkidul;
- d. Daerah Irigasi Sistem Kalibawang di Kabupaten Kulon Progo, Sistem Mataram Kabupaten Sleman, Kota Yogyakarta, Kabupaten Bantul, dan jaringan irigasi lainnya di Kabupaten/Kota;
- e. Waduk Sermo, bendung Sapon di Kabupaten Kulon Progo, embung Tambakboyo Kabupaten Sleman, bendung Tegal Kabupaten Bantul dan prasarana lainnya;
- f. Sumur resapan dan biopori di semua wilayah daerah; dan
- g. Air tanah di wilayah cekungan air tanah Yogyakarta-Sleman, Wates dan Wonosari.



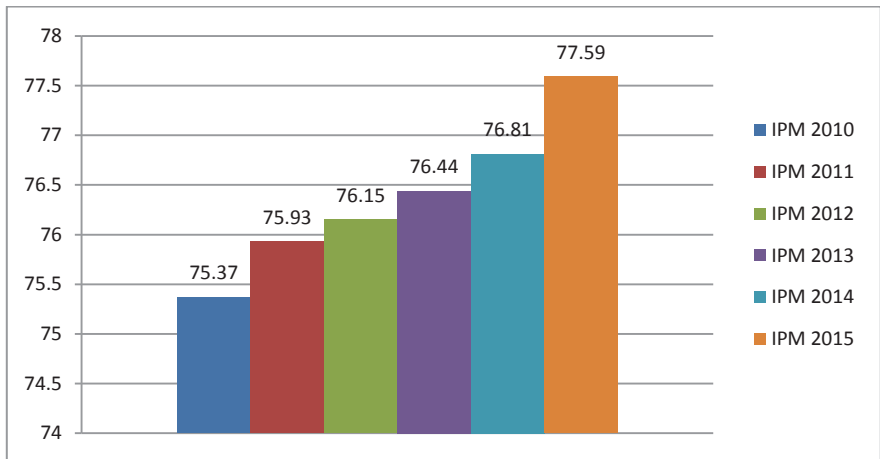
Sumber: Pengolahan Data BPS

**Gambar 1.12** PDRB Provinsi DI Yogyakarta Tahun 2010 – 2014

PDRB Provinsi DI Yogyakarta atas dasar harga konstan menurut lapangan usaha bergerak dengan baik yang ditandai dengan peningkatan nilai PDRB dari tahun 2010 sampai 2014. Rata – rata peningkatan PDRB di Provinsi DI Yogyakarta sebesar 5,31% setiap tahunnya. Sektor transportasi, pergudangan dan komunikasi merupakan kontributor terbesar terhadap PDRB Provinsi DI Yogyakarta dengan rata – rata nilai pertumbuhan setiap tahunnya sebesar 6,78%. Selanjutnya terdapat sektor jasa perusahaan dan jasa lainnya yang turut berkontribusi dengan nilai rata – rata pertumbuhan sebesar 6,13%. Kondisi

tersebut merupakan gambaran dari daerah DI Yogyakarta yang kaya akan wisata kebudayaan dan alam sehingga sektor transportasi dan perusahaan dapat berkembang di daerah tersebut.

Pada **Gambar 1.13** dapat dilihat bahwa selama kurun waktu 2010 – 2015 IPM Provinsi DI Yogyakarta memiliki rata – rata kenaikan sebesar 0,44 poin per tahun. Faktor yang mempengaruhi di antaranya adalah tingkat pendidikan dan angka harapan hidup yang cukup tinggi. Hal ini disebabkan oleh Kota Yogyakarta yang dikenal pula sebagai Kota Pendidikan terus berbenah untuk menyediakan fasilitas – fasilitas kesehatan. Selain itu, DI Yogyakarta juga merupakan pusat kebudayaan di Pulau Jawa sehingga menjadi tempat yang ramai dikunjungi wisatawan mancanegara maupun domestik. Hal ini membuat pemerintah daerah terus berupaya untuk meningkatkan kualitas hidup masyarakatnya menjadi lebih baik. Kenaikan IPM pada tahun 2014 – 2015 sebesar 0,78 poin menjadikan Provinsi DI Yogyakarta sebagai provinsi dengan kenaikan IPM tertinggi kedua di Pulau Jawa.



Sumber: Pengolahan Data BPS

**Gambar 1.13** IPM Provinsi DI Yogyakarta Tahun 2010 – 2015

### 1.1.7 Gambaran Umum Provinsi Jawa Timur

Provinsi Jawa Timur dibentuk berdasarkan Undang-Undang RI Nomor 2 Tahun 1950 yang telah diubah dengan Undang–Undang Nomor 18 Tahun 1950 tentang Perubahan atas Undang–Undang Nomor 2 Tahun 1950 tentang Pembentukan Provinsi Jawa Timur. Provinsi dengan ibukota Surabaya ini terletak pada 111°0' hingga 114°4' Bujur Timur, dan 7°12' hingga 8°48' Lintang Selatan. Luas wilayah provinsi ini mencapai 46.428 kilometer persegi yang terbagi ke dalam empat badan koordinasi wilayah (Bakorwil), 29 kabupaten, sembilan kota, dan 658 kecamatan dengan 8.457 desa/kelurahan (2.400 kelurahan dan 6.097 desa).

Provinsi Jawa Timur dibentuk berdasarkan Undang-Undang RI Nomor 2 Tahun 1950 yang telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 18 Tahun 1950 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 2 Tahun 1950 tentang Pembentukan Provinsi Jawa Timur. Provinsi dengan ibukota Surabaya ini terletak pada  $111^{\circ}0'$  hingga  $114^{\circ}4'$  Bujur Timur, dan  $7^{\circ}12'$  hingga  $8^{\circ}48'$  Lintang Selatan. Luas wilayah provinsi ini mencapai 46.428 kilometer persegi yang terbagi ke dalam empat badan koordinasi wilayah (Bakorwil), 29 kabupaten, sembilan kota, dan 658 kecamatan dengan 8.457 desa/kelurahan (2.400 kelurahan dan 6.097 desa).

Secara umum wilayah Jawa Timur terbagi dalam dua bagian besar, yaitu Jawa Timur daratan yang mencakup 90% dari seluruh luas wilayah Provinsi Jawa Timur atau mencapai 47.157,72 kilometer persegi, serta wilayah Kepulauan Madura yang sekitar 10% dari luas wilayah Jawa Timur. Provinsi Jawa Timur berbatasan dengan Laut Jawa di bagian utara, Samudera Hindia di bagian selatan, Provinsi Jawa Tengah di bagian barat serta Selat Bali di bagian timur.

Pulau Madura yang berada di sebelah timur Pulau Jawa adalah pulau terbesar di Jawa Timur yang dipisahkan dengan daratan Jawa oleh Selat Madura. Selain itu terdapat pula Pulau Bawean yang berada sekitar 150 kilometer sebelah utara Jawa. Di sebelah timur Pulau Madura terdapat beberapa gugusan pulau. Berada di paling timur adalah Kepulauan Kangean dan yang paling utara adalah Kepulauan Masalembu. Di bagian selatan terdapat dua pulau kecil yaitu Nusa Barung dan Pulau Sempu.

Provinsi Jawa Timur terdiri dari tiga wilayah dataran, yakni dataran tinggi, sedang, dan rendah. Magetan, Trenggalek, Blitar, Malang, Batu, Bondowoso merupakan wilayah dataran tinggi, yaitu daerah dengan ketinggian rata-rata di atas 100 meter dari permukaan laut. Ponorogo, Tulungagung, Kediri, Lumajang, Jember, Nganjuk, Madiun, Ngawi merupakan dataran sedang yang mempunyai ketinggian 45-100 meter di atas permukaan laut. Sementara itu, Kabupaten/kota sisanya berada di daerah dataran rendah dengan ketinggian di bawah 45 meter dari permukaan laut. Kota Surabaya merupakan kota yang letaknya paling rendah, yaitu sekitar 2 meter di atas permukaan laut, sedangkan Kota Malang merupakan kota dengan letak paling tinggi dari permukaan laut dengan ketinggian 445 m di atas permukaan laut.

Wilayah Provinsi Jawa Timur dapat dikelompokkan dalam tiga zona yaitu zona selatan-barat (plato) yang merupakan pegunungan yang memiliki potensi tambang cukup besar, zona tengah (gunung berapi) yang merupakan daerah relatif subur dan terdiri dari dataran rendah dan dataran tinggi (Ngawi, Blitar, Malang, Bondowoso) serta zona utara dan Madura (lipatan) yang merupakan daerah relatif kurang subur (pantai, dataran rendah dan pegunungan). Di bagian

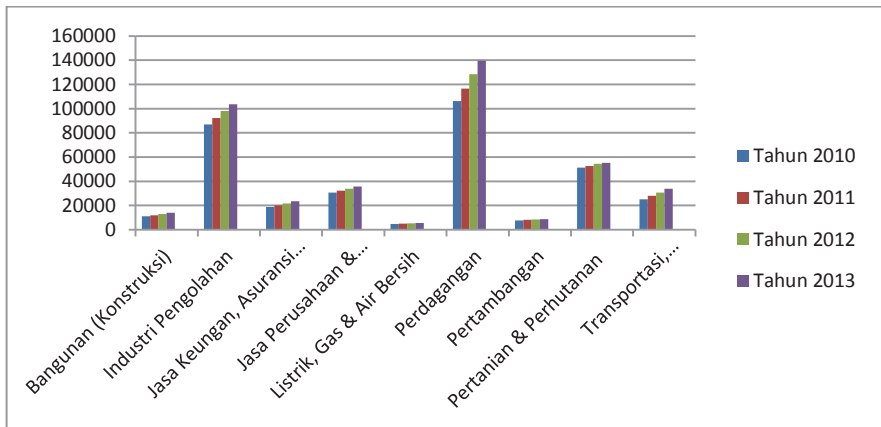


utara terdapat Pegunungan Kapur Utara dan Pegunungan Kendeng yang relatif tandus.

Pada bagian tengah wilayah Jawa Timur terbentang rangkaian pegunungan berapi yaitu Gunung Lawu (3.265 meter), Gunung Wilis (2.169 meter) dan Gunung Liman (2.563 meter). Pada koridor tengah terdapat kelompok Anjasmoro dengan puncak-puncaknya Gunung Arjuno (3.239 meter), Gunung Welirang (3.156 meter), Gunung Anjasmoro (2.277 meter), Gunung Wayang (2.198 meter), Gunung Kawi (2.681 meter), dan Gunung Kelud (1.731 meter). Pegunungan tersebut terletak di sebagian Kabupaten Kediri, Kabupaten Blitar, Kabupaten Malang, Kabupaten Pasuruan, Kabupaten Mojokerto, dan Kabupaten Jombang.

Kelompok Tengger memiliki puncak Gunung Bromo (2.192 meter) dan Gunung Semeru (3.676 meter). Semeru, dengan puncaknya yang disebut Mahameru adalah gunung tertinggi di Pulau Jawa. Di bagian timur terdapat dua kelompok pegunungan, yaitu Pegunungan Iyang dan Pegunungan Ijen. Pada bagian selatan terdapat rangkaian perbukitan, yakni dari pesisir pantai selatan Pacitan, Trenggalek, Tulungagung, Blitar, hingga Malang. Pegunungan Kapur Selatan merupakan kelanjutan dari rangkaian Pegunungan Sewu di Yogyakarta.

Dua sungai terpenting di Jawa Timur adalah Sungai Brantas dan Bengawan Solo. Sementara itu bendungan utama yang terdapat di Jawa Timur antara lain Bendungan Sutami dan Bendungan Selorejo yang digunakan untuk irigasi, pemeliharaan ikan dan pariwisata.



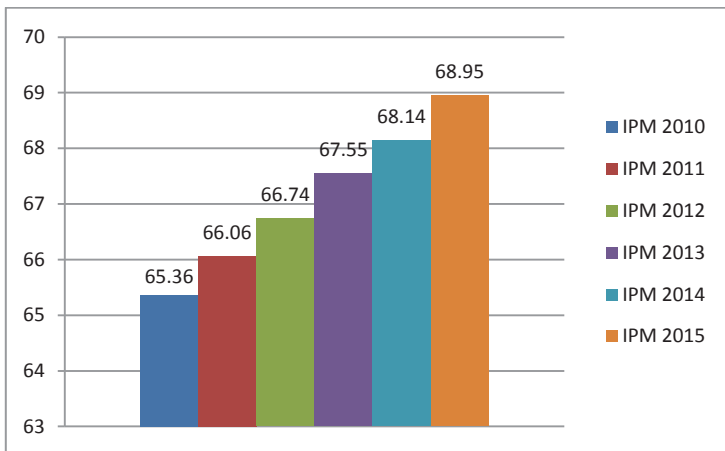
Sumber: Pengolahan Data BPS

**Gambar 1.14** PDRB Provinsi Jawa Timur Tahun 2010 – 2013

PDRB Provinsi Jawa Timur atas dasar harga konstan menurut lapangan usaha bergerak dengan baik yang ditandai dengan peningkatan nilai PDRB dari tahun 2010 sampai 2013. Rata – rata peningkatan PDRB di Provinsi Jawa Barat sebesar

7,01% setiap tahunnya. Sektor perdagangan merupakan kontributor terbesar yang berpengaruh pada PDRB Provinsi Jawa Timur dengan nilai rata – rata pertumbuhan setiap tahun sebesar 9,49%. Kondisi serupa terjadi pada sektor industri pengolahan dengan nilai rata – rata pertumbuhan sebesar 6,00% disusul oleh sektor pertanian dan perhutanan dengan nilai rata – rata pertumbuhan setiap tahunnya yang mencapai 2, 54%. Kondisi tersebut merupakan gambaran dari beberapa sektor potensial yang berkontribusi terhadap PDRB Provinsi Jawa Timur.

Pada **Gambar 1.15** dapat dilihat bahwa selama kurun waktu 2010 – 2015 IPM Provinsi Jawa Timur memiliki rata – rata kenaikan sebesar 0,72 poin per tahun. Kondisi tersebut disebabkan oleh tingginya tingkat partisipasi angka harapan hidup yang dipengaruhi oleh baiknya kualitas fasilitas kesehatan yang tersedia serta angka kelulusan akademik yang semakin membaik. Kenaikan tertinggi terjadi pada tahun 2012 – 2013 dan 2014 – 2015 yang mencapai 0,718 poin. Faktor yang merupakan pendukung kenaikan angka indeks pembangunan manusia adalah kondisi infrastruktur yang terus mengalami perbaikan berkelanjutan. Hal tersebut secara tidak langsung dapat mempengaruhi tingkat pendidikan seperti misalnya perbaikan akses jalan untuk daerah terisolir menuju ke lokasi pendidikan.



Sumber: Pengolahan Data BPS

**Gambar 1.15** IPM Provinsi Jawa Timur Tahun 2010 – 2015

## 1.2 Kondisi Umum Infrastruktur di Pulau Jawa

### 1.2.1 Sektor Sumber Daya Air

Air merupakan sumber daya yang menjadi kebutuhan esensial dalam kehidupan manusia sehingga dibutuhkan perhatian khusus dalam pengelolaannya. Indonesia memiliki potensi sumber daya air yang berlimpah dengan jumlah

sekitar 3.200 milyar m<sup>3</sup>/tahun yang sekaligus merupakan nomor lima terbesar di dunia. Akan tetapi dari besarnya potensi sumber daya air tersebut, yang mampu dimanfaatkan hanyalah sebesar 13,8 milyar m<sup>3</sup>.

Selama ini pembangunan infrastruktur sumber daya air yang dilakukan diarahkan untuk mendukung ketahanan air nasional sehingga mampu mendukung kedaulatan pangan di Indonesia. Beberapa upaya yang dilakukan meliputi pembangunan, rehabilitasi serta operasi dan pemeliharaan baik pada bangunan penampung air, prasarana air baku, jaringan irigasi serta bangunan pengendali daya rusak air.

Untuk ke depannya masih terdapat banyak permasalahan dalam pengelolaan sumber daya air. Beberapa di antaranya adalah adanya permasalahan perubahan iklim, perilaku manusia yang mampu mempengaruhi ketersediaan dan kualitas sumber daya air, perubahan pola hujan, erosi dan sedimentasi, kerusakan jaringan irigasi serta hambatan-hambatan yang terjadi dalam pembangunan waduk dan embung.

Satu di antara infrastruktur Sumber Daya Air yang ada di Pulau Jawa adalah waduk/bendungan. Hingga saat ini Indonesia memiliki 286 buah bendungan dengan volume tampungan sekitar 14.925,72 miliar m<sup>3</sup>, dimana yang telah dimanfaatkan untuk PLTA sebesar 4.092,3 MW dan air baku dengan kapasitas 21.321 l/detik. Dari sekitar 286 bendungan tersebut, kapasitas tampungan air dan pemanfaatan airnya belum mencapai angka 10% dari total kebutuhan air irigasi teknis dan belum mencapai angka 7% dari seluruh potensi pembangkit listrik tenaga air. Sementara untuk di Pulau Jawa sendiri terdapat 24 buah bendungan dengan volume total bendungan sebesar 2674,21 juta m<sup>3</sup> yang dapat memenuhi kebutuhan irigasi sebesar 226.375 ha serta dimanfaatkan untuk PLTA sebesar 171 MW dengan kapasitas air baku 22,92 m<sup>3</sup>/detik. Bendungan yang berada di Pulau Jawa adalah Cirata, Jatiluhur, Seguling, Banyu Kuwung, Ketro, Pondok, Kedungombo, Sermo, Parangloho, Sang Putri, Wonogiri, Nawangan, Sengguruh, Karangates, Lahor, Lodan, Wlingi, Bening, Wonorejo, Gondang, Selorejo, dan Klampis. Sebagian besar bendungan saat ini berada dalam kondisi kritis karena sedimentasi mengakibatkan daya tampung air waduk menjadi berkurang dan tidak mampu menahan air banjir pada musim hujan. Selain itu kapasitas daya tampung waduk menjadi tidak mampu untuk memenuhi kebutuhan air baku baik untuk air minum, industri, maupun irigasi.

Beberapa bendungan yang direncanakan akan dibangun di Pulau Jawa hingga tahun 2019 berjumlah 20 bendungan, diantaranya adalah Bendungan Sekuning, Bendungan Sukamahi, Bendungan Cipanas, Bendungan Leuwikeris, dan Bendungan Sadawarna di Provinsi Jawa Barat. Kemudian Bendungan Karian dan Bendungan Sindangheula untuk memenuhi kebutuhan air di Provinsi Banten.

Kemudian di Provinsi Jawa Tengah akan dibangun Bendungan Gondang, Bendungan Pidekso, Bendungan Logung, Bendungan Bener, Bendungan Randugunting, Bendungan Jragung, dan Bendungan Matenggeng untuk memenuhi kebutuhan air di Kawasan Metropolitan Kedungsepur dan sekitarnya. Dan kemudian Bendungan Bendo, Bendungan Gongseng, Bendungan Tukul, Bendungan Tugu, Bendungan Semantok, dan Bendungan Bagong untuk memenuhi kebutuhan air di Provinsi Jawa Timur. Seluruh bendungan tersebut diharapkan mampu menjamin ketersediaan air untuk mendukung perwujudan Pulau Jawa sebagai lumbung pangan nasional serta mendukung pengembangan industri di Pulau Jawa.

### 1.2.2 Sektor Bina Marga

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan, pembagian kewenangan jalan dibagi menjadi jalan nasional, jalan provinsi dan jalan kabupaten/kota. Jalan nasional sendiri merupakan jalan yang menghubungkan antar provinsi sehingga kewenangan pembiayaan dan pengelolaannya berada pada pemerintah pusat. Pada tahun 2010-2014 telah dilakukan pembangunan jalan nasional sepanjang 1.268 km, jalan bebas hambatan sepanjang 45,59 km dan jembatan sepanjang 41.640 m sehingga total panjang jalan nasional yang telah dibangun hingga tahun 2014 sepanjang 39.838 km. Tercatat pada tahun 2015 kemandapan jalan nasional berada pada angka 86%.

Beberapa kendala yang dihadapi dalam pembangunan jalan untuk mendukung konektivitas nasional di antaranya adalah kualitas daya saing infrastruktur jalan yang masih rendah, kondisi jalan daerah yang belum mampu mendukung fungsi jalan nasional serta kebutuhan pengembangan jaringan jalan tol yang cukup tinggi. Selain itu terdapat pula tuntutan dari masyarakat mengenai keselamatan berkendara di jalan dan kelayakan fungsi jalan sehingga pemerintah membutuhkan usaha maksimal dalam meningkatkan mutu dan kemandapan jalan.

Infrastruktur transportasi berupa jalan/jembatan merupakan objek vital dalam pembangunan suatu wilayah. Jalan/jembatan menjadi sarana penghubung suatu wilayah dengan wilayah lainnya yang memberikan akses dan kemudahan bagi mobilitas manusia, barang, dan jasa. Berdasarkan statusnya, jalan dibedakan menjadi jalan nasional (termasuk jalan tol), jalan provinsi, dan jalan daerah (kabupaten dan kota). Hingga akhir tahun 2013 pemerintah melalui Kementerian Pekerjaan Umum telah membangun jalan nasional sepanjang 38.569,82 km. Untuk meningkatkan mobilitas di daerah maka Pemerintah Daerah telah menyediakan jalan provinsi sepanjang 46.164,43 km dan jalan daerah (kabupaten/kota) sepanjang 376.102,17 km pada tahun 2013.

Jalan nasional yang terdapat di Pulau Jawa sepanjang 53,31 km (DKI Jakarta); 564,89 km (Banten); 1.789,20 km (Jawa Barat); 1.518,09 km (Jawa Tengah); 247,91 km (DI Yogyakarta); dan 2.361,23 (Jawa Timur). Kondisi jaringan jalan tersebut masih memerlukan banyak peningkatan, baik dari aspek kapasitas maupun kualitas. Berdasarkan data BPJT, sampai akhir tahun 2013, jalan tol yang telah beroperasi baru mencapai 789,06 km dan pada tahun 2014 diresmikan Jalan Tol Ungaran – Bawen sehingga panjang jalan tol secara keseluruhan saat ini menjadi 801,81 km atau hanya 0,17% dari total panjang jalan keseluruhan. Panjang jalan tol tidak mengalami pertumbuhan signifikan sejak dioperasikannya jalan tol pertama tahun 1978, yaitu Jalan Tol Jagorawi sepanjang 59 km. Pada tahun 1987 swasta mulai ikut dalam investasi jalan tol melalui skema Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS) dengan sistem BOT (*Build Operate Transfer*), SBOT (*Supported Build Operate Transfer*), dan *Outsourcing* atau OM (*Operation and Maintenance*). Hingga tahun 2014, perusahaan jalan tol oleh pihak swasta adalah sepanjang 251,49 km. Pengelolaan jalan tol oleh PT. Jasa Marga masih mendominasi pembangunan jalan tol di Indonesia, yaitu sepanjang 550,32 km. Sejumlah kendala investasi jalan tol memang masih terus menghambat, yaitu masalah pembebasan tanah, sumber pembiayaan, serta belum intensnya dukungan Pemerintah Daerah dalam pengembangan jaringan jalan tol. Pembangunan jalan tol di Pulau Jawa lebih intensif dibandingkan dengan pulau lain mengingat posisinya sebagai “pendorong industri dan jasa nasional” serta tingkat kepadatan penduduk dan pergerakan yang tinggi. Total panjang jalan tol di Pulau Jawa adalah 731,39 km yang terdiri dari 27 ruas.

### 1.2.3 Sektor Cipta Karya

Dalam RPJMN terdapat target pencapaian yang dikenal dengan 100 – 0 – 100 yang artinya 100% akses air minum, 0% kawasan permukiman kumuh serta 100% akses sanitasi layak. Untuk mencapai target tersebut dilakukan upaya peningkatan cakupan pelayanan air minum, peningkatan jumlah pelayanan sanitasi serta pembinaan Pemda/PDAM. Pada tahun 2010-2014 telah dibangun SPAM (Sistem Penyediaan Air Minum) di lebih dari 2.853 kawasan yang mampu meningkatkan cakupan pelayanan air minum menjadi 70%. Selain itu dibangun pula berbagai sarana sanitasi sehingga cakupan pelayanan air limbah mencapai 60,9% dengan jumlah terlayani sebanyak 147 juta jiwa.

Dalam mencapai target tersebut juga dihadapi berbagai tantangan dan permasalahan khususnya dalam segi pemenuhan air minum yaitu kehilangan air dalam proses distribusi air bersih, peningkatan kualitas dan kuantitas air baku, alternatif pengembangan teknologi pengolahan air, optimalisasi potensi masyarakat dalam pengembangan SPAM serta optimalisasi potensi pendanaan swasta. Sementara itu dari segi sanitasi, tantangan yang dihadapi berupa

cakupan layanan sanitasi yang masih rendah, kurangnya kesadaran masyarakat dalam berperilaku hidup bersih dan sehat, kesulitan penyediaan lahan yang layak dan sesuai teknis pembangunan infrastruktur serta perlunya peningkatan peran daerah terkait pengelolaan sanitasi. Terakhir dari segi penanganan pemukiman kumuh, tantangan dan permasalahan yang dihadapi berupa masih banyaknya kawasan kumuh yang membutuhkan penanganan (38.431 ha di 4.108 kawasan), belum adanya peraturan tentang bangunan gedung di banyak kawasan serta peningkatan jumlah rumah tangga yang menempati rumah tidak layak huni yang belum seluruhnya didukung oleh prasarana, sarana lingkungan dan utilitas umum yang memadai yang mampu memicu meluasnya pemukiman kumuh.

Dalam RPJMN 2015 – 2019, target pembangunan infrastruktur permukiman atau cipta karya antara lain: (1) peningkatan akses air bersih/minum dan sanitasi; (2) pengurangan kemiskinan melalui pemberdayaan masyarakat/PNPM perkotaan; dan (3) peningkatan penataan bangunan dan perencanaan lingkungan. Sesuai dengan target MDGs, diharapkan bahwa jumlah penduduk yang belum memiliki akses terhadap air minum dan sanitasi dasar menurun 50% dari angka pada tahun 2009. Dengan kata lain diharapkan pada tahun 2015 jumlah penduduk yang dapat mengakses air minum layak dan sanitasi menjadi sebesar 68,87%. Selanjutnya pada tahun-tahun berikutnya diharapkan terus meningkat, pada tahun 2020 sebesar 85%, dan pada tahun 2025 telah terfasilitasi seluruhnya yaitu 100%.

Secara nasional, akses penduduk terhadap air minum layak terus mengalami peningkatan setiap tahunnya dalam periode 2009-2013, dimana pada tahun 2013 telah mencapai 61,83%. Pencapaian tersebut dinilai baik karena hampir mendekati target MDGs tahun 2015 sebesar 68,87% atau masih terdapat *gap* sebesar 7,04%. Dengan rata-rata kenaikan sebesar 3,53% pertahun maka target MDG's tersebut sangat mungkin tercapai ditahun 2015.

Berdasarkan data olahan BPS dari Kementerian Pekerjaan Umum, proporsi rumah tangga dengan akses berkelanjutan terhadap sumber air bersih pada tahun 2012 masih memiliki kesenjangan antar provinsi dengan kisaran 17,80% hingga 58,59%. Sebanyak 3 Provinsi di Pulau Jawa memiliki proporsi di atas rata-rata nasional dan provinsi dengan proporsi tertinggi adalah DI Yogyakarta (58,59%), Jawa Tengah (54,82%), dan Jawa Timur (51,99%). Provinsi dengan proporsi terendah adalah Banten (21,44%) dan DKI Jakarta (22,99%). Jika ditinjau per wilayah, PDAM sehat terbanyak berada di Wilayah II (Pulau Jawa) sebanyak 86 PDAM, diikuti oleh Wilayah III (Pulau Kalimantan dan Sulawesi) sebanyak 44 PDAM, Wilayah IV (Papua, Maluku, dan Nusa Tenggara) sebanyak 25 PDAM, dan Wilayah I (Pulau Sumatera) sebanyak 21 PDAM. Sementara itu di Wilayah I dan III memiliki PDAM sakit terbanyak, yaitu berturut-turut 31 PDAM dan 23 PDAM.

Tidak berbeda dengan infrastruktur air bersih, cakupan pelayanan sanitasi juga menunjukkan peningkatan yang cukup signifikan. Cakupan pelayanan pada tahun 2009 masih 51,19%, kemudian meningkat menjadi 58,6% pada tahun 2013; perkotaan 74,38% dan perdesaan 43,12%. Berdasarkan data olahan BPS tahun 2012 dari Kementerian Pekerjaan Umum mengenai proporsi jumlah rumah tangga yang dapat mengakses sanitasi, Provinsi D.I. Yogyakarta menempati posisi kedua dengan presentase nilai sebesar 82,90%, dengan peringkat pertama Provinsi Bali mendapat presentase nilai sebesar 84,39 dan Provinsi Bangka Belitung dengan presentase sebesar 74,41%.

#### 1.2.4 Sektor Penyediaan Perumahan

Dalam mendukung penyediaan dan pembiayaan perumahan dilakukan beberapa upaya di antaranya berupa pengembangan regulasi dan kebijakan pembangunan perumahan dan kawasan pemukiman, penyediaan rumah layak huni terfasilitasi serta pengembangan sistem pembiayaan perumahan jangka panjang. Akan tetapi hingga tahun 2014 masih terdapat *backlog* sebanyak 7,6 juta unit. Beberapa permasalahan yang dihadapi dalam memenuhi *backlog* tersebut di antaranya adalah terbatasnya bantuan pembiayaan perumahan, rendahnya daya beli MBR pada sektor perumahan serta minimnya ketersediaan dana murah jangka panjang dalam pembiayaan perumahan.

Tingginya angka *backlog* menurut perkiraan Kementerian PUPR mencapai angka 13,5 juta unit pada tahun 2015 membuat pemerintah harus hadir dalam mengatasi permasalahan ini. Kebutuhan akan perumahan setiap tahun mencapai 800.000 unit per tahun, sedangkan kemampuan pemerintah dan pengembang hanya pada angka 400.000 unit per tahun. Bila kondisi ini tidak mengalami perubahan, maka *backlog* perumahan nasional akan semakin tinggi, belum ditambah dengan angka pertumbuhan penduduk rata – rata di Indonesia yang mencapai 1,49% tiap tahunnya. Target utama Kementerian PUPR hingga tahun 2019 adalah menurunkan angka *backlog* dari 13,5 juta unit menjadi 6,8 juta unit dan menurunkan angka Rumah Tidak Layak Huni (RTLH) dari 3,4 juta unit menjadi 1,9 juta unit. Terdapat beberapa kendala dalam menyediakan perumahan khususnya bagi masyarakat berpenghasilan rendah (MBR) yaitu sebagai berikut :

- a. Ketimpangan antara pasokan (*supply*) dan kebutuhan (*demand*);
- b. Keterbatasan kapasitas pengembang (*developer*) yang belum didukung oleh regulasi yang bersifat insentif;
- c. Rendahnya keterjangkauan (*affordability*) MBR, baik membangun atau membeli rumah salah satu penyebab masih banyaknya MBR belum tinggal di rumah layak huni (potensi perumahan dan permukiman kumuh);

- d. Pembangunan perumahan, khususnya di area perkotaan (*urban area*) terkendala dengan proses pengadaan lahan; serta
- e. Peran pemerintah pusat dan daerah sebagai *enabler* masih lemah.

Untuk mengatasi *backlog* yang terjadi, maka pemerintah mencanangkan program di bawah ini :

- a. Pelaksanaan *pilot project* pendayagunaan tanah wakaf dalam pembangunan perumahan rumah susun sewa/milik secara masif di perkotaan;
- b. Reformasi kebijakan nasional percepatan pembangunan perumahan rakyat;
- c. Integrasi tabungan perumahan dalam Sistem Jaminan Sosial Nasional (SJSN);
- d. Pembentukan sistem informasi perumahan;
- e. Industrialisasi perumahan yang tanggap kondisi dan kebutuhan lokal; dan
- f. Pembangunan perumahan sebagai bagian dalam penanganan permukiman kumuh.

Masalah yang ada di sektor penyediaan perumahan, bukan hanya terletak pada usaha untuk mengurangi *backlog* namun juga mencegah dan mengurangi permukiman kumuh. Mengurangi permukiman kumuh dapat dilakukan dengan penanganan rumah tidak layak huni (RTLH) khususnya di kawasan perkotaan. Secara keseluruhan, luas permukiman kumuh adalah sebesar 38.431 ha. Sementara itu di Pulau Jawa terdapat 11.174,85 ha kawasan kumuh yang menampung 2.683.031 rumah tangga. Luas permukiman kumuh tersebut yang mencapai hampir seperempat jumlah permukiman kumuh nasional menunjukkan bahwa masalah ini tidak dapat dikesampingkan.

Provinsi Jawa Tengah menempati posisi tertinggi dari luas permukiman kumuh dengan 4.235,84 ha, sementara yang terendah adalah D.I. Yogyakarta dengan luas hanya 178,83 ha. Sementara jumlah rumah tangga yang tinggal di RTLH terbanyak ada di Provinsi Jawa Barat yaitu sebesar 1.244.345 rumah tangga, dan yang terendah ada di Provinsi D.I. Yogyakarta yaitu 35.647 rumah tangga. Dengan demikian maka penanganan permukiman kumuh dan rumah tidak layak huni harus berjalan berdampingan. Selain itu harus dibarengi dengan pemenuhan kebutuhan perumahan untuk mencegah munculnya permukiman kumuh baru. Dalam menangani rumah tidak layak huni, langkah – langkah yang akan dilakukan adalah sebagai berikut :



- a. Pemerintah daerah bertanggung jawab dalam perencanaan, pelaksanaan dan pengawasan seluruh proses penanganan perumahan dan permukiman kumuh;
- b. Pemerintah pusat berperan sebagai pendamping dengan menciptakan kondisi yang kondusif melalui berbagai program dan kebijakan;
- c. Penanganan perumahan dan permukiman kumuh harus terintegrasi dengan sistem kota;
- d. Menyelesaikan berbagai permasalahan kumuh dari berbagai sektor, baik fisik maupun non fisik melalui kolaborasi antar sektor dan antar pelaku dalam perencanaan yang terpadu;
- e. Pendekatan partisipatif untuk keberhasilan program dan kesinambungan hasil; serta
- f. Menjamin keamanan bermukim yang berarti program yang dijalankan harus mampu menjamin keamanan, keselamatan, dan kesehatan bermukim (ada kepastian hukum, tidak ada bahaya, bebas bencana dan bebas penyakit).

### 1.3 Kebijakan Pembangunan Pulau Jawa

Kebijakan pembangunan selain menjadi panduan dalam pelaksanaan pembangunan, juga menjadi dasar dalam penentuan kebijakan di bawahnya. Oleh karena itu kebijakan yang disusun juga harus terintegrasi antar satu kebijakan dengan kebijakan lainnya.

#### 1.3.1 Kebijakan Pembangunan Jangka Panjang

Indonesia sebagai Negara kepulauan terbesar di dunia memiliki rencana pembangunan jangka panjang yang dinamakan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional yang didukung oleh Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional. Rencana - rencana ini akan menjadi panduan utama dalam melaksanakan pembangunan nasional. Visi dari pembangunan nasional yang harus dicapai adalah “INDONESIA YANG MANDIRI, MAJU, ADIL DAN MAKMUR” Visi pembangunan nasional tahun 2005–2025 itu mengarah pada pencapaian tujuan nasional, seperti tertuang dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Visi pembangunan nasional tersebut harus dapat diukur untuk dapat mengetahui tingkat kemandirian, kemajuan, keadilan dan kemakmuran yang ingin dicapai. Dalam mewujudkan visi pembangunan nasional tersebut ditempuh melalui 8 (delapan) misi pembangunan nasional sebagai berikut:

1. Mewujudkan masyarakat berakhlak mulia, bermoral, beretika, berbudaya, dan beradab berdasarkan falsafah Pancasila;

2. Mewujudkan bangsa yang berdaya-saing adalah mengedepankan pembangunan sumber daya manusia berkualitas dan berdaya saing;
3. Mewujudkan masyarakat demokratis berlandaskan hukum adalah memantapkan kelembagaan demokrasi yang lebih kokoh;
4. Mewujudkan Indonesia aman, damai, dan bersatu adalah membangun kekuatan TNI hingga melampaui kekuatan esensial minimum serta disegani di kawasan regional dan internasional;
5. Mewujudkan pemerataan pembangunan dan berkeadilan adalah meningkatkan pembangunan daerah; menyediakan akses yang sama bagi masyarakat terhadap berbagai pelayanan sosial serta sarana dan prasarana ekonomi;
6. Mewujudkan Indonesia asri dan lestari adalah memperbaiki pengelolaan pelaksanaan pembangunan yang dapat menjaga keseimbangan antara pemanfaatan, keberlanjutan, keberadaan, dan kegunaan sumber daya alam dan lingkungan hidup dengan tetap menjaga fungsi, daya dukung, dan kenyamanan dalam kehidupan pada masa kini dan masa depan;
7. Mewujudkan Indonesia menjadi negara kepulauan yang mandiri, maju, kuat, dan berbasiskan kepentingan nasional; dan
8. Mewujudkan Indonesia berperan penting dalam pergaulan dunia internasional.

Saat ini RPJPN sudah mencapai tahapan RPJMN ketiga (2015 – 2019). Prioritas tahap ketiga yaitu untuk lebih memantapkan pembangunan secara menyeluruh di berbagai bidang dengan menekankan pencapaian daya saing kompetitif perekonomian berlandaskan keunggulan sumber daya alam dan sumber daya manusia berkualitas serta kemampuan ilmu dan teknologi yang terus meningkat. Daya saing perekonomian Indonesia semakin kuat dan kompetitif dengan semakin terpadunya industri manufaktur dengan pertanian, kelautan dan sumber daya alam lainnya secara berkelanjutan; terpenuhinya ketersediaan infrastruktur yang didukung oleh mantapnya kerja sama pemerintah dan dunia usaha, makin selarasnya pembangunan pendidikan, ilmu pengetahuan dan teknologi dan industri serta terlaksananya penataan kelembagaan ekonomi untuk mendorong peningkatan efisiensi, produktivitas, penguasaan dan penerapan teknologi oleh masyarakat dalam kegiatan perekonomian. Dengan demikian maka dapat disimpulkan bahwa prioritas pembangunannya adalah meningkatkan potensi yang dimilikis sehingga juga memiliki daya saing dengan negara lain.

### 1.3.2 Kebijakan Pembangunan Jangka Menengah

Berdasarkan RPJPN 2005 – 2025, saat ini sedang berlangsung rencana pembangunan jangka menengah tahap ke 3, yaitu dari tahun 2015 – 2019. Rencana pembangunan jangka menengah yang disebut sebagai Rencana

Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015 – 2019 yang didasarkan pada visi dan misi Presiden Joko Widodo yang disebut Nawacita. Dalam pembangunan infrastruktur yang dijalankan, kebijakan pemerintah untuk pembangunan jangka menengah saat ini adalah membangun Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah – daerah dan desa dalam kerangka Negara Kesatuan. Kebijakan tersebut akan diaplikasikan melalui peletakan dasar – dasar desentralisasi asimetris. Peletakan dasar – dasar desentralisasi asimetris ini dilaksanakan dalam beberapa hal yaitu :

1. Pengembangan kawasan perbatasan;
2. Pengembangan daerah tertinggal;
3. Pembangunan perdesaan;
4. Penguatan tata kelola pemerintah daerah; serta
5. Penataan daerah otonom baru untuk kesejahteraan rakyat.

Sementara itu untuk meningkatkan produktivitas rakyat dan daya saing diantaranya adalah dengan membangun konektivitas nasional untuk mencapai keseimbangan pembangunan. Keseimbangan pembangunan ini sangat erat kaitannya dengan pengembangan kawasan pinggiran yang juga menjadi prioritas utama dalam RPJPN. Dengan demikian terlihat keselarasan, bahwa aspek utama yang harus dibangun adalah pemerataan yang berkeadilan dengan mulai menerapkan desentralisasi asimetris dan membangun Indonesia dari pinggiran.

Dalam konteks pengembangan wilayah mengingat sangat luasnya wilayah nasional Indonesia, maka untuk memudahkan pengelolaannya, pengembangan wilayah dibagi menurut wilayah Pulau/Kepulauan yang dikelompokkan ke dalam beberapa tipe wilayah pengembangan yang diistilahkan “Wilayah Pengembangan Strategis (WPS)” yang di dalamnya melingkupi kawasan perkotaan, kawasan industri, dan kawasan maritim berdasarkan pada tema atau potensi per pulau. Untuk pulau Jawa adalah:

*“Sebagai lumbung pangan nasional dan pendorong sektor industri dan jasa nasional dengan pengembangan industri makanan-minuman, tekstil, otomotif, alutsista, telematika, kimia, alumina dan besi baja; salah satu pintu gerbang destinasi wisata terbaik dunia dengan pengembangan ekonomi kreatif; serta percepatan pembangunan ekonomi berbasis maritim (kelautan) melalui pengembangan industri perkapalan dan pariwisata bahari.”*

Berdasarkan RPJMN tersebut, maka tema besar pengembangan wilayah Pulau Jawa adalah:

- a. Lumbung pangan nasional;
- b. Pendorong sektor industri dan jasa nasional dengan pengembangan industri makanan-minuman, tekstil, otomotif, alutsista, telematika, kimia, alumina dan besi baja;

- c. Salah satu pintu gerbang destinasi wisata terbaik dunia dengan pengembangan ekonomi kreatif;
- d. Percepatan pembangunan ekonomi berbasis maritim (kelautan) melalui pengembangan industri perkapalan dan pariwisata bahari.

### 1.3.3 Kebijakan Keterpaduan Pengembangan Lintas Kementerian dan Lembaga

Kebijakan pembangunan kawasan strategis bidang ekonomi di Wilayah Jawa diarahkan menjadi pusat-pusat pertumbuhan ekonomi yang memiliki skala ekonomi dengan orientasi daya saing nasional dan internasional berbasis produksi dan pengolahan hasil bumi serta menjadi lumbung energi nasional. Persebaran kawasan strategis berada di beberapa provinsi, meliputi: Kawasan Ekonomi Khusus Tanjung Lesung di Provinsi Banten, rencana pengembangan Kawasan Industri Cilegon di Provinsi Banten, Kawasan Industri Kendal di Provinsi Jawa Tengah, Kawasan Industri Demak di Provinsi Jawa Tengah, Kawasan Industri JIPE di Provinsi Jawa Timur, pengembangan Pelabuhan ASDP Merak, serta pengembangan Pelabuhan Perikanan Nusantara Prigi. Percepatan pembangunan kawasan strategis dilakukan melalui strategi sebagai berikut :

#### a. Pengembangan Potensi Ekonomi Wilayah di Pulau Jawa

Pengembangan potensi ekonomi wilayah erat kaitannya dengan pemberdayaan masyarakat berbasis komoditas unggulan wilayah. Pengembangan potensi berbasis komoditas unggulan wilayah ini diupayakan untuk meningkatkan nilai tambah dan daya saing komoditas unggulan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) melalui:

- a. Penyiapan kawasan industri jasa pariwisata berorientasi internasional di KEK Tanjung Lesung, Provinsi Banten;
- b. Pengembangan pusat-pusat industri jasa pariwisata berdaya saing internasional;
- c. Pengembangan industri kreatif penopang kawasan wisata Tanjung Lesung;
- d. Stabilitas dan konsistensi pengembangan pariwisata Jawa dan industri kreatif, serta jasa penunjang pariwisatanya; serta
- e. Pengembangan potensi Kawasan Kaki Jembatan Suramadu Sisi Madura, Kawasan Kaki Jembatan Suramadu Sisi Surabaya, dan Kawasan Khusus di Pulau Madura.

#### b. Percepatan Penguatan Konektivitas

Peningkatan konektivitas antara pusat kegiatan ekonomi KEK Tanjung Lesung dengan kawasan industri dan kota-kota besar lainnya di Pulau Jawa ditujukan

untuk meningkatkan kelancaran arus orang dan barang dari dan menuju pusat-pusat pertumbuhan yang dilakukan melalui :

- a. Pembangunan jalan penghubung kawasan strategis;
- b. Pembangunan jaringan transmisi air baku suplai kawasan strategis; serta
- c. Pembangunan jalan akses kawasan industri di Madura menuju pelabuhan petikemas.

#### **c. Pengembangan Desa dan Kawasan Perdesaan**

Sesuai amanat UU No. 6 Tahun 2014, arah kebijakan pengembangan desa dan kawasan perdesaan di Wilayah Jawa adalah meningkatkan kesejahteraan masyarakat desa dan kualitas hidup manusia serta penanggulangan kemiskinan melalui pemenuhan kebutuhan dasar, pembangunan sarana dan prasarana desa, membangun potensi ekonomi lokal, serta pemanfaatan sumberdaya alam dan lingkungan secara berkelanjutan. Pembangunan desa dan kawasan perdesaan diarahkan pula untuk membangun keterkaitan ekonomi lokal antara perkotaan dan perdesaan melalui integrasi perdesaan mandiri pada 4 kawasan pertumbuhan. Dalam rangka percepatan pembangunan desa dan kawasan perdesaan termasuk di kawasan perbatasan, daerah tertinggal, kawasan transmigrasi, serta pulau-pulau kecil terluar di Wilayah Jawa akan dilakukan:

1. Pemenuhan Standar Pelayanan Minimum Desa termasuk permukiman transmigrasi sesuai dengan kondisi geografisnya;
2. Penanggulangan kemiskinan dan pengembangan usaha ekonomi masyarakat Desa termasuk permukiman transmigrasi;
3. Pembangunan sumber daya manusia, peningkatan keberdayaan, dan pembentukan modal sosial budaya masyarakat Desa termasuk permukiman transmigrasi;
4. Pengembangan kapasitas dan pendampingan aparatur pemerintah desa dan kelembagaan pemerintahan desa secara berkelanjutan;
5. Pengelolaan sumber daya alam dan lingkungan hidup berkelanjutan, serta penataan ruang kawasan perdesaan termasuk di kawasan transmigrasi; serta
6. Pengembangan ekonomi kawasan perdesaan termasuk kawasan transmigrasi untuk mendorong keterkaitan desa-kota.

#### **d. Peningkatan Keterkaitan Kota dan Desa di Wilayah Jawa**

Peningkatan keterkaitan desa-kota di Wilayah Jawa diarahkan dengan memperkuat sedikitnya 3 pusat pertumbuhan sebagai Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) atau Pusat Kegiatan Lokal (PKL), yaitu kawasan Cibaliung dan Sekitarnya (Provinsi Banten), Pamekasan dan sekitarnya (Provinsi Jawa Timur), serta Banyuwangi dan sekitarnya (Provinsi Jawa Timur). Kawasan-kawasan ini mencakup kawasan agropolitan dan minapolitan, serta kawasan pariwisata. Arah

kebijakan dan strategi peningkatan keterkaitan desa kota di Wilayah Jawa adalah sebagai berikut:

1. Perwujudan Konektivitas antar Kota Sedang dan Kota Kecil, dan antar Kota Kecil dan Desa, serta antar Pulau;
2. Perwujudan keterkaitan antara kegiatan ekonomi hulu dan hilir desa-kota melalui pengembangan kluster khususnya agropolitan, minapolitan, pariwisata, dan transmigrasi; dan
3. Peningkatan tata kelola ekonomi lokal yang berorientasi kepada keterkaitan desa-kota.

#### **e. Pengembangan Daerah Tertinggal**

Arah kebijakan Percepatan Pembangunan Daerah Tertinggal di Wilayah Jawa-Bali difokuskan pada promosi potensi daerah tertinggal untuk mempercepat pembangunan, sehingga terbangun kemitraan dengan banyak pihak. Promosi daerah tertinggal ini juga akan mendorong masyarakat semakin mengetahui potensi daerah tersebut dan akan aktif dalam membantu pembangunan, upaya pemenuhan kebutuhan dasar dan kebutuhan pelayanan dasar publik dan pengembangan perekonomian masyarakat yang berbasis industri dan jasa yang didukung oleh Sumber Daya Manusia (SDM) yang handal dan infrastruktur penunjang konektivitas antara daerah tertinggal dan pusat pertumbuhan. Percepatan pembangunan daerah tertinggal dilakukan melalui strategi: (i) Pemenuhan Pelayanan Publik Dasar; (ii) Pengembangan Ekonomi Lokal; (iii) Penguatan Konektivitas dan Sislognas; (iv) Penguatan Kemampuan SDM dan IPTEK; (v) Penguatan Regulasi dan Insentif; (vi) Pembinaan Daerah Tertinggal Terentaskan; (vii) Pengembangan Kawasan Perdesaan dan Transmigrasi.

#### **1.3.4 Kebijakan Keterpaduan Pengembangan Wilayah dan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat**

Pembangunan infrastruktur ke depan perlu diarahkan tidak hanya dititik beratkan untuk mendukung pencapaian pertumbuhan ekonomi wilayah (*engine of growth*), namun perlu lebih bersinergi dengan kelestarian lingkungan dengan memperhatikan *carrying capacity* suatu wilayah yang ingin dikembangkan. Hal ini mengingat pembangunan infrastruktur merupakan pemicu (*trigger*) terciptanya pusat-pusat pertumbuhan baru (*new emerging growth center*) yang menjadi cikal bakal lahirnya kota-kota baru / pusat permukiman baru yang dapat menjadi penyeimbang pertumbuhan ekonomi wilayah dan mengurangi kesenjangan antar wilayah.

Selain itu, pembangunan infrastruktur di samping diarahkan untuk mendukung pengurangan disparitas antar wilayah (perkotaan, pedesaan dan perbatasan), juga untuk pengurangan urbanisasi dan *urban sprawl*, peningkatan pemenuhan

kebutuhan dasar, serta peningkatan kualitas hidup dan kesejahteraan masyarakat yang pada akhirnya untuk menjaga stabilitas dan kesatuan nasional.

Oleh karena itu pembangunan infrastruktur perlu berlandaskan pada pendekatan pengembangan wilayah secara terpadu oleh seluruh sektor yang bertitik tolak dari sebuah rencana yang sinergi dan mengacu kepada aktivitas ekonomi, sosial, keberlanjutan lingkungan hidup, potensi wilayah dan kearifan lokal, dan rencana tata ruang wilayah. Dengan kata lain pembangunan wilayah perlu didukung kerjasama antara pemerintah pusat, pemerintah daerah dan melibatkan pihak swasta, mengingat pada kenyataannya kawasan yang sudah berkembang akan lebih menarik banyak investor daripada kawasan yang belum berkembang.

Tahun 2015 merupakan awal tahun perencanaan jangka menengah, awal dari Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) 2015-2019 maupun dari Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019. Oleh karena itu sebagai langkah awal menetapkan kebijakan, diperlukan identifikasi terhadap isu – isu strategis yang akan diperhatikan dalam pembangunan infrastruktur 2015 – 2019. Secara lebih rinci, penjabaran isu-isu strategis terkait dengan pembangunan infrastruktur adalah sebagai berikut:

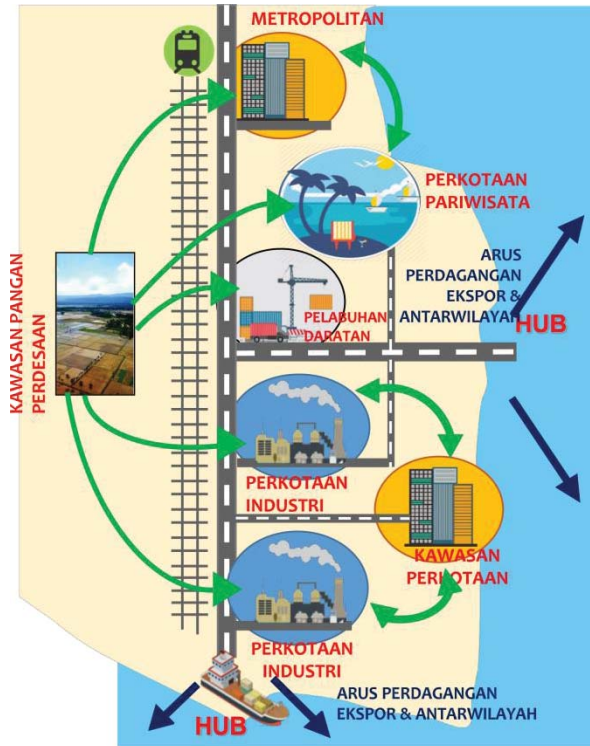
- a. Disparitas antar wilayah relatif masih tinggi terutama antara Kawasan Barat Indonesia (KBI) dan Kawasan Timur Indonesia (KTI);
- b. Urbanisasi yang tinggi (meningkat 6 kali dalam 4 dekade) diikuti persoalan perkotaan seperti *urban sprawl* dan penurunan kualitas lingkungan, pemenuhan kebutuhan dasar, dan kawasan perdesaan sebagai *hinterland* belum maksimal dalam memasok produk primer;
- c. Belum mantapnya konektivitas antara infrastruktur di darat dan laut, serta pengembangan kota maritim/pantai;
- d. Pemanfaatan sumber daya yang belum optimal dalam mendukung kedaulatan pangan & kemandirian energi;
- e. Pengendalian pembangunan belum sepenuhnya dilaksanakan sesuai dengan rencana tata ruang;
- f. Belum terpadunya perencanaan pembangunan infrastruktur perhubungan laut dan penyeberangan maupun pengembangan kota pesisir dengan pembangunan infrastruktur PUPR; serta
- g. Sinergi pembangunan infrastruktur belum optimal terkait dengan batasan kewenangan pusat dan daerah.

Seluruh pembangunan infrastruktur yang dilaksanakan dalam kurun waktu 5 tahun tersebut harus melalui pendekatan yang holistik-tematik, integratif dan spasial. Dengan demikian, dalam mengarahkan pembangunan infrastruktur PUPR di Pulau Jawa dalam kurun waktu 2015 – 2019, maka masing – masing unit

organisasi dalam lingkup Kementerian PUPR memiliki kebijakan pengembangan wilayah yang akan mendukung terwujudnya target dalam Rencana Strategis. Kebijakan Pengembangan Wilayah tersebut kemudian akan disebut sebagai WPS (Wilayah Pengembangan Strategis). Pengembangan WPS tersebut berazaskan pada efisiensi yang berbasis daya dukung, daya tampung dan fungsi lingkungan fisik terbangun, manfaat dalam skala ekonomi (*economic of scale*) serta sinergitas dalam menyediakan infrastruktur transportasi untuk konektivitas dalam lingkup nasional maupun internasional, mengurangi kesenjangan antara pasokan dan kebutuhan energi terbarukan untuk tenaga listrik, pemenuhan kebutuhan layanan dasar permukiman yang layak bagi masyarakat dan mewujudkan kota tanpa permukiman kumuh, serta meningkatkan keandalan dan keberlanjutan layanan sumber daya air baik untuk pemenuhan air minum, sanitasi, dan irigasi guna menunjang ketahanan air dan pangan dengan mempertimbangkan Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN) pada setiap WPS.

Konsepsi pengembangan WPS diilustrasikan yaitu pembangunan infrastruktur wilayah PUPR pada setiap WPS diarahkan untuk mempercepat pembangunan fisik di pusat-pusat pertumbuhan ekonomi kawasan sesuai dengan klusternya, terutama WPS di luar Jawa (Sumatera, Jawa, Kalimantan, Sulawesi, dan Papua) dengan memaksimalkan keuntungan aglomerasi, menggali potensi dan keunggulan daerah dan peningkatan efisiensi dalam penyediaan infrastruktur dalam kawasan, antar kawasan maupun antar WPS. Pendekatan ini pada intinya merupakan integrasi dari pendekatan sektoral, regional dan makro ekonomi. Setiap WPS akan dikembangkan dengan mempertimbangkan potensi dan keunggulannya, melalui pengembangan pusat-pusat pertumbuhan, industri manufaktur, industri pangan, industri maritim, dan atau pariwisata.





Gambar 1.16 Konsep Wilayah Pengembangan Strategis

Selanjutnya untuk mengetahui keberhasilan dari wilayah pengembangan strategis tersebut, akan diukur aspek-aspek yang terkait di antaranya adalah pengurangan *gap* pertumbuhan antara kawasan yang sudah berkembang dengan yang belum berkembang, tingkat keterpaduan perencanaan pemrograman dengan pelaksanaan (deviasi), tingkat sinkronisasi program (waktu, fungsi, lokasi, besaran), disparitas kebutuhan dengan pemrograman, serta tingkat pemberian bimbingan teknis kepada pemerintah daerah.

Konsep Wilayah Pengembangan Strategis bukanlah suatu konsep yang berjalan sendiri, namun juga membutuhkan dukungan dari seluruh pihak khususnya unit organisasi di lingkungan Kementerian PUPR. Oleh karena itu, di bawah ini adalah strategi kebijakan sebagai wujud dukungan kepada Wilayah Pengembangan Strategis dari masing – masing bidang Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat untuk Pembangunan Infrastruktur di Pulau Jawa.

#### a. Pengelolaan Sumber Daya Air

Agenda prioritas pembangunan nasional yang terkait dengan pengelolaan sumber daya air adalah agenda mewujudkan kemandirian ekonomi dengan menggerakkan sektor-sektor strategis ekonomi domestik. Untuk mewujudkan hal tersebut, bentuk dukungan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan

Rakyat adalah melalui pengelolaan sumber daya air yang terpadu untuk mewujudkan Ketahanan Air, Kedaulatan Pangan, dan Ketahanan Energi, yang akan diwujudkan melalui sasaran strategis: (1). Meningkatnya dukungan ketahanan air; (2). Meningkatnya dukungan untuk kedaulatan pangan dan energi, dengan sasaran program: (a). Meningkatnya layanan sarana dan prasarana penyediaan air baku, (b). Meningkatnya kapasitas tampung sumber-sumber air, (c). Meningkatnya kinerja layanan irigasi, (d). Meningkatnya kapasitas pengendalian daya rusak air, (e). Meningkatnya upaya konservasi SDA, dan (f). Meningkatnya potensi energi dan sumber-sumber air.

#### **b. Penyelenggaraan Jaringan Jalan**

Dalam rangka meningkatkan produktivitas rakyat dan daya saing di pasar internasional, dicapai salah satunya dengan membangun konektivitas nasional untuk mencapai keseimbangan. Selain itu untuk mempercepat pembangunan transportasi yang mendorong penguatan industri nasional mendukung sislognas dan konektivitas nasional serta membangun sistem dan jaringan transportasi yang terintegrasi untuk mendukung investasi pada Koridor Ekonomi, Kawasan Industri Khusus, Kompleks Industri, dan pusat-pusat pertumbuhan lainnya di wilayah non-koridor ekonomi. Sasaran kebijakan yang ditetapkan adalah (a) Menurunnya waktu tempuh pada koridor utama dari 2,7 Jam per 100 Km menjadi 2,2 Jam per Km; (b) Meningkatnya pelayanan jalan nasional dari 101 Milyar Kendaraan Km menjadi 133 Milyar Kendaraan Km; dan (c) Meningkatnya fasilitasi terhadap kemandirian jalan daerah untuk mendukung kawasan dari 0% menjadi 100%.

#### **c. Peningkatan Kualitas Permukiman**

Peningkatan kualitas permukiman dilakukan dengan mendukung layanan infrastruktur dasar yang layak guna mewujudkan kualitas hidup manusia Indonesia sejalan dengan prinsip 'infrastruktur untuk semua'. Dengan sasaran program yaitu: (1) Meningkatnya kontribusi terhadap pemenuhan kebutuhan air minum bagi masyarakat; (2) Meningkatnya kontribusi terhadap pemenuhan kebutuhan hunian dan permukiman yang layak (pengurangan permukiman kumuh); serta (3) Meningkatnya kontribusi terhadap pemenuhan akses sanitasi bagi masyarakat.

#### **d. Pengurangan *Backlog* Perumahan dan Rumah Tidak Layak Huni**

Agenda prioritas pembangunan nasional yang terkait dengan penyediaan perumahan adalah Agenda No. 5 Nawacita yaitu Meningkatkan Kualitas Hidup Manusia Indonesia. Agenda prioritas pembangunan nasional tersebut akan diwujudkan melalui: 1) Meningkatnya dukungan layanan infrastruktur dasar permukiman dan perumahan; 2) Meningkatnya penyediaan dan pembiayaan

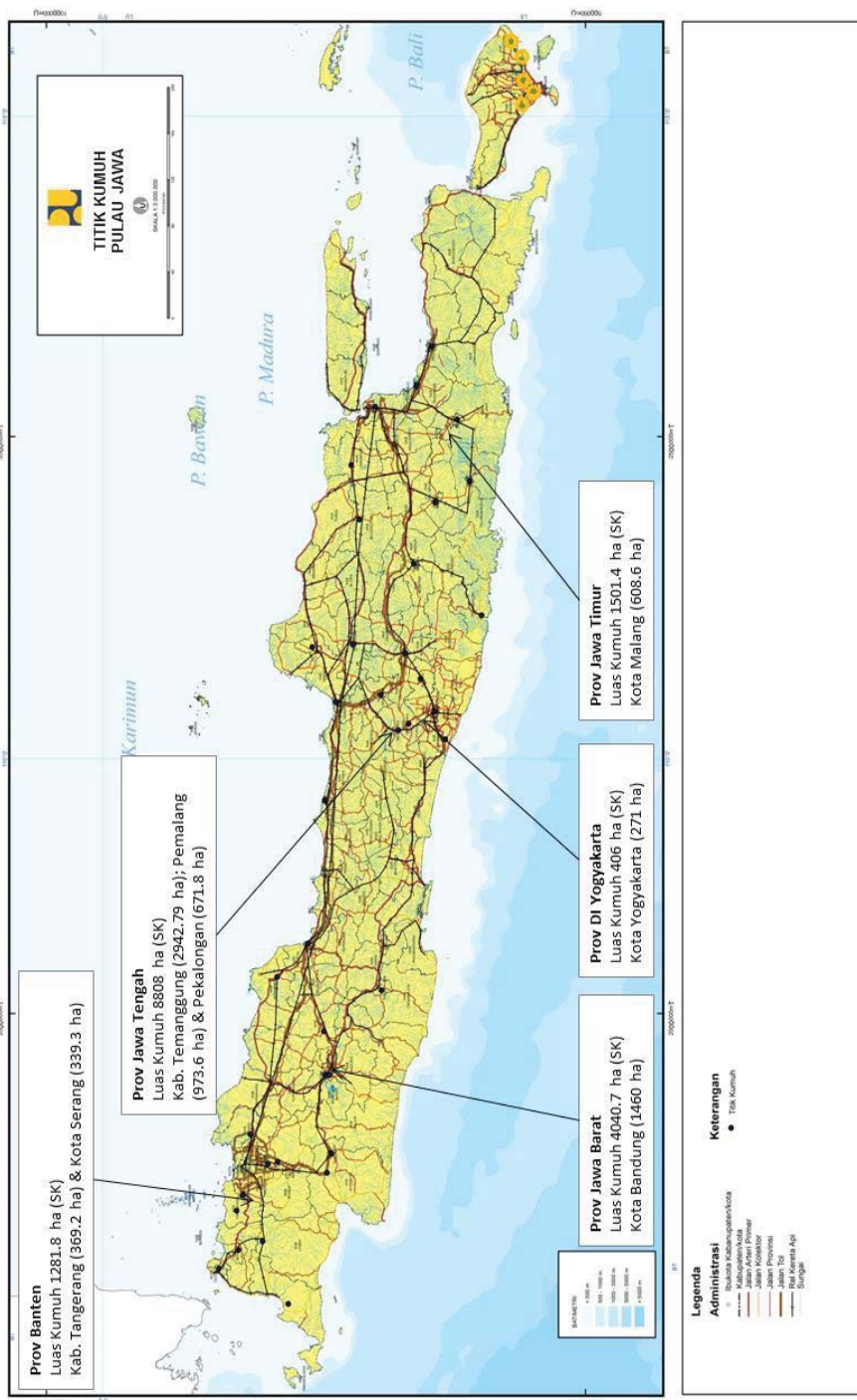
perumahan, dengan sasaran program menurunnya kekurangan tempat tinggal (*backlog*) dan menurunnya rumah tidak layak huni. Penyediaan perumahan diharapkan dapat memperluas akses terhadap tempat tinggal yang layak yang dilengkapi dengan sarana dan prasarana yang memadai untuk seluruh kelompok masyarakat secara berkeadilan, melalui pengembangan multi-sistem penyediaan perumahan secara utuh dan seimbang, meliputi (1) Pengendalian Perumahan Komersial, (2) Penguatan Perumahan Umum, (3) Pemberdayaan Perumahan Swadaya, (4) Fasilitas Perumahan Khusus, dan (5) Pengelola Rumah Negara.

#### 1.4 Tantangan dan Hambatan Pembangunan Infrastruktur Pulau Jawa

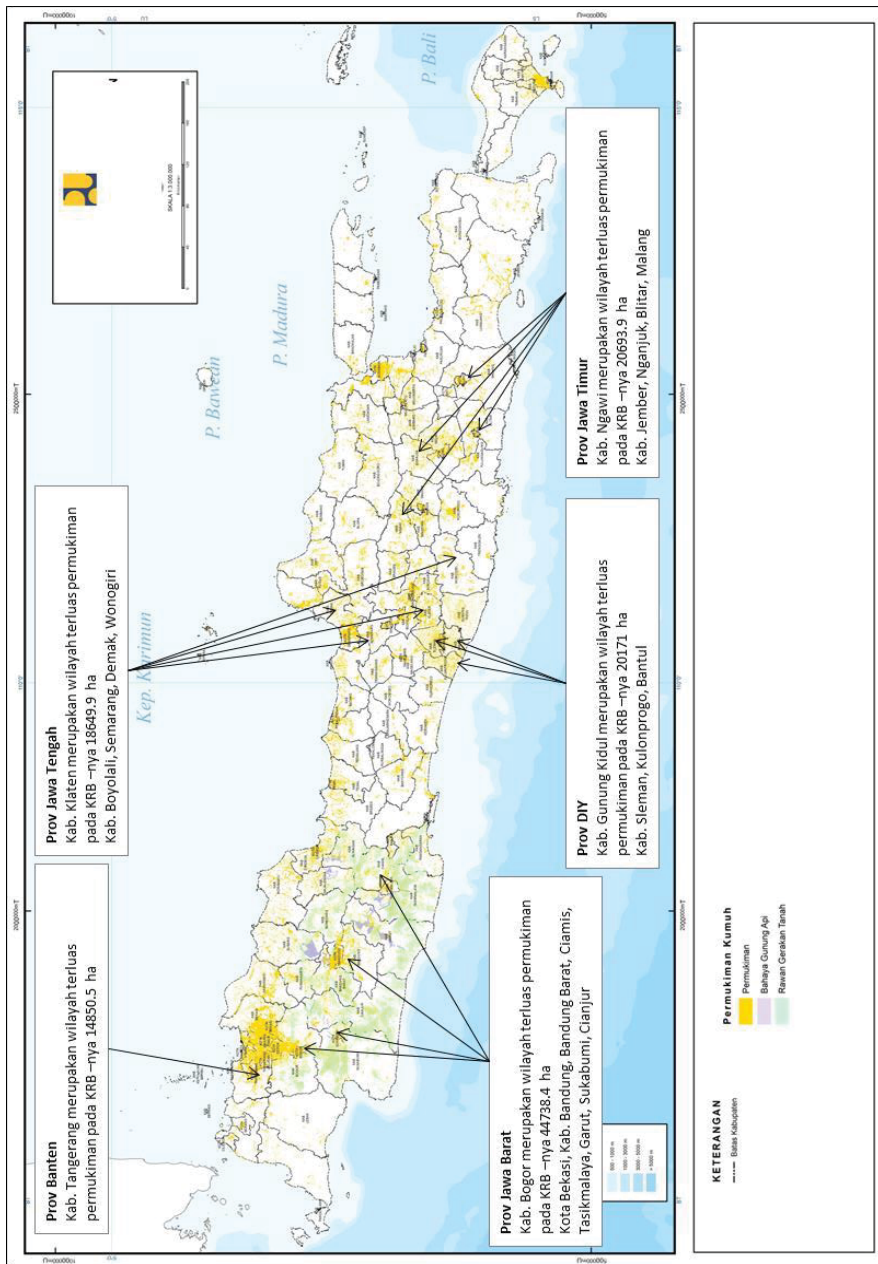
Berdasarkan hasil-hasil koordinasi, survei dan kajian literatur, diperoleh beberapa tantangan pembangunan infrastruktur yang berkembang di Pulau Jawa, antara lain:

- a) Disparitas perkembangan Pulau Jawa bagian utara dengan perkembangan Pulau Jawa bagian selatan, dimana wilayah Jawa bagian utara relatif lebih maju dibandingkan dengan wilayah selatan;
- b) Permukiman kumuh yang relatif luas;
- c) Permukiman pada Kawasan Rawan Bencana (KRB);
- d) Sering terjadi longsor dan banjir;
- e) Kurangnya jaringan infrastruktur permukiman: jaringan air bersih dan jaringan sanitasi;
- f) Minimnya air baku untuk kegiatan pertanian dan kerusakan Daerah Irigasi (DI) yang ditandai oleh sedimentasi dan jaringan air baku yang habis masa ekonominya; dan
- g) Konektivitas yang masih belum optimal menghubungkan antar regional, wilayah dan kawasan.

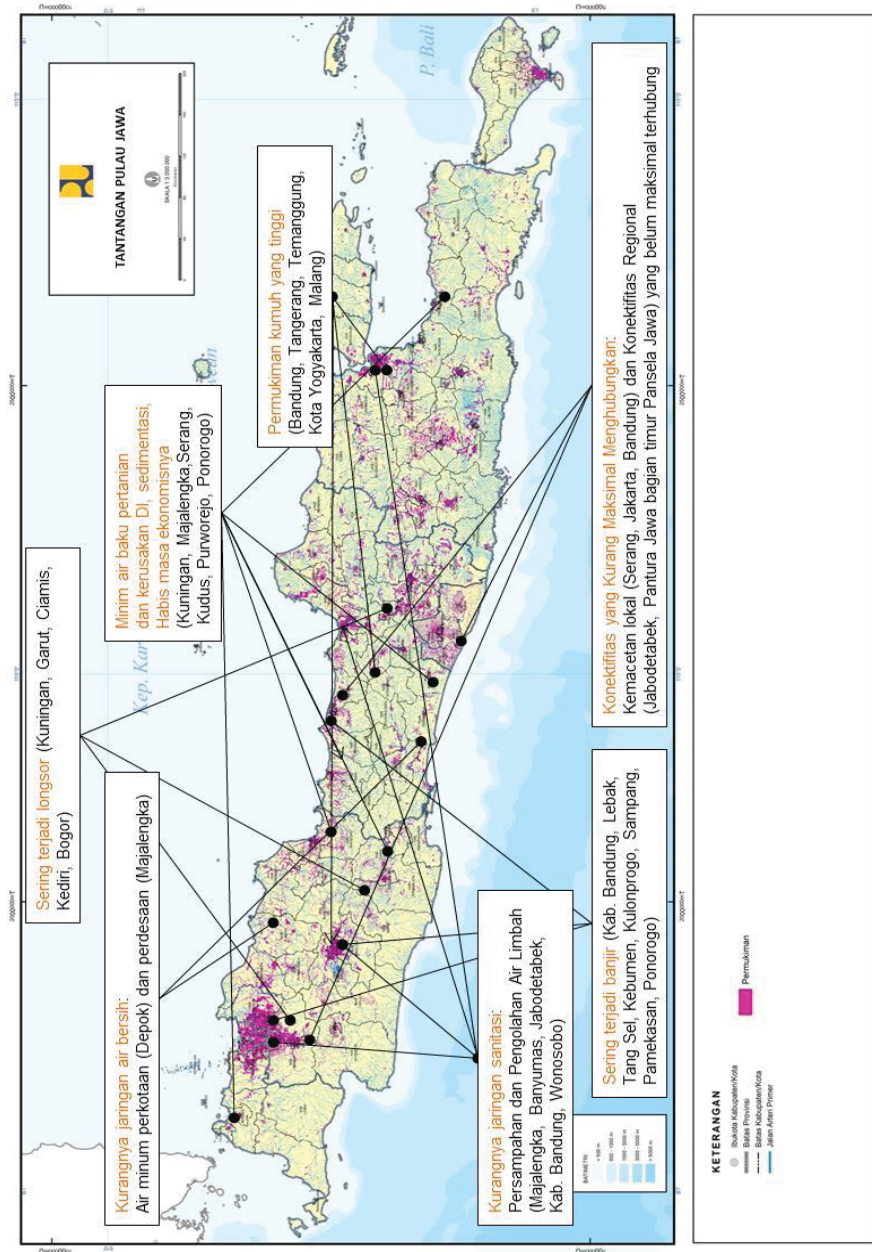
Tantangan pembangunan infrastruktur Pulau Jawa, dapat dilihat pada uraian peta-peta di halaman selanjutnya.



**Gambar 1.17** Kawasan Permukiman Kumuh Pulau Jawa



**Gambar 1.18** Kawasan Permukiman pada Kawasan Rawan Bencana (KRB)



Gambar 1.19 Tantangan Utama Pembangunan Infrastruktur Pulau Jawa

# BAB



**MEKANISME PERENCANAAN DAN  
PEMROGRAMAN PEMBANGUNAN KETERPADUAN  
PENGEMBANGAN KAWASAN DENGAN  
PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR PUPR**





## BAB II

# MEKANISME PERENCANAAN DAN PEMROGRAMAN PEMBANGUNAN KETERPADUAN PENGEMBANGAN KAWASAN DENGAN INFRASTRUKTUR PUPR

Pada bab II ini akan dijelaskan definisi umum dari perencanaan dan pemrograman pembangunan serta proses yang dilaksanakan oleh Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) cq Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) dalam mewujudkan keterpaduan pengembangan kawasan dengan infrastruktur PUPR. Secara khusus, bab ini juga menjelaskan (1) bagaimana pola kerja keterpaduan perencanaan, sinkronisasi program & pembiayaan pembangunan, dan evaluasi dalam pengembangan kawasan dengan infrastruktur PUPR, (2) bagaimana pola kerja sinkronisasi program dan pembiayaan pembangunan keterpaduan pengembangan kawasan dengan infrastruktur PUPR, dan (3) bagaimana pola kerja sinkronisasi program dan pembiayaan pembangunan jangka pendek keterpaduan pengembangan kawasan dengan infrastruktur PUPR.

### 2.1 Definisi Umum Perencanaan dan Pemrograman

Perencanaan dan pemrograman adalah 2 (dua) istilah yang umum digunakan dalam sistem perencanaan pembangunan nasional. Secara semantik, istilah perencanaan memiliki beberapa pengertian. Pertama, perencanaan adalah suatu proses untuk membentuk masa depan, menentukan urutan, dengan memperhitungkan ketersediaan sumber daya (Pemerintah Republik Indonesia 2004). Kedua, perencanaan dipahami sebagai proses pengambilan keputusan terhadap sejumlah kegiatan untuk menentukan masa depan, dengan memperhitungkan kapan, bagaimana, dan siapa yang akan melakukan (Rasyidi et al. 2016).

Sama halnya dengan perencanaan, kata pemrograman juga memiliki beberapa penafsiran. Penafsiran pertama, pemrograman adalah suatu proses pengelolaan instrumen kebijakan, yang terdiri dari satu atau lebih kegiatan, dilakukan oleh instansi pemerintah/lembaga untuk mencapai tujuan dan sasaran yang telah ditentukan yang melibatkan pengalokasian anggaran, atau kegiatan masyarakat yang dikoordinasikan oleh instansi pemerintah (Pemerintah Republik Indonesia 2004). Kedua, pemrograman dipahami sebagai rangkaian pengelolaan kegiatan yang saling berkaitan, terpadu, dan menyeluruh/komprehensif untuk mencapai tujuan dan sasaran perencanaan yang ditentukan, yang dirinci berdasarkan

waktu, besaran biaya, besaran volume, kewenangan, pelaku (*actor*), serta kriteria kesiapan (*readiness criteria*) (Rasyidi et al. 2016).

## 2.2 Dasar Hukum Perencanaan dan Pemrograman Infrastruktur PUPR

Pada tataran operasional, perencanaan maupun pemrograman di lingkungan Kementerian PUPR cq BPIW senantiasa mengacu pada berbagai produk hukum yang berlaku. Produk hukum dimaksud mulai dari yang tertinggi, yakni Undang-Undang Dasar Republik Indonesia 1945, hingga yang terendah seperti tingkat III (desa). Meski jarang terjadi, ketika ada pertentangan substansi diantara produk hukum tersebut, “*lex superior derogat legi inferiori*” menjadi asas hukum yang digunakan BPIW dalam menterpadukan perencanaan maupun mensinkronkan program dan pembiayaan pembangunan infrastruktur PUPR. Sebuah asas dimana produk hukum yang secara hirarkis lebih tinggi menegasi produk hukum yang lebih rendah.

Undang-Undang (UU) Nomor 25 Tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional (SPPN) (Pemerintah Republik Indonesia 2004) secara garis besar mengatur penyelenggaraan perencanaan makro pada setiap fungsi pemerintahan, di setiap bidang kehidupan, yang dilakukan secara terpadu dalam lingkup wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia. Undang-Undang SPPN dijabarkan menjadi (1) Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP), (2) Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM), dan (3) Rencana Pembangunan Tahunan.

Produk hukum yang menjadi acuan berikutnya adalah UU Nomor 17 Tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) Tahun 2005-2025 (Pemerintah Republik Indonesia 2007). RPJPN secara sederhana dipahami sebagai dokumen perencanaan dengan masa berlaku 20 (dua puluh) tahun. Untuk periode perencanaan RPJPN saat ini adalah dari tahun 2005 hingga tahun 2025. Secara garis besar, substansi RPJPN menjabarkan berbagai tujuan/target dibentuknya Pemerintahan Negara Indonesia, sebagaimana tercantum dalam UUD Negara Republik Indonesia Tahun 1945, melalui rumusan visi, misi serta arah pembangunan nasional. RPJPN sebagai produk perencanaan nasional juga dijadikan acuan dalam penyusunan RPJP Daerah.

Pada Pemerintahan Presiden Joko Widodo dan Wakil Presiden Jusuf Kalla, pemerintah kemudian berupaya menjalankan amanat pembangunan yang dikenal dengan sebutan Nawa Cita, atau 9 (sembilan) agenda prioritas, yang kemudian dijabarkan secara lebih detail dalam Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 2 Tahun 2015 tentang RPJMN Tahun 2015-2019, perpres ini merupakan tahap ketiga dari pelaksanaan RPJPN 2005-2025. Perpres ini menjadi pedoman

bagi kementerian/lembaga dalam menyusun rencana strategis kementerian/lembaga (Renstra-KL) dan menjadi bahan pertimbangan bagi pemerintah daerah dalam menyusun/menyesuaikan rencana pembangunan daerahnya masing-masing dalam rangka pencapaian sasaran pembangunan nasional.

Di tingkat kementerian/lembaga, dalam hal ini Kementerian PUPR, ditetapkan Peraturan Menteri PUPR Nomor 13.1/PRT/M/2015 tentang Rencana Strategis Kementerian PUPR Tahun 2015-2019. Permen ini mendetailkan apa yang dijabarkan dalam RPJMN 2015-2019, berisi tentang arah kebijakan serta strategi pembangunan infrastruktur PUPR untuk periode perencanaan 2015-2019. Pada permen PUPR ini, Wilayah Pengembangan Strategis (WPS) diperkenalkan sebagai salah satu strategi Kementerian PUPR untuk menterpadukan pengembangan wilayah dengan pembangunan infrastruktur PUPR.

Selain mengacu pada berbagai produk hukum, BPIW juga mengacu pada berbagai produk perencanaan, baik yang terdokumentasi secara legal maupun yang berupa naskah akademis. Diantara produk perencanaan tersebut adalah dokumen Rencana Induk Pengembangan Pulau / RIPP, Rencana Utama (*Master Plan/MP*), dan Rencana Pengembangan (*Development Plan/DP*). Adapun penjelasan masing-masing produk perencanaan adalah sebagai berikut.

1. RIPP adalah produk perencanaan yang merupakan rencana pembangunan Infrastruktur dengan masa perencanaan 20 (dua puluh) tahun. Substansi RIPP secara umum berisikan keterpaduan rencana pembangunan infrastruktur PUPR dengan lokus spasial pulau/kepulauan, dengan pertimbangan-pertimbangan seperti ketersediaan sumber daya, kearifan lokal, dan potensi wilayah setempat. Dokumen ini dirancang sebagai panduan perencanaan jangka panjang infrastruktur pulau/kepulauan di lingkungan Kementerian PUPR (Rasyidi et al. 2016).
2. *Master Plan* (MP) Pembangunan Infrastruktur, secara umum dipahami sebagai produk perencanaan yang berfungsi sebagai komplementer atau pelengkap produk perencanaan telah berlaku, dengan durasi waktu perencanaan sepanjang 10 (sepuluh) tahun. Substansi kedua jenis produk perencanaan ini berisikan keterpaduan rencana pembangunan infrastruktur PUPR dengan non infrastruktur PUPR dengan basis spasial WPS. *Master Plan* Pembangunan Infrastruktur ditetapkan oleh Menteri PUPR (Rasyidi et al. 2016).
3. *Development Plan* (DP) Wilayah Pengembangan Strategis (WPS) adalah rencana pengembangan yang terdiri atas berbagai program pembangunan infrastruktur PUPR yang berbasis pendekatan WPS, rencana pengembangan juga dapat diartikan sebagai program

pembangunan infrastruktur dalam rentang waktu 5 (lima) tahun (Rasyidi et al. 2016).

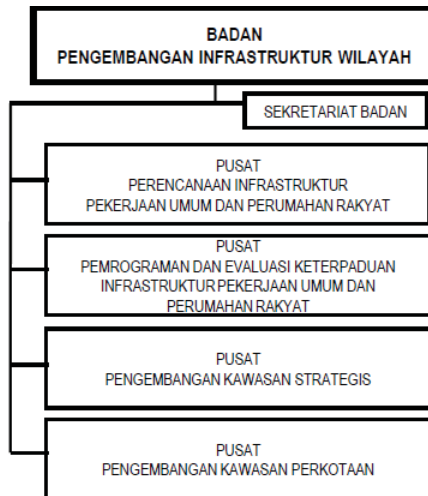
### 2.3 Pola Kerja Keterpaduan Perencanaan, Sinkronisasi Program & Pembiayaan Pembangunan, dan Evaluasi dalam Pengembangan Kawasan dengan Infrastruktur PUPR

Sebelum beranjak pada pola kerja keterpaduan perencanaan, sinkronisasi program & pembiayaan pembangunan, dan evaluasi pengembangan kawasan dengan infrastruktur PUPR, ada baiknya para pembaca terlebih dahulu mengenal dan memahami apa dan bagaimana struktur badan yang bekerja dalam lingkup perencanaan dan pemrograman pembangunan infrastruktur PUPR di lingkungan Kementerian PUPR.

BPIW adalah sebuah unit organisasi (unor) di lingkungan Kementerian PUPR (Kementerian PUPR 2015). Sesuai khittahnya, BPIW dibentuk untuk menterpadukan rencana serta mensinkronkan program pembangunan infrastruktur PUPR dalam upaya mendukung perwujudan ketahanan air, kedaulatan pangan, kedaulatan energi, penguatan konektivitas nasional, permukiman yang layak huni dan berkelanjutan, penyediaan jasa konstruksi dan sistem investasi infrastruktur yang memadai, fasilitasi penyediaan rumah, perusahaan penyediaan pembiayaan, membina sumber daya manusia konstruksi dan aparatur di lingkungan Kementerian PUPR. Berbagai tujuan pembangunan nasional tersebut tersurat secara gamblang dalam Undang-Undang No. 39 tahun 2008 tentang Kementerian Negara, Peraturan Presiden No. 165 tahun 2014 tentang Penataan Tugas dan Fungsi Kabinet Kerja, dan Keputusan Presiden No. 121/P tahun 2014 tentang Pembentukan Kementerian dan Pengangkatan Menteri Kabinet Kerja Periode 2015-2019 (Pemerintah Republik Indonesia 2008; Pemerintah Republik Indonesia 2014b; Pemerintah Republik Indonesia 2014a).

Secara hierarki, unor yang dipimpin oleh Kepala Badan ini berkedudukan berada di bawah dan bertanggung jawab langsung kepada Menteri PUPR. Adapun tugas dan fungsi dari badan ini, sebagaimana diatur dalam Permen PUPR No. 15/PRT/M/2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian PUPR, diamanatkan untuk menyusun berbagai kebijakan teknis dan strategi keterpaduan antara pengembangan kawasan dengan infrastruktur PUPR. Dalam menjalankan amanat tersebut, BPIW didukung dengan beberapa fungsi yakni (a) penyusunan kebijakan teknis, rencana, dan program keterpaduan pengembangan kawasan dengan infrastruktur PUPR, (b) penyusunan strategi keterpaduan pengembangan kawasan dengan infrastruktur PUPR, (c)

pelaksanaan sinkronisasi program antara pengembangan kawasan dengan infrastruktur PUPR, (d) pemantauan, evaluasi, dan pelaporan penyelenggaraan keterpaduan rencana dan sinkronisasi program antara pengembangan kawasan dengan infrastruktur PUPR, serta (e) pelaksanaan fungsi lainnya yang diberikan oleh Menteri. Mengimplementasi berbagai tugas dan fungsi tersebut, BPIW didukung oleh 5 unit organisasi eselon 2 (dua), yakni 1 sekretariat dan 4 Pusat (Kementerian PUPR 2015). Secara rinci, unit organisasi dimaksud terdiri dari (1) Sekretariat Badan, (2) Pusat Perencanaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, (3) Pusat Pemrograman dan Evaluasi Keterpaduan Infrastruktur PUPR, (4) Pusat Kawasan Pengembangan Kawasan Strategis, dan (5) Pusat Pengembangan Kawasan Perkotaan. Ilustrasi terkait struktur kelembagaan BPIW dapat dilihat pada **Gambar 2.1**.

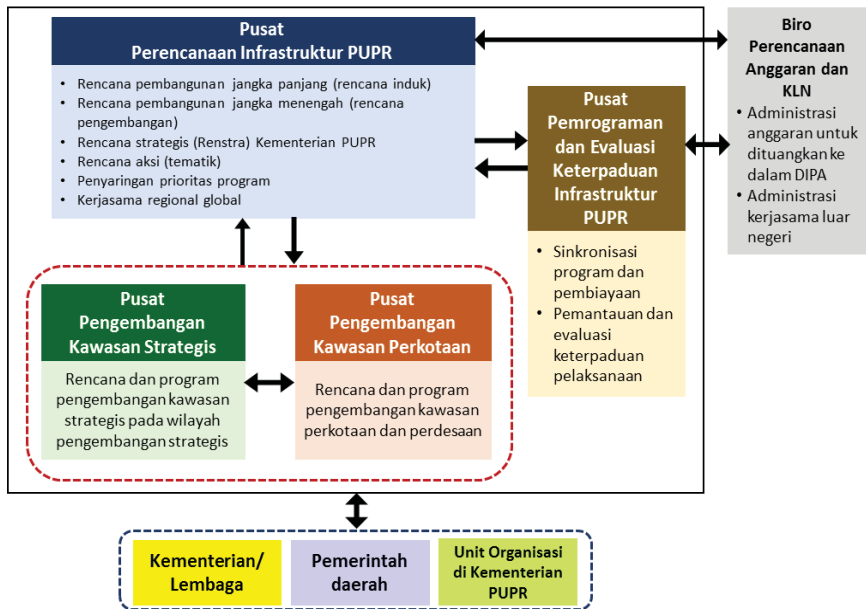


**Gambar 2.1** Struktur Lembaga Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah

Adapun informasi mengenai tugas dari masing-masing unor eselon 2 (dua) tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut. Pertama, Sekretariat Badan, yang umumnya dikenal dengan sebutan Setba, bertugas dalam pemberian dukungan pengelolaan administrasi kepada seluruh unit organisasi di lingkungan BPIW. Kedua, Pusat Perencanaan Infrastruktur PUPR, yang umum diketahui dengan sebutan Pusat 1 (satu), bertugas dalam menyusun kebijakan teknis, strategi, rencana strategis, analisis manfaat, serta rencana keterpaduan pengembangan kawasan dengan infrastruktur PUPR. Ketiga, Pusat Pemrograman dan Evaluasi Keterpaduan Infrastruktur PUPR atau lebih dikenal dengan sebutan Pusat 2 (dua) memiliki tugas dalam sinkronisasi program, pemantauan, evaluasi, dan pelaporan keterpaduan pengembangan kawasan dengan infrastruktur PUPR. Keempat,

Pusat Pengembangan Kawasan Strategis, dikenal dengan Pusat 3 (tiga), memiliki tugas dalam penyusunan kebijakan teknis, rencana dan program, pengembangan area inkubasi di kawasan strategis pada wilayah pengembangan strategis yang menterpadukan antara pengembangan kawasan dan infrastruktur PUPR, serta fasilitasi pengadaan tanah. Terakhir dan kelima, Pusat Pengembangan Kawasan Perkotaan, dikenal dengan sebutan Pusat 4 (empat), memiliki tugas dalam penyusunan kebijakan teknis, rencana dan program, dan pengembangan area inkubasi di kawasan perkotaan yang menterpadukan antara pengembangan berbagai kawasan dan infrastruktur PUPR di kawasan perkotaan, serta keterkaitan antara kawasan perkotaan dengan kawasan perdesaan.

Setelah mampu memahami apa dan bagaimana struktur kelembagaan BPIW, selanjutnya adalah memahami bagaimana alur atau pola kerja keterpaduan perencanaan, sinkronisasi program & pembiayaan pembangunan, dan evaluasi pengembangan kawasan dengan pembangunan infrastruktur PUPR di lingkungan BPIW. Pada **Gambar 2.2** dijabarkan secara baku alur atau pola kerja tersebut.



**Gambar 2.2** Pola Kerja Keterpaduan Perencanaan, Sinkronisasi Program & Pembiayaan, dan Evaluasi Pengembangan Kawasan dengan Pembangunan Infrastruktur PUPR

Penjelasan alur atau pola kerja gambar di atas, diawali dengan penetapan wilayah/kawasan pertumbuhan prioritas oleh Pusat 1. Hasil penetapan wilayah/kawasan pertumbuhan prioritas tersebut ditindak lanjuti dengan

penyusunan *Master Plan* (MP) Pembangunan Infrastruktur di WPS dan kawasan pertumbuhan prioritas tersebut dan dilanjutkan dengan penyusunan *Development Plan* (DP) Pembangunan Infrastruktur PUPR di Wilayah Pengembangan Strategis dan Kawasan Pertumbuhan dilaksanakan oleh Pusat 3 dan Pusat 4 dimana Pusat 4 menyiapkan *Master Plan* dan *Development Plan* untuk kawasan pekotaan, perdesaan dan metropolitan sedangkan Pusat 3 menyiapkan *Master Plan* dan *Development Plan* untuk kawasan strategis dan antar kawasan strategis. *Master Plan* Pembangunan Infrastruktur merupakan produk perencanaan dengan jangka waktu selama 10 tahunan (2015-2025) untuk 35 WPS dan 97 kawasan pertumbuhan. *Development Plan* Pembangunan Infrastruktur PUPR merupakan dokumen perencanaan hasil penjabaran dari *Master Plan* Pembangunan Infrastruktur dengan jangka waktu 5 tahun (2015-2019) untuk 35 WPS dan 97 Kawasan Pertumbuhan. Arahan perencanaan dalam *Master Plan* dan *Development Plan* tersebut dipadukan kedalam dokumen perencanaan infrastruktur pengembangan pulau (RIPP) yang kemudian hasilnya digunakan sebagai masukan atau input dalam proses penyusunan perencanaan keterpaduan pengembangan kawasan, antar kawasan, antar WPS dengan Infrastruktur PUPR yang dilakukan oleh Pusat 1. Rencana tersebut kemudian dijabarkan berdasarkan lokus penanganannya yaitu pulau dan kepulauan. RIPP ini terdiri dari 6 (enam) Pulau dan Kepulauan yakni (1) RIPP Sumatera, (2) RIPP Jawa dan Bali, (3) RIPP Kalimantan, (4) RIPP Sulawesi, (5) RIPP Kepulauan Maluku dan Papua, dan (7) RIPP Nusa Tenggara.

Selain RIPP, Pusat 1 juga menghasilkan Rencana Strategis (Renstra) Kementerian PUPR, Rencana Aksi (Tematik), Penyaringan Prioritas Program, dan Kerjasama Regional serta Global (lihat Gambar 2.2). Khusus penyaringan prioritas program, Pusat 1 menentukan peringkat berbagai program pembangunan infrastruktur PUPR yang akan masuk dalam produk perencanaan jangka panjang dan menengah, yang kemudian hasilnya akan disinkronkan oleh Pusat 2 untuk kemudian disaring menjadi prioritas program dan pembiayaan jangka pendek (3 (tiga) tahunan) dan tahunan. Dari hasil penyaringan tersebut, kemudian dikoordinasikan dan disinergikan dengan Biro Perencanaan Anggaran dan KLN Sekretariat Jenderal untuk pengalokasian anggaran. Sementara itu Bidang Pemantauan dan Evaluasi Program melakukan pemantauan program infrastruktur bidang PUPR serta melakukan evaluasi keterpaduan rencana, kesinkronan program, dan keterpaduan pelaksanaan pembangunan bidang PUPR berdasarkan: (i) rencana pengembangan; (ii) pemrograman pembangunan; dan (iii) pelaksanaan pembangunan fisik.

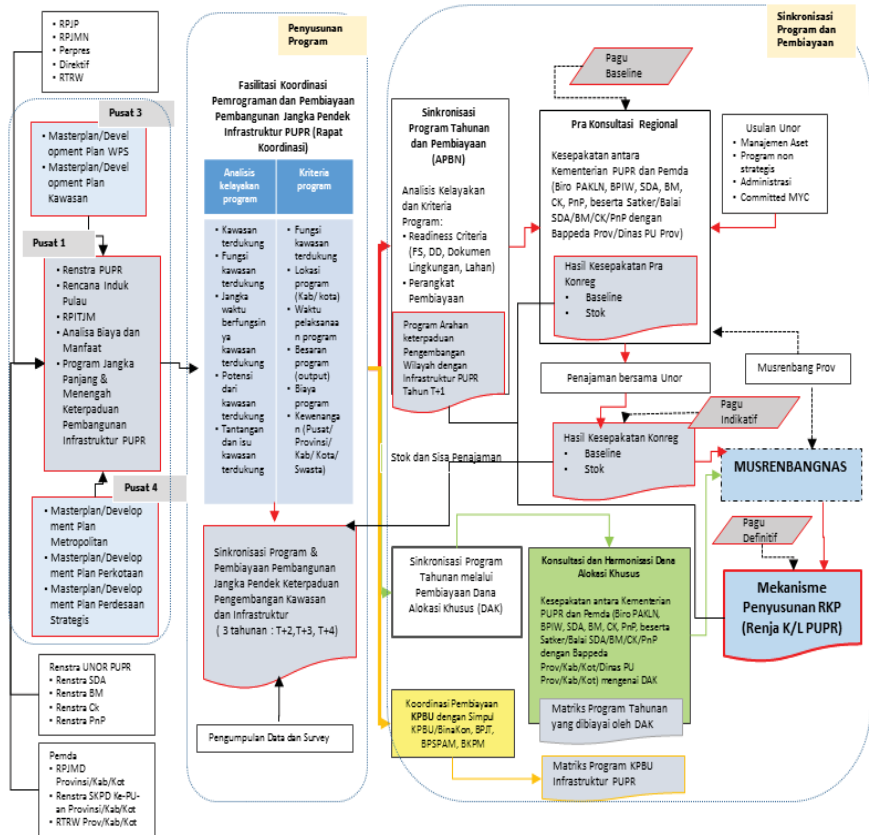
## 2.4 Pola Kerja Sinkronisasi Program dan Pembiayaan Pembangunan Keterpaduan Pengembangan Kawasan dengan Infrastruktur PUPR

Dalam struktur kelembagaan BPIW, Pusat yang secara khusus melakukan sinkronisasi program dan pembiayaan pembangunan keterpaduan pengembangan kawasan dengan infrastruktur PUPR adalah Pusat Pemrograman dan Evaluasi Keterpaduan Infrastruktur PUPR atau Pusat 2. Adapun tugas Pusat ini adalah untuk melaksanakan sinkronisasi program & pembiayaan pembangunan, pemantauan, evaluasi, dan pelaporan keterpaduan pengembangan kawasan dengan infrastruktur bidang PUPR. Fungsi yang dimiliki Pusat ini meliputi:

1. Koordinasi dan penyusunan sinkronisasi program pembangunan jangka pendek keterpaduan pengembangan kawasan dengan infrastruktur bidang PUPR;
2. Koordinasi dan penyusunan sinkronisasi serta penyusunan program tahunan pembangunan infrastruktur bidang PUPR;
3. Pemantauan, evaluasi, dan pelaporan kinerja pelaksanaan kebijakan dan program keterpaduan pengembangan kawasan dengan infrastruktur bidang PUPR; dan
4. Pelaksanaan penyusunan program dan anggaran serta urusan tata usaha dan rumah tangga Pusat Pemrograman dan Evaluasi Keterpaduan Infrastruktur PUPR.

Beranjak dari tugas dan fungsi tersebut, alur atau pola kerja sinkronisasi program dan pembiayaan keterpaduan pengembangan kawasan dengan infrastruktur PUPR diawali hasil perencanaan yang dilakukan oleh Pusat 1, dalam hal ini RIPP. Substansi inti dari produk perencanaan tersebut adalah program pembangunan infrastruktur PUPR jangka panjang dan dan jangka menengah. Kompilasi program tersebut kemudian dianalisis manfaat serta biayanya, dan diseleksi atau diurutkan berdasarkan prioritas untuk selanjutnya dilegalkan ke dalam bentuk Rencana Strategis (Renstra) Kementerian PUPR Tahun 2015-2019 Seluruh proses penyusunan produk perencanaan tersebut telah disesuaikan dan memperhitungkan berbagai produk perencanaan yang berlaku, diantaranya seperti RPJPN/D, RPJMN/D, Perpres, Direktif Presiden, Renstra SKPD, dan RTRW. Hasil dari program prioritas tersebut kemudian ditindak lanjuti oleh Pusat 2 (dua) atau Pusat Pemrograman dan Evaluasi Keterpaduan Infrastruktur PUPR untuk diproses menjadi sinkronisasi program & pembiayaan pembangunan infrastruktur PUPR jangka pendek dan tahunan keterpaduan pengembangan kawasan dengan infrastruktur PUPR.

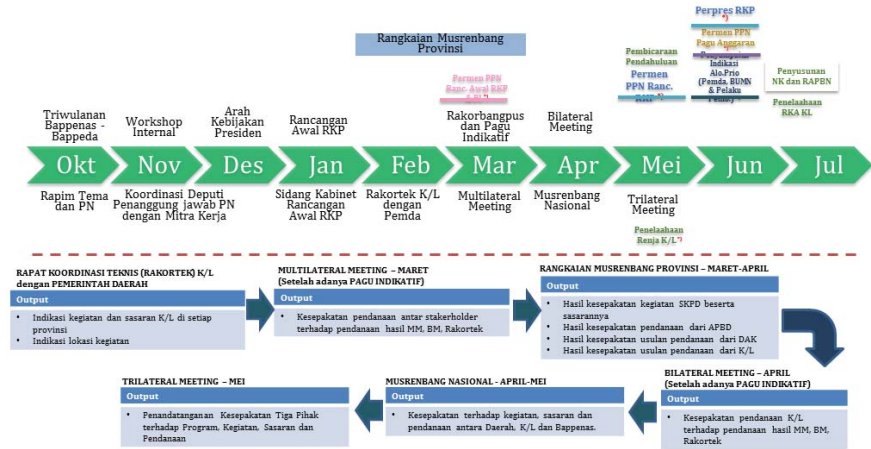




**Gambar 2.3** Pola Kerja Sinkronisasi Program dan Pembiayaan Pembangunan Keterpaduan Pengembangan Kawasan dengan Infrastruktur PUPR

Dalam proses pemrograman, berbagai program prioritas tersebut kemudian dianalisis kelayakannya serta dilakukan kriteria pemrograman dilanjutkan dengan fasilitasi dan koordinasi konsultasi daerah (prov, kab/kota) untuk menghasilkan program & pembiayaan pembangunan jangka pendek keterpaduan pengembangan kawasan dengan infrastruktur PUPR. Program Jangka Pendek tersebut dengan 3 (tiga) sumber pembiayaan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN), Dana Alokasi Khusus (DAK), dan Kerjasama antara Pemerintah dan Badan Usaha (KPBU). Selanjutnya akan dilakukan sinkronisasi program dan pembiayaan pembangunan menjadi program arahan keterpaduan pengembangan wilayah dengan infrastruktur PUPR tahunan. Melalui kegiatan Pra Konsultasi Regional dan Konsultasi Regional (Konreg) yang melibatkan unor di lingkungan Kementerian PUPR, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Provinsi, serta Dinas Provinsi yang membidangi pekerjaan umum dan perumahan

rakyat, program arahan tersebut disepakati dan akan menjadi bahan pembahasan dalam Musyawarah Perencanaan Pembangunan Nasional (Musrenbangnas). Seluruh proses pemrograman tersebut diatas, menyesuaikan dengan jadwal perencanaan dan pemrograman pembangunan nasional sebagaimana tergambar berikut dibawah ini.



**Gambar 2.4** Jadwal Rangkaian Kegiatan Perencanaan maupun Pemrograman Pembangunan Nasional

Lain halnya dengan sumber pembiayaan APBN diatas, untuk harmonisasi Dana Alokasi Khusus (DAK), program dan pembiayaan pembangunan infrastruktur PUPR akan disinkronkan melalui kegiatan Konsultasi DAK dengan hasil akhir berupa Matriks Program Tahunan yang dibiayai DAK. Adapun jenis program pembangunan infrastruktur PUPR yang didukung melalui sumber pembiayaan ini adalah program-program pembangunan infrastruktur PUPR kewenangan daerah (provinsi, kabupaten, dan kota) yang mendukung agenda prioritas pembangunan nasional.

Untuk KPBU, secara tahunan, program dan pembiayaan akan disinkronkan melalui rapat koordinasi dengan Direktorat Jenderal Bina Konstruksi, Badan Pengusahaan Jalan Tol (BPJT), Badan Pendukung Sistem Penyediaan Air Minum (BPSPAM), dan Badan Koordinasi Penanaman Modal (BKPM). Jenis program pembangunan infrastruktur PUPR yang didukung melalui sumber pembiayaan ini adalah program-program pembangunan yang memiliki kelayakan finansial yang tinggi.

## 2.5 Pola Kerja Sinkronisasi Program dan Pembiayaan Pembangunan Jangka Pendek 2018 – 2020 Keterpaduan Pengembangan Kawasan dengan Infrastruktur PUPR

Secara kelembagaan, unit organisasi yang secara aktif melakukan sinkronisasi program dan pembiayaan pembangunan infrastruktur PUPR jangka pendek adalah bidang penyusunan program. Bidang Penyusunan Program adalah satu dari 4 (empat) Unit Kerja Eselon III di lingkungan Pusat Pemrograman dan Evaluasi Keterpaduan Infrastruktur PUPR yang mempunyai tugas: melaksanakan penyiapan dan penyusunan program sinkronisasi pembangunan jangka pendek keterpaduan pengembangan kawasan dengan infrastruktur PUPR. Adapun fungsi dari bidang Penyusunan Program adalah sebagai berikut:

1. Penyusunan analisis kelayakan dan kriteria program keterpaduan pengembangan kawasan dengan infrastruktur bidang PUPR;
2. Penyusunan program jangka pendek keterpaduan pengembangan kawasan dengan infrastruktur bidang PUPR; dan
3. Pelaksanaan fasilitasi, koordinasi, pemrograman, dan pembiayaan pembangunan jangka pendek infrastruktur bidang PUPR.

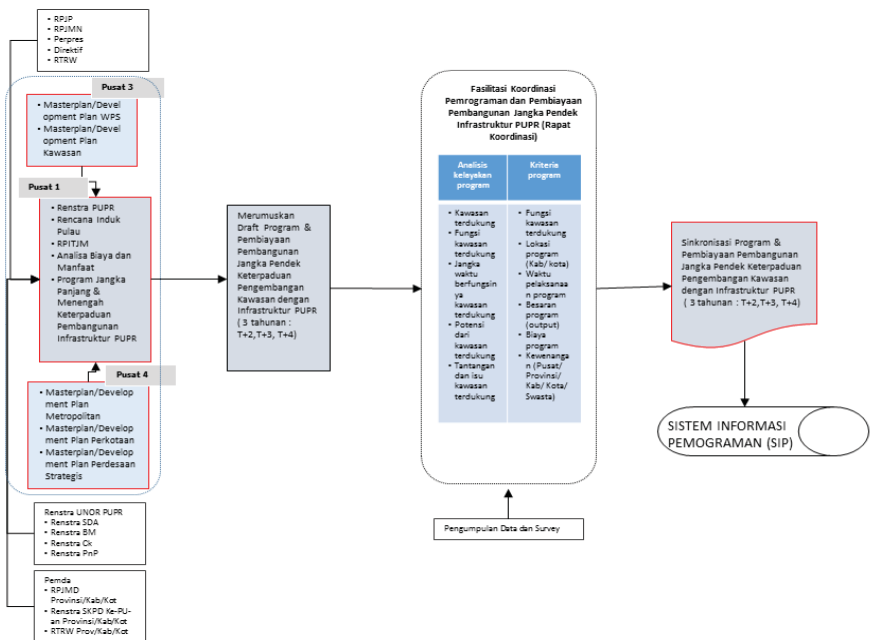
Proses sinkronisasi program dan pembiayaan pembangunan infrastruktur PUPR Jangka Pendek Keterpaduan Pengembangan Kawasan dengan Infrastruktur PUPR, berdasarkan dokumen perencanaan sebagai berikut adalah (i) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang RPJPN 2005-2025; (ii) Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2015 tentang RPJMN 2015-2019; (iii) Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016; (iv) Direktif Presiden; (v) Peraturan Menteri PUPR Nomor 13.1 Tahun 2015 tentang Rencana Strategis Kementerian PUPR; (vi) RIPP; (vii) Program Jangka Panjang Infrastruktur PUPR; dan (viii) Program Jangka Menengah Infrastruktur PUPR. Berbagai data dan informasi tersebut diinventarisasi dan diolah sehingga menjadi rancangan awal Program Jangka Pendek Tahun n+2, n+3, dan n+4.

Rancangan awal program pembangunan infrastruktur PUPR jangka pendek tahun n+2, n+3, dan n+4 kemudian dikoordinasikan dan dikonsultasikan kepada para stakeholders (Unor Teknis, Pemerintah Daerah, dan pihak terkait lainnya) melalui Rapat Konsultasi Daerah Program Pembangunan Infrastruktur PUPR Jangka Pendek yang diselenggarakan di seluruh provinsi. Dalam rapat konsultasi, proses sinkronisasi program pembangunan infrastruktur PUPR jangka pendek dilakukan dengan mempertimbangkan kriteria kesiapan (*readiness criteria*), dalam hal ini (i) kesesuaian RTRW; (ii) *Feasibility Study*; (iii) Dokumen Lingkungan; (iv) *Detailed Engineering Design*; dan (vi) Kesiapan lahan. Selain melaksanakan rapat

konsultasi, serta verifikasi program dilakukan kunjungan lapangan, khususnya pada kawasan-kawasan yang menjadi prioritas nasional.

Setelah melakukan berbagai rangkaian rapat konsultasi serta kunjungan lapangan tersebut, proses selanjutnya adalah melakukan finalisasi analisis kelayakan dan kriteria pemograman. Dalam melakukan prioritas program pembangunan infrastruktur PUPR dilakukan dengan mempertimbangkan aspek *quick yield*, *rounding up*, dan *highest leverage*. Hal ini dilakukan dengan alasan terbatasnya pagu dalam kantong anggaran (*resources envelope*) untuk pembangunan infrastruktur PUPR baru (*new infrastructure development*). Hasil akhirnya adalah dokumen Sinkronisasi Program & Pembiayaan Pembangunan infrastruktur PUPR jangka pendek tahun  $n+2$ ,  $n+3$ , dan  $n+4$

Dokumen tersebut selanjutnya di-input kedalam Sistem Informasi Pemrograman (SIP) menjadi output bidang Penyusunan Progam yaitu Sinkronisasi Program & Pembiayaan Pembangunan Jangka Pendek Keterpaduan Pengembangan Kawasan dengan Infrastruktur PUPR Tahun  $n$ ,  $n+2$ ,  $n+3$ ,  $n+4$ . Alur dan pola kerja sinkronisasi program dan pembiayaan pembangunan jangka pendek pengembangan kawasan dan infrastruktur PUPR dapat dilihat pada **Gambar 2.5**.



**Gambar 2.5** Pola Kerja Sinkronisasi Program dan Pembiayaan Pembangunan Jangka Pendek Keterpaduan Pengembangan Kawasan dengan Infrastruktur PUPR

# BAB



**SINKRONISASI PROGRAM DAN PEMBIAYAAN  
PEMBANGUNAN JANGKA PENDEK 2018 - 2020  
KETERPADUAN PENGEMBANGAN  
KAWASAN DENGAN INFRASTRUKTUR PUPR**



## BAB III

# SINKRONISASI PROGRAM DAN PEMBIAYAAN PEMBANGUNAN JANGKA PENDEK 2018 – 2020 KETERPADUAN PENGEMBANGAN KAWASAN DENGAN INFRASTRUKTUR PUPR

Dalam kegiatan Penyusunan dan Sinkronisasi Program Pembangunan Jangka Pendek Keterpaduan Pengembangan Kawasan dengan Infrastruktur PUPR di Wilayah Pengembangan Strategis pada dasarnya tidak dapat dipisahkan dari konsep pembangunan wilayah. Keterpaduan infrastruktur PUPR adalah keterpaduan pembangunan infrastruktur PUPR yang didasari oleh pengembangan wilayah. Dalam konteks ini keterpaduan adalah berperannya infrastruktur wilayah yang dibangun oleh Kementerian PUPR untuk mendukung pertumbuhan dan pengembangan wilayah. Dengan demikian, pembangunan infrastruktur dilakukan dengan memiliki konteks yang berkontribusi positif pada pembangunan secara umum yaitu dalam pemerataan pembangunan di wilayah barat dan timur Indonesia guna meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Terkait dengan hal ini, maka pendekatan yang digunakan adalah pendekatan pembangunan wilayah. Pendekatan pengembangan wilayah terutama digunakan untuk dapat merumuskan kriteria dan indikator dalam merumuskan keterpaduan pembangunan infrastruktur PUPR, dimana pembangunan secara *top down* dikombinasikan dengan *bottom up*.

Pada bagian ini akan dijabarkan profil WPS di Pulau Jawa yang mencakup kawasan-kawasan prioritas di dalamnya. Selanjutnya dilakukan tahapan analisis kelayakan kawasan-kawasan prioritas untuk menentukan indikasi program jangka pendek yang mampu mendorong pengembangan kawasan tersebut agar dapat berfungsi sebagaimana yang direncanakan. Tahapan berikutnya adalah menentukan prioritas program jangka pendek berdasarkan kriteria pemrograman yang menjabarkan secara detail program jangka pendek yang disusun mencakup program, kesesuaian lokasi, waktu, *output* (biaya dan volume), kewenangan, serta *readiness criteria* yang mencakup kelengkapan dokumen teknis, dokumen lingkungan, dan kesiapan lahan.

Program yang disusun ditampilkan dalam peta program jangka pendek sehingga dapat dilihat peta program pembangunan infrastruktur PUPR yang mendukung kawasan dalam WPS, antar kawasan dalam WPS, dan kawasan antar WPS. Pada bagian akhir bab ini dijelaskan kapasitas pembiayaan APBN untuk pembangunan infrastruktur PUPR jangka pendek berdasarkan kerangka pengeluaran jangka menengah tiga tahun ke depan.

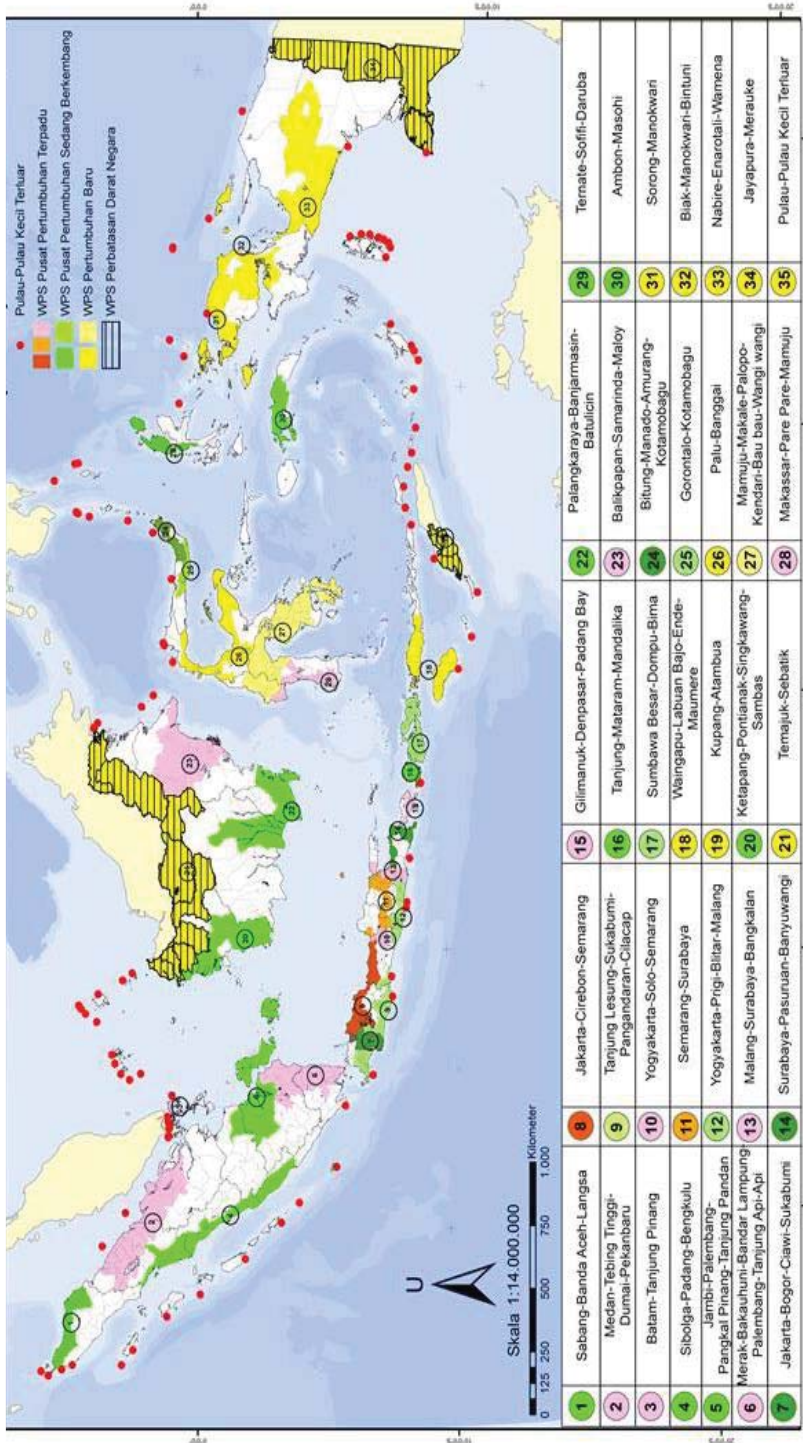
### **3.1 Profil WPS dan Kawasan dalam WPS**

Wilayah Pengembangan Strategis (WPS) merupakan wilayah yang diharapkan mampu tumbuh dan dapat menggerakkan perekonomian, sehingga pada akhirnya berdampak pada daerah-daerah di sekitarnya. Pada subbab ini dijabarkan profil WPS dan kawasan dalam WPS di Pulau Jawa

#### **3.1.1 Profil Wilayah Pengembangan Strategis di Pulau Jawa**

Dari 35 WPS (Wilayah Pengembangan Strategis) di Indonesia, 8 di antaranya berada di Pulau Jawa, yaitu WPS 7, WPS 8, WPS 9, WPS 10, WPS 11, WPS 12, WPS 13, dan WPS 14. Profil dan deliniasi dari tiap WPS di Pulau Jawa tersebut dapat dilihat pada subbab selanjutnya.





Gambar 3.1. Peta Sebaran 35 Wilayah Pengembangan Strategis (WPS)

**A. WPS 6 Pusat Pertumbuhan Terpadu Merak – Bakauheni – Bandar Lampung – Palembang – Tanjung Api-Api**

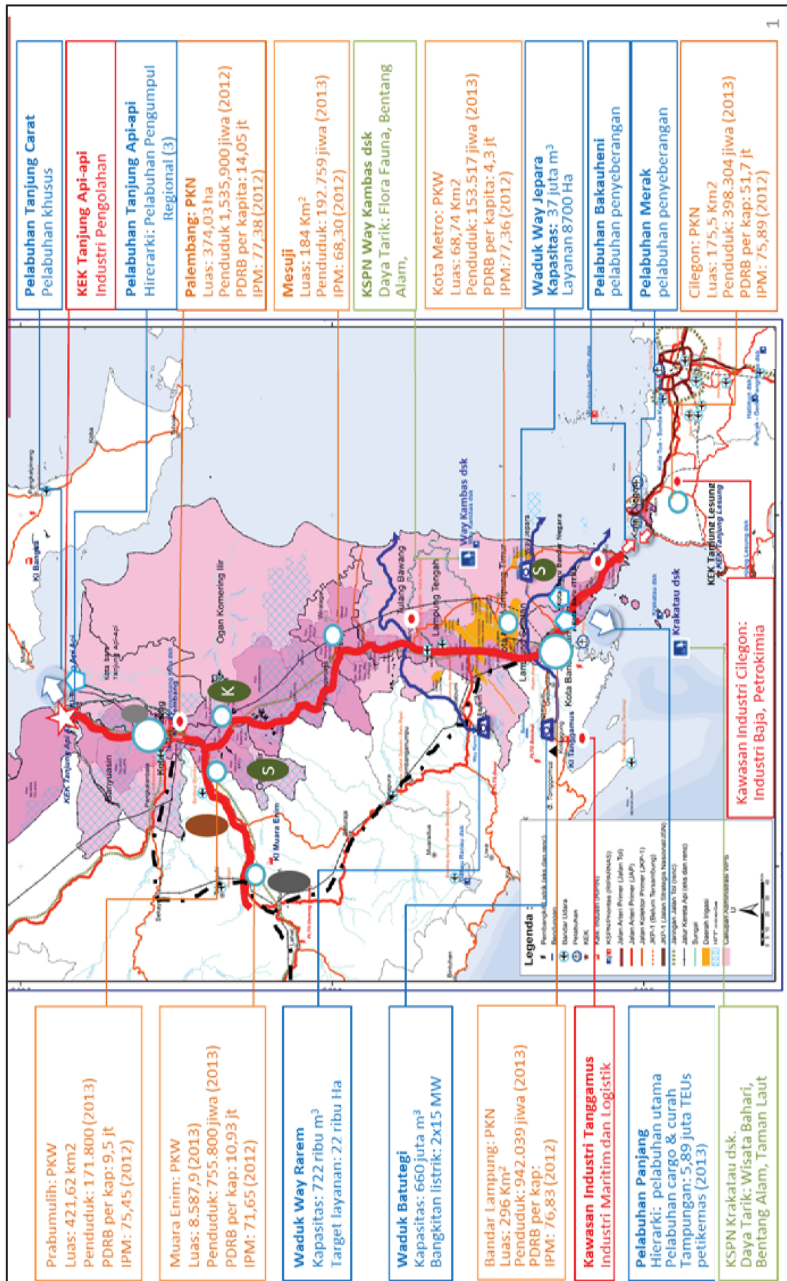
WPS 6 memiliki wilayah administrasi yang meliputi tiga provinsi, yaitu Sumatera Selatan, Lampung, dan Banten yang sekaligus meliputi dua pulau, yaitu Pulau Sumatera dan Pulau Jawa. Pada wilayah Pulau Jawa, pengembangan WPS ini diprioritaskan untuk pembangunan infrastruktur mendukung Kawasan Strategis Industri Cilegon, Pusat Kegiatan Nasional (PKN) Kota Cilegon, dan Pelabuhan ASDP Merak. **Gambar 3.2** adalah peta profil WPS 6 Merak – Bakauheni – Bandar Lampung – Palembang – Tanjung Api-Api.

**B. WPS 7 Pusat Pertumbuhan Terpadu Jakarta – Bogor – Ciawi – Sukabumi**

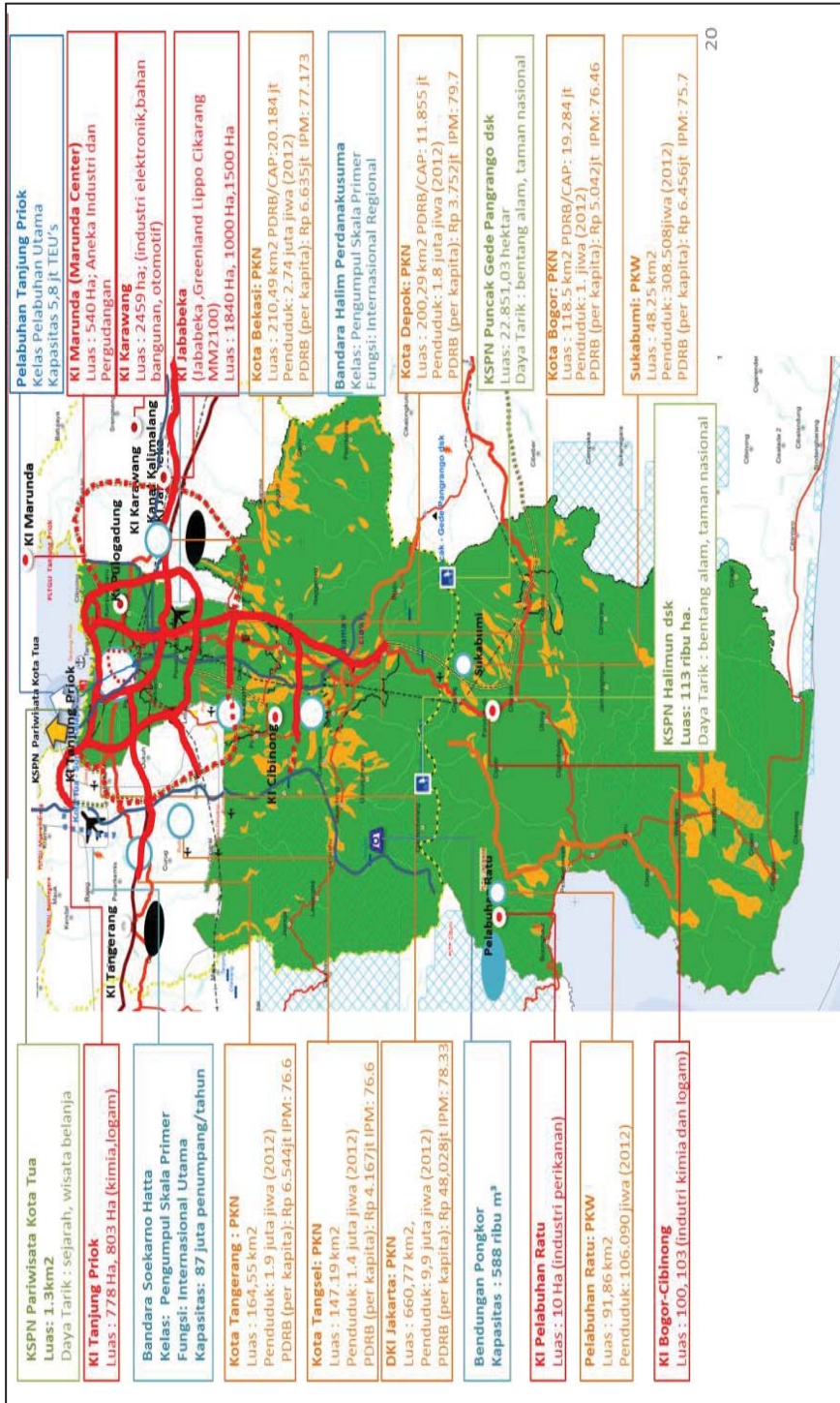
WPS 7 memiliki wilayah administrasi yang meliputi dua provinsi, yaitu Jawa Barat dan DKI Jakarta yang memprioritaskan pembangunan pusat pertumbuhan nasional DKI Jakarta, serta pengembangan Kawasan Metropolitan dan Ekonomi Terpadu Bogor – Depok – Tangerang – Sukabumi. Beberapa kawasan yang pembangunannya menjadi prioritas nasional adalah KSPN Pulau Seribu, KSPN Pariwisata Kota Tua, Kawasan NCICD, dan Kota Baru Maja. **Gambar 3.3** adalah peta profil WPS 7 Jakarta – Bogor – Ciawi – Sukabumi.

**C. WPS 8 Pusat Pertumbuhan Terpadu Jakarta – Cirebon – Semarang**

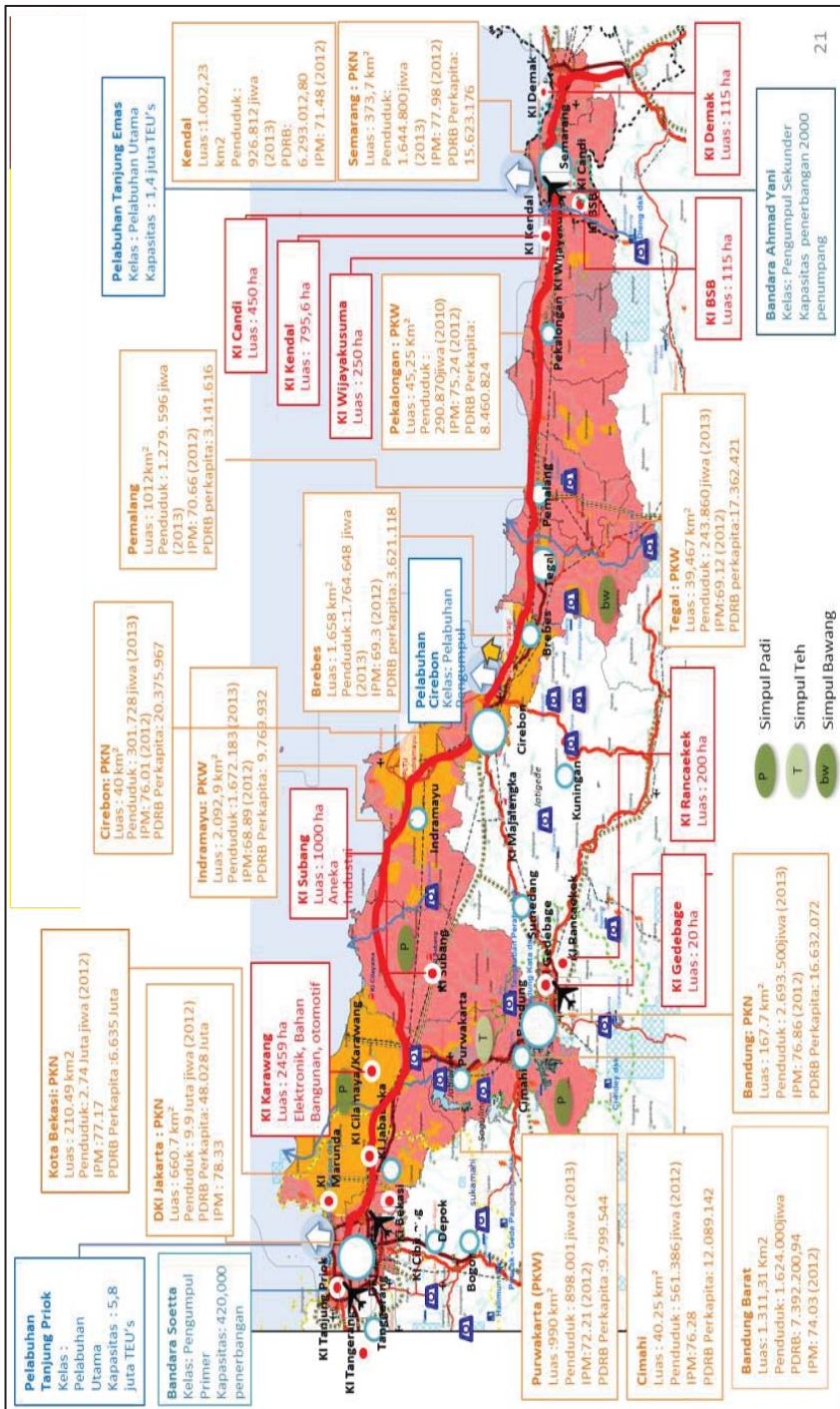
WPS 8 mencakup 3 provinsi, yaitu Jawa Barat, DKI Jakarta, dan Jawa Tengah yang memprioritaskan pembangunan pusat pertumbuhan Bekasi – Karawang, pengembangan Kawasan Megapolitan Cekungan Bandung, pengembangan Kawasan Strategis Maritim dan Perikanan Cirebon – Pekalongan, dan Kawasan Pertumbuhan Ekonomi Terpadu Kedungsepur. Beberapa kawasan yang pembangunannya menjadi prioritas nasional adalah Kawasan Industri Jababeka, KSPN Tangkuban Perahu, Pelabuhan Perikanan Nusantara Kejawanan dan Pekalongan, Kawasan Perkotaan Kedungsepur, dan Kawasan Industri Sayung dan Demak. **Gambar 3.4** adalah peta profil WPS 8 Jakarta – Cirebon – Semarang.



**Gambar 3.2** Profil WPS 6 Merak – Bakauehi – Bandar Lampung – Palembang – Tanjung Api-Api



Gambar 3.3 Profil WPS 7 Jakarta – Bogor – Ciawi – Sukabumi



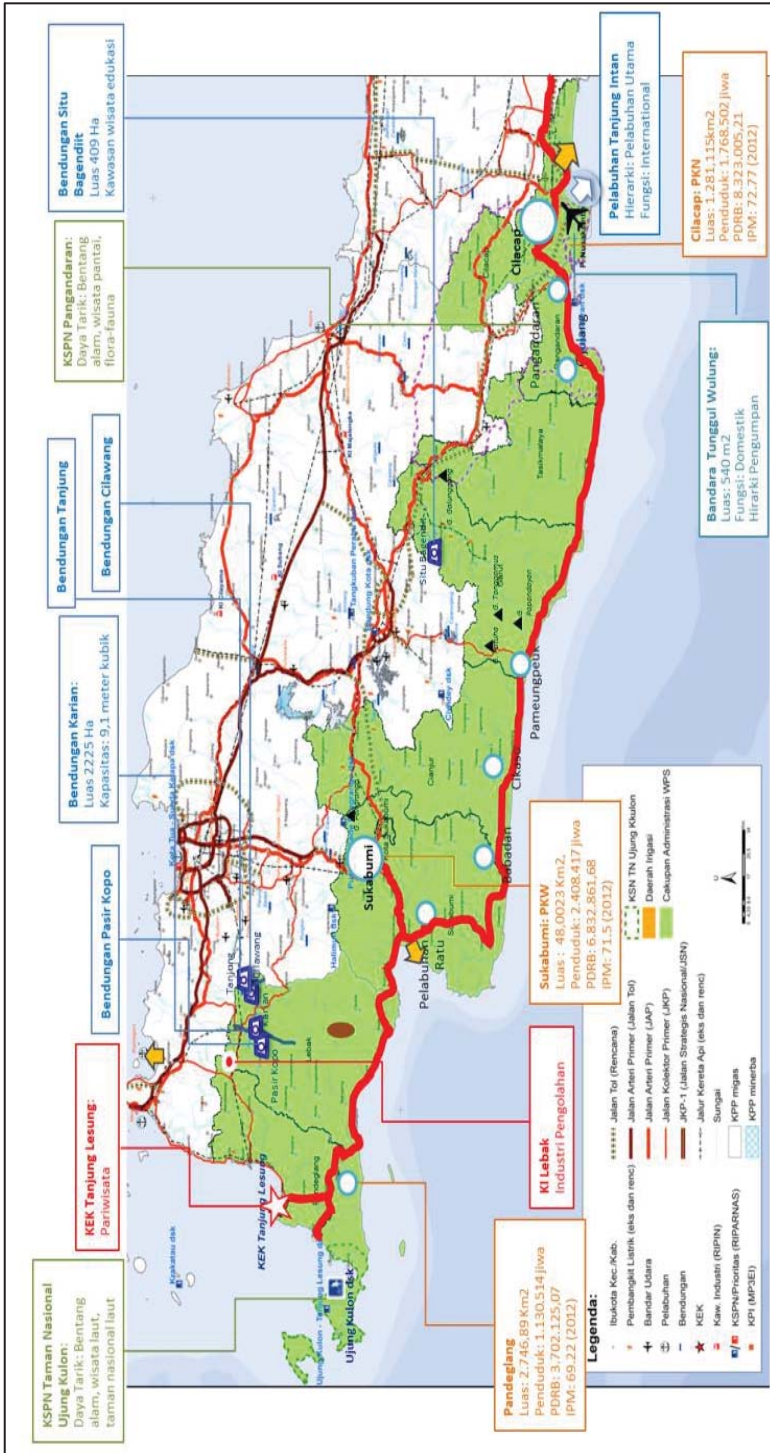
Gambar 3.4 Profil WPS 8 Jakarta-Cirebon-Semarang

**D. WPS 9 Pusat Pertumbuhan Sedang Berkembang Tanjung Lesung – Sukabumi – Pangandaran – Cilacap**

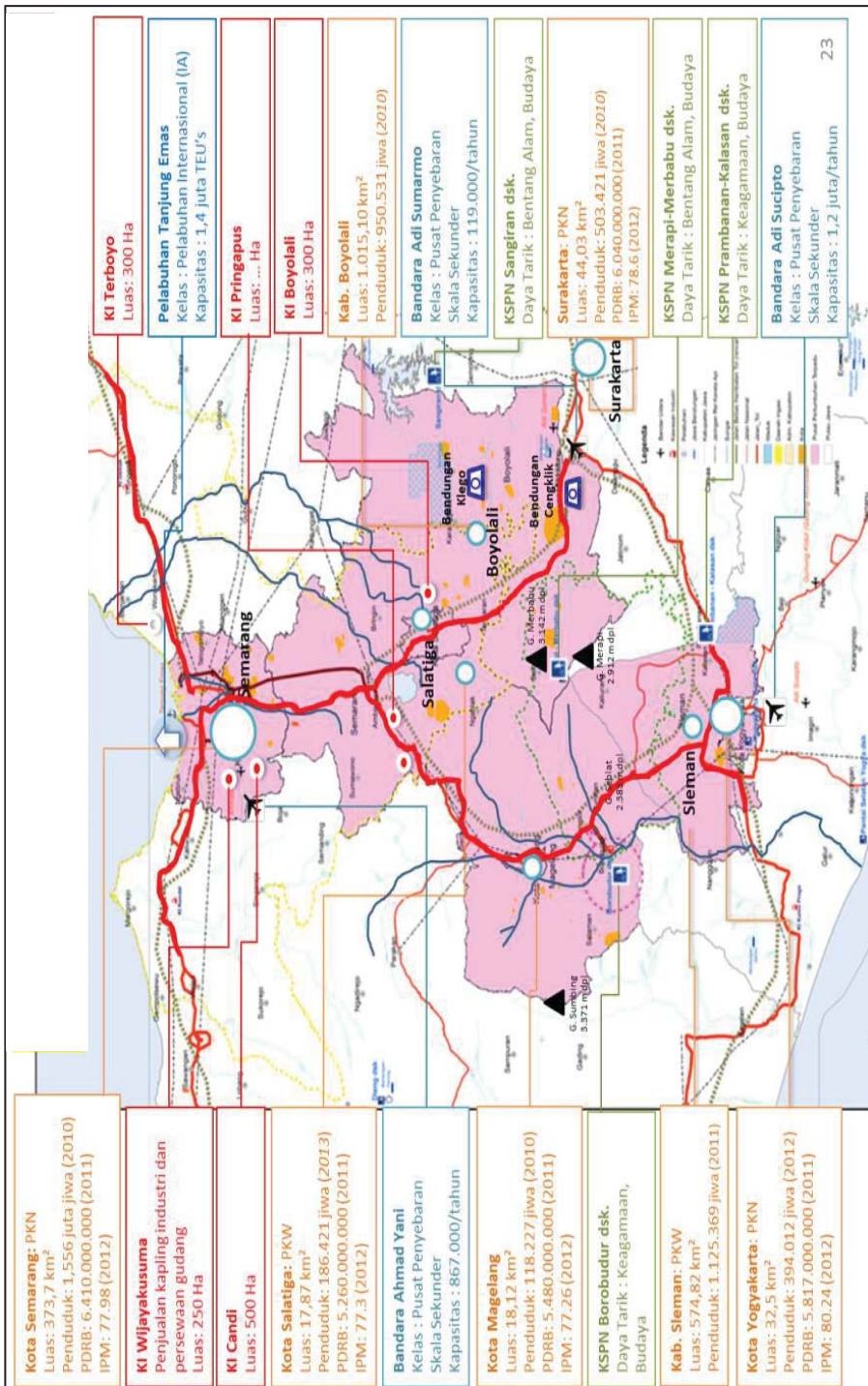
WPS 9 memiliki wilayah administrasi yang meliputi 3 provinsi, yaitu Banten, Jawa Barat, dan Jawa Tengah yang memprioritaskan pembangunan dari pesisir barat pantai selatan Pulau Jawa sampai dengan Kabupaten Cilacap yang ada di Provinsi Jawa Tengah bagian selatan. Beberapa kawasan yang pembangunannya menjadi prioritas nasional adalah KEK Tanjung Lesung, KSPN Ujung Kulon, Kawasan Industri Lebak, Waduk karian, Jalan Tol Serang–Panimbang, KSPN Pangandaran, Pelabuhan Tanjung Intan, dan Kawasan Segara Anakan. **Gambar 3.5** adalah peta profil WPS 9 Tanjung Lesung – Sukabumi – Pangandaran – Cilacap.

**E. WPS 10 Pusat Pertumbuhan Terpadu Yogyakarta – Solo – Semarang**

WPS 10 memiliki wilayah administrasi yang meliputi dua provinsi, yaitu DI Yogyakarta dan Jawa Tengah yang memprioritaskan pengembangan Kawasan Strategis Pariwisata dan Cagar Budaya Borobudur – Magelang, pengembangan Kawasan Pertumbuhan Dan Ekonomi Terpadu Kedungsepur, dan pengembangan Kawasan Pertumbuhan Surakarta. Beberapa kawasan yang pembangunannya menjadi prioritas nasional adalah KSPN Candi Borobudur, KSN Gunung Merapi, Pelabuhan Tanjung Emas, Kawasan Perkotaan Kedungsepur, dan PKN Surakarta. **Gambar 3.6** adalah peta profil WPS 10 Yogyakarta – Solo – Semarang.



Gambar 3.5 Profil WPS 9 Tanjung Lesung – Sukabumi – Pangandaran – Cilacap



Gambar 3.6 Profil WPS 10 Yogyakarta-Solo-Semarang

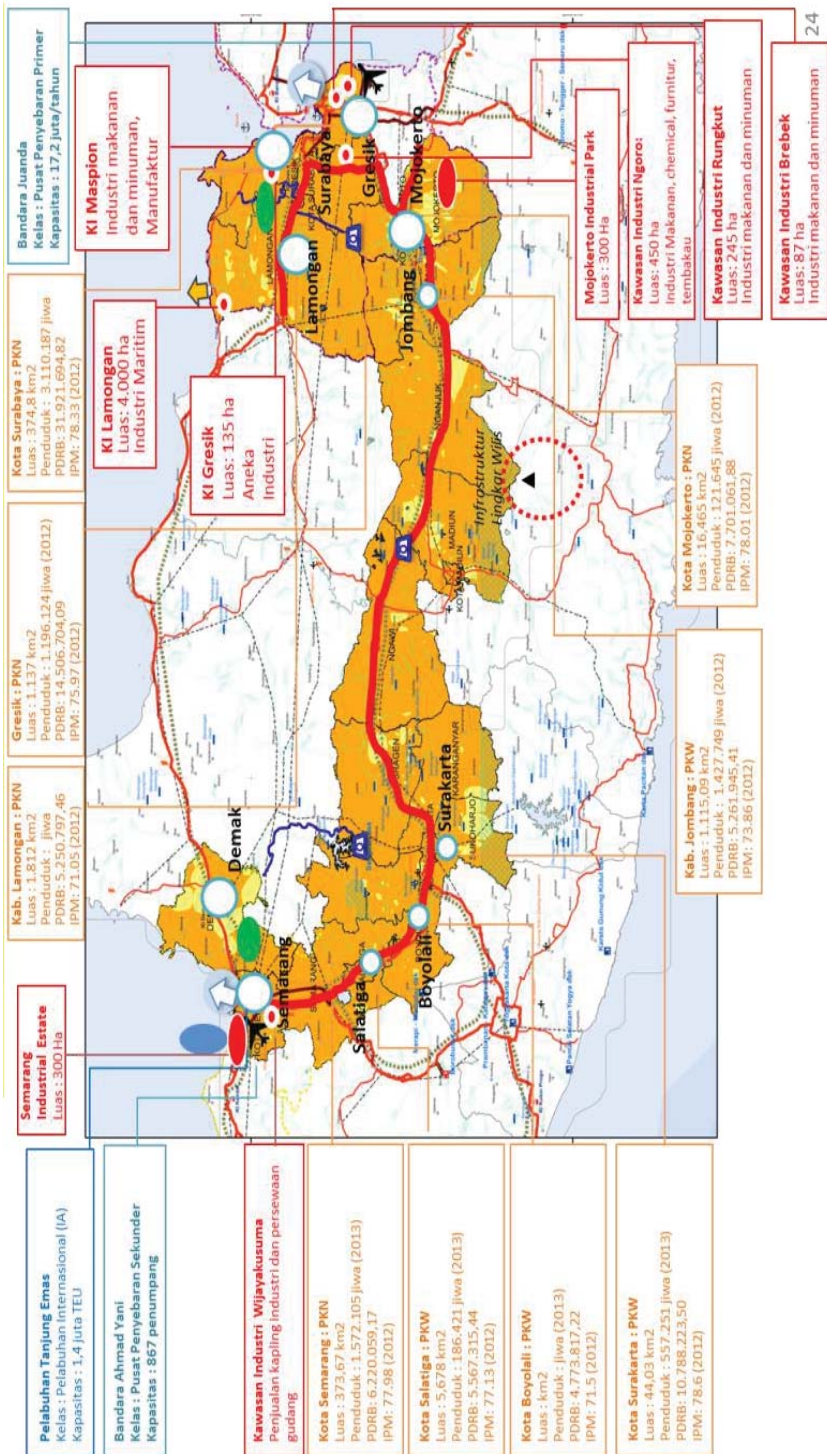


**F. WPS 11 Pusat Pertumbuhan Terpadu Semarang – Surabaya**

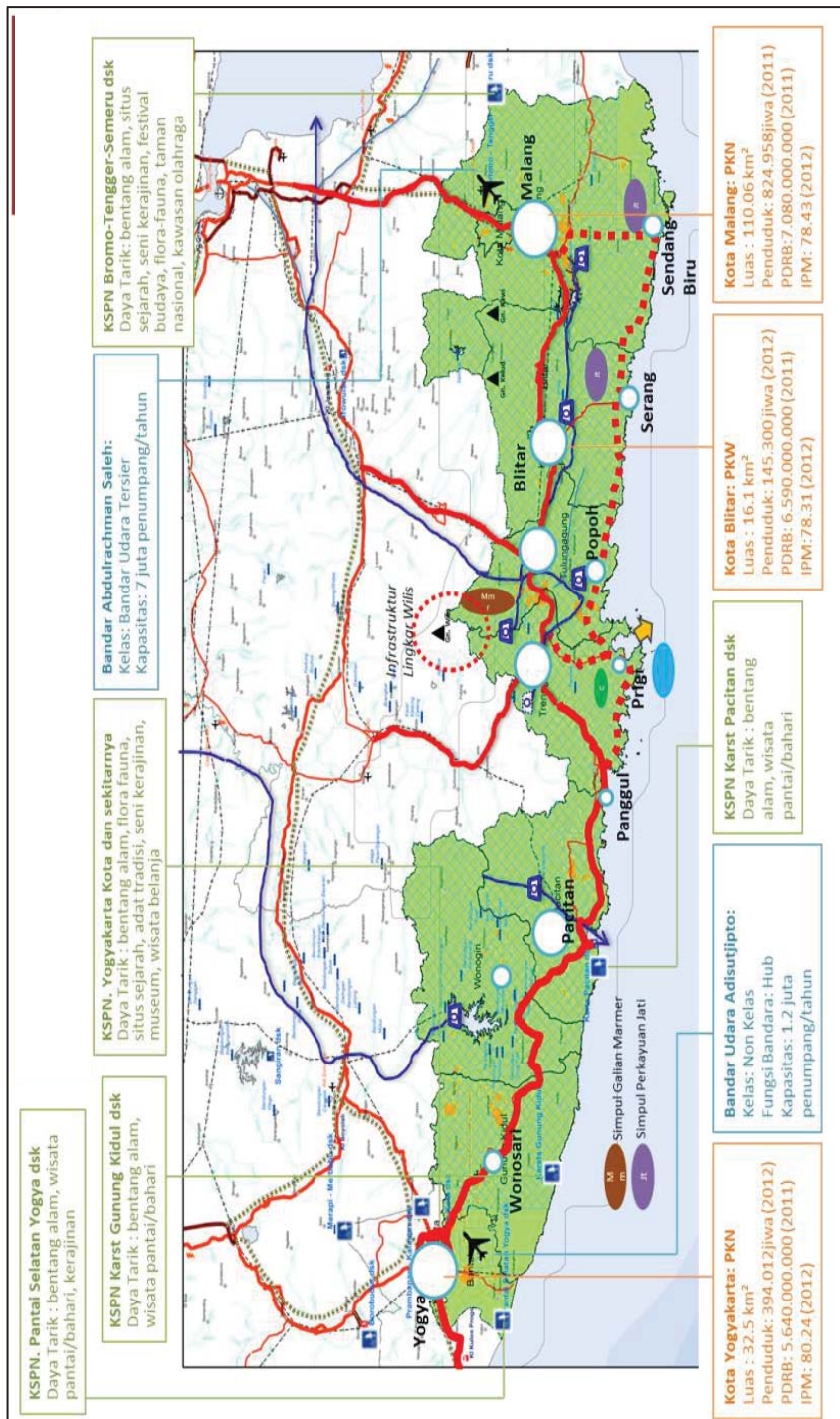
WPS 11 memiliki wilayah administrasi yang meliputi dua provinsi, yaitu Jawa Tengah dan Jawa Timur yang memprioritaskan pengembangan Kawasan Pertumbuhan dan Ekonomi Terpadu Kedungsepur, pengembangan Kawasan Pertumbuhan Surakarta, dan pengembangan Kawasan Megapolitan Gerbangkertosusila, dan Tuban. Beberapa kawasan yang pembangunannya dijadikan prioritas nasional adalah Pelabuhan Tanjung Emas, PKN Surakarta, Kawasan Industri JIPE, dan Pelabuhan Perikanan Nusantara Brondong. **Gambar 3.7** adalah peta profil WPS 11 Semarang – Surabaya.

**G. WPS 12 Pusat Pertumbuhan Sedang Berkembang Yogyakarta – Prigi – Blitar – Malang**

WPS 12 memiliki wilayah administrasi yang meliputi tiga provinsi, yaitu Jawa Tengah, DI Yogyakarta, dan Jawa Timur yang memprioritaskan pengembangan Kawasan Strategis Pariwisata dan Cagar Budaya Prambanan Yogyakarta, pengembangan Kawasan Strategis Perikanan Prigi, dan pengembangan Kawasan Strategis Agropolitan Malang Batu. Beberapa kawasan yang pembangunannya menjadi prioritas nasional adalah KSPN Candi Prambanan, Pelabuhan Perikanan Nusantara Prigi, dan Kawasan Agropolitan Kota Batu. **Gambar 3.8** adalah peta profil WPS 12 Yogyakarta – Prigi – Blitar – Malang.



Gambar 3.7 Profil WPS 11 Semarang–Surabaya



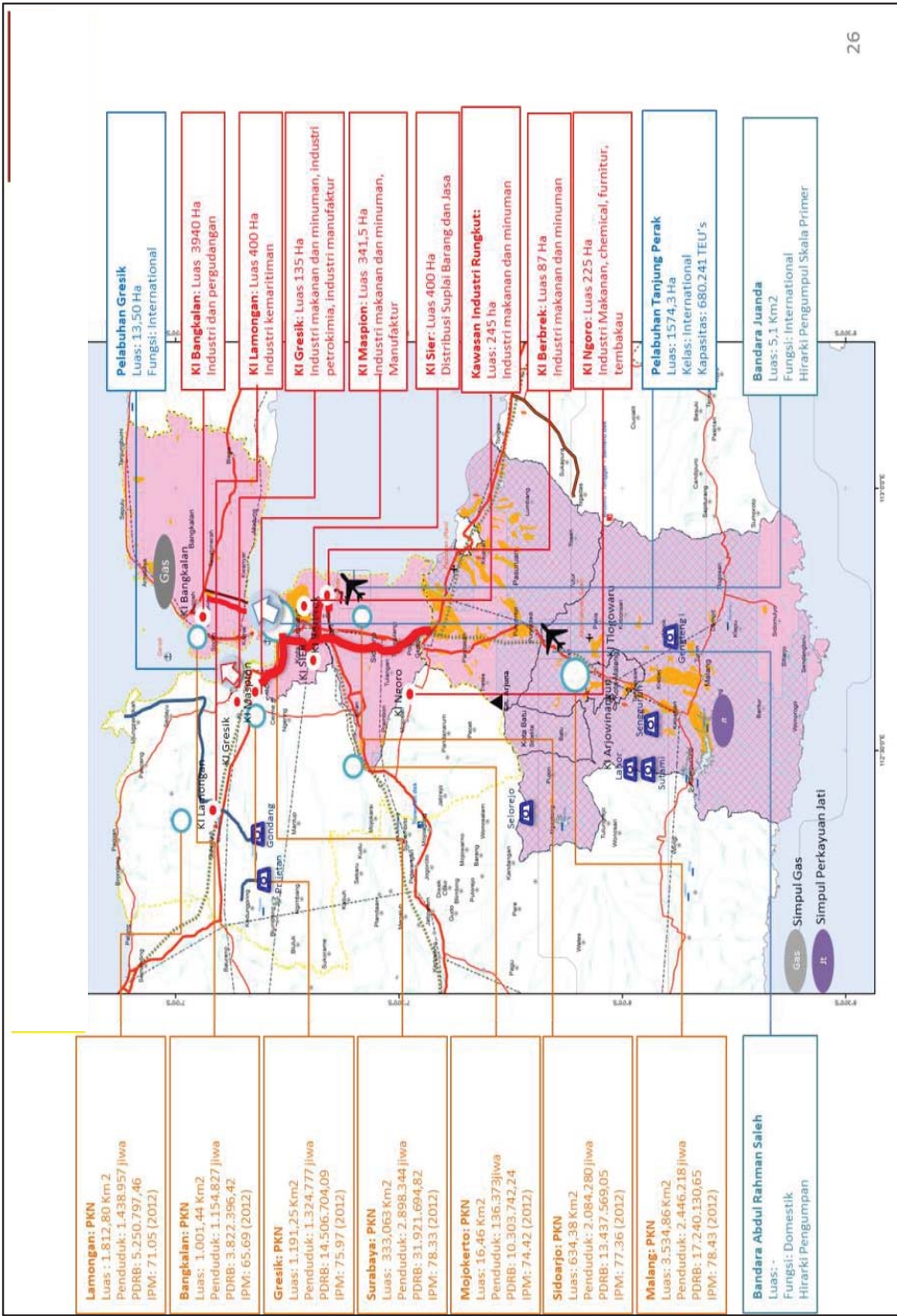
Gambar 3.8 Profil WPS 12 Yogyakarta–Prigi–Blitar–Malang

#### H. WPS 13 Pusat Pertumbuhan Terpadu Malang – Surabaya – Bangkalan

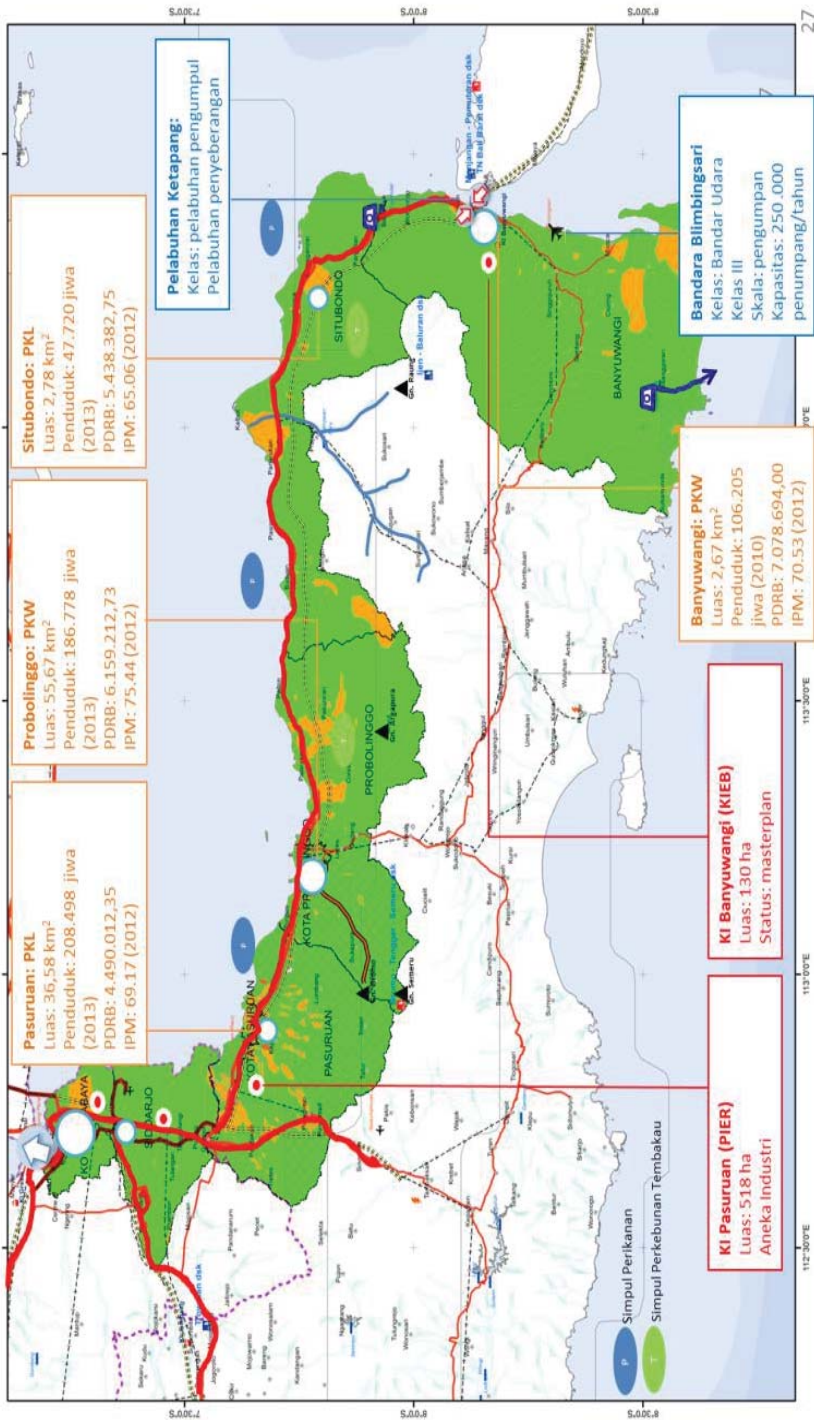
WPS 13 berada pada wilayah administrasi Provinsi Jawa Timur yang memprioritaskan pengembangan Kawasan Pertumbuhan Bangkalan, pengembangan Kawasan Megapolitan Gerbangkertosusila, dan pengembangan Kawasan Strategis Agropolitan Malang Batu. Beberapa kawasan yang pembangunannya menjadi prioritas nasional adalah Kawasan Industri Bangkalan, Kawasan Industri JIPE, dan Kawasan Agrowisata Batu. **Gambar 3.9** adalah peta profil WPS 13 Malang – Surabaya – Bangkalan.

#### I. WPS 14 Pusat Pertumbuhan Sedang Berkembang Surabaya – Pasuruan – Banyuwangi

WPS 14 mempunyai wilayah administrasi yang meliputi Provinsi Jawa Timur yang memprioritaskan pengembangan Kawasan Megapolitan Gerbangkertosusila, pengembangan Kawasan Pertumbuhan Baru Pasuruan, pengembangan Kawasan Strategis Pariwisata Bromo – Tengger – Semeru, dan pengembangan Kawasan Pertumbuhan Baru Baluran – Banyuwangi. Beberapa kawasan yang pembangunannya menjadi prioritas nasional adalah Bandar Udara Kargo Juanda, KSPN Bromo – Tengger – Semeru, PKW Pasuruan, dan KPPN Muncar. **Gambar 3.10** adalah peta profil WPS 14 Surabaya – Pasuruan – Banyuwangi.



Gambar 3.9 Profil WPS 13 Malang-Surabaya-Bangkalan



Gambar 3.10 Profil WPS 14 Surabaya–Pasuruan–Banyuwangi

### 3.1.2 Profil Kawasan dalam Wilayah Pengembangan Strategis

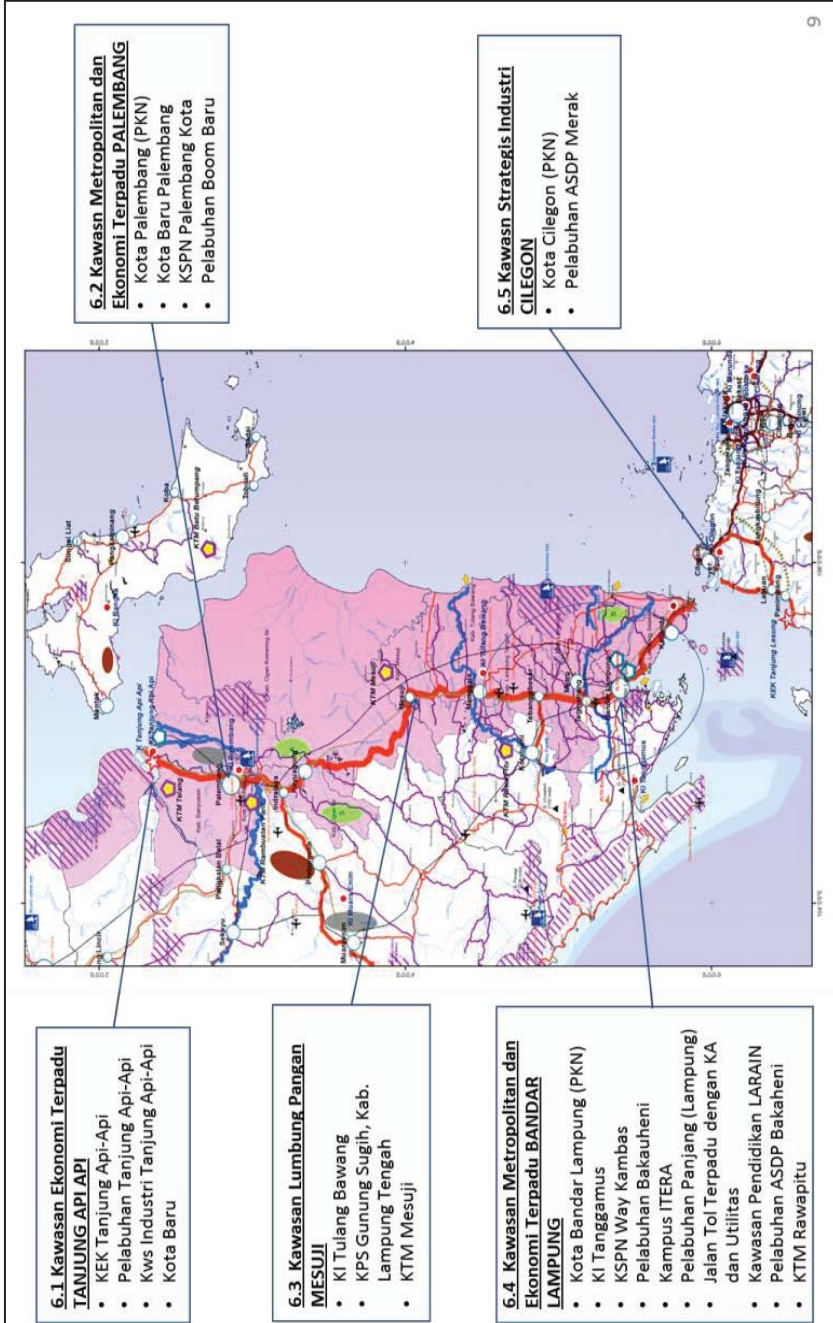
Dalam rangka mewujudkan pengembangan wilayah yang merata, telah ditetapkan 97 kawasan prioritas yang dipandang strategis untuk mendorong pengembangan di 35 WPS yang tersebar di setiap wilayah pulau. Masing-masing kawasan prioritas tersebut mempunyai tema sesuai dengan potensi dan arahan pengembangannya. Di Pulau Jawa terdapat 27 kawasan yang tersebar di enam provinsi dengan rincian sebagai berikut:

- WPS 6 merupakan WPS yang terdiri dari kawasan yang terletak di Pulau Sumatera (Kawasan 6.1, 6.2, 6.3, dan 6.4) dan kawasan yang terletak di Pulau Jawa (Kawasan 6.5) Kawasan Strategis Industri Cilegon.
- Pada WPS 7 terdapat 3 kawasan, yaitu Kawasan Pertumbuhan Pulau Seribu (7.1), Kawasan Megapolitan dan Pusat Pertumbuhan Nasional DKI Jakarta (7.2), serta Kawasan Metropolitan dan Ekonomi Terpadu Bogor – Depok – Tangerang – Sukabumi (7.3).
- Pada WPS 8 terdapat 4 kawasan, yaitu Kawasan Pusat Pertumbuhan Bekasi – Karawang (8.1), Kawasan Megapolitan Cekungan Bandung (8.2), Kawasan Strategis Maritim dan Perikanan Cirebon – Pekalongan (8.3), serta Kawasan Pertumbuhan dan Ekonomi Terpadu Semarang – Kendal – Demak – Ungaran – Purwadadi (Kedungsepur) (8.4).
- Pada WPS 9 terdapat 4 kawasan, yaitu Kawasan Pertumbuhan Serang – Maja (9.1), Kawasan Strategis Pariwisata dan Maritim Tanjung Lesung – Ujung Kulon – Pelabuhan Ratu (9.2), Kawasan Strategis Pertanian Cianjur (9.3), dan Kawasan Strategis Pariwisata dan Maritim Pacangsanak (Pangandaran – Kali Pucang – Sagara Anakan – Nusakambangan) (9.4).
- Pada WPS 10 terdapat 3 kawasan, yaitu Kawasan Pertumbuhan dan Ekonomi Terpadu Semarang – Kendal – Demak – Ungaran – Purwadadi (Kedungsepur) (10.1), Kawasan Pertumbuhan Surakarta (10.2), dan Kawasan Strategis Pariwisata dan Cagar Budaya Borobudur – Magelang (10.3).
- Pada WPS 11 terdapat 3 kawasan, yaitu Kawasan Pertumbuhan dan Ekonomi Terpadu Semarang – Kendal – Demak – Ungaran – Purwadadi (Kedungsepur) (11.1), Kawasan Pertumbuhan Surakarta (11.2), dan Kawasan Megapolitan Gerbangkertosusila dan Tuban (11.3).
- Pada WPS 12 terdapat 3 kawasan, yaitu Kawasan Strategis Pariwisata dan Cagar Budaya Prambanan – Yogyakarta (12.1), Kawasan Strategis Perikanan Prigi (12.2), dan Kawasan Strategis Agropolitan Malang – Batu (12.3).
- Pada WPS 13 terdapat 3 kawasan, yaitu Kawasan Pertumbuhan Bangkalan (13.1), Kawasan Megapolitan Gerbangkertosusila (13.2), dan Kawasan Strategis Agropolitan Malang – Batu (13.3).

- Pada WPS 14 terdapat 4 kawasan, yaitu Kawasan Megapolitan Gerbangkertosusila (14.1), Kawasan Pertumbuhan Pasuruan (14.2), Kawasan Strategis Pariwisata Bromo – Tengger – Semeru (14.3), dan Kawasan Pertumbuhan Baru Baluran – Banyuwangi (14.4).

Profil lebih lanjut untuk setiap kawasan dalam WPS akan dibahas pada subbab selanjutnya.





Gambar 3.1.1. Peta Kawasan di WPS 6 Merak – Bakauehni – Bandar Lampung – Palembang – Tanjung Api-Api

**7.1 Kws. Pertumbuhan Pulau Seribu**

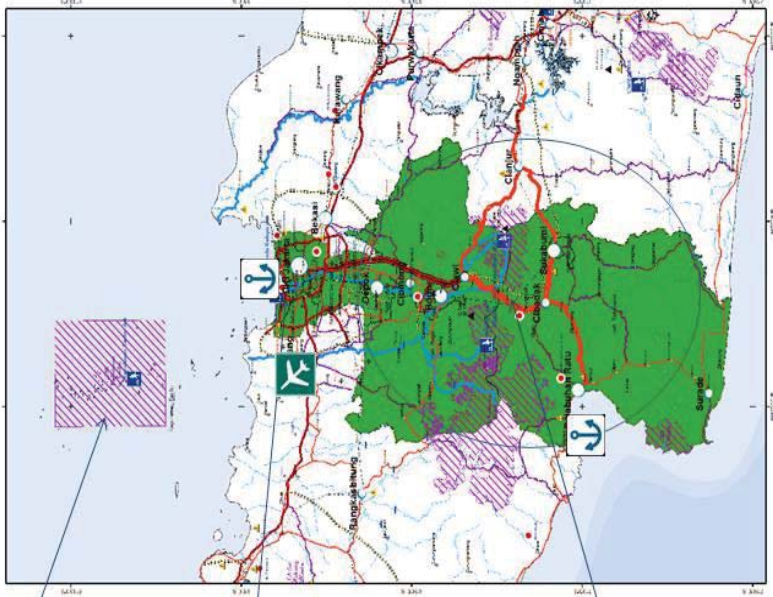
- KSPN Pulau Seribu

**7.2 Kws. Megapolitan dan Pusat Pertumbuhan Nasional DKI Jakarta**

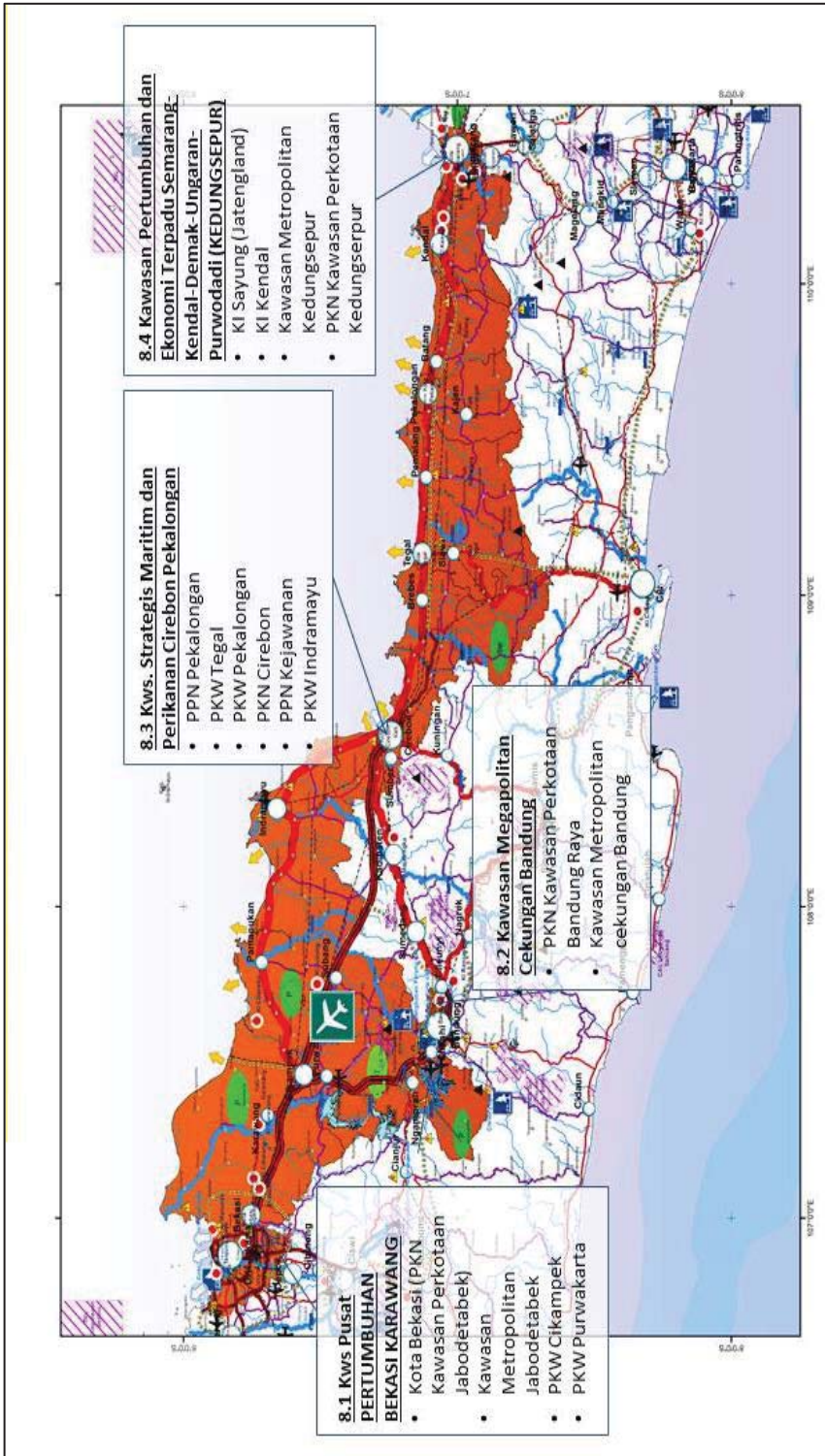
- PKN Kawasan Perkotaan Jabodetabek
- Kawasan Metropolitan Jabodetabek
- Kota Baru Kemayoran
- Pelabuhan Umum Tanjung Priok
- PPS Nizam Zachman
- Bandar Udara Kargo Internasional I Soekarno Hatta
- Kawasan Instalasi Lingkungan dan Cuaca
- Kawasan Fasilitas Pengolahan data dan Satelit

**7.3 Kws. Metropolitan dan Ekonomi Terpadu BOGOR DEPOK TANGERANG SUKABUMI**

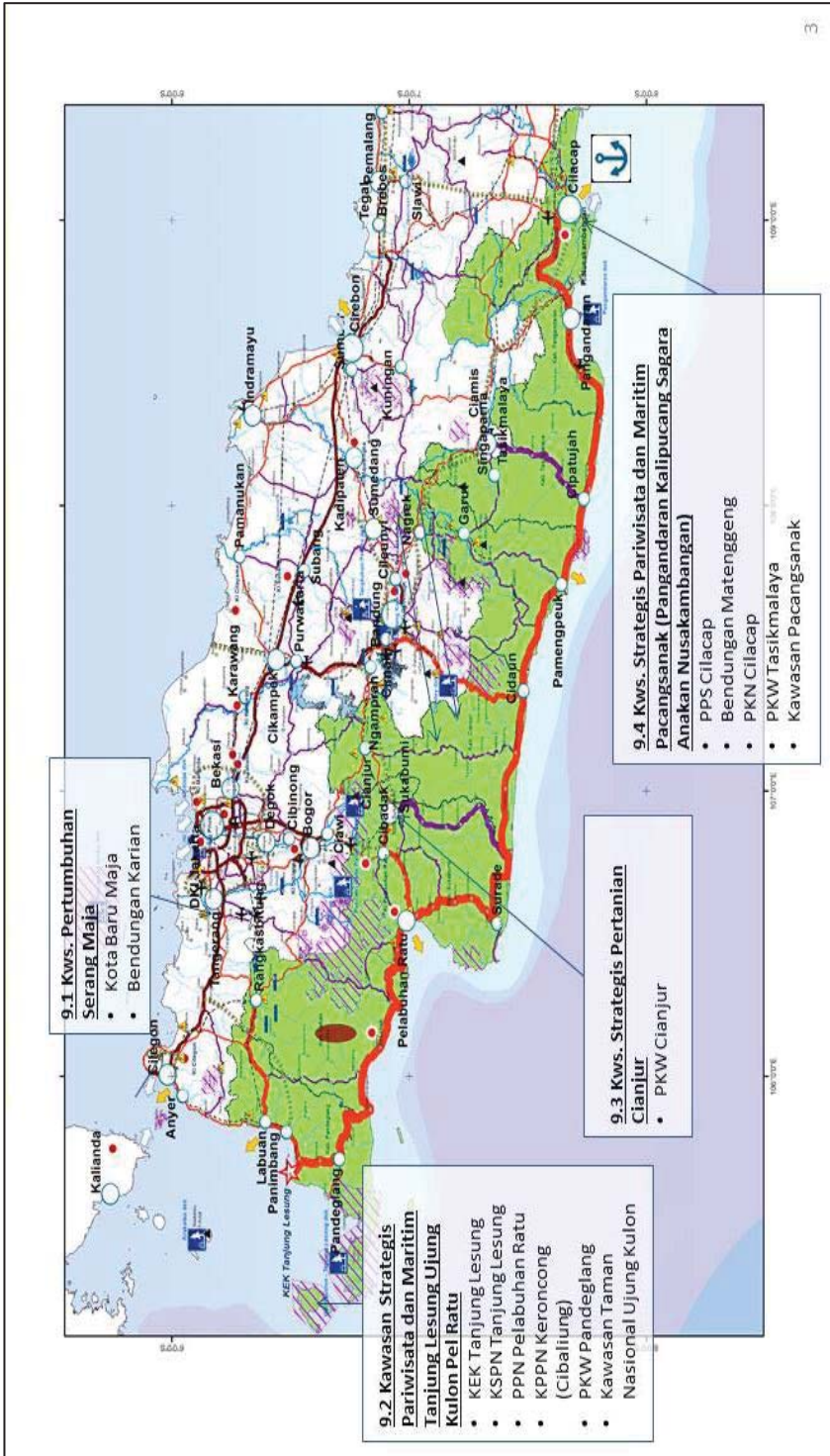
- PKN Kawasan Perkotaan Jabodetabek
- Kawasan Metropolitan Jabodetabek
- Kota Sukabumi (PKW)
- Bendungan Ciawi
- Bendungan Sukamahi



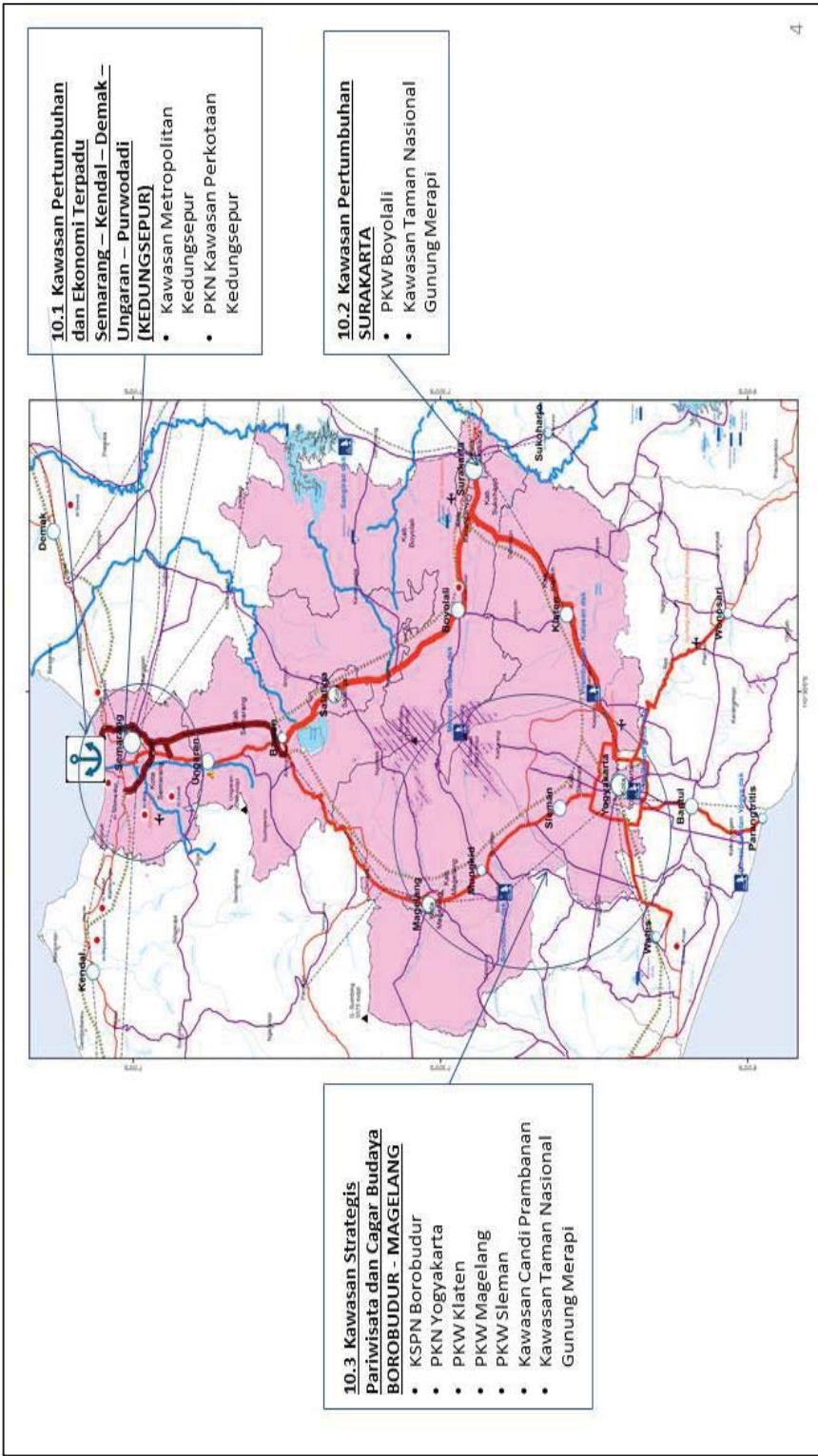
Gambar 3.12 Peta Kawasan di WPS 7 Jakarta – Bogor – Ciawi – Sukabumi



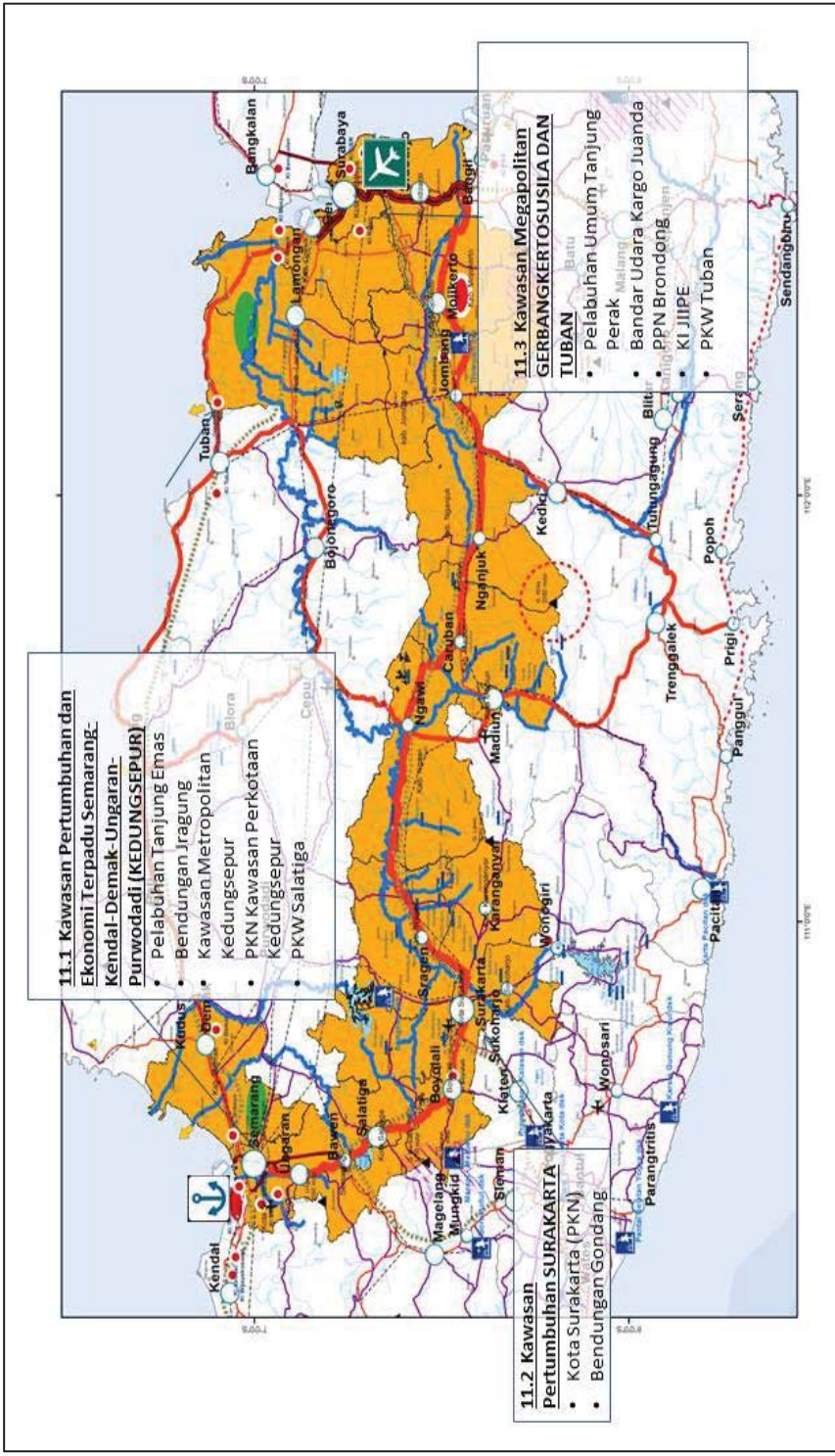
Gambar 3.13 Peta Kawasan di WPS 8 Jakarta – Bandung – Cirebon – Semarang



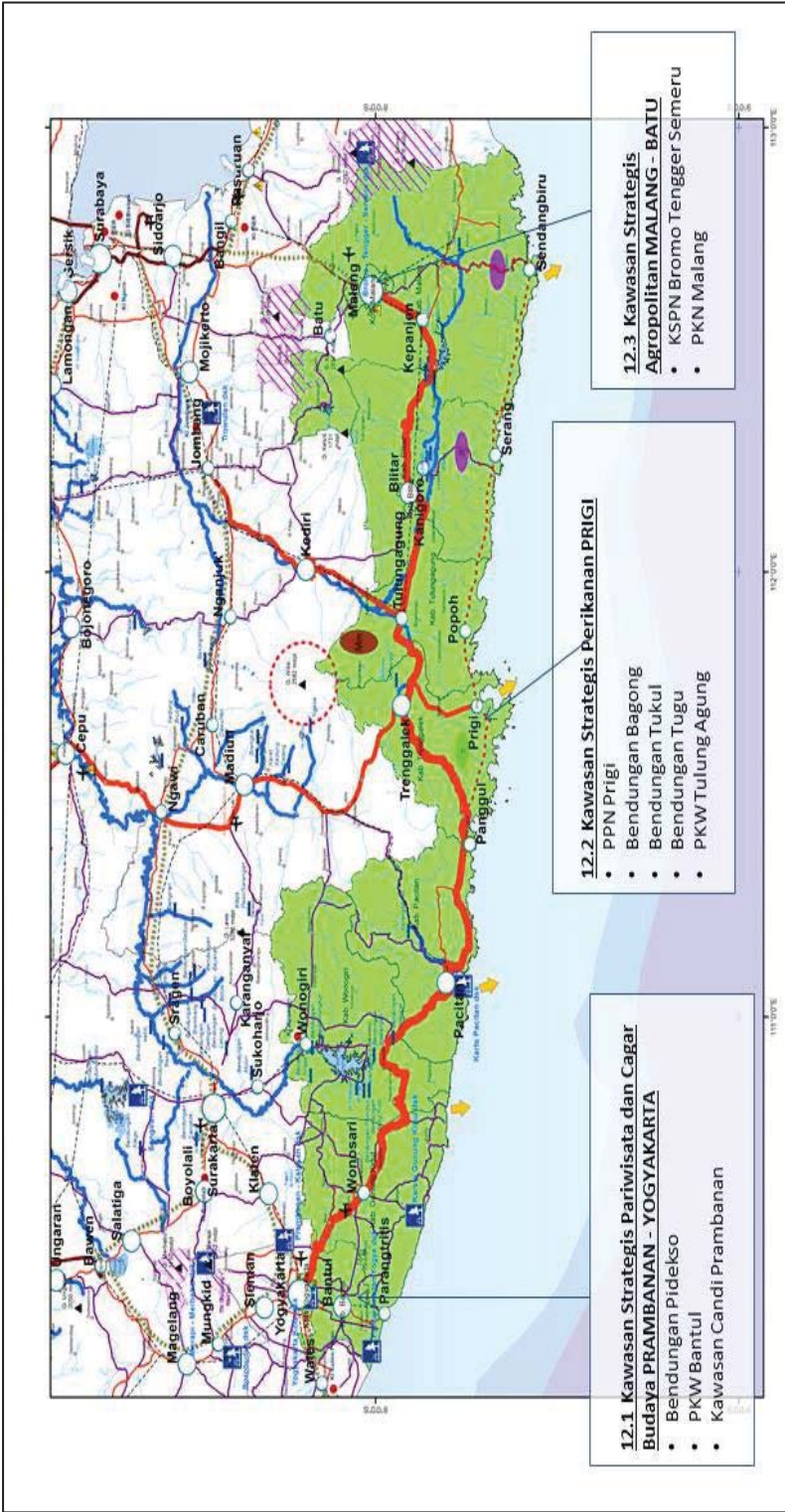
Gambar 3.14 Peta Kawasan di WPS 9 Tanjung Lesung – Sukabumi – Pangandaran – Cilacap



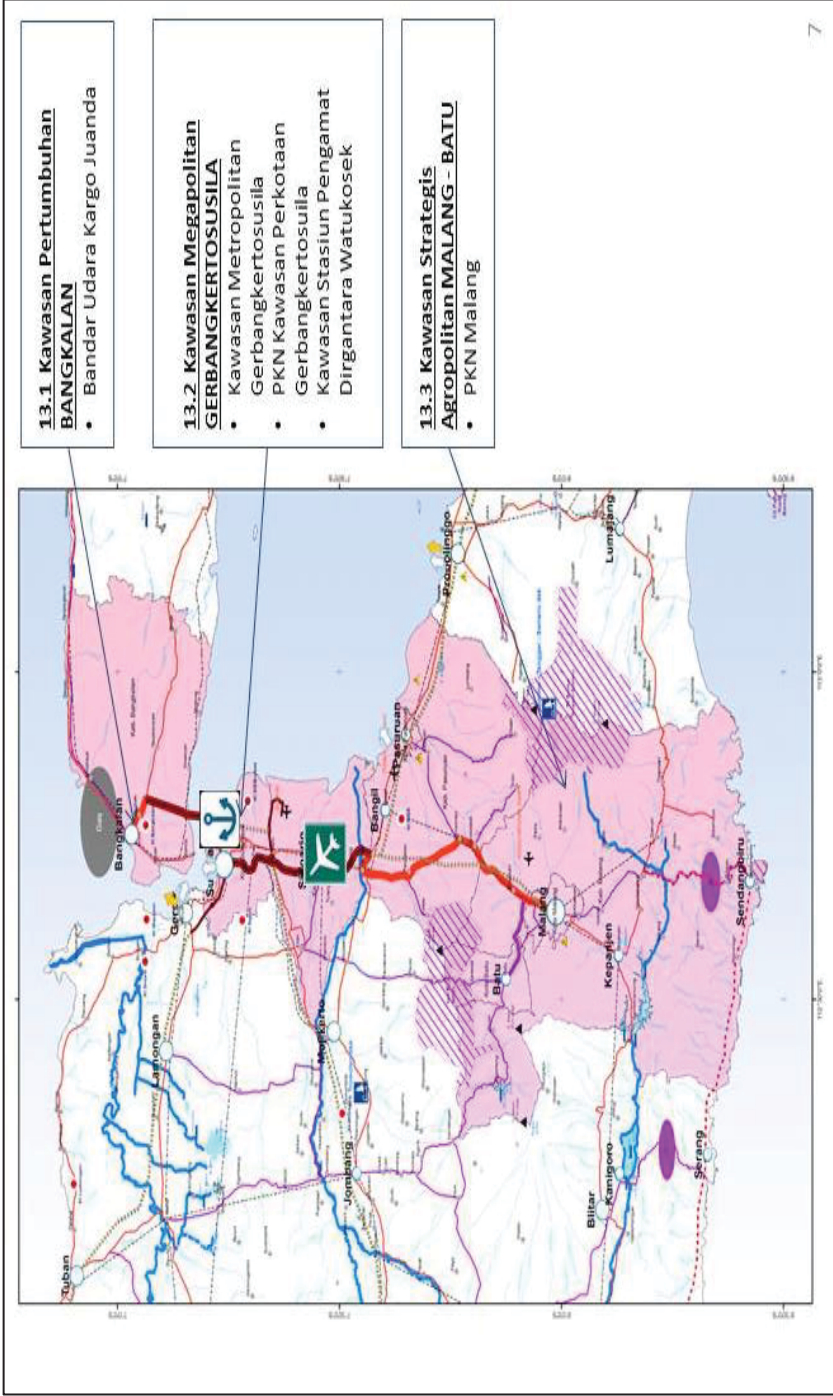
Gambar 3.15 Peta Kawasan di WPS 10 Yogyakarta – Solo – Semarang Pusat



Gambar 3.16 Peta Kawasan di WPS 10 Semarang – Surabaya

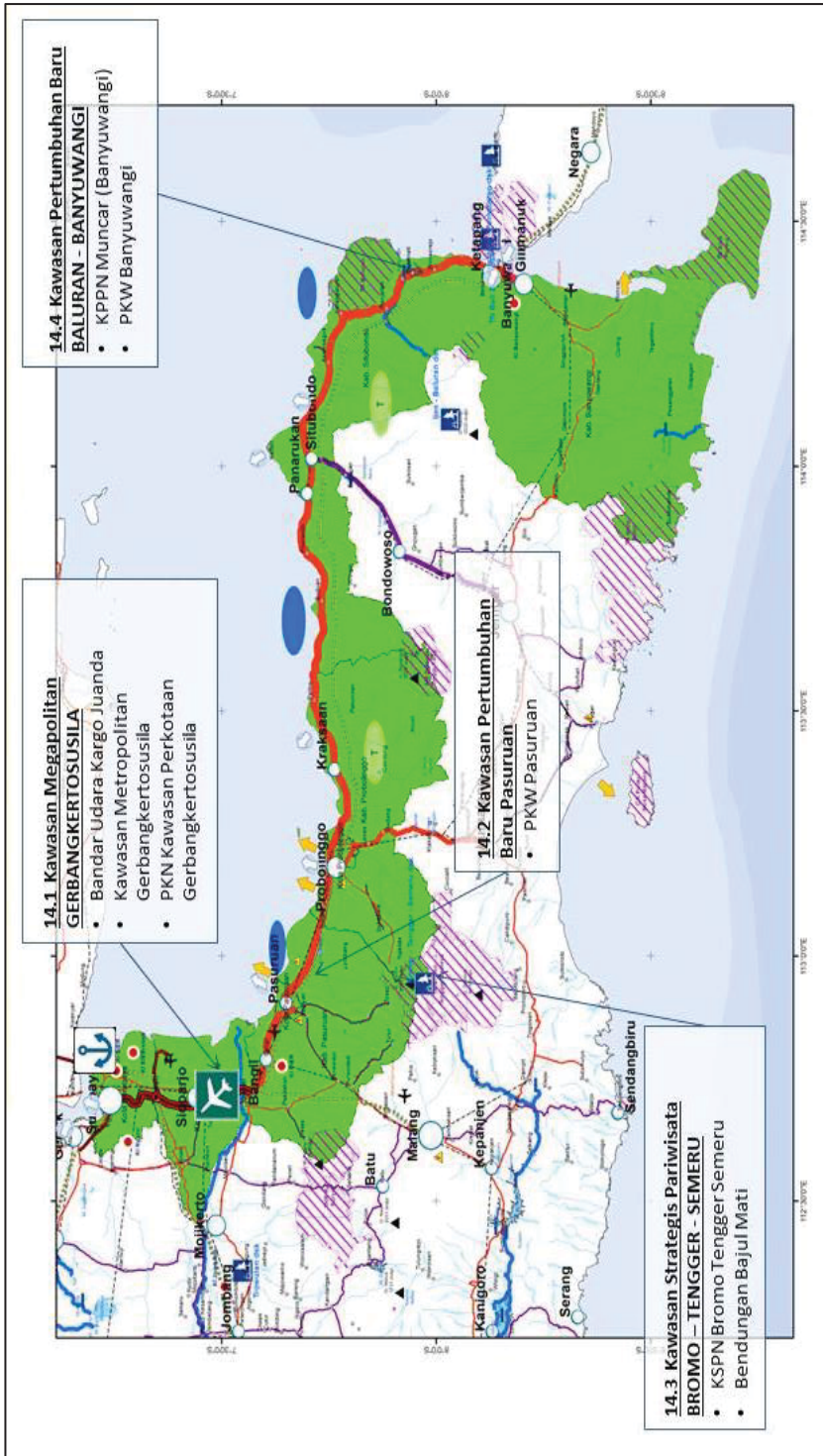


Gambar 3.17 Peta Kawasan di WPS 12 Yogyakarta – Prigi – Blitar – Malang



Gambar 3.18 Peta Kawasan di WPS 13 Malang – Surabaya – Bangkalan





Gambar 3.19 Peta Kawasan di WPS 13 Surabaya – Pasuruan – Banyuwangi

## A. Kawasan 6.5 Kawasan Strategis Industri Cilegon

Kawasan Strategis Industri Cilegon merupakan kawasan yang mencakup Kota Cilegon (PKN), Kota Serang (PKN), Kawasan Industri Cilegon, Kawasan Strategis Pariwisata Nasional Krakatau, Kawasan Industri Wilmar Cilegon, dan Pelabuhan ASDP Merak. Kawasan-kawasan tersebut merupakan deliniasi wilayah pengembangan Kawasan MBBPT yang diharapkan dapat mengintegrasikan jalur utara Pulau Jawa dengan selatan Pulau Sumatera. Kota Cilegon sebagai daerah tujuan investasi khususnya industri manufaktur, memiliki daya tarik bagi investor dalam maupun luar negeri. Hal tersebut dapat dilihat dari tingginya minat investor menanamkan modalnya di Kota Cilegon. Keberadaan industri berskala menengah hingga besar yang bergerak di bidang industri logam, kimia, jasa, dan gas, baik yang berupa penanaman modal asing dan penanaman modal dalam negeri, berdampak *multiplier effect* yang signifikan bagi pertumbuhan ekonomi dan penyerapan tenaga kerja di Kota Cilegon. Berdasarkan data PDRB tahun 2010-2014, sektor dengan kontribusi tinggi dalam membangun perekonomian Kota Cilegon adalah sektor industri.

**Tabel 3.1** PDRB Kota Cilegon Tahun 2010-2014 Atas Dasar Harga Konstan 2010 (dalam Juta Rupiah)

KATEGORI (1)	2010 (4)	2011 (5)	2012 (6)	2013* (7)	2014** (8)
A. Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan	140.579,05	140.292,93	144.133,66	142.108,82	145.342,35
B. Pertambangan dan Penggalian	23.747,62	24.982,35	26.123,12	25.303,39	25.804,18
C. Industri Pengolahan	27.784.656,89	29.526.011,33	31.454.647,07	34.629.447,27	35.885.223,77
D. Perdagangan Listrik, Gas	1.949.071,79	1.936.855,48	2.014.320,36	1.914.322,77	2.044.853,48
E. Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang	132.919,21	133.334,32	134.983,79	135.554,54	144.280,01
F. Konstruksi	2.360.063,47	2.486.316,32	2.752.897,05	2.920.489,27	3.367.984,82
G. Perdagangan Besar dan Eceran, dan Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	4.744.729,72	5.306.095,35	5.977.809,30	6.101.225,11	6.474.811,38
H. Transportasi dan Pergudangan	1.200.802,64	1.343.171,42	1.436.543,08	1.416.306,73	1.543.509,78
I. Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	898.896,21	969.299,22	1.010.621,77	995.577,20	1.096.854,25
J. Informasi dan Komunikasi	410.303,91	441.760,24	507.719,00	492.068,86	553.052,78
K. Jasa Keuangan	937.468,72	1.023.509,75	1.143.388,27	1.211.784,22	1.271.922,82
L. Real Estate	2.686.087,42	2.832.859,11	3.124.310,44	3.228.095,44	3.447.908,86
M,N. Jasa Perusahaan	132.797,65	139.900,48	152.227,83	156.667,90	167.280,52
O. Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib	316.829,04	321.920,72	348.325,14	345.749,91	366.858,03
P. Jasa Pendidikan	299.919,95	306.488,65	314.502,66	307.382,11	330.051,87
Q. Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial	322.981,45	344.745,37	376.555,67	371.664,74	395.040,52
R,S,T,U. Jasa lainnya	334.671,98	355.774,59	381.097,47	402.349,52	450.265,88
<b>PRODUK DOMESTIK REGIONAL BRUTO</b>	<b>44.676.528,71</b>	<b>47.633.317,63</b>	<b>51.300.205,69</b>	<b>54.796.097,79</b>	<b>57.711.045,28</b>

Sumber: BPS Kota Cilegon, 2015

**Tabel 3. 2** Daftar Kawasan 6.5 Kawasan Strategis Industri Cilegon

Kawasan	Provinsi	Kab/Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
<b>PKN Cilegon</b>	Banten	Kota Cilegon	WPS 6	Kawasan 6.5	PKN

Kawasan	Provinsi	Kab/Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
<b>Pelabuhan ASDP Merak</b>	Banten	Kota Cilegon	WPS 6	Kawasan 6.5	ASDP

## B. Kawasan 7.1 Kawasan Pertumbuhan Pulau Seribu

Kawasan Pertumbuhan Pulau Seribu termasuk ke dalam wilayah administrasi Provinsi DKI Jakarta. Kabupaten Administrasi Kepulauan Seribu adalah sebuah kabupaten administrasi di Daerah Khusus Ibukota Jakarta, Indonesia dengan wilayah meliputi gugusan kepulauan di Teluk Jakarta. Pusat pemerintahan kabupaten ini terletak di Pulau Pramuka yang mulai difungsikan sebagai pusat pemerintahan kabupaten sejak tahun 2003. Terdapat dua kecamatan di Kabupaten Administrasi Kepulauan Seribu, yakni Kecamatan Kepulauan Seribu Selatan dan Kecamatan Kepulauan Seribu Utara. Perikanan adalah komoditas perdagangan utama di Kepulauan Seribu, namun nilai perdagangan yang ada telah jatuh akibat terlalu banyaknya kapal nelayan yang beroperasi di daerah tersebut. Di Pulau Pramuka dan Pulau Untung Jawa juga tersedia penginapan sederhana sekelas losmen yang biasa disebut dengan *homestay*. Di dalam kawasan pertumbuhan Pulau Seribu terdapat Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) berupa zona konservasi taman nasional laut bernama Taman Nasional Laut Kepulauan Seribu (TNKS). Oleh karena sebagian besar wilayah Kabupaten Pulau Seribu merupakan perairan dan di dalamnya juga terdapat zona konservasi, maka pengembangan wilayah kabupaten ini lebih ditekankan pada pengembangan budidaya laut dan pariwisata. Dua sektor ini diharapkan dapat menjadi *prime-mover* pembangunan masyarakat dan wilayah Kabupaten Administratif Kepulauan Seribu. Adapun PDRB Kepulauan Seribu dapat dilihat pada tabel di bawah.

**Tabel 3.3** PDRB DKI Jakarta Berdasarkan Kabupaten/Kota Tahun 2007-2013

Kab/Kota Administrasi	PDRB						
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Kepulauan Seribu	2.874.975,71	3.496.392,23	3.474.818	4.060.769	5.347.822	5.614.435	6.010.825
Jakarta Selatan	128.740.860	152.150.865,53	169.323.096	189.965.468	216.429.947	244.309.481	275.275.322
Jakarta Timur	99.900.806,52	117.335.919,93	130.332.317	147.175.186	165.852.222	186.433.503	211.919.662
Jakarta Pusat	145.813.491,97	178.558.936,90	200.709.426	227.468.218	259.680.387	292.564.781	336.286.315
Jakarta Barat	85.198.556,48	101.010.614,51	113.503.208	128.570.079	145.329.032	163.041.394	186.017.758
Jakarta Utara	108.142.874,86	128.991.742,87	141.396.171	161.255.674	184.295.234	207.557.870	236.011.756

**Tabel 3.4** Daftar Kawasan 7.1 Kawasan Pertumbuhan Pulau Seribu

Kawasan	Provinsi	Kab/Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
<b>KSPN Pulau Seribu</b>	DKI Jakarta	Kab. Kep. Seribu	WPS 7	Kawasan 7.1	KSPN

### C. Kawasan 7.2 Kawasan Megapolitan dan Pusat Pertumbuhan Nasional DKI Jakarta

Daerah Khusus Ibukota Jakarta (DKI Jakarta) merupakan Ibu Kota Negara Republik Indonesia. Jakarta yang terletak di pesisir bagian barat laut Pulau Jawa merupakan satu-satunya kota di Indonesia yang memiliki status setingkat provinsi. Sebagai pusat bisnis, politik, dan kebudayaan, Jakarta merupakan tempat berdirinya kantor-kantor pusat BUMN, perusahaan swasta, dan perusahaan asing. Kota ini juga menjadi tempat kedudukan lembaga-lembaga pemerintahan, serta kantor sekretariat ASEAN. Jakarta dilayani oleh dua bandar udara (bandara), yakni Bandara Soekarno–Hatta dan Bandara Halim Perdanakusuma, serta tiga pelabuhan laut, yaitu Tanjung Priok, Sunda Kelapa, dan Ancol.

Jakarta merupakan kota dengan tingkat pertumbuhan ekonomi yang cukup pesat. Saat ini lebih dari 70% uang negara beredar di Jakarta. Perekonomian Jakarta utamanya ditunjang oleh sektor perdagangan, jasa, properti, industri kreatif, dan keuangan. Hal inilah yang menjadikan DKI Jakarta termasuk ke dalam Kawasan Megapolitan dan Pusat Pertumbuhan Nasional DKI Jakarta.

**Tabel 3.5** Daftar Kawasan 7.2 Megapolitan dan Pusat Pertumbuhan Nasional DKI Jakarta

Kawasan	Provinsi	Kab/Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
<b>PKN Kawasan Perkotaan Jabodetabek</b>	DKI Jakarta	Kota Jakarta	WPS 7	Kawasan 7.2	PKN
<b>Kawasan Metropolitan Jabodetabek</b>	DKI Jakarta	Kota Jakarta	WPS 7	Kawasan 7.2	Kawasan Metropolitan
<b>Kota Baru Kemayoran</b>	DKI Jakarta	Kota Jakarta Pusat	WPS 7	Kawasan 7.2	Kota Baru
<b>Pelabuhan Umum Tanjung Priok</b>	DKI Jakarta	Kota Jakarta Utara	WPS 7	Kawasan 7.2	Pelabuhan Umum

Kawasan	Provinsi	Kab/Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
<b>PPS Nizam Zachman</b>	DKI Jakarta	Kota Jakarta Utara	WPS 7	Kawasan 7.2	PPS
<b>Bandar Udara Kargo Internasional Soekarno-Hatta</b>	Banten	Kota Tangerang	WPS 7	Kawasan 7.2	Bandar Udara Kargo
<b>Kawasan Instalasi Lingkungan dan Cuaca</b>	DKI Jakarta		WPS 7	Kawasan 7.2	
<b>Kawasan Fasilitas Pengolahan data dan Satelit</b>	DKI Jakarta		WPS 7	Kawasan 7.2	

#### **D. Kawasan 7.3 Kawasan Metropolitan dan Ekonomi Terpadu Bogor – Depok – Tangerang – Sukabumi**

Kawasan Metropolitan Ekonomi Terpadu Bogor – Depok – Tangerang – Sukabumi meliputi wilayah administrasi Provinsi Jawa Barat dengan deliniasi wilayah Kota Bogor, Kota Depok, Kota Tangerang, dan Kota Sukabumi. Kota Bogor merupakan penyangga Ibu Kota Negara yang memiliki aset wisata ilmiah yang bersifat internasional (Kebun Raya Bogor). Kabupaten dan Kota Bogor termasuk ke dalam PKN Kawasan Perkotaan Jabodetabek dan Kawasan Metropolitan Jabodetabek. Dahulu Depok merupakan kota kecamatan dalam wilayah Kabupaten Bogor yang kemudian mendapat status kota administratif pada tahun 1982. Depok merupakan kota penyangga Jakarta dengan peningkatan laju perekonomian yang cukup pesat. Laju ekonomi yang meningkat tersebut telah menjadikan Depok sebagai kota jasa dan perdagangan. Hal itu terlihat secara nyata dengan semakin banyaknya layanan sektor jasa dan perdagangan yang bermunculan di Kota Depok, seperti restoran, mal, tempat-tempat usaha, dan layanan jasa lainnya. Lain hal dengan Tangerang, wilayah tersebut menjadi salah satu pusat manufaktur dan industri di Pulau Jawa. Tangerang mempunyai lebih dari 1.000 pabrik yang sebagian besar merupakan pabrik milik perusahaan internasional. Pada kawasan tertentu, terdapat daerah rawa, salah satunya adalah kawasan di sekitar Bandara Internasional Soekarno-Hatta. Selanjutnya, Kota Sukabumi merupakan kota yang tergolong ke dalam kota kecil, sehingga menjadikan kota ini sebagai Pusat Kegiatan Wilayah (PKW). Keempat kabupaten dan kota

yang telah dijelaskan tersebut dikoneksikan menjadi suatu kawasan metropolitan.

**Tabel 3.6** Daftar Kawasan 7.3 Kawasan Metropolitan dan Ekonomi Terpadu Bogor – Depok – Tangerang – Sukabumi

Kawasan	Provinsi	Kab/Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
<b>PKN Kawasan Perkotaan Jabodetabek</b>	Jawa Barat	Kab. Bogor	WPS 7	Kawasan 7.3	PKN
<b>PKN Kawasan Perkotaan Jabodetabek</b>	Jawa Barat	Kota Bogor	WPS 7	Kawasan 7.3	PKN
<b>Kawasan Metropolitan Jabodetabek</b>	Jawa Barat	Kab. Bogor	WPS 7	Kawasan 7.3	Kawasan Metropolitan
<b>Kawasan Metropolitan Jabodetabek</b>	Jawa Barat	Kota Bogor	WPS 7	Kawasan 7.3	Kawasan Metropolitan
<b>PKW Sukabumi</b>	Jawa Barat	Kota Sukabumi	WPS 7	Kawasan 7.3	PKW
<b>Bendungan Ciawi</b>	Jawa Barat	Kab. Bogor	WPS 7	Kawasan 7.3	Bendungan
<b>Bendungan Sukamahi</b>	Jawa Barat	Kab. Bogor	WPS 7	Kawasan 7.3	Bendungan

#### E. Kawasan 8.1 Kawasan Pusat Pertumbuhan Bekasi – Karawang

Kawasan Pertumbuhan Bekasi–Karawang berada pada wilayah administrasi Provinsi Jawa Barat yang meliputi Kota Bekasi dan Kota Karawang. Kawasan Bekasi–Karawang merupakan kawasan dengan sektor industri sebagai sektor utama. Kawasan industri di Kota Bekasi menjadi mesin pertumbuhan ekonomi kawasan dengan menempatkan industri pengolahan sebagai sektor utama. Hal tersebut ditunjukkan dengan angka PDRB sektor industri pengolahan Kota Bekasi pada tahun 2012 sebesar Rp 17.734.781.600.000,00 dari total keseluruhan PDRB sebesar Rp 46.907.332.890.000,00. Lokasi industri di Kota Bekasi terdapat pada Kawasan Rawa Lumbu dan Medan Satria. Sementara itu, Kabupaten Karawang merupakan lokasi dari beberapa kawasan industri, antara lain Karawang *International Industrial City* (KIIC), Kawasan Surya Cipta, serta Kawasan Bukit Indah *City* (BIC) di jalur Cikampek (Karawang). Adapun sektor industri pengolahan juga menjadi sektor dengan kontribusi terbesar pada PDRB Kabupaten Karawang yang ditunjukkan pada tabel di bawah ini.

**Tabel 3.7** PDRB Kabupaten Karawang Tahun 2012-2015 Atas Dasar Harga Konstan (Miliar Rupiah)

Lapangan Usaha	2012	2013	2014 <sup>x</sup>	2015 <sup>xx</sup>
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan	4.450,54	4.641,64	4.649,26	4.647,33
Pertambangan dan Penggalian	3.414,61	3.522,96	3.594,63	3.547,32
Industri Pengolahan	79.271,27	85.945,55	90.467,79	94.043,01
Pengadaan Listrik dan Gas	956,25	993,52	1.053,51	1.044,35
Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang	66,74	73,71	76,31	82,22
Konstruksi	3.765,71	4.112,90	4.574,79	5.014,38
Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	11.381,14	12.342,85	12.877,55	13.620,38
Transportasi dan Pergudangan	1.882,28	1.956,87	2.119,37	2.318,13
Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	996,15	1.076,75	1.145,48	1.257,55
Informasi dan Komunikasi	920,17	1.006,49	1.188,28	1.393,50
Jasa Keuangan dan Asuransi	1.101,86	1.220,73	1.332,62	1.459,94
Real Estate	255,28	276,83	287,62	304,70
Jasa Perusahaan	35,91	37,75	39,38	42,95
Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib	1.113,74	1.101,15	1.128,80	1.192,64
Jasa Pendidikan	679,58	780,34	927,90	1.065,34
Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial	280,40	288,49	313,46	357,77
Jasa lainnya	852,47	916,36	971,95	1.054,51
<b>Produk Domestik Regional Bruto</b>	<b>111.424,08</b>	<b>120.294,86</b>	<b>126.748,69</b>	<b>132.446,00</b>

**Tabel 3.8** Daftar Kawasan 8.1 Kawasan Pusat Pertumbuhan Bekasi – Karawang

Kawasan	Provinsi	Kab/Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
<b>PKN Kawasan Perkotaan Jabodetabek</b>	Jawa Barat	Kota Bekasi	WPS 8	Kawasan 8.1	PKN
<b>Kawasan Metropolitan Jabodetabek</b>	Jawa Barat	Kota Bekasi	WPS 8	Kawasan 8.1	Kawasan Metropolitan
<b>PKW Cikampek</b>	Jawa Barat	Kab. Karawang	WPS 8	Kawasan 8.1	PKW
<b>PKW Purwakarta</b>	Jawa Barat	Kab. Purwakarta	WPS 8	Kawasan 8.1	PKW

## F. Kawasan 8.2 Kawasan Megapolitan Cekungan Bandung

Kota Bandung merupakan kota metropolitan terbesar di Provinsi Jawa Barat sekaligus menjadi ibu kota provinsi. Aglomerasi wilayah Kota Bandung dengan kota-kota yang ikut tumbuh di sekitarnya disebut sebagai Kawasan Megapolitan Cekungan Bandung. Penamaan tersebut didasarkan pada kondisi geografis wilayah Kota Bandung yang dikelilingi oleh pegunungan. Pada awalnya, Kota Bandung dan sekitarnya merupakan kawasan yang berkembang dengan mengandalkan sektor pertanian, namun seiring dengan tingginya laju urbanisasi, lahan pertanian tersebut telah mengalami perubahan guna lahan, di antaranya mengalami perubahan menjadi kawasan permukiman, kawasan industri, dan kawasan bisnis sesuai dengan transformasi ekonomi kota pada umumnya. Sektor perdagangan dan jasa memainkan peranan penting terhadap pertumbuhan ekonomi Kota Bandung, di samping terus berkembangnya sektor industri pengolahan.

**Tabel 3.9** Daftar Kawasan 8.2 Kawasan Megapolitan Cekungan Bandung

Kawasan	Provinsi	Kab/Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
<b>PKN Kawasan Perkotaan Bandung Raya</b>	Jawa Barat	Kota Bandung	WPS 8	Kawasan 8.2	PKN
<b>Kawasan Metropolitan Cekungan Bandung</b>	Jawa Barat	Kab. Bandung Barat	WPS 8	Kawasan 8.2	Kawasan Metropolitan
<b>Kawasan Metropolitan Cekungan Bandung</b>	Jawa Barat	Kota Bandung	WPS 8	Kawasan 8.2	Kawasan Metropolitan
<b>Kawasan Metropolitan Cekungan Bandung</b>	Jawa Barat	Kota Cimahi	WPS 8	Kawasan 8.2	Kawasan Metropolitan

## G. Kawasan 8.3 Kawasan Strategis Maritim dan Perikanan Cirebon – Pekalongan

Kawasan Strategis Maritim dan Perikanan Cirebon – Pekalongan termasuk ke dalam wilayah administrasi Provinsi Jawa Barat dan Jawa Tengah. Cirebon memiliki potensi luar biasa terutama pada bidang manufaktur, agrikultur, dan maritim. Oleh karena itu, pengembangan Pelabuhan Cirebon direncanakan agar dapat langsung terintegrasi dengan kawasan industri yang berkembang di sekitar Cirebon. Pelabuhan Cirebon juga akan dikembangkan menjadi



terminal peti kemas mengingat tingginya jumlah industri manufaktur. Pada arena pelabuhan juga akan dibangun terminal khusus untuk pakan ternak. Dalam bidang perikanan, Kota Pekalongan memiliki sebuah pelabuhan perikanan terbesar di Pulau Jawa (PPN Pekalongan). Pelabuhan ini sering dijadikan area transit dan pelelangan hasil tangkapan laut oleh nelayan dari berbagai daerah. Selain itu, di Kota Pekalongan banyak terdapat perusahaan pengolahan hasil laut, seperti ikan asin, terasi, sarden, dan kerupuk ikan. Perusahaan pengolahan hasil laut tersebut terdiri dari perusahaan industri rumah tangga hingga berskala besar. Pada bidang properti, Pekalongan merupakan salah satu kota di Jawa Tengah dengan pertumbuhan properti yang cukup baik. Hal tersebut ditandai dengan semakin maraknya pembangunan gedung-gedung *mid-rise* yang semakin menjamur pada area perkotaan.

**Tabel 3.10** Daftar Kawasan 8.3 Kawasan Strategis Maritim dan Perikanan Cirebon – Pekalongan

Kawasan	Provinsi	Kab/Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
PPN Pekalongan	Jawa Tengah	Kota Pekalongan	WPS 8	Kawasan 8.3	PPN
PKW Tegal	Jawa Tengah	Kab. Tegal	WPS 8	Kawasan 8.3	PKW
PKW Pekalongan	Jawa Tengah	Kab. Pekalongan	WPS 8	Kawasan 8.3	PKW
PKN Cirebon	Jawa Barat	Kota Cirebon	WPS 8	Kawasan 8.3	PKN
PPN Kejawanan	Jawa Barat	Kota Cirebon	WPS 8	Kawasan 8.3	PPN
PKW Indramayu	Jawa Barat	Kab. Indramayu	WPS 8	Kawasan 8.3	PKW

#### H. Kawasan 8.4 Kawasan Pertumbuhan dan Ekonomi Terpadu Semarang – Kendal – Demak – Ungaran – Purwodadi (Kedungsepur)

Terdapat salah satu kawasan metropolitan di Provinsi Jawa Tengah, yakni Kedungsepur (Kabupaten Kendal, Kabupaten Demak, Kabupaten Semarang, Kota Salatiga, Kota Semarang, dan Kabupaten Grobogan/Purwodadi). Kawasan Strategis Nasional (KSN) Perkotaan Kedungsepur berfokus pada sudut kepentingan ekonomi, terlihat dari adanya beberapa sektor unggulan seperti pertanian, industri, pariwisata, dan perikanan. Beberapa sektor unggulan tersebut merupakan sektor yang mampu menggerakkan pertumbuhan ekonomi nasional. Akan tetapi, sektor yang mendominasi aspek

perekonomian Kawasan Kedungsepur di antaranya adalah sektor pertanian, manufaktur, dan perdagangan.

**Tabel 3.11** Daftar Kawasan 8.4 Kawasan Pertumbuhan dan Ekonomi Terpadu Semarang – Kendal – Demak – Ungaran – Purwodadi (Kedungsepur)

Kawasan	Provinsi	Kab/Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
<b>KI Sayung (Jatengland)</b>	Jawa Tengah	Kab. Demak	WPS 8	Kawasan 8.4	KI
<b>KI Kendal</b>	Jawa Tengah	Kab. Kendal	WPS 8	Kawasan 8.4	KI
<b>Kawasan Metropolitan Kedungsepur</b>	Jawa Tengah	Kab. Ungaran	WPS 8, 10, 11	Kawasan 8.4, 10.1, 11.1	Kawasan Metropolitan
<b>Kawasan Metropolitan Kedungsepur</b>	Jawa Tengah	Kab. Demak	WPS 8, 10, 11	Kawasan 8.4, 10.1, 11.1	Kawasan Metropolitan
<b>Kawasan Metropolitan Kedungsepur</b>	Jawa Tengah	Kab. Grobogan	WPS 8, 10, 11	Kawasan 8.4, 10.1, 11.1	Kawasan Metropolitan
<b>Kawasan Metropolitan Kedungsepur</b>	Jawa Tengah	Kab. Kendal	WPS 8, 10, 11	Kawasan 8.4, 10.1, 11.1	Kawasan Metropolitan
<b>Kawasan Metropolitan Kedungsepur</b>	Jawa Tengah	Kab. Semarang	WPS 8, 10, 11	Kawasan 8.4, 10.1, 11.1	Kawasan Metropolitan
<b>Kawasan Metropolitan Kedungsepur</b>	Jawa Tengah	Kota Semarang	WPS 8, 10, 11	Kawasan 8.4, 10.1, 11.1	Kawasan Metropolitan
<b>PKN Kawasan Perkotaan Semarang-Demak-Kendal-Ungaran-Purwodadi (Kedungsepur)</b>	Jawa Tengah	Kab. Ungaran	WPS 8, 10, 11	Kawasan 8.4, 10.1, 11.1	PKN
<b>PKN Kawasan Perkotaan Semarang-Demak-Kendal-Ungaran-Purwodadi (Kedungsepur)</b>	Jawa Tengah	Kab. Demak	WPS 8, 10, 11	Kawasan 8.4, 10.1, 11.1	PKN

Kawasan	Provinsi	Kab/Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
PKN Kawasan Perkotaan Semarang-Demak-Kendal-Ungaran-Purwodadi (Kedungsepur)	Jawa Tengah	Kab. Grobogan	WPS 8, 10, 11	Kawasan 8.4, 10.1, 11.1	PKN
PKN Kawasan Perkotaan Semarang-Demak-Kendal-Ungaran-Purwodadi (Kedungsepur)	Jawa Tengah	Kab. Kendal	WPS 8, 10, 11	Kawasan 8.4, 10.1, 11.1	PKN
PKN Kawasan Perkotaan Semarang-Demak-Kendal-Ungaran-Purwodadi (Kedungsepur)	Jawa Tengah	Kab. Semarang	WPS 8, 10, 11	Kawasan 8.4, 10.1, 11.1	PKN
PKN Kawasan Perkotaan Semarang-Demak-Kendal-Ungaran-Purwodadi (Kedungsepur)	Jawa Tengah	Kota Semarang	WPS 8, 10, 11	Kawasan 8.4, 10.1, 11.1	PKN

#### I. Kawasan 9.1 Kawasan Pertumbuhan Serang – Maja

Kota Serang merupakan ibu kota dari Provinsi Banten, sedangkan Maja merupakan sebuah kecamatan yang terletak di Kabupaten Lebak, Provinsi Banten. Mengingat potensi kedua wilayah tersebut sebagai kawasan hunian, Pemerintah Provinsi Banten menetapkan keduanya sebagai lokasi pembangunan proyek sejuta rumah. Kota Baru Mandiri dan Terpadu Maja memiliki peran untuk menciptakan simpul-simpul pertumbuhan ekonomi baru di Pulau Jawa. Dalam *masterplan* pembangunan kota baru, Maja diproyeksikan menjadi kawasan hunian baru yang berimbang dengan basis agroindustri karet dan mendukung program sejuta rumah yang dicanangkan oleh pemerintah. Dengan terlaksananya berbagai pembangunan di Kawasan

Maja, termasuk pembangunan berbagai jalur akses, diharapkan dapat menjadikan kawasan tersebut sebagai pusat pertumbuhan baru.

**Tabel 3.12** Daftar Kawasan 9.1 Kawasan Pertumbuhan Serang – Maja

Kawasan	Provinsi	Kab/Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
Kota Baru Maja	Banten	Kab. Lebak	WPS 9	Kawasan 9.1	Kota Baru
Bendungan Karian	Banten	Kab. Lebak	WPS 9	Kawasan 9.1	Bendungan

**J. Kawasan 9.2 Kawasan Strategis Pariwisata dan Maritim Tanjung Lesung – Ujung Kulon – Pelabuhan Ratu**

KEK Tanjung Lesung terletak 170 km dari Jakarta. Kawasan tersebut memiliki keindahan alam, keragaman flora fauna, serta budaya yang eksotis, sehingga disebut sebagai surga di pantai barat Pulau Jawa. Kawasan ini merupakan destinasi wisata yang dikembangkan pertama kali oleh Jababeka Group setelah KEK Morotai. Selain itu, Tanjung Lesung juga merupakan KEK Pariwisata yang pertama kali diresmikan dan telah siap dengan berbagai infrastruktur berstandar Internasional. KEK Tanjung Lesung akan dikembangkan sebagai kota wisata terintegrasi seluas 1.500 ha dan telah dilengkapi berbagai infrastruktur seperti jalan, listrik, jaringan internet, telepon, gas, jaringan serat optik, hingga penyediaan air bersih (*water treatment plant*), dan pengolahan air limbah (*waste-water treatment plant*) yang telah beroperasi dengan kebijakan-kebijakan ramah lingkungan, serta memiliki kapasitas yang mendukung pertumbuhan kawasan di masa mendatang. Adapun hal tersebut sudah sesuai dengan Perpres Nomor 3 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Pembangunan Strategis Nasional. Tanjung Lesung juga telah memiliki sejumlah penginapan bertaraf internasional seperti 44 unit vila istimewa dengan fasilitas *private pool*, yaitu Kalicaa Villa Estate, 61 unit *cottage* di Tanjung Lesung Beach Hotel, Hotel Blue Fish, Sailing Club, dan Green Coral Exclusive Camping.

**Tabel 3.13** Daftar Kawasan 9.2 Kawasan Strategis Pariwisata dan Maritim Tanjung Lesung – Ujung Kulon – Pelabuhan Ratu

Kawasan	Provinsi	Kab/Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
KEK Tanjung Lesung	Banten	Kab. Pandeglang	WPS 9	Kawasan 9.2	KEK
KSPN Tanjung Lesung	Banten	Kab. Pandeglang	WPS 9	Kawasan 9.2	KSPN
PPN Pelabuhan Ratu	Jawa Barat	Kab. Sukabumi	WPS 9	Kawasan 9.2	PPN

Kawasan	Provinsi	Kab/Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
<b>KPPN Keroncong (Cibaliung)</b>	Banten	Kab. Pandeglang	WPS 9	Kawasan 9.2	KPPN
<b>PKW Pandeglang</b>	Banten	Kab. Pandeglang	WPS 9	Kawasan 9.2	PKW
<b>Kawasan Taman Nasional Ujung Kulon</b>	Banten	Kab. Pandeglang	WPS 9	Kawasan 9.2	

#### K. Kawasan 9.3 Kawasan Strategis Pertanian Cianjur

Kabupaten Cianjur adalah sebuah kabupaten di Provinsi Jawa Barat, dengan ibu kota terletak di Kecamatan Cianjur. Persentase penduduk di kabupaten tersebut dengan mata pencaharian pada sektor pertanian berjumlah sekitar 62,99%. Sektor pertanian merupakan penyumbang terbesar terhadap Produk Domestik Regional Bruto (PDRB), yaitu sekitar 42,80%. Sektor lainnya yang cukup banyak menyerap tenaga kerja adalah sektor perdagangan dan jasa, yaitu sekitar 14,60%, dan pengiriman pembantu sebesar 30%. Kabupaten Cianjur memiliki komoditas pertanian yang khas, yaitu beras karena kondisi tanahnya yang mendukung produksi komoditas tersebut. Karakteristik khas beras Cianjur adalah ukuran yang cukup besar dan aromanya yang wangi.

**Tabel 3.14** Daftar Kawasan 9.3 Kawasan Strategis Pertanian Cianjur

Kawasan	Provinsi	Kab/Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
<b>PKW Cianjur</b>	Jawa Barat	Kab. Cianjur	WPS 9	Kawasan 9.3	PKW

#### L. Kawasan 9.4 Kawasan Strategis Pariwisata dan Maritim Pacangsanak (Pangandaran – Kalipucang – Sagara Anakan – Nusakambangan)

Kawasan Strategis Pariwisata dan Maritim Pacangsanak merupakan kawasan dengan banyak potensi, namun sekaligus memiliki kerentanan lingkungan. Kawasan ini terletak pada dua wilayah administrasi yang berbeda, yaitu Provinsi Jawa Barat dan Provinsi Jawa Tengah. Pacangsanak merupakan salah satu Kawasan Strategis Nasional (KSN) yang tertuang dalam PP Nomor 26 Tahun 2008. Kawasan Pacangsanak memiliki potensi sumber daya lingkungan dan juga wilayah maritim yang cukup besar, sehingga dapat berpengaruh secara nasional. Selain itu, Pangandaran juga akan menjadi pusat riset maritim yang bernama *Pangandaran Integrated Aquarium and Marine Research Institute* (Piamari). Pusat riset tersebut nantinya akan dilengkapi dengan berbagai fasilitas penunjang wisata ilmiah di bidang maritim.

**Tabel 3.15** Daftar Kawasan 9.3 Kawasan Strategis Pariwisata dan Maritim Pacangsanak

Kawasan	Provinsi	Kab/Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
PPS Cilacap	Jawa Tengah	Kab. Cilacap	WPS 9	Kawasan 9.4	PPS
Bendungan Matenggeng	Jawa Tengah	Kab. Cilacap	WPS 9	Kawasan 9.4	Bendungan
PKN Cilacap	Jawa Tengah	Kab. Cilacap	WPS 9	Kawasan 9.4	PKN
PKW Tasikmalaya	Jawa Barat	Kota Tasikmalaya	WPS 9	Kawasan 9.4	PKW
<b>Kawasan Pangandaran - Kalipuncang - Segara Anakan - Nusakambangan (Pacangsanak)</b>	Jawa Tengah	Kab. Cilacap	WPS 9	Kawasan 9.4	
<b>Kawasan Pangandaran - Kalipuncang - Segara Anakan - Nusakambangan (Pacangsanak)</b>	Jawa Barat	Kab. Pangandaran	WPS 9	Kawasan 9.4	

**M. Kawasan 10.1 Kawasan Pertumbuhan dan Ekonomi Terpadu Semarang – Kendal – Demak – Ungaran – Purwodadi (Kedungsepur)**

Profil Kawasan Pertumbuhan dan Ekonomi Terpadu Semarang – Kendal – Demak – Ungaran – Purwodadi (Kedungsepur) telah dijelaskan pada subbab 3.1.2.H.

**Tabel 3.16** Daftar Kawasan 10.1 Kawasan Pertumbuhan dan Ekonomi Terpadu Kedungsepur

Kawasan	Provinsi	Kab/Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
<b>Kawasan Metropolitan Kedungsepur</b>	Jawa Tengah	Kab. Ungaran	WPS 8, 10, 11	Kawasan 8.4, 10.1, 11.1	Kawasan Metropolitan
<b>Kawasan Metropolitan Kedungsepur</b>	Jawa Tengah	Kab. Demak	WPS 8, 10, 11	Kawasan 8.4, 10.1, 11.1	Kawasan Metropolitan
<b>Kawasan Metropolitan Kedungsepur</b>	Jawa Tengah	Kab. Grobogan	WPS 8, 10, 11	Kawasan 8.4, 10.1, 11.1	Kawasan Metropolitan

Kawasan	Provinsi	Kab/Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
<b>Kawasan Metropolitan Kedungsepur</b>	Jawa Tengah	Kab. Kendal	WPS 8, 10, 11	Kawasan 8.4, 10.1, 11.1	Kawasan Metropolitan
<b>Kawasan Metropolitan Kedungsepur</b>	Jawa Tengah	Kab. Semarang	WPS 8, 10, 11	Kawasan 8.4, 10.1, 11.1	Kawasan Metropolitan
<b>Kawasan Metropolitan Kedungsepur</b>	Jawa Tengah	Kota Semarang	WPS 8, 10, 11	Kawasan 8.4, 10.1, 11.1	Kawasan Metropolitan
<b>PKN Kawasan Perkotaan Semarang-Demak-Kendal-Ungaran-Purwodadi (Kedungsepur)</b>	Jawa Tengah	Kab. Ungaran	WPS 8, 10, 11	Kawasan 8.4, 10.1, 11.1	PKN
<b>PKN Kawasan Perkotaan Semarang-Demak-Kendal-Ungaran-Purwodadi (Kedungsepur)</b>	Jawa Tengah	Kab. Demak	WPS 8, 10, 11	Kawasan 8.4, 10.1, 11.1	PKN
<b>PKN Kawasan Perkotaan Semarang-Demak-Kendal-Ungaran-Purwodadi (Kedungsepur)</b>	Jawa Tengah	Kab. Grobogan	WPS 8, 10, 11	Kawasan 8.4, 10.1, 11.1	PKN
<b>PKN Kawasan Perkotaan Semarang-Demak-Kendal-Ungaran-Purwodadi (Kedungsepur)</b>	Jawa Tengah	Kab. Kendal	WPS 8, 10, 11	Kawasan 8.4, 10.1, 11.1	PKN
<b>PKN Kawasan Perkotaan Semarang-Demak-Kendal-Ungaran-Purwodadi (Kedungsepur)</b>	Jawa Tengah	Kab. Semarang	WPS 8, 10, 11	Kawasan 8.4, 10.1, 11.1	PKN
<b>PKN Kawasan Perkotaan Semarang-</b>	Jawa Tengah	Kota Semarang	WPS 8, 10, 11	Kawasan 8.4, 10.1, 11.1	PKN

Kawasan	Provinsi	Kab/Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
Demak-Kendal-Ungaran-Purwodadi (Kedungsepur)					

#### N. Kawasan 10.2 Kawasan Pertumbuhan Surakarta

Dalam Kawasan Pertumbuhan Surakarta (10.2) terdapat dua sub-kawasan, yaitu PKW Boyolali dan Kawasan Taman Nasional Gunung Merapi. Kabupaten Boyolali merupakan sebuah kabupaten di Provinsi Jawa Tengah dengan pusat administrasi berada di Kecamatan Boyolali yang terletak sekitar 25 km sebelah barat Kota Surakarta. Pada wilayah Kabupaten Boyolali terdapat industri-industri yang dapat menampung tenaga kerja potensial dengan jumlah tinggi. Mayoritas industri yang ada di wilayah Boyolali bergerak pada bidang tekstil, antara lain PT. Sari Warna Asli, PT. Safaritex, PT. Bupatex, dan lain-lain. Di Kecamatan Ampel misalnya, telah disediakan kawasan industri baru dengan luas berkisar 272-300 ha. Kawasan Industri Boyolali dirancang untuk industri berbasis Tekstil dan Produk Tekstil (TPT) terintegrasi, termasuk dilengkapi dengan infrastruktur yang memadai dan fasilitas pusat pelatihan dan inovasi. Selain PKW Boyolali, terdapat Taman Nasional Gunung Merapi, sebuah taman nasional yang terletak di Jawa bagian tengah. Secara administrasi pemerintahan, wilayah taman nasional ini masuk ke dalam wilayah dua provinsi, yakni Jawa Tengah dan DI Yogyakarta.

**Tabel 3.17** Daftar Kawasan 10.2 Kawasan Pertumbuhan Surakarta

Kawasan	Provinsi	Kab/Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
PKW Boyolali	Jawa Tengah	Kab. Boyolali	WPS 10	Kawasan 10.2	PKW
Kawasan Taman Nasional Gunung Merapi	Jawa Tengah	Kab. Boyolali	WPS 10	Kawasan 10.2	

#### O. Kawasan 10.3 Kawasan Strategis Pariwisata dan Cagar Budaya Borobudur – Magelang

Kawasan Pariwisata Borobudur mencakup seluruh wilayah administrasi Kecamatan Borobudur. Secara astronomis, Kecamatan Borobudur terletak pada 110° 01' 51" Bujur Timur sampai 110° 12' 48" Bujur Barat dan 70° 19' 13" Lintang Utara sampai 70° 35' 99" Lintang Selatan. Kecamatan yang



memiliki luas 54,55 km<sup>2</sup> ini berada pada ketinggian ±235 m di atas permukaan laut (dpl).

Kecamatan Borobudur berada di wilayah Kabupaten Magelang dan memiliki batas-batas wilayah sebagai berikut :

- 1) Sebelah Utara : Kecamatan Mertoyudan
- 2) Sebelah Timur : Kecamatan Ngluwar
- 3) Sebelah Selatan : Kecamatan Kalibawang, Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta
- 4) Sebelah Barat : Kecamatan Tempuran dan Kecamatan Salaman

KSPN (Kawasan Strategis Pariwisata Nasional) Borobudur merupakan salah satu KSPN Prioritas, dimana Borobudur menjadi ikon utama pariwisata untuk Provinsi DI Yogyakarta, walaupun secara administrasi KSPN Borobudur ini terletak di Kabupaten Magelang, Jawa Tengah. Potensi kuat yang dimiliki KSPN Borobudur ini adalah keunikan arsitektural bangunan dan kebudayaannya. Candi Borobudur merupakan salah satu obyek wisata yang sudah terkenal di seluruh dunia. Candi ini merupakan Candi Budha terbesar di dunia yang telah dijadikan sebagai salah satu warisan budaya di dunia oleh UNESCO, sehingga menjadi tempat wisata *heritage* di Magelang yang populer dan menjadi pusat perhatian masyarakat dunia.

**Tabel 3.18** Daftar Kawasan 10.3 Kawasan Strategis Pariwisata dan Cagar Budaya Borobudur – Magelang

Kawasan	Provinsi	Kab/Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
<b>KSPN Borobudur</b>	Jawa Tengah	Kab. Magelang	WPS 10	Kawasan 10.3	KSPN
<b>PKN Yogyakarta</b>	DI Yogyakarta	Kota Yogyakarta	WPS 10	Kawasan 10.3	PKN
<b>PKW Klaten</b>	Jawa Tengah	Kab. Klaten	WPS 10	Kawasan 10.3	PKW
<b>PKW Magelang</b>	Jawa Tengah	Kab. Magelang	WPS 10	Kawasan 10.3	PKW
<b>PKW Sleman</b>	DI Yogyakarta	Kab. Sleman	WPS 10	Kawasan 10.3	PKW
<b>Kawasan Candi Prambanan</b>	DI Yogyakarta	Kab. Sleman	WPS 10, 12	Kawasan 10.3, 12.1	
<b>Kawasan Taman Nasional Gunung Merapi</b>	Jawa Tengah	Kab. Magelang	WPS 10	Kawasan 10.3	
<b>Kawasan Taman Nasional Gunung Merapi</b>	Yogyakarta	Kab. Sleman	WPS 10	Kawasan 10.3	

**P. Kawasan 11.1 Kawasan Pertumbuhan dan Ekonomi Terpadu Semarang – Kendal – Demak – Ungaran – Purwodadi (Kedungsepur)**

Profil Kawasan Pertumbuhan dan Ekonomi Terpadu Semarang – Kendal – Demak – Ungaran – Purwodadi (Kedungsepur) telah dijelaskan pada subbab 3.1.2.H.

**Tabel 3.19** Daftar Kawasan 11.1 Kawasan Pertumbuhan dan Ekonomi Terpadu Kedungsepur

Kawasan	Provinsi	Kab/Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
<b>Pelabuhan Umum Tanjung Emas</b>	Jawa Tengah	Kota Semarang	WPS 11	Kawasan 11.1	Pelabuhan Umum
<b>Bendungan Jragung</b>	Jawa Tengah	Kab. Demak	WPS 11	Kawasan 11.1	Bendungan
<b>Kawasan Metropolitan Kedungsepur</b>	Jawa Tengah	Kab. Ungaran	WPS 8, 10, 11	Kawasan 8.4, 10.1, 11.1	Kawasan Metropolitan
<b>Kawasan Metropolitan Kedungsepur</b>	Jawa Tengah	Kab. Demak	WPS 8, 10, 11	Kawasan 8.4, 10.1, 11.1	Kawasan Metropolitan
<b>Kawasan Metropolitan Kedungsepur</b>	Jawa Tengah	Kab. Grobogan	WPS 8, 10, 11	Kawasan 8.4, 10.1, 11.1	Kawasan Metropolitan
<b>Kawasan Metropolitan Kedungsepur</b>	Jawa Tengah	Kab. Kendal	WPS 8, 10, 11	Kawasan 8.4, 10.1, 11.1	Kawasan Metropolitan
<b>Kawasan Metropolitan Kedungsepur</b>	Jawa Tengah	Kab. Semarang	WPS 8, 10, 11	Kawasan 8.4, 10.1, 11.1	Kawasan Metropolitan
<b>Kawasan Metropolitan Kedungsepur</b>	Jawa Tengah	Kota Semarang	WPS 8, 10, 11	Kawasan 8.4, 10.1, 11.1	Kawasan Metropolitan
<b>PKN Kawasan Perkotaan Semarang-Demak-Kendal-Ungaran-Purwodadi (Kedungsepur)</b>	Jawa Tengah	Kab. Ungaran	WPS 8, 10, 11	Kawasan 8.4, 10.1, 11.1	PKN
<b>PKN Kawasan Perkotaan Semarang-Demak-Kendal-Ungaran-</b>	Jawa Tengah	Kab. Demak	WPS 8, 10, 11	Kawasan 8.4, 10.1, 11.1	PKN

Kawasan	Provinsi	Kab/Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
<b>Purwodadi (Kedungsepur)</b>					
<b>PKN Kawasan Perkotaan Semarang- Demak-Kendal- Ungaran- Purwodadi (Kedungsepur)</b>	Jawa Tengah	Kab. Grobogan	WPS 8, 10, 11	Kawasan 8.4, 10.1, 11.1	PKN
<b>PKN Kawasan Perkotaan Semarang- Demak-Kendal- Ungaran- Purwodadi (Kedungsepur)</b>	Jawa Tengah	Kab. Kendal	WPS 8, 10, 11	Kawasan 8.4, 10.1, 11.1	PKN
<b>PKN Kawasan Perkotaan Semarang- Demak-Kendal- Ungaran- Purwodadi (Kedungsepur)</b>	Jawa Tengah	Kab. Semarang	WPS 8, 10, 11	Kawasan 8.4, 10.1, 11.1	PKN
<b>PKN Kawasan Perkotaan Semarang- Demak-Kendal- Ungaran- Purwodadi (Kedungsepur)</b>	Jawa Tengah	Kota Semarang	WPS 8, 10, 11	Kawasan 8.4, 10.1, 11.1	PKN
<b>PKW Salatiga</b>	Jawa Tengah	Kota Salatiga	WPS 10, 11	Kawasan 11.1	PKW

#### Q. Kawasan 11.2 Kawasan Pertumbuhan Surakarta

Kota Surakarta merupakan wilayah otonom dengan status kota yang berada di bawah Provinsi Jawa Tengah, Indonesia. Kota ini memiliki jumlah penduduk 503.421 jiwa (2010) dengan kepadatan 13.636 jiwa/km<sup>2</sup> dan luas wilayah sebesar 44 km<sup>2</sup>. Surakarta dikenal sebagai daerah tujuan wisata yang biasa didatangi oleh wisatawan dari kota-kota besar. Kota Surakarta bersama dengan Yogyakarta menjadi tujuan wisata utama di Pulau Jawa bagian tengah. Tujuan wisata utama kota Surakarta adalah Keraton Surakarta, Pura Mangkunegaran, perkampungan batik, serta pasar-pasar tradisional. Surakarta mempunyai tingkat pertumbuhan kota yang sangat pesat. Hal tersebut dapat dilihat dari pertumbuhan ekonomi, sistem aktivitas kota,

sentra pertumbuhan, dan fisik kota. Pertumbuhan ekonomi yang lebih tinggi dibandingkan dengan persentase pertumbuhan penduduk akan mampu meningkatkan kesejahteraan penduduk. Hal tersebut ditandai dengan semakin tingginya pendapatan per kapita masyarakat. Sarana dan prasarana transportasi sangat diperlukan untuk menunjang pertumbuhan ekonomi, tentunya dengan tuntutan bahwa fasilitas transportasi dengan segala pendukungnya haruslah mudah dijangkau dari berbagai akses. Di samping itu, pertumbuhan sektor transportasi yang tinggi akan merangsang peningkatan pembangunan ekonomi karena di antara keduanya mempunyai hubungan kausal yang positif. Kota Surakarta merupakan salah satu kota yang memiliki potensi cukup besar sebagai pusat kegiatan ekonomi. Letak geografis yang strategis memungkinkan Kota Surakarta sebagai *transit point* bagi kegiatan ekonomi dan pariwisata Provinsi Jawa Tengah, maupun transportasi regional yang berasal dari Jawa Timur, DI Yogyakarta, dan Jawa Tengah bagian Barat, Utara, Timur dan Selatan.

**Tabel 3.20** Daftar Kawasan 11.2 Kawasan Pertumbuhan Surakarta

Kawasan	Provinsi	Kab/Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
<b>Bendungan Gondang</b>	Jawa Tengah	Kab. Karanganyar	WPS 11	Kawasan 11.2	Bendungan
<b>PKN Surakarta</b>	Jawa Tengah	Kota Surakarta	WPS 11	Kawasan 11.2	PKN

#### **R. Kawasan 11.3 Kawasan Megapolitan Gerbangkertosusila dan Tuban**

Kawasan Gerbangkertosusila merupakan kesatuan wilayah dari Kabupaten Gresik, Kabupaten Bangkalan, Kabupaten Mojokerto, Kota Surabaya, Kabupaten Sidoarjo, dan Kabupaten Lamongan. Pembentukan Satuan wilayah Pembangunan (SWP) Gerbangkertosusila sendiri menurut Perda Provinsi Jawa Timur No. 4/1996 tentang RTRW Provinsi Jawa Timur dan PP No. 47/1996 tentang RTRW Nasional bertujuan untuk mewujudkan pemerataan pembangunan antar daerah. Wilayah Gerbangkertosusila merupakan wilayah metropolitan terbesar kedua di Indonesia yang berpusat di Surabaya. Kawasan ini setara dengan Jabodetabek yang berpusat di Jakarta. Sedangkan Tuban sendiri merupakan salah satu kabupaten yang terletak di Pantai Utara Jawa Timur. Kabupaten dengan jumlah penduduk sekitar 1,2 juta jiwa ini terdiri dari 20 kecamatan dan beribukotakan Kecamatan Tuban. Tuban yang saat ini dijadikan sebagai PKW memiliki sektor perekonomian utama di bidang perdagangan, industri pengolahan, dan pertambangan. Mata pencaharian masyarakat Tuban yang cukup berkembang adalah budidaya padi, budidaya sapi potong, budidaya kacang tanah, penangkapan ikan laut, dan penggalian

batu kapur. Sementara itu terdapat pula sentra padi dan kacang di sepanjang aliran Bengawan Solo.

**Tabel 3.21** Daftar Kawasan 11.3 Kawasan Megapolitan Gerbangkertosusila dan Tuban

Kawasan	Provinsi	Kab/Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
<b>Pelabuhan Umum Tanjung Perak</b>	Jawa Timur	Kota Surabaya	WPS 11	Kawasan 11.3	Pelabuhan Umum
<b>Bandar Udara Kargo Juanda</b>	Jawa Timur	Kab. Sidoarjo	WPS 11, 13, 14	Kawasan 11.3, 13.1, 14.1	Bandar Udara Kargo
<b>PPN Brondong</b>	Jawa Timur	Kab. Lamongan	WPS 11	Kawasan 11.3	PPN
<b>KI JIPE</b>	Jawa Timur	Kab. Gresik	WPS 11	Kawasan 11.3	KI
<b>Kawasan Metropolitan Gerbangkertosusila</b>	Jawa Timur	Kab. Mojokerto	WPS 11, 13, 14	Kawasan 14.1, 13.2, 11.3	Kawasan Metropolitan
<b>Kawasan Metropolitan Gerbangkertosusila</b>	Jawa Timur	Kab. Surabaya	WPS 11, 13, 14	Kawasan 14.1, 13.2, 11.3	Kawasan Metropolitan
<b>Kawasan Metropolitan Gerbangkertosusila</b>	Jawa Timur	Kab. Sidoarjo	WPS 11, 13, 14	Kawasan 14.1, 13.2, 11.3	Kawasan Metropolitan
<b>Kawasan Metropolitan Gerbangkertosusila</b>	Jawa Timur	Kab. Bangkalan	WPS 11, 13, 14	Kawasan 14.1, 13.2, 11.3	Kawasan Metropolitan
<b>Kawasan Metropolitan Gerbangkertosusila</b>	Jawa Timur	Kab. Gresik	WPS 11, 13, 14	Kawasan 14.1, 13.2, 11.3	Kawasan Metropolitan
<b>Kawasan Metropolitan Gerbangkertosusila</b>	Jawa Timur	Kab. Lamongan	WPS 11, 13, 14	Kawasan 14.1, 13.2, 11.3	Kawasan Metropolitan
<b>PKN Kawasan Perkotaan Gerbangkertosusila</b>	Jawa Timur	Kab. Mojokerto	WPS 11, 13, 14	Kawasan 14.1, 13.2, 11.3	PKN

Kawasan	Provinsi	Kab/Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
PKN Kawasan Perkotaan Gerbangkertosusila	Jawa Timur	Kab. Surabaya	WPS 11, 13, 14	Kawasan 14.1, 13.2, 11.3	PKN
PKN Kawasan Perkotaan Gerbangkertosusila	Jawa Timur	Kab. Sidoarjo	WPS 11, 13, 14	Kawasan 14.1, 13.2, 11.3	PKN
PKN Kawasan Perkotaan Gerbangkertosusila	Jawa Timur	Kab. Bangkalan	WPS 11, 13, 14	Kawasan 14.1, 13.2, 11.3	PKN
PKN Kawasan Perkotaan Gerbangkertosusila	Jawa Timur	Kab. Gresik	WPS 11, 13, 14	Kawasan 14.1, 13.2, 11.3	PKN
PKN Kawasan Perkotaan Gerbangkertosusila	Jawa Timur	Kab. Lamongan	WPS 11, 13, 14	Kawasan 14.1, 13.2, 11.3	PKN
PKW Tuban	Jawa Timur	Kab. Tuban	WPS 11	Kawasan 11.3	PKW

#### S. Kawasan 12.1 Kawasan Strategis Pariwisata dan Cagar Budaya Prambanan – Yogyakarta

Kawasan Strategis Pariwisata dan Cagar Budaya Prambanan terletak di Kota Yogyakarta, Provinsi DI Yogyakarta. Tujuan dibangunnya Taman Wisata Candi Prambanan ini adalah untuk melestarikan kawasan cagar budaya yang berskala internasional. Selain itu, keberadaan taman wisata tersebut akan menambah daya tarik wisatawan untuk berkunjung ke obyek wisata budaya ini. Candi Prambanan merupakan salah satu obyek wisata di Yogyakarta yang banyak dikunjungi oleh wisatawan baik lokal maupun mancanegara. Candi Prambanan merupakan Candi Hindu terbesar di Indonesia dan menjadi salah satu candi terindah di Asia Tenggara. Kawasan Candi Prambanan tercatat dalam Situs Warisan Dunia UNESCO sebagai warisan cagar budaya.

**Tabel 3.22** Daftar Kawasan 12.1 Kawasan Strategis Pariwisata dan Cagar Budaya Prambanan – Yogyakarta

Kawasan	Provinsi	Kab/Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
Bendungan Pidekso	Jawa Tengah	Kab. Wonogiri	WPS 12	Kawasan 12.1	Bendungan

Kawasan	Provinsi	Kab/Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
<b>PKW Bantul</b>	DI Yogyakarta	Kab. Bantul	WPS 12	Kawasan 12.1	PKW
<b>Kawasan Candi Prambanan</b>	DI Yogyakarta	Kab. Sleman	WPS 10, 12	Kawasan 10.3, 12.1	

#### T. Kawasan 12.2 Kawasan Strategis Perikanan Prigi

Dalam Kawasan Strategis Perikanan Prigi terdapat Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Prigi yang terletak di bagian selatan Jawa Timur. PPN Prigi terletak di Desa Tasikmadu, Kecamatan Watulimo, Kabupaten Trenggalek, Jawa Timur. PPN Prigi pada awalnya merupakan desa pantai tradisional permukiman nelayan yang berlokasi di Teluk Prigi kemudian tumbuh berkembang menjadi tempat yang berperan penting dalam kegiatan perikanan di Kabupaten Trenggalek.

**Tabel 3.23** Daftar Kawasan 12.2 Kawasan Strategis Perikanan Prigi

Kawasan	Provinsi	Kab/Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
<b>PPN Prigi</b>	Jawa Timur	Kab. Trenggalek	WPS 12	Kawasan 12.2	PPN
<b>Bendungan Bagong</b>	Jawa Timur	Kab. Trenggalek	WPS 12	Kawasan 12.2	Bendungan
<b>Bendungan Tukul</b>	Jawa Timur	Kab. Pacitan	WPS 12	Kawasan 12.2	Bendungan
<b>Bendungan Tugu</b>	Jawa Timur	Kab. Trenggalek	WPS 12	Kawasan 12.2	Bendungan
<b>PKN Malang</b>	Jawa Timur	Kota Malang	WPS 12	Kawasan 12.2	PKN
<b>PKW Tulung Agung</b>	Jawa Timur	Kab. Tulung Agung	WPS 12	Kawasan 12.2	PKW
<b>Kawasan Taman Nasional Gunung Merapi</b>	Yogyakarta	Kota Jogja	WPS 12	Kawasan 12.2	

#### U. Kawasan 12.3 Kawasan Strategis Agropolitan Malang – Batu

Kawasan Strategis Agropolitan Malang – Batu dan PKN Malang berlokasi di Kota Malang, Jawa Timur. Kota ini terletak 90 km sebelah selatan Surabaya dan merupakan kota terbesar kedua di Jawa Timur setelah Surabaya, sekaligus merupakan salah satu kota terbesar di Indonesia menurut jumlah penduduk. Kota Malang berada di dataran tinggi yang cukup sejuk dan seluruh wilayahnya berbatasan dengan Kabupaten Malang. Luas wilayah kota

Malang sendiri adalah 252,10 km<sup>2</sup>. Bersama dengan Kota Batu dan Kabupaten Malang, Kota Malang merupakan bagian dari kesatuan wilayah yang dikenal dengan Malang Raya (Wilayah Metropolitan Malang). Perekonomian Kota Batu banyak ditunjang oleh sektor pariwisata dan pertanian. Oleh karena letak Kota Batu yang berada di wilayah pegunungan, disertai dengan pembangunan pariwisata yang pesat, membuat sebagian besar pertumbuhan PDB Kota Batu ditunjang oleh kedua sektor tersebut. Di bidang pertanian, Batu merupakan salah satu daerah penghasil apel terbesar di Indonesia yang membuatnya dijuluki sebagai kota apel. Batu juga dikenal sebagai kawasan agropolitan, sehingga juga dijuluki sebagai kota agropolitan. Letak geografis Kota Baru yang berada di dataran tinggi, memberikan dampak terhadap tingginya produksi sayur mayur dan bawang putih. Selain itu, Batu juga merupakan kota seniman dimana terdapat banyak sanggar lukis dan galeri seni di kota tersebut.

**Tabel 3.24** Daftar Kawasan 12.3 Kawasan Strategis Agropolitan Malang – Batu

Kawasan	Provinsi	Kab/Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
<b>KSPN Bromo-Tengger-Semeru</b>	Jawa Timur	Kota Probolinggo	WPS 12, 14	Kawasan 12.3, 14.3	KSPN
<b>PKN Malang</b>	Jawa Timur	Kota Malang	WPS 12, 13	Kawasan 12.3, 13.3	PKN

#### V. Kawasan 13.1 Kawasan Pertumbuhan Bangkalan

Bangkalan merupakan sebuah Kabupaten di Pulau Madura, Provinsi Jawa Timur dengan ibu kota Bangkalan. Kabupaten ini terletak di ujung paling barat Pulau Madura dan berbatasan dengan Laut Jawa di utara, Kabupaten Sampang di timur, serta Selat Madura di selatan dan barat. Jembatan Suramadu, akses penghubung Kota Surabaya dengan Pulau Madura tepatnya Kabupaten Bangkalan, merupakan salah satu jembatan terpanjang di Indonesia yang dioperasikan untuk mempermudah arus pergerakan manusia dan barang dari dan menuju Pulau Madura. Kabupaten Bangkalan merupakan salah satu wilayah yang masuk dalam Kawasan Metropolitan Surabaya, yaitu Kawasan Gerbangkertosusila. Kabupaten Bangkalan memiliki sejumlah lokasi wisata yang terbagi dalam beberapa kategori, yakni wisata alam, wisata religi, wisata sejarah, serta wisata kuliner dan keluarga. Wisata kuliner sendiri mulai terkenal di Bangkalan sejak diresmikannya Jembatan Suramadu.



**Tabel 3.25** Daftar Kawasan 13.1 Kawasan Pertumbuhan Bangkalan

Kawasan	Provinsi	Kab/Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
<b>PKN Kawasan Perkotaan Gerbangkertosusila</b>	Jawa Timur	Kab. Bangkalan	WPS 11, 13, 14	Kawasan 14.1, 13.2, 11.3	PKN
<b>Kawasan Metropolitan Gerbangkertosusila</b>	Jawa Timur	Kab. Bangkalan	WPS 11, 13, 14	Kawasan 14.1, 13.2, 11.3	Kawasan Metropolitan

**W. Kawasan 13.2 Kawasan Megapolitan Gerbangkertosusila**

Profil Kawasan Megapolitan Gerbangkertosusila telah dijelaskan pada subbab 3.1.2.R.

**Tabel 3.26** Daftar Kawasan 13.2 Kawasan Megapolitan Gerbangkertosusila

Kawasan	Provinsi	Kab/Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
<b>Kawasan Metropolitan Gerbangkertosusila</b>	Jawa Timur	Kab. Mojokerto	WPS 11, 13, 14	Kawasan 14.1, 13.2, 11.3	Kawasan Metropolitan
<b>Kawasan Metropolitan Gerbangkertosusila</b>	Jawa Timur	Kab. Surabaya	WPS 11, 13, 14	Kawasan 14.1, 13.2, 11.3	Kawasan Metropolitan
<b>Kawasan Metropolitan Gerbangkertosusila</b>	Jawa Timur	Kab. Sidoarjo	WPS 11, 13, 14	Kawasan 14.1, 13.2, 11.3	Kawasan Metropolitan
<b>Kawasan Metropolitan Gerbangkertosusila</b>	Jawa Timur	Kab. Bangkalan	WPS 11, 13, 14	Kawasan 14.1, 13.2, 11.3	Kawasan Metropolitan
<b>Kawasan Metropolitan Gerbangkertosusila</b>	Jawa Timur	Kab. Gresik	WPS 11, 13, 14	Kawasan 14.1, 13.2, 11.3	Kawasan Metropolitan
<b>Kawasan Metropolitan Gerbangkertosusila</b>	Jawa Timur	Kab. Lamongan	WPS 11, 13, 14	Kawasan 14.1, 13.2, 11.3	Kawasan Metropolitan
<b>PKN Kawasan Perkotaan Gerbangkertosusila</b>	Jawa Timur	Kab. Mojokerto	WPS 11, 13, 14	Kawasan 14.1, 13.2, 11.3	PKN
<b>PKN Kawasan Perkotaan Gerbangkertosusila</b>	Jawa Timur	Kab. Surabaya	WPS 11, 13, 14	Kawasan 14.1, 13.2, 11.3	PKN
<b>PKN Kawasan Perkotaan Gerbangkertosusila</b>	Jawa Timur	Kab. Sidoarjo	WPS 11, 13, 14	Kawasan 14.1, 13.2, 11.3	PKN

Kawasan	Provinsi	Kab/Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
<b>PKN Kawasan Perkotaan Gerbangkertosusila</b>	Jawa Timur	Kab. Gresik	WPS 11, 13, 14	Kawasan 14.1, 13.2, 11.3	PKN
<b>PKN Kawasan Perkotaan Gerbangkertosusila</b>	Jawa Timur	Kab. Lamongan	WPS 11, 13, 14	Kawasan 14.1, 13.2, 11.3	PKN
<b>Kawasan Stasiun Pengamat Dirgantara Watukosek</b>	Jawa Timur	Kota Mojokerto	WPS 13	Kawasan 13.2	
<b>Bandar Udara Kargo Juanda</b>	Jawa Timur	Kab. Sidoarjo	WPS 11, 13, 14	Kawasan 11.3, 13.1, 14.1	Bandar Udara Kargo

#### X. Kawasan 13.3 Kawasan Strategis Agropolitan Malang – Batu

Profil Kawasan Strategis Agropolitan Malang – Batu telah dijelaskan pada subbab 3.1.2.U.

**Tabel 3.27** Daftar Kawasan 13.3 Kawasan Strategis Agropolitan Malang – Batu

Kawasan	Provinsi	Kab/Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
<b>PKN Malang</b>	Jawa Timur	Kota Malang	WPS 12, 13	Kawasan 12.3, 13.3	PKN

#### Y. Kawasan 14.1 Megapolitan Gerbangkertosusila

Profil Kawasan Megapolitan Gerbangkertosusila telah dijelaskan pada subbab 3.1.2.R.

**Tabel 3.28** Daftar Kawasan 14.1 Megapolitan Gerbangkertosusila

Kawasan	Provinsi	Kab/Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
<b>Bandar Udara Kargo Juanda</b>	Jawa Timur	Kab. Sidoarjo	WPS 11, 13, 14	Kawasan 11.3, 13.1, 14.1	Bandar Udara Kargo
<b>Kawasan Metropolitan Gerbangkertosusila</b>	Jawa Timur	Kab. Mojokerto	WPS 11, 13, 14	Kawasan 14.1, 13.2, 11.3	Kawasan Metropolitan
<b>Kawasan Metropolitan Gerbangkertosusila</b>	Jawa Timur	Kab. Surabaya	WPS 11, 13, 14	Kawasan 14.1, 13.2, 11.3	Kawasan Metropolitan
<b>Kawasan Metropolitan Gerbangkertosusila</b>	Jawa Timur	Kab. Sidoarjo	WPS 11, 13, 14	Kawasan 14.1, 13.2, 11.3	Kawasan Metropolitan

Kawasan	Provinsi	Kab/Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
<b>Kawasan Metropolitan Gerbangkertosusila</b>	Jawa Timur	Kab. Bangkalan	WPS 11, 13, 14	Kawasan 14.1, 13.2, 11.3	Kawasan Metropolitan
<b>Kawasan Metropolitan Gerbangkertosusila</b>	Jawa Timur	Kab. Gresik	WPS 11, 13, 14	Kawasan 14.1, 13.2, 11.3	Kawasan Metropolitan
<b>Kawasan Metropolitan Gerbangkertosusila</b>	Jawa Timur	Kab. Lamongan	WPS 11, 13, 14	Kawasan 14.1, 13.2, 11.3	Kawasan Metropolitan
<b>PKN Kawasan Perkotaan Gerbangkertosusila</b>	Jawa Timur	Kab. Mojokerto	WPS 11, 13, 14	Kawasan 14.1, 13.2, 11.3	PKN
<b>PKN Kawasan Perkotaan Gerbangkertosusila</b>	Jawa Timur	Kab. Surabaya	WPS 11, 13, 14	Kawasan 14.1, 13.2, 11.3	PKN
<b>PKN Kawasan Perkotaan Gerbangkertosusila</b>	Jawa Timur	Kab. Sidoarjo	WPS 11, 13, 14	Kawasan 14.1, 13.2, 11.3	PKN
<b>PKN Kawasan Perkotaan Gerbangkertosusila</b>	Jawa Timur	Kab. Bangkalan	WPS 11, 13, 14	Kawasan 14.1, 13.2, 11.3	PKN
<b>PKN Kawasan Perkotaan Gerbangkertosusila</b>	Jawa Timur	Kab. Gresik	WPS 11, 13, 14	Kawasan 14.1, 13.2, 11.3	PKN
<b>PKN Kawasan Perkotaan Gerbangkertosusila</b>	Jawa Timur	Kab. Lamongan	WPS 11, 13, 14	Kawasan 14.1, 13.2, 11.3	PKN

## Z. Kawasan 14.2 Kawasan Pertumbuhan Baru Pasuruan

Kabupaten Pasuruan merupakan bagian dari Provinsi Jawa Timur yang terletak di jalur utama pantai utara. Lokasinya berada pada jalur perhubungan Pulau Jawa dengan Pulau Bali, sehingga menjadikan kabupaten tersebut sebagai wilayah dengan prospek ekonomi yang besar di kawasan Indonesia bagian timur. Kabupaten Pasuruan memiliki luas 76,79 km<sup>2</sup>. Kabupaten Pasuruan berada pada wilayah yang mendapatkan pengaruh langsung dari Kota Metropolitan Surabaya sebagai pusat distribusi untuk Kawasan Indonesia Timur. Lokasi Kabupaten Pasuruan yang strategis disertai dengan perkembangan wilayah yang pesat dan terkonsentrasinya kegiatan di beberapa wilayah, seperti Kecamatan Bangil, Rembang, Beji, Gempol, Pandaan dan Purwosari, merupakan faktor-faktor yang dapat mendorong pertumbuhan ekonomi wilayah.

Tabel 3.29 Daftar Kawasan 14.2 Kawasan Pertumbuhan Baru Pasuruan

Kawasan	Provinsi	Kab/Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
PKW Pasuruan	Jawa Timur	Kab. Pasuruan	WPS 14	Kawasan 14.2	PKW

**AA. Kawasan 14.3 Kawasan Strategis Pariwisata Bromo – Tengger – Semeru**

KSPN Bromo – Tengger – Semeru (BTS) terdapat di Dusun Cemorolawang, Desa Ngadisari, Kecamatan Sukapura, 48 km dari pusat Kota Probolinggo dan 20 km dari Pusat Kecamatan Sukapura. Di dalam KSPN BTS terdapat wisata Gunung Bromo yang mempunyai ketinggian 2.392 m di atas permukaan laut. KSPN BTS terletak di wilayah bagian tengah kaki Gunung Semeru dan Pegunungan Tengger yang terdiri dari lembah dan ngarai, serta memiliki lautan pasir yang luasnya sekitar 10 km<sup>2</sup>. Selain lautan pasir, Gunung Bromo juga mempunyai sebuah kawah dengan garis tengah kurang lebih 800 m dari utara ke selatan dan kurang lebih 600 m dari timur ke barat. Di sebelah selatan Gunung Bromo menjulang tinggi puncak Gunung Semeru.

Tabel 3.30 Daftar Kawasan 14.3 Kawasan Strategis Pariwisata Bromo – Tengger – Semeru

Kawasan	Provinsi	Kab/Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
KSPN Bromo-Tengger-Semeru	Jawa Timur	Kota Probolinggo	WPS 12, 14	Kawasan 12.3, 14.3	KSPN
Bendungan Bajul Mati	Jawa Timur	Kab. Banyuwangi	WPS 14	Kawasan 14.3	Bendungan

**BB. Kawasan 14.4 Kawasan Pertumbuhan Baru Baluran – Banyuwangi**

Taman Nasional Baluran adalah salah satu taman nasional di Indonesia yang terletak di wilayah Banyuputih, Situbondo dan Wongsorejo, Banyuwangi, Jawa Timur. Nama dari taman nasional ini diambil dari nama gunung yang berada di daerah ini, yaitu Gunung Baluran. Gerbang masuk Taman Nasional Baluran berada pada koordinat 7° 55' 17.76" LS dan 114° 23' 15.27" BT. Taman nasional ini terdiri dari tipe vegetasi sabana, hutan *mangrove*, hutan musim, hutan pantai, hutan pegunungan bawah, hutan rawa, dan hutan yang selalu hijau sepanjang tahun. Tipe vegetasi sabana mendominasi kawasan Taman Nasional Baluran yakni sekitar 40 persen dari total luas lahan. Di pesisir Kabupaten Banyuwangi terdapat Pelabuhan Ketapang yang merupakan sarana perhubungan utama antara Pulau Jawa dengan Pulau Bali (Pelabuhan Gilimanuk). Pertumbuhan ekonomi di Banyuwangi terus berkembang pesat dikarenakan adanya perkembangan pada semua sektor

perekonomian daerah seperti pertanian, perikanan, UMKM, sektor barang dan jasa, hingga pariwisata.

**Tabel 3.31** Daftar Kawasan 14.4 Kawasan Pertumbuhan Baru  
Baluran – Banyuwangi

Kawasan	Provinsi	Kab/Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
<b>KPPN Muncar (Banyuwangi)</b>	Jawa Timur	Kab. Banyuwangi	WPS 14	Kawasan 14.4	KPPN
<b>PKW Banyuwangi</b>	Jawa Timur	Kab. Banyuwangi	WPS 14	Kawasan 14.4	PKW

### 3.2 Analisis Kelayakan Program Jangka Pendek

Analisis kelayakan program jangka pendek adalah analisis terkait kebutuhan infrastruktur PUPR seluruh kawasan strategis, baik yang ada di dalam kawasan, antar kawasan, ataupun antar WPS dalam program pembangunan jangka pendek 2018 – 2020. Merujuk pada pola kerja sinkronisasi program dan pembiayaan pembangunan jangka pendek keterpaduan pengembangan kawasan dengan infrastruktur PUPR, terdapat beberapa kriteria yang digunakan dalam analisis kelayakan program, yaitu (1) identifikasi kawasan terdukung sesuai dengan program prioritas yang telah diarahkan oleh pusat perencanaan infrastruktur PUPR, (2) identifikasi fungsi kawasan terdukung, (3) identifikasi jangka waktu berfungsinya kawasan terdukung, (4) potensi, dan (5) tantangan. Berdasarkan kriteria-kriteria tersebut akan dihasilkan indikasi program yang selanjutnya diintegrasikan dengan kriteria pemrograman.

Pada bagian ini, analisis kelayakan akan terbagi kedalam 3 (tiga) bagian, yaitu (1) Analisis Kelayakan Program Pembangunan Infrastruktur PUPR Jangka Pendek dalam Kawasan, (2) Analisis Kelayakan Program Pembangunan Infrastruktur PUPR Jangka Pendek Antar Kawasan dalam WPS, dan (3) Analisis Kelayakan Program Pembangunan Infrastruktur PUPR Jangka Pendek antar WPS. Berikut merupakan analisis kelayakan program pembangunan jangka pendek 2018–2020 keterpaduan pengembangan kawasan dengan infrastruktur PUPR.

#### 3.2.1 Analisis Kelayakan Program Jangka Pendek Dalam Kawasan

Analisis program jangka pendek di kawasan dalam WPS merupakan analisis yang didasarkan pada potensi kawasan dalam WPS tersebut, tantangan dan potensi kerusakan, serta indikasi program utama dalam penanganan tantangan dan potensi kerusakan tersebut.

## **A. Kawasan 6.5 Kawasan Strategis Industri Cilegon**

### **1. PKN Cilegon**

Berdasarkan letak geografisnya, Kota Cilegon berada di bagian paling ujung sebelah barat Pulau Jawa dan terletak pada posisi 5° 52' 24" - 6° 04' 07" LS dan 105° 54' 05" - 106° 05' 11" BT. Cilegon memiliki wilayah yang relatif landai di daerah tengah dan pesisir barat hingga timur, namun untuk wilayah utara, Kota Cilegon cenderung memiliki wilayah yang relatif berlereng dikarenakan berbatasan langsung dengan Gunung Batur. Di wilayah selatan Kota Cilegon, kondisi topografi sedikit berbukit-bukit terutama pada wilayah yang berbatasan langsung dengan Kecamatan Mancak. Kota ini memiliki wilayah strategis yang berhubungan langsung dengan Selat Sunda dan terhubung dengan Jalan Tol Jakarta – Merak. Selain itu, terdapat rencana pembangunan Jembatan Selat Sunda yang akan terkoneksi dengan Jalan Lingkar Selatan Kota Cilegon. Dengan adanya pembangunan tersebut akan menambah tingkat konektivitas Kota Cilegon dengan daerah lain di sekitarnya. Kota Cilegon juga disebut sebagai Kota Baja karena kota ini merupakan penghasil baja terbesar di Asia Tenggara. Sekitar 6 juta ton baja dihasilkan tiap tahunnya di Kawasan Industri Krakatau *Steel*.

### **2. Pelabuhan ASDP Merak**

Pelabuhan ASDP Merak adalah sebuah pelabuhan penyeberangan di Pulau Merak, Kota Cilegon, Banten. Pelabuhan tersebut menghubungkan Pulau Jawa dengan Pulau Sumatera yang dipisahkan oleh Selat Sunda. Setiap harinya, ratusan perjalanan feri melayani arus penumpang dan kendaraan dari dan ke Pulau Sumatera melalui Pelabuhan Bakauheni di Lampung. Rata-rata durasi perjalanan yang diperlukan antara Merak – Bakauheni atau sebaliknya dengan feri ini adalah sekitar 2 jam. Permasalahan yang kerap dihadapi pelabuhan ini adalah kemacetan, antrian kendaraan, dan tidak seimbang jumlah dermaga pelabuhan di Merak – Bakauheni dengan jumlah kapal yang akan berlabuh.

## **B. Kawasan 7.1 Kawasan Pertumbuhan Pulau Seribu**

### **1. KSPN Pulau Seribu**

Dengan luas wilayah 8,7 km<sup>2</sup>, Kawasan Kepulauan Seribu memiliki topografi datar hingga landai dengan ketinggian sekitar 0-2 mdpl dengan tingkat abrasi pulau-pulau termasuk dalam kategori sedang sampai dengan berat. KSPN Pulau Seribu memiliki potensi dan peluang yang besar untuk dikembangkan sebagai destinasi wisata bahari mengingat letaknya yang dekat dengan ibu kota negara. Kegiatan wisata bahari yang dapat dilakukan antara lain adalah menyelam (*scuba diving*), *snorkling*, memancing, wisata pendidikan

(penanaman lamun, *mangrove*, serta rehabilitas karang), dan lain-lain. Terdapat beberapa pelabuhan yang memiliki akses menuju KSPN Pulau Seribu, yaitu Marina, Kaliadem, Muara Angke, Rawasaban, Muara Kamal, Keronjo, dan Maok. Tantangan yang dihadapi kawasan ini meliputi adanya potensi kerusakan pada pantai yang disebabkan oleh abrasi pantai, ketersediaan air baku bagi masyarakat dan industri pariwisata, kebutuhan rumah pada pulau-pulau wisata yang semakin meningkat, serta kebutuhan akan sarana persampahan dalam menanggulangi permasalahan penumpukan sampah di pulau-pulau wisata dan pulau-pulau lokasi permukiman. Untuk mengatasi masalah-masalah tersebut, indikasi program yang diusulkan berupa pembangunan pelindung pantai, pembangunan pengolahan air bersih, pembangunan rumah-rumah pada desa wisata, serta pembangunan Tempat Pengolahan Sampah Terpadu (TPST).

## **C. Kawasan 7.2 Kawasan Megapolitan dan Pusat Pertumbuhan Nasional DKI Jakarta**

### **1. PKN Kawasan Perkotaan Jabodetabek dan Kawasan Metropolitan Jabodetabek**

Kawasan ini memiliki luas wilayah 661,5 km<sup>2</sup> dengan jumlah penduduk 12,7 juta jiwa, sehingga kepadatan penduduknya sebesar 19.198 jiwa/km<sup>2</sup>. Kawasan Jabodetabek sendiri terdiri dari Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi. Fungsi dari kawasan ini adalah sebagai pusat industri, pariwisata, perikanan, perdagangan, dan jasa skala nasional. Adapun sektor unggulan pada kawasan ini meliputi perdagangan dan jasa, industri pengolahan, dan konstruksi bangunan. Beberapa destinasi wisata budaya yang berada pada kawasan ini meliputi Gedung Kesenian Jakarta, Taman Ismail Marzuki, dan Taman Mini Indonesia Indah. Daerah ini memiliki wisata alam dengan flora dan fauna yang beraneka ragam, seperti yang terdapat pada cagar alam Muara Angke, Kamal Muara, dan Pulau Bokor, serta wisata bahari Kepulauan Seribu. Destinasi wisata sejarah meliputi Museum Nasional, Monumen Nasional (Monas), dan Monumen Pancasila Sakti, serta destinasi wisata buatan seperti Taman Impian Jaya Ancol, Taman Buaya, dan Kebun Binatang Ragunan. Tantangan yang dihadapi di kawasan ini adalah munculnya daerah-daerah kumuh dan penurunan kualitas lingkungan. Untuk mengatasi hal tersebut, indikasi program yang diusulkan berupa penyediaan sistem penyediaan air minum dan penyediaan jaringan sanitasi lingkungan. Penjabaran lebih lanjut mengenai kota dan kabupaten yang terdapat pada kawasan ini akan dijelaskan sebagai berikut.

**- Provinsi DKI Jakarta (Kota Jakarta Pusat, Jakarta Timur, Jakarta Selatan, Jakarta Utara, Jakarta Barat, dan Kabupaten Kepulauan Seribu)**

Jakarta merupakan kota metropolitan di Indonesia yang memiliki kemajuan pesat akibat dukungan dari perkembangan bisnis, industri, dan pembangunan infrastruktur pesat. Jakarta merupakan satu-satunya perkotaan di Indonesia yang memiliki status setingkat provinsi. Dengan luas sekitar 661,52 km<sup>2</sup>, Kota Jakarta memiliki jumlah penduduk sebesar 10.187.595 jiwa pada tahun 2011. Selain sebagai pusat pemerintahan, Kota Jakarta juga menjadi pusat ekonomi, bisnis, politik, dan kebudayaan.

Perekonomian Jakarta ditunjang oleh sektor perdagangan, jasa, properti, industri kreatif, dan keuangan. Sektor perdagangan ditunjang oleh perdagangan tekstil dengan pusat di kawasan Tanah Abang dan Glodok. Sementara itu dari sektor keuangan yang memberi kontribusi cukup besar terhadap perekonomian Jakarta adalah industri perbankan dan pasar modal. Kota Jakarta sebagai kota metropolitan didukung oleh infrastruktur yang cukup memadai, seperti jalan, listrik, telekomunikasi, air bersih, gas, bandara, dan pelabuhan. Saat ini rasio jalan di Jakarta mencapai 6,2% dari luas wilayahnya. Dari segi perhubungan, Jakarta memiliki jalan tol, bandara dan pelabuhan laut untuk mempermudah akses konektivitas.

Permasalahan yang dihadapi Jakarta meliputi beragam permasalahan sosial dan banjir. Dari segi sosial, permasalahan yang dihadapi warga Jakarta adalah kriminalitas, kemiskinan, dan stres yang salah satunya disebabkan oleh kemacetan dan menurunnya interaksi sosial akibat gaya hidup. Permasalahan lain yang dihadapi warga Jakarta adalah banjir yang diakibatkan oleh berbagai hal, seperti pembangunan tak terkendali di hilir, penyimpangan peruntukan lahan, serta penurunan tanah akibat eksploitasi air tanah.

**- Kota Bogor**

Kota Bogor mempunyai luas wilayah 118,5 km<sup>2</sup>. Di kota ini mengalir beberapa sungai yang permukaan airnya jauh di bawah permukaan dataran, yaitu Ci (Sungai) Liwung, Ci Sadane, Ci Pakancilan, Ci Depit, Ci Parigi, dan Ci Balok. Topografi yang demikian menjadikan Kota Bogor relatif aman dari bahaya banjir alami. Pada tahun 2014 jumlah penduduk kota ini sebanyak 1.030.720 jiwa. PDRB Kota Bogor didominasi oleh sektor tersier, terutama sektor perdagangan, hotel, dan restoran. Kawasan wisata perbukitan yang terletak di sebelah timur Kota Bogor, dikelilingi oleh Gunung Gede dan Gunung Pangrango. Sarana transportasi umum di kawasan ini berada pada Stasiun Bogor, Stasiun Sukaresmi, Stasiun Cilebut, Stasiun Bojong Gede, Stasiun Citayam, Stasiun Nambo, Terminal Baranang Siang, Terminal Wangun,



Terminal Bubulak, dan Terminal Laladon. Cukup banyak tantangan yang dihadapi di kawasan ini, yaitu sebagai berikut :

- a. Banjir akibat sungai Cisadane dan Ciliwung yang membelah Kota Bogor meluap sehingga rumah warga di sepanjang aliran sungai itu pun terendam;
- b. Banjir bandang Kecamatan Caringin yang disebabkan jebolnya tanggul yang dibendung dalam pembangunan Tol Bogor–Ciawi–Sukabumi (Bocimi);
- c. Longsor di Kecamatan Pamijahan tebing setinggi 8 m;
- d. Banjir disebabkan jebolnya Tanggul Situ Kemuning yang menyebabkan Jalan Raya Bojong Gede–Depok terendam;
- e. Besarnya kebutuhan hunian masyarakat sebagai salah satu wilayah penyangga DKI Jakarta;
- f. Volume sampah yang sudah tidak dapat ditampung oleh tempat pembuangan akhir akibat penambahan penduduk yang sangat pesat; serta
- g. *Backlog* rumah yang tinggi akibat limpasan penduduk Kota Jakarta.

Untuk mengatasi permasalahan-permasalahan tersebut diusulkan indikasi program utama sebagai berikut :

- a. Relokasi penduduk bantaran sungai;
- b. Perbaikan tanggul untuk menahan debit air anak Sungai Cisadane;
- c. Perbaikan tebing penahan longsor;
- d. Perbaikan Tanggul Situ Kemuning;
- e. Pembangunan rumah susun dan Rumah Sederhana Sehat (RSH) bagi Masyarakat Berpenghasilan Rendah (MBR);
- f. Pembangunan penampungan akhir sampah; serta
- g. Pembangunan kawasan-kawasan perumahan yang mendukung program sejuta rumah.

#### - Kota Depok

Kota Depok yang termasuk dalam Provinsi Jawa Barat terletak di antara Provinsi DKI Jakarta dan Kabupaten Bogor. Kota Depok yang memiliki jumlah penduduk 1.738.570 jiwa pada tahun 2010, terdiri dari 11 kecamatan dan 63 kelurahan. Kota ini memiliki perkembangan yang pesat dari segi geografis, demografis, dan sumber pendapatan.

Capaian LPE (Laju Pertumbuhan Ekonomi) Kota Depok pada tahun 2009 mencapai 6,22%. Kontribusi yang paling dominan terhadap PDRB dan LPE Kota Depok berasal dari subsektor perdagangan dan jasa. BPS mencatat pada tahun 2012 pertumbuhan ekonomi Kota Depok mencapai 7,1%, melebihi

pertumbuhan ekonomi Jawa Barat sebesar 6,2%. Peningkatan laju ekonomi yang terjadi di Kota Depok menjadikan kota ini sebagai kota jasa dan perdagangan. Layanan jasa yang mendukung perekonomian Depok antara lain jasa pencucian baju, servis motor, salon, dan guru privat.

#### **- Kota Tangerang**

Kota Tangerang merupakan bagian dari Provinsi Banten yang berbatasan dengan Kabupaten Tangerang di sebelah utara dan barat, Kota Tangerang Selatan di sebelah selatan, serta Provinsi DKI Jakarta di sebelah timur. Kota ini merupakan kota terbesar ketiga di kawasan Jabodetabek setelah Jakarta dan Bekasi. Dengan populasi penduduk pada tahun 2010 sebesar 1.798.601 jiwa, kota ini terdiri dari 13 kecamatan dan 104 kelurahan. Kota Tangerang merupakan pusat industri manufaktur di Pulau Jawa. Kota satelit kelas menengah dan atas terus dikembangkan di Kota Tangerang. Selain itu, Kota Tangerang juga merupakan pintu gerbang utama Indonesia dengan adanya Bandara Internasional Soekarno-Hatta.

#### **- Kota Bekasi**

Kota Bekasi memiliki luas wilayah sekitar 210,49 km<sup>2</sup> dengan jumlah penduduk pada tahun 2010 sebesar 2.336.489 jiwa. Perekonomian Kota Bekasi ditunjang oleh kegiatan perdagangan, perhotelan, dan restoran. Selain itu, keberadaan kawasan industri di kota ini juga menjadi mesin pertumbuhan ekonomi dengan menempatkan industri pengolahan sebagai sektor utama. Bekasi menjadi salah satu kota wisata di Provinsi Jawa Barat dengan objek wisata antara lain Taman Buaya Indonesia Jaya, Pantai Muara Beting dan Muara Gembong, Pantai Muara Bendera, Situ Gede, Saung Ranggon, serta bekas Pabrik Gula Cibarusah. Kota Bekasi dilintasi oleh Jalan Tol Jakarta–Cikampek, dengan empat gerbang tol akses, yaitu Pondok Gede Barat, Pondok Gede Timur, Bekasi Barat dan Bekasi Timur, serta Jalan Tol Lingkar Luar Jakarta dengan empat gerbang tol akses, yaitu Jati Warna, Jati Asih, Kalimalang, dan Bintara. Untuk mengatasi kemacetan lalu lintas yang menghubungkan pusat kota dengan Bekasi Utara, pemerintah bersama pengembang Summarecon Agung telah membangun jalan layang sepanjang 1 km. Disamping itu pemerintah juga berencana akan membangun Jalan Layang Bulak Kapal di Jalan Joyomartono, Bekasi Timur.

Permasalahan yang dihadapi Kota Bekasi adalah sebagai berikut:

- a. Tingginya kebutuhan masyarakat akan penyediaan rumah sebagai salah satu wilayah penyangga DKI Jakarta;
- b. Banjir akibat Bendung Kali Bekasi yang sudah tidak mampu menampung air;

- c. Kemacetan lalu lintas antar kawasan;
- d. Prasarana sanitasi lingkungan yang masih belum mencakup seluruh wilayah; serta
- e. *Backlog* rumah yang tinggi akibat limpasan penduduk Kota Jakarta.

Indikasi program utama yang diusulkan untuk menghadapi permasalahan-permasalahan di atas adalah:

- a. Pembangunan rumah susun dan RSH bagi MBR melalui program Fasilitas Likuiditas Pembiayaan Perumahan (FLPP);
- b. Perbaikan tanggul dan bendungan;
- c. Peningkatan konektivitas antar kawasan;
- d. Pembangunan infrastruktur sanitasi pengolahan air limbah; serta
- e. Pembangunan kawasan-kawasan perumahan yang mendukung program sejuta rumah.

## **2. Kota Baru Kemayoran**

Luas area Kota Baru Kemayoran sebesar 454 ha. Lahan di kawasan ini diperuntukkan sebagai lahan komersial, permukiman (rumah mewah, rumah menengah, rumah sederhana), taman umum, hutan kota, waduk, dan lapangan olah raga. Pada kawasan ini terdapat Jalan Tol Lingkar Dalam Jakarta.

## **3. Pelabuhan Umum Tanjung Priok**

Pelabuhan Tanjung Priok adalah pelabuhan terbesar dan tersibuk di Indonesia yang terletak di Kecamatan Tanjung Priok, Jakarta Utara. Pelabuhan ini berfungsi sebagai pintu gerbang arus keluar masuk barang ekspor-impor maupun barang antar pulau. Fasilitas pelayanan yang dimiliki oleh Pelabuhan Tanjung Priok cukup memadai untuk melayani arus keluar-masuk barang baik berupa barang curah, konvensional, maupun kontainer. Terminal pelayanan peti kemas ekspor-impor di pelabuhan ini ada lima terminal, yaitu Jakarta International Container Terminal I (JICT I), Jakarta International Container Terminal II (JICT II), Terminal Petikemas Koja (TPK Koja), Mustika Alam Lestari (MAL), dan Multi Terminal Indonesia (MTI). Tantangan yang dihadapi di kawasan ini adalah banjir di daerah Jakarta Utara. Indikasi program utama yang diusulkan berupa pembangunan pengendali banjir dan pengamanan pantai.

## **4. PPS Nizam Zachman**

Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman Jakarta (PPSNZJ) merupakan pusat kegiatan perikanan di Jakarta. Hal ini didukung oleh letaknya yang strategis, sehingga berpotensi memiliki sumber daya perikanan yang baik.

Tantangan di kawasan ini berupa penanganan pengelolaan persampahan yang belum tersedia. Untuk mengatasi hal tersebut, indikasi program utama yang diusulkan adalah pembangunan penyediaan sarana persampahan berupa TPA dan TPS.

### **5. Bandar Udara Kargo Internasional Soekarno Hatta**

Bandara Soekarno-Hatta merupakan bandara internasional dengan luas 18 km<sup>2</sup>. Bandara ini mulai beroperasi pada tahun 1985, menggantikan Bandara Kemayoran (penerbangan domestik) di Jakarta Pusat dan Halim Perdanakusuma di Jakarta Timur. Bandara Internasional Soekarno-Hatta memiliki 180 gerai lapor-masuk (*check-in counter*), 42 pengklaiman bagasi, dan 45 gerbang. Setiap subterminal (A-F, terminal 1-2) memiliki 25 gerai lapor-masuk, lima pengklaiman bagasi (delapan di 2D-2E), dan tujuh gerbang. Terminal 3 memiliki 30 gerai lapor-masuk, enam pengklaiman bagasi, dan tiga gerbang. PT Angkasa Pura II sedang merencanakan pembangunan terminal baru dengan fitur desain yang modern. Pembangunan Terminal 3 diperuntukkan bagi maskapai bertarif rendah. Bandara Soekarno-Hatta masih akan terus dikembangkan melalui rencana pembangunan lima terminal penumpang, satu terminal haji, dan empat landasan pacu. Bandara ini didukung oleh infrastruktur kereta api yang berada di Stasiun Manggarai, Sudirman, Tanah Abang, Duri, Grogol, Bojong Indah, Kalideres, Tanah Tinggi, serta akses jalan tol yaitu Jalan Tol Prof. Dr. Sedyatmo, Jalan Tol Lingkar Dalam Jakarta, dan Jalan Tol Jakarta – Tangerang. Permasalahan yang dihadapi adalah terhambatnya konektivitas jalan karena seringnya terjadi kemacetan. Untuk mengatasi masalah tersebut dibuatlah indikasi program utama berupa pembangunan jalan baru dan pembangunan prasarana angkutan massal.

### **6. Kawasan Instalasi Lingkungan & Cuaca dan Kawasan Fasilitas Pengolahan Data & Satelit**

BPJ (Balai Penginderaan Jauh) Jakarta yang dahulunya Proyek Satca diawali oleh LAPAN dalam rangka menumbuhkan dan mengembangkan kemampuan nasional dibidang *remote sensing* melalui pembangunan Stasiun Bumi Satelit Cuaca pertama di Indonesia, tepatnya di Jakarta. Pembangunan stasiun tersebut dimulai pada tahun 1969-1970. Stasiun Bumi Satelit Cuaca Jakarta mulai beroperasi pada 1 April 1971 dan saat itu berlokasi di Jalan Pemuda Persil No. 1, Jakarta yang pada saat ini dipergunakan sebagai Kantor Pusat LAPAN. Stasiun Bumi tersebut pada awalnya mampu menerima data APT (*Automatic Picture Transmission*) dari NOAA berupa citra satelit yang

dimanfaatkan untuk analisis cuaca. Akses menuju kawasan ini dapat ditempuh melalui Jalan Tol Jagorawi dan Jalan Tol Lingkar Timur.

#### **D. Kawasan 7.3 Kawasan Metropolitan dan Ekonomi Terpadu Bogor – Depok – Tangerang – Sukabumi**

##### **1. PKN Kawasan Perkotaan Jabodetabek dan Kawasan Metropolitan Jabodetabek**

(telah dijelaskan pada subbab 3.2.1.C)

##### **2. PKW Sukabumi**

Kota Sukabumi terletak 120 km di sebelah selatan Jakarta dan 96 km sebelah barat Kota Bandung. Wilayah kota ini berada di sekitar timur laut wilayah Kabupaten Sukabumi serta secara administratif seluruhnya berbatasan dengan wilayah Kabupaten Sukabumi. Pada tahun 2010 jumlah penduduk di Kota Sukabumi mencapai 298.681 jiwa. Kegiatan perhotelan di Kota Sukabumi dapat dilihat dari banyaknya jasa usaha akomodasi dan jumlah tamu yang menginap. Pada tahun 2010 jumlah perusahaan akomodasi di Kota Sukabumi sebanyak 33 buah yang terdiri dari 598 kamar dan 875 tempat tidur. Namun demikian, kegiatan pariwisata di Kota Sukabumi relatif masih sangat rendah. Secara keseluruhan hanya tercatat dua objek wisata, 47 penginapan remaja, enam kolam renang, serta beberapa usaha pariwisata lainnya yang meliputi biliar, golf, karaoke, dan ketangkasan. Permasalahan yang dihadapi Kota Sukabumi sebagai PKW adalah konektivitas, terutama dalam mengakses kawasan Pelabuhan Ratu – Kota Sukabumi yang belum memadai, serta jaringan Jalan Lintas Selatan Pulau Jawa yang kurang memadai. Selain itu, pada kawasan perkotaan masih terdapat permukiman kumuh yang minim sarana dan prasarana air bersih serta saluran drainase yang sudah tidak dapat menampung limpasan air hujan.

Untuk mengatasi permasalahan-permasalahan tersebut, indikasi program utama yang diusulkan berupa:

- a. Pengembangan Jaringan Jalan Lintas Selatan dan pembangunan kereta api jalur Sukabumi – Pelabuhan Ratu;
- b. Pembangunan sarana air bersih permukiman kumuh perkotaan; serta
- c. Pembangunan saluran drainase yang menggunakan ukuran yang lebih besar (*box culvert*).

##### **3. Bendungan Ciawi**

Pembangunan Waduk Ciawi (Cipayung) ini memerlukan lahan seluas 82,42 ha. Prasarana bendungan meliputi sebagian wilayah di tiga desa, yakni Cipayung,

Gadog, dan Sukakarya di Kecamatan Megamendung dan Desa Kopo di Kecamatan Cisarua. Waduk ini berfungsi sebagai penahan limpahan air dari Bogor ke Jakarta untuk mengantisipasi banjir di DKI Jakarta yang terjadi ketika debit meningkat. Peningkatan debit ini terjadi karena air dari hulu sudah tidak terserap akibat penggundulan pohon dan pembangunan bangunan di Bogor. Permasalahan yang dihadapi dalam pembangunan waduk ini adalah relokasi rumah warga yang tergusur proyek bendungan. Untuk menghadapi masalah tersebut, indikasi program yang diusulkan berupa pembangunan perumahan, serta pembangunan infrastruktur air bersih dan sanitasi masyarakat pada lokasi yang tergusur oleh proyek waduk.

#### **4. Bendungan Sukamahi**

Bendungan Sukamahi dalam pembangunannya memerlukan lahan seluas 49,82 ha. Bendungan meliputi sebagian wilayah empat desa di Megamendung yakni Gadog, Sukamahi, Sukakarya dan Sukamaju. Pembangunan berdampak pada 323 keluarga dan 453 persil lahan. Bendungan ini akan membendung aliran Cisukabirus, anak Ciliwung dengan bentang sungai utama 15 km dan kemiringan 14 persen. Seperti Bendungan Ciawi, bendungan ini juga dibangun sebagai antisipasi banjir di DKI Jakarta yang merupakan banjir kiriman dari Bogor. Permasalahan yang dihadapi dalam pembangunannya juga adalah relokasi rumah warga yang tergusur akibat pembangunan sehingga indikasi program utamanya adalah pembangunan perumahan dan infrastruktur air bersih dan sanitasi masyarakat pada lokasi yang tergusur oleh proyek waduk.

### **E. Kawasan 8.1 Kawasan Pusat Pertumbuhan Bekasi – Karawang**

#### **1. PKN Kawasan Perkotaan Jabodetabek dan Kawasan Metropolitan Jabodetabek**

(telah dijelaskan pada subbab 3.2.1.C)

#### **2. PKW Cikampek**

Kabupaten Karawang memiliki luas wilayah 1.737,53 km<sup>2</sup> dengan jumlah penduduk pada tahun 2010 sebanyak 2.125.234 jiwa yang berarti berkepadatan penduduk sebesar 1.223 jiwa per km<sup>2</sup>. Kesenian daerah di Kabupaten Karawang sendiri dipengaruhi oleh budaya dari tiga suku asli Jawa Barat, yaitu Sunda, Betawi, dan Cirebon. Objek wisata yang terdapat di Kabupaten Karawang terdiri dari Pantai Tanjung Pakis, Bendungan Walahar, Curug Bandung, Curug Cigeuntis, Pantai Tanjung Pakis, Pantai Samudra Baru, Pantai Tanjung Baru, dan Danau Cipule. Dari segi konektivitas, Kabupaten Karawang dilintasi oleh ruas jalan tol Jakarta – Cikampek (Karawang) serta Cipularang (Cikampek (Karawang) – Purwakarta – Padalarang) dan Cipali

(Cikopo (Karawang) – Palimanan (Cirebon)). Cikampek merupakan kecamatan yang berada di bagian timur Kabupaten Karawang. Di Cikampek terdapat stasiun kereta api yang merupakan pertemuan dua jalur utama dari Bandung dan dari Cirebon menuju Jakarta. Tantangan dan permasalahan yang dihadapi Kabupaten Karawang adalah sebagai berikut:

- a. Banjir besar yang merendam ribuan rumah di kawasan Cikampek;
- b. Besarnya kebutuhan masyarakat akan penyediaan rumah sebagai salah satu wilayah industri;
- c. Konektivitas antar kawasan dan antar kabupaten yang berbatasan masih rendah; serta
- d. Sarana sanitasi lingkungan yang masih belum mencakup seluruh wilayah.

Indikasi program utama yang diusulkan untuk menghadapi permasalahan-permasalahan di atas adalah:

- a. Membuka jalur saluran air ke Situ Kamojing dan perbaikan gorong-gorong air;
- b. Pembangunan rumah susun dan RSH bagi MBR;
- c. Peningkatan konektivitas antar kawasan dan antar kabupaten; serta
- d. Pembangunan infrastruktur sanitasi pengolahan air limbah dan sampah.

### **3. PKW Purwakarta**

Luas wilayah Kabupaten Purwakarta adalah 971,72 km<sup>2</sup> atau sekitar 2,81% dari luas wilayah Provinsi Jawa Barat dengan jumlah penduduk 845.509 jiwa (proyeksi jumlah penduduk pada tahun 2009). Laju pertumbuhan penduduk Kabupaten Purwakarta rata-rata sebesar 2,28% per tahun dengan jumlah penduduk laki-laki 420.380 jiwa dan jumlah penduduk perempuan adalah 425.129 jiwa. Budaya masyarakat di Kabupaten ini pada dasarnya tetap bernuansa budaya Sunda dan nilai-nilai agama, terutama agama Islam. Mayoritas penduduk Kabupaten Purwakarta adalah pemeluk Agama Islam (muslim). Obyek wisata di Purwakarta adalah Waduk Jatiluhur, Waduk Cirata, Sumber Air Panas Ciracas, Situ Wanayasa, Air terjun Curug Cipurut, Badega Gunung Parang, Gua Jepang, Desa Wisata Bojong, dan lain sebagainya.

Kabupaten Purwakarta berada pada titik temu tiga koridor utama lalu lintas yang sangat strategis yaitu Purwakarta-Jakarta, Purwakarta – Bandung dan Purwakarta – Cirebon. Wilayah Purwakarta juga dilintasi oleh ruas Jalan tol Jakarta – Cikampek dan ruas Jalan Tol Cikampek – Purwakarta – Padalarang (Cipularang). Gerbang tol di wilayah Kabupaten Purwakarta berada di Cikopo

(Cikampek), Sadang, dan Jatiluhur. Tantangan dan permasalahan yang dihadapi Kabupaten Purwakarta adalah sebagai berikut:

- a. Aksesibilitas kereta api menuju kawasan-kawasan sekitar yang belum memadai;
- b. Kebutuhan air baku yang sangat besar untuk memenuhi kawasan industri dan kawasan permukiman, serta kawasan pertanian;
- c. Kebutuhan jaringan sanitasi dan air bersih; serta
- d. Kebutuhan pemukiman dalam bentuk rumah, rusun, dan Bantuan Stimulan Perumahan Swadaya (BSPS).

Indikasi program utama yang diusulkan untuk menghadapi permasalahan-permasalahan di atas adalah:

- a. Pembangunan dan pengembangan jaringan kereta api;
- b. Pembangunan prasarana air baku dan jaringan irigasi;
- c. Pembangunan jaringan sanitasi dan jaringan air bersih bagi kawasan industri dan kawasan permukiman; serta
- d. Pembangunan perumahan bagi pekerja kawasan industri.

## **F. Kawasan 8.2 Kawasan Megapolitan Cekungan Bandung**

### **1. PKN Kawasan Perkotaan Bandung Raya**

Kota Bandung dikelilingi oleh pegunungan sehingga bentuk morfologi wilayahnya bagaikan sebuah mangkok raksasa. Secara geografis, kota ini terletak di tengah-tengah Provinsi Jawa Barat, serta berada pada ketinggian  $\pm 768$  m di atas permukaan laut, dengan titik tertinggi berada di sebelah utara dengan ketinggian 1.050 m di atas permukaan laut dan sebelah selatan merupakan kawasan rendah dengan ketinggian 675 m di atas permukaan laut. Kota Bandung merupakan kota terpadat di Jawa Barat, dimana penduduknya didominasi oleh etnis Sunda, sedangkan etnis Jawa merupakan penduduk minoritas terbesar di kota ini dibandingkan etnis lainnya. Jumlah penduduk pada tahun 2014 sebesar 2.470.802 jiwa. Berdasarkan Survei Sosial Ekonomi Daerah (Suseda) tahun 2006, 35,92% dari total angkatan kerja penduduk kota ini terserap pada sektor perdagangan, 28,16% pada sektor jasa, dan 15,92% pada sektor industri. Sedangkan sektor pertanian hanya menyerap 0,82%, sementara sisa 19,18 % pada sektor angkutan, bangunan, keuangan, dan lainnya.

Sejak dibukanya Jalan Tol Cipularang, Kota Bandung menjadi tujuan utama dalam menikmati liburan akhir pekan, terutama bagi masyarakat yang berasal dari Jakarta dan sekitarnya. Selain menjadi kota wisata belanja, Kota Bandung juga dikenal dengan sejumlah besar bangunan lama ber-arsitektur



peninggalan Belanda. Kota Bandung juga mempunyai stasiun kereta api untuk kelas bisnis dan eksekutif yang setiap hari melayani rute dari dan ke Jakarta, Semarang, Surabaya, Malang, Kediri, Purwokerto, dan Yogyakarta, yaitu Stasiun Bandung. Untuk pelayanan kelas ekonomi, Stasiun Kiaracondong juga melayani rute yang sama. Selain dua stasiun tersebut, terdapat lima stasiun kereta api lain, seperti Gedebage (khusus peti kemas), Cimindi, Andir, Ciroyom, dan Cikudapateuh. Permasalahan yang dihadapi oleh Kota Bandung meliputi:

- a. Kondisi transportasi jalan di Kota Bandung masih buruk dengan tingginya tingkat kemacetan, serta ruas jalan yang tidak memadai, termasuk masalah parkir dan tingginya polusi udara;
- b. Kawasan sempadan Sungai Cikapundung yang digunakan sebagai tempat tinggal dan rumah indekos; serta
- c. Jaringan sanitasi yang belum mencakup seluruh wilayah.

Indikasi program utama yang diusulkan untuk menghadapi permasalahan-permasalahan di atas adalah sebagai berikut:

- a. Pembangunan jaringan jalan baru seperti jalan layang dan jalan tol baru;
- b. Revitalisasi Sungai Cikapundung dan relokasi pada apartemen rakyat; serta
- c. Pembangunan jaringan sanitasi pada kawasan permukiman.

## **2. Kawasan Metropolitan Cekungan Bandung**

Kawasan Metropolitan Cekungan Bandung terdiri dari Kabupaten Bandung (176.812 ha), Kabupaten Bandung Barat (130.577,40 ha), Kota Bandung (16.729,65 ha), Kota Cimahi (4.023 ha), dan sebagian Kabupaten Sumedang, yaitu Kecamatan Tanjungsari, Kecamatan Jatinangor, dan Kecamatan Cimanggung dengan total luas wilayah 343.087 ha. Kawasan tersebut terdiri dari Kabupaten Bandung, Kabupaten Bandung Barat, Kota Bandung, Kota Cimahi, dan sebagian Kabupaten Sumedang.

### **- Kabupaten Bandung**

Kabupaten Bandung yang ber-ibukotakan Soreang terdiri dari 31 kecamatan dan 277 desa. Sebagian besar wilayahnya adalah pegunungan, kecuali pada wilayah utara yang sering mengalami banjir karena merupakan dataran rendah. Dari segi demografi, persebaran penduduk di Kabupaten Bandung mayoritas terkonsentrasi di bagian utara, terutama di Kecamatan Margahayu dan Dayeuhkolot. Dari segi ekonomi, kondisi ekonomi Kabupaten Bandung Barat dipengaruhi oleh indikator ekonomi makro Indonesia dan Provinsi Jawa Barat. Apabila dilihat dari tren, pertumbuhan ekonomi Kabupaten Bandung

cenderung mengalami kenaikan setiap tahunnya. Sektor yang menyumbangkan PDRB terbesar bagi perekonomian Kabupaten Bandung Barat adalah industri pengolahan dengan diikuti oleh sektor perdagangan, hotel, dan restoran. Permasalahan yang dihadapi kabupaten ini adalah permasalahan pengelolaan sampah serta banjir.

#### **- Kabupaten Bandung Barat**

Jumlah penduduk Kabupaten Bandung Barat mencapai 1.531.072 jiwa pada tahun 2008 dengan kepadatan 1.114,74 jiwa/km<sup>2</sup>. Pusat pemerintahan Kabupaten Bandung Barat berlokasi di Kecamatan Ngamprah yang terletak pada jalur Bandung – Jakarta. Isu strategis di kabupaten ini meliputi :

- a. Kemacetan pada kawasan-kawasan pariwisata akibat dari sudah optimalnya daya tampung jalan terutama pada hari-hari libur;
- b. Longsor pada kawasan-kawasan pegunungan;
- c. Kemacetan lalu lintas akibat percampuran angkutan umum dan angkutan industri; serta
- d. Prasarana sanitasi industri yang masih belum mencakup seluruh wilayah.

Indikasi program utama yang diusulkan untuk menanggulangi isu strategis di atas adalah sebagai berikut:

- a. Pelebaran jalan dan penambahan jalan baru;
- b. Pembangunan bangunan penahan longsor;
- c. Pembangunan jalan baru untukantisipasi kemacetan lalu lintas; serta
- d. Pembangunan infrastruktur sanitasi pengolahan air limbah industri.

#### **- Kota Bandung**

Cekungan Bandung merupakan cekungan (*basin*) yang dikelilingi oleh gunung api dengan ketinggian 650 m sampai lebih dari 2.000 m. Sungai Citarum yang berhulu di Gunung Wayang, Kabupaten Bandung (1.700 mdpl) melewati dasar cekungan dan mengalir menuju Waduk Saguling, bermuara di Pantai Utara Jawa tepatnya di Kabupaten Karawang. Berdasarkan ciri-ciri litologi, Cekungan Bandung terbentuk akibat kejadian vulkanisme dan tersusun atas empat bagian berdasarkan batuan penyusunnya, yaitu endapan tersier, hasil gunung api tua, hasil gunung api muda, dan endapan danau (Narulita et al., 2008). Dataran tinggi Bandung yang rata-rata berelevasi 700 m di atas permukaan laut adalah suatu bentukan unik. Bentang alamnya yang melandai dari semua arah, menjadikan Bandung seolah-olah berada di dasar sebuah mangkuk raksasa. Kota Bandung sendiri merupakan sebuah kota yang berada di pusat dari cekungan. Isu strategis di kabupaten ini meliputi:

- a. Longsor di Cimahi (bantaran Sungai Cihaur) dan wilayah utara dan selatan yang merupakan kawasan rawan bencana longsor;
- b. Banjir di Bandung Selatan; serta
- c. Pengembangan sistem transportasi massal berbasis jaringan kereta api cepat, pengembangan kawasan perkotaan Walini, kawasan pendidikan tinggi di Jatinangor, serta penyelamatan lahan pertanian produktif.

Indikasi program utama yang diusulkan untuk menanggulangi isu strategis di atas adalah:

- a. Relokasi penduduk pada kawasan bantaran sungai;
- b. Pembangunan kolam retensi; serta
- c. Pembangunan jaringan jalan penghubung antar kawasan.

#### **- Kota Cimahi**

Jumlah penduduk Kota Cimahi pada tahun 2008 mencapai 1.531.072 jiwa dengan kepadatan penduduk 1.114,74 jiwa/km<sup>2</sup>. Kota Cimahi merupakan dengan nilai kebudayaan tinggi. Pementasan budaya dan kesenian bahkan telah dilakukan sejak zaman kolonial Hindia Belanda. Sebagai contoh kesenian Sunda yang terkenal di Cimahi antara lain Tari Jaipongan, Tari Keurseus, Sisingaan, Angklung, Calung Reog, Tembang, Rengkong, Kecapi Suling, Degung, Tarawangsa, Longser, Jenaka Sunda, Sandiwara, Seni Pencak Silat, Kliningan, Karawitan, Wawayangan, serta Tari Merak. Isu strategis di kota ini meliputi hal-hal sebagai berikut:

- a. Sarana sanitasi lingkungan yang masih belum mencakup seluruh wilayah;
- b. Minimnya saluran drainase perkotaan yang mengakibatkan rusaknya jaringan jalan akibat limpasan air hujan. Panjang total saluran drainase yang ada saat ini yaitu 24,5 km;
- c. Pelayanan air bersih di Kota Cimahi masih belum maksimal (hanya 24,2%);
- d. Cakupan sampah yang terlayani hanya sebesar 35,47%; serta
- e. Kondisi jalan kebanyakan berada dalam kondisi sedang dan rusak, yaitu 31.830 km dan 31.890 km, sedangkan yang baik hanya sebesar 24.058 km.

Indikasi program utama yang diusulkan untuk menanggulangi isu strategis di atas adalah:

- a. Pembangunan infrastruktur sanitasi pengolahan air limbah dan sampah;
- b. Pembangunan saluran drainase perkotaan;
- c. Pembangunan sarana penyediaan air bersih;

- d. Pembangunan tempat pengolahan sampah sementara dan pengadaan truk pengangkut sampah; serta
- e. Perbaikan jaringan jalan.

#### **- Kabupaten Sumedang**

Kabupaten Sumedang memiliki kepadatan penduduk sebesar 730,62 jiwa/km<sup>2</sup> dan beribukota di Kota Sumedang. Kabupaten ini terletak sekitar 45 km dari Kota Bandung dan dilintasi oleh jalur utama Bandung – Cirebon. Kabupaten ini menyimpan banyak potensi sumber daya alam, khususnya di sektor pariwisata, makanan khas, kerajinan tradisional, kehutanan, dan pertanian. Destinasi wisata di kabupaten ini di antaranya adalah Museum Prabu Geusan Ulun, Kampung Toga, Benteng Gunung Kunci, serta Cipanas Cileungsing.

### **G. Kawasan 8.3 Kawasan Strategis Maritim dan Perikanan Cirebon – Pekalongan**

#### **1. PPN Pekalongan**

Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Pekalongan merupakan pelabuhan perikanan yang diusahakan karena sebagian sarana dan prasarana yang produktif dan ekonomis dikelola oleh Perum Prasarana Perikanan SamuderaCab. Visi dari PPN Pekalongan adalah “terwujudnya PPN Pekalongan sebagai pusat pertumbuhan dan pengembangan ekonomi perikanan terpadu”. Permasalahan di pelabuhan ini adalah kebutuhan jaringan sanitasi dan air bersih sehingga indikasi program utama yang diusulkan berupa pembangunan jaringan sanitasi dan jaringan air bersih di kawasan PPN Pekalongan.

#### **2. PKW Tegal**

Kabupaten Tegal, Jawa Tengah, dengan ibukota Slawi ini berjarak 14 km ke arah selatan dari Kota Tegal. Kabupaten Tegal memiliki topografi yang unik. Selain mempunyai wilayah dataran rendah, kabupaten yang berada antara 108°57'6"-109°21'30' Bujur Timur dan 6°02'41'-7°15'30' Bujur Selatan juga menjulang Gunung Slamet dengan ketinggian 3.428 m di atas permukaan laut. Kabupaten Tegal memiliki luas 878,79 km<sup>2</sup> dan Jumlah penduduk 1.394.839 jiwa. Masyarakat Kabupaten Tegal banyak yang membuka usaha di sektor industri rumah tangga, di antaranya pengecoran, pengerjaan logam, tekstil, *shuttlecock*, furnitur, dan gerabah. Terdapat juga pabrik industri bahan baku kapur tulis dan bubuk di daerah Margasari sebagai pemasok utama bubuk di Kabupaten Tegal. Industri Kecil dan Menengah (IKM) logam Kabupaten Tegal memiliki potensi untuk dikembangkan menjadi industri komponen otomotif yang terkait dengan pemenuhan kebutuhan industri-

industri motor dan mobil seperti Honda, Yamaha, Viar, dan lain-lain. Permasalahan di kabupaten ini meliputi hal-hal sebagai berikut:

- a. Kebutuhan air baku yang sangat besar untuk memenuhi kawasan perkotaan;
- b. Kebutuhan jaringan sanitasi dan air bersih; serta
- c. Kebutuhan pemukiman berupa rumah, rusun, serta BSPS.

Indikasi program yang diusulkan untuk menghadapi permasalahan tersebut berupa :

- a. Pembangunan prasarana air baku;
- b. Pembangunan jaringan sanitasi dan jaringan air bersih bagi kawasan permukiman perkotaan; serta
- c. Pembangunan perumahan bagi MBR dan bantuan perumahan swadaya.

### **3. PKW Pekalongan**

Kabupaten Pekalongan adalah sebuah kabupaten di Provinsi Jawa Tengah dengan ibu kota Kajen. Kabupaten ini berbatasan dengan Laut Jawa dan Kota Pekalongan di utara, Kabupaten Batang di timur, Kabupaten Banjarnegara di selatan, serta Kabupaten Pemasang di barat. Kabupaten Pekalongan mempunyai luas 836,13 km<sup>2</sup> dan jumlah penduduk 925.649 jiwa. Wilayah Kabupaten Pekalongan secara geografis merupakan daerah tropis yang sangat kaya akan potensi tanaman buah dan sayuran, hampir setiap pekarangan dan kebun ditanami berbagai jenis tanaman. PDRB Kabupaten Pekalongan pada tahun 2007 atas harga berlaku sebesar Rp.5.062.021.350.000,00 meningkat sebesar 10,72% dibandingkan dengan tahun 2006 sebesar Rp. 4.568.471.020.000,00. Permasalahan di kabupaten ini meliputi :

- a. Kebutuhan air baku yang sangat besar untuk memenuhi kawasan perkotaan;
- b. Kebutuhan jaringan sanitasi dan air bersih;
- c. Kebutuhan pemukiman berupa rumah, rusun serta BSPS; serta
- d. Kebutuhan air baku bagi pertanian dan perkotaan di Kabupaten Pekalongan.

Indikasi program yang diusulkan untuk menghadapi permasalahan tersebut berupa :

- a. Pembangunan prasarana air baku;
- b. Pembangunan jaringan sanitasi dan jaringan air bersih bagi kawasan permukiman perkotaan;
- c. Pembangunan perumahan bagi MBR dan bantuan perumahan swadaya; serta

- d. Pembangunan prasarana air baku dan irigasi.

#### 4. PKN Cirebon

Kota Cirebon terletak pada lokasi yang strategis dan menjadi simpul pergerakan transportasi antara Jawa Barat dan Jawa Tengah. Letaknya yang berada di wilayah pantai menjadikan Kota Cirebon memiliki wilayah dataran yang lebih luas dibandingkan dengan wilayah perbukitannya. Luas Kota Cirebon adalah 37,54 km<sup>2</sup> dengan dominasi penggunaan lahan untuk perumahan (32%) dan tanah pertanian (38%). Menurut hasil Suseda Jawa Barat Tahun 2010 jumlah penduduk Kota Cirebon telah mencapai jumlah 298 ribu jiwa, dengan komposisi penduduk laki-laki sekitar 145 ribu jiwa dan perempuan sekitar 153 ribu jiwa dan rasio jenis kelamin sekitar 94,85. Perekonomi Kota Cirebon dipengaruhi oleh letak geografis yang strategis dan karakteristik sumber daya alam sehingga struktur perekonomiannya didominasi oleh sektor industri pengolahan, sektor perdagangan, hotel dan restoran, sektor pengangkutan dan komunikasi, serta sektor jasa.

Kota Cirebon terletak di wilayah strategis, yakni titik bertemunya jalur tiga kota besar di Indonesia yakni Jakarta, Bandung, dan Semarang. Semua jenis transportasi itu baik transportasi darat, laut, dan udara saling berintegrasi mendukung pembangunan di kota Cirebon. Kota Cirebon memiliki dua stasiun kereta api, yakni Stasiun Cirebon Kejaksan dan Stasiun Prujakan. Stasiun Kejaksan berarsitektur khas kolonial Belanda, stasiun ini melayani hampir semua tujuan kota - kota lainnya baik itu kota besar maupun kota kecil di pulau Jawa. Terminal angkutan darat di Kota Cirebon di antaranya terminal besar Harjamukti, letaknya di jalan *by pass* Kota Cirebon. Pelabuhan Cirebon saat ini hanya digunakan untuk pengangkutan batu bara dan kebutuhan pokok dari pulau-pulau lain di Indonesia. Bandara Cakrabuana merupakan bandar udara di Kota Cirebon saat ini hanya dijadikan sebagai bandara khusus sekolah penerbangan dan militer.

Sebagai salah satu tujuan wisata di Jawa Barat, Kota Cirebon menawarkan banyak pesona mulai dari wisata sejarah tentang kejayaan kerajaan Islam, kisah para wali, Komplek Makam Sunan Gunung Jati di Gunung Sembung sekitar 15 km ke arah barat pusat kota, Masjid Agung Sang Cipta Rasa, Masjid At-Taqwa, kelenteng kuno, dan bangunan-bangunan peninggalan zaman Belanda. Kota ini juga menyediakan bermacam kuliner khas Cirebon dan terdapat sentra kerajinan rotan serta batik. Isu strategis dan permasalahan di kota ini meliputi :

- a. Kecamatan Pasaleman Kabupaten Cirebon terancam longsor akibat terus menerus tergerus oleh aliran Sungai Cisanggarung;

- b. Kawasan pelabuhan yang sempit menjadi hambatan dalam pengembangan ekonomi di Kota Cirebon; serta
- c. Timbulan sampah yang cukup besar.

Indikasi program utama yang diusulkan untuk menanggulangi isu strategis dan permasalahan di atas adalah:

- a. Pembangunan tanggul penahan longsor;
- b. Perluasan dan penambahan sarana dan prasarana pelabuhan; serta
- c. Pembangunan tempat pembuangan akhir sampah.

## **5. PPN Kejawanan**

Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Kejawanan mulai dibangun pada tahun anggaran 1994/1995 kemudian dioperasikan dua tahun kemudian, yaitu pada bulan Mei 1977. Pelabuhan ini berada di Kecamatan Lemahwungkuk, Kota Cirebon, bagian utara Provinsi Jawa Barat. Posisi tersebut merupakan posisi yang sangat strategis secara geografis karena menjadi pintu gerbang Jawa Barat bagian timur dan mampu menghubungkan daerah pemasaran potensial Bandung dan Jakarta. Pembangunan PPN Kejawanan ini diharapkan mampu memberikan kontribusi dalam memajukan sektor perikanan dan kelautan di Kota Cirebon dan sekitarnya serta mampu meningkatkan kesejahteraan masyarakat nelayan yang berada di sekitar pelabuhan. Pelabuhan ini telah bekerja sama dengan beberapa investor swasta di bidang perikanan untuk menanamkan modal di pelabuhan tersebut.

Fasilitas yang dimiliki oleh pelabuhan tersebut di antaranya adalah dermaga, kolam pelabuhan, area parkir, jaringan air dan listrik, IPAL, drainase dan pasar ikan. Panjang dermaga yang terdapat di PPN Kejawanan saat ini sudah tidak cukup untuk menampung perahu-perahu nelayan yang berlabuh sehingga kapal-kapal tersebut berjajar hingga beberapa lapis di pinggir dermaga. Selain itu pelelangan ikan di pelabuhan ini cukup sepi karena para nelayan lebih suka menjual hasil melautnya kepada pihak lain seperti misalnya pemilik kapal.

## **6. PKW Indramayu**

Luas wilayah Indramayu yang tercatat seluas 204.011 ha terdiri atas 110.877 ha tanah sawah (54,35%) dengan irigasi teknis sebesar 72.591 ha, 11.868 ha setengah teknis, 4.365 ha irigasi sederhana PU, dan 3.129 ha irigasi non-PU, sedang 18.275 ha di antaranya adalah sawah tadah hujan. Walaupun Indramayu berada di Jawa Barat yang notabene adalah tanah Pasundan yang berbudaya dan berbahasa Sunda, namun sebagian besar penduduk Indramayu mempergunakan Bahasa Cirebon dialek Indramayu. Masyarakat

setempat menyebut bahasa tersebut dengan Basa Dermayon, yakni dialek Bahasa Cirebon yang hampir serupa dengan Bahasa Cirebon yang dipergunakan di wilayah pusat Keraton Cirebon di Kota Cirebon. Indramayu dilintasi jalur pantura, yakni jalur utama dan terpadat di Pulau Jawa, terutama pada musim mudik lebaran. Jalur Pantura Indramayu dimulai dari ruas Patrol–Lohbener–Jatibarang–Kertasemaya dan juga jalur alternatif sebelah utara Indramayu–Karangampel–Krangkeng yang menuju ke arah Cirebon. Kabupaten ini juga dilintasi oleh jalur kereta api lintas utara Pulau Jawa, dengan salah satu stasiun terbesarnya adalah Stasiun Jatibarang yang berada di Kota Jatibarang, sekitar 19 km ke selatan dari pusat Kota Indramayu.

Permasalahan yang dihadapi di kabupaten ini adalah mayoritas infrastruktur SDA (saluran irigasi) yang berada dalam kondisi rusak serta banjir rob yang merusak permukiman dan jaringan jalan. Indikasi program utama yang diusulkan untuk menanggulangi permasalahan tersebut adalah perbaikan infrastruktur SDA, rehabilitasi jaringan irigasi, pembangunan infrastruktur pengaman pantai, serta relokasi perumahan yang ada pada sempadan pantai.

## **H. Kawasan 8.4 Kawasan Pertumbuhan dan Ekonomi Terpadu Semarang – Kendal – Demak – Ungaran – Purwodadi (Kedungsepur)**

### **1. KI Sayung (Jateng Land)**

PT. Jawa Tengah Lahan Andalan (Jateng *Land*) adalah pengelola Kawasan Industri yang berlokasi di Kabupaten Demak, Jawa Tengah. Jateng *Land* mengelola kawasan industri seluas 300 ha. Kawasan Industri yang berlokasi di lahan yang diperuntukkan sebagai Zona Industri pada Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Demak merupakan lokasi yang strategis karena berada di pinggir jalan nasional akses pantura Semarang – Surabaya dan cukup dekat dengan stasiun kereta api, pelabuhan laut dan bandara internasional. Dengan konsep *integrated cybertech eco industrial park* yang mempunyai beragam keunggulan dalam pengelolaannya, antara lain *Integrated Access Control System, Full Area Hotspot, Independent Green Power Supply, 24 Hours Security, Customer Service Excellent*, dan lain-lain. Beragam fasilitas juga tersedia untuk menunjang kegiatan pelaku industri, di antaranya adalah air bersih yang dikelola dengan sistem WWTP (*Waste-Water Treatment Plan*), sumber tenaga listrik, *smart industrial technology communication* by Telkom, *alternative energy sources*, sistem pengelolaan sampah, unit pengelolaan IPAL (Instalasi Pengelolaan Air Limbah), ruang terbuka hijau, fasilitas pemadam kebakaran, pusat kebugaran, tempat ibadah, dan pujasera.



Selain jalur nasional akses Pantura – Semarang – Surabaya, kawasan ini juga didukung oleh Stasiun Brumbung dan Pelabuhan Morodemak. Permasalahan yang dihadapi kawasan ini adalah krisis air bersih, penurunan muka air tanah akibat penyedotan air bersih secara besar-besaran dari kawasan industri serta kebutuhan akan prasarana permukiman yang sangat besar. Untuk mengatasi masalah tersebut, indikasi program yang diusulkan adalah penyediaan sistem penyediaan air minum dan penyediaan jaringan sanitasi lingkungan, pembangunan prasarana penampungan air baku dan saluran pembawa air baku, serta pembangunan rumah susun dan RSH bagi MBR.

## **2. KI Kendal**

Kawasan Industri Kendal memiliki luas 2.700 ha kawasan industri terpadu di Jawa Tengah, Indonesia. Kawasan Industri Kendal akan dirancang menjadi kawasan industri standar internasional dengan pembangunan *mixed-use* yang mencakup daerah industri serta perumahan dan komersial yang memenuhi peningkatan permintaan untuk kompetitif biaya manufaktur di Indonesia. Kawasan Industrial Kendal terletak sekitar 21 km dari sebelah barat Semarang (ibu kota Jawa Tengah), 20 km dari Bandara Internasional Ahmad Yani dan 25 km ke Pelabuhan Tanjung Emas. Kabupaten Kendal memiliki potensi kawasan pesisir dengan pengembangan budidaya laut disepanjang pesisir lautnya. Beberapa objek wisata yang terdapat di kabupaten ini adalah Pantai Muara Kencana, Pantai Ngebum, dan Pantai Sendang Sekucing. Selain itu kawasan ini juga didukung oleh Stasiun Weleri, Stasiun Kaliwungu, dan Pelabuhan Kendal. Permasalahan yang dihadapi oleh kabupaten ini adalah sistem pengolahan limbah yang masih buruk serta masalah persampahan. Untuk mengatasi masalah tersebut, indikasi program yang diusulkan adalah pembangunan Instalasi Pengolahan Air Limbah (IPAL), Instalasi Pengolahan Lumpur Tinja (IPLT), dan TPA Regional.

## **3. Kawasan Metropolitan dan PKN Kawasan Perkotaan KEDUNGSEPUR (Semarang – Demak – Kendal – Ungaran – Purwodadi)**

Kawasan Metropolitan Kedungsepur terdiri dari adalah istilah umum yang merupakan singkatan dari beberapa nama wilayah otonom di eks-karesidenan Semarang, yang terdiri dari Kabupaten Kendal, Kabupaten Demak, Ungaran (ibukota Kabupaten Semarang), Kota Salatiga, Kota Semarang, dan Purwodadi (ibukota Kabupaten Grobogan) dengan Kota Semarang sebagai kota intinya.

### - Kabupaten Kendal

Jumlah penduduk Kabupaten Kendal sebanyak 952.966 jiwa dengan luas wilayah sebesar 1315,43 km<sup>2</sup>, 1.002,23 km<sup>2</sup> untuk daratan dan 313,20 km<sup>2</sup> untuk lautan. Kabupaten ini terbagi menjadi 20 Kecamatan dengan 265 desa serta 20 kelurahan. Kabupaten Kendal terletak 25 km di sebelah barat Kota Semarang dan dilalui oleh jalan Pantura (jalan negara) yang menghubungkan Jakarta–Semarang–Surabaya. Selain itu, Kendal juga dilintasi oleh jalur kereta api melalui tiga stasiun (Weleri, Kalibodri dan Kaliwungu) dengan stasiun terbesarnya adalah Weleri. Kabupaten ini juga didukung oleh Pelabuhan Kendal dan jalan lingkar utara Kabupaten Kendal. Potensi kabupaten ini berupa potensi kawasan pesisir dengan pengembangan budidaya laut serta potensi wisata berupa Pantai Sendang Sikucing Weleri, Pantai Ngebum Kaliwungu, Pantai Muara Kencan Patebon dan Pantai Komplek LDS. Permasalahan dan tantangan yang dihadapi kawasan ini yaitu:

- a. Sebanyak 128 desa/kelurahan yang ada di Kabupaten Kendal memiliki kondisi rawan bencana longsor dan banjir;
- b. Kabupaten Kendal rawan bencana rob dan abrasi karena lokasinya yang berbatasan langsung dengan Laut Jawa; serta Sistem pengolahan limbah dan sampah yang masih buruk.

Untuk mengatasi masalah dan tantangan di Kabupaten Kendal tersebut, dibuatlah indikasi program utama berupa :

- a. Pembangunan tanggul penahan longsor dan pembangunan tebing pengendali banjir;
- b. Pembangunan bangunan pengaman pantai; serta
- c. Pembangunan prasarana air limbah dan TPA.

### - Kabupaten Demak

Kabupaten Demak memiliki luas wilayah seluas 1.149,07 km<sup>2</sup>, yang terdiri dari daratan seluas ± 897,43 km<sup>2</sup> dan lautan seluas ± 252,34 km<sup>2</sup> dengan jumlah penduduk 1.055.579 jiwa. Beberapa sungai yang mengalir di Demak antara lain Kali Tuntang, Kali Buyaran, dan yang terbesar adalah Kali Serang yang membatasi kabupaten Demak dengan kabupaten Kudus dan Jepara. Objek wisata yang berada di Kabupaten ini adalah Wisata Bahari Morosari, Wisata Pantai Surodadi dan *Brown Canyon*. Permasalahan yang dihadapi di daerah ini adalah ancaman krisis air bersih dan banjir yang melanda wilayah Kecamatan Sayung dan Guntur. Untuk menghadapi masalah tersebut dibuatlah indikasi program utama berupa pembangunan SPAM Regional dan pembangunan tebing pengendali banjir.

### **- Ungaran (Kabupaten Semarang)**

Jumlah penduduk Ungaran sejumlah 147.653 jiwa dengan luas lahan 3.596,03 ha dan berbatasan langsung dengan Kota Semarang. Ungaran berfungsi sebagai *hinterland* atau satelit bagi Kota Semarang dengan menyuplai bahan baku bagi industri di Kota Semarang. Di Ungaran direncanakan akan dikembangkan pusat industri yang menghasilkan barang setengah jadi sebagai bahan baku bagi industri Kota Semarang. Selain itu, Ungaran akan dijadikan sebagai pusat pengembangan dan pelayanan di sektor industri, perdagangan, pemukiman dan pertanian. Kabupaten ini didukung oleh infrastruktur jalan berupa Jalan Tol Bawean – Ungaran dan Semarang – Ungaran. Permasalahan yang dihadapi di daerah ini adalah kerusakan jalur alternatif Kendal – Ungaran dan akses menuju rusunawa dan akses dari rusunawa ke fasilitas umum lainnya masih belum memadai. Untuk menghadapi masalah tersebut dibuatlah indikasi program utama berupa pembangunan dan peningkatan jaringan jalan.

Kabupaten Semarang memiliki jumlah penduduk sebanyak 961.421 jiwa dengan luas wilayah 950,21 ha. Bagian timur wilayah kabupaten ini merupakan dataran tinggi dan perbukitan. Sungai besar yang mengalir di kawasan ini adalah Sungai Tuntang. Kabupaten ini didukung oleh jalan tol Bawean – Salatiga, jalan tol Semarang – Solo, Pelabuhan Tanjung Emas, dermaga khusus Pertamina UPMS IV dan dermaga PT. Sriboga Ratu Raya. Potensi yang dimiliki berupa panas bumi dan wisata Cagar Alam Gebugan. Permasalahan dan tantangan yang dihadapi kabupaten ini, yaitu :

- a. Akses jalan kawasan industri yang sempit;
- b. Kaliwungu Selatan yang sering longsor akibat hujan deras;
- c. Belum tersedianya pasokan air khusus industri; serta
- d. Adanya komoditas pertanian unggulan di Kabupaten Semarang yaitu padi yang membutuhkan penanganan maksimal.

Untuk mengatasi masalah dan tantangan di Kabupaten Kendal tersebut, dibuatlah indikasi program utama berupa :

- a. Pelebaran jaringan jalan untuk kawasan industri;
- b. Pembangunan bangunan tanggul longsor;
- c. Pembangunan dan peningkatan sumber air baku untuk industri; serta
- d. Pembangunan dan peningkatan jaringan irigasi baru.

### **- Kota Salatiga**

Kota Salatiga berbatasan sepenuhnya dengan Kabupaten Semarang dan terletak 49 km di sebelah selatan Kota Semarang. Salatiga terletak di ketinggian 750-850 mdpl dan terletak di lereng timur Gunung Merbabu yang

membuat daerah Salatiga menjadi lebih sejuk. Kota ini memiliki tiga terminal yaitu Terminal Tingkir, Terminal Tamansari, dan Terminal Rejosari. Sarana transportasi di Kota Salatiga akan dilengkapi oleh dibukanya kembali jalur rel kereta api di Stasiun Tuntang sampai Kedungjati dan berlanjut hingga stasiun Semarang. Salatiga juga akan memiliki jalur tol baru yaitu Jalan Tol Semarang – Solo yang akan melewati daerah utama dan timur Kota Salatiga sehingga kota ini dapat diakses dengan lebih mudah dan cepat dari Kota Semarang, Yogyakarta dan Solo.

### - Kota Semarang

Kota Semarang memiliki luas wilayah sekitar 373,62 km<sup>2</sup> dengan jumlah penduduk sebanyak 1.634.600 jiwa. Ekonomi Kota Semarang cukup besar karena statusnya sebagai ibu kota provinsi Jawa Tengah. Perekonomian Kota Semarang didominasi oleh sektor industri dan sektor perdagangan. Kota Semarang juga memiliki Kawasan Bisnis Terpadu atau CBD (*Central Business District*) dimana kawasan yang masuk pada prime segitiga emas adalah Simpang Lima *City Center* (SLCC), Pemuda *Central Business District* (PCBD), dan Gajahmada *Golden Triangle* (GGT).

Sebagai pusat wilayah nasional bagian tengah (pelabuhan dan bandar udara) dan berada pada jalur lalu lintas ekonomi pulau Jawa, Kota Semarang merupakan perlintasan moda transportasi darat (Kereta api, Bus dan Kendaraan) dari Provinsi DKI Jakarta dan Jawa Barat dengan Provinsi Jawa Timur atau menuju Jawa Tengah Selatan dan Provinsi Yogyakarta. Kota Semarang juga dilewati oleh jalan tol yaitu Jalan Tol Krpyak-Jatingaleh, Jalan Tol Srandol–Jatingaleh, Jalan Tol Tanjung Emas–Srandol serta jalur kereta api dengan Stasiun Semarang Tawang. Wisata alam yang dimiliki oleh Kota Semarang adalah Candi Gedong Songo, Hutan Wisata Penggaron, Pantai Marina, Hutan *Mangrove* Morosari dan Hutan *Mangrove* Tapak. Permasalahan dan tantangan yang dihadapi kota ini yaitu :

- a. Penurunan elevasi di Waduk Kedung Ombo yang berpengaruh pada debit air di Bendung Klambu (air yang sampai di Bendung Klambu hanya 0,9 m<sup>3</sup>/detik);
- b. Konektivitas yang terhambat akibat kemacetan lalu lintas;
- c. Kebutuhan akan prasarana permukiman yang sangat besar; serta
- d. Kebutuhan masyarakat yang besar akan rumah sebagai salah satu wilayah penyangga Provinsi Jawa Tengah.

Untuk mengatasi masalah dan tantangan di Kabupaten Kendal tersebut, dibuatlah indikasi program utama berupa :

- a. Pembangunan sumber air baku baru dan pembangunan waduk baru;

- b. Pembangunan jalan baru dan pembangunan sarana angkutan massal;
- c. Penyediaan sistem penyediaan air minum dan penyediaan jaringan sanitasi lingkungan; serta
- d. Pembangunan rumah susun dan RSH bagi MBR.

#### **- (Purwodadi) Kabupaten Grobogan**

Kabupaten Grobogan memiliki luas wilayah 197.586,42 ha dengan jumlah penduduk 1.351.429 jiwa. Grobogan merupakan lembah yang diapit oleh dua pegunungan kapur, yaitu Pegunungan Kendeng di bagian selatan dan Pegunungan Kapur Utara di bagian utara dengan bagian tengah wilayahnya adalah dataran rendah. Lembah yang membujur dari barat ke timur merupakan lahan pertanian yang produktif, yang sebagian telah didukung jaringan irigasi. Lembah ini selain dipadati oleh penduduk juga terdapat sungai, jalan raya dan jalan kereta api. Dua sungai besar yang melewati kawasan tersebut adalah Kali Serang dan Kali Lusi. Dari segi konektivitas dan transportasi, kawasan ini didukung oleh angkutan kereta api yang melintasi kawasan selatan selatan Purwodadi, yaitu Stasiun Ngombro. Potensi yang dimiliki kabupaten ini berupa potensi alam pertambangan dan potensi wisata alam Bleduk Kuwu dan sumber api. Permasalahan yang dihadapi di daerah ini adalah potensi banjir di beberapa daerah Kabupaten Grobogan karena luapan air sungai dan jaringan jalan yang 60% berada dalam kondisi rusak. Untuk menghadapi masalah tersebut dibuatlah indikasi program utama berupa pembangunan tebing pengendali banjir, normalisasi sungai dan peningkatan jaringan jalan.

### **I. Kawasan 9.1 Kawasan Pertumbuhan Serang – Maja**

#### **1. Kota Baru Maja**

Luas area Kota Baru Maja sebesar 10.900 ha yang terbagi di tiga kabupaten yaitu Kabupaten Tangerang, Kabupaten Bogor dan Kabupaten Lebak. Jumlah penduduk pada tahun 2015 sebesar kurang lebih 494.197 Jiwa. Fungsi dari kota ini adalah sebagai pusat pertumbuhan berupa Kota Satelit Mandiri. Potensi alam yang dimiliki berupa Pantai Bagedur, Pantai Sawarna dan obyek wisata Baduy. Pada kawasan ini terdapat Terminal Rangkasbitung, Terminal Bayah, Stasiun Rangkasbitung dan Stasiun Maja. Perkiraan kebutuhan tenaga kerja sebagai dampak pengembangan kegiatan industri di Kawasan Prioritas Maja – Parungpanjang sebesar 34.590 tenaga kerja sedangkan perkiraan kebutuhan hunian pada kawasan Maja – Parungpanjang sebagai dampak pengembangan industri sebanyak 18.448 unit hunian. Kebutuhan akan prasarana pemukiman pada kawasan ini sangat besar. Selain itu jaringan jalan banyak yang berada dalam kondisi rusak, sehingga membutuhkan

penanganan. Berdasarkan dua permasalahan tersebut, indikasi program utama yang dapat dilakukan berupa pembangunan jalan baru, pembangunan prasarana angkutan massal, peningkatan dan pemeliharaan jaringan jalan, penyediaan sistem penyediaan air minum, dan penyediaan jaringan sanitasi lingkungan.

## **2. Bendungan Karian**

Debit air bendungan pasca diperkirakan sebesar  $16,6 \text{ m}^3/\text{detik}$ . Air baku nantinya akan dialirkan ke beberapa wilayah, yaitu kota dan kawasan industri di Serang dan Cilegon sebesar  $5,5 \text{ m}^3/\text{detik}$  dan Rangkas Bitung sebesar  $0,3 \text{ m}^3/\text{detik}$ . Kemudian daerah Parung Panjang sebesar  $0,2 \text{ m}^3/\text{detik}$ , Tigaraksa sebesar  $2,5 \text{ m}^3/\text{detik}$ , Serpong sebesar  $2,8 \text{ m}^3/\text{detik}$ , Maja sebesar  $0,1 \text{ m}^3/\text{detik}$  dan DKI Jakarta sebesar  $3,2 \text{ m}^3/\text{detik}$ . Manfaat dari Bendungan Karian yaitu mengairi daerah irigasi Ciujung seluas 22 ribu ha dan pengendalian banjir dengan kapasitas tampungan banjir sebesar 60,8 juta  $\text{m}^3$ . bendungan berpotensi menghasilkan tenaga listrik sebesar 1,8 megawatt.

## **J. Kawasan 9.2 Kawasan Strategis Pertanian Cianjur**

### **1. KEK dan KSPN Tanjung Lesung**

Kawasan Wisata Tanjung Lesung yang berada di Provinsi Banten, merupakan satu dari 10 Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) prioritas yang akan dikembangkan pemerintah. KSPN ini memiliki potensi wisata keindahan alam pantai yang dipadukan dengan wisata minat khusus seperti: menyelam (*diving*), *snorkeling*, memancing, berlayar (*sailing*), dan lintas alam (*hiking*). Objek wisata yang terdapat di kawasan ini adalah Pantai Carita, Pantai Tanjung Lesung, Taman Nasional Ujung Kulon serta Situs Salakanagara di Mandalawangi (Petilasan Pangeran Angling Dharma). Selain itu sungai yang mengalir di antaranya Sungai Ciliman yang mengalir ke arah barat, dan Sungai Cibaliung yang mengalir ke arah selatan. Saat ini sedang dilakukan pembangunan Jalan Tol Serang – Panimbang untuk mendukung akses menuju objek wisata KSPN Tanjung Lesung. Isu strategis di kawasan ini berupa kebutuhan prasarana pemukiman yang sangat besar, peningkatan kebutuhan air baku serta peningkatan jaringan jalan yang menjadi akses obyek wisata. Indikasi program utama di kawasan ini yaitu pembangunan jaringan jalan baru, peningkatan jaringan jalan dan jembatan, penyediaan sistem penyediaan air minum dan penyediaan jaringan sanitasi lingkungan serta pembangunan prasarana penampungan air baku dan saluran pembawa air baku.

## **2. PPN Ratu**

Pelabuhan Perikanan Nusantara Ratu (Pelabuhan Ratu) adalah salah satu pelabuhan perikanan yang dibangun pemerintah pusat guna menunjang aktivitas perikanan yang memanfaatkan sumberdaya ikan yang ada di wilayah pengelolaan perikanan (WPP) 9 Samudra Hindia. Pelabuhan ini melayani kapal-kapal yang sedang melakukan operasi penangkapan ikan di daerah penangkapan ikan (*fishing ground*) dengan menyampaikan informasi yang diperlukan oleh nelayan, seperti informasi mengenai prakiraan potensi daerah penangkapan ikan, harga ikan, dan kondisi cuaca melalui radio komunikasi atau alat elektronik lainnya. Selain itu pelabuhan ini melakukan kegiatan pelayanan terhadap kapal-kapal perikanan baik untuk keberangkatan maupun pada saat kedatangan dan saat berada di pelabuhan serta memfasilitasi kegiatan pengelolaan ikan guna mempertahankan mutu ikan yang didaratkan. Permasalahan yang dihadapi dalam pengembangan pelabuhan ini adalah sarana sanitasi lingkungan yang masih belum mencakup seluruh wilayah serta cakupan air bersih yang juga belum mencakup seluruh wilayah terutama untuk wilayah perdesaan. Untuk mengatasi masalah tersebut indikasi program yang diusulkan adalah pembangunan infrastruktur sanitasi pengolahan sampah dan infrastruktur penyediaan air bersih.

## **3. KPPN Keroncong (Cibaliung)**

Kecamatan Cibaliung adalah salah satu kecamatan di Kabupaten Pandeglang yang terdiri dari sembilan desa yaitu Desa Cibaliung, Desa Cibingbin, Desa Cihanjuang, Desa Curug, Desa Mahendra, Desa Mendung, Desa Sorongan, Desa Sudimanik dan Desa Sukajadi. Di kecamatan ini terdapat tambang emas bawah tanah yang dioperasikan oleh PT. Antam.

## **4. PKW Pandeglang**

Kabupaten Pandeglang secara astronomis terletak antara  $6^{\circ}21'$  -  $7^{\circ}10'$  Lintang Selatan dan  $104^{\circ}48'$  -  $106^{\circ}11'$  Bujur Timur dengan luas wilayah 2.747 km<sup>2</sup> atau sebesar 29,98% dari luas wilayah Provinsi Banten. Pusat perekonomian Kabupaten Pandeglang terletak di dua kota yakni Kota Pandeglang dan Labuan. Sebagian besar wilayah Kabupaten Pandeglang merupakan dataran rendah dan dataran bergelombang. Kawasan selatan terdapat rangkaian pegunungan. Sungai yang mengalir di antaranya Sungai Ciliman yang mengalir ke arah barat, dan Sungai Cibaliung yang mengalir ke arah selatan. Jumlah penduduk di Kabupaten Pandeglang sendiri sejumlah 1.194.911 jiwa. Objek wisata yang terdapat di Kabupaten Pandeglang adalah Pantai Carita, Pantai Bama, Pantai Ciputih, Pantai Tanjung Lesung, Curug

Gendang, Pemandian Cisolong, Pemandian Cikoromoy, Pemandian Citaman, dan Taman Nasional Ujung Kulon.

Ruas jalan di kawasan ini meliputi ruas jalan nasional Pasauran – Labuhan, Labuhan – Simp. Labuhan, Simp. Labuhan – Saketi, Saketi – Bts. Kota Pandeglang, Bts. Kota Pandeglang – Bts. Kota Rangkasbitung, Sp. Labuan – Cibaliung, Cibaliung – Cikeusik – Muara Binuangeun, Bts. Kota Serang – Bts. Kota Pandeglang, Muara Binuangeun – Simpang. Tantangan yang dihadapi di kawasan ini berupa bencana alam yang terjadi seperti banjir bandang di 4 desa di Pandeglang serta longsor di Bukit Tahura. Untuk menangani masalah tersebut dibuatlah indikasi program utama berupa pembangunan tanggul dan sarana penanggulangan banjir serta pembangunan tebing penahan longsor.

### **5. Kawasan Taman Nasional Ujung Kulon**

Taman Nasional Ujung Kulon terletak di Tatar Pasundan bagian paling barat Pulau Jawa, Indonesia. Kawasan Taman nasional ini juga memasukkan wilayah Krakatau dan beberapa pulau kecil di sekitarnya, seperti Pulau Handeuleum dan Pulau Peucang. Taman ini mempunyai luas sekitar 122.956 ha (443 km<sup>2</sup> di antaranya adalah laut) yang dimulai dari tanjung Ujung Kulon sampai dengan Samudera Hindia. Berdasarkan Surat Keputusan Menteri Kehutanan No. 284/Kpts-II/1992 tanggal 26 Februari 1992 tentang Perubahan Fungsi Cagar Alam Gunung Honje, Cagar Alam Pulau Panaitan, Cagar Alam Pulau Peucang, dan Cagar alam Ujung Kulon seluas 78.619 ha, menunjukkan perairan laut di sekitarnya seluas 44.337 ha yang terletak di Kabupaten Daerah Tingkat II Pandeglang, Provinsi Dati I Jawa Barat menjadi Taman Nasional dengan nama Taman Nasional Ujung Kulon. Luas kawasan Taman Nasional Ujung Kulon adalah 122.956 ha. Objek wisata di kawasan ini yaitu Pulau Panaitan, Pulau Handeuleum, Pulau Peucang, Semenanjung Ujung Kulon, dan Gunung Honje. Jalan nasional di kawasan ini yaitu Jalan Labuan–Cibaliung–Sumur dan Jalan Cibareno–Binaungeun–Cikeusik–Cibaliung–Sumur. Pada jaringan jalan tersebut masih terdapat kerusakan yang mampu menghambat akses menuju Taman Nasional Ujung Kulon, sehingga indikasi program utama yang diusulkan berupa peningkatan dan perbaikan jaringan jalan.

## **K. Kawasan 9.3 Kawasan Strategis Pariwisata dan Maritim Tanjung Lesung – Ujung Kulon – Pelabuhan Ratu**

### **1. PKW Cianjur**

Kabupaten Cianjur, menurut Sensus Penduduk tahun 2000 memiliki penduduk sebanyak 1.931.480 jiwa yang terdiri dari penduduk laki-laki sebanyak 982.164 jiwa dan perempuan 949.676 jiwa dengan laju pertumbuhan penduduk 2,23%. Lapangan pekerjaan penduduk Kabupaten



Cianjur di sektor pertanian yaitu sekitar 62.99 %. Sektor pertanian merupakan penyumbang terbesar terhadap PDRB yaitu sekitar 42,80 %. Sektor lainnya yang cukup banyak menyerap tenaga kerja adalah sektor perdagangan dan jasa yaitu sekitar 14,60% dan pengiriman pembantu 30%.

Dari segi geografi, sebagian besar wilayah Cianjur adalah pegunungan, kecuali di sebagian pantai selatan yang berupa dataran rendah yang sempit. Ibukota kabupaten Cianjur sendiri dilintasi jalan nasional (Jakarta–Bogor–Bandung) serta jalur kereta api Jakarta–Bogor–Sukabumi–Cianjur. Objek wisata yang ditawarkan adalah Pantai Jayanti, Curug Citampur, Taman Bunga Nusantara, Kebun Raya Cibodas, Situs Megalitikum Gunung Kasur, Situs Megalitikum Gunung Padang, Gunung Gede, Gunung Pangrango, dan Air terjun Kabupaten Cianjur. Perjalanan ke Cianjur biasanya ditempuh melalui jalan darat. Dari Jakarta menuju Kabupaten Cianjur bisa melewati jalur Puncak, jalur Sukabumi, jalan alternatif melalui Jonggol atau melalui Jalan Tol Purbaleunyi. Beberapa permasalahan dan isu strategis yang dihadapi Kabupaten Cianjur adalah:

- a. Terdapat Kawasan Rawan Bencana (KRB) Longsor di Kecamatan Cipanas dan rawan pergerakan tanah di Kecamatan Curugkembar;
- b. Aksesibilitas jalan yang sudah kurang memadai;
- c. Rendahnya konektivitas Sukabumi – Cianjur;
- d. Peningkatan konektivitas jalur selatan Pulau Jawa; serta
- e. Sarana sanitasi lingkungan yang masih belum mencakup seluruh wilayah.

Indikasi program utama yang diusulkan di kawasan ini adalah :

- a. Pembuatan tebing penahan longsor dan relokasi masyarakat yang tinggal pada KRB;
- b. Pelebaran jalan-jalan di Kabupaten Cianjur;
- c. Pembangunan konektivitas antar kabupaten;
- d. Pembangunan konektivitas tengah - selatan Jawa Barat bagian barat; serta
- e. Pembangunan infrastruktur sanitasi pengolahan sampah.

#### **L. Kawasan 9.4 Kawasan Strategis Priwisata dan Maritim Pacangsanak (Pangandaran – Kalipucang – Sagara Anak – Nusakambangan)**

##### **1. PPS Cilacap**

Pelabuhan Perikanan Samudera Cilacap dibangun pada tahun 1991 dan selesai pada tahun 1994. Kemudian dilakukan uji coba operasional pada tahun 1994 – 1995 hingga akhirnya diresmikan pada tahun 1996. Pada tahun 2001, status pelabuhan ini ditingkatkan dari yang awalnya merupakan

Pelabuhan Perikanan Tipe B (Nusantara) menjadi Pelabuhan Perikanan Tipe A (Samudera). Pelabuhan ini berada di Kecamatan Cilacap Selatan, Kabupaten Cilacap dengan lokasi strategis yang berhadapan langsung dengan Samudera Indonesia yang kaya akan hasil laut seperti tuna, cakalang dan udang.

Fasilitas pokok yang dimiliki pelabuhan ini di antaranya adalah bangunan pemecah gelombang, dermaga, kolam dan alur pelayaran, jalan, drainase dan jembatan. Fasilitas fungsional yang dimiliki yaitu TPI (Tempat Pelelangan Ikan), pasar ikan, lampu suar, instalasi air bersih, pabrik es, jaringan listrik, instalasi penyaluran BBM, dock dan bengkel, kantor dan alat angkut. Sementara itu fasilitas penunjang yang dimiliki antara lain balai pertemuan, pos jaga, pos terpadu, tempat ibadah, MCK, dan kantor pengawas perikanan.

## **2. Bendungan Matenggeng**

Dalam hasil prastudi kelayakan, volume air Bendungan Matenggeng dapat dimanfaatkan sebagai sumber irigasi bagi areal persawahan dan dapat ditempatkan turbin pembangkit listrik berkapasitas 24,50 megawatt. Bendungan ini akan memiliki luas genangan air 1.970,59 ha dengan kedalaman 200 m ini tidak hanya menenggelamkan delapan desa di Kecamatan Dayeuhluhur, tetapi juga sejumlah desa di Kabupaten Ciamis, Jawa Barat. Dengan kapasitas air bendungan mencapai 500 juta m<sup>3</sup>, pengairan irigasi yang dihasilkan dari bendungan ini diperkirakan dapat mengairi 16.000 hingga 20.000 ha sawah, untuk mencukupi kebutuhan air baku dan juga sebagai tempat wisata. Tantangan yang dihadapi di kawasan ini adalah adanya daerah rawan longsor di lokasi bendungan serta kebutuhan air baku bagi pertanian dan perkotaan di Kabupaten Pekalongan. Untuk menghadapi tantangan tersebut, indikasi program utama yang diusulkan adalah pembangunan pengendali longsor dan pembangunan prasarana air baku dan irigasi.

## **3. PKN Cilacap**

Kabupaten Cilacap merupakan daerah terluas di Jawa Tengah dengan batas wilayah sebelah selatan Samudra Indonesia, sebelah utara berbatasan dengan Kabupaten Banyumas, Kabupaten Brebes dan Kabupaten Kuningan Provinsi Jawa Barat, sebelah timur berbatasan dengan Kabupaten Kebumen dan sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Ciamis dan Kota Banjar Provinsi Jawa Barat. Kabupaten Cilacap memiliki wilayah terluas di Jawa Tengah dengan luas sebesar 2.142,59 km<sup>2</sup> dan jumlah penduduk sebanyak 1.764.003 jiwa. Kabupaten ini didukung adanya industri dan perusahaan besar yang cukup banyak sehingga terbuka peluang berdirinya pusat pertokoan, pasar

swalayan, supermarket, perumahan, transportasi, dan berbagai bidang jasa untuk memenuhi kebutuhan hidup masyarakat.

Produksi ikan laut per tahun di Kabupaten Cilacap mencapai 15.153,2 ton yang diperoleh dari tujuh Tempat Pelelangan Ikan (TPI), namun sebagian besar melalui TPI Pelabuhan Perikanan Nusantara Cilacap dengan kapasitas dermaga 250 kapal. Kegiatan ekspor-impor lewat pelabuhan laut Tanjung Intan yang sudah dilakukan adalah impor sapi, bongkar muat pupuk Sriwijaya dan ekspor-impor minyak bumi. Beberapa permasalahan dan isu strategis yang dihadapi Kabupaten Cilacap adalah sebagai berikut:

- a. Kebutuhan air baku yang sangat besar untuk memenuhi kawasan perkotaan;
- b. Kebutuhan jaringan sanitasi dan air bersih; serta
- c. Kebutuhan pemukiman berupa rumah, rusun dan BPS.

Indikasi program utama yang diusulkan di kawasan ini adalah :

- a. Pembangunan prasarana air baku;
- b. Pembangunan jaringan sanitasi dan jaringan air bersih bagi kawasan permukiman perkotaan; serta
- c. Pembangunan perumahan bagi MBR dan bantuan perumahan swadaya.

#### **4. PKW Tasikmalaya**

Kota Tasikmalaya terletak di jalur selatan Jawa Barat. Kota Tasikmalaya juga memiliki terminal bus Tipe A, yang merupakan salah satu terminal bus terbesar di Jawa Barat. Jalan Zaenal Mustafa atau HZ adalah jalan utama dan menjadi KM 0 (kilometer 0) Kota Tasikmalaya serta menjadi sentra perekonomian di kota ini. Hampir 70% pusat bisnis, pusat perdagangan dan jasa serta pusat industri di priangan timur dan selatan berada di kota ini. Priangan Timur dan Selatan membentang dari Kota Banjar di ujung timur Jawa Barat, Kabupaten Ciamis, Kabupaten dan Kota Tasikmalaya, Kabupaten Garut, Kabupaten Sumedang, Kabupaten Cianjur, Kabupaten dan Kota Sukabumi di ujung barat Jawa Barat, Wilayah priangan timur dan selatan ini mencapai 40% total keseluruhan wilayah Jawa Barat. Artinya sepertiga lebih dari pusat perekonomian yang ada di Jawa Barat berada di Kota Tasikmalaya.

Kota Tasikmalaya memiliki segudang potensi pariwisata, di antaranya adalah wisata alam, kerajinan, wisata belanja, wisata religi, seni, budaya, UKM, dan lain-lain. Kota ini memiliki panorama alam seperti Situ Gede, Gunung Galunggung, Cipatujah dan objek wisata lainnya yang ditata menjadi objek wisata alam yang menawan sehingga sangat potensial dijadikan sebagai kota

tujuan wisata di Indonesia. Beberapa permasalahan dan isu strategis yang dihadapi Kota Tasikmalaya adalah :

- a. Kemacetan lalu lintas jalur selatan via Gentong, Tasikmalaya;
- b. Kondisi jaringan jalan masih banyak yang rusak, terutama jalan-jalan yang menjadi tulang punggung pergerakan antar kawasan;
- c. Volume sampah yang terus meningkat; serta
- d. Masih sedikit warga Kota Tasikmalaya yang bisa mengakses air bersih (hanya 27% terlayani dengan sistem pipa dari PDAM Sukapura).

Indikasi program utama yang diusulkan di kawasan ini adalah:

- a. Pembangunan jaringan jalan baru;
- b. Perbaikan jaringan jalan;
- c. Pembangunan tempat penampungan sementara dan tempat penampungan akhir sampah; serta
- d. Pembangunan sarana penampungan air baku (Bendungan Ciwulan dan Citanduy).

#### **5. Kawasan Pangandaran – Kalipuncang – Segara Anakan – Nusakambangan (Pacangsanak)**

Pacangsanak merupakan salah satu Kawasan Strategis Nasional (KSN) yang tertuang dalam PP Nomor 26 Tahun 2008. Kawasan Pacangsanak memiliki potensi sumber daya lingkungan yang cukup besar sehingga dapat berpengaruh secara nasional. Kawasan Pacangsanak merupakan kawasan yang kaya akan keanekaragaman hayati pesisir terutama disekitar Segara Anakan. Potensi terbesar yang dimiliki Kabupaten Pangandaran sendiri adalah pariwisata baik objek wisata pantai maupun sungai. Terdapat banyak objek wisata favorit baik oleh turis mancanegara maupun domestik. Objek wisata yang terdapat di Kabupaten Pangandaran yaitu : Pantai Pangandaran, Taman Wisata Alam (Cagar Alam Pananjung), Pantai Batu Hiu, Pantai Batu Karas, Pantai Madasari, Pantai Karapyak dan Wisata Sungai yaitu Cukang Taneuh (Green Canyon), Citumang dan Santirah. Pada kawasan Pacangsanak terdapat banyak permasalahan yang dihadapi yang meliputi :

- a. Pendangkalan Segara Anakan yang diakibatkan oleh sedimentasi yang menyebabkan luas Segara Anakan tinggal 600 ha dari luas awal 6.450 ha sejak tahun 1903;
- b. Ancaman terhadap keanekaragaman hayati yang ada dalam Kawasan Pacangsanak (Segara Anakan) yang diakibatkan oleh menurunnya kualitas lingkungan dan pencemaran;
- c. Terancamnya ekosistem Segara Anakan yang merupakan ekosistem unik (laguna) sebagai habitat *mangrove* dan berbagai spesies burung, ikan, dan satwa lain;

- d. Penurunan produksi perikanan yang mengakibatkan menurunnya tingkat kehidupan ekonomi nelayan;
- e. Perkembangan permukiman yang pesat;
- f. Terjadinya banjir yang diakibatkan selain oleh faktor alamiah juga disebabkan kerusakan lahan di hulu dan tengah Daerah Aliran Sungai (DAS);
- g. Terdapatnya fasilitas lembaga permasyarakatan bertingkat keamanan tinggi di Pulau Nusa Kambangan;
- h. Banyaknya rumah-rumah tidak layak huni pada wilayah pesisir;
- i. Potensi banjir akibat luapan air sungai dan longsor terdapat di setiap kecamatan. Rawan banjir bandang di Kecamatan Cigugur dan Kecamatan Kalipucang; serta
- j. Kebutuhan air baku bagi pertanian dan perkotaan di Kabupaten Pekalongan.

Untuk menghadapi semua permasalahan di atas, indikasi program yang diusulkan berupa :

- a. Normalisasi sungai Segara Anakan dan pengendalian sedimentasi serta pelestarian sumber daya hayati;
- b. Pembatasan permukiman pada kawasan lindung;
- c. Normalisasi DAS;
- d. Bantuan Stimulan Perumahan Swadaya;
- e. Relokasi permukiman dan pembangunan bangunan pengendali banjir; serta
- f. Pembangunan prasarana air baku dan irigasi.

#### **M. Kawasan 10.1 Kawasan Pertumbuhan dan Ekonomi Terpadu Kedungsepur**

##### **1. Kawasan Metropolitan dan PKN Kawasan Perkotaan Kedungsepur (Semarang – Demak – Kendal – Ungaran – Purwodadi)**

(telah dijelaskan pada subbab 3.2.1.H)

#### **N. Kawasan 10.2 Kawasan Pertumbuhan Surakarta**

##### **1. PKW Boyolali**

Luas wilayah Kabupaten Boyolali sekitar 1.015,10 km<sup>2</sup> dengan jumlah penduduk berdasarkan hasil pencacahan Sensus Penduduk 2010 sebanyak 931.537 orang yang terdiri atas 459.200 laki-laki dan 472.337 perempuan. Kabupaten Boyolali merupakan salah satu kabupaten di Jawa Tengah yang memiliki potensi sebagai pengembang sektor transportasi dalam bidang pariwisata bagi Kota Solo. Kabupaten Boyolali dilewati jalan negara yang menghubungkan Semarang–Solo. Jalur ini merupakan jalur yang berbukit-

bukit, khususnya di utara kota kabupaten sampai kota kecamatan Ampel. Hingga masa pendudukan Jepang, kota Boyolali terhubung oleh jalur kereta api ke Surakarta, tetapi jalur itu kemudian dibongkar hingga Kartasura. Jalan provinsi yang menghubungkan kota Boyolali dengan kota Klaten merupakan jalan yang menghubungkan Boyolali langsung ke Yogyakarta. Selain itu, terdapat jalan kabupaten yang menghubungkan Boyolali dengan kota Sragen lewat Kecamatan Karanggede dan yang menghubungkan Boyolali dengan Mungkid, Muntilan, dan Magelang melalui "Selo Pass" yang melintasi celah di antara Gunung Merapi dan Gunung Merbabu.

Obyek wisata yang terdapat di Kabupaten Boyolali adalah air terjun Kedung Kayang, Gunung Merapi dan Gunung Merbabu. Tantangan dan permasalahan yang dihadapi di kawasan ini adalah adanya kerusakan di jalur alternatif Boyolali-Klaten, IPLT yang tidak berfungsi secara optimal serta pencemaran pada air sungai. Untuk menghadapi tantangan tersebut, indikasi program utama yang diusulkan adalah perbaikan dan pemeliharaan jaringan jalan, pembangunan dan peningkatan sarana dan prasarana IPLT serta rehabilitasi jaringan air sungai.

## **2. Kawasan Taman Nasional Gunung Merapi**

Taman Nasional Gunung Merapi adalah sebuah taman nasional (sering disingkat TN) yang terletak di Jawa bagian tengah. Secara administrasi pemerintahan, wilayah taman nasional ini masuk ke dalam wilayah dua provinsi, yakni Jawa Tengah dan Yogyakarta. Luas total kawasan ini sekitar 6.410 ha, dengan 5.126,01 ha di wilayah Jawa Tengah dan 1.283,99 ha di Daerah Istimewa Yogyakarta.

## **O. Kawasan 10.3 Kawasan Strategis Pariwisata dan Cagar Budaya Borobudur – Magelang**

### **1. KSPN Borobudur**

KSPN Borobudur adalah sebuah Candi Buddha yang terletak di Borobudur, Magelang, Jawa Tengah, Indonesia. Luas bangunan Candi Borobudur 15.129 m<sup>2</sup> yang tersusun dari 55.000 m<sup>3</sup> batu dari dua juta potongan batu-batuan. Lokasi candi berada kurang lebih 100 km di sebelah barat daya Semarang, 86 km di sebelah barat Surakarta, dan 40 km di sebelah barat laut Yogyakarta. Candi berbentuk stupa ini didirikan oleh para penganut agama Buddha Mahayana sekitar tahun 800-an Masehi pada masa pemerintahan wangsa Syailendra. Borobudur adalah candi atau kuil Buddha terbesar di dunia, sekaligus salah satu monumen Buddha terbesar di dunia. Candi yang terdapat di kawasan ini terdiri dari Candi Mendut, Candi Pawon, Candi Ngawen, Candi Canggal atau Candi Gunungwukir, Candi Selogriyo, Candi Gunungsari, Candi

Lumbang, Candi Pendem dan Candi Asu. Kawasan candi ini didukung oleh jaringan jalan nasional Semarang–Yogyakarta, Magelang–Sleman, dan Magelang–Borobudur. Permasalahan dan tantangan yang dihadapi di kawasan ini adalah :

- a. Kebutuhan air bersih yang diproyeksikan akan meningkat;
- b. Berkembangnya bangunan-bangunan di sekitar kawasan KSPN Borobudur yang menyebabkan kekumuhan lingkungan, seperti permasalahan sampah karena banyaknya pedagang yang berjualan di luar kawasan wisata; serta
- c. Belum didukungnya akses yang memadai bagi para wisatawan.

Untuk menghadapi permasalahan dan tantangan di atas, indikasi program yang diusulkan berupa :

- a. Peningkatan debit air untuk kebutuhan air bersih;
- b. Pembangunan dan peningkatan sarana persampahan dan sanitasi lingkungan; serta
- c. Pembangunan dan peningkatan jaringan jalan dan koneksinya jaringan jalan dengan bandara dan moda transportasi lainnya.

## **2. PKN Yogyakarta**

Kota Yogyakarta merupakan salah satu kota terbesar di Indonesia dan kota terbesar ketiga di wilayah Pulau Jawa bagian selatan setelah Bandung dan Malang menurut jumlah penduduk. Jumlah penduduk di Kota Yogyakarta sebanyak 412.704 jiwa dengan luas wilayah 32,60 km<sup>2</sup>. Sektor unggulan di Kota Yogyakarta yaitu sektor perdagangan dan jasa serta pertanian. Fungsi Kota Yogyakarta adalah sebagai pusat pemerintahan skala provinsi, pusat perdagangan skala provinsi dan pusat pendidikan. Tantangan yang dihadapi di kawasan ini berupa potensi bencana alam banjir dan longsor, meningkatnya kawasan kumuh dan penurunan kualitas lingkungan, serta penurunan kualitas air bersih dan terjadinya pencemaran air yang disebabkan oleh buangan limbah baik limbah rumah tangga maupun industri yang tidak memperhatikan aturan pembuangan limbah. Untuk mengatasi permasalahan-permasalahan tersebut, indikasi program yang diusulkan berupa pembangunan pengendali banjir dan longsor, penyediaan sistem penyediaan air minum dan penyediaan jaringan sanitasi lingkungan serta penyediaan sistem penyediaan air minum dan penyediaan jaringan sanitasi lingkungan.

## **3. PKW Klaten**

Luas wilayah Kabupaten Klaten mencapai 665,56 km<sup>2</sup> yang terdiri atas 26 kecamatan dan dibagi lagi atas 53 desa dan 103 kelurahan, dengan jumlah penduduk sebesar 1.144.040 jiwa. Kabupaten Klaten terletak di antara jalur

utama dua kota besar Yogyakarta dan Surakarta. Dalam konteks regional kedudukan kabupaten Klaten sangat strategis karena letaknya yang berada pada jalur ekonomi regional yang menghubungkan ke pusat-pusat pertumbuhan di wilayah barat, timur, utara dan selatan, yaitu Surakarta-Jakarta, Yogyakarta-Surabaya, Yogyakarta-Semarang, dan Surakarta-Yogyakarta. Selain letak yang strategis, Kabupaten Klaten juga didukung adanya sarana dan prasarana yang cukup. Kabupaten Klaten dilengkapi fasilitas perhubungan seperti stasiun kereta, terminal induk dan sub terminal serta fasilitas-fasilitas pelayanan perdagangan dan jasa. Khusus prasarana yang melayani angkutan bus, di Kabupaten Klaten selain memiliki terminal induk juga memiliki tiga sub terminal, yaitu Sub Terminal Bendogantungan, Sub Terminal Penggung, dan Sub Terminal Delanggu.

Dengan keuntungan yang dimiliki tersebut Kabupaten Klaten dapat berperan sebagai *transit point* lalu lintas regional. Beberapa obyek wisata yang dimiliki kabupaten ini adalah Candi Prambanan, Wisata Air Cokro, Wisata Air Ponggok, dan Wisata Air Water Gong Polanharjo. Permasalahan yang dihadapi Kabupaten Klaten adalah pengelolaan limbah sampah di Klaten yang belum berjalan optimal serta sejumlah wilayah di Kabupaten Klaten yang terkena dampak luapan air Sungai Dengkeng dan anak sungai tersebut. Untuk mengatasi masalah tersebut, indikasi program utama yang diusulkan adalah pembangunan TPA Regional dan pembangunan tanggul pengendali banjir serta normalisasi sungai.

#### **4. PKW Magelang**

Luas wilayah Kabupaten Magelang sebesar 1.085,73 km<sup>2</sup> dengan jumlah penduduk sebanyak 1.245.496 jiwa. Pada bagian tengah mengalir Kali Progo beserta anak-anak sungainya menuju selatan dan juga Kali Elo. Kedua kali tersebut sering digunakan untuk wisata arung jeram. Kabupaten Magelang dilalui jalur kereta api yang menghubungkan Semarang – Yogyakarta. Obyek wisata di kabupaten ini yaitu Candi Borobudur, Candi Mendut, Candi Pawon, Candi Ngawen, Candi Canggal atau Candi Gunungwukir, Candi Selogriyo, Candi Gunungsari, Candi Lumbang, Candi Pendem dan Candi Asu. Tantangan yang dihadapi kabupaten ini adalah krisis air bersih yang terus meluas serta bencana alam berupa longsor dan banjir bandang dari Sungai Ngrancah. Untuk mengatasi tantangan tersebut diusulkan indikasi program utama berupa pembangunan sumber air baku serta pembangunan tanggul penahan banjir dan tebing penahan longsor.



## **5. PKW Sleman**

Luas wilayah Kabupaten Sleman adalah sebesar 57.482 ha atau 574,82 km<sup>2</sup> atau sekitar 18% dari luas Provinsi DI Yogyakarta, yaitu 3.185,80 km<sup>2</sup>. Secara administratif, kabupaten ini terdiri 17 wilayah Kecamatan, 86 Desa, dan 1.212 Dusun. Wilayah Kabupaten Sleman dapat dibagi menjadi empat wilayah berdasarkan karakteristik sumber daya yang dimiliki yaitu Kawasan Lereng Gunung Merapi, Kawasan Timur (Kecamatan Prambanan, Kecamatan Kalasan dan Kecamatan Berbah). Hampir setengah dari luas wilayah Kabupaten Sleman merupakan tanah pertanian yang subur karena didukung oleh irigasi teknis di bagian barat dan selatan. Keadaan jenis tanah dibedakan menjadi sawah, tegal, pekarangan, hutan, dan lain-lain.

Kabupaten Sleman dilewati oleh jalur jalan negara yang merupakan jalur ekonomi yang menghubungkan Sleman dengan kota pelabuhan (Semarang, Surabaya, Jakarta). Jalur ini melewati wilayah Kecamatan Prambanan, Kalasan, Depok, Mlati, dan Gamping. Selain itu, wilayah Kecamatan Depok, Mlati dan Gamping juga dilalui jalan lingkar yang merupakan jalan arteri primer. Wilayah-wilayah kecamatan di Kabupaten Sleman merupakan wilayah yang cepat berkembang, yaitu dari pertanian menjadi industri, perdagangan dan jasa.

## **5. Kawasan Candi Prambanan**

Kawasan Candi Prambanan ini memiliki luas sekitar 39,8 ha. Kompleks candi ini terletak di kecamatan Prambanan, Sleman dan Kecamatan Prambanan, Klaten. Infrastruktur pendukung kawasan ini berupa jaringan Jalan Yogyakarta – Solo serta kereta api di Stasiun Lempuyangan dan Stasiun Tugu. Permasalahan yang dihadapi di kawasan ini adalah keroposnya bangunan candi seperti konstruksi dan bahan penyusunnya. Untuk mengatasi masalah tersebut indikasi program utama yang dilakukan berupa pemugaran beberapa candi.

## **6. Kawasan Taman Nasional Gunung Merapi**

(telah dijelaskan pada subbab 3.2.1.N)

## **P. Kawasan 11.1 Kawasan Pertumbuhan dan Ekonomi Terpadu KEDUNGSEPUR**

### **1. Pelabuhan Umum Tanjung Emas**

Pelabuhan Tanjung Emas adalah sebuah pelabuhan di Semarang, Jawa Tengah. Pelabuhan Tanjung Emas (terkadang ada yang menulis Tanjung Mas), dikelola oleh PT Pelabuhan Indonesia III (Persero) sejak tahun 1985. Pelabuhan ini merupakan satu-satunya pelabuhan di Kota Semarang.

Pelabuhan Tanjung Emas ke arah Tugu Muda Semarang berjarak sekitar 5 km atau kira-kira 30 menit dengan kendaraan sepeda motor/mobil. Fasilitas-fasilitas yang berada di pelabuhan Tanjung Emas antara lain pemecah gelombang, alur pelayaran, kolam pelabuhan, dermaga, fender, gudang serta terminal seluas 3000 m<sup>2</sup>. Fasilitas Dermaga pada pelabuhan ini: Nusantara, Pelabuhan Dalam II, Dermaga Gd. VII, DUKS PLTU, DUKS Pertamina, DUKS BEST, serta DUKS Sriboga. Pelabuhan Tanjung Emas juga didukung dengan peralatan: Kapal Tunda, Kapal Pandu, Kapal Kepil, Gudang, Lapangan Penumpukan dan alat Bongkat, serta dengan pelayanan meliputi: Pelayanan Kapal, Pelayanan Barang, Pelayanan Terminal, Pelayanan Tanah, Bangunan, Air, dan Listrik. Permasalahan di pelabuhan ini berupa akses jaringan jalan menuju pelabuhan yang belum memadai sehingga berdampak kepada pengiriman barang. Untuk mengatasi masalah tersebut indikasi program utama yang diusulkan adalah pembangunan dan peningkatan akses jaringan jalan menuju pelabuhan.

## **2. Bendungan Jragung**

Pembangunan Waduk Jragung yang direncanakan pada tahun 2017 ini dipersiapkan untuk daerah irigasi sebesar 7.627 ha di wilayah Kecamatan Mranggen, Karangawen. Lokasi Bendungan Jragung terletak dalam wilayah DAS Jragung tepatnya di Kecamatan Pringapus, Kabupaten Semarang, Provinsi Jawa Tengah. Bendungan ini bermanfaat untuk menyediakan air baku dengan jumlah sekitar 2000l/dt untuk masyarakat hingga area Kabupaten Demak, Kabupaten Grobogan dan Kabupaten Semarang. Selain itu Bendungan Jragung dapat bermanfaat pula untuk mengendalikan banjir pada area seluas 1.800 ha.

## **3. Kawasan Metropolitan dan PKN Kawasan Perkotaan Kedungsepur (Semarang – Demak – Kendal – Ungaran – Purwodadi)**

(telah dijelaskan pada subbab 3.2.1.G)

## **4. PKW Salatiga**

Jumlah penduduk kota yang berada di titik persimpangan Joglosemar (Jogja - Solo – Semarang) ini sejumlah 183.815 jiwa dengan luas wilayah sekitar 56.781 km<sup>2</sup>. Salatiga akan berperan sebagai kota transit bagi para pelaku perjalanan antara Semarang dan Surakarta. Hal tersebut akan mendorong perkembangan sektor perdagangan dan jasa terutama dalam distribusi produk dan potensi lokal. Salatiga juga mempunyai jalur ringroad baru yang beroperasi tahun 2011 lalu dengan total panjang 14 km yang membentang

dari Blotongan hingga Noborejo Salatiga. Sektor unggulan dari kota ini adalah sumber daya minyak dan gas bumi.

## **Q. Kawasan 11.2 Kawasan Pertumbuhan Surakarta**

### **1. Bendungan Gondang**

Bendungan Gondang akan mengairi daerah irigasi sebesar kurang lebih 4.800 ha baik yang berada di Karanganyar maupun di Sragen. Pembangunan bendungan ini diharapkan dapat meningkatkan hasil pertanian di wilayah tersebut.

### **2. PKN Surakarta**

Dengan jumlah penduduk 512.226 jiwa dan luas wilayah 44,04 Km<sup>2</sup>, kota ini terletak di pertemuan antara jalur selatan Jawa dan jalur Semarang-Madiun, yang menjadikan posisinya yang strategis sebagai kota transit. Tanah di sekitar kota ini subur karena dilalui oleh Bengawan Solo, sungai terpanjang di Jawa, dengan beberapa anak sungainya. Air baku berasal dari sumber mata air Cokrotulung, Klaten (387 liter/detik) yang terletak 27 km dari kota Solo dengan elevasi 210,5 di atas permukaan laut dan yang berasal dari 26 buah sumur dalam, antara lain di Banjarsari, dengan total kapasitas 478,02 liter/detik. Selain itu total kapasitas reservoir adalah sebesar 9.140 m<sup>3</sup>. Dengan kapasitas yang ada, PDAM Surakarta mampu melayani 55,22% masyarakat Surakarta termasuk kawasan hinterland dengan pemakaian rata-rata 22,42 m<sup>3</sup>/bulan.

Kota Surakarta didukung oleh Bandara Udara Internasional Adi Sumarmo dan Stasiun Solo Balapan yang merupakan stasiun kereta api utama yang menghubungkan jalur kereta api dari jalur utara Jawa dan jalur selatan Jawa. Permasalahan dan tantangan yang dihadapi kota ini adalah aliran sungai yang tercemar karena banyak pelaku yang membuang limbah ke sungai serta daerah Surakarta bagian selatan yang mempunyai tingkat keterlerangan yang relatif landai sehingga berpotensi banjir. Untuk menangani hal tersebut, indikasi program utama yang diusulkan berupa pembangunan IPAL regional, rehabilitas dan perbaikan kondisi sungai serta pembangunan dan pengelolaan jaringan drainase.

## **R. Kawasan 11.3 Kawasan Megapolitan GERBANGKERTOSUSILA dan Tuban**

### **1. Pelabuhan Umum Tanjung Perak**

Pelabuhan Tanjung Perak adalah sebuah pelabuhan yang terdapat di Surabaya, Jawa Timur. Secara administratif, pelabuhan Tanjung Perak termasuk ke dalam Kelurahan Perak Timur, Kecamatan Pabean Cantikan, Kota

Surabaya. Di pelabuhan ini juga terdapat terminal peti kemas. Tanjung Perak merupakan pelabuhan terbesar dan tersibuk kedua di Indonesia setelah Tanjung Priok dan juga sebagai pusat perdagangan di Indonesia bagian timur. Tanjung Perak juga menjadi kantor pusat PT. (Persero) Pelabuhan Indonesia III. Di sebelah pelabuhan Tanjung Perak terdapat Pelabuhan Ujung, yakni pelabuhan kapal feri dengan tujuan Pelabuhan Kamal, Bangkalan, Madura. Tanjung Perak merupakan salah satu pintu gerbang Indonesia, yang berfungsi sebagai kolektor dan distributor barang dari dan ke Kawasan Timur Indonesia, termasuk Jawa Timur. Karena letaknya yang strategis dan didukung oleh dataran gigir atau hinterland yang potensial maka Tanjung Perak juga merupakan Pusat Pelayaran Interinsulair Kawasan Timur Indonesia. Permasalahan di daerah ini berupa kebutuhan air baku yang besar untuk memenuhi kawasan pelabuhan sehingga indikasi program utama yang diusulkan berupa pembangunan prasarana air baku.

## **2. Bandar Udara Kargo Juanda**

Bandara Internasional Juanda, adalah bandar udara internasional yang melayani kota Surabaya, Jawa Timur dan sekitarnya. Bandara Juanda terletak di Kecamatan Waru, Kabupaten Sidoarjo, 20 km sebelah selatan kota Surabaya. Bandara Internasional Juanda dioperasikan oleh PT Angkasa Pura I. Namanya diambil dari Djuanda Kartawidjaja, Perdana Menteri terakhir Indonesia yang telah menyarankan pembangunan bandara ini. Bandara Internasional Juanda adalah bandara terbesar dan tersibuk kedua di Indonesia setelah Bandara Internasional Soekarno-Hatta berdasarkan pergerakan pesawat dan penumpang. Bandara ini memiliki panjang landasan 3.000 m dengan luas terminal sebesar 51.500 m<sup>2</sup>, atau sekitar dua kali lipat dibanding terminal lama yang hanya 28.088 m<sup>2</sup>. Bandara baru ini juga dilengkapi dengan fasilitas lahan parkir seluas 28.900 m<sup>2</sup> yang mampu menampung lebih dari 3.000 kendaraan. Bandara ini diperkirakan mampu menampung 13 juta hingga 16 juta penumpang per tahun dan 120.000 ton kargo/tahun.

## **3. PPN Brondong**

Lokasi Pelabuhan Perikanan Nusantara Brondong berada di Kelurahan Brondong, Kecamatan Brondong, Kabupaten Lamongan, Jawa Timur dengan posisi koordinat secara geografis pada 06° 53' 30, 81" LS dan 112° 17' 01, 22" BT. Aktivitas bongkar muat kapal berasal dari daerah disekitar Lamongan, antara lain Brondong, Blimbing, Kandang Semangkon dan Palang. Operasional Pelabuhan Perikanan Nusantara Brondong diperlukan dalam pengembangan sektor perikanan karena pelabuhan tersebut dapat memudahkan para

penangkap ikan (nelayan) untuk mengeksploitasi sumber daya perikanan di laut. Tenaga kerja yang diserap oleh subsektor perikanan menunjukkan angka pertumbuhan yang negatif. Permasalahan tersebut dapat diselesaikan dengan indikasi program utama berupa peningkatan sarana dan prasarana penunjang kegiatan.

#### **4. KI JIPE**

KI JIPE atau Kawasan Industri *Java Integrated Industrial & Ports Estate* merupakan kawasan yang terdiri dari area pelabuhan laut, area industri dan area perumahan. Lokasi KI JIPE berada di Kabupaten Gresik, Jawa Timur, yang berada sekitar 24 km dari Surabaya yang merupakan ibu kota Jawa Timur dan memiliki pertumbuhan ekonomi cepat dan iklim investasi yang kondusif. Selain itu KI JIPE berada 55 km dari Bandara Internasional Juanda sehingga mempermudah akses menuju pasar internasional. KI ini juga memiliki akses langsung ke jalan tol yang menuju ke Surabaya dan kota – kota besar di Jawa Timur lainnya.

Total area dari KI JIPE adalah sebesar 2.933 ha yang terdiri dari area pelabuhan laut sebesar 406 ha, area industri sebesar 1.761 ha dan area perumahan sebesar 766. Beberapa fasilitas yang dimiliki di kawasan ini adalah jaringan listrik, air bersih, telepon, sumber energi berupa gas alam, sistem pengolahan air minum dan juga sistem pengolahan air limbah.

#### **5. Kawasan Metropolitan dan PKN Kawasan Perkotaan Gerbangkertosusila**

Kawasan Metropolitan Gerbangkertosusila adalah wilayah metropolitan terbesar kedua di Indonesia yang terdiri dari Kabupaten Gresik, Kabupaten Bangkalan, Kabupaten Mojokerto, Kota Mojokerto, Kota Surabaya, Kabupaten Sidoarjo dan Kabupaten Lamongan.

##### **- Kabupaten Gresik**

Kabupaten Gresik adalah sebuah kabupaten di Provinsi Jawa Timur dengan ibu kota Gresik. Kabupaten Gresik memiliki luas 1.191,25 km<sup>2</sup> terbagi dalam 18 kecamatan dan terdiri dari 330 desa dan 26 kelurahan dengan wilayah yang juga mencakup Pulau Bawean yang berada 150 km lepas pantai Laut Jawa. Jumlah penduduk Kabupaten Gresik 1.303.773 dengan kepadatan penduduk sebesar 1.094 jiwa/km<sup>2</sup>. Kabupaten ini memiliki perkembangan industri yang cukup signifikan serta kemudahan akses jalan baik darat maupun laut. Sektor unggulan kabupaten ini adalah industri, perikanan, perkebunan dan bahan galian seperti mineral non logam. Akses perdagangan regional dan nasional didukung oleh fasilitas pelabuhan umum dan pelabuhan khusus. Tantangan dan permasalahan yang dihadapi kawasan ini adalah :

- a. Kebutuhan air baku yang sangat besar untuk memenuhi kawasan perkotaan;
- b. Kebutuhan jaringan sanitasi dan air bersih;
- c. Abrasi di kawasan pantai;
- d. Adanya kawasan budidaya terbangun yang berbatasan langsung dengan garis pantai tanpa memperhatikan sempadan pantai yang semestinya bebas dari bangunan;
- e. Kebutuhan pemukiman berupa rumah, rusun dan BSPS; serta
- f. Kemacetan di Jalan Raya Manyar.

Untuk menghadapi tantangan dan permasalahan tersebut indikasi program utama yang diusulkan berupa :

- a. Pembangunan prasarana air baku;
- b. Pembangunan jaringan sanitasi dan jaringan air bersih bagi kawasan permukiman perkotaan;
- c. Pembangunan pengendali abrasi dan pengaman pantai;
- d. Pembangunan rumah khusus nelayan;
- e. Pembangunan perumahan bagi MBR dan bantuan perumahan swadaya; serta
- f. Peningkatan jaringan Jalan Raya Manyar.

#### **- Kabupaten Bangkalan**

Kabupaten Bangkalan mempunyai luas wilayah 3501,78 km<sup>2</sup> dengan jumlah penduduk di tahun 2011 sebanyak 1.308.414 jiwa. Kemampuan tanah di Kabupaten Bangkalan dilihat dari kemiringannya sebagian besar memiliki kemiringan 2-15° yaitu sekitar 50,45% atau 63.002 ha. Dan kemiringan 0-2° sekitar 45,43% atau 56.738 ha. Sebagai bagian dari siklus hidrologi, di Kabupaten Bangkalan terdapat sejumlah mata air, waduk, dan sungai. Ekonomi yang mendominasi di Kabupaten Bangkalan yaitu sektor pertanian, sektor pengangkutan dan komunikasi, sektor bangunan dan sektor jasa-jasa. Selain itu Kabupaten Bangkalan mempunyai lima sektor yang menjadi prioritas di masa yang akan datang yaitu sektor bangunan, sektor listrik, gas dan air, sektor pertambangan dan penggalian, sektor pertanian dan sektor industri pengolahan.

PKW Bangkalan dilalui oleh dua jalan nasional dengan masing-masing fungsi kolektor primer 1 melintasi jalur utara Bangkalan dan jalan arteri primer melintasi jalur selatan. Akses jalan nasional yang baik didukung dengan adanya Jembatan Suramadu yang dapat membuka akses untuk menuju PKW Bangkalan dari arah Surabaya. PKW Bangkalan juga mempunyai pelabuhan

penyeberangan di Kecamatan Kamal, Kabupaten Bangkalan. Pelabuhan ini menghubungkan Pulau Madura dan Pulau Jawa, yakni di Pelabuhan Ujung, Kota Surabaya. Potensi alam yang berada di PKW Bangkalan terdiri dari wisata bahari maupun suasana perbukitan yang dapat memberikan kesejukan bagi pengunjungnya. Selain itu terdapat pula beberapa wisata lainnya yang dapat menarik minat oengunjung karena keunikan alam di PKW Bangkalan. Permasalahan di kabupaten ini meliputi :

- a. Konektifitas yang terhambat akibat adanya genangan air di beberapa ruas jalan nasional selama musim penghujan;
- b. Ketersediaan air baku bagi kegiatan pertanian, industri dan masyarakat; serta
- c. Menyempitnya sungai-sungai karena tingginya tingkat kandungan lumpur akibat erosi dan sedimentasi yang disebabkan rusaknya DAS maupun akibat sampah yang dibuang penduduk di sekitar sungai. Sungai yang menyempit akan menyebabkan melimpahnya aliran sungai di waktu banjir.

Untuk mengatasi permasalahan tersebut indikasi program utama yang diusulkan berupa :

- a. Perbaikan ruas jalan;
- b. Pembangunan prasarana penampungan air baku dan saluran pembawa air baku; serta
- c. Pembangunan bangunan pengendali banjir.

#### **- Kabupaten Mojokerto**

Kabupaten Mojokerto adalah sebuah kabupaten di Provinsi Jawa Timur, Indonesia. Kabupaten yang secara resmi didirikan pada tanggal 9 Mei 1293 ini merupakan wilayah tertua ke-10 di Provinsi Jawa Timur. Kawasan Industri yang cukup besar berada di Kecamatan Ngoro yakni Ngoro Industrial Park. Permasalahan di kabupaten ini meliputi :

- a. Kebutuhan air baku yang sangat besar untuk memenuhi kawasan perkotaan;
- b. Kebutuhan jaringan sanitasi dan air bersih;
- c. Terdapat permasalahan timbunan sampah yang tak terlayani;
- d. Kebutuhan pemukiman berupa rumah, rusun dan BSPS; serta
- e. Terdapat kondisi jalan alternatif yang rusak parah.

Untuk mengatasi permasalahan tersebut indikasi program utama yang diusulkan berupa :

- a. Pembangunan prasarana air baku;

- b. Pembangunan jaringan sanitasi dan jaringan air bersih bagi kawasan permukiman perkotaan;
- c. Pembangunan TPA;
- d. Pembangunan perumahan bagi MBR dan bantuan perumahan swadaya; serta
- e. Pengembangan jaringan jalan.

#### **- Kota Mojokerto**

Kota Mojokerto memiliki luas wilayah 16,46 km<sup>2</sup> sehingga menjadi kota dengan luas wilayah terkecil di Jawa Timur. Seluruh wilayah kota ini berbatasan dengan Kabupaten Mojokerto. Kota ini terletak pada ketinggian 22 mdpl dan memiliki kemiringan tanah 0 – 3% sehingga permukaan tanahnya dapat dikatakan relatif datar. Hal ini menyebabkan aliran sungai menjadi lebih lambat sehingga mempercepat terjadinya pendangkalan yang cenderung menimbulkan genangan pada berbagai bagian kota apabila terjadi hujan. Masalah inilah yang menjadi masalah utama dari Kota Mojokerto di samping masalah lainnya seperti pengelolaan sampah yang kurang maksimal akibat kurang optimalnya fungsi TPA dan kurangnya kesadaran dalam pemanfaatan nilai ekonomis sampah.

#### **- Kota Surabaya**

Kota Surabaya adalah ibu kota Provinsi Jawa Timur, Indonesia sekaligus menjadi kota metropolitan terbesar di provinsi tersebut. Surabaya merupakan kota terbesar kedua di Indonesia setelah Jakarta. Kota Surabaya juga merupakan pusat bisnis, perdagangan, industri, dan pendidikan di Jawa Timur serta wilayah Indonesia bagian timur. Hutan mangrove yang ada di Kota Surabaya banyak dijadikan sebagai tempat wisata. Permasalahan di kota ini meliputi:

- a. Kebutuhan air baku yang sangat besar untuk memenuhi kawasan perkotaan;
- b. Kebutuhan jaringan sanitasi dan air bersih;
- c. Kemacetan yang dipicu oleh pertumbuhan kendaraan yang tidak sebanding dengan kapasitas jalan;
- d. Adanya potensi banjir di Kota Surabaya;
- e. Kebutuhan pemukiman berupa rumah, rusun dan BSPS; serta
- f. Pengelolaan persampahan.

Untuk mengatasi permasalahan tersebut indikasi program utama yang diusulkan berupa :

- a. Pembangunan prasarana air baku;



- b. Pembangunan jaringan sanitasi dan jaringan air bersih bagi kawasan permukiman perkotaan;
- c. Adanya pembangunan jalan ruas baru dan peningkatan jaringan jalan;
- d. Pembangunan infrastruktur penanggulangan banjir di kota;
- e. Pembangunan perumahan bagi MBR dan bantuan perumahan swadaya; serta
- f. Pengembangan sarana dan prasarana pengelolaan sampah.

#### **- Kabupaten Sidoarjo**

Luas wilayah kawasan metropolitan Kabupaten Sidoarjo 591,59 km<sup>2</sup> dengan jumlah penduduk 1.179.059 jiwa dan kepadatan penduduk sebesar 650,4 jiwa/km<sup>2</sup>. Sidoarjo segera memiliki sistem transportasi massal BRT (Bus Rapid Transit) yaitu Trans Sidoarjo yang menjadi kebanggaan warga Sidoarjo. Sistem ini menggunakan shelter tetapi tanpa jalur khusus seperti halnya Transjakarta. Rute bus Trans Sidoarjo adalah Terminal Porong - Terminal Purabaya.

#### **- Kabupaten Lamongan**

Kabupaten Lamongan adalah sebuah kabupaten di Provinsi Jawa Timur, Indonesia dengan luas wilayah 1.812,80 km<sup>2</sup> yang terbagi menjadi 26 kecamatan dengan ibu kota Lamongan. Jumlah penduduk Kabupaten Lamongan sebanyak 1.261,972 jiwa. Kabupaten ini berbatasan dengan Laut Jawa di utara, Kabupaten Gresik di timur, Kabupaten Mojokerto dan Kabupaten Jombang di selatan, serta Kabupaten Bojonegoro dan Kabupaten Tuban di barat. Kabupaten ini fokus dengan pengembangan agrowisata guna meningkatkan Pendapatan Asli Daerah. Adanya pengembangan Kabupaten Lamongan sebagai kawasan strategis nasional didukung oleh Perkotaan Lamongan serta pengembangan kawasan pelabuhan dan industri di Perkotaan Brondong. Permasalahan di kabupaten ini meliputi :

- a. Kebutuhan air baku yang sangat besar untuk memenuhi kawasan perkotaan;
- b. Kebutuhan jaringan sanitasi dan air bersih;
- c. Tidak berkembangnya objek wisata;
- d. Kebutuhan pemukiman berupa rumah, rusun dan BSPS; serta
- e. Kondisi tanah di Lamongan yang cenderung labil.

Untuk mengatasi permasalahan tersebut indikasi program utama yang diusulkan berupa :

- a. Pembangunan prasarana air baku;
- b. Pembangunan jaringan sanitasi dan jaringan air bersih bagi kawasan permukiman perkotaan;

- c. Promosi objek wisata;
- d. Pembangunan perumahan bagi MBR dan bantuan perumahan swadaya; serta
- e. Pembangunan Jaringan jalan.

## 6. PKW Tuban

Kabupaten Tuban adalah salah satu kabupaten di Jawa Timur yang terletak di Pantai Utara Jawa Timur. Kabupaten dengan jumlah penduduk sekitar 1,2 juta jiwa ini terdiri dari 20 kecamatan dan beribukota di Kecamatan Tuban. Di kabupaten ini terdapat beberapa industri skala internasional, terutama di bidang pertambangan. Sumber daya alam di daerah ini yang dapat dikembangkan dan dimanfaatkan antara lain gas dan minyak bumi. Permasalahan di kabupaten ini meliputi:

- a. Kebutuhan air baku yang sangat besar untuk memenuhi kawasan perkotaan;
- b. Kebutuhan jaringan sanitasi dan air bersih;
- c. Kebutuhan pemukiman berupa rumah, rusun dan BSPS; serta
- d. Kerusakan lingkungan yang ditimbulkan oleh adanya aktivitas pertambangan di daerah.

Untuk mengatasi permasalahan tersebut indikasi program utama yang diusulkan berupa :

- a. Pembangunan prasarana air baku;
- b. Pembangunan jaringan sanitasi dan jaringan air bersih bagi kawasan permukiman perkotaan;
- c. Pembangunan perumahan bagi MBR dan bantuan perumahan swadaya; serta
- d. Pengawasan perizinan lahan.

## 5. Kawasan 12.1 Kawasan Strategis Pariwisata dan Cagar Budaya Prambanan – Yogyakarta

### 1. Bendungan Pidekso

Bendungan Pidekso dirancang memiliki kapasitas tampung hingga 27 juta m<sup>3</sup> dengan volume efektif 17 juta m<sup>3</sup>. Bendungan yang berdiri di atas hulu anak Sungai Bengawan Solo tersebut dibangun untuk mengatasi kekeringan saat kemarau tiba. Pembangunan Bendungan Pidekso juga telah menjadi program pemerintah untuk menciptakan ketahanan air dan pangan. Konstruksi bendungan memakan dana sekitar Rp 400 miliar dan pembebasan tanah sekitar Rp 300 miliar. Daerah di sekitar bendungan ini memiliki permasalahan dalam memenuhi kebutuhan air baku bagi pertanian dan perkotaan di

Kabupaten Wonogiri sehingga indikasi program utama yang diusulkan adalah pembangunan prasarana air baku dan irigasi.

## **2. PKW Bantul**

Luas wilayah dari PKW Bantul sebesar 506,85 Km<sup>2</sup> dengan jumlah penduduk 919.440 jiwa. Sungai besar yang mengalir di kawasan ini yaitu Kali Progo (membatasi Kabupaten Bantul dengan Kabupaten Kulon Progo), Kali Opak, serta Kali Tapus beserta anak-anak sungainya. Infrastruktur pendukung kawasan ini berupa jalan nasional Jalan Bantul segmen utara, Jalan Lingkar Timur Kota Bantul, Jalan Bakulan, dan Jalan Parangtritis segmen selatan. Selain itu terdapat infrastruktur perkereta apian dengan jalur Yogyakarta - Bandung di Kecamatan Sedayu dengan Stasiun Rewelu (hanya digunakan untuk depo BBM). Objek wisata yang terdapat di Kabupaten Bantul terdiri dari Pantai Parangtritis, Pantai Parangkusumo, Pantai Depok, Goa Selarong dan Goa Cerme. Pada kawasan ini terdapat permasalahan alih fungsi lahan yang tadinya merupakan lumbung pangan menjadi kawasan permukiman serta kekurangan air bersih. Untuk itulah dibuat indikasi program utama berupa pengendalian pemanfaatan lahan dan pembangunan prasarana air baku dan jaringan irigasi.

## **3. Kawasan Candi Prambanan**

(telah dijelaskan pada subbab 3.2.1.N)

### **T. Kawasan 12.2 Kawasan Strategis Perikanan Prigi**

#### **1. PPN Prigi**

Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Prigi terletak di Desa Tasikmadu, Kec. Watulimo, Kabupaten Trenggalek Kab. Trenggalek Jawa Timur. Pembangunan PPN Prigi diharapkan mampu mempermudah arus barang keluar masuk Jawa Timur, khususnya dari pantai selatan sehingga tidak perlu ke Tanjung Perak. Akses jalan menuju Pelabuhan Prigi masih rendah sehingga menghambat arus barang yang akan di distribusikan baik keluar kota maupun ke dalam kota. Indikasi program utama yang diusulkan berupa pembangunan jaringan jalan dan jembatan.

#### **2. Bendungan Bagong**

Daerah Irigasi Bagong merupakan daerah irigasi yang berada di Kabupaten Trenggalek. Daerah irigasi ini mempunyai skala pelayanan hanya di dalam kabupaten saja dan mempunyai potensi pelayanan 60 ha di Kabupaten Trenggalek. Isu strategis di kawasan ini berupa pemenuhan kebutuhan air baku bagi pertanian dan perkotaan di Kabupaten Trenggalek sehingga indikasi

program utama yang diusulkan adalah pembangunan prasarana air baku dan irigasi.

### **3. Bendungan Tukul**

Bendungan Tukul berlokasi di Desa Karanggede, Kecamatan Arjosari, Pacitan. Daerah Irigasi Tukul merupakan daerah irigasi yang berada di Kabupaten Pacitan. Daerah irigasi ini mempunyai skala pelayanan hanya di dalam kabupaten saja dan mempunyai potensi pelayanan 20 ha di kabupaten Pacitan. Isu strategis di kawasan ini berupa pemenuhan kebutuhan air baku bagi pertanian dan perkotaan di Kabupaten Pacitan sehingga indikasi program utama yang diusulkan adalah pembangunan prasarana air baku dan irigasi.

### **4. Bendungan Tugu**

Daerah Irigasi Tugu merupakan daerah irigasi yang berada di Kabupaten Trenggalek. Daerah irigasi ini mempunyai skala pelayanan hanya di dalam kabupaten saja dan mempunyai potensi pelayanan 11 ha di kabupaten Trenggalek. Isu strategis di kawasan ini berupa pemenuhan kebutuhan air baku bagi pertanian dan perkotaan di Kabupaten Trenggalek sehingga indikasi program utama yang diusulkan adalah pembangunan prasarana air baku dan irigasi.

### **5. PKW Tulung Agung**

Kabupaten Tulung Agung merupakan sebuah kabupaten yang terletak 154 Km barat daya Kota Surabaya, Provinsi Jawa Timur. Kabupaten Tulung Agung memiliki 19 kecamatan dengan 257 kelurahan dan 14 kelurahan yang tersebar di seluruh wilayah Kabupaten Tulungagung. Sektor industri di Kabupaten Tulung Agung yang memiliki pembangunan yang baik adalah industri batu marmer. Kabupaten Tulung Agung memiliki banyak kekayaan laut serta memiliki wilayah pantai yang luas di sebelah selatan. Permasalahan dan tantangan yang dihadapi oleh PKW Tulung Agung yaitu :

- a. Kebutuhan air baku yang sangat besar untuk memenuhi kawasan perkotaan;
- b. Kebutuhan jaringan sanitasi dan air bersih; serta
- c. Kebutuhan pemukiman berupa rumah, rusun dan BSPS.
- d. Indikasi program utama yang diusulkan untuk menghadapi masalah dan tantangan tersebut adalah :
- e. Pembangunan prasarana air baku;
- f. Pembangunan jaringan sanitasi dan jaringan air bersih bagi kawasan permukiman perkotaan; serta

- g. Pembangunan perumahan bagi MBR dan bantuan perumahan swadaya.

## **6. Kawasan Taman Nasional Gunung Merapi**

(telah dijelaskan pada subbab 3.2.1.M)

### **U. Kawasan 12.3 Kawasan Strategis Agropolitan Malang – Batu**

#### **1. KSPN Bromo – Tengger – Semeru**

KSPN Taman Nasional Bromo Tengger Semeru adalah taman nasional di Jawa Timur, Indonesia, yang terletak di wilayah administratif Kabupaten Pasuruan, Kabupaten Malang, Kabupaten Lumajang dan Kabupaten Probolinggo. Taman yang bentangan barat-timurnya sekitar 20-30 km dan utara-selatangnya sekitar 40 km ini ditetapkan sejak tahun 1982 dengan luas wilayahnya sekitar 50.276,3 ha. Di kawasan ini terdapat kaldera lautan pasir yang luasnya ±6290 ha. Batas kaldera lautan pasir itu berupa dinding terjal, yang ketinggiannya antara 200-700 m. Taman nasional ini adalah salah satu tujuan wisata utama di Jawa Timur. Dengan adanya penerbangan langsung Malang-Jakarta dan Malang-Denpasar diharapkan jumlah kunjungan wisatawan asing maupun domestik akan semakin meningkat. Selain Gunung Bromo yang merupakan daya tarik utama, Gunung Semeru yang merupakan gunung tertinggi di Pulau Jawa menjadi daya tarik tersendiri bagi para pendaki. Meski demikian untuk sampai ke puncak Semeru tidaklah semudah mendaki Gunung Bromo dan para pendaki diharuskan mendapat izin dari kantor pengelola taman nasional yang berada di Malang. Peningkatan volume kendaraan menuju dan dari kawasan ini mengakibatkan beberapa ruas mengalami kemacetan. Selain itu terdapat ketidaksiapan sarana dan prasarana pendukung pengembangan kawasan sehingga indikasi program utama yang diusulkan berupa peningkatan kelas jalan dan pembangunan sarana dan prasarana pendukung kawasan pariwisata.

#### **2. PKN Malang**

Kabupaten Malang adalah kabupaten terluas kedua di Jawa Timur setelah Kabupaten Banyuwangi. Kabupaten Malang mempunyai koordinat 112°17' sampai 112°57' Bujur Timur dan 7°44' sampai 8°26' Lintang Selatan. Di kabupaten ini terdapat banyak sekali potensi pariwisata. Isu strategis di PKN Malang yaitu:

- a. Kebutuhan air baku yang sangat besar untuk memenuhi kawasan perkotaan;
- b. Kebutuhan jaringan sanitasi dan air bersih; serta
- c. Kebutuhan pemukiman berupa rumah, rusun dan BSPS.

Indikasi program utama yang diusulkan untuk menghadapi masalah dan tantangan tersebut adalah :

- a. Pembangunan prasarana air baku;
- b. Pembangunan jaringan sanitasi dan jaringan air bersih bagi kawasan permukiman perkotaan; serta
- c. Pembangunan perumahan bagi MBR dan bantuan perumahan swadaya.

**V. Kawasan 13.1 Kawasan Pertumbuhan Bangkalan**

**1. Kawasan Metropolitan dan PKN Kawasan Perkotaan Gerbangkertosusila**  
(telah dijelaskan pada subbab 3.2.1.Q)

**W. Kawasan 13.2 Kawasan Megapolitan GERBANGKERTOSUSILA**

**1. Kawasan Metropolitan dan PKN Kawasan Perkotaan Gerbangkertosusila**  
(telah dijelaskan pada subbab 3.2.1.Q)

**2. Kawasan Stasiun Pengamat Dirgantara Watukosek**

SPD Watukosek memiliki fungsi melaksanakan pengamatan, perekaman, pengolahan dan pelaporan data pengamatan, klimatologi, atmosfer, matahari dan geomagnet serta melaksanakan pemeliharaan peralatan.

**3. Bandar Udara Kargo Juanda**

(telah dijelaskan pada subbab 3.2.1.Q)

**X. Kawasan 13.3 Kawasan Strategis Agropolitan Malang – Batu**

**1. PKN Malang**

(telah dijelaskan pada subbab 3.2.1.T)

**Y. Kawasan 14.1 Megapolitan GERBANGKERTOSUSILA**

**1. Bandar Udara Kargo Juanda**

(telah dijelaskan pada subbab 3.2.1.Q)

**2. Kawasan Metropolitan dan PKN Kawasan Perkotaan Gerbangkertosusila**

(telah dijelaskan pada subbab 3.2.1.Q)

**Z. Kawasan 14.2 Kawasan Pertumbuhan Baru Pasuruan**

**1. PKW Pasuruan**

Luas Kabupaten Pasuruan sebesar 147.401,50 ha yang terdiri dari 24 kecamatan, 24 kelurahan dan 341 desa. Jumlah penduduk Kabupaten

Pasuruan 1.510.261 jiwa dengan kepadatan penduduk 1024,59 jiwa/km<sup>2</sup>. Pasuruan dilintasi oleh jalur pantura Surabaya-Banyuwangi. Kabupaten ini juga dilintasi jalur kereta api lintas timur Pulau Jawa menuju Malang, Blitar, Tulungagung, Kediri dan Kertosono di Stasiun Bangil yang terdapat persimpangan jalur tersebut. Bagian barat wilayah Kabupaten Pasuruan terdapat jalur utama Surabaya-Malang serta ruas jalan tol Surabaya-Gempol yang sementara terputus akibat luapan lumpur Lapindo. Gempol merupakan kota persimpangan jalur Surabaya-Malang dengan jalur menuju Mojokerto dan Madiun. Objek wisata di kabupaten ini yaitu Danau Ranu Grati, Gunung Bromo, Gunung Arjuno, Pantai Lekok, Kebun Raya Purwodadi, Air Terjun Coban Baung dan Pantai Penunggul. Permasalahan di Kabupaten ini meliputi :

- a. Rawan banjir dan angin kencang hingga tanah longsor yang ada di beberapa kecamatan yang ada di wilayah pesisir seperti Beji, Bangil, Kraton hingga Rejoso serta
- b. Masih kurang meratanya pembangunan sarana dan prasarana serta kondisi infrastruktur yang belum optimal.
- c. Untuk menangani permasalahan tersebut, indikasi program utama yang diusulkan berupa :
- d. Pembangunan pengendali banjir dan longsor serta
- e. Pembangunan infrastruktur yang terintegrasi.

## **AA. Kawasan 14.3 Kawasan Strategis Pariwisata Bromo – Tengger – Semeru**

### **1. KSPN Bromo – Tengger – Semeru**

(telah dijelaskan pada subbab 3.2.1.T)

### **2. Bendungan Bajul Mati**

Bendungan ini memiliki luas 115 ha dan memiliki panjang puncak 250 m, lebar puncak 6 m dan tinggi maksimum 46,8 m. Bendungan Bajulmati mampu menampung debit air sebanyak 10 juta m<sup>3</sup>. Kebutuhan air dipasok dari DAS Sungai Bajulmati dan air hujan. Kebutuhan irigasi dialokasikan 180 liter per detik untuk mengaliri lahan pertanian seluas 1.800 ha, sisanya didistribusikan bagi kebutuhan industri yang akan berdiri di Wongsorejo, air baku serta pelabuhan. Keberadaan bendungan ini nantinya akan sebagai penyedia air baku untuk air bersih sebesar 210 liter/detik yang terdiri dari kebutuhan air bersih sebesar 50 liter/detik untuk 18.000 KK dan penyediaan air baku sebesar 60 l/detik untuk pelabuhan dan industri. Selain itu akan digunakan pula sebagai sumber air irigasi untuk menunjang intensifikasi dan ekstensifikasi pertanian sekuas 1.800 ha meliputi 1.400 ha di Kabupaten Banyuwangi dan 400 ha di Situbondo dan pembangkit *micro hydropower* sebesar 340 kw. Lokasi bendungan ini terbagi antara Kabupaten Banyuwangi

seluas 1.400 ha, dan 400 ha lainnya di Kabupaten Situbondo. Untuk rencana ke depannya akan dikembangkan menjadi kawasan multipurpose function seperti irigasi, penyedia air baku, penahan banjir, hingga sebagai destinasi wisata. Pada kawasan ini terdapat masalah berupa pengelolaan air yang belum dilaksanakan secara maksimal dikarenakan tidak adanya daerah tampungan air. Pada musim penghujan debit air yang melimpah langsung terbuang ke laut, sedangkan di musim kemarau mengalami kekurangan air. Untuk mengatasi masalah tersebut dibangunlah Bendungan Bajul Mati.

## **BB. Kawasan 14.4 Kawasan Pertumbuhan Baru Baluran – Banyuwangi**

### **1. KPPN Muncar (Banyuwangi)**

Kawasan Perdesaan Prioritas Perdesaan Muncar terletak di Kecamatan Muncar, Kabupaten Banyuwangi. Pada kawasan ini terdapat potensi wisata pantai dan wisata cagar budaya. Permasalahan dan tantangan di kawasan ini adalah :

- a. Instalasi Pengolahan Air Limbah (IPAL) pada kegiatan industri belum difungsikan secara optimal;
- b. Di daerah Muncar seringkali terjadi banjir dan genangan yang diakibatkan aliran sungai terhambat oleh sampah; serta
- c. Kepadatan permukiman yang sangat tinggi, terutama di sekitar Pelabuhan Perikanan Muncar.

Untuk mengatasi permasalahan dan tantangan tersebut, indikasi program yang diusulkan berupa :

- a. Rehabilitas Instalasi Pengolahan Air Limbah (IPAL);
- b. Pembangunan tanggul banjir dan TPST; serta
- c. Pembangunan rumah khusus nelayan.

### **2. PKW Banyuwangi**

Luas wilayah Kabupaten Banyuwangi seluas 5.782,50 km<sup>2</sup> dengan jumlah penduduk 1.594.083 jiwa dan kepadatan penduduk 278 orang/km<sup>2</sup>. Kondisi eksisting menunjukkan bahwa di kawasan Banyuwangi banyak didapati sektor perdagangan dan jasa berdasarkan hasil analisa bahwa sektor unggulan di kawasan Banyuwangi adalah pada sektor jasa. Permasalahan di Kabupaten Banyuwangi adalah belum merata dan optimalnya pelayanan air bersih oleh PDAM di Banyuwangi serta belum optimalnya sistem pengelolaan sampah dan sistem jaringan drainase primer dan sekunder sehingga mengakibatkan kawasan genangan air dan banjir di beberapa lokasi. Untuk mengatasi permasalahan dan tantangan tersebut indikasi program utama yang diusulkan berupa pembangunan SPAM dan pengelolaan sistem pengolahan sampah.



**CC. Kawasan 35.66 Kawasan Perbatasan Laut Pulau Barung**

Nusa Barung ditetapkan sebagai cagar alam dengan nama Cagar Alam Pulau Nusa Barong. Pulau ini memiliki ekosistem hutan hujan tropika dalam tiga formasinya, formasi hutan mangrove, formasi hutan pantai dan formasi hutan dataran rendah. Nusa Barung dapat dijangkau dengan perahu dari Pelabuhan Nelayan Puger karena pulau ini berjarak sekitar 4,5 km di arah barat daya Puger. Sementara Puger, yang berada sekitar 35 km di sebelah barat Kota Jember, dapat dicapai dengan menggunakan taksi atau bus antar kota dari Jember atau Surabaya.

**DD. Kawasan 35.67 Kawasan Perbatasan Laut Pulau Sekel**

Pulau Sekel berada pada  $8^{\circ} 24' 24''$  LS,  $111^{\circ} 42' 31''$  BT yang terletak di Samudra Hindia dan berbatasan langsung dengan Australia. Pulau ini merupakan pulau terluar yang tidak berpenghuni yang berada dalam wilayah administrasi Kabupaten Trenggalek. Salah satu hal yang menyebabkan pulau ini tidak berpenghuni adalah karena batu karang yang terus menerus diterjang ombak sehingga sangat rawan dengan abrasi pantai. Untuk mengatasi dampak dari abrasi pantai tersebut dibutuhkan adanya bangunan pemecah gelombang yang mengelilingi pulau. Gelombang sekitar perairan memiliki dampak cukup berbahaya bagi kapal dan perahu nelayan yang datang mendekati. Akan tetapi pulau ini masih sering dikunjungi oleh nelayan pada periode tertentu karena perairan di sekitar pulau ini terdapat potensi laut berupa ikan dan lobster.

Pulau Sekel dapat dituju dari Kota Trenggalek yaitu dengan menggunakan jalur darat menuju PPN Prigi kemudian dilanjutkan dengan menyewa perahu nelayan menuju Pulau Sekel selama 1,5 jam. Pada Pulau Sekel tidak ditemukan habitat darat. Perairan sekitar pulau ini masih bersih sehingga memiliki potensi untuk dikembangkan menjadi usaha perikanan.

**EE. Kawasan 35.68 Kawasan Perbatasan Laut Pulau Panehan**

Pulau Panehan yang termasuk ke dalam wilayah administrasi Kabupaten Trenggalek ini berada pada  $8^{\circ} 22' 17''$  LS,  $111^{\circ} 30' 41''$  BT dan terletak pada Samudra Hindia. Pulau ini dikelilingi oleh pulau kecil lainnya yaitu Pulau Prenjana dan Pulau Kalungan di sebelah barat. Pulau Panehan tidak berpenduduk serta memiliki daratan berbukit dengan pantai yang curam dan berbatu dan bervegetasi semak belukar. Rute menuju ke Pulau Panehan hampir sama dengan rute menuju Pulau Sekel karena pulau ini terletak setelah Pulau Sekel.

**FF. Kawasan 35.69 Perbatasan Laut Pulau Nusa Kambangan**

Pulau Nusakambangan terletak di sebelah selatan Pulau Jawa dan merupakan pulau kecil terluar yang berbatasan dengan Australia. Disebelah utara pulau ini terdapat selat yang terkenal dengan sebutan Segara Anakan. Luas Pulau Nusakambanga adalah sekitar 21.000 ha yang memanjang dari barat ke timur. Pulau ini tidak berpenghuni selain dari para narapidana yang berada di penjara Nusakambangan. Untuk mencapai Pulau Nusakambangan dari Kota Cilacap dapat melalui Pelabuhan Wijayapura dengan menggunakan kapal penyeberangan feri milik Departemen Kehakiman. Selain Pelabuhan Wijayapura, pulau ini juga didukung oleh Pelabuhan Tanjung Intan. Pada kawasan ini terdapat obyek wisata antara lain Kawasan Wisata Segara Anakan, Suaka Hutan Mangrove dan Pantai Sagara Anakan. Permasalahan di pulau ini yaitu adanya abrasi pantai karena berhubungan langsung dengan laut lepas. Untuk mengatasi masalah tersebut indikasi program utama yang diusulkan berupa pembangunan tebing pengaman pantai.

**GG. Kawasan 35.70 Perbatasan Laut Pulau Manuk**

Pulau Manuk adalah pulau terluar Indonesia yang terletak di Samudra Hindia dan berbatasan dengan negara Australia. Pulau Manuk ini merupakan bagian dari wilayah pemerintah kabupaten Tasikmalaya, Provinsi Jawa Barat. Pulau ini berada di sebelah barat dari pantai Pangandaran. Ada banyak kegiatan yang dapat dinikmati selama di Pulau Manuk. Selain dapat menikmati habitat binatang dan alam sekitar setelah mendapat izin dari petugas pengawas pulau, pasir pantai yang putih, serta air bening kebiru-biruan menantang para wisatawan untuk menikmatinya. Kondisi pantai yang berpasir putih tanpa karang, landai dengan ombak yang tenang sangat aman untuk berenang maupun berselancar. Selain itu di area laut juga terdapat banyak spesies ikan yang dicari oleh para nelayan. Tantangan di kawasan ini yaitu terdapat aktivitas penambangan pasir besi yang akan menggerus pulau terluar di pesisir Samudera Indonesia di selatan Tasikmalaya. Untuk menghadapi tantangan tersebut, indikasi program yang diusulkan berupa penghentian kegiatan penambangan pasir di Pulau Manuk.

**HH. Kawasan 35.71 Perbatasan Laut Pulau Deli**

Pulau Deli yang memiliki luas sekitar 950 ha merupakan pulau terluar Indonesia yang terletak di Samudera Hindia dan termasuk ke dalam wilayah Provinsi Banten. Pulau ini terletak dekat dengan Tanjung Sodong dan Pulau Tinjil serta berbatasan langsung dengan Australia dengan posisi geografis berada pada 07°01'00" LS - 105°31'25" BT. Pulau Deli dapat diakses dengan jalan darat dari Jakarta menuju Pandeglang sejauh 111 km, kemudian menuju

Pelabuhan Muara Binuangen untuk melanjutkan melalui jalur laut dengan kapal motor selama 3-4 jam hingga akhirnya dapat tiba di pulau tersebut.

Di Pulau Deli tidak ada penduduk yang tinggal secara menetap. Para nelayan menjadikan pulau ini sebagai tempat singgah dengan mendirikan gubuk – gubuk tempat tinggal sementara di pantai selatan dan utara pulau. Saat ini Pulau Deli digunakan sebagai lokasi penangkaran satwa yaitu monyet ekor panjang (*Macaca fascicularis*). Satwa tersebut menjadi salah satu komoditas ekspor yang dapat memberikan sumbangan devisa negara dan penyerapan tenaga kerja. Area pantai pasir putih di sepanjang Pulau Deli yang indah dan menarik tidak didukung oleh adanya terumbu karang yang masih hidup sehingga kurang bisa dijadikan sebagai tempat wisata. Selain itu wilayah perairan di pulau ini rawan terhadap abrasi pantai, perompakan serta penyelundupan.

### 3.2.2 Analisis Kelayakan Program Jangka Pendek Antar Kawasan

Analisis program jangka pendek antar kawasan dalam WPS merupakan analisis yang didasarkan pada potensi antar kawasan dalam WPS tersebut, potensi kawasan pendukung antar kawasan dalam WPS, tantangan dan potensi kerusakan dan indikasi program utama dalam penanganan tantangan dan potensi kerusakan tersebut.

#### **A. Antar Kawasan 8.2 (Kawasan Megapolitan Cekungan Bandung) dan Kawasan 8.3 (Kawasan Strategis Maritim dan Perikanan Cirebon – Pekalongan)**

##### **1. Pelabuhan Umum Patimban**

Dasar penetapan Pelabuhan Patimban adalah Perpres No. 3 tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional dan Perpres No. 47 tahun 2016 tentang Penetapan Pelabuhan Patimban di Kabupaten Subang sebagai proyek strategis nasional. Kebutuhan area untuk pembangunan Pelabuhan Patimban ini terdiri dari dua, area pelabuhan seluas 301 ha dan back up area pembebasan seluas 250 ha. Kemudian dalam rencana pembangunan Pelabuhan Patimban akan dibangun pula dua akses jalan darat dan jalan kereta api sehingga akan membutuhkan lagi pembebasan lahan bagi dua akses jalan tersebut. Pada pengembangan kawasan ini terdapat tantangan berupa kebutuhan pembangunan industri otomotif karena Pelabuhan Patimban dibangun untuk memperlancar kegiatan logistik untuk kebutuhan industri otomotif. Selain itu di kawasan ini masih belum terdapat sarana untuk memenuhi kebutuhan air baku di pelabuhan sehingga indikasi

program utama yang diusulkan berupa pembangunan bendungan dan sarana pembawa air baku.

## **2. Bendungan Sadawarna (Antar Kawasan 8.2 dan Kawasan 8.3)**

Waduk Sadawarna pada rencana awalnya akan dibangun di Desa Sadawarna dan Cibalandongjaya, Kecamatan Cibogo. Fungsi dari bendungan ini adalah untuk mengairi puluhan ribu ha sawah di kawasan pantura Subang dan Indramayu. Permasalahan yang dihadapi di sekitar area bendungan ini adalah kebutuhan air areal sawah yang besar di Subang dan Indramayu serta masalah banjir yang selama ini sering melanda daerah Pantura. Indikasi program yang diusulkan berupa pembangunan waduk dan saluran pembawa air baku.

## **B. Antar Kawasan 9.3 (Kawasan Strategis Pariwisata dan Maritim Tanjung Lesung – Ujung Kulon – Pelabuhan Ratu) dan Kawasan 9.4 (Kawasan Strategis Pariwisata dan Maritim Pacangsanak (Pangandaran – Kalipucang – Sagara Anak – Nusakambangan))**

### **1. Kawasan Fasilitas Uji Terbang Roket Pamengpeuk**

Instalasi milik Lapan ini sudah tidak lagi ideal untuk melakukan uji coba roket berukuran besar dikarenakan saat ini kawasan di sekitar Pantai Santolo itu sudah semakin padat penduduk dan makin berkembang menjadi kawasan wisata. Berdasarkan hasil peninjauan tata ruang saat ini kondisi instalasi uji terbang roket LAPAN Cilautereun Pamengpeuk khususnya untuk melakukan uji coba launching padnya sudah tidak ideal lagi berada di Pamengpeuk mengingat zona aman II 2000 m dari *launching* harus berada dalam kondisi kosong. Saat ini di kawasan tersebut banyak dipenuhi oleh penginapan liar, permukiman warga, café dan juga tempat pelelangan ikan. Pada hari tertentu di Pulau Santolo banyak terdapat wisatawan yang berkunjung sehingga dapat mengganggu kawasan uji terbang roket. Berdasarkan permasalahan tersebut, indikasi program yang diusulkan adalah relokasi penginapan liar dan tempat-tempat wisata.

## **C. Antar Kawasan 11.2 (Kawasan Pertumbuhan Surakarta) dan Kawasan 11.3 (Kawasan Megapolitan Gerbangkertosusila dan Tuban)**

### **1. Bendungan Semantok**

Bendungan Semantok merupakan salah satu bendungan yang mempunyai fungsi mereduksi banjir sebagai masalah yang cukup serius di Kabupaten Nganjuk. Bendungan ini rencananya akan dibangun dengan luas mencapai 700 ha dan diharapkan bisa memenuhi kebutuhan irigasi seluruh lahan pertanian di kawasan utara dan tengah Nganjuk. Pada tahun 2016

pemerintah melakukan penaksiran harga tanah dan kebutuhan tanah. Rencananya akan ada 201 lahan milik warga yang akan dibebaskan dan sekitar 63 kepala keluarga akan terkena dampak pembangunan. Permasalahan dan tantangan yang dihadapi dalam pembangunan bendungan ini adalah:

- a. Jalan akses menuju bendungan yang masih kurang baik;
- b. Kebutuhan air baku bagi pertanian dan perkotaan di Kabupaten Nganjuk;
- c. Kebutuhan jaringan sanitasi dan air bersih; serta
- d. Relokasi perkampungan yg tergenang bendungan.

Untuk menghadapi masalah tersebut indikasi program utama yang diusulkan berupa :

- a. Perbaikan jalan menuju bendungan;
- b. Pembangunan prasarana air baku dan irigasi;
- c. Pembangunan jaringan sanitasi dan jaringan air bersih bagi masyarakat desa yang tergenang; serta
- d. Pembangunan perumahan bagi masyarakat desa yang tergenang oleh bendungan.

## **2. PKW Madiun**

Kota Madiun memiliki luas 65.68 km<sup>2</sup> dengan jumlah penduduk mencapai 170.964 jiwa pada tahun 2010. Madiun selama ini dikenal sebagai kota pendidikan dan kebudayaan dan belum sepenuhnya dikelola sebagai kota industri. Bidang industri yang paling mencuat adalah produksi gula. Meski ada industri kereta api, baja, mebel, tas, mebel dan sepatu namun potensinya belum terolah dengan baik. Pendapatan Asli Daerah Madiun pada tahun 2015 lalu tembus Rp. 2,2 Triliun dari 61,9 Miliar di tahun 2013 dengan pendapatan terbesar berasal dari pajak dan perdagangan. PKW Madiun juga memiliki masalah dalam bidang kebutuhan air baku yang besar untuk memenuhi kawasan perkotaan, kebutuhan jaringan sanitasi, air bersih dan perumahan. Untuk mengatasi permasalahan tersebut indikasi program utama yang diusulkan berupa pembangunan prasarana air baku, pembangunan jaringan sanitasi dan jaringan air bersih bagi kawasan pemukiman perkotaan serta pembangunan bagi MBR dan bantuan perumahan swadaya.

## **3. PKW Jombang**

Kabupaten Jombang memiliki luas 1.159,50 km<sup>2</sup> dengan jumlah penduduk mencapai 1.201.557 jiwa pada tahun 2010. Kabupaten Jombang memiliki berbagai keindahan alam dan potensi pariwisata lain yang menarik. Sangat disayangkan, potensi tersebut pada umumnya belum digali dan tidak memiliki

pendukung sarana dan prasarana yang memadai untuk memajukan pariwisata di Kabupaten Jombang sehingga menunggu adanya investasi untuk menggarapnya. Hal ini sangat penting, dan menguntungkan mengingat posisi Kabupaten Jombang yang bersebelahan dengan daerah tujuan wisata alam Malang di tenggara, dan Pacet-Trawas-Tretes di timur serta wisata historis (situs Majapahit) Trowulan. Sektor pertanian menyumbang 38,16% total PDRB Kabupaten Jombang. Nilai produksi pertanian mengalami peningkatan dengan minimal 42% lahan di Jombang yang digunakan sebagai area persawahan yang berada di bagian tengah kabupaten dengan ketinggian 25-100 mdpl. Lokasi ini ditanamai tanaman padi serta palawija seperti jagung, kacang kedelai, kacang tanah, kacang hijau dan ubi kayu. Komoditas andalan tanaman pangan Kabupaten Jombang di tingkat provinsi adalah padi, jagung, kacang kedelai dan ubi kayu. Besarnya produksi padi telah menempatkan Jombang sebagai daerah swasembada beras di provinsi Jawa Timur. Sektor industri manufaktur sendiri menyumbang PDRB kabupaten terbesar ketiga setelah pertanian, dan perdagangan. Majunya industri di Jombang ditopang oleh kemudahan transportasi serta letak Kabupaten Jombang yang strategis yang berada di jalur utama lintas selatan Pulau Jawa, dan bersebelahan dengan kawasan segitiga industri Surabaya-Mojokerto-Pasuruan. Permasalahan dan tantangan yang dihadapi oleh PKW Jombang yaitu :

- a. Keterbatasan dana untuk pembangunan infrastruktur jalan penunjang kegiatan pertanian;
- b. Kebutuhan air baku yang sangat besar untuk memenuhi kawasan perkotaan;
- c. Kebutuhan jaringan sanitasi dan air bersih; serta
- d. Kebutuhan pemukiman berupa rumah, rusun dan BSPS.

Indikasi program utama yang diusulkan untuk menghadapi masalah dan tantangan tersebut adalah :

- a. Peningkatan jaringan jalan untuk mendukung akses pertanian;
- b. Pembangunan prasarana air baku;
- c. Pembangunan jaringan sanitasi dan jaringan air bersih bagi kawasan permukiman perkotaan; serta
- d. Pembangunan perumahan bagi MBR dan bantuan perumahan swadaya.

**D. Antar Kawasan 12.1 (Kawasan Strategis Pariwisata dan Cagar Budaya Prambanan – Yogyakarta) dan Kawasan 12.2 (Kawasan Strategis Perikanan Prigi)**

**1. Pelabuhan Laut Pacitan**

Perairan Pacitan berbatasan langsung dengan Samudera Indonesia dan memiliki dasar perairan yang berkarang dengan ombak yang besar. Potensi lestari sumber daya perikanan laut Kabupaten Pacitan sendiri sebesar 34.483 ton per tahun. Permasalahan yang dihadapi pelabuhan ini adalah akses jalan menuju pelabuhan yang kurang baik, kebutuhan jaringan pendukung air bersih serta kebutuhan rumah yang tinggi. Untuk mengatasi masalah tersebut indikasi program utama yang diusulkan adalah peningkatan jaringan jalan menuju pelabuhan, pembangunan prasarana air baku serta pembangunan perumahan bagi pekerja pelabuhan.

**E. Antar Kawasan 14.2 (Kawasan Pertumbuhan Baru Pasuruan) dan Kawasan 14.4 (Kawasan Pertumbuhan Baru Baluran – Banyuwangi)**

**1. PKW Probolinggo**

Kabupaten Probolinggo mempunyai luas 1696.17 km<sup>2</sup> dengan jumlah penduduk 1,095,370 jiwa pada tahun 2010. Kabupaten Probolinggo mempunyai banyak objek wisata, di antaranya adalah Gunung Bromo, air terjun Madakaripura, Pulau Giliketapang dengan taman lautnya, Pantai Bukit Bentar, Ranu Segaran dan Sumber Air Panas yang terletak di Desa Tiris serta Candi Jabung yang mencerminkan kejayaan masa lalu. Selain itu Kabupaten Probolinggo memiliki bermacam-macam seni budaya khas, di antaranya adalah Kerapan Sapi, Kuda Kencak, Tari Glipang dan Tari Slem pang, Tari Pangore dan Seni Budaya Masyarakat Tengger. Selain objek wisata dan keseniannya Kabupaten Probolinggo juga menghasilkan buah-buahan, sayur-sayuran serta hasil perkebunan lainnya. Kabupaten Probolinggo memiliki sumber daya alam berupa tembakau, mangga, anggur, semangka, gula, pohon jati, udang, pasir, emas, tembaga, mangan, bijih besi, belerang/sulfur dan ikan laut. Sebagai PKW, Probolinggo mempunyai fungsi pemerintahan dan terminal barang. Perekonomian kabupaten Probolinggo memprioritaskan sektor pertanian dan sektor perdagangan, hotel, dan restoran di Kabupaten Probolinggo. Dalam pengembangannya, PKW Probolinggo memiliki tantangan dari segi kebutuhan air baku yang besar untuk memenuhi kawasan perkotaan, kebutuhan jaringan sanitasi, air bersih dan perumahan. Untuk mengatasi tantangan tersebut indikasi program utama yang diusulkan berupa pembangunan prasarana air baku, pembangunan jaringan sanitasi dan jaringan air bersih bagi kawasan pemukiman perkotaan serta pembangunan bagi MBR dan bantuan perumahan swadaya.

**F. Antar Kawasan 14.3 (Kawasan Strategis Pariwisata Bromo – Tengger – Semeru) dan Kawasan 14.4 (Kawasan Pertumbuhan Baru Baluran – Banyuwangi)**

**1. PKW Situbondo**

Kabupaten Situbondo memiliki luas 1669,87 km<sup>2</sup> dengan jumlah penduduk mencapai 669.713 jiwa pada tahun 2015. Pertumbuhan ekonomi Situbondo terus mengalami peningkatan terhitung sejak tahun 2010 lalu. Pada tahun 2011 diketahui persentase naiknya pertumbuhan ekonomi Situbondo mencapai 6,31 persen. Sementara di tahun 2012, pertumbuhan ekonomi kembali naik menjadi 6,4 persen. Beberapa potensi kekayaan alam masih berada dalam kondisi belum tereksplorasi. Ditengarai kandungan minyak bumi di Kabupaten Situbondo (sekitar Olean) cukup melimpah. Masyarakat Situbondo menunggu investor untuk datang dan mengeksplorasi kekayaan alam yang sampai sekarang masih belum tersentuh. Kegiatan perekonomian saat ini terpusat di usaha perikanan meliputi usaha pembibitan dan pembesaran udang yang menjadi tumpuan masyarakat. Mangga manalagi, gadung, dan arumanis dari Situbondo sangat terkenal dan banyak dicari oleh penggemar buah. Sampai saat ini potensi ekonomi dari perkebunan mangga tersebut masih ditangani secara industri rumah tangga dan belum dalam skala industri perkebunan. Seperti PKW Probolinggo, PKW Situbondo juga memiliki tantangan dari segi kebutuhan air baku yang besar untuk memenuhi kawasan perkotaan, kebutuhan jaringan sanitasi, air bersih dan perumahan. Untuk mengatasi tantangan tersebut indikasi program utama yang diusulkan berupa pembangunan prasarana air baku, pembangunan jaringan sanitasi dan jaringan air bersih bagi kawasan pemukiman perkotaan serta pembangunan bagi MBR dan bantuan perumahan swadaya.

**3.2.3 Analisis Kelayakan Program Jangka Pendek Antar WPS**

Analisis program jangka pendek antar WPS di Pulau Jawa merupakan analisis yang didasarkan pada potensi antar WPS Pulau Jawa, potensi kawasan pendukung antar WPS, tantangan dan potensi kerusakan dan indikasi program utama dalam penanganan tantangan dan potensi kerusakan tersebut.

**A. Antar WPS 6 (Pusat Pertumbuhan Terpadu Merak – Bakauheni – Bandar Lampung – Palembang – Tanjung Api-Api) dan WPS 9 (Pusat Pertumbuhan Sedang Berkembang Tanjung Lesung – Sukabumi – Pangandaran – Cilacap)**

Sub-kawasan yang berada di antara WPS 6 dan WPS 9 adalah PKN Serang, PPN Karanghantu dan PKW Rangkasbitung.



### **1. PKN Serang**

Kota Serang adalah ibu kota Provinsi Banten, Indonesia. Kota ini berada di bagian utara Provinsi Banten serta dikelilingi oleh Kabupaten Serang di sebelah selatan, barat, dan timur, dan Laut Jawa di sebelah utara. Kota Serang dilintasi jalan tol lintas Jakarta-Merak. Pada Kota Serang terdapat Masjid Agung Banten yang terletak di Desa Banten Lama, Kecamatan Kasemen, Kota Serang, Provinsi Banten, sekitar 10 km sebelah utara Kota Serang. Tempat ini merupakan situs bersejarah peninggalan Sultan Maulana Hasanuddin, putera Sunan Gunung Jati, sekitar tahun 1552-1570. Permasalahan yang dihadapi kota ini berupa kemacetan kawasan perkotaan akibat banyaknya persimpangan jalan yang sangat padat kendaraan serta semakin menurunnya kualitas perumahan nelayan dan perumahan kawasan pusat kota. Untuk mengatasi permasalahan tersebut indikasi program utama yang diusulkan berupa penanganan kemacetan dalam kota serta pembangunan rumah khusus nelayan dan rumah susun kawasan padat.

### **2. PPN Karangantu**

Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Karangantu terletak di Pantai Utara Banten dan merupakan pelabuhan perikanan tipe B yang ada di Provinsi Banten. Produksi yang relatif tinggi di suatu pelabuhan perikanan secara tidak langsung dapat menarik investor untuk melakukan investasi, agar keberlangsungan usaha dapat terjamin. Keunggulan tersebut menjadikan PPN Karangantu ditunjuk sebagai kawasan industri perikanan (sebelumnya minapolitan) subsektor perikanan tangkap sejak tahun 2010. Permasalahan yang dihadapi kota ini berupa alih fungsi kawasan dermaga perikanan menjadi tempat wisata bahari serta kegiatan pengolahan ikan yang belum terdapat di dalam PPN Karangantu sebagai akibat belum adanya kawasan atau lahan khusus pengolah ikan. Untuk mengatasi permasalahan tersebut indikasi program utama yang diusulkan berupa pemindahan tempat wisata bahari serta pembangunan pembangunan kawasan pengolahan perikanan.

### **3. PKW Rangkas Bitung**

Rangkasbitung adalah sebuah kecamatan di Kabupaten Lebak, Provinsi Banten, Indonesia. Kantor Kecamatan Rangkasbitung terletak di Jalan Sunan Kalijaga, sekitar 1 km dari terminal kota menuju arah Jakarta atau Bogor. Permasalahan yang dihadapi kawasan ini berupa banjir akibat meluapnya Sungai Ciujung Rangkasbitung. Untuk menghadapi permasalahan tersebut indikasi program utama yang diusulkan berupa pembangunan pengendali banjir di Kota Rangkasbitung serta pembangunan bangunan pengendali sedimen.

**B. Antar WPS 7 (Pusat Pertumbuhan Terpadu Jakarta – Bogor – Ciawi – Sukabumi) dan WPS 8 (Pusat Pertumbuhan Terpadu Jakarta – Cirebon – Semarang)**

Sub-kawasan yang berada di antara WPS 7 dan WPS 8 adalah Bandar Udara Baru Kertajati di Majalengka, Kota Depok, Bendungan Sindangheula, Kota Tangerang, dan Kota Tangerang Selatan.

**1. Bandar Udara Baru Kertajati : Majalengka**

Bandara seluas 1.800 ha ini akan dilengkapi dengan akses tol Cileunyi-Sumedang-Dawuan, juga akses kereta. Luas terminalnya mencapai 92.000 m<sup>2</sup> yang bisa menampung 5-6 juta penumpang. Bila sudah beroperasi 2018, *runway* Bandara Kertajati akan mengalahkan panjang *runway* Bandara Soekarno-Hatta yang berukuran 3.660 m. Saat ini, untuk *runway* terpanjang di Indonesia dimiliki Bandara Hang Nadim (Batam) yaitu 4.025 m.

Bandara ini ditargetkan bisa beroperasi pada tahun 2017 termasuk segala infrastruktur pendukungnya. Untuk membangun Bandara Kertajati diperlukan dana hingga Rp 5,5 triliun. Progresnya untuk pengerjaan infrastruktur sudah 7,1%, pembangunan terminal penumpang 3,2%, dan bangunan penunjang 0,5%. Untuk pembangunan infrastruktur dikerjakan Adhi Karya dengan nilai kontrak Rp 355 miliar, pembangunan gedung dan terminal penumpang utama oleh KSO Wijaya Karya dan PT PP dengan nilai kontrak Rp 1,395 triliun, sedangkan pembangunan gedung penunjang operasional dilakukan oleh PT Waskita Karya dengan nilai kontrak Rp 416 miliar.

Tantangan yang dihadapi kawasan ini adalah :

- a. Aksesibilitas yang masih belum terhubung dengan kawasan sekitarnya;
- b. Kebutuhan air baku yang belum terpenuhi untuk kawasan bandara dan kawasan industri *Aero City*; serta
- c. Kebutuhan jaringan sanitasi dan air bersih.

Untuk mengatasi tantangan tersebut, indikasi program utama yang diusulkan berupa :

- a. Pembangunan jaringan jalan tol dan jaringan kereta api menuju bandara;
- b. Pembangunan prasarana air baku; serta
- c. Pembangunan jaringan sanitasi dan jaringan air bersih bagi kawasan bandara dan kawasan industri.

## 2. Kota Depok sebagai bagian dari PKN Jabodetabek

Jumlah penduduk Kota Depok sebesar 2.033.508 jiwa pada tahun 2014 dengan capaian Laju Pertumbuhan Ekonomi (LPE) Kota Depok pada tahun 2009 sebesar 6,22%. Kontribusi paling dominan terhadap PDRB (Produk Domestik Regional Bruto) dan LPE berasal dari subsektor perdagangan dan jasa. Badan Pusat Statistik (BPS) mencatat pada 2012 pertumbuhan perekonomian Kota Depok mencapai 7,1%. Angka tersebut jauh melebihi pertumbuhan ekonomi di Jawa Barat sebesar 6,2%. Kawasan ini didukung oleh infrastruktur berupa ruas Jalan Tol Cinere-Jagorawi dan rencana ruas jalan tol Depok-Antasari yang apabila terwujud dapat menghubungkan wilayah Jakarta, Depok dan Bogor. Selain itu terdapat Jalan Tol Cijago (kependekan dari jalan tol Cinere–Jagorawi) yang merupakan jalan tol yang diresmikan tanggal 27 Januari 2012 lalu dengan panjang jalan tol 3,7 km. Nantinya tol Cijago ini akan berujung sampai ke Cinere, Depok dan bus kota dan jarak jauh atau menengah dari Terminal Depok akan melintasi jalan tol Jagorawi tanpa melewati Lenteng Agung dan Pasar Minggu. Ruas yang beroperasi hanya ruas Cisalak – Jagorawi yang diresmikan tahun 2012 lalu. Sedangkan ruas Cinere – Cisalak akan dibangun dalam waktu dekat. Jalan tol ini merupakan bagian dari Jalan Tol Lingkar Luar Jakarta 2. Permasalahan dan tantangan di kawasan ini berupa :

- a. Ketersediaan air baku untuk memenuhi kebutuhan air bersih perkotaan yang semakin menurun;
- b. -Kebutuhan masyarakat akan rumah yang besar sebagai salah satu wilayah penyangga DKI Jakarta;
- c. Timbulan sampah yang sudah sangat besar akibat perkembangan jumlah penduduk dan penduduk pendatang. Tempat Pembuangan Akhir Cipayang Depok, sudah kelebihan kapasitas untuk menampung gunung sampah;
- d. -Konektifitas yang ada saat ini sudah tidak mampu menampung pergerakan orang dan barang di Kota Depok;
- e. Terdapat 55 titik rawan banjir karena banyak drainase yang sudah tidak berfungsi; serta
- f. Terdapat 13 kawasan rawan longsor di sempadan sungai.

Untuk mengatasi permasalahan dan tantangan tersebut dibuatlah indikasi program utama berupa :

- a. Pembuatan bendungan air, perluasan bak penangkap air baku dan pipa transmisi air baku dari Sungai Ciliwung;
- b. Pembangunan rumah susun dan RSH bagi MBR;
- c. Pembangunan TPA baru dan atau pembangunan IPLT;

- d. Pembangunan jaringan jalan tol baru (Cijago) dan Depok *Outer Ring Road* (DORR) yang menghubungkan Jalan Raya Parung dengan Jalan Raya Bogor yang berada di selatan dan Jalan Juanda ke Cinere yang berada di utara;
- e. Perbaikan saluran drainase dan normalisasi situ; serta
- f. Pembangunan turap di pinggir kali.

### **3. Bendungan Sindangheula**

Wilayah bendungan ini meliputi tiga kelurahan/desa, yaitu Desa Sindangheula (37,1 ha), Desa Pancanegara (89,27 ha) Kabupaten Serang dan Kelurahan Sayar (33 ha) Kota Serang dengan luas genangan 154 ha. Fungsi bendungan ini untuk penyediaan air baku untuk pengolahan air bersih serta sarana air irigasi, menyediakan air baku sebanyak 8.000 liter per detik dan mengairi area persawahan seluas 1.200 ha. Bendungan ini juga nantinya akan digunakan untuk mengendalikan banjir yang kerap terjadi di Kota Serang yang diakibatkan luapan Sungai Cibanten. Permasalahan yang dihadapi kawasan ini berupa :

- a. Kebutuhan air baku bagi pertanian di Kabupaten Serang dan air baku perkotaan Maja yang sangat besar;
- b. Kemacetan kawasan perkotaan akibat banyaknya persimpangan jalan yang sangat padat kendaraan; serta
- c. Kualitas perumahan kawasan perkotaan yang cenderung menurun.

Untuk mengatasi permasalahan tersebut, indikasi program utama yang diusulkan berupa :

- a. Pembangunan prasarana air baku dan irigasi dari Bendungan Sindangheula;
- b. Penanganan kemacetan dalam kota; serta
- c. Peningkatan kualitas perumahan pada kawasan perkotaan.

### **4. Kota Tangerang sebagai bagian dari PKN Jabodetabek dan Kawasan Metropolitan Jabodetabek**

Tangerang adalah pusat manufaktur dan industri di pulau Jawa dan memiliki lebih dari 1.000 pabrik. Banyak perusahaan-perusahaan internasional yang memiliki pabrik di kota ini. Tangerang memiliki cuaca yang cenderung panas dan lembap, dengan sedikit hutan atau bagian geografis lainnya. Kawasan-kawasan tertentu terdiri atas rawa-rawa, termasuk kawasan di sekitar Bandara Internasional Soekarno-Hatta. Permasalahan dan tantangan yang dihadapi kawasan ini berupa:

- a. Sekitar 40 dari 112 jembatan rusak parah karena sering terendam banjir. Sebagian besar jembatan yang rusak masuk kategori kelas 1 A, yaitu menghubungkan jalan-jalan utama dengan arus padat;
- b. Debit air di Sungai Cisadane berada dalam level kritis. Air Sungai Cisadane merupakan sumber utama bagi Perusahaan Daerah Air Minum (PDAM) serta industri;
- c. Perluasan dan penambahan kapasitas bandara Soekarno Hatta yang berdampak pada kapasitas jalan yang ada tidak dapat menampung kendaraan; serta
- d. Kualitas perumahan kawasan perkotaan yang cenderung menurun.

Untuk mengatasi permasalahan dan tantangan tersebut, indikasi program utama yang diusulkan berupa :

- a. Rehabilitasi jembatan;
- b. Pengerukan Sungai Cisadane;
- c. Memperbanyak akses menuju Bandara Soekarno-Hatta baik dari Tangerang maupun Jakarta dengan cara membangun jalan baru (JORR dan jalan arteri sekunder atau non-tol) dan menambah kapasitas jalan yang sudah ada serta penambahan jaringan kereta api; serta
- d. Peningkatan kualitas perumahan pada kawasan perkotaan.

#### **5. Kota Tangerang Selatan sebagai bagian dari PKN Kawasan Jabodetabek dan Kawasan Metropolitan Kabodetabek**

Wilayah Kota Tangerang Selatan di antaranya dilintasi oleh Kali Angke, Kali Pesanggrahan dan Sungai Cisadane sebagai batas administrasi kota di sebelah barat. Struktur ekonomi Tangerang Selatan didominasi oleh sektor lapangan usaha pengangkutan dan komunikasi (30,29%) dan perdagangan hotel dan restoran (26,81%). Sektor lain yang juga memberikan kontribusi cukup besar adalah jasa-jasa (17,39%) dan bank, persewaan dan jasa perusahaan (15,40%). Permasalahan yang dihadapi kota ini berupa kondisi jaringan jalan di kawasan Pamulang (jalan provinsi) yang rusak serta banjir pada kawasan utama jalan penghubung Kota Depok dengan Tangerang Selatan. Untuk mengatasi permasalahan tersebut indikasi program utama yang diusulkan berupa perbaikan dan pelebaran jalan utama Jalan Raya Siliwangi, Pamulang, serta perbaikan jaringan irigasi.

### **C. Antar WPS 8 (Pusat Pertumbuhan Terpadu Jakarta – Cirebon – Semarang) dan WPS 9 (Pusat Pertumbuhan Sedang Berkembang Tanjung Lesung – Sukabumi – Pangandaran – Cilacap)**

Sub-kawasan yang berada di antara WPS 8 dan WPS 9 adalah Bendungan Matenggeng, Bendungan Jatigede, Bendungan Cipanas, PKW Sumedang, Kawasan Stasiun Pengamat Dirgantara Tanjung Sari, Bendungan Leuwikeris, Kabupaten Bandung, dan PKW Purwokerto.

#### **1. Bendungan Matenggeng**

Bendungan Matenggeng berada di wilayah tiga kabupaten, yaitu Kabupaten Ciamis, Kabupaten Cilacap dan Kabupaten Kuningan sehingga bendungan ini berada di dalam kawasan (Kabupaten Cilacap) dan juga di antar WPS (Kabupaten Ciamis dan Kabupaten Kuningan). Tinggi bendungan ini sendiri sebesar 120 m, lebar puncak 14,00 m, luas genangan pada kondisi HWL 1.716,84 ha dan volume timbunan (termasuk *cofferdam*) adalah 7.184.730,50 m<sup>3</sup>. Manfaat bendungan ini untuk irigasi dalam rangka pengembangan dan peningkatan sawah seluas 28.000 ha yaitu Daerah Irigasi (DI) Rawa Onom Ciamis, Jawa Barat seluas 947 ha dan Daerah Irigasi (DI) Panulisan, Kecamatan Dayeuhluhur Cilacap, Jawa Tengah seluas 567 ha melalui Bendung Bantarheulang Sungai Cijolang. Fungsi lain dari bendungan ini adalah sebagai objek pariwisata, perikanan, konservasi air tanah dan kepentingan lainnya. Kebutuhan lahan untuk genangan, sabuk hijau, tapak bendungan, perkantoran, jalan akses, konstruksi dan kepentingan lainnya mencapai 2.815,17 ha. Selain itu bendungan ini juga berguna sebagai air baku untuk memenuhi kebutuhan air di Kuningan, Kota Banjar, Ciamis dan juga Cilacap. Akan tetapi dalam mewujudkan pembangunan bendungan ini, lahan pertanian yang dulunya menjadi mata pencaharian penduduk sekitar direndam sehingga tidak lagi ada lahan yang tersisa. Untuk menangani masalah ini indikasi program utama yang diusulkan berupa perعتakan sawah baru dan pembangunan saluran irigasi baru.

#### **2. Bendungan Jatigede**

Waduk ini memiliki luas sekitar 4.200 ha yang menampung 980 juta m<sup>3</sup> air dan menenggelamkan 28 desa di 5 kecamatan di Kabupaten Sumedang, Luas tersebut termasuk hutan seluas 1.382 ha dan cagar budaya. Lebih dari 10.000 Kepala Keluarga kehilangan rumah tinggal, termasuk masyarakat tradisional Kabuyutan Cipaku. Waduk ini dibangun untuk mengairi 90 ribu ha sawah di Sumedang, Indramayu, Majalengka, dan Cirebon. Waduk ini juga digunakan untuk perikanan, pariwisata dan pembangkit listrik (PLTA) yang menghasilkan listrik sebesar 110 MW. Selain menenggelamkan desa, pembangunan waduk ini turut menghilangkan sekitar 1 juta lahan hijau produktif. Luapan

bendungan ini juga mengakibatkan jalan penghubung dengan Tasikmalaya ambles. Aliran air yang mengalir deras dari Sungai Cimuja juga mengakibatkan rusaknya sawah terendam. Untuk mengatasi masalah-masalah tersebut, indikasi program utama yang diusulkan berupa pencetakan sawah baru dan irigasi serta manajemen tata kelola air.

### **3. Bendungan Cipanas**

Bendungan ini akan menjadi pemasok air baku untuk Sumedang dan Bandara Internasional Jawa Barat di Kertajati, Kabupaten Majalengka. Keberadaannya akan menjadi pendukung irigasi pertanian di wilayah Sumedang dan Indramayu dengan luas sekitar 10.565 ha. Selain itu bendungan ini juga akan jadi sumber energi listrik untuk Majalengka dan Sumedang dengan kapasitas terpasang 2,5 megawatt (MW). Waduk ini juga akan menjadi pengendali banjir di Indramayu karena mampu memotong debit banjir 1.220 m<sup>3</sup>/detik menjadi 745 m<sup>3</sup>/detik serta bermanfaat untuk lokasi wisata. Pembangunan bendungan ini memakan lahan seluas 1.700 ha yang lokasi genangnya berada di Sumedang dan Indramayu. Dari luas tersebut, lahan milik masyarakat mencapai 240,6 ha, sedangkan 899,6 ha adalah lahan kehutanan dan 132 ha wilayah daerah aliran sungai (DAS) yang merupakan lahan milik negara. Walaupun Bendungan Cipanas belum tercantum dalam dokumen Rencana Tata Ruang Wilayah Indramayu, berbagai persyaratan pembangunan telah dimiliki mulai dari studi kelayakan, Amdal di 2011, DED di 2012 serta izin lingkungan di 2014. Adapun izin SIPA (Surat Izin Pengambilan Air) masih dalam proses pembuatan. Permasalahan dalam pembangunan bendungan ini berupa belum tersedianya penyuplai air pada Bandara Internasional Jawa Barat (BIJB) dan *Aero City* serta hilangnya lahan atau ladang bagi mata pencaharian penduduk sekitar akibat pembangunan bendungan. Untuk mengatasi permasalahan tersebut, indikasi program utama yang diusulkan berupa pembangunan saluran pembawa air baku menuju BIJB dan *Aero City*, serta pencetakan sawah baru dan pembangunan saluran irigasi.

### **4. PKW Sumedang**

Bagian barat daya wilayah Kabupaten Sumedang merupakan kawasan perkembangan Kota Bandung. IPDN (Institut Pemerintahan Dalam Negeri) yang sebelumnya bernama STPDN (Sekolah Tinggi Pemerintahan Dalam Negeri), UPI (Universitas Pendidikan Indonesia), ITB (Institut Teknologi Bandung), serta Universitas Padjajaran berlokasi di Kecamatan Jatinangor, Kabupaten Sumedang. Tantangan yang dihadapi wilayah ini adalah konektivitas PKW Sumedang dengan PKN Bandung dan Pantura yang kurang lancar. Untuk mengatasi tantangan tersebut, indikasi program utama yang

diusulkan berupa pembangunan akses jalan konektivitas tengah - utara Pulau Jawa di Jawa Barat.

#### **5. Kawasan Stasiun Pengamat Dirgantara Tanjung Sari**

Kawasan ini dirintis sejak tahun 1975 untuk melakukan pengamatan aktivitas matahari secara radio yang bekerja pada frekuensi 200 Mhz. Pembangunan fisik stasiun dimulai pada tahun 1977 dan peresmiannya oleh Ketua LAPAN pada tanggal 13 Maret 1980 sebagai Stasiun Pengamat Matahari. Kemudian pada tahun 1989 berganti nama menjadi Stasiun Pengamat Matahari dan Ionosfer, dan sejalan dengan perkembangan misi yang diembannya menjadi Stasiun Pengamat Dirgantara (SPD) Tanjungsari pada April 2001. Fungsi stasiun ini untuk melaksanakan pengamatan, perekaman, pengolahan dan pelaporan data parameter matahari, ionosfer, magnet bumi, dan meteo permukaan, serta melaksanakan pemeliharaan peralatan. Tantangan di kawasan ini berupa kegiatan pariwisata yang mengganggu kegiatan pengamatan dirgantara. Untuk mengatasi tantangan tersebut, indikasi program utama yang diusulkan berupa relokasi tempat tempat wisata.

#### **6. Bendungan Leuwikeris**

Tinggi bendungan ini mencapai 83,50 m dan nantinya mampu menampung air Sungai Citanduy sebanyak 67,740 juta m<sup>3</sup>. Luas genangan 180,49 ha tidak hanya meliputi wilayah Handpherang, Kabupaten Ciamis tetapi juga sebagian Kecamatan Cineam, Kabupaten Tasikmalaya. Fungsi bendungan ini sebagai sumber air baku, irigasi, pembangkit tenaga listrik, pariwisata serta konservasi air tanah. Permasalahan dalam pembangunan bendungan ini berupa minimnya air irigasi Ciamis dan Tasikmalaya serta para petani yang kehilangan lahan sawahnya. Untuk mengatasi permasalahan tersebut, indikasi program utama yang diusulkan berupa pembangunan prasarana air baku dan irigasi serta penyediaan lahan garapan baru.

#### **7. Kabupaten Bandung sebagai bagian Kawasan Metropolitan Cekungan Bandung**

Jumlah penduduk Kabupaten Bandung sebanyak 3.215.548 jiwa pada tahun 2010 (Data BPS 2010) yang terdiri dari laki-laki sebanyak 1.638.623 jiwa (50,96 %) dan perempuan sebanyak 1.576.925 jiwa (49,04 %). Luas wilayah keseluruhan Kabupaten Bandung adalah 176.238,67 ha. Sebagian besar wilayah Bandung berada diantara bukit-bukit dan gunung-gunung yang mengelilingi Kabupaten Bandung, seperti disebelah utara terletak Bukittinggul dengan tinggi 2.200 m, Gunung Tangkuban Parahu dengan tinggi 2.076 m yang berbatasan dengan Kabupaten Bandung Barat dan Kabupaten Purwakarta dan di sebelah selatan terdapat Gunung Patuha dengan tinggi



2.334 m, Gunung Malabar dengan tinggi 2.321 m, serta Gunung Papandayan dengan tinggi 2.262 m dan Gunung Guntur dengan tinggi 2.249 m, keduanya berada di perbatasan dengan Kabupaten Garut. Permasalahan yang dihadapi kawasan ini berupa:

- a. Genangan banjir di kawasan Baleendah dan Dayeuhkolot sebagai bagian dari DAS Citarum;
- b. Banjir yang sering terjadi di kawasan Jalan Raya Rancaekek – Nagreg; serta
- c. Aksesibilitas yang kurang lancar pada kawasan-kawasan perbatasan Kota Bandung dengan Kabupaten Bandung seperti: Cibaduyut, Kopo, Mohammad Toha dan Buah Batu.

Untuk mengatasi permasalahan tersebut, indikasi program utama yang diusulkan berupa :

- a. Relokasi permukiman KRB pada Rusun;
- b. Perbaikan dan pelebaran saluran drainase; serta
- c. Pelebaran jalan dan pembangunan *fly over*.

## **8. PKW Purwokerto**

Purwokerto adalah ibu kota Kabupaten Banyumas, Jawa Tengah, Indonesia dengan jumlah penduduk 292.782 jiwa pada tahun 2014. Secara tradisional, Purwokerto bukan merupakan kota industri maupun perdagangan. Mata pencaharian penduduk yang bisa diandalkan untuk hidup cukup adalah dengan menjadi pegawai negeri maupun BUMN. Purwokerto memiliki beberapa tempat wisata alam andalan yang berskala nasional berupa gua, air terjun dan wana wisata. Wisata alam di Purwokerto antara lain Baturaden, Pancuran Pitu, Pancuran Telu, Gua Sara Badak, Museum BRI, Curug Gede, Curug Ceheng, Curug Belot, Curug Cipendok, Masjid Saka Tunggal, Bumi Perkemahan Baturraden, Bumi Perkemahan Kendalisada, Telaga Sunyi, Mata Air Panas Kalibacin, Bendung Gerak Serayu, Wahana Wisata Lembah Combong, *Combong Valley Paint Ball and War Games*, *Serayu River Voyage*, *Baturraden Adventure Forest*, dan Kebun Raya Baturraden. Kenthongan atau musik thek-thek adalah seni musik yang dimainkan dengan alat musik bambu yang dimainkan oleh 20-40 orang. Kebudayaan Begalan dan Ronggeng adalah kesenian asli Banyumas yang sekarang sudah mulai pudar keberadaannya. Permasalahan yang dihadapi kawasan ini berupa :

- a. Aksesibilitas jaringan jalan yang kurang memadai yang menghubungkan kawasan Bandara Wirasana;
- b. Kebutuhan air baku yang sangat besar untuk memenuhi kebutuhan bandara; serta

- c. Kebutuhan jaringan sanitasi dan air bersih pada rencana pengembangan Bandara Wirasana.

Untuk mengatasi permasalahan tersebut, indikasi program utama yang diusulkan berupa :

- a. Pembangunan jaringan jalan baru;
- b. Pembangunan prasarana air baku; serta
- c. Pembangunan jaringan sanitasi dan jaringan air bersih bagi kawasan bandara.

**D. Antar WPS 8 (Pusat Pertumbuhan Terpadu Jakarta – Cirebon – Semarang) dan WPS 10 (Pusat Pertumbuhan Terpadu Yogyakarta – Solo – Semarang)**

Sub-kawasan yang berada di antara WPS 8 dan WPS 10 adalah PKW Kuningan.

**1. PKW Kuningan**

Penduduk Kabupaten Kuningan tahun 2010 menurut hasil Suseda sebanyak 1.122.376 orang dengan Laju Pertumbuhan Penduduk (LPP) sebesar 0,48% pertahun. Bagian timur wilayah kabupaten ini adalah dataran rendah sedangkan di bagian barat berupa pegunungan dengan puncaknya Gunung Ceremai (3.076 m) di perbatasan dengan Kabupaten Majalengka. Gunung Ceremai adalah gunung tertinggi di Jawa Barat. Dilihat dari posisi geografisnya, kabupaten ini terletak di bagian timur Jawa Barat dan berada pada lintasan jalan regional yang menghubungkan kota Cirebon dengan wilayah Priangan Timur dan sebagai jalan alternatif jalur tengah yang menghubungkan Bandung-Majalengka dengan Jawa Tengah. Sektor pertanian masih merupakan lapangan usaha yang paling banyak menyerap tenaga kerja. Pada tahun 2010 dari total penduduk Kabupaten Kuningan yang bekerja, 39% bekerja di sektor pertanian dan 30% di sektor perdagangan. Permasalahan yang menghambat pengembangan kabupaten ini adalah seringnya terjadi longsor selama musim hujan di lereng Gunung Ceremai sehingga indikasi program utama yang diusulkan berupa pembangunan tanggul penahan longsor Gunung Ceremai.

**E. Antar WPS 8 (Pusat Pertumbuhan Terpadu Jakarta – Cirebon – Semarang) dan WPS 11 (Pusat Pertumbuhan Terpadu Semarang – Surabaya)**

Sub-kawasan yang berada di antara WPS 8 dan WPS 11 adalah PKW Kudus dan Bendungan Logung.

**1. PKW Kudus**

Sebagian besar wilayah Kabupaten Kudus adalah dataran rendah. Di sebagian wilayah utara terdapat pegunungan (Gunung Muria) dengan puncak Gunung Saptorenggo (1.602 mdpl), Gunung Rahtawu (1.522 mdpl) dan Gunung

Argojembangan (1.410 mdpl). Sungai terbesar adalah Sungai Serang yang mengalir di sebelah barat, membatasi Kabupaten Kudus dengan Kabupaten Demak. Kudus dibelah oleh Sungai Gelis di bagian tengah sehingga terdapat istilah Kudus Barat dan Kudus Timur. Perkembangan perekonomian di Kudus tidak lepas dari pengaruh perindustrian. Beberapa perusahaan industri besar yang ada di Kudus adalah PT. Djarum (Industri Rokok), Petra, Djambul Bol, PR. Sukun (Industri Rokok), PT. Nojorono, PT. Hartono Istana Teknologi (d/h Polytron - Industri Elektronik) dan PT. Pura Barutama (Industri Kertas & Percetakan). Selain itu Kudus juga memiliki ribuan perusahaan industri kecil dan menengah.

Kabupaten Kudus didukung oleh jalur Kereta Api Semarang-Genuk-Demak-Kudus-Pati-Joana (sekarang Juwana), jalur Kudus-Mayong-Gotri-Pecangaan, jalur kereta api ke timur hingga mencapai Rembang dan Lasem serta jalur yang melayani rute Mayong-Welahan-Demak-Semarang. Permasalahan yang dihadapi kabupaten ini berupa aksesibilitas jaringan jalan yang kurang memadai yang menghubungkan kawasan sekitar serta jalur Kudus-Pati di Kecamatan Margorejo yang merupakan jalur rawan kecelakaan. Untuk mengatasi permasalahan tersebut indikasi program utama yang diusulkan berupa pembangunan jaringan lingkaran serta pembangunan rest area.

## **2. Bendungan Logung**

Bendungan ini berada di kawasan Desa Kandangmas, Kecamatan Dawe dan Desa Tanjungrejo, Kecamatan Jekulo yang dibangun untuk keperluan irigasi. Selain itu waduk ini berfungsi untuk mengurangi debit air Sungai Logung yang bermuara di Sungai Juwana sehingga air banjir dapat berkurang. Bendungan ini nantinya akan mampu mengairi sawah seluas 5.296 ha di Kabupaten Kudus dan Pati Jawa Tengah, menyediakan sumber air baku sebesar 200 liter/detik, mengurangi banjir hingga 25%, objek pariwisata dan sebagai potensi pembangkit listrik mikro hidro sebesar 0.5 Megawatt. Secara teknis, waduk ini memiliki kapasitas tampungan 20,15 juta m<sup>3</sup> dan kapasitas tampung efektif 13,72 juta m<sup>3</sup> dengan tinggi bendungan 55,20 m dan panjang bendungan 338.338,43 m.

Permasalahan yang dihadapi bendungan ini berupa minimnya air baku bagi pertanian di Kabupaten Kudus dan Pati serta adanya alih fungsi lahan pertanian menjadi bendungan. Untuk mengatasi permasalahan tersebut indikasi program utama yang diusulkan berupa pembangunan prasarana air baku dan irigasi serta pencetakan sawah baru.

**F. Antar WPS 9 (Pusat Pertumbuhan Sedang Berkembang Tanjung Lesung – Sukabumi – Pangandaran – Cilacap) dan WPS 10 (Pusat Pertumbuhan Terpadu Yogyakarta – Solo – Semarang)**

Sub-kawasan yang berada di antara WPS 9 dan WPS 10 adalah Bendungan Kuningan dan Bendungan Bener.

**1. Bendungan Kuningan**

Bendungan Kuningan memiliki lahan seluas 284,45 ha dengan kapasitas tampung sekitar 25 juta m<sup>3</sup> yang menggenangi 6 desa di 2 kecamatan. Tiga desa, yakni Desa Kawungsari, Randusari dan Desa Cimara di Kecamatan Cibeureum serta tiga desa lainnya, yakni Desa Tanjungkerta, Simpay Jaya dan Cihajaro di Kecamatan Karangancana. Sebanyak 30% air bendungan ini dimanfaatkan masyarakat Kuningan dan 70% akan dialirkan ke wilayah Brebes, Jawa Tengah dan sekitarnya. Air irigasi dialirkan ke wilayah Kabupaten Kuningan seluas 1.000 ha serta Kabupaten Brebes seluas 7.500 ha untuk pertanian bawang merah. Manfaat lain dari bendungan ini adalah meningkatkan taraf perekonomian dan pendapatan tambahan bagi warga sekitar dalam hal sektor pariwisata dan budidaya perikanan jaring apung. Selain itu air bendungan juga digunakan pada pembangkit listrik sebesar 941 KWH dan pasokan air baku sebanyak 300 liter per detik. Permasalahan di kawasan ini berupa minimnya pemenuhan air baku pertanian di Kabupaten Kuningan dan Brebes sehingga indikasi program utama yang diusulkan berupa pembangunan saluran pembawa air baku menuju Brebes.

**2. Bendungan Bener**

Bendungan Bener memiliki luas sebesar 351,93 ha dengan volume tampungan sebesar 28 juta m<sup>3</sup>. Bendungan Bener yang dibangun di wilayah perbatasan Wonosobo – Purworejo menjadi sarana irigasi pengairan lahan pertanian bukan hanya di Wilayah Wonosobo namun juga untuk mengairi lahan pertanian di Purworejo dan Kebumen. Bendungan Bener diharapkan dapat menjamin pemenuhan kebutuhan air irigasi di sawah eksisting seluas 1.800 ha dan pembukaan sawah baru dengan total luas daerah irigasi 407 ha dan air baku di delapan kecamatan di Kabupaten Purworejo. Permasalahan yang dihadapi bendungan ini berupa tingginya kebutuhan air baku bagi pertanian dan perkotaan di Kabupaten Purworejo. Untuk mengatasi permasalahan tersebut indikasi program utama yang diusulkan berupa pembangunan prasarana air baku dan irigasi.

**G. Antar WPS 9 (Pusat Pertumbuhan Sedang Berkembang Tanjung Lesung – Sukabumi – Pangandaran – Cilacap) dan WPS 11 (Pusat Pertumbuhan Terpadu Semarang – Surabaya)**

Sub-kawasan yang berada di antara WPS 9 dan WPS 11 adalah PKW Wonosobo.

**1. PKW Wonosobo**

Sebagian besar wilayah Kabupaten Wonosobo adalah daerah pegunungan. Bagian timur (perbatasan dengan Kabupaten Temanggung) terdapat dua gunung berapi yaitu Gunung Sindoro (3.136 m) dan Gunung Sumbing (3.371 m). Daerah utara merupakan bagian dari Dataran Tinggi Dieng, dengan puncaknya Gunung Prahu (2.565 m) sementara di sebelah selatan terdapat Waduk Wadaslintang. Ibukota Kabupaten Wonosobo berada di tengah-tengah wilayah Kabupaten yang merupakan daerah hulu Kali Serayu. Wonosobo dilintasi jalan provinsi yang menghubungkan Semarang–Purwokerto. Kabupaten Wonosobo terdiri atas 15 kecamatan yang dibagi lagi atas sejumlah desa dan kelurahan. Pusat pemerintahan berada di Kecamatan Wonosobo.

Kata Wonosobo sendiri berasal dari bahasa Jawa Wanasaba yang secara harafiah berarti "tempat berkumpul di hutan". Bahasa Jawa sendiri mengambilnya dari bahasa Sanskerta vanasabhā yang artinya kurang lebih sama. Kedua kata ini juga dikenal sebagai dua buku dari Mahabharata: "Sabharwa" dan "Wanaparwa". Permasalahan yang dihadapi kota ini berupa daya tampung TPA Wonorejo yang sudah *over capacity*. Untuk mengatasi permasalahan tersebut indikasi program utama yang diusulkan berupa pembangunan TPA baru atau pembuatan tempat pengolahan sampah terpadu (TPST) di setiap kecamatan.

**H. Antar WPS 9 (Pusat Pertumbuhan Sedang Berkembang Tanjung Lesung – Sukabumi – Pangandaran – Cilacap) dan WPS 12 (Pusat Pertumbuhan Sedang Berkembang Yogyakarta – Prigi – Blitar – Malang)**

Sub-kawasan yang berada di antara WPS 9 dan WPS 12 adalah PKW Kebumen.

**1. PKW Kebumen**

Kabupaten Kebumen mempunyai luas wilayah sebesar 158.111, 50 ha atau 1.581, 11 km<sup>2</sup> dengan kondisi beberapa wilayah merupakan daerah pantai dan pegunungan, namun sebagian besar merupakan dataran rendah. Penduduk Kabupaten Kebumen pada tahun 2005 tercatat 1.212.809 jiwa, mengalami pertumbuhan sebesar 0,79% dari tahun sebelumnya, dengan

jumlah rumah tangga sebanyak 293.373 rumah tangga. Kebumen sendiri berada di jalur lintas selatan Pulau Jawa.

Angkutan umum antarkota dilayani oleh bus dan kereta api. Stasiun Kebumen, Gombong dan Karanganyar adalah stasiun besar yang ada di Kebumen. Di samping itu terdapat stasiun kecil lainnya, seperti Prembun, Soka, Kutowinangun dan di antara kereta api yang melintasi Kebumen adalah Senja Utama dan Fajar Utama (Jakarta Pasar Senen–Yogyakarta), Argo Wilis (Bandung–Surabaya Gubeng), Bima (Jakarta Kota–Surabaya Gubeng), Logawa (Purwokerto–Jember) dan Kutojaya (Kutoarjo–Jakarta) Sawunggalih (Jakarta–Kutoarjo). Permasalahan yang dihadapi kabupaten ini berupa banjir bandang yang terjadi di Desa Purbowangi dan Jatiroto, Kecamatan Buayan Banjir akibat luapan Sungai Bodo serta hujan deras yang menyebabkan longsor di Desa Gumelem Kulon, Kecamatan Susukan Banjarnegara. Untuk mengatasi permasalahan tersebut, indikasi program utama yang diusulkan berupa pembangunan bangunan tanggul banjir dan tanggul longsor.

**I. Antar WPS 10 (Pusat Pertumbuhan Terpadu Yogyakarta – Solo – Semarang) dan WPS 11 (Pusat Pertumbuhan Terpadu Semarang – Surabaya)**

Sub-kawasan yang berada di antara WPS 10 dan WPS 11 adalah Bendungan Gongseng dan PKW Cepu.

**1. Bendungan Gongseng**

Bendungan Gongseng berada di Desa Kedungsari dan Papringan, Kecamatan Temayang, Kabupaten Bojonegoro. Rencana luas genangan sekitar 346 ha dan menampung air 24 juta  $m^3$  serta mampu mengairi sawah seluas 6.191 ha di beberapa kecamatan di Bojonegoro. Bendungan Gongseng juga berfungsi sebagai pengendali banjir sebesar 2 juta  $m^3$  dan penyedia air baku sekitar 300 liter/detik. Jaringan irigasi yang dilalui waduk Gongseng ini merupakan saluran irigasi dari Sungai Pacal. Permasalahan di kawasan ini berupa kebutuhan air baku bagi pertanian dan perkotaan di Kabupaten Bojonegoro yang tinggi serta relokasi perumahan warga di dua dusun, yaitu Dusun Gangseng, Desa Kedungsari dan Dusun Kalimati, Desa Papringan Kecamatan Temayang yang bermasalah. Untuk mengatasi permasalahan tersebut, indikasi program utama yang diusulkan berupa pembangunan prasarana air baku dan irigasi serta pembangunan sarana dan prasarana air bersih dan sanitasi bagi permukiman yang terkena dampak relokasi proyek.

**2. PKW Cepu**

Cepu adalah sebuah kecamatan di Kabupaten Blora. Luas wilayah Kabupaten Blora sebesar 4.897,425 ha dengan jumlah penduduk 77.880 jiwa. Stasiun

kereta api Cepu merupakan yang terbesar di Kabupaten Blora dengan kereta api jurusan Surabaya–Jakarta (KA Sembrani), Surabaya–Semarang (KA Rajawali), serta kereta api lokal Semarang–Cepu–Bojonegoro (KA Blora Jaya) dan Cepu–Surabaya, Cepu–Semarang (KA Cepu *Express AC*). Banyaknya kaum pendatang di kota Cepu menjadikan magnet yang tinggi untuk layanan transportasi jarak jauh, semisal bus malam eksekutif. Berdasarkan konsesi tambang-tambang minyak yang pernah ada di Kabupaten Blora dan data-data pengeboran yang dilakukan, kondisi jebakan minyak dan gas bumi yang ada di Kabupaten Blora dapat diperkirakan terdapat banyak tambang minyak. Tambang tersebut meliputi Konsesi tambang minyak Panolan (Cepu), Konsesi tambang minyak Jepon, Konsesi tambang minyak Nglobo, Konsesi tambang minyak Banyubang, Konsesi tambang minyak Trembes, Konsesi lapangan minyak Metes, Konsesi lapangan minyak Ngiono, Konsesi tambang minyak Ngapus, dan Konsesi tambang minyak milik NKPM.

Loko Tour merupakan paket perjalanan wisata di hutan jati wilayah KPH Cepu Kabupaten Blora dengan transportasi rangkaian kereta api yang ditarik lokomotif tua buatan Berliner Macshinenbaun Jerman tahun 1928. Perjalanan wisata dengan lokomotif tua ini berawal dari Kantor Perhutani Jalan Sorogo KPH Cepu atau sekitar 35 km arah tenggara Kota Blora. Jarak tempuh sekitar 60 km dengan kecepatan maksimum 20 km per jam dengan melintasi hutan jati wilayah BKBH Ledok, Kendilan, Pasar Sore, Blungun, Ngobo, Cabak, dan Nglebur. Kawasan itu berada di ketinggian antara 25-30 m di atas permukaan laut dengan suhu udara mencapai 22 hingga 34 derajat celsius. Permasalahan yang dihadapi kawasan ini adalah sebagai berikut:

- a. Rumah susun bersewa (rusunawa) di Kelurahan Tambakromo, Kecamatan Cepu memicu bangunan mangkrak (bangunan telah selesai 100% dan semua instalasi baik PDAM maupun listrik telah terpasang, namun belum ada penyerahan apa pun dari pihak pemerintah pusat kepada pemkab setempat);
- b. Kondisi ekonomi masyarakat Blora Selatan yang perlu perhatian; serta
- c. Pengembangan pertanian Blora Selatan yang berpotensi pertanian padi yang memerlukan akses kepada wilayah sekitarnya.

Untuk mengatasi permasalahan tersebut, indikasi program utama yang diusulkan adalah sebagai berikut:

- a. Penyerahan aset rusunawa dari pemerintah pusat kepada pemerintah daerah;
- b. Pembangunan jalan akses Blora Selatan ke Ngawi; serta
- c. Pembangunan Jembatan Blora – Bojonegoro di atas sungai Bengawan Solo.

**J. Antar WPS 11 (Pusat Pertumbuhan Terpadu Semarang – Surabaya) dan WPS 12 (Pusat Pertumbuhan Sedang Berkembang Yogyakarta – Prigi – Blitar – Malang)**

Sub-kawasan yang berada di antara WPS 11 dan WPS 12 adalah Benungan Bendo, PKW Kediri, dan Kawasan Taman Nasional Gunung Merapi.

**1. Bendungan Bendo**

Bendungan Bendo berlokasi di Kali Ngindeng, anak Kali Madiun yang merupakan terusan dari sungai Bengawan Solo. Adanya waduk ini dimaksudkan juga sebagai pengendali banjir mengingat pada tahun 2006 silam Ponorogo pernah mengalami banjir besar akibat luapan anak kali Bengawan Solo yang melewati Ponorogo. Pembangunan bendungan ini merupakan upaya pengembangan daerah Kabupaten Ponorogo yang berkaitan dengan penyediaan sumber daya air. Bendungan ini berfungsi sebagai tadah air sehingga diharapkan dengan adanya bendungan ini dapat mengatasi kebutuhan air untuk irigasi saat musim kemarau. Bendungan Bendo tidak saja mengairi 60% sawah di Ponorogo, tapi juga 40% sawah di Madiun, dengan cakupan penyediaan irigasi mencapai 7.800 ha. Isu strategis di kawasan ini berupa:

- a. Kabupaten Ponorogo yang rawan banjir;
- b. Minimnya pasokan air baku pada wilayah Kabupaten Ponorogo untuk air bersih dan pertanian; serta
- c. Tingginya kebutuhan air baku bagi pertanian, masyarakat, pariwisata, dan industri di Ponorogo dan Madiun.

Untuk mengatasi isu strategis tersebut, indikasi program utama yang diusulkan berupa :

- a. Pembangunan jaringan pengendali banjir (daya rusak air);
- b. Pembangunan saluran pembawa air baku;
- c. Pembangunan prasarana air baku dan irigasi; serta
- d. Pembangunan konektifitas kawasan perkotaan.

**2. PKW Kediri**

Kota Kediri adalah sebuah kota di Provinsi Jawa Timur, Indonesia. Kota ini terletak 130 km sebelah barat daya Surabaya dan merupakan kota terbesar ketiga di Jawa Timur setelah Surabaya dan Malang menurut jumlah penduduk. Kota Kediri memiliki luas wilayah 63,40 km<sup>2</sup> dan seluruh wilayahnya berbatasan dengan Kabupaten Kediri. Kota Kediri terbelah oleh sungai Brantas yang membujur dari selatan ke utara sepanjang 7 km. Kota ini berpenduduk 312.000 jiwa pada tahun 2012.



Kediri dikenal sebagai pusat perdagangan utama untuk gula dan industri rokok terbesar di Indonesia. Industri rokok Gudang Garam yang berada di kota ini menjadi penopang mayoritas perekonomian warga Kediri dan juga sekaligus merupakan perusahaan rokok terbesar di Indonesia. Sekitar 16.000 warga Kediri menggantungkan hidupnya kepada perusahaan ini. Gudang Garam menyumbangkan pajak dan cukai yang relatif besar kepada pemerintah kota. Di bidang pariwisata, kota ini mempunyai beragam tempat wisata, seperti Kolam Renang Pagora, Water Park Tirtayasa, Dermaga Jayabaya, Goa Selomangleng dan Taman Sekartaji. Isu strategis di kota ini adalah tanah longsor di Desa Blimbing, Kecamatan Mojo dan rumah rusak akibat hantaman material Gunung Kelud. Untuk mengatasi isu strategis tersebut, indikasi program utama yang diusulkan berupa pembangunan tanggul penahan longsor dan relokasi perumahan pada Kawasan Rawan Bencana (KRB).

### **3. Kawasan Taman Nasional Gunung Merapi**

Kawasan TN Gunung Merapi termasuk ke dalam wilayah kabupaten-kabupaten Magelang, Boyolali, dan Klaten di Jawa Tengah, serta Sleman di Yogyakarta. Wilayah TN Gunung Merapi berada pada ketinggian antara 600 - 2.968 mdpl. Topografi kawasan mulai dari landai hingga berbukit dan bergunung-gunung. Di sebelah utara terdapat dataran tinggi yang menyempit di antara dua buah gunung, yakni Gunung Merapi dan Gunung Merbabu di sekitar Kecamatan Selo, Boyolali. Kawasan ini juga merupakan kawasan dengan cadangan air tanah yang melimpah dan banyak dijumpai mata air yang banyak dimanfaatkan untuk irigasi, perkebunan, peternakan, perikanan, obyek wisata dan juga untuk air kemasan.

Ekosistem Merapi secara alami merupakan hutan tropis pegunungan yang terpengaruh aktivitas gunung berapi. Beberapa jenis endemik di antaranya adalah saninten (*Castanopsis argentea*), anggrek *Vanda tricolor* dan elang jawa (*Spizaetus bartelsi*). Taman nasional ini juga merupakan tempat hidup macan tutul (*Panthera pardus*). Permasalahan yang dihadapi bendungan ini berupa kebakaran hutan dan penambangan di sekitar TN Gunung Merapi. Untuk mengatasi permasalahan tersebut indikasi program utama yang diusulkan berupa penegakan hukum bagi pembalakan liar dan pengunjung yang tidak tertib aturan serta penegakan hukum khusus kegiatan pertambangan ilegal dan kegiatan penambangan tidak boleh dilakukan sebelum mendapatkan IUP Operasi Produksi.

## **K. Antar WPS 13 (Pusat Pertumbuhan Terpadu Malang – Surabaya – Bangkalan) dan WPS 14 (Pusat Pertumbuhan Sedang Berkembang Surabaya – Pasuruan – Banyuwangi)**

Sub-kawasan yang berada di antara WPS 9 dan WPS 11 adalah PKW Sampang, Bendungan Nipah, KPPN Pamekasan, dan PKW Sumenep.

### **1. PKW Sampang**

Kabupaten Sampang adalah sebuah kabupaten beribukota Sampang yang berada di sebelah utara bagian timur dari pulau Jawa tepatnya di Pulau Madura, Provinsi Jawa Timur, Indonesia. Berdasarkan BPS Kabupaten Sampang pada tahun 2010 jumlah penduduk sebesar 876.950 jiwa. Kabupaten Sampang mempunyai 1 buah pulau berpenghuni yang terletak di sebelah selatan Kecamatan Sampang. Nama pulau tersebut adalah Pulau Mandangin dengan luas sebesar 1,650 km<sup>2</sup>. Akses transportasi ke Pulau Mandangin adalah dengan menggunakan transportasi air dalam hal ini adalah perahu motor yang berada di Pelabuhan Tanglok. Perjalanan dari Pelabuhan Tanglok menuju Pulau Mandangin ini membutuhkan waktu ± 30 menit. Masakan khas kota ini adalah kaldu dan nasi jagung. Permasalahan yang dihadapi kabupaten ini berupa banjir akibat air kiriman dari wilayah utara serta rusaknya ruas jalan-jalan kabupaten. Untuk mengatasi permasalahan tersebut indikasi program utama yang diusulkan berupa perbaikan catchment area serta rehabilitasi ruas-ruas jalan yang rusak.

### **2. Bendungan Nipah**

Bendungan Nipah dibangun di atas tanah seluas 527 ha di tiga desa di Kecamatan Banyuantes, yakni Desa Montor, Nagasareh, dan Tebanah. Bendungan itu juga mencakup lahan di Desa Banyusokah, Kecamatan Ketapang. Luas bendungan sekitar 1.150 ha dan mampu mengairi area persawahan di daerah Banyuantes dan Ketapang yang masih berseberangan. Bendungan Nipah juga merupakan salah satu objek wisata buatan yang ada di Pulau Madura. Area sekitar bendungan ini memiliki pemandangan alam yang sangat indah dan masih alami. Isu strategis di kawasan ini adalah sebagai berikut:

- a. Kebutuhan air baku bagi pertanian di Kabupaten Sampang;
- b. Kebutuhan jaringan sanitasi dan air bersih; serta
- c. Kebutuhan hunian berupa rumah, rumah susun dan BPS.

Untuk mengatasi isu strategis tersebut, indikasi program utama yang diusulkan adalah sebagai berikut:

- a. Pembangunan prasarana air baku dan irigasi;

- b. Pembangunan jaringan sanitasi dan jaringan air bersih bagi masyarakat desa yang terdusur; serta
- c. Pembangunan perumahan bagi masyarakat desa yang tergenang bendungan

### **3. KPPN Pamekasan**

Permasalahan yang dihadapi kawasan ini berupa banjir yang menggenangi jalan kabupaten pada sekitar rumah dinas bupati dan kantor pemerintahan Kabupaten Pamekasan serta saluran irigasi yang rusak di Kelurahan Barurambat Timur, Kecamatan Pademawu akibat tidak kuat menampung debit air hujan yang sangat deras. Untuk mengatasi permasalahan tersebut, indikasi program utama yang diusulkan berupa perbaikan saluran drainase primer dan pembangunan sarana penampung air berupa embung disekitar kantor pemerintahan serta perbaikan saluran irigasi.

### **4. PKW Sumenep**

Kabupaten Sumenep adalah sebuah kabupaten di Provinsi Jawa Timur, Indonesia dengan luas wilayah 2.093,45 km<sup>2</sup> dan populasi 1.041.915 jiwa. Ibu kota kabupaten ini ialah Kota Sumenep. Adapun wilayah administrasi pemerintahan yang ada di Kabupaten Sumenep pada tahun 2007 terdiri atas 27 kecamatan, 4 kelurahan dan 238 desa. Kabupaten Sumenep selain memiliki potensi kekayaan alam berupa bahan galian golongan C, juga memiliki bahan tambang strategis berupa golongan A yang terletak di Pulau Pangerungan Besar. Potensi lain berupa tanaman pangan dapat dikelompokkan menjadi 2 bagian yaitu komoditas beras (padi sawah dan padi gogo) dan komoditas palawija (jagung, kedelai, kacang tanah, kacang hijau, ketela pohon dan ketela rambat). Potensi sumber daya ikan di perairan laut Kabupaten Sumenep sebesar 22.000 ton per tahun. Untuk populasi ternak besar di Kabupaten Sumenep terbesar dan spesifik adalah ternak sapi, terbukti pada tahun 2011 populasi sapi sekitar 357.067 ekor. Saat ini, Sumenep merupakan wilayah sentra pengembangan sapi nasional di Pulau Madura. Objek pariwisata di kabupaten ini terdiri dari Museum Keraton Sumenep, Pantai Lombang, Pantai Slopeng, Pantai Badur, Kepulauan Kengean dan Pulau Gili Labak. Permasalahan di kabupaten ini adalah tingginya kebutuhan air baku bagi pertanian di Kabupaten Sumenep. Untuk mengatasi masalah tersebut indikasi program utama yang diusulkan berupa pembangunan prasarana air baku dan jaringan irigasi.

### 3.3 Kriteria Pemrograman Program Jangka Pendek 2018-2020 Pulau Jawa

Mengintegrasikan analisis kelayakan yang telah dibahas pada subab sebelumnya dengan kriteria pemrograman pada bagian ini adalah dengan mendeskripsikan serta merinci indikasi program pembangunan infrastruktur PUPR jangka pendek menggunakan kriteria (1) lokasi dimana pembangunan infrastruktur PUPR itu diprogramkan, (2) kapan waktu pelaksanaan program, (3) berapa besaran volume, (4) berapa besaran biaya, dan (5) kewenangan pembangunan dilakukan oleh siapa.

Pada bagian ini, kriteria pemrograman akan terbagi kedalam 3 (tiga) bagian yaitu (1) Kriteria Pemrograman Program Pembangunan Infrastruktur PUPR Jangka Pendek dalam Kawasan, (2) Kriteria Pemrograman Program Pembangunan Infrastruktur PUPR Jangka Pendek antar Kawasan dalam WPS, dan (3) Kriteria Pemrograman Program Pembangunan Infrastruktur PUPR Jangka Pendek antar WPS. Berikut adalah salah satu contoh kriteria program pembangunan infrastruktur PUPR jangka pendek 2018-2020 Kawasan Pertumbuhan Serang – Maja. Informasi rinci terkait dengan keseluruhan analisis kriteria program jangka pendek pembangunan infrastruktur PUPR 2018-2020 Pulau Jawa dapat dilihat pada buku 2.

Tabel 3.32 Kriteria Pemrograman Kawasan Pertumbuhan Serang - Maja

WPS	Fungsi Kawasan Pengembangan	Kawasan Terdukung	Indikasi Program Utama	Program	Lokasi	Waktu			Besaran			Readiness Criteria								
						2018	2019	2020	Output			FS	DED	Dok. Ling.	LARAP	Laha n				
									2018	2019	2020						Sat.			
WPS 9 WPS Pusat Pertumbuhan Sedang Berkembang Tanjung Lesung – Sukabumi – Pangandaran – Cilacap	9.1 Kws. Pertumbuhan Serang Maja	Kabupaten Lebak																		
			Kota Baru Maja (Kab. Lebak)																	
							Maja, Kab. Lebak													
						Pembangunan Prasarana Air Baku														
						FS Pembangunan Prasarana Air Baku			√			1							2018	
						SID Pembangunan Prasarana Air Baku				√			1							2020
						AMDAL Pembangunan Prasarana Air Baku					√			1						
						Pembangunan Prasarana Air Baku														
				FS Pembangunan Prasarana Air Baku				√				1						2018		

WPS	Fungsi Kawasan Pengembangan	Kawasan Terdukung	Indikasi Program Utama	Program	Lokasi	Waktu			Besaran				Readiness Criteria				
						2018	2019	2020	Output			Kewenangan	FS	DED	Dok. Ling.	LARAP	Laha n
									2018	2019	2020						
				SID Pembangunan Prasarana Air Baku		✓		1		Dok		2019					
				AMDAL Pembangunan Prasarana Air Baku		✓		1		Dok		2019					
				Kerian Serpong Convenience System	Kab. Lebak				704	Liter		1985	2004 - 2006	2018			
				Pembangunan Civil Work Bendungan Kerian	Kab. Lebak	✓		1		Buah	Pusat	1985	2004 - 2006	2018		y	
				Pembangunan Hydromechanical Work Bendungan Kerian	Kab. Lebak	✓		1		Buah	Pusat	y	y	y		x	
				<b>b. Unor BM</b>													
				Pembangunan Jalan Strategis Pamulang - Aeon Mall - Serpong - Setu - Parung Panjang - Maja	Pamulang	✓	✓	✓	80	km	Pusat	2018	2020	2019			
				FS Pembangunan Jalan Strategis Pamulang - Aeon Mall - Serpong - Setu - Parung Panjang - Maja		✓		1		Dok				2018			

WPS	Fungsi Kawasan Pengembangan	Kawasan Terdukung	Indikasi Program Utama	Program	Lokasi	Waktu			Besaran				Readiness Criteria				
						2018	2019	2020	Output			FS	DED	Dok. Ling.	LARAP	Lahan	
									2018	2019	2020						Sat.
				AMIDAL Pembangunan Jalan Strategis Pamulang - Aeon Mall - Serpong- Setu- Parung Panjang - Maja			✓		1					2019			
				DED Pembangunan Jalan Strategis Pamulang - Aeon Mall - Serpong- Setu- Parung Panjang - Maja			✓		1					2020			
				Peningkatan dan pembangunan Jalan Parung panjang - Kota Baru Maja	Parung panjang		✓		25	25				2018			
				DED Peningkatan dan pembangunan Jalan Parung panjang - Kota Baru Maja			✓							2018			
				Pembangunan Jalan Sesi 2 Legok Tigaraksa	Kab Tangerang		✓		1					2019	2019	2020	
				FS Pembangunan Jalan Sesi 2 Legok Tigaraksa			✓		1								2019

WPS	Fungsi Kawasan Pengembangan	Kawasan Terdukung	Indikasi Program Utama	Program	Lokasi	Waktu			Besaran				Kewenangan					Readiness Criteria								
						2018	2019	2020	Output			FS	DED	Dok. Ling.	LARAP	Laha n										
									2018	2019	2020						Sat.									
				AMDAL Pembangunan Jalan Sesi 2 Legok Tigaraksa			√		1		Dok		2019													
				DED Pembangunan Jalan Sesi 2 Legok Tigaraksa			√		1		Dok				2020											
				Studi LARAP Pembangunan Jalan Sesi 2 Legok Tigaraksa																						
				Pelebaran Jalan Lebak Selatan – Muarabina- ngeun – SP. Bayah – Cibareнок	Kab Lebak		√	√	35	30	Km		2018	2019	2019											2020
				FS Pelebaran Jalan Lebak Selatan – Muarabina- ngeun – SP. Bayah – Cibareнок			√		1		Dok				2018											
				AMDAL Pelebaran Jalan Lebak Selatan – Muarabina- ngeun – SP. Bayah – Cibareнок			√		1		Dok															
				DED Pelebaran Jalan Lebak Selatan – Muarabina- ngeun – SP.			√		1		Dok															
				DED Pelebaran Jalan Lebak Selatan – Muarabina- ngeun – SP.			√		1		Dok															2019



WPS	Fungsi Kawasan Pengembangan	Kawasan Terdukung	Indikasi Program Utama	Program	Lokasi	Waktu			Besaran				Readiness Criteria						
						2018	2019	2020	Output			FS	DED	Dok. Ling.	LARAP	Laha n			
									2018	2019	2020						Sat.		
				Bayah – Cibarenek															
				Studi LARAP Pelebaran Jalan Lebak Selatan – Muarabina-royeun – SP. Bayah – Cibarenek			√				1	Dok						2020	
				Perbaikan Jalan Raya Tenjo	Maja - Tenjo (Kab.Bogor)	√			6.4			Km							
				DED Perbaikan Jalan Raya Tenjo		√			1			Dok		2018					
				b. Unor CK															
				Penyediaan Sistem Penyediaan Air Minum dan Penyediaan Jaringan Sanitasi Lingkungan	Maja, Kab. Lebak							Unit		2018	2019	2019			2020
				FS Pembangunan SPAM Maja		√			1			Dok		2018					
				AMDAL Pembangunan SPAM Maja		√			1			Dok				2019			
				DED Pembangunan SPAM Maja		√			1			Dok					2019		





WPS	Fungsi Kawasan Pengembangan	Kawasan Terdukung	Indikasi Program Utama	Program	Lokasi	Waktu			Besaran				Readiness Criteria				
						2018	2019	2020	Output			FS	DED	Dok. Ling.	LARAP	Laha n	
									2018	2019	2020						Sat.
				b. Unor CK													
				b. Unor PNP													

### 3.4 Program Pembangunan Jangka Pendek Keterpaduan Pengembangan Kawasan dengan Infrastruktur PUPR Pulau Jawa

Pembangunan yang berjalan haruslah didasarkan pada suatu rencana yang disusun secara terstruktur dan terpadu satu dengan lainnya. Program Jangka Pendek keterpaduan pengembangan kawasan dengan infrastruktur PUPR di Pulau Jawa ini akan menjelaskan terkait program – program yang akan dilaksanakan dalam rangka pengembangan ekonomi wilayah serta mendukung pengembangan kawasan selama tahun 2018 – 2020.

#### 3.4.1 Program Jangka Pendek dalam Kawasan

Program jangka pendek dalam kawasan adalah program – program yang disusun untuk mendukung kawasan – kawasan prioritas yang telah ditetapkan dalam Wilayah Pengembangan Strategis.

##### A. Kawasan 6.5 Kawasan Strategis Industri Cilegon

Kota Cilegon yang berada di ujung barat laut Pulau Jawa merupakan kota yang terkenal sebagai kota industri sehingga membutuhkan berbagai infrastruktur yang mampu mendukung pengembangan wilayah. Program jangka pendek di kawasan ini dari sektor Bina Marga yang mampu mendukung konektivitas berupa pembangunan *fly over* Cilegon Barat (Merak – Batas Kota Cilegon) dan *fly over* Ciwandan (Batas Kota Cilegon – Pasuruan). Dari sektor Cipta Karya program yang dianggarkan berupa pembangunan SPAM Cilegon dan IPLT Kota Cilegon. Sementara itu, dari sektor Penyediaan Perumahan terdapat program pembangunan rumah susun di Kelurahan Kampung Langan yang bertujuan untuk mengurangi *backlog*.

##### B. Kawasan 7.1 Kawasan Pertumbuhan Pulau Seribu

Program jangka pendek di kawasan ini merupakan program yang mendukung kawasan kepulauan di wilayah administrasi Provinsi DKI Jakarta. Sebagai pusat pemerintahan Kabupaten Administrasi Kepulauan Seribu, Pulau Pramuka memiliki program pembangunan pelindung pantai serta pembangunan pengolahan air bersih yang akan mengubah air asin menjadi air tawar. Pembangunan pelindung pantai dan pengolahan air bersih tersebut akan dilakukan pula di Pulau Harapan dan Pulau Bidadari. Selain itu terdapat pula program pembangunan infrastruktur di pulau-pulau lain dalam rangka

mendukung fungsi kawasan sebagai kawasan pariwisata seperti pembangunan perumahan pada Desa Wisata Pulau Panggang, Pulau Harapan, Pulau Kelapa, dan Pulau Harapan II.

**C. Kawasan 7.2 Kawasan Megapolitan dan Pusat Pertumbuhan Nasional DKI Jakarta**

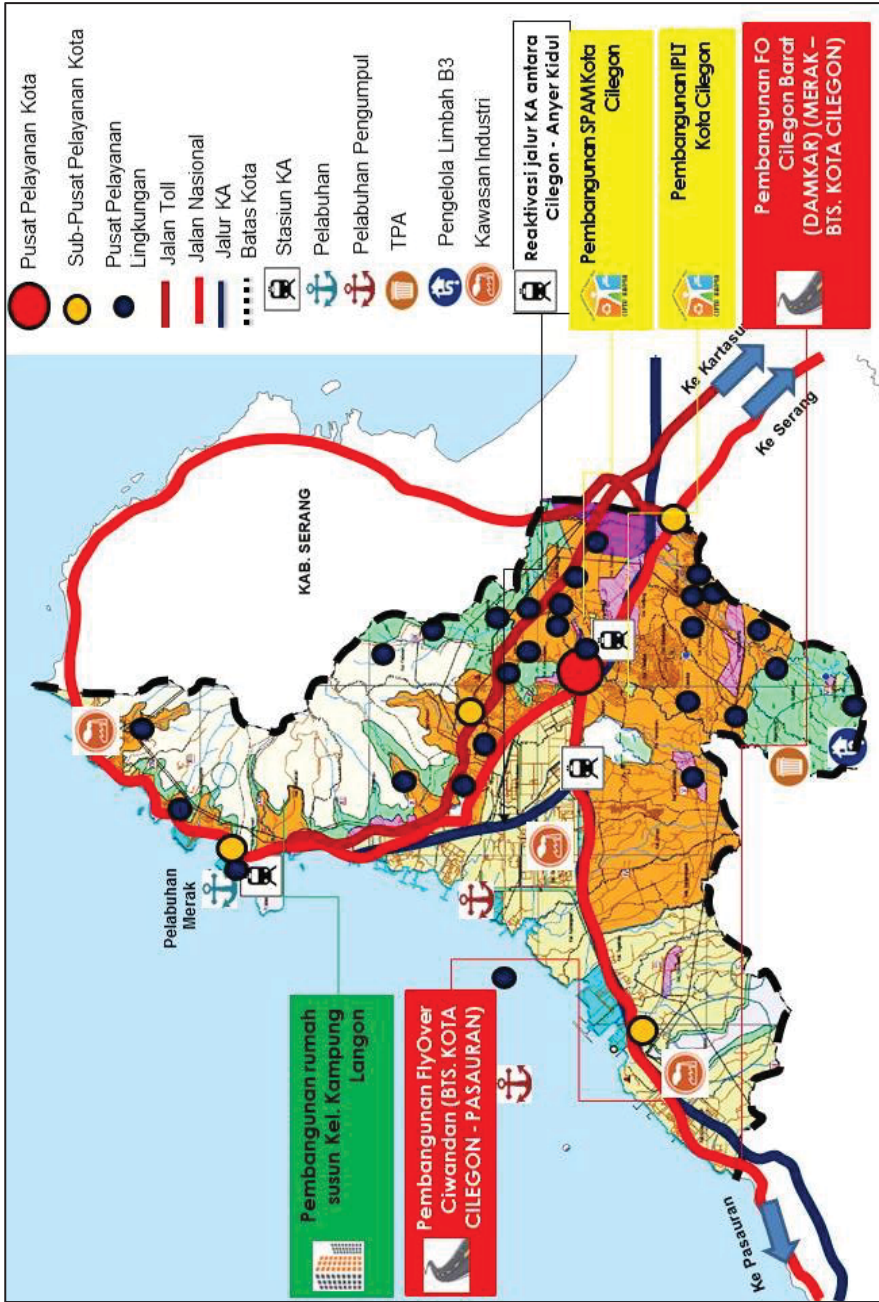
Sebagai pusat pemerintahan dan pusat perekonomian di Indonesia, DKI Jakarta memiliki banyak program pembangunan infrastruktur untuk mendukung fungsi kawasan. Dari sektor Bina Marga, pembangunan difokuskan pada pembangunan jalan baru, seperti pada daerah Cakung, Ciledug, Pondok Pinang, dan Fatmawati yang merupakan daerah padat kendaraan. Dari sektor SDA, program pembangunan yang dilakukan berupa pembangunan sudetan Kali Ciliwung ke Kanal Banjir dan pembangunan bangunan pengaman pantai di sepanjang NCICD. NCICD (*National Capital Integrated Coastal Development*) sendiri merupakan proyek pembangunan tanggul laut untuk menanggulangi naiknya permukaan air laut di Teluk Jakarta. Untuk menanggulangi pertumbuhan penduduk yang semakin meningkat di Jakarta, program Penyediaan Perumahan yang dianggarkan berupa pembangunan hunian vertikal rumah susun sewa (rusunawa) di daerah NCICD dan Pasar Minggu. Untuk melengkapi fasilitas pemukiman, dari sektor Cipta Karya diprogramkan pembangunan IPLT untuk kawasan pemukiman di Jakarta Barat dan Jakarta Utara.

**D. Kawasan 7.3 Kawasan Metropolitan dan Ekonomi Terpadu Bogor – Depok – Tangerang – Sukabumi**

Pembangunan Bendungan Ciawi dan Bendungan Sukamahi di kawasan ini berfungsi sebagai penahan limbah air dari Bogor ke Jakarta untuk mengantisipasi Banjir di DKI Jakarta yang terjadi ketika debit meningkat. Peningkatan debit ini terjadi karena air dari hulu sudah tidak terserap akibat penggundulan pohon dan pembangunan bangunan di Bogor. Untuk mendukung posisi Tangerang yang sebagai kawasan pusat manufaktur dan industri di Pulau Jawa, diprogramkan pembangunan *fly over* Martadinata serta Jalan Strategis Pamulang – Aeon Mall – Serpong – Setu – Parung Panjang – Maja. Jalan Strategis tersebut juga akan mendukung Kota Baru Maja yang ditetapkan sebagai kota baru berbasis infrastruktur, manufaktur, industri ringan, dan kota jasa.

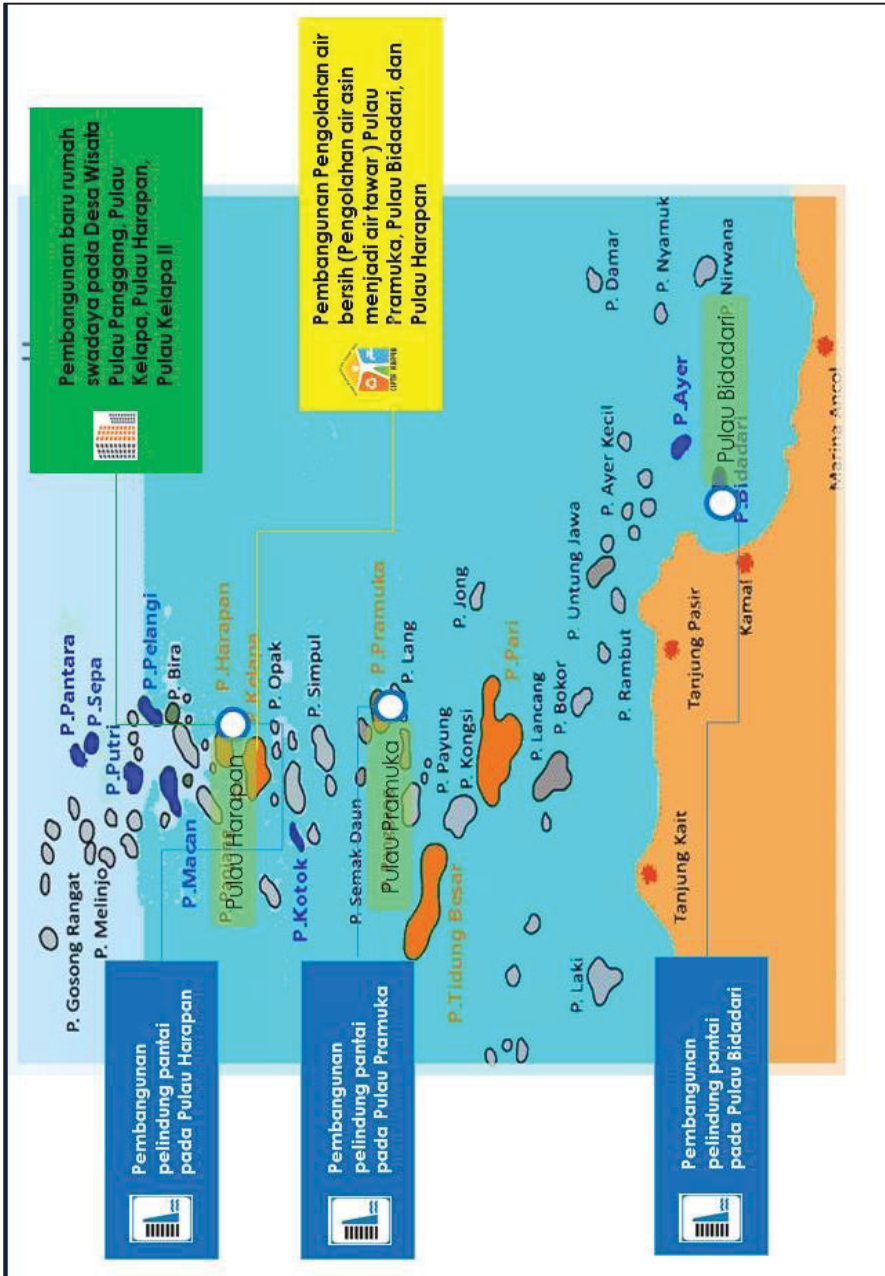
#### **E. Kawasan 8.1 Kawasan Pusat Pertumbuhan Bekasi – Karawang**

Sebagai kawasan industri yang menjadi mesin pertumbuhan ekonomi bagi kawasan di sekitarnya, Kota Bekasi dan Karawang harus didukung oleh infrastruktur yang handal. Beberapa program pembangunan di kawasan ini meliputi pembangunan pengaman pantai di Pantai Bakti dan Pantai Cemara Jaya III, pembangunan TPA sampah di dua lokasi sebagai pengganti TPA Leuwisisir, peningkatan jalan di Batas Kota Karawang – Kota Cikampek, serta pembangunan hunian vertikal dan pengembangan perumahan layak huni bagi masyarakat dan pekerja industri.

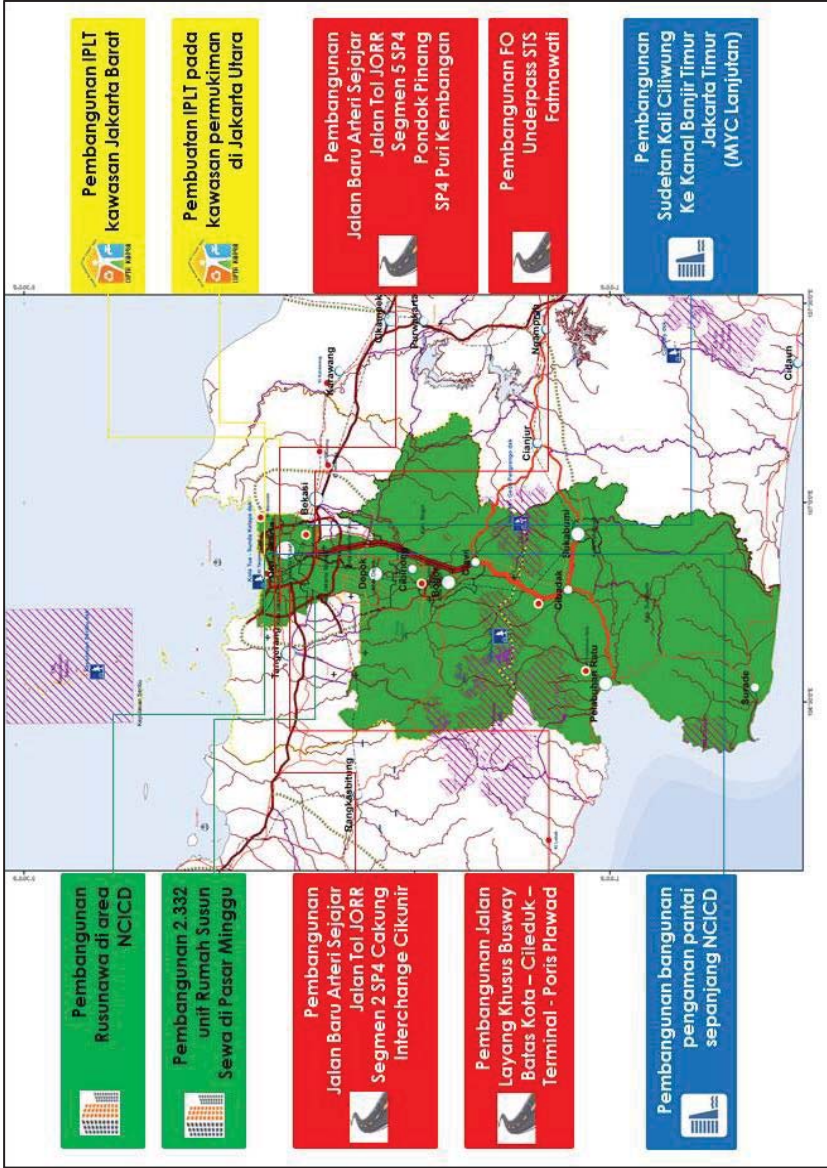


Gambar 3.20 Program Jangka Pendek Kawasan Kawasan Strategis Industri Cilegon





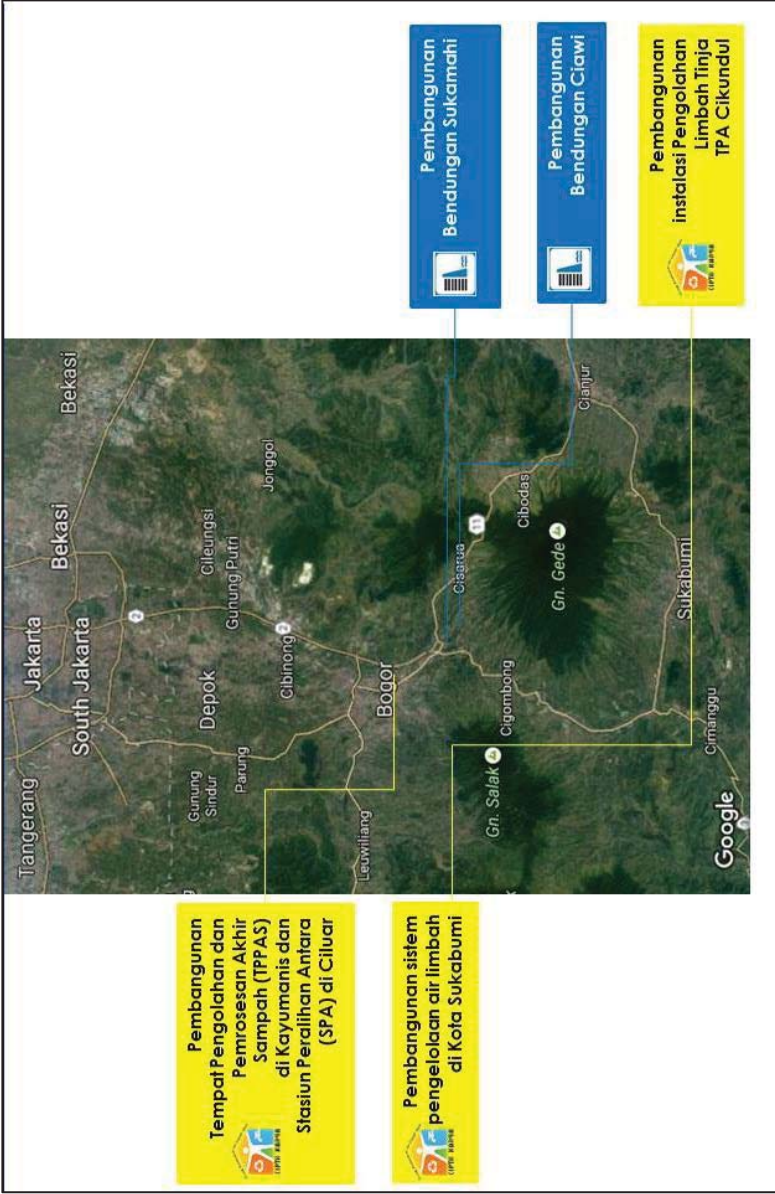
Gambar 3.21 Program Jangka Pendek Kawasan Pertumbuhan Pulau Seribu



**Gambar 3.22** Program Jangka Pendek Kawasan Megapolitan dan Pusat Pertumbuhan Nasional DKI Jakarta



**Gambar 3.23** Program Jangka Pendek Kawasan Metropolitan dan Ekonomi Terpadu Bogor – Depok – Tangerang – Sukabumi (Provinsi Banten)



**Gambar 3.24** Program Jangka Pendek Kawasan Metropolitan dan Ekonomi Terpadu Bogor – Depok – Tangerang – Sukabumi (Provinsi Jawa Barat)

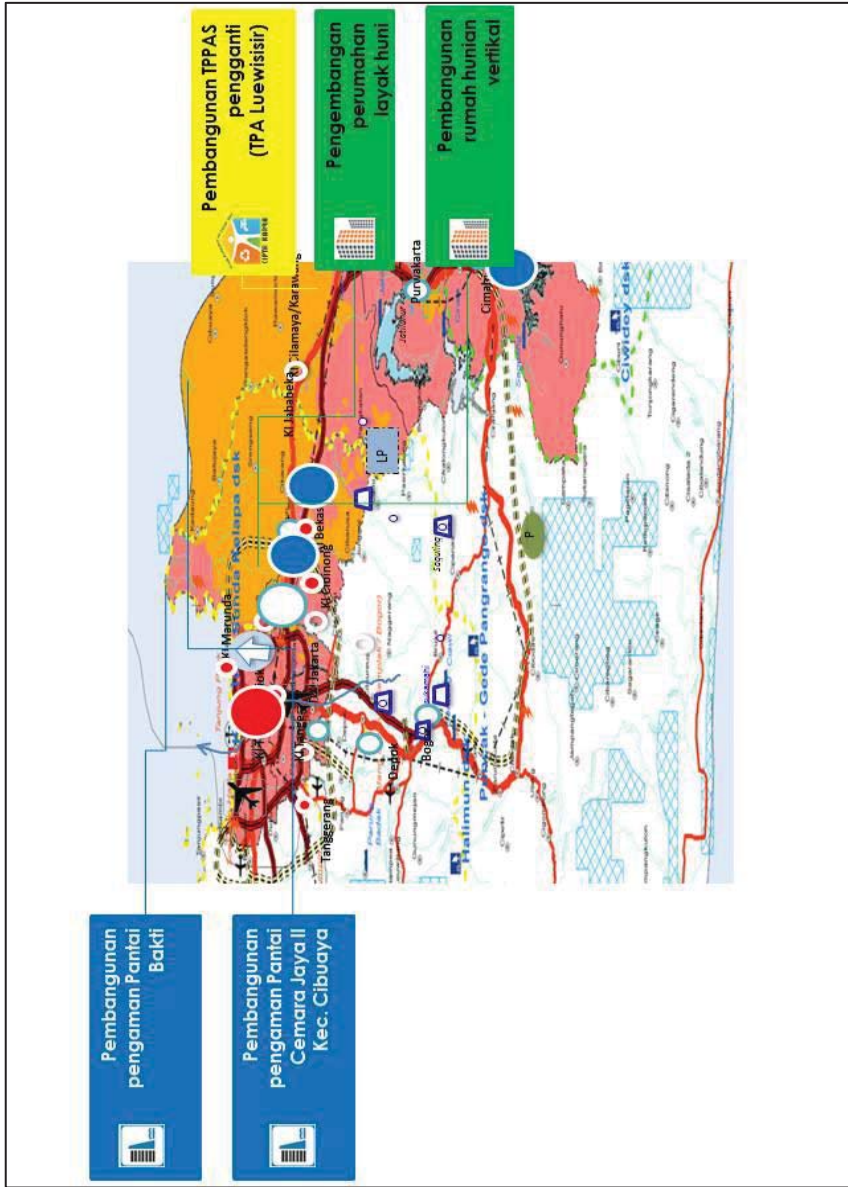
#### **F. Kawasan 8.2 Kawasan Megapolitan Cekungan Bandung**

Kawasan Megapolitan Cekungan Bandung terdiri dari Kota Cimahi, Kabupateng Bandung Barat dan Kota Bandung sebagai pusat perekonomiannya. Selain fokus pada pengembangan wilayah di pusat Kota Bandung, program yang dianggarkan pada tahun 2018-2020 juga difokuskan untuk kawasan-kawasan sekitarnya. Program yang dianggarkan di sektor SDA berupa pembangunan embung di Lembang dan pembangunan *floodway* di Cisangkuy untuk mencegah terjadinya banjir. Selanjutnya terdapat program pembangunan Jalan Tol Cisumdawu yang merupakan program

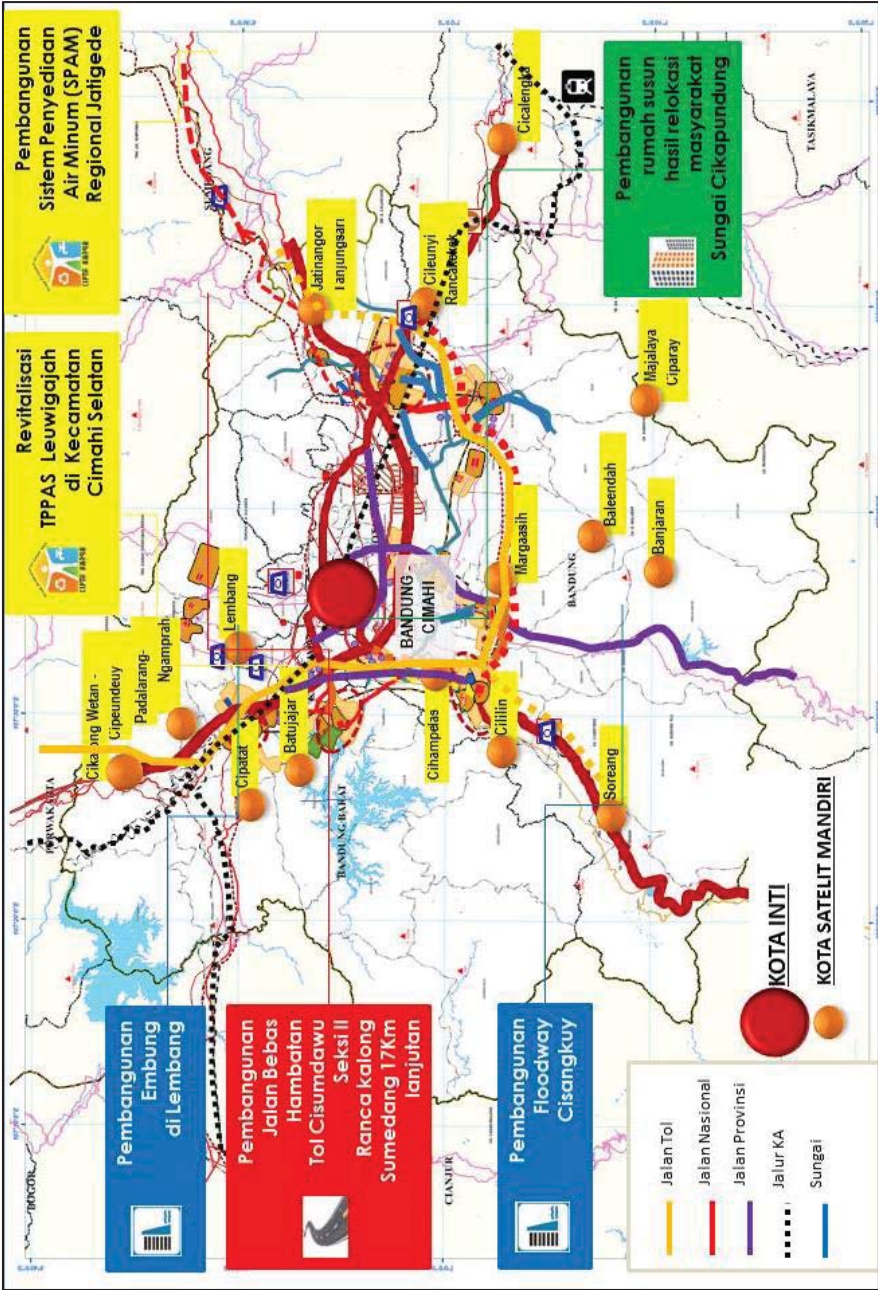
lanjutan dan pelebaran penghubung Jalan Sukamenak di bidang Bina Marga. Di sektor Cipta Karya terdapat pembangunan Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM) Regional Jatigede serta revitalisasi TPA Leuwigajah di Kecamatan Cimahi Selatan. TPA Leuwigajah sendiri sempat digunakan hingga pada tahun 2005 mengalami bencana longsor sehingga ditutup. Saat ini TPA Leuwigajah dibuka kembali dengan menambah lahan baru untuk mengantisipasi tutupnya TPA Sarimukti.

#### **G. Kawasan 8.3 Kawasan Strategis Maritim dan Perikanan Cirebon – Pekalongan**

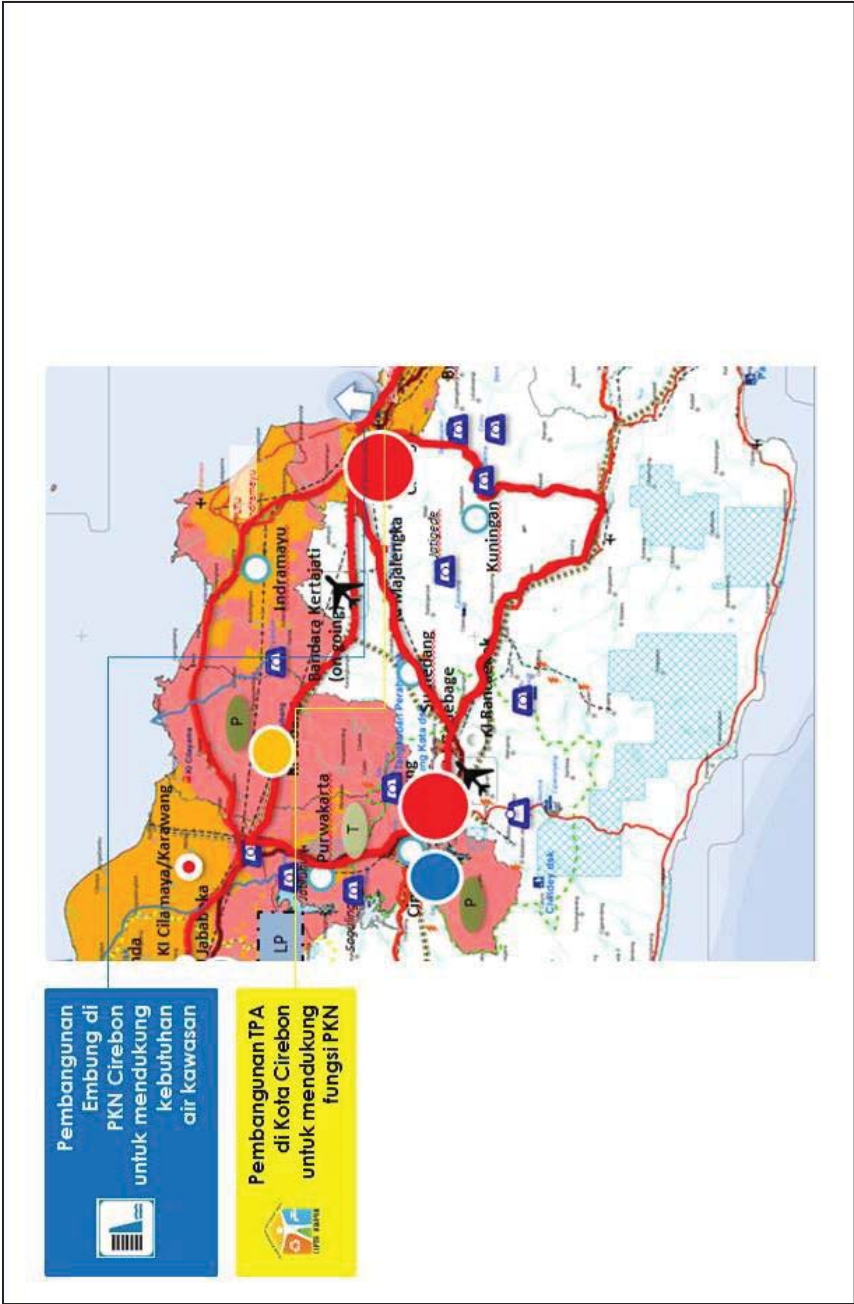
Sebagai PKN, Kota Cirebon berfungsi untuk melayani kegiatan perkotaan skala internasional, nasional dan regional. Program yang ada di Kawasan 8.3 diprioritaskan untuk pengembangan PKN Cirebon. Program yang dianggarkan berupa pembangunan embung di Kota Cirebon untuk mendukung kebutuhan air kawasan serta pembangunan TPA di Kota Cirebon untuk mengatasi permasalahan sampah di Kota Cirebon.



**Gambar 3.25** Program Jangka Pendek Kawasan Pertumbuhan Bekasi Karawang



Gambar 3.26 Program Jangka Pendek Kawasan Metropolitan Cekungan Bandung



**Gambar 3.27** Program Jangka Pendek Kawasan Strategis Maritim dan Perikanan Cirebon – Pekalongan



**H. Kawasan 8.4 Kawasan Pertumbuhan dan Ekonomi Terpadu Semarang – Kendal – Demak – Ungaran – Purwodadi (Kedungsepur)**

Kawasan Kedung Sepur merupakan kawasan yang menggunakan konsep *Sustainable Industrial Estate Development* yaitu kawasan industri yang ditujukan untuk mengangkat perekonomian namun tetap memperhatikan prinsip pembangunan berkelanjutan. Berbagai pembangunan yang dilakukan di Kota Semarang meliputi pembangunan Jalan Lingkar Barat Kota Semarang, pembangunan Jalan *Outer Ring Road* Sayung – Semarang – Kendal, pembangunan IPAL Jatibarang, pembangunan Embung Gogo Dalem Kota Semarang serta pembangunan rumah umum tapak layak huni yang terfasilitasi melalui bantuan PSU. Pembangunan lainnya akan berlokasi di Kabupaten Kendal, Kabupaten Demak, dan Kabupaten Semarang.

**I. Kawasan 9.1 Kawasan Pertumbuhan Serang – Maja**

Bayah merupakan kecamatan di Provinsi Banten yang terletak di selatan Pulau Jawa yang memiliki pesisir pantai indah sehingga menjadi tempat wisata yang menarik. Beberapa program infrastruktur di kawasan tersebut adalah pembangunan pengendali banjir Kabupaten Lebak, pengembangan jaringan SPAM Bayah, pelebaran Jalan Bayah – Batas Provinsi Jawa Barat, rehabilitasi perumahan kumuh Kota Bayah serta pembangunan rumah susun di Lebak. Selain itu terdapat pula program pembangunan duplikasi over pass Kemang (Tol Serang Timur), pembangunan jaringan perpipaan Cikeusik – Malingping – Cisolil serta pembangunan saluran pembawa Karian Serpong *Conveyence System*. Saluran pembawa ini akan mendukung fungsi Bendungan Karian dalam memenuhi kebutuhan air perkotaan dan industri di Kawasan Jabodetabek dan Banten.

**J. Kawasan 9.2 Kawasan Strategis Pariwisata dan Maritim Tanjung Lesung – Ujung Kulon – Pelabuhan Ratu**

Program pembangunan infrastruktur yang ada di kawasan ini mayoritas ditujukan untuk mendukung Tanjung Lesung yang berstatus sebagai KEK dan KSPN. Beberapa program yang diandalkan berupa pelebaran jalan untuk mendukung konektivitas ke kawasan (Jalan Citeureup – Tanjung Lesung), pembangunan SPAM untuk memenuhi kebutuhan KEK dan KSPN Tanjung Lesung, pembangunan IPLT untuk pengolahan limbah tinja di KEK dan KSPN Tanjung Lesung, pembangunan prasarana air baku untuk memenuhi kebutuhan air

bersih serta pembangunan rumah susun di KEK Tanjung Lesung. Program lain yang dianggarkan berupa pembangunan drainase Jalan Cibaliung – Sumur, pelebaran Jalan Cibaliung – Cikeusik – Muara Binuangen serta pembangunan rumah susun di Kecamatan Karangtanjung.

**K. Kawasan 9.3 Kawasan Strategis Pertanian Cianjur**

Kabupaten Cianjur memiliki tanah yang subur dan terkenal sebagai penghasil beras berkualitas tinggi. Kawasan ini berperan sangat penting dalam mendukung fungsi Pulau Jawa sebagai lumbung pangan nasional sehingga membutuhkan dukungan infrastruktur yang handal. Program yang dianggarkan di kawasan ini berupa pembangunan penyediaan air baku pedesaan, pembangunan rumah pompa dan JIAT perpipaan serta pembangunan TPA Cisongkulon dan Cikadu.

**L. Kawasan 9.4 Kawasan Strategis Pariwisata dan Maritim Pacangsanak (Pangandaran – Kalipucang – Sagara Anakan – Nusakambangan)**

Kawasan ini memiliki fungsi sebagai kawasan pariwisata sekaligus kawasan maritim yang memiliki potensi sumber daya besar. Dari sektor Sumber Daya Air terdapat program pembangunan Bendungan Matenggeng di Kabupaten Cilacap yang akan berlangsung dari tahun 2019 hingga 2020. Fungsi bendungan ini selain sebagai pemenuhan kebutuhan air di Cilacap juga sebagai solusi penanganan banjir dan longsor di Cilacap Barat. Untuk memenuhi kebutuhan air bersih juga dibangun prasarana pengambilan air baku dan saluran pembawa air baku Ciengang yang dimulai dengan DED pada tahun 2018, AMDAL dan LARAP di tahun 2019 serta konstruksi di tahun 2020. Program pembangunan lain di kawasan ini berupa pembangunan Jalan Dayeuhluhur – Majenang – Cimanggu – Karangpucung di tahun 2018 dan 2019 serta pembangunan perumahan untuk memenuhi backlog di Kabupaten Cilacap.

**M. Kawasan 10.1 Kawasan Pertumbuhan dan Ekonomi Terpadu Semarang – Kendal – Demak – Ungaran – Purwodadi (Kedungsepur)**

(Telah dijelaskan pada subbab 3.4.1.H)

#### **N. Kawasan 10.2 Kawasan Pertumbuhan Surakarta**

Pada kawasan ini selain terdapat Kota Surakarta juga terdapat PKW Boyolali dan Kawasan Taman Nasional Gunung Merapi. Untuk mendukung 2 sub-kawasan tersebut terdapat beberapa program pembangunan yang dianggarkan. Dari sektor Bina Marga terdapat pembangunan jalan metro di 4 ruas yaitu Surakarta – Boyolali, Surakarta – Sragen, Surakarta – Karanganyar serta Surakarta – Sukoharjo. Keempat ruas tersebut dibangun untuk mendukung fungsi dari Kota Surakarta. Dari sektor SDA terdapat pembangunan 2 embung dan 1 bendungan yaitu embung di Kota Surakarta dan embung di Kabupaten Boyolali serta Bendungan Gondang di Karanganyar pada tahun 2018. Untuk pembangunan embung akan dimulai dengan DED di tahun 2018, AMDAL, dan LARAP di tahun 2019 serta konstruksi di tahun 2020. Dari sektor Penyediaan Perumahan terdapat pembangunan rumah tapak di Kabupaten Sragen untuk memenuhi kebutuhan pemukiman penduduk di kabupaten tersebut.

#### **O. Kawasan 10.3 Kawasan Strategis Pariwisata dan Cagar Budaya Borobudur – Magelang**

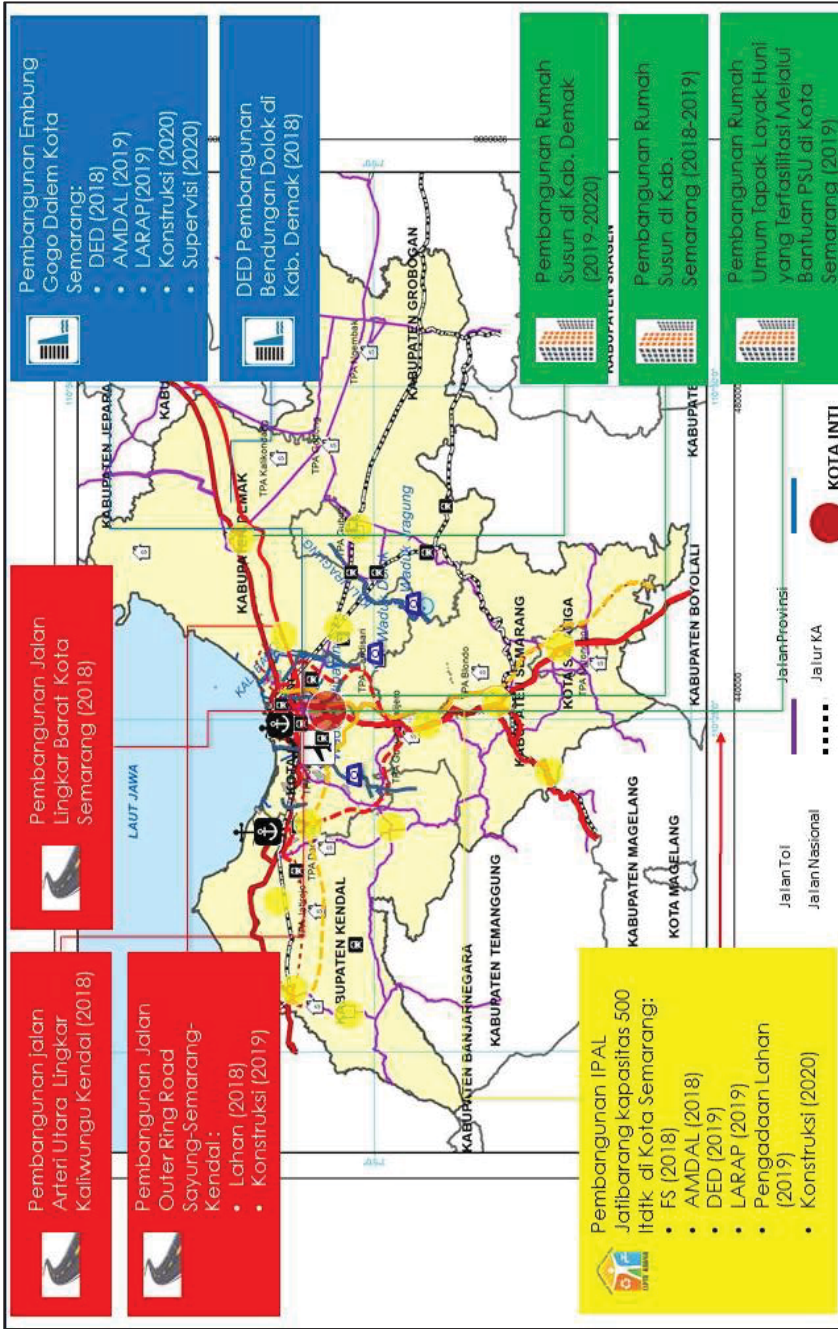
Kawasan Pariwisata Borobudur merupakan KSPN prioritas nasional yang terletak di Kecamatan Borobudur. Untuk mendukung KSPN ini terdapat program pembangunan jalan akses bandara baru menuju Borobudur yang dimulai dengan DED di tahun 2018, AMDAL dan LARAP di 2019 serta konstruksi di 2020. Jalan akses ini diharapkan mampu mempermudah wisatawan dari luar Yogyakarta untuk menuju ke area wisata. Selain itu juga terdapat rehabilitasi fungsi lindung daerah resapan air Kawasan Borobudur yang konstruksinya akan dilakukan di tahun 2020. Program lain yang dianggarkan di Kabupaten Magelang adalah peningkatan jalan kolektor Magelang – Salatiga dan Magelang – Boyolali, pembangunan rumah susun di Kecamatan Muntilan, pembangunan jaringan air bersih serta pembangunan Bendungan Pasuruan yang konstruksinya akan dilaksanakan di tahun 2020. Bendungan ini dibangun untuk menanggulangi permasalahan banjir bandang yang selalu datang saat musim hujan akibat meluapnya 3 sungai.

**P. Kawasan 11.1 Kawasan Pertumbuhan dan Ekonomi Terpadu Semarang – Kendal – Demak – Ungaran – Purwodadi (Kedungsepur)**

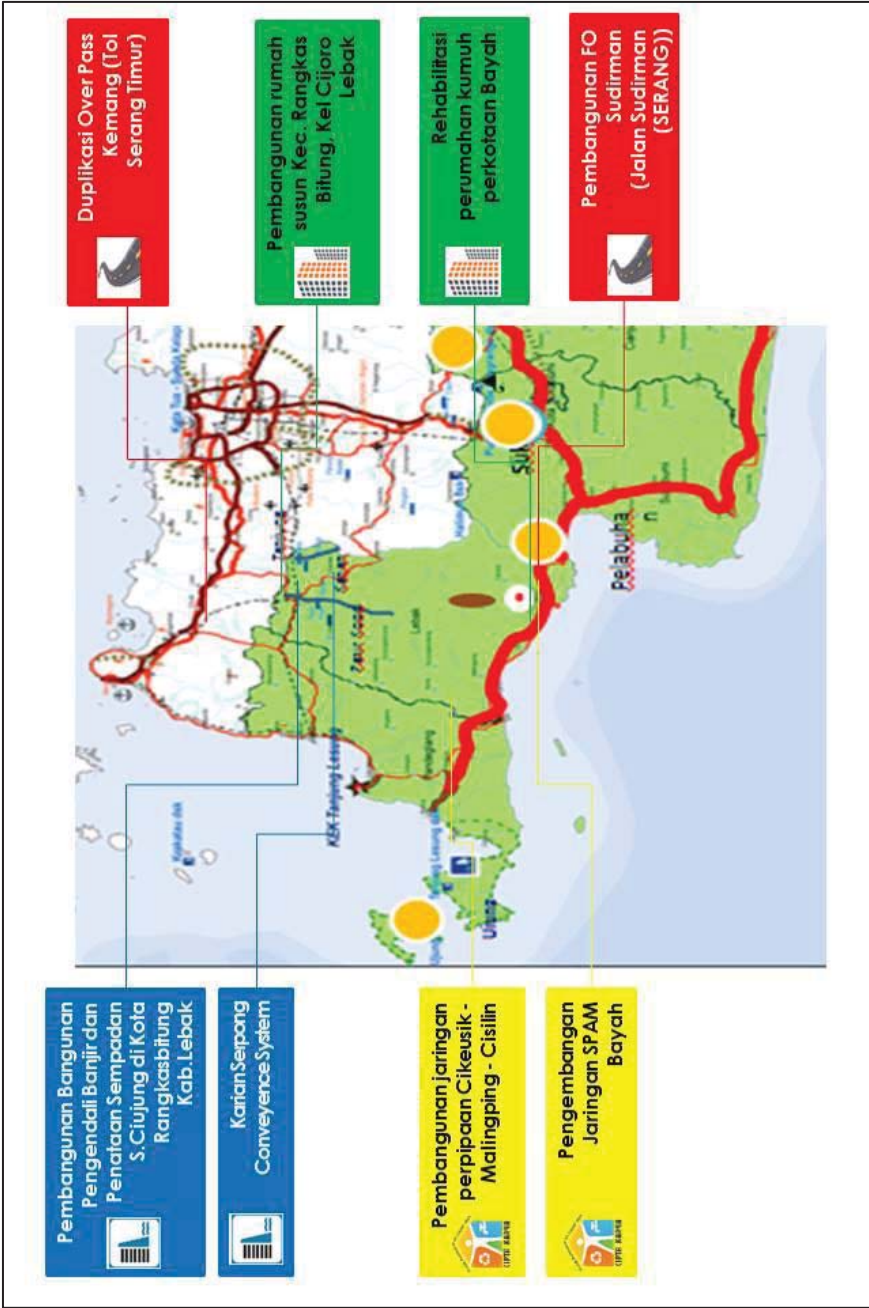
(Telah dijelaskan pada subbab 3.4.1.H)

**Q. Kawasan 11.2 Kawasan Pertumbuhan Surakarta**

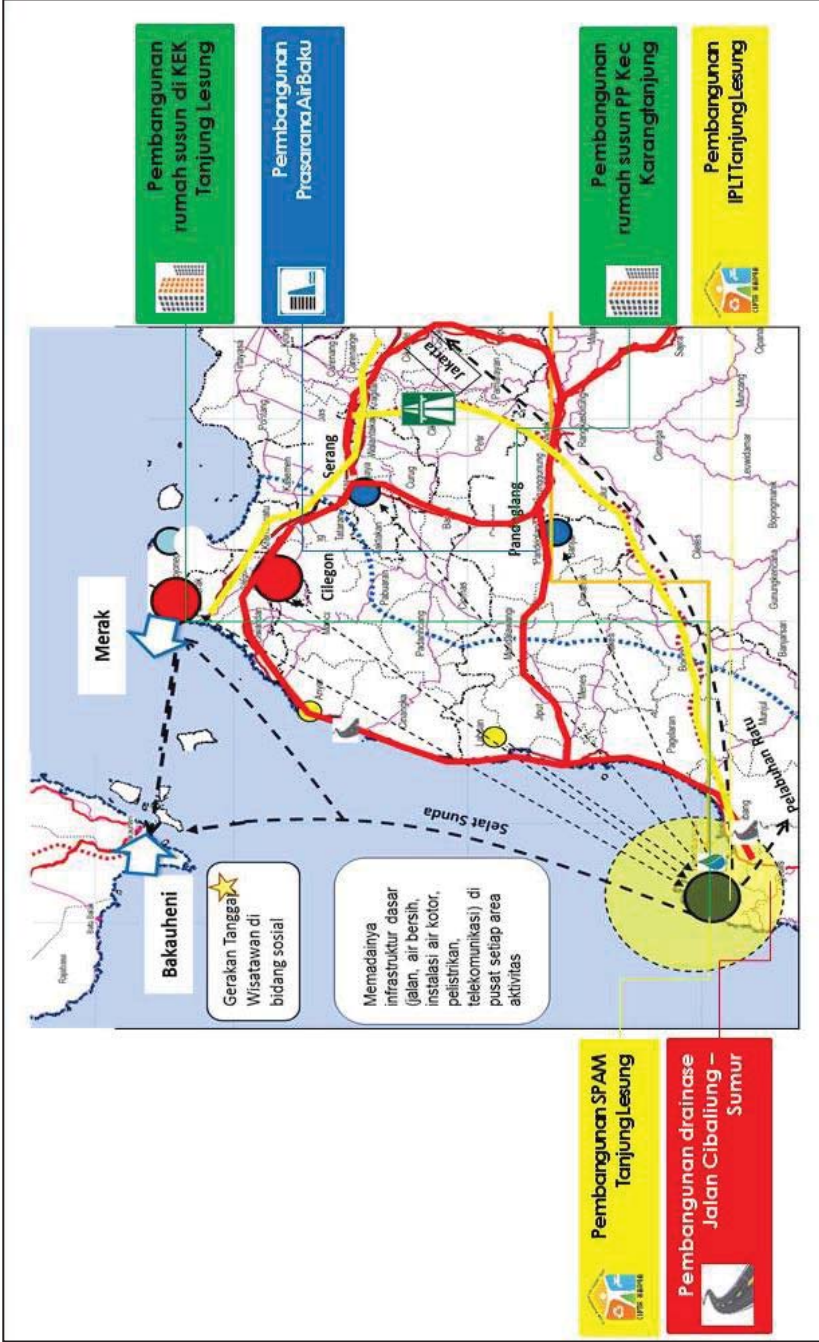
(Telah dijelaskan pada subbab 3.4.1.M)



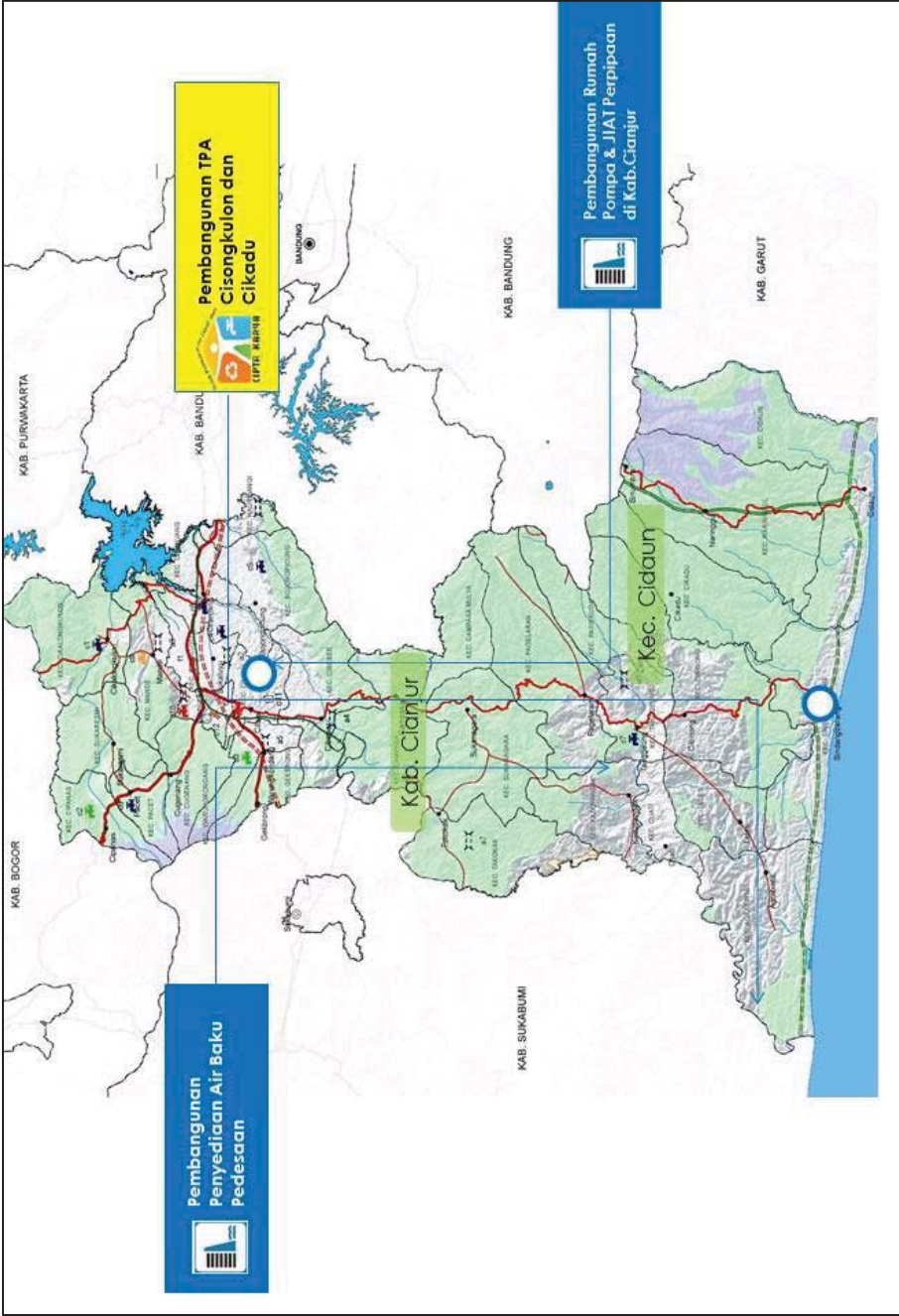
**Gambar 3.28** Program Jangka Pendek Kawasan Pertumbuhan dan Ekonomi Terpadu Semarang – Kendal – Demak – Ungaran – Purwodadi (Kedungsepur)



Gambar 3.29 Program Jangka Pendek Kawasan Pertumbuhan Serang – Maja

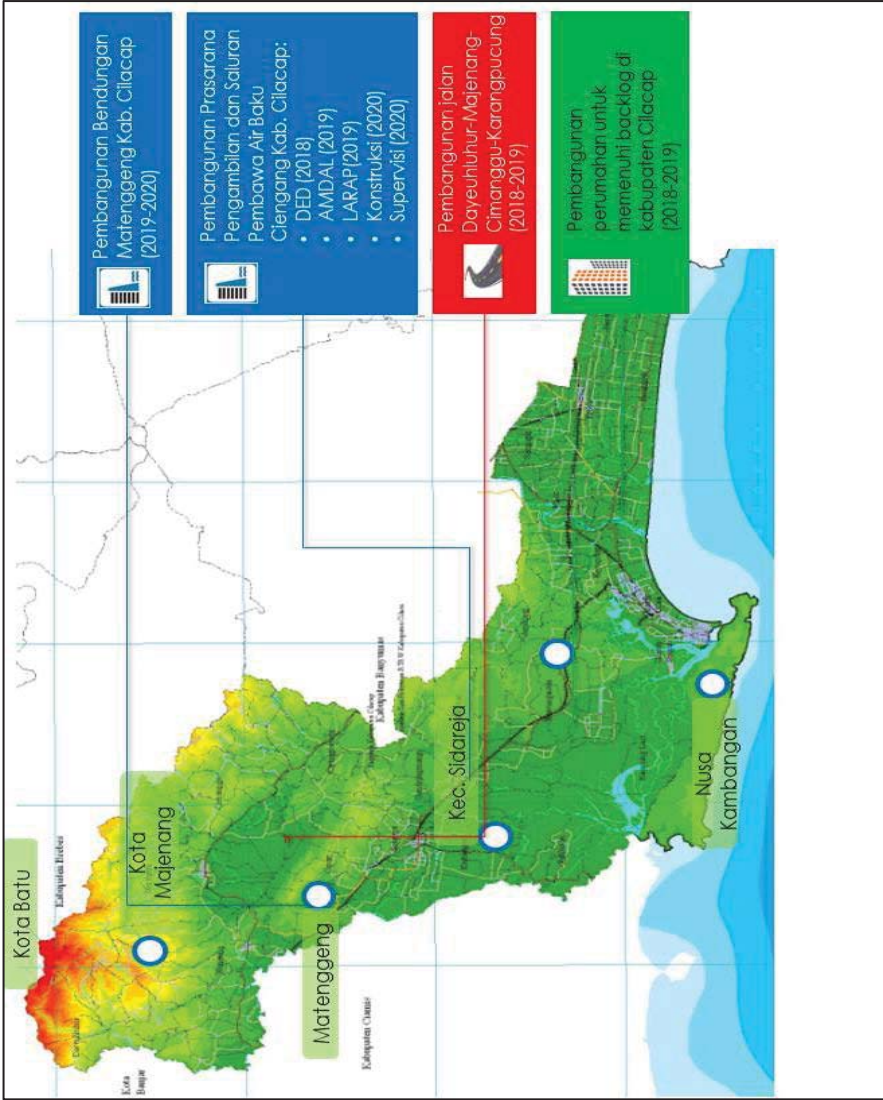


**Gambar 3.30** Program Jangka Pendek Kawasan Strategis Pariwisata dan Maritim Tanjung Lesung – Ujung Kulon – Pelabuhan Ratu

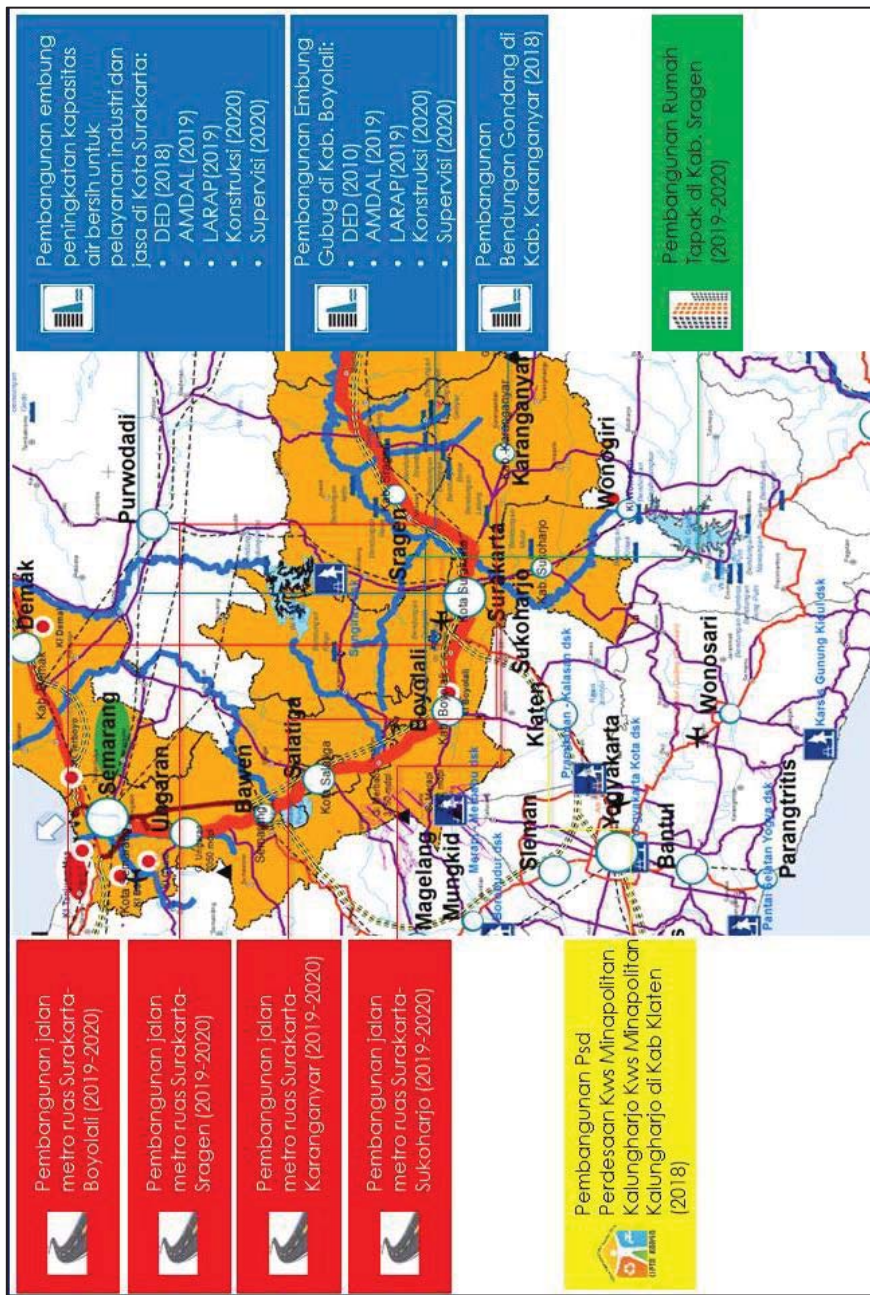


Gambar 3.31 Kawasan Strategis Pertanian Cianjur

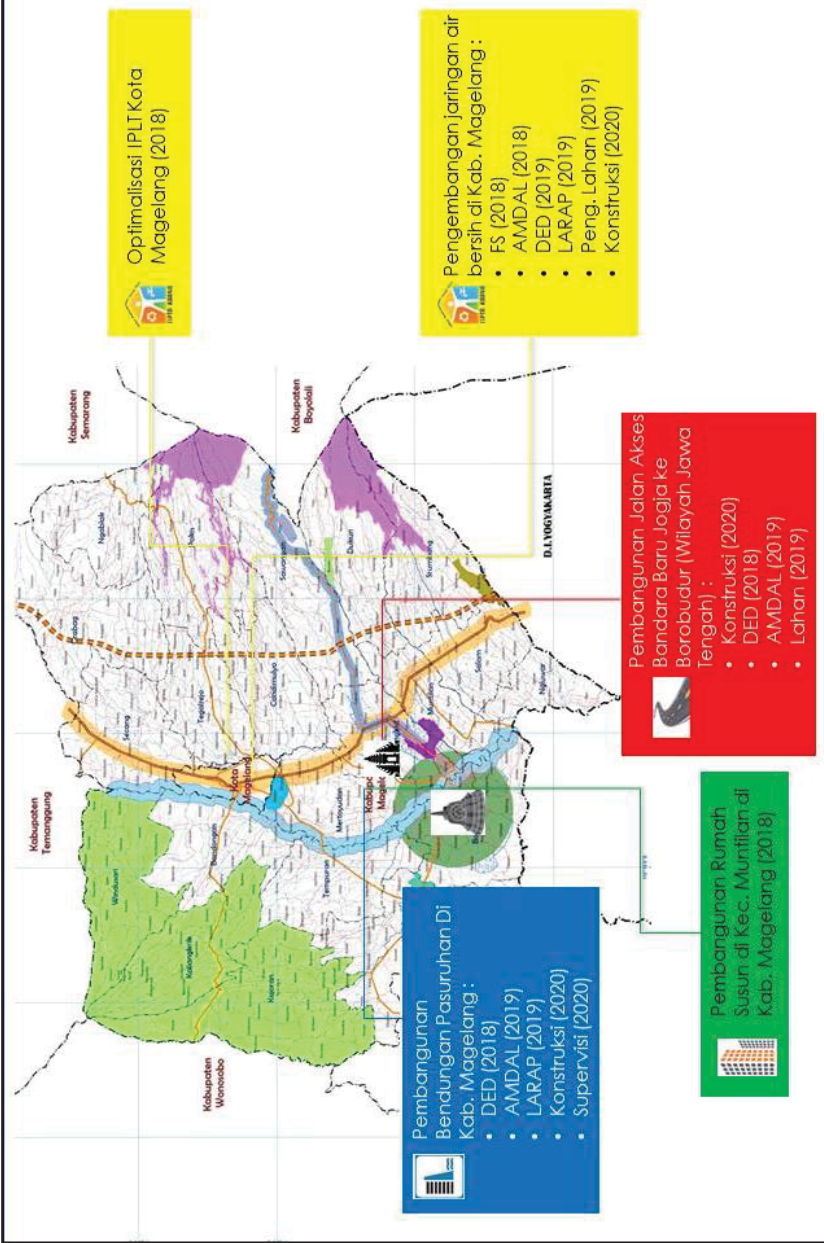




**Gambar 3.32** Program Jangka Pendek Kawasan Strategis Pariwisata dan Maritim Pacangsanak (Pangandaran – Kalipucang – Sagara Anakan – Nusakambangan)



Gambar 3.33 Program Jangka Pendek Kawasan Pertumbuhan Surakarta



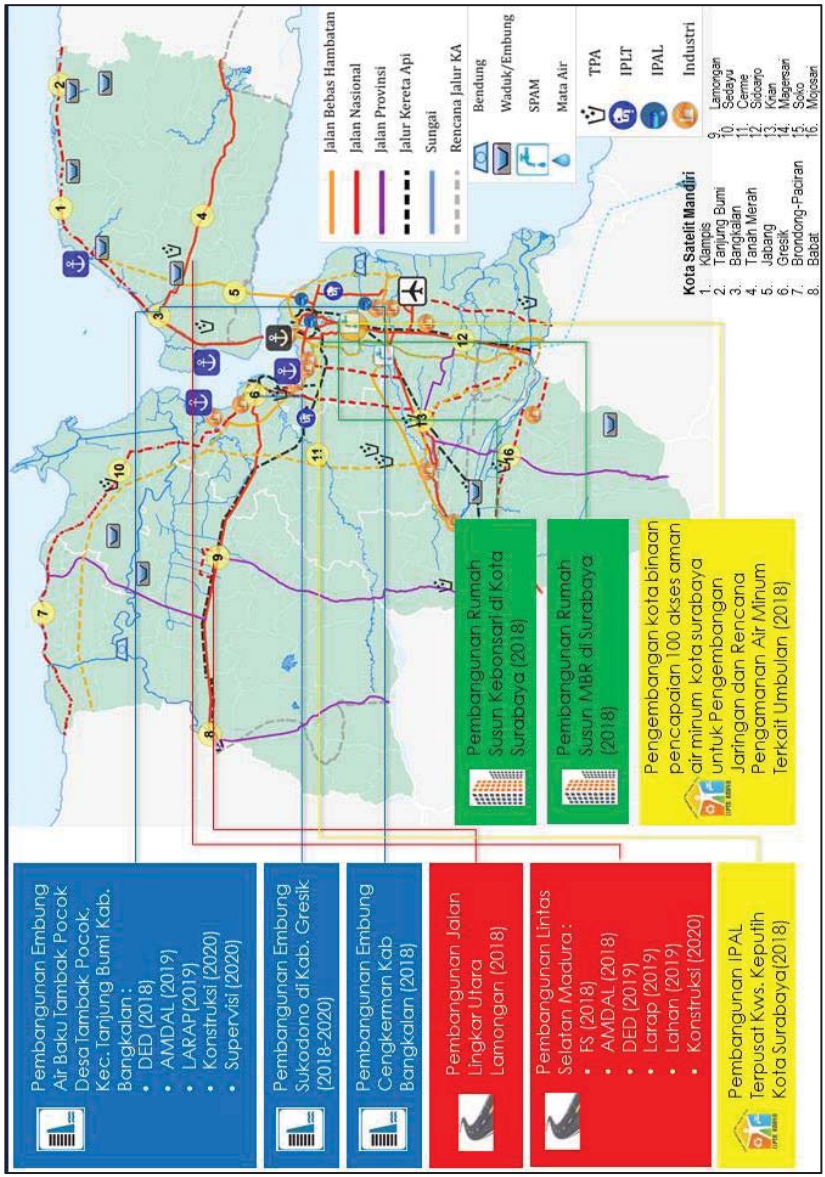
**Gambar 3.34** Program Jangka Pendek Kawasan Strategis Pariwisata dan Cagar Budaya Borobudur – Magelang

**R. Kawasan 11.3 Kawasan Megapolitan Gerbangkertosusila dan Tuban**

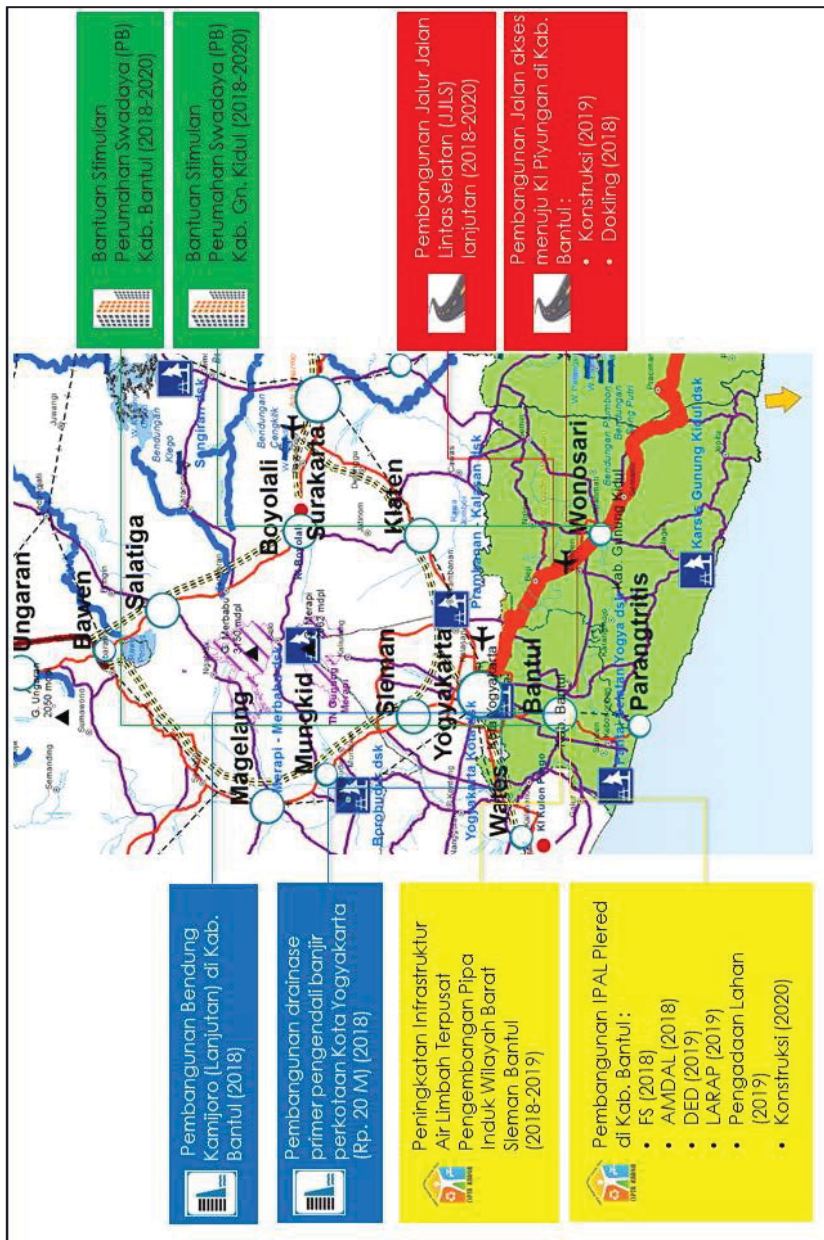
Kawasan Gerbangkertosusila terdiri dari Kabupaten Gresik, Kabupaten Bangkalan, Kabupaten Mojokerto, Kota Mojokerto, Kota Surabaya, Kabupaten Sidoarjo dan Kabupaten Lamongan. Pusat kawasan ini terletak di Kota Surabaya yang berstatus sebagai PKN dan ibu kota Provinsi Jawa Timur. Program yang terdapat di Kota Surabaya di antaranya pembangunan IPAL terpusat Kawasan Keputih, pembangunan rumah susun Kebonsari dan rumah susun MBR serta pengembangan kota binaan untuk mencapai target 100% akses air minum aman di Kota Surabaya. Program lainnya berupa pembangunan Embung air baku Tambak Pocok dan Embung Cengkerman di Kabupaten Bangkalan, pembangunan Embung Sukodono di Kabupaten Gresik, serta pembangunan Jalan Lingkar Utara Lamongan dan Jalan Lintas Selatan Madura.

**S. Kawasan 12.1 Kawasan Strategis Pariwisata dan Cagar Budaya Prambanan – Yogyakarta**

Pada kawasan ini selain terdapat Kawasan Candi Prambanan juga terdapat Kabupaten Bantul yang memiliki status sebagai PKW. Beberapa program untuk mendukung Bantul sebagai PKW adalah lanjutan pembangunan Bendung Kamijoro, peningkatan pipa induk IPAL wilayah barat, pembangunan IPAL Plered, bantuan stimulan perumahan swadaya serta pembangunan jalan akses menuju KI Piyungan. Bendungan Kamijoro yang memiliki panjang aliran hingga 69 km ini sangat berperan besar dalam pemenuhan air irigasi bagi area persawahan di Kabupaten Bantul. Program lain yang dilaksanakan di kawasan ini berupa revitalisasi dan normalisasi Sungai Gajahwong, Code dan Winongo Kota Yogyakarta, pembangunan drainase primer pengendali banjir perkotaan Yogyakarta, BSPS di Kabupaten Gunung Kidul serta lanjutan pembangunan Jalur Jalan Lintas Selatan (JJLS) yang dibangun untuk memperlancar akses masyarakat di daerah selatan Pulau Jawa.



**Gambar 3.35** Program Jangka Pendek Kawasan Megapolitan Gerbangkertosusila dan Tuban



**Gambar 3.36** Program Jangka Pendek Kawasan Strategis Pariwisata dan Cagar Budaya Prambanan – Yogyakarta

**T. Kawasan 12.2 Kawasan Strategis Perikanan Prigi**

Dalam kawasan ini terdapat Pelabuhan Perikanan Nusantara (PPN) Prigi yang berperan besar memenuhi kebutuhan perikanan di Kabupaten Trenggalek. Program pembangunan infrastruktur yang mendukung fungsi dari PPN Prigi berupa pembangunan Bendungan Bagong, penyediaan air baku untuk mendukung pembangunan Kota Baru Maritim Prigi, pembangunan pengaman Pantai Selatan, pelebaran Jalan Nasional Durenan – Prigi, pembangunan Jalan Trenggalek – Dengok, pembangunan perumahan nelayan, serta pembangunan SPAM di IKK Bendungan Kabupaten Trenggalek.

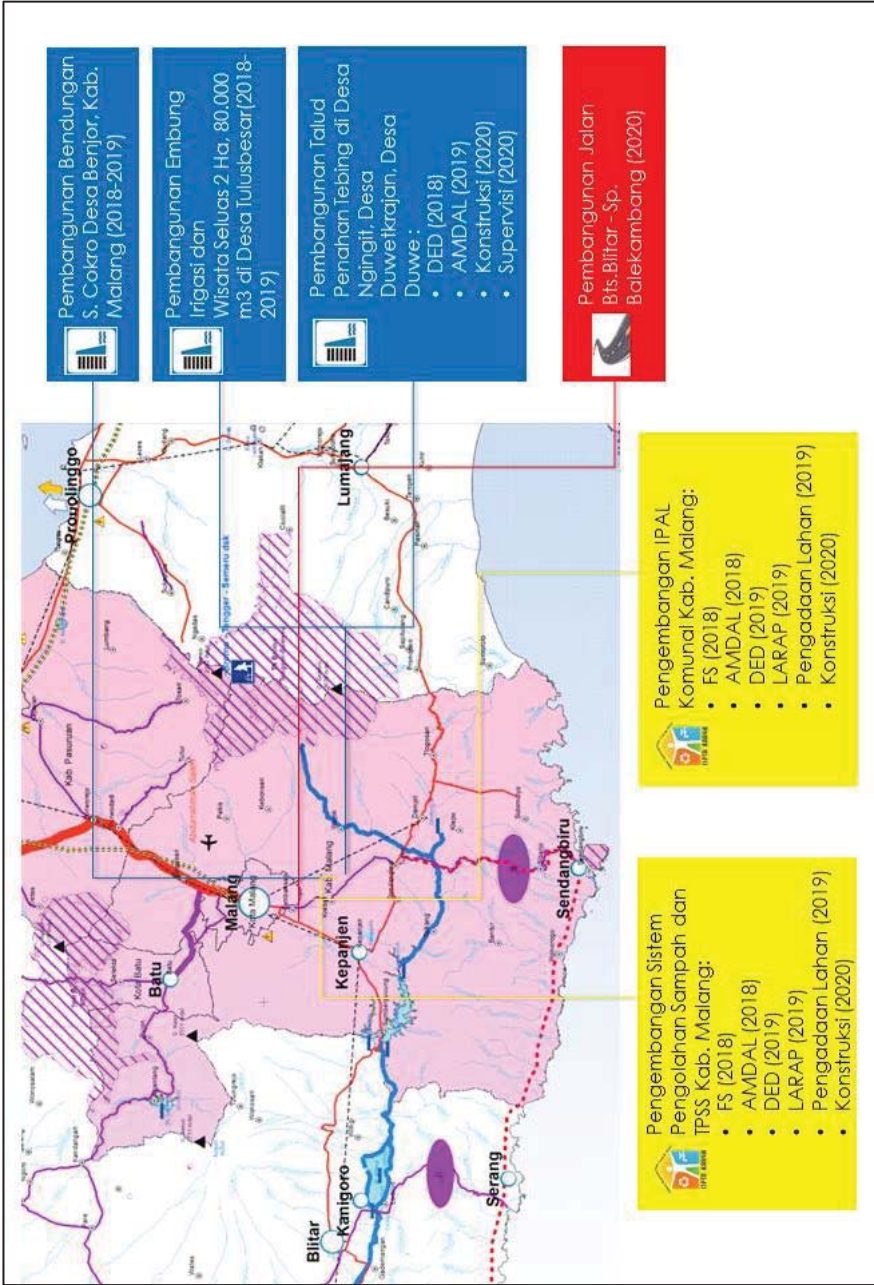
**U. Kawasan 12.3 Kawasan Strategis Agropolitan Malang – Batu**

Beberapa program yang ada di kawasan ini mendukung fungsi dari kawasan yaitu sebagai kota pertanian, seperti misalnya pembangunan Bendungan Sungai Cokro serta pembangunan bendung irigasi dan wisata yang mampu menyediakan air baku bagi kegiatan pertanian. Selain itu terdapat pula program pembangunan sistem pengolahan sampah dan TPSS Kabupaten Malang serta pengembangan IPAL komunal Kabupaten Malang dengan konstruksi untuk keduanya berada di tahun 2020. Untuk mendukung konektivitas dan akses di kawasan ini terdapat pembangunan Jalan Batas Blitar – Simpang Balekambang serta peningkatan Jalan Wisata Taman Buah – Candi Jago. Program lain di kawasan ini adalah pembangunan talud penahan tebing di beberapa perdesaan yaitu Desa Ngingit, Desa Duwetkrajan, dan Desa Duwe.



Gambar 3.37 Program Jangka Pendek Kawasan Strategis Perikanan Prigi





**Gambar 3.38** Kawasan Strategis Agropolitan Malang – Batu

**V. Kawasan 13.1 Kawasan Pertumbuhan Bangkalan**

Kabupaten Bangkalan merupakan daerah yang akan dikembangkan berbasis konsep agropolitan. Untuk mendukung konektivitas kawasan ini terdapat pembangunan Jalan Lintas Utara Bangkalan – Tanjung Bumi serta peningkatan jaringan jalan strategis nasional Bangkalan – Tanjung Bulupandan – Ketapang – Sotabar – Sumenep. Untuk mengurangi angka *back log* direncanakan akan dibangun perumahan di Kabupaten Bangkalan pada tahun 2018. Sementara itu untuk memenuhi kebutuhan air baku dan menangani masalah banjir di Kabupaten Bangkalan akan dibangun embung pada tiga lokasi yaitu Embung Desa Bulung, Embung Tambak Pocok, dan Embung Cengkerman.

**W. Kawasan 13.2 Kawasan Megapolitan Gerbangkertosusila**

(Telah dijelaskan pada subbab 3.4.1.Q)

**X. Kawasan 13.3 Kawasan Strategis Agropolitan Malang – Batu**

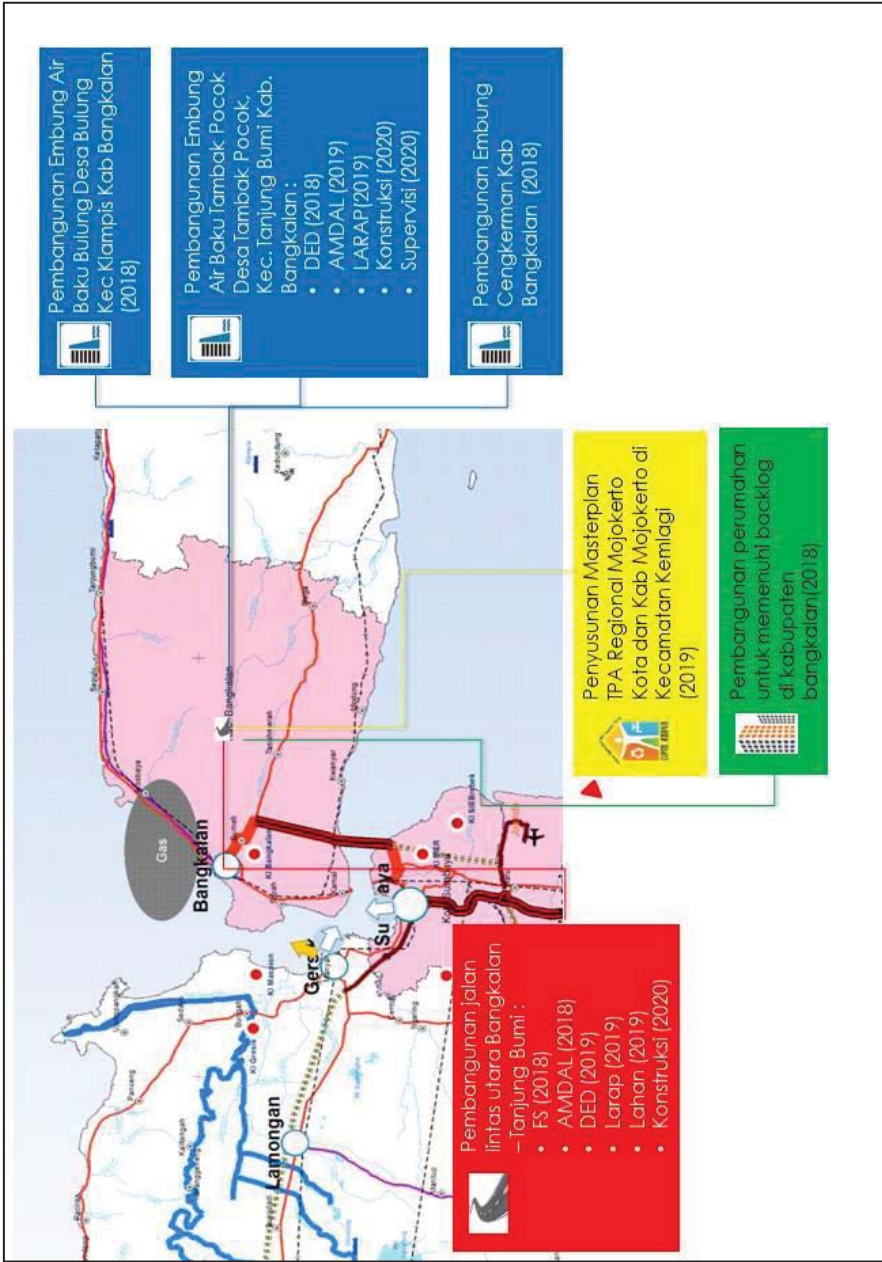
(Telah dijelaskan pada subbab 3.4.1.T)

**Y. Kawasan 14.1 Megapolitan Gerbangkertosusila**

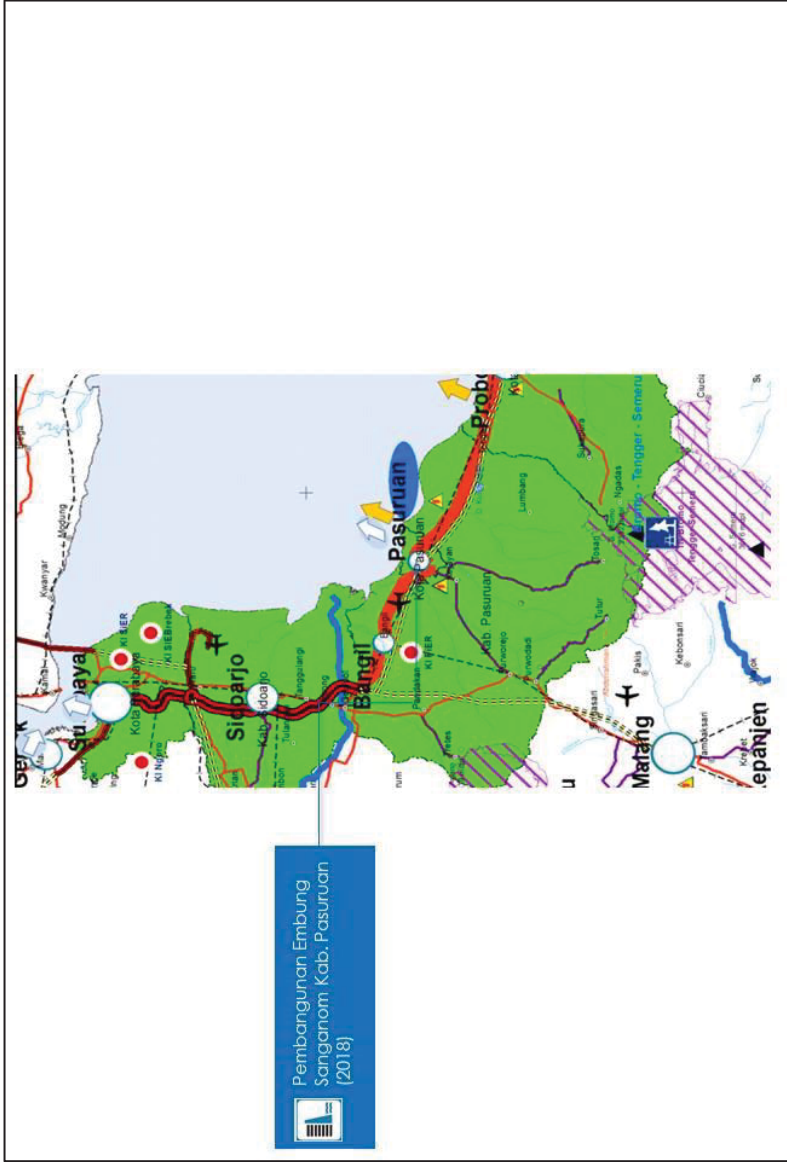
(Telah dijelaskan pada subbab 3.4.1.Q)

**Z. Kawasan 14.2 Kawasan Pertumbuhan Baru Pasuruan**

Kabupaten Pasuruan yang memiliki status sebagai PKW memiliki potensi besar dari segi perdagangan dan industri. Selain itu kabupaten ini juga terletak pada jalur utama Pulau Jawa sehingga posisinya cukup strategis untuk dikembangkan. Program yang terdapat di kawasan ini berupa pembangunan Embung Sanganom pada tahun 2018. Bendungan ini selain berfungsi untuk sarana konservasi alam juga berfungsi sebagai pemenuhan kebutuhan air bagi masyarakat di sekitarnya baik untuk air bersih maupun air minum.



**Gambar 3.39** Program Jangka Pendek Kawasan Pertumbuhan Bangkalan



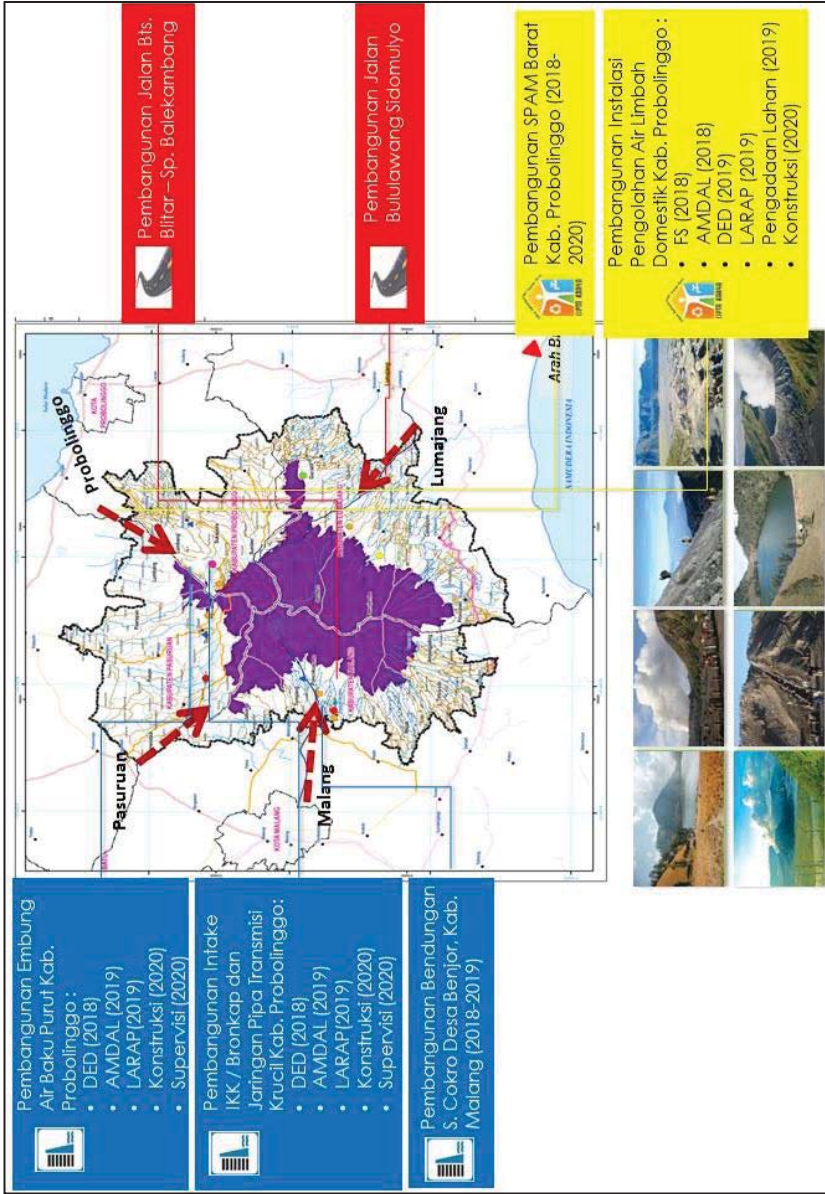
Gambar 3.40 Kawasan Pertumbuhan Baru Pasuruan

**AA. Kawasan 14.3 Kawasan Strategis Pariwisata Bromo – Tengger – Semeru**

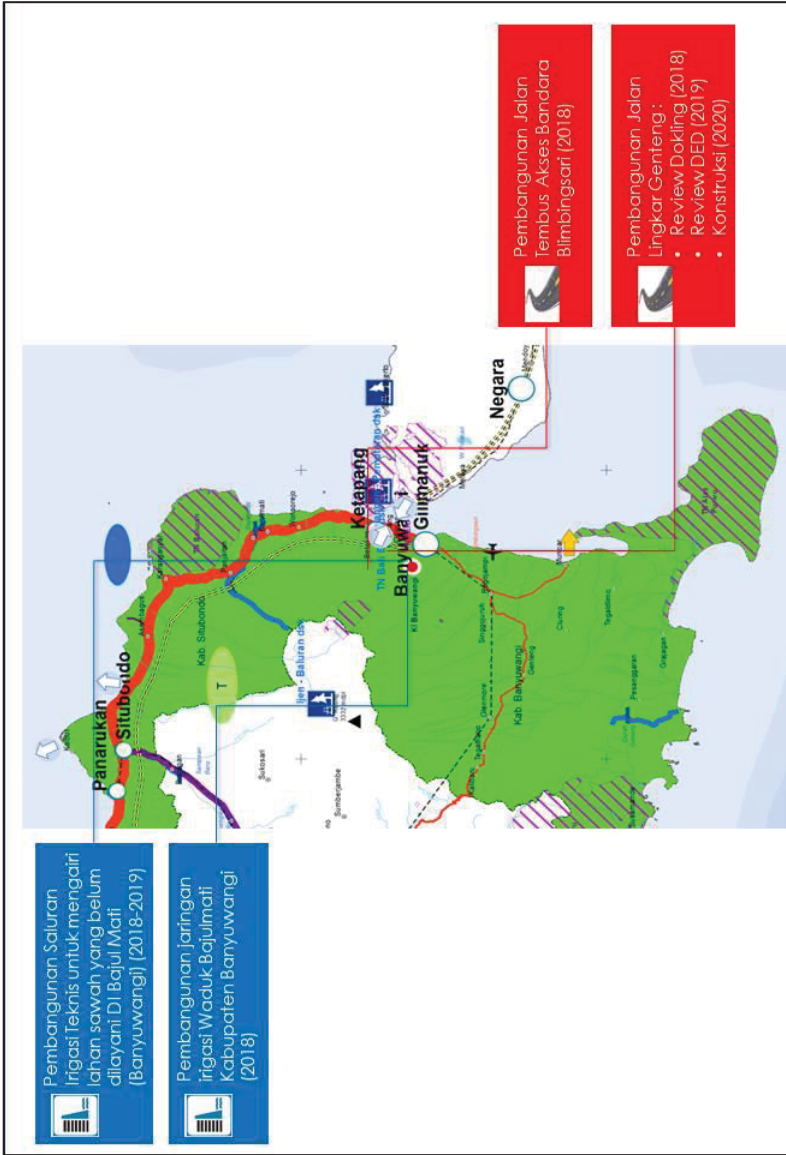
Pada kawasan ini terdapat KSPN Bromo – Tengger – Semeru yang berada di Kota Probolinggo. Program sektor SDA yang dianggarkan untuk mendukung kawasan ini adalah pembangunan Embung air baku Purut Kabupaten Probolinggo, pembangunan intake IKK dan jaringan pipa transmisi Krucil Kabupaten Probolinggo serta pembangunan Bendungan Sungai Cokro di Kabupaten Malang. Untuk mendukung aksesibilitas kawasan dari sektor Bina Marga terdapat program pelebaran Jalan Bromo, Jalan Nasional Pandaan – Malang dan Jalan Batas Kabupaten Malang – Batas Kota Lumajang serta peningkatan Jalan Lintas Selatan Malang – Jember – Perbatasan Banyuwangi. Sementara itu di sektor Cipta Karya terdapat program pembangunan SPAM Barat Kabupaten Probolinggo dan pembangunan IPAL Domestik Kabupaten Probolinggo dengan konstruksi pada tahun 2020.

**BB. Kawasan 14.4 Kawasan Pertumbuhan Baru Baluran – Banyuwangi**

Pada kawasan ini terdapat KPPN Muncar dan PKW Banyuwangi yang merupakan daerah dengan pertumbuhan ekonomi yang terus berkembang pesat baik dari segi pariwisata maupun sumber daya alam. Beberapa program pembangunan infrastruktur di kawasan ini adalah pembangunan jaringan irigasi Waduk Bajulmati, pembangunan jalan tembus akses bandara Blimbingsari dan pembangunan Jalan Lingkar Genteng. Waduk Bajulmati merupakan waduk yang memiliki banyak fungsi. Waduk Bajulmati mampu menampung air dengan kapasitas 10 juta m<sup>3</sup> sehingga mampu mengairi sawah seluas 1.800 ha. Selain untuk irigasi, Waduk Bajulmati juga berfungsi untuk menyediakan air baku, menahan banjir, sebagai pembangkit listrik dan juga tempat wisata.



**Gambar 3.41** Program Jangka Pendek Kawasan Strategis Pariwisata Bromo – Tengger – Semeru



**Gambar 3.42** Program Jangka Pendek Kawasan Pertumbuhan Baru  
Baluran – Banyuwangi

### 3.4.2 Program Jangka Pendek antar Kawasan

Program jangka pendek antar kawasan adalah program – program yang disusun untuk mendukung kawasan – kawasan prioritas yang telah ditetapkan dengan peraturan pemerintah ataupun regulasi lainnya namun terletak di antar kawasan dalam Wilayah Pengembangan Strategis.

#### A. Provinsi Jawa Barat

Peta program jangka pendek 2018 – 2020 pada wilayah antar kawasan di Provinsi Jawa Barat dapat dilihat pada **Gambar 3.25**. Program sektor Cipta Karya yang dianggarkan berupa pembangunan SPAM Regional di Kabupaten Purwakarta.

#### B. Provinsi Jawa Tengah

Peta program jangka pendek 2018 – 2020 pada wilayah antar kawasan di Provinsi Jawa Tengah dapat dilihat pada **Gambar 3.26**. Program sektor SDA berupa pembangunan irigasi dari air tanah di Kabupaten Wonogiri yang dimulai dengan DED pada tahun 2018 dan konstruksi di tahun 2020 serta pembangunan Bendungan Pidekso pada tahun 2018. Sementara itu dari sektor Bina Marga terdapat pembangunan Jalan Wonogiri – Pacitan. Dari sektor Cipta Karya terdapat pembangunan sistem drainase terpadu di Kabupaten Wonogiri. Sementara itu dari sektor Penyediaan Perumahan terdapat pembangunan rumah umum tapak layak huni di Kota Semarang serta pembangunan rumah susun di Kabupaten Demak dan Kabupaten Semarang.

#### C. Provinsi DI Yogyakarta

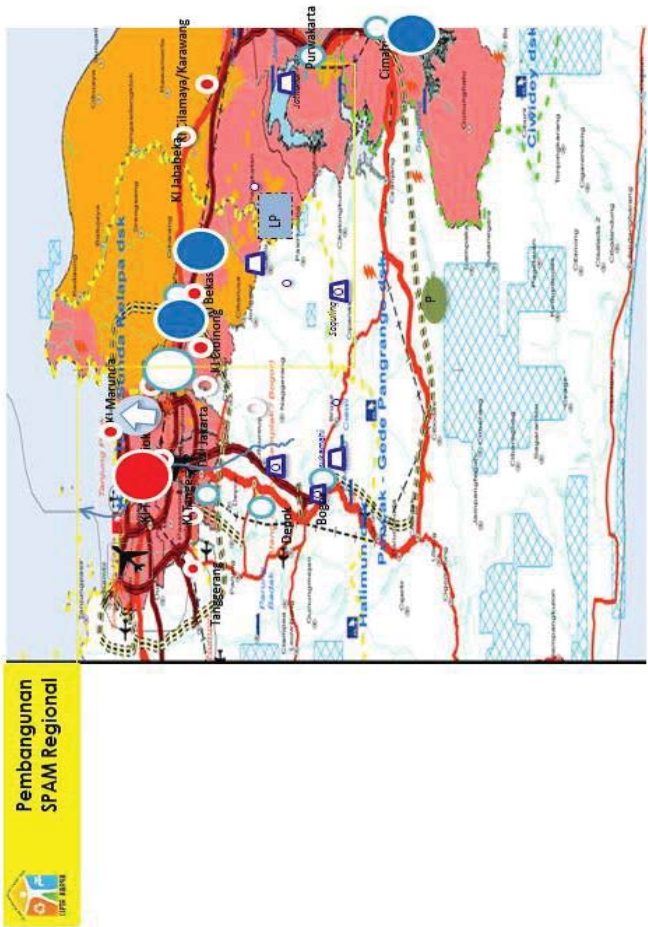
Peta program jangka pendek 2018 – 2020 pada wilayah antar kawasan di Provinsi DI Yogyakarta dapat dilihat pada **Gambar 3.27**. Dari sektor SDA pada tahun 2018 terdapat pembangunan Bendungan Kamijoro di Kabupaten Bantul serta lanjutan pembangunan ICB *Civil Works* di Kabupaten Sleman. Dari sektor Cipta Karya di Kota Yogyakarta akan dilakukan pengembangan Tempat Pengelolaan Sampah Terpadu (TPST) serta pengembangan IPAL di Sewon. Pada sektor Bina Marga terdapat pembangunan *Jogjakarta Outer Ring Road* (JORR), Jalur Jalan Lingkar Selatan (JJLS) serta jalan akses menuju KI Piyungan di Kabupaten Bantul. Sementara itu dari sektor Penyediaan Perumahan terdapat pembangunan rumah susun di



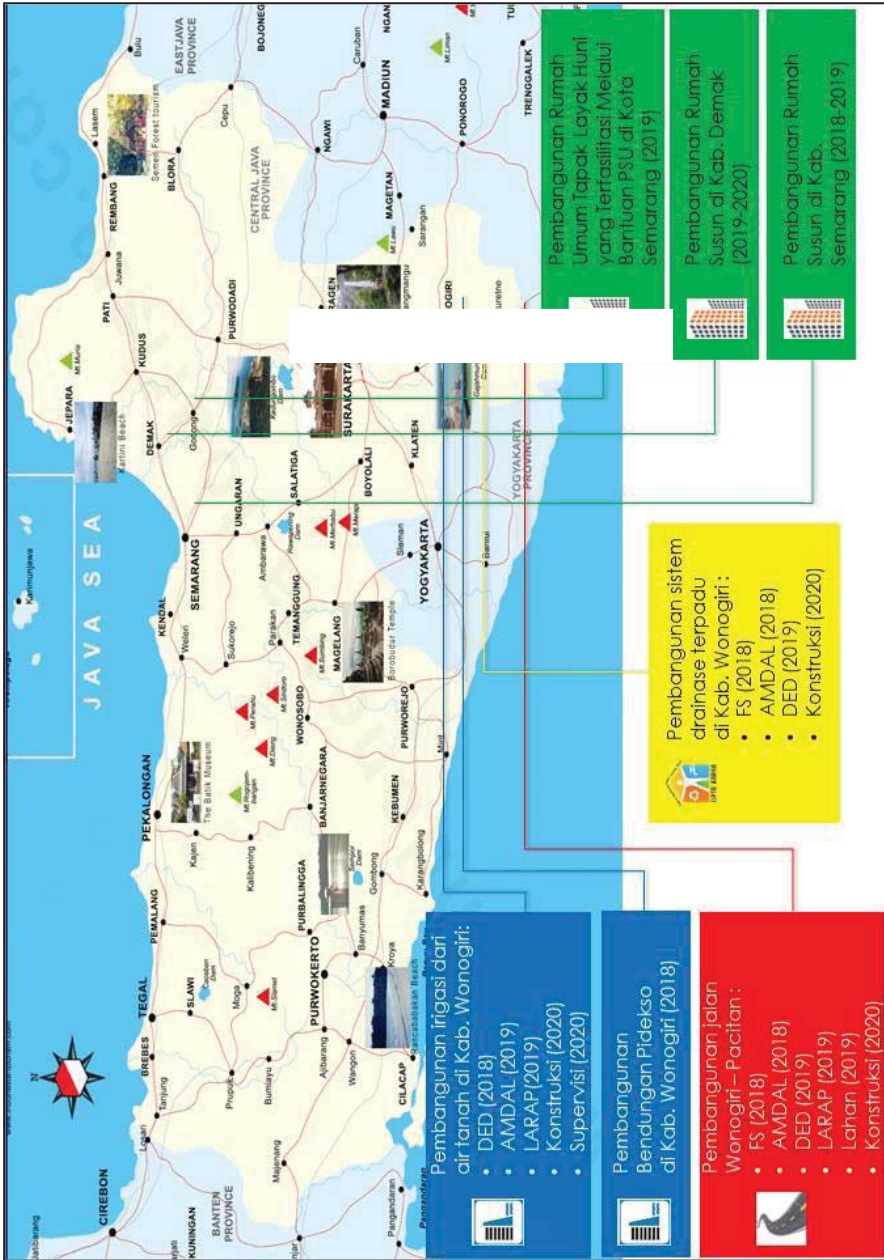
Kabupaten Sleman serta Bantuan Stimulan Perumahan Swadaya (BSPS) di Gunung Kidul.

**D. Provinsi Jawa Timur**

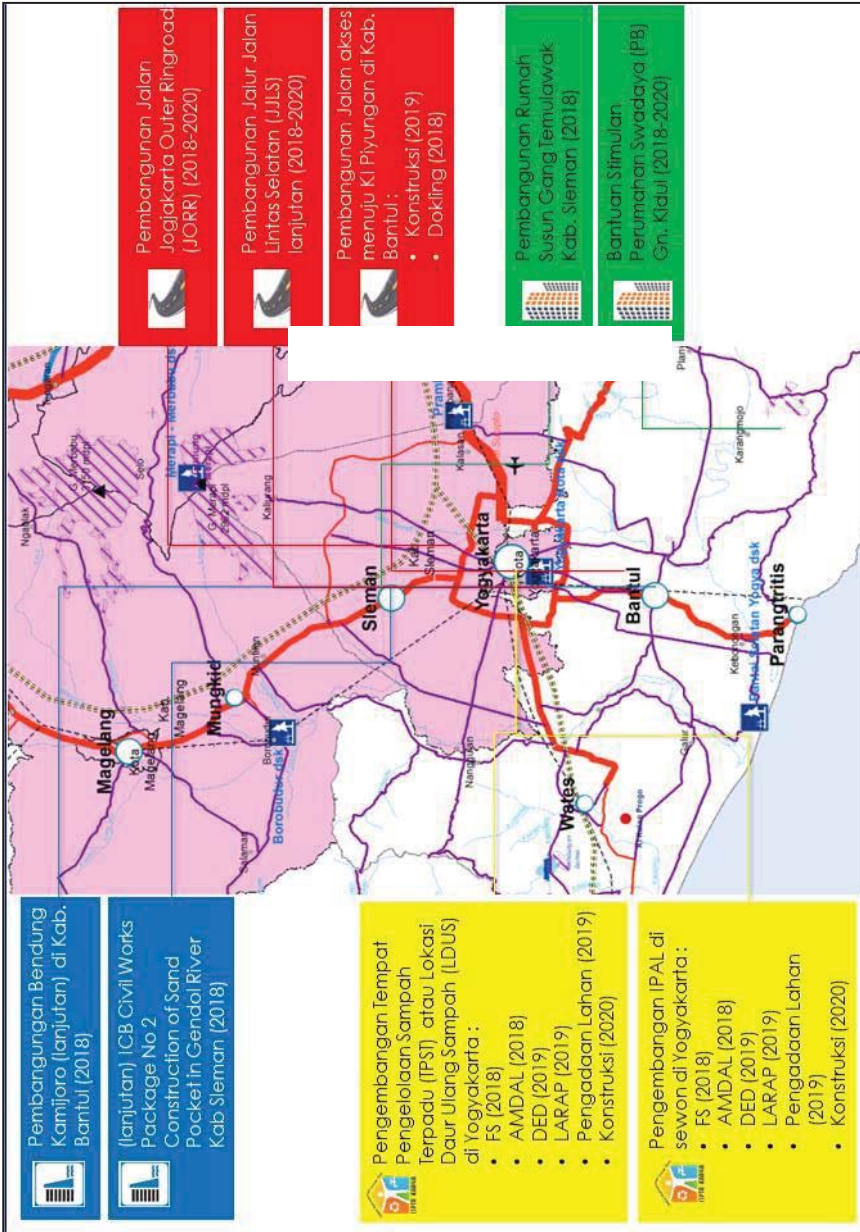
Peta program jangka pendek 2018 – 2020 pada wilayah antar kawasan di Provinsi Jawa Timur dapat dilihat pada Error! Reference source not found.7. Di Kabupaten Nganjuk akan dilakukan pembangunan Bendungan Semantok, pembuatan parapet Kali Kunciir serta pembangunan TPA. Program lain yang dianggarkan berupa pembangunan embung air baku Purut di Kabupaten Probolinggo, pembangunan jalan akses PT Terminal Teluk Lamong Kabupaten Mojokerto, pembangunan Jalan Brumbun Kabupaten Blitar, serta pembangunan rumah susun di Kota Surabaya.



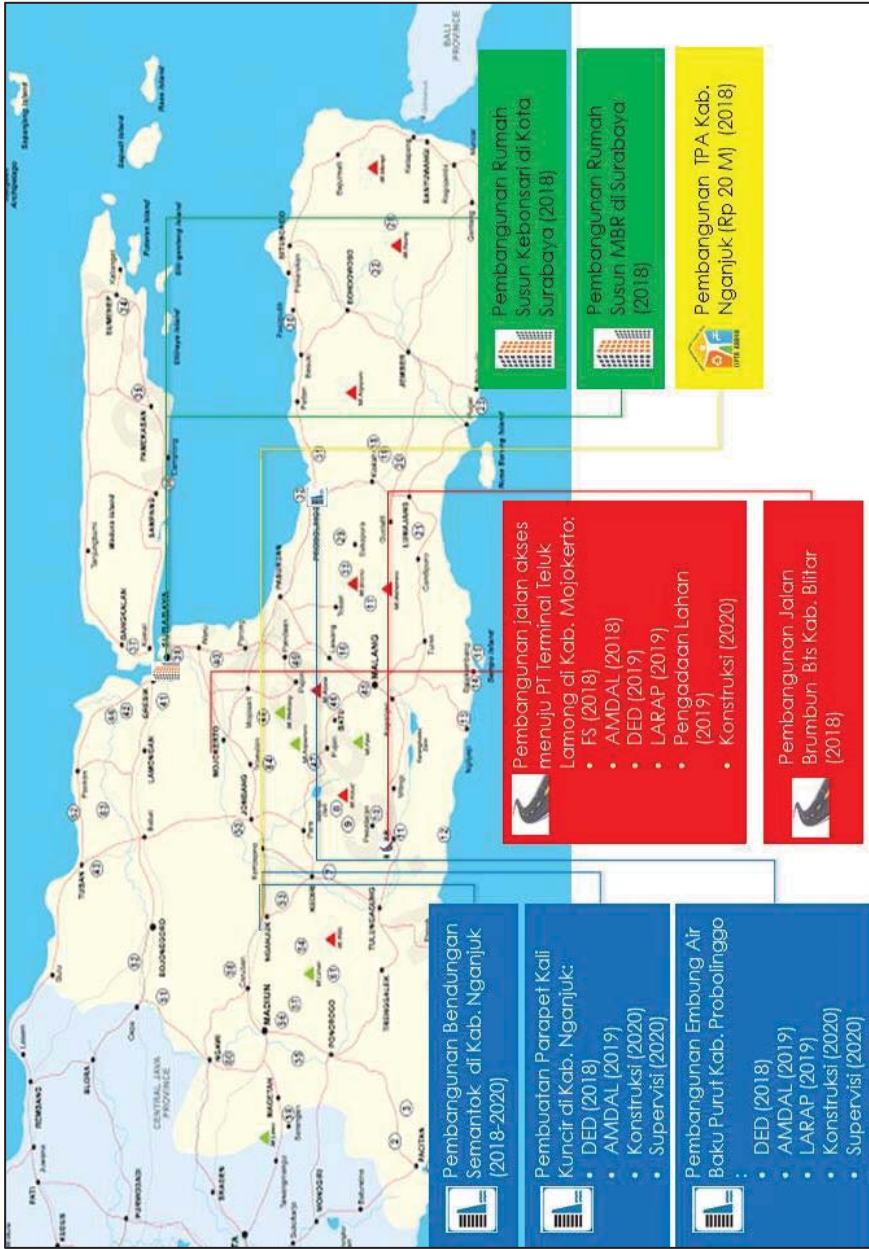
**Gambar 3.43** Program Jangka Pendek Antar Kawasan di Provinsi Jawa Barat



Gambar 3.44 Program Jangka Pendek Antar Kawasan Provinsi Jawa Tengah



Gambar 3.45 Program Jangka Pendek Antar Kawasan Provinsi DI Yogyakarta



Gambar 3.46 Program Jangka Pendek Antar Kawasan Provinsi Jawa Timur

### 3.4.3 Program Jangka Pendek antar WPS

Program jangka pendek antar WPS adalah program – program yang disusun untuk mendukung kawasan – kawasan prioritas yang telah ditetapkan melalui peraturan tertentu namun terletak di antar Wilayah Pengembangan Strategis.

#### A. Provinsi Banten

Peta program jangka pendek 2018 – 2020 pada wilayah antar WPS di Provinsi Banten dapat dilihat pada **Gambar 3.47**. Program yang dianggarkan berupa lanjutan pembangunan Bendungan Sindangheula serta peningkatan kualitas rumah swadaya di Kabupaten Serang.

#### B. Provinsi Jawa Tengah

Peta program jangka pendek 2018 – 2020 pada wilayah antar WPS di Provinsi Jawa Tengah dapat dilihat pada **Gambar 3.48**. Di Kabupaten Grobogan akan dibangun TPA (Tempat Pemrosesan Akhir) sampah serta rumah tapak. Program lain yang dianggarkan berupa pembangunan bendungan untuk mendukung ketahanan pangan yang berlokasi di Kabupaten Kudus (Bendungan Logung), Kabupaten Blora (Bendungan Randugunting) serta di Kabupaten Purworejo (Bendungan Bener).

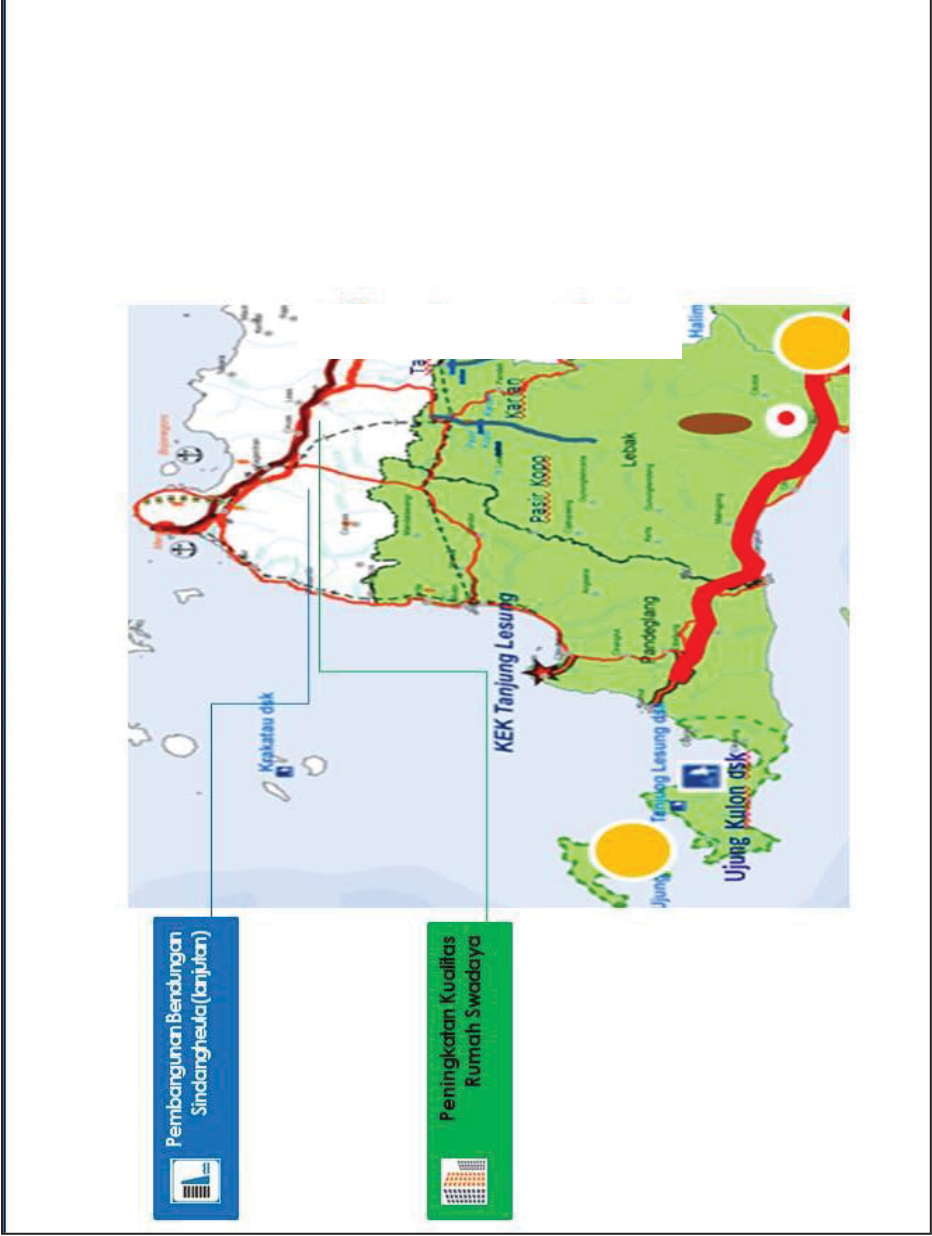
#### C. Provinsi DI Yogyakarta

Peta program jangka pendek 2018 – 2020 pada wilayah antar WPS di Provinsi DI Yogyakarta dapat dilihat pada **Gambar 3.49**. Program yang dianggarkan antara lain berupa pembangunan TPS 3R di Kabupaten Kulon Progo, pembangunan Jalan JORR serta BPS di Kabupaten Kulon Progo.

#### D. Provinsi Jawa Timur

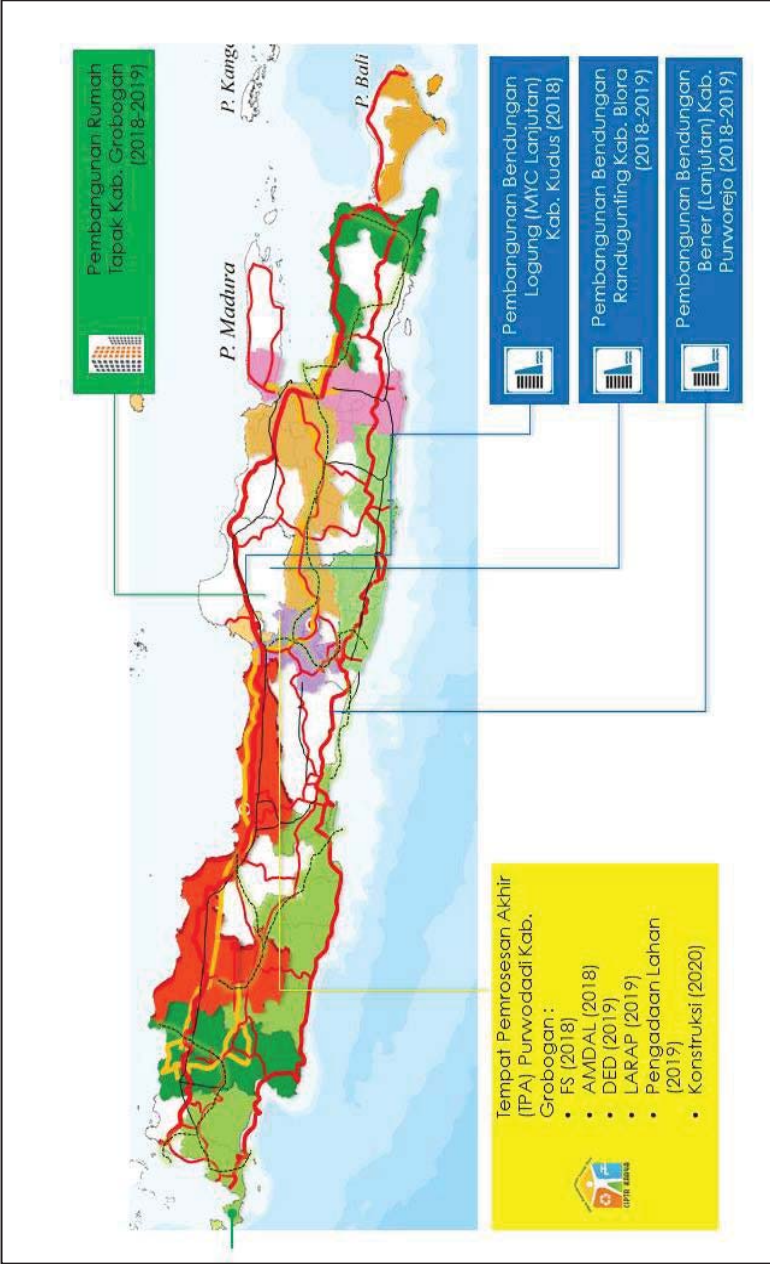
Peta program jangka pendek 2018 – 2020 pada wilayah antar WPS di Provinsi Jawa Timur dapat dilihat pada **Gambar 3.50**. Dari sektor SDA terdapat program pembangunan saluran irigasi teknis di Kabupaten Sampang serta perbaikan Sungai Madiun dan anak-anak sungainya. Dari sektor Bina Marga terdapat program pembangunan Jalan Masaran – Toyomarto, peningkatan jaringan Jalan Lingkar Wilis serta pembangunan Jembatan Ngadiluwih Kabupaten Kediri. Dari sektor

Cipta Karya terdapat pembangunan IPLT Kabupaten Ponorogo serta pembangunan IPAL komunal di kantong permukiman Selingkar Wilis. Sementara itu dari sektor Penyediaan Perumahan terdapat pembangunan rumah susun MBR di Kabupaten Bojonegoro.

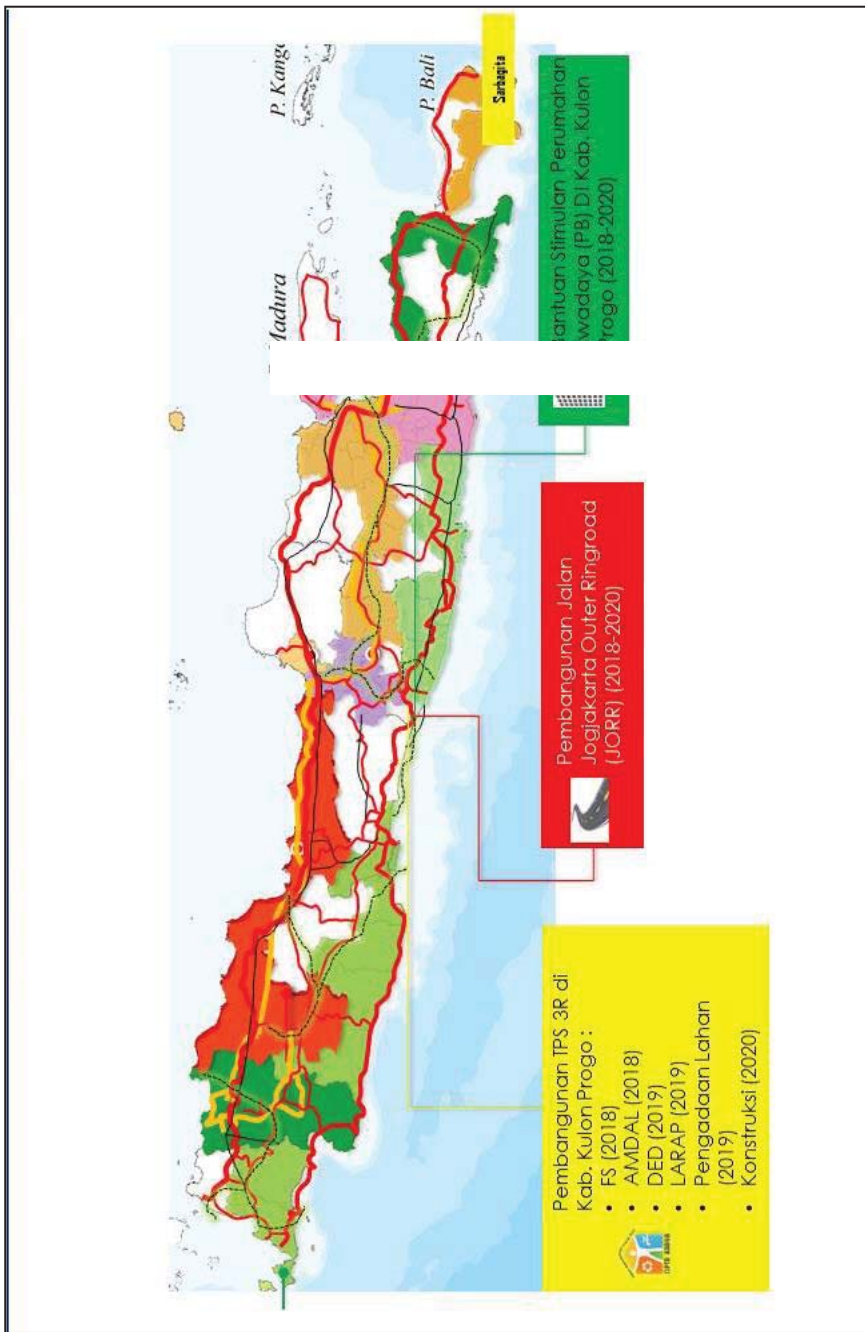


**Gambar 3.47** Program Jangka Pendek Antar WPS Provinsi Banten

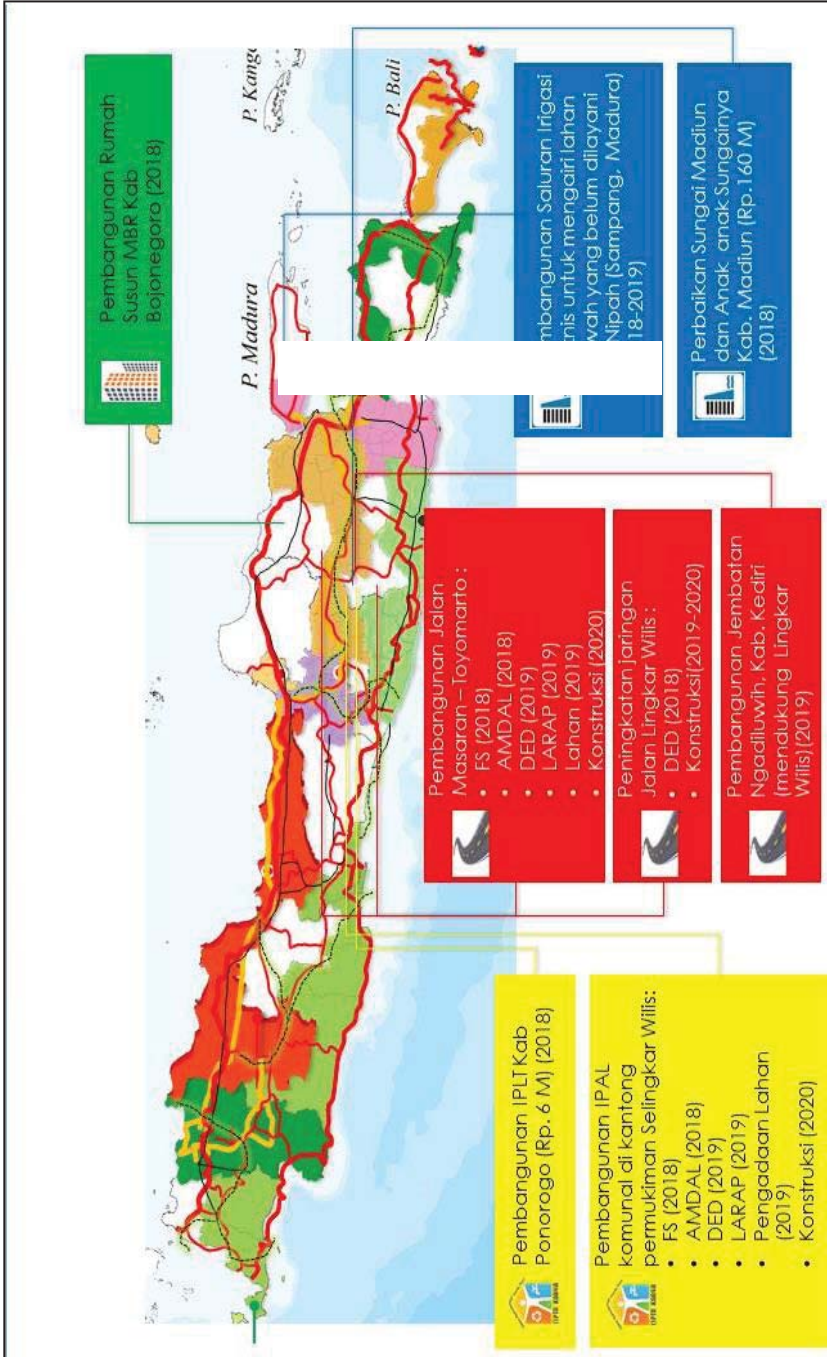




**Gambar 3.48** Program Jangka Pendek Antar WPS Provinsi Jawa Tengah



Gambar 3.49 Program Jangka Pendek Antar WPS Provinsi D. I. Yogyakarta



**Gambar 3.50** Program Jangka Pendek Antar WPS Provinsi Jawa Timur

### 3.5 Pembiayaan Program Pembangunan Jangka Pendek Keterpaduan Pengembangan Kawasan dengan Infrastruktur PUPR di Pulau Jawa

Dalam melakukan pemrograman jangka pendek Tahun 2018 – 2020, Pusat Pemrograman dan Evaluasi Keterpaduan Infrastruktur PUPR cq Bidang Penyusunan Program mengacu kepada pagu Kementerian PUPR dalam Kerangka Pengeluaran Jangka Menengah (KPJM) yang telah disusun oleh Kementerian Keuangan. Hal ini dipandang sangat strategis agar penyusunan program yang diusulkan juga memperhatikan kemampuan pendanaan.

Saat ini perencanaan program/kegiatan yang dilaksanakan oleh Pusat Pemrograman dan Evaluasi Keterpaduan Infrastruktur PUPR terfokus pada 4 (empat) Unor yang melakukan pekerjaan konstruksi yaitu: (i) Ditjen Sumber Daya Air, (ii) Ditjen Bina Marga, (iii) Ditjen Cipta Karya, dan (iv) Ditjen Penyediaan Perumahan.

**Tabel 3.33** Perkiraan Indikasi pagu KPJM dan Program/Kegiatan yang bersifat *New Development* Tahun 2018 – 2020

UNOR	2018 (Rp. Juta)		2019 (Rp. Juta)		2020 (Rp. Juta)	
	KPJM	New Development	KPJM	New Development	KPJM	New Development
Pagu PUPR	105.037.789		108.702.663		111.966.694	
Unor Lainnya (Setjen, Itjen, Ditjen Bina Konstruksi, Ditjen Pembiayaan Perumahan, BPSDM, BPIW, Balitbang)	2.712.331		2.805.348		2.890.002	
<b>SubTotal (4 Unor)</b>	<b>102.325.458</b>	<b>35.962.764</b>	<b>105.897.315</b>	<b>37.218.475</b>	<b>109.076.692</b>	<b>38.335.799</b>
Ditjen Sumber Daya Air	34.424.275	6.884.855	35.625.045	7.125.009	36.694.848	7.338.970
Ditjen Bina Marga	42.838.917	10.709.729	44.334.462	11.083.616	45.665.480	11.416.370
Ditjen Cipta Karya	16.491.869	12.368.902	17.067.698	12.800.774	17.580.086	13.185.065
Ditjen Penyediaan Perumahan	8.570.397	5.999.278	8.870.110	6.209.077	9.136.278	6.395.395

Sumber: Hasil Analisis

Program/Kegiatan yang disusun dalam buku ini merupakan program/kegiatan yang bersifat pembangunan baru/*New Development* dimana program/kegiatan tersebut adalah program/kegiatan yang bukan merupakan manajemen aset (pemeliharaan berkala/rutin dan rehabilitasi mayor/minor) dan juga mengesampingkan program/kegiatan yang bersifat *committed program* (*Multi Years Contract* lanjutan dan yang pendanaannya bersumber dari P/HLN). Agar

Program/Kegiatan tersebut di atas dapat dialokasikan, dilakukan perkiraan pembiayaan dengan mempertimbangkan kapasitas yang tercermin dari KPJMN. Mengingat Ditjen Sumber Daya Air dan Ditjen Bina Marga mengalokasikan anggaran lebih banyak untuk belanja modal dibandingkan Ditjen Cipta Karya dan Ditjen Penyediaan Perumahan maka dilakukan asumsi perhitungan yang berbeda untuk setiap Unor dalam menentukan besarnya kapasitas pembiayaan terhadap program/kegiatan yang bersifat new development. Adapun hasil perhitungan setiap Unor untuk 3 tahun ke depan dijabarkan pada **Tabel 3.34**.

Di bawah ini akan dijabarkan terkait pembiayaan pembangunan program jangka pendek keterpaduan pengembangan kawasan dengan infrastruktur PUPR di berdasarkan pembagian empat Unor di setiap provinsi di Pulau Jawa berdasarkan topologi kawasan dan berdasarkan dukungan terhadap prioritas nasional.

### 3.5.1 Pembiayaan Program Jangka Pendek Pembangunan Infrastruktur PUPR Pulau Jawa Tahun 2018-2020

Pertumbuhan penduduk dan ekonomi yang terus membaik membutuhkan dukungan penyediaan infrastruktur yang memadai. Namun di sisi lain, sumber daya bagi penyediaan infrastruktur masih begitu terbatas. Oleh karena itu dilakukan pemrograman untuk menentukan alokasi anggaran sesuai dengan kebutuhan yang ada untuk tahun 2018 – 2020.

**Tabel 3.34** Jumlah Kebutuhan Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur Pulau Jawa Tahun 2018

PROVINSI	SDA		BM		CK		PnP	
	JML	BIAYA	JML	BIAYA	JML	BIAYA	JML	BIAYA
Banten	11	49,497	31	816,163	19	18,000	17	177,936
DI Yogyakarta	0	0	4	435,580	37	58,360	0	0
DKI Jakarta	23	2,000	5	327,700	7	36,000	1	180,000
Jawa Barat	30	475,377	22	431,000	34	133,667	1	30,000
Jawa Tengah	29	231,994	13	580,250	18	188,856	6	79,950
Jawa Timur	19	251,141	27	278,702	25	96,200	4	40,000
<b>Total</b>	<b>112</b>	<b>1,010,009</b>	<b>102</b>	<b>2,869,395</b>	<b>140</b>	<b>531,083</b>	<b>29</b>	<b>507,886</b>

Anggaran dalam Jutaan Rupiah

Sumber : Program Jangka Pendek 2018 - 2020

Data pada **Tabel 3.35** menunjukkan bahwa prioritas pembangunan di Pulau Jawa pada tahun 2018 adalah pada sektor Bina Marga. Pembiayaan terbesar terserap

untuk pembangunan Jalan Metro di Provinsi Jawa Tengah pada ruas Subosuka – Wonosraten (Surakarta – Boyolali – Sukoharjo – Karanganyar – Wonogiri – Sragen – Klaten) serta pembangunan Jalan Tol Serang – Panimbang di Provinsi Banten. Hal ini dimaksudkan untuk meningkatkan konektivitas antar wilayah sehingga dapat menggerakkan roda perekonomian daerah dan nasional.

**Tabel 3.35** Jumlah Kebutuhan Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur Pulau Jawa Tahun 2019

PROVINSI	SDA		BM		CK		PnP	
	JML	BIAYA	JML	BIAYA	JML	BIAYA	JML	BIAYA
Banten	14	516,280	38	122,189	18	18,000	10	129,401
DI Yogyakarta	10	297,837	1	53,000	41	27,000	7	257,000
DKI Jakarta	24	894,745	8	563,975	6	6,000	1	2,250,000
Jawa Barat	123	451,643	23	2,413,160	54	55,000	4	13,500
Jawa Tengah	65	2,086,543	10	449,000	19	13,000	7	75,988
Jawa Timur	34	842,707	22	2,598,725	23	40,000	10	180,725
<b>Total</b>	<b>270</b>	<b>5,089,754</b>	<b>102</b>	<b>6,200,049</b>	<b>161</b>	<b>159,000</b>	<b>39</b>	<b>2,906,614</b>

Anggaran dalam Jutaan Rupiah

Sumber : Program Jangka Pendek 2018 – 2020

Sementara itu pada tahun 2019 sektor yang paling banyak menyerap anggaran kembali berada pada sektor Bina Marga. Penguatan sektor Bina Marga dimaksudkan untuk meningkatkan konektivitas supaya mampu menggerakkan perekonomian di Pulau Jawa. Pada tahun ini masih dilakukan pembangunan Jalan Tol Serang-Panimbang untuk mendukung pengembangan KEK Tanjung Lesung dan Kota Baru Maja. Provinsi dengan kebutuhan pembiayaan Bina Marga terbesar adalah Provinsi Jawa Timur dikarenakan terdapat pembangunan Jalan Trenggalek – Dengok – Ponorogo – Madiun untuk mendukung kawasan Selingkar Wilis. Sementara itu pada sektor SDA kebutuhan pembiayaan terbesar terdapat pada Provinsi Jawa Tengah di mana akan dibangun Bendungan Randugunting, Bendungan Jragung, dan Bendungan Matenggeng yang masing-masing akan mendukung penyediaan kebutuhan air baku regional di Kabupaten Blora, Kabupaten Demak, Kabupaten Cilacap, dan sekitarnya.

Selanjutnya pada tahun 2020, pembangunan tetap difokuskan pada pengembangan konektivitas antar wilayah mengingat kondisi Pulau Jawa yang terdapat banyak kawasan strategis serta pada penyediaan air baku untuk mendukung program lumbung pangan nasional.

**Tabel 3.36** Jumlah Kebutuhan Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur Pulau Jawa Tahun 2020

PROVINSI	SDA		BM		CK		PnP	
	JML	BIAYA	JML	BIAYA	JML	BIAYA	JML	BIAYA
Banten	6	15,792	14	383,433	9	32,942	6	0
DI Yogyakarta	4	316,560	0	0	15	75,333	5	225,000
DKI Jakarta	20	390,790	2	74,000	3	0	2	1,200,000
Jawa Barat	51	736,435	6	68,136	30	939,411	5	109,421
Jawa Tengah	66	1,815,115	3	120,000	6	12,000	2	18,950
Jawa Timur	19	367,189	12	775,286	7	31,500	2	40,000
<b>Total</b>	<b>166</b>	<b>3,641,881</b>	<b>37</b>	<b>1,420,855</b>	<b>70</b>	<b>1,091,186</b>	<b>22</b>	<b>1,593,371</b>

Anggaran dalam Jutaan Rupiah

Sumber : Program Jangka Pendek 2018 – 2020

Kebutuhan pembiayaan pada masing – masing kawasan berbeda – beda tergantung pada kebutuhan dan kesiapan (*readiness criteria*) dari tiap kegiatan. Kebutuhan di tiap kawasan berbeda sesuai dengan arahan pengembangan wilayahnya dan tingkat prioritas yang disesuaikan dengan prioritas pembangunan nasional tiap tahunnya. Walaupun demikian, seluruh program sebisa mungkin memperhatikan aspek keadilan dan pemerataan agar kemajuan yang ada dapat dilaksanakan secara bersama – sama. Untuk mendukung prioritas nasional pada tahun 2018 – 2020, pada tabel di bawah ini ditampilkan alokasi anggaran untuk kebutuhan pembangunan infrastruktur berdasarkan prioritas nasional.

### 3.5.2 Pembiayaan Program Jangka Pendek Pembangunan Infrastruktur PUPR di Pulau Jawa untuk Mendukung Kawasan, Antar Kawasan dan Antar WPS

Peran infrastruktur sangat signifikan dalam mendukung pengembangan kawasan. Alokasi anggaran akan sangat berkaitan dengan arah pengembangan kawasan sehingga akan menciptakan *new development program*. Adanya program arahan pengembangan wilayah ini diharapkan mampu menyediakan program pembangunan yang efektif dan efisien sehingga dapat menunjang percepatan pengembangan kawasan. Berikut adalah besaran pembiayaan program jangka pendek untuk masing – masing kawasan, antar kawasan dan antar WPS.

**Tabel 3.37** Jumlah Kebutuhan Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur berdasarkan Kawasan Pengembangan tahun 2018 – 2020

KAW	DUKUNGAN KAWASAN	2018		2019		2020	
		JML	BIAYA	JML	BIAYA	JML	BIAYA
6.5	Kawasan Strategis Industri Cilegon	7	42,160	12	149,934	3	0
7.1	Kawasan Pertumbuhan Kepulauan Seribu	2	2,000	3	2,252,000	1	0
7.2	Kawasan Megapolitan dan Pusat Pertumbuhan Nasional Dki Jakarta	34	543,700	36	1,462,720	26	1,664,790
7.3	Kawasan Metropolitan dan Ekonomi Terpadu Bogor Depok Tangerang Sukabumi	16	17,150	34	47,683	16	311,100
8.1	Kawasan Pusat Pertumbuhan Bekasi Karawang Purwakarta	13	11,000	44	114,287	21	188,667
8.2	Kawasan Megapolitan Cekungan Bandung	19	461,000	26	192,267	17	165,635
8.3	Kawasan Strategis Maritim dan Perikanan Pantura (Pamanukan-Pekalongan)	6	275,523	18	551,233	4	354,502
8.4	Kawasan Pertumbuhan dan Ekonomi Terpadu Kedungsepur	27	200,684	36	179,648	23	57,050
9.1	Kawasan Pertumbuhan Serang Maja	38	226,475	40	407,935	17	249,592
9.2	Kawasan Strategis Pariwisata dan Maritim Tanjung Lesung - Pelabuhan Ratu	18	174,478	16	16,000	11	182,574
9.3	Kawasan Strategis Pertanian Cianjur – Tasikmalaya	13	13,000	59	59,000	25	614,986
9.4	Kawasan Strategis Pariwisata dan Maritim Pacangsanak	20	226,500	24	718,843	33	241,665
10.1	Kawasan Pertumbuhan dan Ekonomi Terpadu Kedungsepur	27	200,684	36	179,648	23	57,050
10.2	Kawasan Pertumbuhan Salatiga - Surakarta	0	0	11	84,500	8	30,900
10.3	Kawasan Strategis Pariwisata dan Cagar Budaya Borobudur Yogyakarta	26	76,360	38	286,837	17	1,989,894
11.1	Kawasan Pertumbuhan dan Ekonomi Terpadu Kedungsepur	27	200,684	36	179,648	23	57,050
11.2	Kawasan Pertumbuhan Salatiga - Surakarta	0	0	11	84,500	8	30,900
11.3	Kawasan Megapolitan Gerbangkertosusila	27	202,528	39	1,732,670	12	492,149
12.1	Kawasan Strategis Agropolitan Yogyakarta - Wonogiri	20	227,000	33	882,597	14	211,500



KAW	DUKUNGAN KAWASAN	2018		2019		2020	
		JML	BIAYA	JML	BIAYA	JML	BIAYA
12.2	Kawasan Strategis Perikanan Pacitan - Prigi	14	287,113	7	1,055,599	2	0
13.1	Kawasan Megapolitan Gerbangkertosusila	27	202,528	39	1,732,670	12	492,149
13.2	Kawasan Megapolitan Gerbangkertosusila	27	202,528	39	1,732,670	12	492,149
13.3	Kawasan Strategis Agropolitan Tulungagung - Malang	16	81,150	7	42,880	4	38,880
14.1	Kawasan Megapolitan Gerbangkertosusila	27	202,528	39	1,732,670	12	492,149
14.2	Kawasan Strategis Pariwisata BTS & Pertumbuhan Baru Pasuruan - Probolinggo	7	8,000	7	6,000	6	157,590
14.3	Kawasan Strategis Pariwisata BTS & Pertumbuhan Baru Pasuruan - Probolinggo	7	8,000	7	6,000	6	157,590
14.4	Kawasan Pertumbuhan Baru Situbondo - Banyuwangi	0	0	2	59,500	0	0
-	Kawasan Agropolitan Sragen – Jombang	9	386,500	24	1,418,026	13	381,806
35.66	Kawasan Perbatasan Laut Pulau Barung	1	1,000	1	144,000	1	144,000
<b>Dalam Kawasan</b>		<b>333</b>	<b>3,463,321</b>	<b>517</b>	<b>11,864,158</b>	<b>274</b>	<b>7,477,280</b>
<b>Antar Kawasan</b>		<b>3</b>	<b>34,350</b>	<b>9</b>	<b>233,300</b>	<b>3</b>	<b>4,555</b>
<b>Antar WPS</b>		<b>47</b>	<b>1,420,702</b>	<b>46</b>	<b>2,257,959</b>	<b>18</b>	<b>265,457</b>
<b>Grand Total</b>		<b>383</b>	<b>4,918,373</b>	<b>572</b>	<b>14,355,417</b>	<b>295</b>	<b>7,747,292</b>

Anggaran dalam Jutaan Rupiah

Sumber : Program Jangka Pendek 2018 – 2020

Kebutuhan pembiayaan pada masing – masing kawasan berbeda – beda tergantung pada kebutuhan dan kesiapan (*readiness criteria*) dari tiap kegiatan. Kebutuhan di tiap kawasan berbeda sesuai dengan arahan pengembangan wilayahnya dan tingkat prioritas yang disesuaikan dengan prioritas pembangunan nasional tiap tahunnya. Walaupun demikian, seluruh program sebisa mungkin memperhatikan aspek keadilan dan pemerataan agar kemajuan yang ada dapat dilaksanakan secara bersama – sama.

### 3.5.3 Pembiayaan Program Jangka Pendek Pembangunan Infrastruktur PUPR di Pulau Jawa untuk Mendukung Prioritas Nasional

Pada subbab ini dijelaskan mengenai pembiayaan program jangka pendek berdasarkan prioritas nasional yang telah disusun oleh Bappenas. Adanya

prioritas nasional sebagai salah satu pertimbangan dalam proses pemrograman merupakan wujud dari usaha menciptakan keterpaduan. **Tabel 3.39** berisi data pembiayaan program jangka pendek untuk mendukung prioritas nasional.

**Tabel 3.38** Jumlah Kebutuhan Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur berdasarkan Kawasan Pengembangan Tahun 2018 – 2020

DUKUNGAN KAWASAN	2018		2019		2020	
	JML	BIAYA	JML	BIAYA	JML	BIAYA
Infrastruktur, Konektivitas dan Kemaritiman	71	2,322,875	64	4,415,342	24	681,016
Ketahanan Energi	9	688,175	11	2,656,645	5	1,545,000
Ketahanan Pangan	12	303,000	30	794,537	12	383,596
Pembangunan Wilayah	113	692,688	186	4,848,084	110	1,585,710
Penanggulangan Kemiskinan	2	4,000	7	229,000	6	251,160
Pengembangan Dunia Usaha dan Pariwisata	10	108,667	14	14,000	9	400,600
Perumahan dan Permukiman	166	798,968	260	1,397,809	129	2,900,210
<b>Grand Total</b>	<b>383</b>	<b>4,918,373</b>	<b>572</b>	<b>14,355,417</b>	<b>295</b>	<b>7,747,292</b>

Anggaran dalam Jutaan Rupiah

Sumber : Program Jangka Pendek 2018 – 2020

Konektivitas tetap menjadi prioritas utama dalam pembangunan infrastruktur di Pulau Jawa. Berdasarkan perkembangan yang terjadi saat ini, Pulau Jawa diharapkan mampu menjadi *benchmark* perubahan ekonomi bagi pulau lainnya. Untuk itu, dalam rangka mendukung peran penting Pulau Jawa dalam pembangunan ekonomi Indonesia yang dinilai mampu menjadi salah satu kontributor utama perekonomian Indonesia di masa depan, pemerintah perlu terus melakukan perbaikan penyediaan infrastruktur termasuk pengembangan infrastruktur bidang PUPR sehingga aksesibilitas untuk seluruh wilayah harus diprioritaskan. Konektivitas ini juga terkait dengan visi kemaritiman yang akan menghubungkan seluruh wilayah di Pulau Jawa baik melalui jalur darat ataupun jalur laut. Kemudian dalam rangka mendukung terwujudnya lumbung pangan nasional dalam menciptakan ketahanan pangan, maka anggaran yang dialokasikan di Pulau Jawa pun semakin besar. Sebagian besar anggaran ini digunakan untuk membangun waduk, jaringan irigasi dan penyediaan air baku.

Kebutuhan pembiayaan di masing – masing provinsi berbeda – beda tergantung dengan kebutuhan wilayah dan arah pengembangan wilayah masing – masing sehingga kebutuhan tahunan pun berbeda – beda di masing – masing provinsi. Prioritas pembangunan juga berpengaruh besar dalam penentuan program yang

akan dibangun. Dengan demikian kebutuhan pembiayaan di masing – masing provinsi bergerak secara fluktuatif dan berbeda satu sama lainnya. Detail selengkapnya dari Program Pembangunan Jangka Pendek Keterpaduan Pengembangan Kawasan dengan Infrastruktur PUPR di Pulau Jawa dapat dilihat pada Buku 2.



**BAB**

**IV**

**PENUTUP**



## BAB IV

# PENUTUP

Penyusunan Sinkronisasi Program & Pembiayaan Pembangunan Jangka Pendek (2018 – 2020) Keterpaduan Pengembangan Kawasan dengan Infrastruktur PUPR merupakan sebagian upaya yang dilakukan untuk menciptakan sinkronisasi baik antar tingkat pemerintahan ataupun antar sektor di lingkungan Kementerian PUPR. Program jangka pendek ini juga menjadi muara bagi Rencana Induk Pulau, *Master Plan*, dan *Development Plan* yang telah disusun. Serta menjadi input bagi disusunnya rencana tahunan untuk dimasukkan dalam Rencana Kerja Pemerintah tahun 2018 – 2020. Dalam proses penyusunannya, pembagian peran antar tingkat pemerintahan ataupun antar sektor baik dalam wewenang ataupun pembiayaan telah diklarifikasi sedetail mungkin untuk meminimalisir terjadinya tumpang tindih program. Penajaman yang telah dilakukan juga memperhatikan proyeksi pembiayaan yang dapat dilakukan melalui sumber APBN, DAK, maupun KPBU. Kebutuhan dana untuk membiayai pembangunan infrastruktur terus mengalami kenaikan dari tahun ke tahun. Dengan demikian seluruh program yang disusun harus dapat efektif dan efisien sehingga mampu memberikan dampak luas bagi pengembangan wilayah. Selain itu diperlukan kreativitas dalam menemukan sumber – sumber pembiayaan lainnya agar pembangunan infrastruktur tidak seluruhnya dibebankan pada APBN.

Pengembangan infrastruktur di Pulau Jawa yang dilakukan melalui program – program pembangunan infrastruktur diarahkan dan didasarkan pada potensi utama wilayah Pulau Jawa agar mampu meningkatkan perekonomian daerah dan nasional. Tema pengembangan wilayah di Pulau Jawa sendiri adalah sebagai lumbung pangan nasional, pendorong sektor industri dan jasa nasional serta pendorong percepatan pembangunan ekonomi berbasis maritim melalui pengembangan industri perkapalan dan pariwisata bahari. Selain potensi wilayah, isu – isu strategis yang terdapat di Pulau Jawa juga turut dijadikan dasar dalam penyusunan program jangka pendek keterpaduan pengembangan kawasan dan infrastruktur PUPR. Program – program pembangunan infrastruktur yang terdapat di Pulau Jawa difokuskan pada pengembangan konektivitas, ketahanan pangan, serta pengembangan dunia usaha dan pariwisata.


Di Pulau Jawa terdapat pusat – pusat industri yang mampu menjadi penggerak ekonomi nasional seperti KI Sayung, KI Kendal dan JIPE. Selain itu terdapat pula kawasan strategis lainnya seperti PKN, PKW, KSPN, Kota Baru dan Kota Metropolitan yang membutuhkan dukungan infrastruktur untuk meningkatkan konektivitas baik antar kawasan maupun dari dan menuju pusat transportasi seperti bandar udara dan pelabuhan. Salah satu upaya untuk mendukung konektivitas tersebut di Pulau Jawa

yaitu dengan melakukan konstruksi ruas Jalan tol yang termasuk ke dalam Tol Trans Jawa, yaitu ruas Pejagan – Pemalang, ruas Pemalang – Batang, ruas Batang – Semarang, ruas Semarang – Solo, ruas Solo – Ngawi, ruas Ngawi – Kertosono, ruas Kertosono – Mojokerto, serta ruas Mojokerto – Surabaya.

Untuk mendukung ketahanan pangan, di Pulau Jawa terdapat pembangunan 24 buah bendungan baru yang direncanakan selesai pada periode tahun 2015 – 2019. Jumlah bendungan baru di Pulau Jawa merupakan jumlah terbanyak dibandingkan pulau – pulau lainnya. Dapat dikatakan pemerintah sangat serius dalam mendukung fungsi Pulau Jawa sebagai lumbung pangan nasional yang tersebar di Provinsi Jawa Barat, Jawa Tengah dan Jawa Timur. Dari segi pariwisata, Pulau Jawa memiliki KSPN Tanjung Lesung, KSPN Pulau Seribu, KSPN Borobudur dan KSPN Bromo – Tengger – Semeru yang perlu didukung oleh infrastruktur yang memadai baik dari segi konektivitas maupun infrastruktur air bersih dan sanitasi.

Pada dasarnya infastruktur yang direncanakan harus dapat diprogramkan. Selanjutnya, program tersebut harus mampu dilaksanakan sehingga tercipta pembangunan, serta infrastruktur yang dibangun harus mampu menjadi solusi dari permasalahan dan mampu mendukung pengembangan potensi wilayah. Program Jangka Pendek (2018 – 2020) yang telah disusun dapat menjadi rekomendasi kebijakan bagi perumusan program pembangunan jangka pendek di Wilayah Pengembangan Strategis di Pulau Jawa sehingga dapat mendorong dan memperluas percepatan pembangunan dan pengembangan infrastruktur wilayah baik secara hirarki vertikal maupun hirarki horizontal serta mengurangi disparitas antar wilayah. Secara lebih luas, Program Jangka Pendek ini juga akan berguna sebagai masukan bagi Pemerintah Daerah dalam menyusun rencana pembangunan sehingga dapat memperoleh manfaat sebesar – besarnya bagi masyarakat di Pulau Jawa.





# DAFTAR PUSTAKA



# DAFTAR PUSTAKA

## **Peraturan Perundang - Undangan**

Undang-Undang No. 11 tahun 1974 tentang Pengairan.

Undang-Undang No. 17 tahun 2003 tentang Keuangan Negara.

Undang-Undang No. 25 tahun 2004 tentang Sistem Perencanaan Pembangunan Nasional.

Undang-Undang No. 38 tahun 2004 tentang Jalan.

Undang-Undang No. 17 tahun 2007 tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional Tahun 2005-2025.

Undang-Undang No. 26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang.

Undang-Undang No. 39 tahun 2008 tentang Kementerian Negara.

Undang-Undang No. 39 tahun 2009 tentang Kawasan Ekonomi Khusus.

Undang-Undang No. 1 tahun 2011 tentang Perumahan dan Kawasan Permukiman.

Undang-Undang No. 12 tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi.

Peraturan Pemerintah No. 34 tahun 2006 tentang Jalan.

Peraturan Pemerintah No. 26 tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional.

Peraturan Pemerintah No. 50 tahun 2011 tentang Rencana Induk Kepariwisatahan tahun 2010 – 2025.

Peraturan Pemerintah No. 100 tahun 2012 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah No. 2 tahun 2011 tentang Penyelenggaraan Kawasan Ekonomi Khusus.

Peraturan Pemerintah No. 43 tahun 2013 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Pemerintah No. 15 tahun 2005 tentang Jalan Tol.

Peraturan Presiden No.32 tahun 2011 tentang Masterplan Percepatan Dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025.

Peraturan Presiden No. 165 Tahun 2014 tentang Penataan Tugas dan Fungsi Kabinet Kerja.

Peraturan Presiden No. 2 Tahun 2015 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Tahun 2015-2019.

Peraturan Presiden No. 15 Tahun 2015 tentang Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

Peraturan Presiden No. 3 tahun 2016 tentang Percepatan Pembangunan Proyek Strategis Nasional.

Keputusan Presiden No. 121/P Tahun 2014 tentang Pembentukan Kementerian dan Pengangkatan Menteri Kabinet Kerja Periode Tahun 2014-2019.

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No. 4/PRT/M/2015 tentang Kriteria dan Penetapan Wilayah Sungai.

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No. 13.1/PRT/M/2015 tentang Rencana Strategis Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat tahun 2015 – 2019.

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No. 14/PRT/M/2015 tentang Kriteria dan Penetapan Status Daerah Irigasi.

Keputusan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No. 248/KPTS/M/2015 tentang Penetapan Ruas Jalan dalam Jaringan Jalan Primer Menurut Fungsinya sebagai Jalan Arteri (JAP).

Keputusan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No. 290/KPTS/M/2015 tentang Penetapan Ruas Jalan dan Statusnya Sebagai Jalan Nasional.

### **Buku dan Dokumen Lainnya**

Badan Pusat Statistik. (2014). Statistik Nasional Indonesia. Jakarta. BPS.

Badan Pusat Statistik. (2016). Provinsi Banten dalam Angka. Serang. BPS.

Badan Pusat Statistik. (2015). Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta dalam Angka. Yogyakarta. BPS.

Badan Pusat Statistik. (2016). Provinsi DKI Jakarta dalam Angka. Jakarta. BPS.

Badan Pusat Statistik. (2014). Provinsi DKI Jakarta dalam Angka. Jakarta. BPS.

Badan Pusat Statistik. (2016). Provinsi Jawa Barat dalam Angka. Bandung. BPS.

Badan Pusat Statistik. (2016). Provinsi Jawa Tengah dalam Angka. Semarang. BPS.

Badan Pusat Statistik. (2015). Provinsi Jawa Timur dalam Angka. Surabaya. BPS.

Badan Pusat Statistik. (2015). Kota Cilegon dalam Angka. Cilegon. BPS.

- Simanjuntak, Entatarina et al (2015). Profil Investasi Infrastruktur Bidang Pekerjaan Umum. Jakarta. Pusat Kajian Strategis Kementerian Pekerjaan Umum.
- Direktorat Permukiman dan Perumahan Bappenas. (2015). Penyediaan Hunian Layak bagi Masyarakat Berpenghasilan Rendah (MBR) dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019. Jakarta.
- Pusat Pemrograman dan Evaluasi Keterpaduan Infrastruktur PUPR. (2015). Program Jangka Pendek Keterpaduan Pengembangan Kawasan dengan Infrastruktur PUPR Pulau Jawa. Kementerian PUPR. Jakarta.
- Pusat Perencanaan Infrastruktur BPIW Kementerian PUPR. (2015). Rencana Induk Pengembangan Infrastruktur Pulau Jawa - Bali. Kementerian PUPR . Jakarta.
- Pusat Perencanaan Kawasan Perkotaan BPIW Kementerian PUPR. (2015). Rencana Pengembangan Kawasan Jabodetabekpunjur. Kementerian PUPR. Jakarta.
- Pusat Perencanaan Kawasan Perkotaan BPIW Kementerian PUPR. (2015). Rencana Pengembangan Kawasan Metropolitan Cekungan Bandung. Kementerian PUPR. Jakarta.
- Pusat Perencanaan Kawasan Perkotaan BPIW Kementerian PUPR. (2015). Rencana Pengembangan Kawasan Kedungsepur. Kementerian PUPR. Jakarta.
- Pusat Perencanaan Kawasan Perkotaan BPIW Kementerian PUPR. (2015). Rencana Pengembangan Kawasan Gerbangkertosusila. Kementerian PUPR. Jakarta.
- Pusat Perencanaan Kawasan Strategis BPIW Kementerian PUPR. (2015). Rencana Pengembangan Kawasan Cikarang – Bekasi – Laut. Kementerian PUPR. Jakarta.
- Pusat Perencanaan Kawasan Strategis BPIW Kementerian PUPR. (2015). Rencana Pengembangan Kawasan Magelang – Muntilan – Borobudur. Kementerian PUPR. Jakarta.
- Pusat Perencanaan Kawasan Strategis BPIW Kementerian PUPR. (2015). Rencana Pengembangan Kawasan Tanjung Lesung – Sukabumi – Pangandaran – Cilacap. Kementerian PUPR. Jakarta.
- Pusat Perencanaan Kawasan Strategis BPIW Kementerian PUPR. (2015). Rencana Pengembangan Kawasan Semarang – Surabaya. Kementerian PUPR. Jakarta.

Pusat Perencanaan Kawasan Strategis BPIW Kementerian PUPR. (2015). Rencana Pengembangan Kawasan Yogyakarta – Prigi – Blitar – Malang. Kementerian PUPR. Jakarta.

Pusat Perencanaan Kawasan Strategis BPIW Kementerian PUPR. (2015). Rencana Pengembangan Kawasan Malang – Surabaya – Bangkalan. Kementerian PUPR. Jakarta.

Rasyidi, M.S. et al., 2016. Kamus Istilah Pengembangan Wilayah 1st ed., Jakarta, Indonesia: Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.