

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

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

**PULAU BALI DAN  
KEPULAUAN NUSA TENGGARA**



**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 Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara

**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 II: **Dr.(Eng.) Mangapul L. Nababan, ST., MSi.**
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: **Oktaviani Dewi, ST.**

**KONTRIBUTOR DATA:**

1. **Nina Mulyani, ST.**
2. **Oktaviani Dewi, ST.**
3. **Ervan Sjukri, ST.**

**DESAIN SAMPUL DAN TATA LETAK:**

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

TAHUN : 2017

ISBN : ISBN 978-602-61190-0-1

PENERBIT : PUSAT PEMROGRAMAN DAN EVALUASI KETERPADUAN INFRASTRUKTUR PUPR,  
BANDAR PENGETAHUAN 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; Namo 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

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 pembangunan baik antar wilayah ataupun antar tingkat pemerintahan.

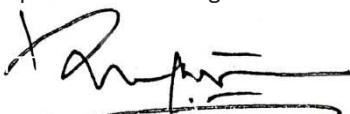
Dalam proses penyusunan program 3 (tiga) tahunan tersebut, berbagai program dianalisis untuk menentukan prioritas program berdasarkan kriteria pemrograman. Hasil analisis tersebut berupa matriks program jangka pendek yang terbagi berdasarkan 3 (tiga) sumber pembangunan, yakni Anggaran Pendapatan dan 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; Namo 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 wilayah 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; Namo 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 mencangkup 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

<b>KATA PENGANTAR KEPALA PUSAT PEMROGRAMAN DAN EVALUASI</b>	i
<b>KETERPADUAN INFRASTRUKTUR PUPR .....</b>	i
<b>KATA PENGANTAR KEPALA BIDANG PENYUSUNAN PROGRAM .....</b>	iii
<b>KATA SAMBUTAN KEPALA BADAN PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR WILAYAH .....</b>	v
<b>DAFTAR ISI .....</b>	vii
<b>DAFTAR GAMBAR .....</b>	ix
<b>DAFTAR TABEL .....</b>	xii
<b>BAB I PENDAHULUAN .....</b>	1
1.1 Profil Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara .....	1
1.1.1 Gambaran Umum Pulau Bali .....	1
1.1.2 Gambaran Umum Kepulauan Nusa Tenggara .....	6
1.1.3 Gambaran Umum Provinsi Nusa Tenggara Barat .....	13
1.1.4 Gambaran Umum Provinsi Nusa Tenggara Timur .....	15
1.2 Kondisi Umum Infrastruktur di Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara .....	17
1.2.1 Sektor Sumber Daya Air .....	17
1.2.2 Sektor Bina Marga .....	20
1.2.3 Sektor Cipta Karya .....	22
1.2.4 Sektor Penyediaan Perumahan .....	24
1.3 Kebijakan Pembangunan Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara .....	27
1.3.1 Kebijakan Pembangunan Jangka Panjang .....	27
1.3.2 Kebijakan Pembangunan Jangka Menengah .....	29
1.3.3 Kebijakan Keterpaduan Pengembangan Lintas Kementerian dan Lembaga .....	30
1.3.4 Kebijakan Keterpaduan Pengembangan Wilayah dan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat .....	36
1.4 Tantangan dan Hambatan Pembangunan Infrastruktur Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara .....	42
<b>BAB II MEKANISME PERENCANAAN DAN PEMROGRAMAN PEMBANGUNAN</b>	
<b>KETERPADUAN PENGEMBANGAN KAWASAN DENGAN</b>	
<b>INFRASTRUKTUR PUPR .....</b>	47
2.1 Definisi Umum Perencanaan dan Pemrograman .....	47
2.2 Dasar Hukum Perencanaan dan Pemrograman Infrastruktur PUPR .....	48
2.3 Pola Kerja Keterpaduan Perencanaan, Sinkronisasi Program & Pembiayaan, dan Evaluasi dalam Pengembangan Kawasan dengan Pembangunan Infrastruktur PUPR .....	50
2.4 Pola Kerja Sinkronisasi Program dan Pembiayaan Pembangunan Keterpaduan Pengembangan Kawasan dengan Infrastruktur PUPR .....	53

2.5	Pola Kerja Sinkronisasi Program dan Pembiayaan Pembangunan Jangka Pendek Keterpaduan Pengembangan Kawasan dengan Infrastruktur PUPR .....	57
<b>BAB III SINKRONISASI PROGRAM DAN PEMBIAYAAN PEMBANGUNAN JANGKA PENDEK 2018-2020 KETERPADUAN PENGEMBANGAN KAWASAN DENGAN INFRASTRUKTUR PUPR .....</b>		59
3.1	Profil WPS dan Kawasan dalam WPS .....	60
3.1.1	Profil WPS di Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara .....	60
3.1.2	Profil Kawasan dalam WPS .....	70
3.2	Analisis Kelayakan Program Jangka Pendek Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara .....	89
3.2.1	Analisis Kelayakan Program Jangka Pendek Dalam Kawasan .....	90
3.2.2	Analisis Kelayakan Program Jangka Pendek Antar Kawasan .....	127
3.2.3	Analisis Kelayakan Program Jangka Pendek Antar WPS .....	128
3.3	Kriteria Pemrograman Jangka Pendek 2018 – 2020 Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara .....	133
3.4	Program Pembangunan Jangka Pendek Keterpaduan Pengembangan Kawasan dengan Infrastruktur PUPR Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara .....	163
3.4.1	Program Jangka Pendek Dalam Kawasan .....	163
3.4.2	Program Jangka Pendek Antar Kawasan .....	180
3.4.3	Program Jangka Pendek Antar WPS .....	182
3.5	Pembiayaan Pembangunan Jangka Pendek Keterpaduan Pengembangan Kawasan dengan Infrastruktur PUPR di Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara .....	184
3.5.1	Pembiayaan Program Jangka Pendek Pembangunan Infrastruktur PUPR Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara Tahun 2018 - 2020 .....	185
3.5.2	Pembiayaan Program Jangka Pendek Pembangunan Infrastruktur PUPR Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara untuk Mendukung Kawasan, WPS, dan Antar WPS .....	187
3.5.3	Pembiayaan Program Jangka Pendek Pembangunan Infrastruktur PUPR Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara untuk Mendukung Prioritas Nasional .....	190
<b>BAB IV PENUTUP .....</b>		193
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>		195

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	Peta Pulau Bali .....	3
Gambar 1.2	Grafik IPM Provinsi Bali .....	4
Gambar 1.3	Grafik PDRB Provinsi Bali Tahun 2013-2015 .....	6
Gambar 1.4	Peta Nusa Tenggara Barat .....	7
Gambar 1.5	Peta Nusa Tenggara Timur.....	8
Gambar 1.6	Grafik IPM Kepulauan Nusa Tenggara Tahun 2011-2015 .....	10
Gambar 1.7	Grafik PDRB Provinsi NTB (dalam Miliar Rupiah).....	13
Gambar 1.8	Grafik IPM Provinsi NTB Tahun 2011 - 2015 .....	15
Gambar 1.9	Grafik PDRB Provinsi NTT Taun 2013 – 2015 (dalam Miliar Rupiah) .....	16
Gambar 1.10	Grafik IPM Provinsi NTT .....	17
Gambar 1.11	Bendungan Titab di Provinsi Bali .....	20
Gambar 1.12	Kondisi Jalan Nasional Menuju PLBN Winni .....	21
Gambar 1.13	Gedung PLBN Motaain yang Baru Diresmikan Presiden.....	24
Gambar 1.14	Persebaran Kawasan Permukiman Kumuh Perkotaan .....	26
Gambar 1.15	Rumah Susun untuk Nelayan.....	27
Gambar 1.17	Peta Sebaran 35 WPS .....	40
Gambar 2.1	Struktur Lembaga Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah.....	50
Gambar 2.2	Pola Kerja Keterpaduan Perencanaan, Sinkronisasi Program & Pembiayaan Pembangunan, dan Evaluasi Pengembangan Kawasan dengan Infrastruktur PUPR .....	53
Gambar 2.3	Pola Kerja Sinkronisasi Program dan Pembiayaan Keterpaduan Pembangunan Keterpaduan Pengembangan Kawasan dengan Infrastruktur PUPR .....	55
Gambar 2.4	Jadwal Rangkaian Kegiatan Perencanaan maupun .....	56
Gambar 2.5	Pola Kerja Sinkronisasi Program dan Pembiayaan Pembangunan Jangka Pendek Keterpaduan Pengembangan Kawasan dengan Infrastruktur PUPR .....	58
Gambar 3.1	Profil WPS 15 Gilimanuk – Denpasar – Padang Bai .....	62
Gambar 3.2	Profil WPS 16 Tanjung – Mataram – Mandalika .....	63
Gambar 3.3	Profil WPS 17 Sumbawa Besar – Dompu – Bima .....	65
Gambar 3.4	Profil WPS 18 Waingapu – Labuan Bajo – Ende – Maumere .....	67
Gambar 3.5	Profil WPS 19 Kupang – Atambua.....	69
Gambar 3.6	Peta Kawasan di WPS 15 Gilimanuk – Denpasar – Padang Bai.....	71
Gambar 3.7	Peta Kawasan di WPS 16 Tanjung – Mataram – Mandalika .....	72

Gambar 3.8	Peta Kawasan di WPS 17 Sumbawa Besar – Dompu – Bima .....	73
Gambar 3.9	Peta Kawasan di WPS 18 Waingapu – Labuan Bajo – Ende – Maumere ..	74
Gambar 3.10	Peta Kawasan di WPS 19 Kupang – Atambua .....	75
Gambar 3.11	Program Jangka Pendek Kawasan Metropolitan dan Pariwisata / PKN Sarbagita (Denpasar – Badung – Gianyar – Tabanan) .....	164
Gambar 3.12	Program Jangka Pendek Kawasan Pengembangan Perikanan dan Maritim Gilimanuk.....	166
Gambar 3.13	Program Jangka Pendek Kawasan Ekonomi Terpadu Mataram – Mandalika – Praya .....	167
Gambar 3.14	Program Jangka Pendek Kawasan Pengembangan Baru Maritim Bandar Kayangan – Labuhan.....	168
Gambar 3.15	Program Jangka Pendek Kawasan Strategis Pariwisata Tambora.....	170
Gambar 3.16	Program Jangka Pendek Kawasan Pertumbuhan Raba .....	171
Gambar 3.17	Program Jangka Pendek Kawasan Pertumbuhan Sumbawa Besar.....	173
Gambar 3.18	Program Jangka Pendek Kawasan Strategis Pariwisata Labuan Bajo .....	174
Gambar 3.19	Program Jangka Pendek Kawasan Pertumbuhan Ekonomi Terpadu Mbay Maumere Ende – Kelimutu .....	175
Gambar 3.20	Program Jangka Pendek Kawasan Waingapu – Waikabubak .....	177
Gambar 3.21	Program Jangka Pendek Kawasan Ekonomi Terpadu Kupang – Soe .....	178
Gambar 3.22	Program Jangka Pendek Kawasan Pertumbuhan Baru dan Perbatasan Kefamenanu – Atambua .....	179
Gambar 3.23	Program Jangka Pendek Antar Kawasan Provinsi Bali .....	181
Gambar 3.24	Program Jangka Pendek Antar WPS Provinsi Nusa Tenggara Timur.....	183

## DAFTAR TABEL

Tabel 1.1	Jumlah Penduduk Pulau Bali .....	3
Tabel 1.2	Proyeksi Penduduk Pulau Bali .....	4
Tabel 1.3	Jumlah Penduduk Provinsi Nusa Tenggara Barat .....	8
Tabel 1.4	Jumlah Penduduk Provinsi Nusa Tenggara Timur .....	9
Tabel 1.5	Proyeksi Penduduk Provinsi Nusa Tenggara Barat.....	9
Tabel 1.6	Proyeksi Penduduk Provinsi Nusa Tenggara Timur .....	10
Tabel 1.7	Proyeksi Penduduk Kepulauan Nusa Tenggara .....	10
Tabel 1.8	Persebaran Bendungan di Pulau Bali .....	18
Tabel 1.9	Persebaran Bendungan di Kepulauan Nusa Tenggara .....	18
Tabel 1.10	Bendungan Baru TA. 2015 .....	19
Tabel 1.12	Wilayah Sungai Kepulauan Nusa Tenggara .....	43
Tabel 3.1	Daftar Kawasan 15.1 Kawasan Metropolitan dan Pariwisata / PKN Sarbagita (Denpasar – Badung – Gianyar – Tabanan).....	76
Tabel 3.2	Kawasan 15.2 Kawasan Pengembangan Perikanan dan Maritim Gilimanuk	78
Tabel 3.3	Kawasan 16.1 Kawasan Ekonomi Terpadu Mataram – Mandalika – Praya..	78
Tabel 3.4	Kawasan 16.2 Kawasan Pengembangan Baru Maritim .....	80
Tabel 3.5	Kawasan 17.1 Kawasan Strategis dan Pariwisata Tambora .....	81
Tabel 3.6	Kawasan 17.2 Kawasan Pertumbuhan Raba .....	81
Tabel 3.7	Kawasan 17.3 Kawasan Pertumbuhan Sumbawa Besar.....	82
Tabel 3.8	Kawasan 18.1 Kawasan Pertumbuhan Strategis Pariwisata Labuan Bajo ....	83
Tabel 3.9	Kawasan 18.2 Kawasan Pertumbuhan Ekonomi Terpadu Mbay.....	85
Tabel 3.10	Kawasan 18.3 Kawasan Waingapu – Waikabubak .....	86
Tabel 3.11	Kawasan 19.1 Kawasan Terpadu Ekonomi Kupang – Soe .....	86
Tabel 3.12	Kawasan 19.2 Kawasan Pertumbuhan Baru dan Perbatasan.....	88
Tabel 3.13	Kriteria Pemrograman Program Jangka Pendek Dalam Kawasan 19.2 Kawasan Pertumbuhan Baru dan Perbatasan Kefamenanu Atambua.....	135
Tabel 3.14	Perkiraan Indikasi Pagu KPJM dan Program/Kegiatan yang Bersifat New Development Tahun 2018 - 2020.....	185
Tabel 3.15	Rekapitulasi Jumlah Kebutuhan Pembiayaan Infrastruktur .....	186
Tabel 3.16	Rekapitulasi Jumlah Kebutuhan Pembiayaan Infrastruktur .....	186
Tabel 3.17	Rekapitulasi Jumlah Kebutuhan Pembiayaan Infrastruktur .....	187
Tabel 3.18	Jumlah Kebutuhan Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur .....	188
Tabel 3.19	Jumlah Kebutuhan Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur .....	190



**BAB**



**PENDAHULUAN**



# BAB I

## PENDAHULUAN

Pengembangan wilayah merupakan suatu upaya dalam menyelaraskan pembangunan untuk mengurangi kesenjangan antar wilayah dan memacu pertumbuhan ekonomi sesuai dengan potensi alamnya serta memanfaatkan potensi tersebut secara efisien, tertib dan aman.

Dengan mengacu pada Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional (RPJPN) 2005-2025 dan Visi-Misi Presiden serta Agenda Prioritas/NAWACITA, maka ditetapkan tujuan pengembangan wilayah pada tahun 2015-2019 adalah mengurangi kesenjangan pembangunan wilayah antara Kawasan Barat Indonesia (KBI) dan Kawasan Timur Indonesia (KTI) melalui percepatan dan pemerataan pembangunan wilayah dengan menekankan keunggulan kompetitif perekonomian daerah berbasis sumber daya alam yang tersedia, sumber daya manusia berkualitas, penyediaan infrastruktur, serta meningkatkan kemampuan ilmu dan teknologi secara terus menerus.

Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara merupakan daerah kepulauan di Indonesia yang memiliki potensi wisata alam yang beraneka ragam. Dikarenakan letak geografisnya yang berdekatan, pada Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara seolah terjadi simbiosis mutualisme dimana Pulau Bali dapat menjadi gerbang masuk bagi wisatawan yang ingin berkunjung ke Kepulauan Nusa Tenggara maupun sebaliknya. Selain wisata alam, potensi ekonomi di Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara juga ditunjang oleh sektor industri jasa, pertanian, peternakan, perikanan dan sumber daya mineral.

Untuk mendukung tingginya potensi ekonomi di Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara maka dibutuhkan sarana infrastruktur yang dapat memperlancar dan mengembangkan aktivitas ekonomi di kawasan tersebut. Dalam mewujudkan harapan tersebut, pemerintah berkomitmen untuk menyediakan infrastruktur, khususnya di bidang PUPR sebagai penggerak roda perekonomian di wilayah Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara.

### 1.1 Profil Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara

#### 1.1.1 Gambaran Umum Pulau Bali

Pulau Bali terletak di ujung paling barat Kepulauan Sunda Kecil. Pulau Bali terkenal dengan sebutan Pulau Dewata, Pulau Seribu Pura dan Bali Dwipa.

Wilayah Pulau Bali hanya terdiri dari satu provinsi, yaitu Provinsi Bali. Meskipun wilayahnya kecil, namun Pulau Bali mempunyai beberapa pulau kecil yang termasuk dalam wilayah provinsi Bali, di antaranya adalah Pulau Nusa Penida, Pulau Nusa Lembongan, Pulau Ceningan, Pulau Serangan, dan Pulau Menjangan. Bali terkenal di seluruh Indonesia dan bahkan di manca negara sebagai daerah atau tujuan wisata dunia disebabkan oleh seni dan kebudayaannya yang unik disertai dengan pemandangan alam dan laut yang indah. Pulau Bali memiliki letak yang sangat strategis, karena menghubungkan lalu lintas laut dan darat antara Pulau Jawa dengan Nusa Tenggara. Sejak akhir abad ke-20, provinsi ini memiliki sektor pariwisata yang berkembang pesat.

## A. Kondisi Geografi Pulau Bali

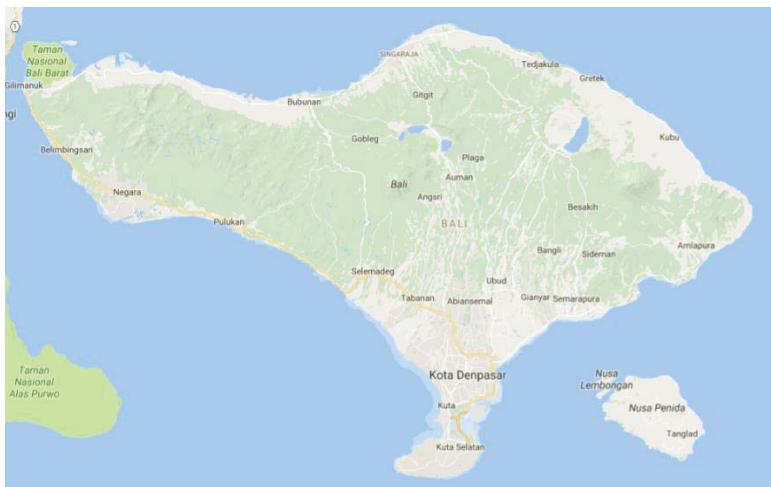
Pulau Bali merupakan sebuah pulau di Indonesia yang terletak di antara Pulau Jawa dan Pulau Lombok. Pulau Bali adalah bagian dari Kepulauan Sunda Kecil dengan panjang 153 km dan lebar 112 km serta berjarak sekitar 3,2 km dari Pulau Jawa. Secara astronomis, Bali terletak di  $8^{\circ}25'23''$  Lintang Selatan dan  $115^{\circ}14'55''$  Bujur Timur yang membuatnya beriklim tropis seperti bagian Indonesia yang lain.

Berdasarkan relief dan topografi, di tengah-tengah Pulau Bali terbentang pegunungan yang memanjang dari barat ke timur. Adanya pegunungan tersebut menyebabkan daerah Bali secara geografis terbagi menjadi 2 (dua) bagian yang tidak sama yaitu Bali Utara dengan dataran rendah yang sempit dan kurang landai dan Bali Selatan dengan dataran rendah yang luas dan landai. Kemiringan lahan Pulau Bali terdiri dari lahan datar (0-2%) seluas 122.652 ha, lahan bergelombang (2-15%) seluas 118.339 ha, lahan curam (15-40%) seluas 190.486 ha, dan lahan sangat curam (>40%) seluas 132.189 ha.

Adapun batas-batas wilayah Pulau Bali, di antaranya ialah sebelah utara berbatasan dengan Laut Bali, sebelah selatan berbatasan dengan Samudera Hindia, sebelah barat berbatasan dengan Selat Bali dan Provinsi Jawa Timur, serta sebelah timur berbatasan dengan Selat Lombok dan Provinsi Nusa Tenggara Barat.

Ibukota dari provinsi Bali adalah Denpasar, yang terletak di sebelah selatan dari pulau Bali. Luas wilayah Provinsi Bali adalah  $5.636,66 \text{ km}^2$  atau 0,29% luas wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia. Secara administratif Provinsi Bali terbagi atas 8 kabupaten, 1 kotamadya, 55 kecamatan, dan 701 desa/kelurahan. Kabupaten dan kota tersebut

adalah Kabupaten Jembrana, Tabanan, Badung, Gianyar, Karangasem, Klungkung, Bangli, dan Buleleng, serta Kota Denpasar yang juga merupakan ibukota provinsi.



Gambar 1.1 Peta Pulau Bali

## B. Kondisi Demografi Pulau Bali

Berdasarkan data BPS tahun 2015, penduduk Pulau Bali diperkirakan berjumlah 4,1 juta jiwa, dengan mayoritas 84,5% menganut agama Hindu. Agama lainnya adalah Budha (0,5%), Islam (13,3%), Protestan dan Katolik (1,7%). Berikut merupakan perkiraan jumlah penduduk Pulau Bali menurut data BPS pada tahun 2011 – 2015.

Tabel 1.1 Jumlah Penduduk Pulau Bali

Kabupaten / Kota	Jumlah Penduduk (jiwa)				
	2011	2012	2013	2014	2015
Jembrana	264.400	266.200	268.000	269.800	271.600
Tabanan	425.100	427.800	430.600	433.300	435.900
Badung	560.900	575.000	589.000	602.700	616.400
Gianyar	476.500	481.200	486.000	490.500	495.100
Klungkung	172.100	172.900	173.900	174.800	175.700
Bangli	217.400	218.800	220.000	221.300	222.600
Karangasem	400.000	402.200	404.300	406.600	408.700
Buleleng	630.300	634.300	638.300	642.300	646.200

Kabupaten / Kota	Jumlah Penduduk ( jiwa)				
	2011	2012	2013	2014	2015
Kota Denpasar	810.900	828.900	846.200	863.600	880.600
<b>BALI</b>	<b>3.957.600</b>	<b>4.007.200</b>	<b>4.056.300</b>	<b>4.104.900</b>	<b>4.152.800</b>

Sumber : BPS Kab. Jembrana, 2015

Dari tabel di atas, dapat disimpulkan bahwa jumlah penduduk terbesar Pulau Bali berada di Kota Denpasar sebesar 880 ribu jiwa. Hal ini terkait dengan status Kota Denpasar sebagai ibukota Provinsi Bali.

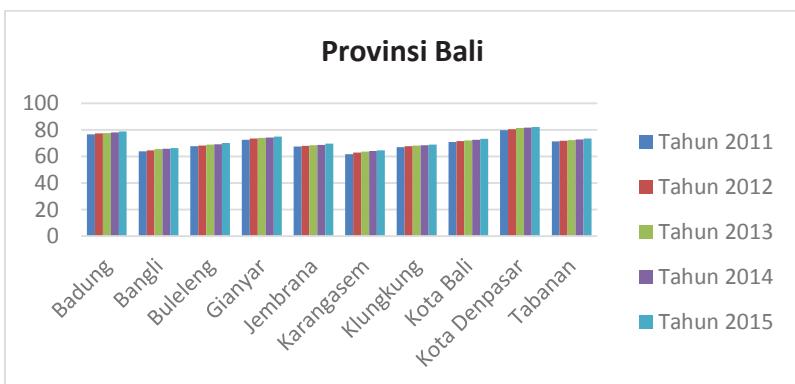
Adapun proyeksi penduduk Pulau Bali untuk 20 tahun ke depan (sampai tahun 2035) dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 1.2** Proyeksi Penduduk Pulau Bali

Pulau	Proyeksi Penduduk (jiwa)					
	2010	2015	2020	2025	2030	2035
<b>BALI</b>	3.907.400	4.152.800	4.380.800	4.586.000	4.765.400	4.912.400

Sumber : BPS Provinsi Bali, 2010

Selain proyeksi penduduk, kualitas hidup penduduk Pulau Bali pun dapat diketahui melalui data Indeks Pembangunan Manusia (IPM) Provinsi Bali dari BPS. Berikut merupakan nilai IPM Provinsi Bali pada tahun 2011 – 2015.



Sumber : diolah dari data BPS, 2010

**Gambar 1.2** Grafik IPM Provinsi Bali

Dari grafik di atas, dapat dilihat bahwa IPM Provinsi Bali dari setiap kabupatennya mengalami peningkatan dari tahun 2011 – 2015 dengan

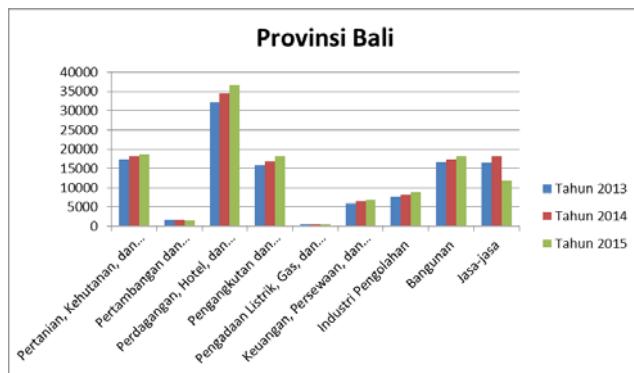
nilai IPM tertinggi dimiliki oleh Kota Denpasar sebesar 82,24 poin pada tahun 2015. Tingginya IPM Kota Denpasar tidak terlepas dari partisipasi dan pemahaman masyarakat dalam berbagai bidang pembangunan, khususnya bidang pendidikan. Lama waktu sekolah di Kota Denpasar telah mencapai angka 11,25 tahun atau telah melewati angka wajib belajar 9 tahun. Meskipun belum dapat menembus wajib belajar 12 tahun, namun capaian angka partisipasi murni dari tingkatan SD sampai SMA/SMK telah mencapai kisaran 96-97 persen.

### C. Kondisi Perekonomian Wilayah

Potensi wilayah Pulau Bali ditopang oleh 3 sektor unggulan, yaitu pariwisata, hotel dan restoran, serta pertanian. Berikut penjelasan mengenai sektor-sektor yang dimaksud ialah:

- Sektor pariwisata dan ekonomi kreatif merupakan sektor unggulan di Wilayah Bali. Bali memiliki beberapa destinasi yang masuk dalam Destinasi Pariwisata Nasional (DPN). Berdasarkan perspektif nasional, Provinsi Bali merupakan pintu gerbang pariwisata di Indonesia. Jumlah kedatangan wisatawan mancanegara ke Indonesia pada tahun 2013 sebanyak 3.241.889 orang atau sebesar 36,8% dari jumlah kunjungan wisata nasional.
- Dengan peningkatan jumlah wisatawan yang datang ke Pulau Bali, Pemerintah Daerah Bali kemudian menetapkan 15 kawasan di Bali sebagai daerah hunian wisata berikut sarana penunjangnya seperti restoran dan pusat perbelanjaan. Hingga kini, Bali telah memiliki lebih dari 35.000 kamar hotel terdiri dari kelas Pondok Wisata, Melati hingga Bintang 5 dengan tingkat penghunian kamar hotel berbintang mencapai 59,2%. Sarana hotel-hotel tersebut tampil dalam berbagai variasi bentuk mulai dari model rumah, standar hotel, villa, bungalow dan *boutique* hotel dengan variasi harga jual. Keberagaman ini memberi nilai lebih bagi Bali karena menawarkan banyak pilihan kepada para pelancong.
- Sebagai lumbung pangan nasional, sektor pertanian merupakan salah satu sektor unggulan di Pulau Bali. Adanya gunung vulkanik Bali telah memberikan kontribusi untuk kesuburan yang luar biasa serta morfologi pegunungan tinggi mengakibatkan curah hujan tinggi sehingga mendukung sektor pertanian menjadi produktif.

Berdasarkan data Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) Provinsi Bali atas dasar harga konstan, kondisi perkembangan ekonomi Provinsi Bali menunjukkan kondisi yang cukup baik meskipun terdapat beberapa sektor yang bergerak secara fluktuatif dan cenderung menurun. Pertumbuhan rata-rata PDRB Provinsi Bali pada tahun 2013 – 2015 ialah sebesar 3,13% dengan dukungan PDRB terbesar berada pada sektor perdagangan, hotel dan restoran. Hal ini menunjukkan bahwa dari tahun ke tahun, sektor pariwisata di Provinsi Bali terus mengalami perkembangan yang berdampak pada tumbuhnya sektor yang berfungsi untuk mengakomodasi wisatawan yang berkunjung yakni sektor perdagangan, hotel, dan restoran. Adapun, sektor-sektor yang mengalami penurunan, di antaranya pertambangan dan jasa-jasa. Sektor pertambangan terus mengalami penurunan dengan nilai terbesar pada tahun 2014-2015 sebesar 6,83%. Hal ini dikarenakan kegiatan eksplorasi yang berlebihan. Sektor jasa-jasa pun bergerak menurun dengan rata-rata sebesar 12,28% karena mengalami iklim tahunan yang mempengaruhi pergerakan dari sektor tersebut. Gambar berikut menunjukkan PDRB Provinsi Bali Tahun 2013 – 2015.



*Sumber : diolah dari data BPS, 2010*

**Gambar 1.3** Grafik PDRB Provinsi Bali Tahun 2013-2015

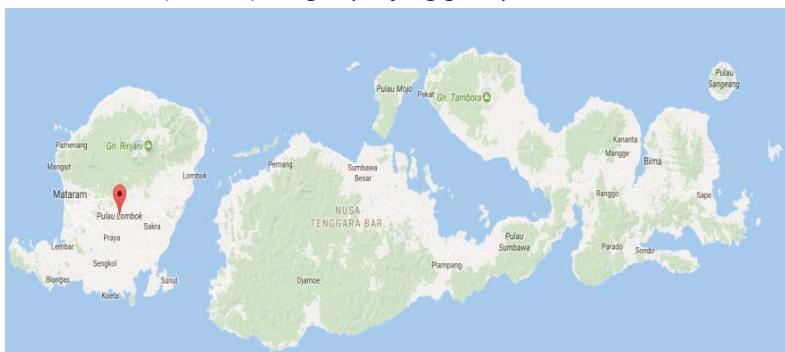
### 1.1.2 Gambaran Umum Kepulauan Nusa Tenggara

Secara administratif, Kepulauan Nusa Tenggara termasuk wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, kecuali bagian timur Pulau Timor termasuk wilayah negara Timor Leste. Di awal kemerdekaan Indonesia, kepulauan ini merupakan wilayah Provinsi Sunda Kecil yang beribukota di kota Singaraja,

kini terdiri atas 3 provinsi (berturut-turut dari barat): Bali, Nusa Tenggara Barat, dan Nusa Tenggara Timur. Saat ini, kepulauan Nusa Tenggara mencakup Provinsi Nusa Tenggara Barat dan Provinsi Nusa Tenggara Timur.

### A. Kondisi Geografi Kepulauan Nusa Tenggara

Secara administratif, Kepulauan Nusa Tenggara dibagi menjadi menjadi 2 Provinsi, yaitu Provinsi Nusa Tenggara Barat dan Nusa Tenggara Timur. Provinsi Nusa Tenggara Barat terdiri atas 2 pulau besar yaitu Lombok dan Sumbawa dan dikelilingi oleh 280 pulau-pulau kecil. Luas wilayah Provinsi Nusa Tenggara Barat mencapai  $49.312,19 \text{ km}^2$  yang terdiri dari daratan seluas  $20.153,15 \text{ km}^2$  (40,87%), dan perairan laut seluas  $29.159,04 \text{ km}^2$  (59,13%) dengan panjang garis pantai 2.333 km.



Gambar 1.4 Peta Nusa Tenggara Barat

Sedangkan Provinsi Nusa Tenggara Timur (NTT) merupakan salah satu provinsi yang masuk dalam gugusan kepulauan Nusa Tenggara yang memiliki keunikan tersendiri terutama pada sektor perbatasan karena sebagian wilayahnya berbatasan langsung dengan negara Timor Leste. Terdapat tiga pulau besar, yaitu pulau Flores, Sumba dan Timor, selebihnya adalah pulau-pulau kecil yang letaknya tersebar, komoditas yang dimiliki sangat terbatas dan sangat dipengaruhi oleh iklim. Total luas wilayah daratan Provinsi Nusa Tenggara Timur ialah sebesar  $47.349,90 \text{ km}^2$  atau 2,49% luas Indonesia dan luas wilayah perairan  $\pm 200.000 \text{ km}^2$  di luar perairan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI).



**Gambar 1.5 Peta Nusa Tenggara Timur**

## B. Kondisi Demografi Kepulauan Nusa Tenggara

Perhitungan jumlah penduduk Kepulauan Nusa Tenggara dibagi berdasarkan 2 provinsi, yaitu Provinsi Nusa Tenggara Barat dan Provinsi Nusa Tenggara Timur. Menurut data BPS tahun 2015, perkiraan jumlah jumlah penduduk Kepulauan Nusa Tenggara ialah 9,9 juta jiwa dengan proporsi penduduk Provinsi Nusa Tenggara Barat sebesar 4,8 juta jiwa dan Provinsi Nusa Tenggara Timur sebesar 5,1 juta jiwa. Berikut merupakan tabel perkiraan jumlah penduduk Provinsi Nusa Tenggara Barat dan Provinsi Nusa Tenggara Timur pada tahun 2011 – 2015.

**Tabel 1.3 Jumlah Penduduk Provinsi Nusa Tenggara Barat**

Kabupaten/Kota	Jumlah Penduduk (jiwa)				
	2011	2012	2013	2014	2015
Lombok Barat	606.044	613.161	620.412	644.586	654.892
Lombok Tengah	868.895	875.231	881.686	903.432	912.879
Lombok Timur	1.116.745	1.123.488	1.130.365	1.153.773	1.164.018
Sumbawa	419.987	423.029	426.128	436.599	441.102
Dompu	221.184	223.678	226.218	234.665	238.386
Bima	443.663	447.286	450.976	463.419	468.682
Sumbawa Barat	116.112	118.608	121.167	129.724	133.391
Lombok Utara	202.092	203.564	205.064	210.133	212.265
Kota Mataram	406.910	413.210	419.641	441.064	450.226
Kota Bima	144.018	146.307	148.645	156.400	159.736
<b>NTB</b>	<b>4.545.650</b>	<b>4.587.562</b>	<b>4.630.302</b>	<b>4.773.795</b>	<b>4.835.577</b>

Sumber : BPS Provinsi Nusa Tenggara Barat, 2015

**Tabel 1.4** Jumlah Penduduk Provinsi Nusa Tenggara Timur

Kabupaten/Kota	Jumlah Penduduk (jiwa)				
	2011	2012	2013	2014	2015
Sumba Barat	113.691	115.672	117.787	119.907	121.921
Sumba Timur	232.594	236.494	240.190	243.009	246.294
Kupang	312.215	319.895	328.688	338.415	348.010
Timor Tengah Selatan	446.002	448.693	451.922	456.152	459.310
Timor Tengah Utara	233.718	236.703	239.503	242.082	244.714
Belu	192.808	196.330	199.990	203.284	206.778
Alor	192.807	194.719	196.613	198.200	199.915
Lembata	120.783	123.977	126.704	129.482	132.171
Flores Timur	236.505	239.314	241.590	244.485	246.994
Sikka	304.221	306.431	309.008	311.411	313.509
Ende	263.505	265.304	266.909	268.314	269.724
Ngada	145.503	147.891	150.186	152.519	154.693
Manggarai	299.006	304.441	309.614	314.491	319.607
Rote Ndao	126.009	131.467	137.182	142.106	147.778
Manggarai Barat	228.912	234.811	240.905	245.817	251.689
Sumba Tengah	63.983	65.070	66.314	67.393	68.515
Sumba Barat Daya	292.798	299.534	306.195	312.510	319.119
Nagekeo	132.575	134.427	136.201	137.919	139.577
Manggarai Timur	257.877	261.777	264.979	268.418	272.514
Sabu Raijua	76.223	78.592	80.897	83.501	85.970
Malaka	168.210	171.303	174.391	177.398	180.382
Kota Kupang	348.673	358.382	368.199	380.084	390.877
<b>NTB</b>	<b>4.788.618</b>	<b>4.871.227</b>	<b>4.953.967</b>	<b>5.036.897</b>	<b>5.120.061</b>

Sumber : BPS Provinsi Nusa Tenggara Timur, 2015

Adapun proyeksi penduduk Kepulauan Nusa Tenggara (Provinsi Nusa Tenggara Barat dan Nusa Tenggara Timur) untuk 20 tahun ke depan (sampai tahun 2035) dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 1.5** Proyeksi Penduduk Provinsi Nusa Tenggara Barat

Provinsi	Proyeksi Penduduk (jiwa)					
	2010	2015	2020	2025	2030	2035
<b>NTB</b>	4.516.100	4.835.600	5.125.600	5.375.600	5.583.800	5.754.200

Sumber : BPS Provinsi Nusa Tenggara Barat, 2010

**Tabel 1.6** Proyeksi Penduduk Provinsi Nusa Tenggara Timur

Provinsi	Proyeksi Penduduk (jiwa)					
	2010	2015	2020	2025	2030	2035
NTT	4.706.200	5.120.100	5.541.400	5.970.800	6.402.200	6.829.100

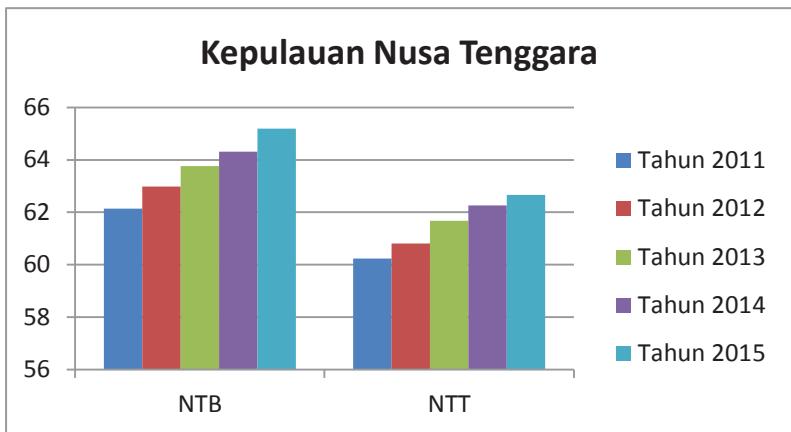
Sumber : BPS Provinsi Nusa Tenggara Timur, 2010

**Tabel 1.7** Proyeksi Penduduk Kepulauan Nusa Tenggara

Wilayah	Proyeksi Penduduk (jiwa)					
	2010	2015	2020	2025	2030	2035
Nustra	9.222.300	9.955.700	10.667.000	11.346.400	11.986.000	12.583.300

Sumber : diolah dari data BPS, 2010

Selain proyeksi penduduk, kualitas hidup penduduk Kepulauan Nusa Tenggara pun dapat diketahui melalui data BPS. Data yang dimaksud ialah data IPM. Data IPM Kepulauan Nusa Tenggara bersumber dari data IPM Provinsi Nusa Tenggara Barat dan Nusa Tenggara Timur. Berikut merupakan nilai IPM Kepulauan Nusa Tenggara pada tahun 2011 – 2015.



Sumber : diolah dari data BPS, 2015

**Gambar 1.6** Grafik IPM Kepulauan Nusa Tenggara Tahun 2011-2015

Dari grafik di atas, terlihat bahwa IPM Kepulauan Nusa Tenggara cenderung mengalami peningkatan pada kedua provinsi di dalamnya. Besar presentase peningkatan nilai Provinsi Nusa Tenggara Barat pada tahun 2014-2015 ialah 1,37% dimana nilai tersebut lebih tinggi dari Provinsi Nusa Tenggara Timur yang mengalami peningkatan sebesar 0,66% di tahun yang sama. Perbedaan tersebut menunjukkan bahwa terdapat *gap* antara ketersediaan infrastruktur di Provinsi Nusa

Tenggara Barat dan Provinsi Nusa Tenggara Timur yang berdampak kepada aksesibilitas masyarakat menuju pusat pendidikan atau perokonomian di Kepulauan Nusa Tenggara. Diharapkan Provinsi Nusa Tenggara Timur dapat mengejar ketertinggalan dengan pembangunan infrastruktur yang lebih merata baik di pulau besar maupun pulau-pulau kecil yang melingkupinya.

### C. Kondisi Perekonomian Wilayah

Perekonomian Wilayah Nusa Tenggara ditopang oleh 3 sektor utama, yaitu pertanian, jasa-jasa, serta perdagangan, hotel dan restoran. Di luar ketiga sektor utama tersebut, sektor pertambangan dan penggalian juga memiliki peran yang cukup besar. Berikut merupakan penjelasan dari masing-masing sektor unggulan di Kepulauan Nusa Tenggara.

- Sektor pertanian memberikan kontribusi besar terhadap perekonomian Wilayah Nusa Tenggara. Komoditas unggulan tanaman pangan di Wilayah Nusa Tenggara yaitu jagung dengan tingkat produksi jagung sebesar 947.762 ton pada tahun 2009 dan meningkat menjadi 1.335.723 ton pada tahun 2013.
- Pada sektor peternakan, jumlah populasi paling dominan di Wilayah Nusa Tenggara adalah sapi potong, babi, dan kambing. Provinsi Nusa Tenggara Barat mendominasi dalam persebaran populasi sapi potong dengan jumlah populasi sapi potong di tahun 2013 mencapai 1.002 ekor, kambing mencapai 643 ekor. Sedangkan Provinsi Nusa Tenggara Timur unggul dalam jumlah populasi babi yang mencapai 1.729 ekor di tahun 2013.
- Produksi perikanan dan kelautan di Wilayah Nusa Tenggara terdiri atas perikanan tangkap dan budidaya, dengan produksi terbesar perikanan tangkap berasal dari perikanan tangkap laut di Provinsi Nusa Tenggara Barat. Untuk perkembangan budidaya perikanan, produksi terbesar adalah jenis budidaya laut dan budidaya tambak, dengan sebaran terbesar untuk produksi perikanan budidaya laut di Provinsi Nusa Tenggara Timur, dan produksi perikanan budidaya tambak di Provinsi Nusa Tenggara Barat. Produk kelautan Wilayah Nusa Tenggara adalah garam dan rumput laut. Dalam konteks nasional, Wilayah Nusa Tenggara merupakan lahan potensial produksi garam yang luas di Kawasan Timur Indonesia, mengingat kondisi geografisnya sebagai wilayah kepulauan yang dikelilingi lebih banyak sumber air laut. Sementara itu, volume produksi rumput laut pada tahun 2012

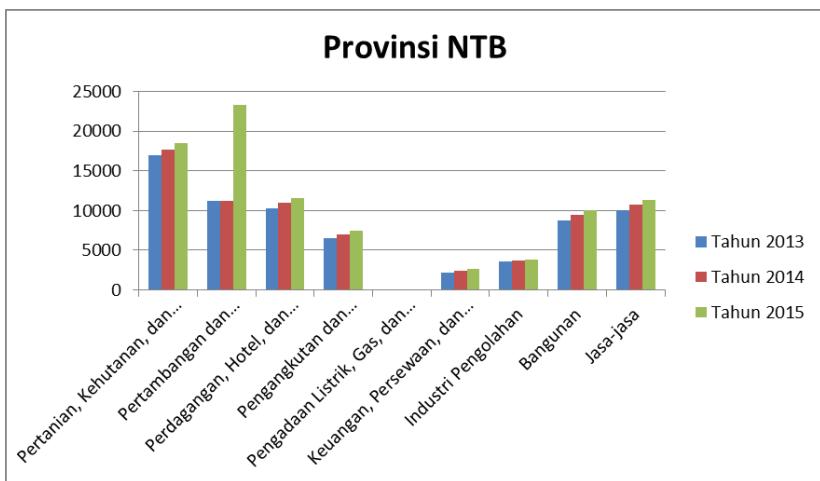
mencapai 2.649 ton di Provinsi Nusa Tenggara Barat, dan 481 ton di Provinsi Nusa Tenggara Timur, atau sekitar 41 persen dari volume produksi nasional (Statistik Kelautan dan Perikanan, 2012).

- Peran Wilayah Nusa Tenggara bidang pariwisata bagi nasional didasarkan atas potensi keadaan alam terutama bahari. Dalam hal ini, Wilayah Nusa Tenggara diharapkan menjadi etalase wisata ekologis, petualangan, budaya dan bahari serta kepariwisataan yang berbasis UKM. Destinasi pariwisata unggulan adalah *Sail Komodo* yang direncanakan sebagai destinasi wisata internasional. Gunung Kelimutu di Flores Nusa Tenggara Timur dan Pulau Komodo di Nusa Tenggara Barat menjadi fokus promosi destinasi wisata oleh Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif Tahun 2014. Wilayah Nusa Tenggara dengan potensi pariwisata yang beragam telah disiapkan menjadi destinasi MICE. Kegiatan MICE selain mendorong kunjungan wisatawan dalam jumlah besar juga dapat memperkenalkan potensi daya tarik wisata serta citra wilayah yang positif.
- Potensi sumber daya alam mineral di Wilayah Nusa Tenggara adalah unsur logam, dengan potensi terbesar adalah bijih mangan dan tembaga. Potensi tambang bijih mangan tersebar di beberapa daerah di Provinsi Nusa Tenggara Timur. Sementara itu, tambang bijih tembaga terbesar di Indonesia terdapat di daerah Batu Hijau, Sumbawa Barat, Provinsi Nusa Tenggara Barat. Sumber daya mangan di Wilayah Nusa Tenggara diperkirakan sebesar 3,44 juta ton berupa bijih mangan dan 1,03 juta ton merupakan logam. Sementara itu, cadangan mangan diestimasi sebesar 1,08 juta ton berupa bijih mangan dan sebanyak 0,45 juta ton berupa logam dan terpusat di Provinsi Nusa Tenggara Timur (*Mineral and Coal Statistics*, 2012). Saat ini, ekspor mangan masih dalam bentuk bahan mentah bijih mangan mengingat belum adanya industri pengolahan di Wilayah Nusa Tenggara. Dalam kurun waktu 2008 –2013, ekspor mangan sendiri mengalami penurunan sebagai akibat dari penurunan harga komoditi mangan di pasar dunia.
- Komoditas SDA mineral lain yang sangat berpengaruh pada perekonomian Wilayah Nusa Tenggara adalah bijih tembaga. Produksi bijih tembaga yang telah diolah menjadi konsentrat tembaga menunjukkan tren penurunan dalam 3 tahun terakhir sebagai dampak dari terjadinya penghentian produksi pada saat perluasan lahan

eksploitasi di Batu Hijau. Pada tahun 2012, produksi konsentrat tembaga di Wilayah Nusa Tenggara mencapai sekitar 73 ribu ton, dengan 20 persennya dijual ke pabrik smelter di Gresik, Jawa Timur dan sebagian lagi diekspor. Nilai ekspor tembaga dalam lima tahun terakhir dalam tren meningkat seiring dengan meningkatnya permintaan dan keterbatasan suplai di pasar dunia.

### 1.1.3 Gambaran Umum Provinsi Nusa Tenggara Barat

Provinsi Nusa Tenggara Barat terdiri atas 2 pulau besar yaitu Lombok dan Sumbawa dan dikelilingi oleh 280 pulau-pulau kecil. Luas wilayah Provinsi Nusa Tenggara Barat mencapai  $49.312,19 \text{ km}^2$  yang terdiri dari daratan seluas  $20.153,15 \text{ km}^2$  (40,87%) dan perairan laut seluas  $29.159,04 \text{ km}^2$  (59,13%) dengan panjang garis pantai 2.333 km. Wilayah Provinsi Nusa Tenggara Barat mencakup 2 kota dan 8 kabupaten, yaitu Kota Mataram, Kota Bima, Kab. Lombok Tengah, Kab. Lombok Barat, Kab. Lombok Timur, Kab. Lombok Utara, Kab. Sumbawa, Kab. Sumbawa Barat, Kab. Bima dan Kab. Dompu.



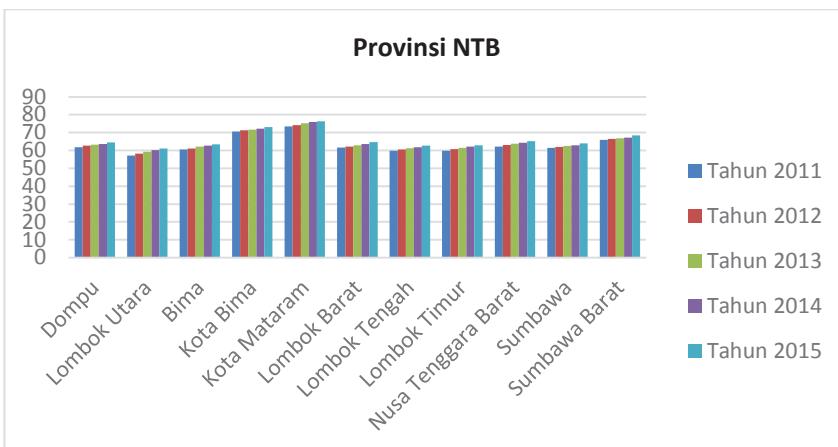
Sumber : diolah dari data BPS, 2015

Gambar 1.7 Grafik PDRB Provinsi NTB (dalam Miliar Rupiah)

Perkembangan ekonomi Provinsi Nusa Tenggara Barat menurut data Produk Domestik Regional Bruto atas dasar harga konstan menunjukkan kondisi peningkatan pada setiap sektor. Peningkatan terbesar dimiliki oleh sektor pertambangan. Hal ini ditunjukkan dengan semakin banyak industri tambang yang berdiri di Provinsi Nusa Tenggara Barat, terutama yang berlokasi di Kab.

Sumbawa. Rata-rata pertumbuhan PDRB sektor pertambangan ialah sebesar 53,79%. Sektor yang memberikan sumbangan terbesar kedua bagi PDRB Provinsi Nusa Tenggara Barat adalah sektor pertanian, kehutanan, dan perikanan dengan peningkatan pada tahun 2014-2015 sebesar 64,59%. Sektor pertanian terutama jagung dan perikanan sedang didorong dan didukung penuh oleh Pemerintah Provinsi agar lebih dapat meningkatkan hasil produksi.

Setelah diketahui sektor-sektor yang mendukung perekonomian Provinsi Nusa Tenggara Barat, selanjutnya akan dibahas mengenai kualitas hidup masyarakat yang tinggal di provinsi tersebut. Berdasarkan data IPM yang telah diolah, dapat dilihat bahwa nilai IPM Provinsi Nusa Tenggara Barat mengalami kenaikan setiap tahunnya di masing-masing kabupaten/kota. Kota Mataram dan Kota Bima sebagai 2 kota terbesar di Provinsi Nusa Tenggara Barat mendapat nilai IPM tertinggi dengan peringkat kesatu dan kedua. Tingginya IPM Kota Mataram dipengaruhi oleh naiknya angka harapan hidup dari 70,03 tahun menjadi 70,18 tahun, begitupun dengan angka melek huruf meningkat dari 93,68 persen menjadi 94,31 persen. Tingkat pendidikan di Kota Mataram juga mengalami kenaikan dengan rata-rata lama sekolah sebesar 9,04 tahun. Sedangkan untuk Kota Bima yang meraih nilai IPM tertinggi kedua, angka harapan hidup masyarakat Kota Bima meningkat dengan didukung dengan cakupan mutu pelayanan kesehatan dasar yang telah mencapai angka 85,71 persen. Pada sektor pendidikan, persentase masyarakat yang menempuh SD dan SMP telah menembus angka 99 persen, sedangkan untuk tingkat SMA baru mencapai angka 85 persen. Berikut merupakan grafik IPM Provinsi Nusa Tenggara Barat.

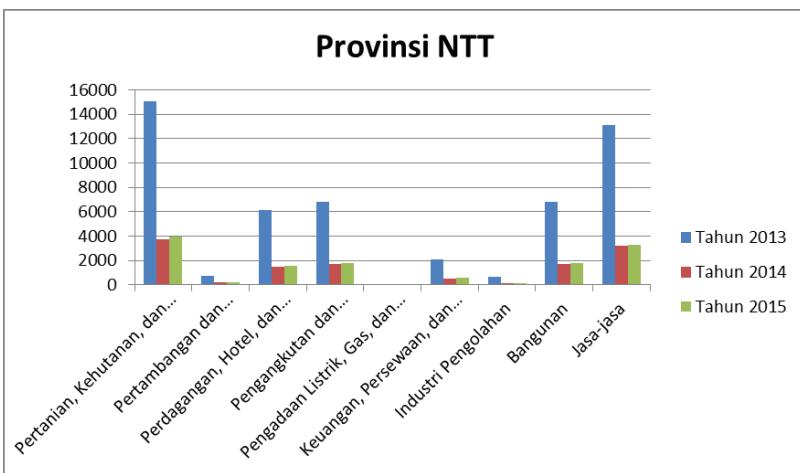


*Sumber : diolah dari data BPS, 2010*

**Gambar 1.8** Grafik IPM Provinsi NTB Tahun 2011 - 2015

#### 1.1.4 Gambaran Umum Provinsi Nusa Tenggara Timur

Provinsi Nusa Tenggara Timur (NTT) terdiri atas tiga pulau besar, yaitu pulau Flores, Sumba dan Timor, selebihnya adalah pulau-pulau kecil yang letaknya tersebar, komoditas yang dimiliki pun sangat terbatas dan dipengaruhi oleh iklim. Wilayah Nusa Tenggara Timur beriklim kering yang dipengaruhi oleh angin musim. Periode musim kemarau lebih panjang, yaitu 7 bulan (Mei sampai dengan Nopember), sedangkan musim hujan hanya 5 bulan (Desember sampai dengan April). Wilayah Provinsi Nusa Tenggara Timur mencakup 1 kota dan 21 kabupaten, yaitu Kota Kupang, Kab. Kupang, Kab. Timor Tengah Selatan, Kab. Timor Tengah Utara, Kab. Belu, Kab. Alor, Kab. Flores Timur, Kab. Sikka, Kab. Ende, Kab. Ngada, Kab. Manggarai, Kab. Sumba Timur, Kab. Sumba Barat, Kab. Lembata, Kab. Rote Ndao, Kab. Manggarai Barat, Kab. Nagekeo, Kab. Sumba Tengah, Kab. Sumba Barat Daya, Kab. Manggarai Timur, Kab. Sabu Raijua dan Kab. Malaka dengan total luas wilayah daratan  $47.349,90 \text{ km}^2$  atau 2,49% luas Indonesia dan luas wilayah perairan  $\pm 200.000 \text{ km}^2$  di luar perairan Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI).

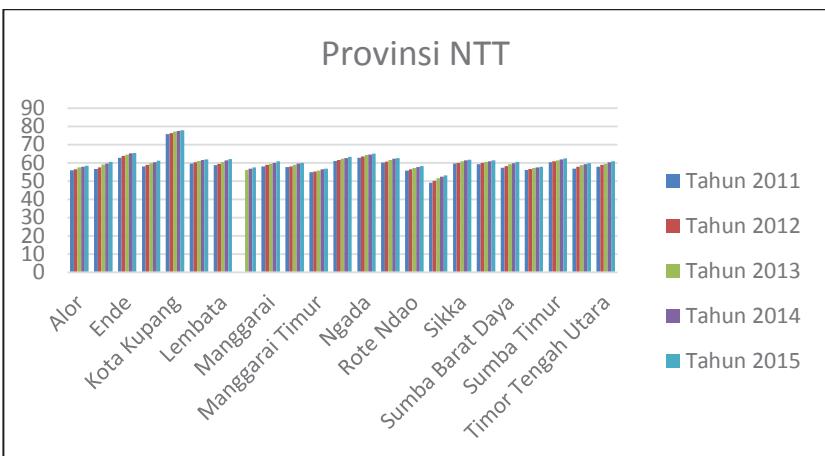


*Sumber : diolah dari data BPS, 2015*

**Gambar 1.9** Grafik PDRB Provinsi NTT Taun 2013 – 2015 (dalam Miliar Rupiah)

Secara umum, perkembangan ekonomi seluruh sektor di Provinsi Nusa Tenggara Timur menurut data PDRB mengalami penurunan serentak pada tahun 2013-2014 dengan tingkat penurunan sebesar 75%. Meskipun demikian, pada tahun berikutnya yaitu tahun 2014 – 2015, seluruh sektor menunjukkan tingkat pertumbuhan dengan nilai terbesar berada pada sektor pertambangan sebesar 15,30%. Potensi pertambangan yang dimaksud ialah batu mangan. Potensi mangan di Provinsi Nusa Tenggara Timur termasuk dalam kualitas terbaik di dunia dengan pasar ekspor negara-negara maju seperti Cina dan negara-negara Eropa lainnya.

Meskipun terjadi penurunan pada sektor-sektor perekonomian, namun kualitas hidup manusia di Provinsi Nusa Tenggara Timur cenderung mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Kota Kupang menempati peringkat pertama untuk nilai IPM tertinggi. Peluang hidup di Kota Kupang meningkat menjadi 65,91 tahun dengan tingkat pendidikan selama 12,84 tahun. Namun, dari grafik IPM di atas terlihat bahwa terdapat *gap* yang sangat besar antara Kota Kupang dengan kabupaten-kabupaten di sekitarnya. Hal tersebut menunjukkan bahwa perekonomian di kabupaten/kota di Provinsi Nusa Tenggara Timur belum merata.



Sumber : diolah dari data BPS, 2015

**Gambar 1.10** Grafik IPM Provinsi NTT

## 1.2 Kondisi Umum Infrastruktur di Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara

### 1.2.1 Sektor Sumber Daya Air

Sebagai negara maritim, Indonesia memiliki cadangan air terbesar ke-5 di dunia sebesar 3.906 Miliar m<sup>3</sup>/tahun. Di samping itu, Indonesia memiliki 6% dari persediaan air dunia atau sekitar 21% dari persediaan air Asia Pasifik. Namun, dari potensi air tersebut, hanya 17% (691,3 Miliar m<sup>3</sup>/tahun) saja yang dapat dimanfaatkan, sedangkan 83% air lainnya tidak dapat dimanfaatkan. Selanjutnya, dari 691,3 Miliar m<sup>3</sup>/tahun yang dapat dimanfaatkan, hanya 25% yang berhasil termanfaatkan hingga saat ini, baik untuk domestik, perkotaan dan industri, serta irigasi.

Adapun salah satu bentuk infrastruktur sumber daya air ialah 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.

Di Pulau Bali, terdapat bendungan eksisting dengan persebaran sebagai berikut.

**Tabel 1.8** Persebaran Bendungan di Pulau Bali

Nama Bendungan	Lokasi	Provinsi
Bendungan Grokgak	Kab. Buleleng	Bali
Bendungan Palasari	Kab. Jembrana	Bali
Bendungan Benel	Kab. Jembrana	Bali
Bendungan Titab	Kab. Buleleng	Bali

Sumber : Buku Bendungan Besar di Indonesia

Berdasarkan data 65 bendungan prioritas pembangunan 2014-2019, terdapat satu bendungan yang telah selesai pada T.A. 2015 yaitu Bendungan Titab yang berlokasi di Kab. Buleleng. Bendungan tersebut memiliki volume total 12,79 juta m<sup>3</sup> yang dapat mengairi irigasi sebesar 1795 ha, menyediakan air baku sebesar 0,35 m<sup>3</sup>/detik, dan listrik sebesar 1,5 MW. Adapun bendungan yang sedang dalam tahap perencanaan yaitu Bendungan Sidan di Kab. Badung yang akan dibangun pada tahun 2017 dan Bendungan Telaga Waja di Kab. Karangasem yang akan dibangun pada tahun 2018. Bendungan-bendungan tersebut diharapkan dapat mampu mengakomodasi kebutuhan air irigasi untuk sektor pertanian serta air baku untuk kawasan metropolitan Sarbagita.

Sedangkan untuk Kepulauan Nusa Tenggara, terkait dengan infrastruktur sumber daya air yaitu bendungan, terdapat bendungan eksisting dengan persebaran sebagai berikut.

**Tabel 1.9** Persebaran Bendungan di Kepulauan Nusa Tenggara

Nama Bendungan	Lokasi	Provinsi
Bendungan Tiu Kulit	Kab. Sumbawa	NTB
Bendungan Mamak	Kab. Sumbawa	NTB
Bendungan Selante	Kota Sumbawa Besar	NTB
Bendungan Sepayung Dalam	Kota Sumbawa Besar	NTB
Bendungan Gapit	Kab. Sumbawa	NTB
Bendungan Lamenta	Kab. Sumbawa	NTB
Bendungan Pemasar	Kab. Sumbawa	NTB
Bendungan Sumi	Kab. Bima	NTB
Bendungan Pela Perado	Kab. Bima	NTB
Bendungan Ncera	Kab. Bima	NTB
Bendungan Batu Bulan	Kab. Sumbawa	NTB

Nama Bendungan	Lokasi	Provinsi
Bendungan Pelara	Kab. Sumbawa	NTB
Bendungan Batujai	Kota Mataram	NTB
Bendungan Pengga	Kab. Lombok Tengah	NTB
Bendungan Tilong	Kab.Kupang	NTT

*Sumber : Buku Bendungan Besar di Indonesia*

Berdasarkan data 65 bendungan prioritas pembangunan 2014-2019, berikut merupakan lima bendungan yang dibangun pada T.A. 2015 yaitu:

**Tabel 1.10** Bendungan Baru TA. 2015

Nama Bendungan	Provinsi
Bendungan Raknamo	NTT
Bendungan Bintang Bano	NTB
Bendungan Tanju	NTB
Bendungan Mila	NTB
Bendungan Rotiklod	NTT

*Sumber : Data 65 Bendungan Prioritas*

Adapun bendungan yang sedang dalam tahap perencanaan yaitu Bendungan Kolhua di Kota Kupang yang akan dibangun pada tahun 2017, Bendungan Mbay di Kab. Nagekeo yang akan dibangun pada tahun 2018, Bendungan Napunggete di Kab. Sikka serta Bendungan Meninting yang akan dibangun pada tahun 2019. Bendungan-bendungan tersebut diharapkan dapat mampu mengakomodasi kebutuhan air irigasi untuk sektor pertanian serta air baku di kawasan di Provinsi Nusa Tenggara Barat dan Nusa Tenggara Timur.



Sumber : Buku Kinerja Pembangunan Waduk 2004-2014

**Gambar 1.11** Bendungan Titab di Provinsi Bali

### 1.2.2 Sektor Bina Marga

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.

Menurut Buku Informasi Statistik PUPR Tahun 2015, secara umum, persentase kemantapan jalan nasional mengalami peningkatan dari tahun 2010 sebesar 82,27% menjadi 93,95% pada tahun 2014. Untuk di Pulau Bali sendiri, terdapat 535,3 km ruas jalan nasional yang berada dalam kondisi 99,98% mantap, sehingga diperlukan peningkatan dalam aspek kualitas dan kuantitas untuk menutupi kekurangan sebesar 0,02%.

Selain jalan nasional, terdapat jalan tol yang berfungsi untuk menyediakan jalur alternatif serta mengurai kemacetan di kota-kota besar. Hingga tahun 2013, telah terbangun ruas jalan tol sepanjang 789,86 km dimana pada tahun tersebut telah terbangun ruas jalan tol, yaitu Jalan Tol Nusa Dua – Ngurah Rai

– Benoa (Bali Mandara) sepanjang 10,07 km di Pulau Bali. Adapun ruas jalan tol yang sedang dalam tahap perencanaan ialah pembangunan Jalan Tol Kuta – Canggu – Tanah Lot – Saka yang diharapkan dapat mengurai kemacetan di kawasan pariwisata Kuta.

Untuk Kepulauan Nusa Tenggara, menurut Buku Informasi Statistik PUPR Tahun 2015, secara umum, persentase kemantapan jalan nasional mengalami peningkatan dari tahun 2010 sebesar 82,27% menjadi 93,95% pada tahun 2014. Untuk di Kepulauan Nusa Tenggara, terdapat 630,8 km ruas jalan nasional di Provinsi Nusa Tenggara Barat yang berada dalam kondisi 99,67% mantap dan sepanjang 1.376,21 km jalan nasional di Provinsi Nusa Tenggara Timur berada dalam kondisi 97,83%. Meskipun berada dalam kondisi kemantapan di atas 95%, tetap diperlukan peningkatan dalam aspek kualitas dan kuantitas untuk dapat mengakomodasi kebutuhan jalan masyarakat dengan baik, terutama akses menuju kawasan perbatasan di Provinsi Nusa Tenggara Timur. Adapun beberapa proyek jalan nasional non tol yang sedang dalam tahap perencanaan maupun konstruksi, di antaranya:

- i. Pelebaran Jalan KEK Mandalika – Bandara Internasional Lombok
- ii. Pembangunan Jalan Lunyuk – Ropang – Sekokot – Toro – Sp. Dompu
- iii. Pembangunan Jalan Lb. Bajo Kondo Boleng Terang Lanjutan
- iv. Pelebaran Jalan KM 210 – Bts Kab. Manggarai
- v. Pelebaran Jalan Atambua – Weluli



*Sumber : Dokumentasi Penulis*

**Gambar 1.12** Kondisi Jalan Nasional Menuju PLBN Winni

### **1.2.3 Sektor Cipta Karya**

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 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 di tahun 2015. Jika dilihat pada masing-masing provinsi berdasarkan data olahan BPS tahun 2012 dari Kementerian Pekerjaan Umum mengenai proporsi rumah tangga dengan akses berkelanjutan terhadap sumber air bersih, Provinsi Bali memiliki proporsi jumlah rumah tangga dengan akses berkelanjutan air bersih yaitu 51%. Nilai tersebut dapat dikatakan sebagai nilai cukup tinggi, mengingat bahwa rata-rata proporsi di provinsi lain berada pada kisaran 40%, bahkan lebih kecil. Sementara itu, di Pulau Bali, jumlah PDAM dengan kondisi sehat menempati peringkat pertama secara nasional sebanyak 86 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. Berdasarkan data olahan BPS tahun 2012 dari Kementerian Pekerjaan Umum mengenai proporsi jumlah rumah tangga yang dapat mengakses sanitasi, Provinsi Bali mendapat persentase tertinggi dibandingkan dengan seluruh provinsi di Indonesia dengan nilai 84,39%. Pada peringkat kedua terdapat Provinsi D.I. Yogyakarta dengan persentase sebesar 82,90%, dan Provinsi Bangka Belitung dengan persentase sebesar 74,41%.

Berdasarkan data olahan BPS tahun 2012 dari Kementerian Pekerjaan Umum mengenai proporsi rumah tangga dengan akses berkelanjutan terhadap

sumber air bersih, untuk wilayah di Kepulauan Nusa Tenggara, Provinsi Nusa Tenggara Timur memiliki proporsi jumlah rumah tangga dengan akses berkelanjutan air bersih yaitu 50%. Nilai tersebut lebih rendah dari Pulau Bali namun lebih besar daripada proporsi dari Provinsi Nusa Tenggara Barat dengan presentase 48%. Ketertinggalan sekitar 2% merupakan dampak dari belum meratanya jaringan air bersih di Provinsi Nusa Tenggara Barat. Sementara itu, jumlah PDAM dengan kondisi sehat menempati peringkat ketiga secara nasional sebanyak 25 PDAM. Meskipun jumlah tersebut lebih banyak dari Pulau Sumatera (sebesar 21 PDAM sehat), namun jumlah PDAM kurang sehat dan sakit cukup banyak dengan jumlah masing-masing 10 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. Berdasarkan data olahan BPS tahun 2012 dari Kementerian Pekerjaan Umum mengenai proporsi jumlah rumah tangga yang dapat mengakses sanitasi, Provinsi NTT mendapat presentase terendah kedua setelah Provinsi Papua dengan presentase 29%. Sedangkan untuk Provinsi Nusa Tenggara Barat, presentase akses sanitasi sebesar 51% atau berada di bawah presentase rata-rata nasional.

Selain isu mengenai air bersih dan sanitasi, Kepulauan Nusa Tenggara memiliki isu mengenai perbatasan, dimana salah satu provinsinya yaitu Provinsi Nusa Tenggara Timur berbatasan langsung dengan Negara Timor Leste. Dalam menindaklanjuti hal tersebut, Ditjen Cipta Karya memberikan dukungan berupa pembangunan Pos Lintas Batas Negara (PLBN). PLBN di Provinsi Nusa Tenggara Timur tersebar di beberapa kabupaten, di antaranya : (a) PLBN Motaain (Kab. Belu); (b) PLBN Motamasin (Kab. Malaka); dan (c) PLBN Winni (Kab. Timor Tengah Utara). Adapun kondisi dari ketiga PLBN tersebut, ialah PLBN Motaain telah diresmikan oleh Presiden Jokowi pada bulan Desember 2016, sedangkan PLBN Winni dan PLBN Motamasin masih dalam tahap konstruksi.



Sumber : Dokumentasi Penulis

Gambar 1.13 Gedung PLBN Motaain yang Baru Diresmikan Presiden

#### 1.2.4 Sektor Penyediaan Perumahan

Tingginya angka *backlog* yang mencapai angka 13,5 juta unit pada tahun 2015 membuat Pemerintah harus hadir dalam mengatasi permasalahan ini. Kebutuhan akan perumahan setiap tahun mencapai 800 ribu unit rumah per tahun, sedangkan kemampuan pemerintah dan pengembang hanya pada angka 400 ribu unit rumah 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. Kemudian 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) 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; dan
- 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 di Pulau Bali terdapat 415,38 ha kawasan kumuh yang menampung 51.520 rumah tangga. Sementara itu, di Kepulauan Nusa Tenggara terdapat 2500,07 ha kawasan kumuh dengan persebaran sebanyak 1.664,51 ha kawasan kumuh di Provinsi Nusa Tenggara Barat yang menampung 189.209 rumah tangga dan 855,56 ha di Provinsi Nusa Tenggara Timur yang menampung 453.809 rumah tangga. Meskipun luas permukiman kumuh di Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara memiliki total sekitar 7 % dari jumlah permukiman kumuh nasional, namun masalah ini tetap perlu diperhatikan.



Sumber : Paparan Direktorat Permukiman dan Perumahan Bappenas

**Gambar 1.14** Persebaran Kawasan Permukiman Kumuh Perkotaan

Dengan demikian, penanganan permukiman kumuh dan rumah tidak layak huni harus berjalan berdampingan. Selain itu, penanganan tersebut perlu berjalan beriringan dengan pemenuhan kebutuhan perumahan untuk mencegah munculnya permukiman kumuh baru. Dalam menangani rumah tidak layak huni, langkah – langkah yang akan dilakukan adalah sebagai berikut:

- Pemerintah daerah bertanggung jawab dalam perencanaan, pelaksanaan dan pengawasan seluruh proses penanganan perumahan dan permukiman kumuh.
- Pemerintah pusat berperan sebagai pendamping dengan menciptakan kondisi yang kondusif melalui berbagai program dan kebijakan.
- Penanganan perumahan dan permukiman kumuh harus terintegrasi dengan sistem kota
- Menyelesaikan berbagai permasalahan kumuh dari berbagai sektor, baik fisik maupun non fisik melalui kolaborasi antar sektor dan antar pelaku dalam perencanaan yang terpadu.
- Pendekatan partisipatif untuk keberhasilan program dan kesinambungan hasil.
- 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.).



Sumber : Website Kementerian PUPR

Gambar 1.15 Rumah Susun untuk Nelayan

### 1.3 Kebijakan Pembangunan Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara

Kebijakan pembangunan selain menjadi panduan dalam pelaksanaan pembangunan, juga menjadi dasar dalam penentuan kebijakan di bawahnya. Oleh karena itu, kebijakan yang disusun harus terintegrasi antara 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 berakhhlak 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 melalui 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.
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 dimiliki 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; dan
5. Penataan daerah otonom baru untuk kesejahteraan rakyat.

Sementara itu, untuk meningkatkan produktivitas rakyat dan daya saing di antaranya adalah dengan membangun koneksi 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.

Berdasarkan RPJMN, tema besar pengembangan wilayah Pulau Bali adalah:

- Lumbung pangan nasional;
- Salah satu pintu gerbang destinasi wisata terbaik dunia dengan pengembangan ekonomi kreatif; dan

- Percepatan pembangunan ekonomi berbasis maritim (kelautan) melalui pengembangan industri perikanan dan pariwisata bahari.

Sedangkan, tema besar pengembangan wilayah Kepulauan Nusa Tenggara adalah :

- Pintu gerbang pariwisata ekologis melalui pengembangan industri *Meeting, Incentive, Convetion, Exhibition* (MICE);
- Penopang pangan nasional dengan percepatan pembangunan perekonomian berbasis maritim (kelautan) melalui pengembangan industri perikanan, garam, dan rumput laut;
- Pengembangan industri berbasis peternakan sapi dan perkebunan jagung; dan
- Pengembangan industri mangan, dan tembaga.

### **1.3.3 Kebijakan Keterpaduan Pengembangan Lintas Kementerian dan Lembaga**

Kebijakan pembangunan kawasan strategis bidang ekonomi di Pulau Bali diarahkan menjadi pusat-pusat pertumbuhan ekonomi yang memiliki skala ekonomi dengan orientasi daya saing nasional dan internasional berbasis sektor industri dan jasa nasional, pusat pengembangan ekonomi kreatif, serta sebagai salah satu pintu gerbang destinasi wisata terbaik dunia.

Fokus dari pengembangan kawasan strategis di Pulau Bali berada di Kawasan Metropolitan Sarbagita (Denpasar – Bangli – Gianyar – Tabanan).

Sedangkan kebijakan pengembangan kawasan strategis bidang ekonomi di Wilayah Kepulauan Nusa Tenggara lebih diarahkan untuk menjadi pusat-pusat pertumbuhan ekonomi yang memiliki daya saing nasional dan internasional berbasis pengembangan industri MICE, serta pengembangan industri berbasis peternakan terutama sapi, garam, rumput laut, jagung, mangan, dan tembaga. Persebaran kawasan strategis Kepulauan Nusa Tenggara berada di beberapa provinsi, meliputi Kawasan Ekonomi Khusus Mandalika, rencana pengembangan Kawasan Ekonomi Khusus di Provinsi Nusa Tenggara Timur, dan pengembangan pusat-pusat pertumbuhan penggerak ekonomi daerah pinggiran lainnya di Provinsi Nusa Tenggara Barat dan Nusa Tenggara Timur.

Percepatan pembangunan kawasan-kawasan strategis di Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara dilakukan melalui strategi sebagai berikut:

#### **1. Pengembangan Potensi Ekonomi Wilayah di Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara**

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 daerah wisata melalui :

- a. Pengembangan pusat-pusat industri jasa pariwisata berdaya saing internasional;
- b. Stabilitasi dan konsistensi pengembangan pariwisata Bali dan industri kreatif, serta jasa penunjang pariwisatanya;
- c. Menyiapkan kawasan KEK Mandalika sebagai pusat kegiatan MICE bertaraf internasional;
- d. Meningkatkan produktivitas industri kreatif penunjang pariwisata kawasan KEK Mandalika;
- e. Meningkatkan logistik penunjang kegiatan pariwisata di kawasan KEK Mandalika;
- f. Menyiapkan kawasan pengelolaan klaster-klaster komoditas unggulan sapi, garam, rumput laut, dan jagung secara terpadu serta industri hilirnya; dan
- g. Pembinaan dan pendampingan pengelolaan komoditas unggulan sapi, garam, rumput laut, dan jagung untuk meningkatkan produktivitas.

## **2. Percepatan Penguatan Konektivitas**

Peningkatan konektivitas antara pusat kegiatan ekonomi dan kota-kota besar lainnya di Pulau Bali 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 menuju pelabuhan peti kemas.

Sedangkan peningkatan konektivitas di Kepulauan Nusa Tenggara difokuskan kepada pusat-pusat pertumbuhan ekonomi dengan kawasan-kawasan penyanga sekitarnya yang meliputi:

- a. Pengembangan Bandara Internasional Lombok dan Bandara Sultan Salahuddin Bima;
- b. Pembangunan jalan penghubung kawasan strategis;
- c. Pembangunan ruas jalan Bangau - Dompu - Ramba – Labuhan Bajo;
- d. Pembangunan bendungan penunjang kawasan strategis, diantaranya Bendungan Tanju-Mila; serta

- e. Pembangunan Pembangkit Listrik Tenaga Uap (PLTU) Bima, PLTP Hu'u, PLTP Mataloka dan penyediaan jaringan penyaluran energi berupa saluran udara tegangan tinggi (SUTT) di sekitar kawasan.

### **3. Pengembangan Kawasan Perkotaan**

Arah kebijakan pengembangan kawasan perkotaan di Wilayah Bali diprioritaskan pada percepatan keterkaitan dan manfaat antarkota dan desa dengan kota, melalui Penguatan Sistem Perkotaan Nasional (SPN) melalui peningkatan efisiensi pengelolaan Kawasan perkotaan metropolitan yaitu Sarbagita sebagai pusat kegiatan nasional (PKN) berskala global yang mendorong pertumbuhan wilayah di sekitarnya sebagai sentra produksi wilayah pulau serta sebagai pusat kegiatan ekonomi nasional berbasis kegiatan pariwisata yang bertaraf internasional.

Adapun arah kebijakan pengembangan kawasan perkotaan di Wilayah Nusa Tenggara diprioritaskan pada percepatan keterkaitan dan manfaat antar kota dan desa dengan kota, melalui Penguatan SPN melalui pembentukan 1 Kawasan Perkotaan Metropolitan, yaitu Kawasan Perkotaan Metropolitan Gumi Rinjani Raya (Kota Mataram, Kab. Lombok Barat, Kab. Lombok Timur, Kab. Lombok Tengah, Kab. Lombok Utara) atau disebut juga Kawasan Perkotaan Metropolitan Mataram Raya. Fokus pengembangan Kawasan Perkotaan Metropolitan Mataram Raya diarahkan untuk menjadi PKN yang berorientasi pada upaya mendorong perkembangan sektor produksi wilayah seperti kehutanan, pertambangan bijih besi dan agroindustri serta industri pengolahan. Pengembangan kawasan perkotaan di Wilayah Nusa Tenggara juga diarahkan pada upaya pemenuhan kebutuhan pelayanan dasar publik dan pengembangan perekonomian masyarakat yang diprioritaskan pada bidang pariwisata, pengolahan sektor primer, dan pengembangan sektor perdagangan dan jasa. Fokus pengembangan Kota Kupang ialah sebagai PKN yang mengembangkan sektor perdagangan dan jasa.

Kebijakan pembangunan kawasan perkotaan di wilayah Bali dan Nusa Tenggara dilakukan melalui berbagai strategi sebagai berikut.

- a. Perwujudan SPN;
- b. Percepatan pemenuhan Standar Pelayanan Perkotaan (SPP) untuk mewujudkan kota layak huni yang aman dan nyaman pada kawasan metropolitan;
- c. Perwujudan kota hijau yang berketahanan iklim dan bencana;
- d. Perwujudan kota cerdas dan daya saing kota; dan

- e. Peningkatan kapasitas tata kelola pembangunan perkotaan.

#### **4. Pengembangan Kawasan Perdesaan**

Sesuai amanat UU No. 6 Tahun 2014, arah kebijakan pengembangan desa dan kawasan perdesaan di Wilayah Bali dan Nusa Tenggara 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 kawasan pertumbuhan Sarbagita untuk wilayah Bali dan kawasan pertumbuhan Kupang untuk wilayah Nusa Tenggara. Dalam rangka percepatan pembangunan desa dan kawasan perdesaan termasuk di kawasan perbatasan, daerah tertinggal, kawasan transmigrasi, serta pulau-pulau kecil terluar di wilayah Bali dan Nusa Tenggara akan dilakukan:

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

#### **5. Peningkatan Keterkaitan Kota dan Desa di Wilayah Bali dan Nusa Tenggara**

Peningkatan keterkaitan desa-kota di Wilayah Bali diarahkan dengan memperkuat sedikitnya 1 pusat pertumbuhan sebagai Pusat Kegiatan Wilayah (PKW) atau Pusat Kegiatan Lokal (PKL), yaitu Tabanan dan sekitarnya (Provinsi Bali). Kawasan-kawasan ini mencakup kawasan agropolitan dan minapolitan, serta kawasan pariwisata.

Sedangkan peningkatan keterkaitan desa-kota di wilayah Nusa Tenggara, diarahkan dengan memperkuat sedikitnya 5 pusat pertumbuhan sebagai PKW atau Pusat PKL, yaitu Kawasan Praya dan sekitarnya (Provinsi NTB), Sumbawa Besar dan sekitarnya (Provinsi NTB), Raba dan sekitarnya (Provinsi NTB), Labuhan Bajo dan sekitarnya (Provinsi NTT), serta Kawasan Ende dan sekitarnya (Provinsi NTT). Kawasan-kawasan ini mencakup kawasan transmigrasi, kawasan agropolitan dan minapolitan, serta kawasan pariwisata.

Kebijakan untuk meningkatkan keterkaitan desa-kota diarahkan untuk mendukung pengembangan kawasan perdesaan menjadi pusat pertumbuhan baru terutama di desa-desa mandiri. Adapun prioritas strategi yang dilaksanakan sebagai berikut:

- a. Perwujudan konektivitas antar kota sedang dan kota kecil, dan antar kota kecil dan desa;
- b. Perwujudan keterkaitan antara kegiatan ekonomi hulu dan hilir desa-kota melalui pengembangan kluster khususnya agropolitan, minapolitan, pariwisata, dan transmigrasi; dan
- c. Peningkatan tata kelola ekonomi lokal yang berorientasi kepada keterkaitan desa-kota.

## **6. Pengembangan Daerah Tertinggal**

Arah kebijakan percepatan pembangunan daerah tertinggal di wilayah Bali dan Nusa Tenggara difokuskan kepada promosi potensi daerah tertinggal untuk mempercepat pembangunan, sehingga terbangun kemitraan dengan banyak pihak. Promosi daerah tertinggal juga akan mendorong masyarakat semakin mengetahui potensi daerah dan turut serta aktif dalam membantu pembangunan, upaya pemenuhan kebutuhan dasar dan kebutuhan pelayanan dasar publik serta pengembangan perekonomian masyarakat yang berbasis industri dan jasa yang didukung oleh Sumber Daya Manusia (SDM) yang handal serta infrastruktur penunjang konektivitas antara daerah tertinggal dan pusat pertumbuhan. Percepatan pembangunan daerah tertinggal dilakukan melalui strategi, di antaranya: (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; dan (vii) Pengembangan kawasan perdesaan dan transmigrasi.

## **7. Pengembangan Kawasan Perbatasan**

Arah kebijakan pengembangan kawasan perbatasan di wilayah Nusa

Tenggara difokuskan untuk meningkatkan peran kawasan perbatasan sebagai halaman depan negara yang maju dan berdaulat dengan negara yaitu RDTL dan Australia. Fokus pengembangan kawasan perbatasan di wilayah Nusa Tenggara diarahkan pada pengembangan Pusat Kegiatan Strategis Nasional (PKSN) di Wilayah Nusa Tenggara, yaitu PKSN Atambua, PKSN Kefamenanu dan PKSN Kalabahi, serta Kecamatan Lokasi Prioritas (Lokpri) penanganan kawasan perbatasan tahun 2015 – 2019. Berikut merupakan sebaran lokasi prioritas pengembangan kawasan perbatasan di wilayah Nusa Tenggara.

**Tabel 1.11** Daftar Lokasi Prioritas Pengembangan Kawasan Perbatasan Wilayah Nusa Tenggara

No.	Kabupaten	Kecamatan Lokasi Prioritas
1	Kupang	Amfoang Timur.
2	Timor Tengah Utara	Insana Utara, Kefamenanu, Miaomaffo Barat, Bikomi Utara, Bikomi Tengah, Bikomo Selatan, Bikomi Selatan, Bikomi Nalulat, Mutis, Musi, Nalbenu.
3	Belu	Atambua, Lamaknen, Lamaknen Selatan, Lasiolat, Tasifeto Timur, Raihat, Tasifeto Barat, Nanaet dubesi, Malaka Barat.
4	Malaka	Malaka Barat, Kobalima Timur, Kobalima, Malaka Tengah, Wewiku.
5	Rote Ndao	Rote Barat Daya, Rote Ndao, Rote Baru, Rote Barat Laut, Rote Selatan, Rote Timur, Lobalain, Pantai Baru.
6	Alor	Teluk Mutiara, Alor Timur, Alor Selatan, Alor Barat Daya, Pureman, Mataru, Pantar, Pantar Tengah, Pantar Barat Laut, Pantar Barat.
7	Sabu Raijua	Raijua.

Sumber : Bappenas, 2014

Strategi pengembangan kawasan perbatasan diarahkan untuk mewujudkan kemudahan aktivitas masyarakat kawasan perbatasan dalam berhubungan dengan negara tetangga dan pengelolaan sumber daya darat dan laut untuk menciptakan kawasan perbatasan yang berdaulat. Strategi tersebut meliputi: (i) Penguatan pengelolaan dan fasilitasi penegasan, pemeliharaan dan pengamanan kawasan perbatasan Nusa

Tenggara; (ii) Pengembangan ekonomi lokal; (iii) Penguatan konektivitas dan sislognas; (iv) Penguatan kemampuan SDM dan Iptek; dan (v) Penguatan regulasi dan insentif.

### **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 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 dapat 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 dalam 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 dan 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; dan
- g. Sinergi pembangunan infrastruktur belum optimal terkait dengan batasan kewenangan pusat dan daerah.

Isu-isu sebagaimana disebutkan di atas tentunya menjadi tantangan bagi pembangunan infrastruktur selama jangka menengah. Untuk mengatasi isu-isu tersebut pembangunan Infrastruktur PUPR diarahkan seperti berikut:

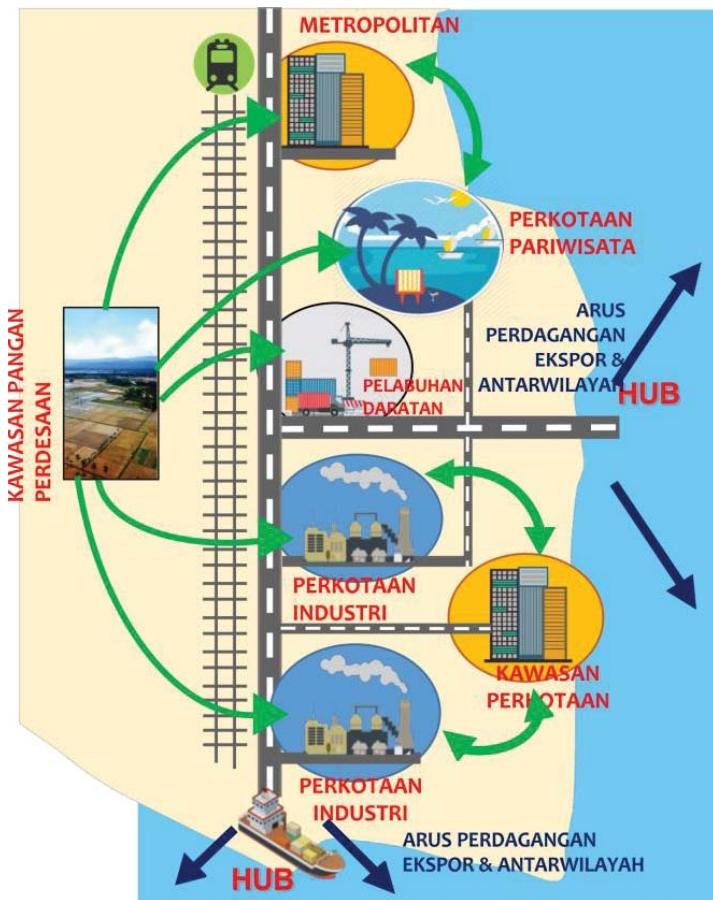
1. Pembangunan Infrastruktur harus bersinergi dengan kelestarian lingkungan, memperhatikan *carrying capacity* suatu wilayah yang ingin dikembangkan;
2. Pembangunan infrastruktur PUPR mendukung pengurangan disparitas antar wilayah terutama Kawasan Barat Indonesia (KBI) dan Kawasan Timur Indonesia (KTI); dan
3. Pengurangan urbanisasi dan *urban sprawl* serta peningkatan kualitas lingkungan, pemenuhan kebutuhan dasar, dan memaksimalkan kawasan perdesaan sebagai *hinterland* dalam memasok produk primer.

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 Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara dalam kurun waktu 2015 – 2019, maka masing – masing unit organisasi dalam lingkup Kementerian PUPR memiliki kebijakan tersendiri yang akan mendukung terwujudnya target dalam Rencana Strategis. Kebijakan Pengembangan Wilayah tersebut kemudian akan disebut sebagai WPS. 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, Kalimantan, Sulawesi, Nusa Tenggara, dan Papua) dengan memaksimalkan keuntungan aglomerasi, menggali potensi dan keunggulan daerah serta 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.

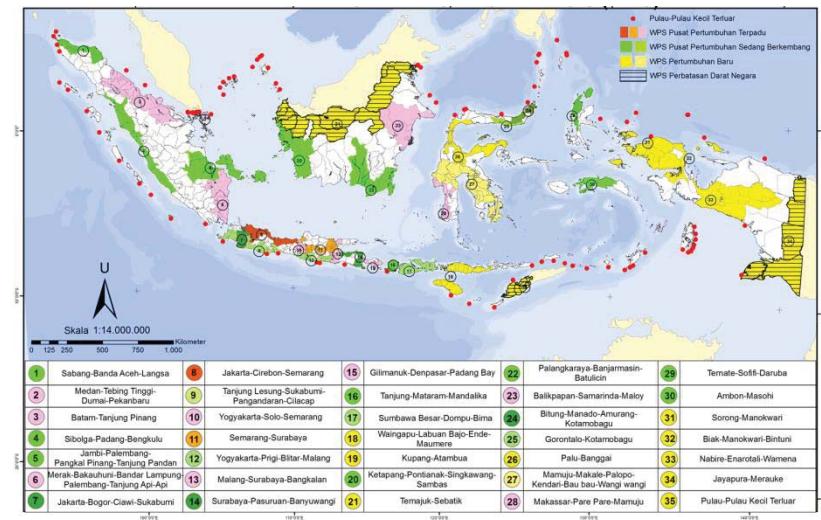
Selanjutnya untuk mengetahui keberhasilan dari wilayah pengembangan strategis tersebut, akan diukur aspek-aspek yang terkait didalamnya di antaranya adalah: pengurangan *gap* pertumbuhan antara kawasan yang sudah berkembang dengan yang belum berkembang, tingkat keterpaduan perencanaan pemrograman dengan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



Sumber : Paparan BPIW

**Gambar 1.16** Konsepsi Wilayah Pengembangan Strategis

Seperti diketahui, setiap wilayah pulau/kepulauan dipilah ke dalam 35 Wilayah Pengembangan Strategis (WPS) yang dikelompokkan menjadi 3 kelompok, yaitu : (1) Kelompok WPS Pusat Pertumbuhan Terpadu; (2) Kelompok WPS Pusat Pertumbuhan Sedang Berkembang; dan (3) Kelompok WPS Pertumbuhan Baru. Adapun, pada wilayah Pulau Bali terdapat 1 WPS yang masuk ke dalam kelompok WPS Pusat Pertumbuhan Terpadu dan untuk Kepulauan Nusa Tenggara terdapat 4 WPS yang terbagi ke dalam 2 kelompok WPS Pusat Pertumbuhan Sedang Berkembang dan WPS Pertumbuhan Baru. Ilustrasi arah pembangunan WPS seluruh pulau dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



**Gambar 1.17 Peta Sebaran 35 WPS**

Konsep WPS bukanlah suatu konsep yang berjalan sendiri, namun membutuhkan dukungan dari seluruh pihak khususnya unit organisasi di lingkungan Kementerian PUPR. Di bawah ini merupakan strategi kebijakan sektoral masing – masing bidang PUPR untuk Pembangunan Infrastruktur di Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara, yaitu :

#### 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 di antaranya: (a) Meningkatnya layanan sarana dan prasarana penyediaan air baku, (b) Meningkatnya kapasitas tumpang sumber-sumber air, (c) Meningkatnya kinerja layanan irigasi, (d) Meningkatnya kapasitas pengendalian daya rusak air, (e) Meningkatnya upaya konservasi SDA, (f) Meningkatnya keterpaduan tata kelola pengelolaan SDA, dan (g) 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 strategis 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 Millar Kendaraan Km menjadi 133 Millar Kendaraan Km; dan (c) Meningkatnya fasilitasi terhadap 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; 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 yaitu Meningkatkan Kualitas Hidup Manusia Indonesia. Agenda prioritas pembangunan nasional tersebut akan dijabarkan ke dalam kebijakan dan strategi penyediaan perumahan. Bentuk dukungan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat terhadap hal tersebut diwujudkan melalui: 1) Meningkatnya dukungan layanan infrastruktur dasar permukiman dan perumahan; dan 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 multisistem 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 Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara**

### **A. Pulau Bali**

Dukungan pembangunan infrastruktur PUPR baik kawasan kota baru, kawasan industri, jalan bebas hambatan, air bersih, pembangkit listrik, pelabuhan, dapat mempercepat pertumbuhan ekonomi di kawasan-kawasan strategis. Selain itu, kualitas infrastruktur perlu dijaga dan dibutuhkan kerjasama antara pemerintah pusat, pemerintah daerah dan swasta. Beberapa permasalahan umum yang dihadapi di setiap sektor infrastruktur di Pulau Bali yaitu:

a. Konektivitas Antar Kawasan

Tingkat kemudahan konektivitas ke berbagai wilayah di Pulau Bali sudah cukup baik, dapat diakses melalui jalan darat maupun laut. Namun, terdapat beberapa jaringan yang kondisinya yang kurang memadai, baik karena kurang lebarnya jalan maupun kualitas jalan yang sudah mulai berkurang (rusak) sehingga berdampak pada bertambahnya waktu tempuh perjalanan maupun menimbulkan kemacetan. Diperlukan pembangunan atau perbaikan konektivitas internal Kota Denpasar sebagai kota inti dan antara kota inti dengan kabupaten pendukung untuk mempermudah pemasaran hasil-hasil produksi ke pusat pemasaran.

b. Air Baku

Meningkatnya jumlah wisatawan yang datang, diiringi pula dengan peningkatan jumlah penginapan yang dibangun. Hal ini mengindikasikan bahwa semakin meningkatnya kebutuhan air baku. Saat ini, kebutuhan air baku tersebut belum dapat terpenuhi seluruhnya mengingat sumber air baku yang terbatas dan belum meratanya jaringan pelayanan air.

c. Permukiman

Permasalahan utama yang dihadapi munculnya permukiman kumuh yang tidak terkendali khususnya di kawasan perkotaan. Meskipun dikategorikan sebagai daerah maju yang ditunjang dengan wisata berskala internasional, masih terdapat banyak permukiman kumuh di

beberapa wilayah Pulau Bali.

## B. Kepulauan Nusa Tenggara

Dukungan pembangunan infrastruktur PUPR baik kawasan kota baru, kawasan industri, jalan bebas hambatan, air bersih, pembangkit listrik, pelabuhan, dapat mempercepat pertumbuhan ekonomi di kawasan-kawasan strategis. Selain itu, kualitas infrastruktur perlu dijaga dan dibutuhkan kerjasama antara pemerintah pusat, pemerintah daerah dan swasta. Beberapa permasalahan umum yang dihadapi di setiap sektor infrastruktur di Kepulauan Nusa Tenggara yaitu:

### a. Sumber Daya Air

Pengelolaan sumber daya air berdasarkan regulasi yang ada didasarkan pada Wilayah Sungai (WS). Secara keseluruhan, menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 4/Prt/M/2015 Tentang Kriteria dan Penetapan Wilayah Sungai, WS di Kepulauan Nusa Tenggara berjumlah 7 (tujuh) WS, yang terdiri dari 3 (tiga) WS strategis nasional, 2 (dua) WS lintas kabupaten/kota, dan 2 (dua) WS lintas negara. Pemerintah telah mencanangkan terwujudnya swasembada pangan secara nasional. Karena dalam situasi dunia yang tidak menentu, impor beras dan pangan lain tidak terjamin tiap tahun. Ketahanan pangan adalah kondisi pemenuhan kebutuhan pokok pangan untuk setiap rumah tangga yang dicerminkan oleh ketersediaan pangan yang cukup dalam jumlah, mutu, aman, merata dan terjangkau. Ketahanan pangan secara umum didukung oleh sektor pertanian tanaman pangan yaitu padi dan palawija melalui sawah irigasi dan tada hujan.

Berikut merupakan data WS di Provinsi Nusa Tenggara Barat dan Nusa Tenggara Timur disajikan pada tabel berikut.

**Tabel 1. 12** Wilayah Sungai Kepulauan Nusa Tenggara

No.	Kode WS	Nama WPS	Provinsi
<b>WS Strategis Nasional</b>			
1.	03.02.A3	Lombok	NTB
2.	03.03.A3	Sumbawa	NTB
3.	03.05.A3	Flores	NTT
<b>WS Lintas Kabupaten/Kota</b>			
1.	03.04.B	Benanain	NTT
2.	03.06.B	Noelmina	NTT

No.	Kode WS	Nama WPS	Provinsi
<b>WS Lintas Batas Negara</b>			
1.	03.07.A1	Sumba	NTT
2.	03.08.A1	Flotim Kep. Lembata-Alor	NTT

*Sumber : Data Wilayah Sungai*

#### b. Aksesibilitas

Tingkat kemudahan pencapaian ke berbagai wilayah di Kepulauan Nusa Tenggara sudah cukup baik, meskipun dimensi jalan masih kurang memadai untuk jumlah kendaraan yang semakin meningkat. Adapun terbatasnya kemampuan pemeliharaan prasarana dan sarana transportasi, baik secara rutin maupun secara berkala, mengakibatkan banyaknya prasarana transportasi lebih cepat rusak jika dibandingkan dengan umur ekonomis prasarana dan sarana yang seharusnya. Selain itu, kecepatan kerusakan jalan juga dipengaruhi oleh berat dan tekanan gandar kendaraan (*gross vehicle weight and axle configuration*) yang melalui jalan tersebut. Saat ini banyak kendaraan berat yang mengangkut muatan lebih (*vehicle overloading*), yang melebihi kapasitas beban jalan, melewati jalan-jalan lintas Flores. Akibatnya, kondisi jalan-jalan tersebut mengalami kerusakan lebih cepat daripada umur teknis dan ekonomis yang seharusnya. Permasalahan lain ialah peran dan fungsi jalan untuk membuka dan mengembangkan wilayah tertinggal, terisolasi, dan wilayah pulau terpencil, dirasakan masih sangat lambat laju pembangunannya. Di sisi lain, permintaan untuk membuka akses daerah – daerah tersebut sudah sangat tinggi, terutama untuk mempermudah pemasaran hasil-hasil produksi ke pusat pemasaran.

#### c. Air Minum

Pada pelayanan air minum, permasalahan utama adalah masih rendahnya cakupan pelayanan air minum. Tantangan pembangunan air minum adalah meningkatkan kualitas pengelolaan air minum, meningkatkan kapasitas produksi air minum, dan jangkauan pelayanan.

#### d. Sanitasi

Terkait dengan masalah sanitasi, permasalahan utama ialah masih rendahnya kesadaran masyarakat mengenai pentingnya sanitasi untuk kesehatan. Sanitasi ini menjadi sangat penting karena masih banyak masyarakat yang memakai kakus tradisional terutama di daerah pantai.

e. Permukiman

Permasalahan utama pembangunan perumahan di Kepulauan Nusa Tenggara adalah makin meningkatnya jumlah rumah tangga yang belum memiliki rumah, meningkatnya luasan kawasan kumuh, dan belum mantapnya kelembagaan penyelenggara pembangunan perumahan.



# BAB



MEKANISME PERENCANAAN DAN  
PROGRAMAN PEMBANGUNAN KETERPADUAN  
PENGEMBANGAN KAWASAN DENGAN  
PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR PUPR



## **BAB II**

# **MEKANISME PERENCANAAN DAN PROGRAM 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 superiori derogat legi inferiori*" menjadi dasar hukum yang digunakan BPIW dalam menterpadukan perencanaan maupun mensinkronkan program dan pembiayaan pembangunan infrastruktur PUPR. Sebuah dasar dimana produk hukum yang secara hierarkis 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.

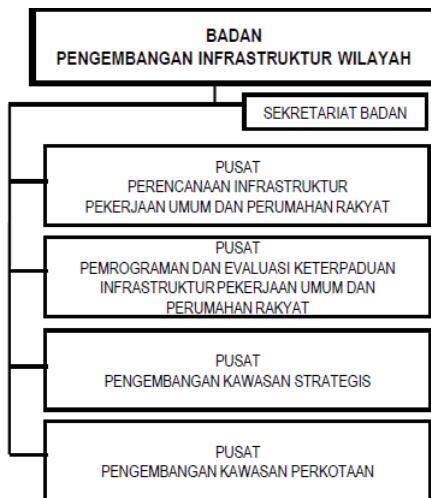
Selain mengacu pada berbagai produk hukum, BPIW juga mengacu pada berbagai produk perencanaan, baik yang terdokumentasi secara legal maupun yang berupa naskah akademis. Diantara produk perencanaan tersebut adalah dokumen Rencana Induk Pengembangan Pulau / RIPP, Rencana Utama (*Master Plan/MP*), dan Rencana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

Antara produk hukum serta produk perencanaan sebagaimana penjelasan diatas, dirancang untuk memiliki keterkaitan satu dengan yang lain, dengan demikian amanat pembangunan atau agenda prioritas nasional yang telah dicanangkan oleh presiden dan wakil presiden terpilih dapat berjalan dengan semestinya.

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



Gambar 2.1 Struktur Lembaga Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah

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, keadautan pangan, keadautan energi, penguatan konektivitas nasional, permukiman yang layak huni dan berkelanjutan, penyediaan jasa konstruksi dan sistem investasi infrastruktur yang memadai, fasilitasi penyediaan rumah, pengusahaan 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).

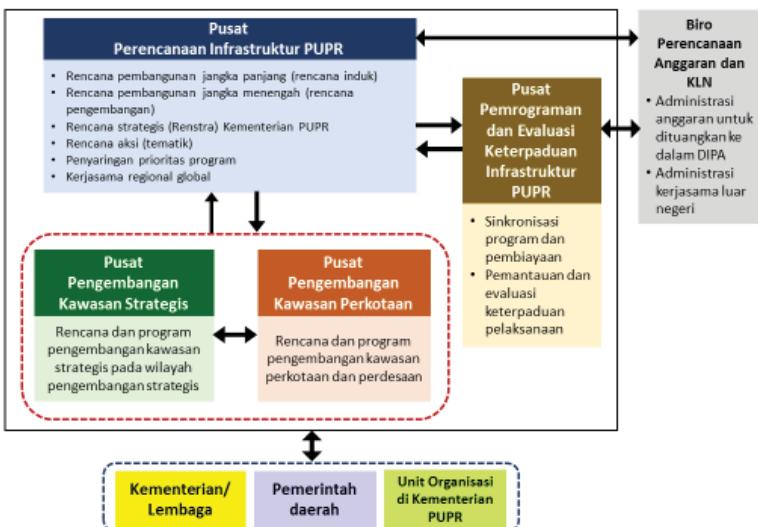
Secara hierarki, unor yang dipimpin oleh Kepala Badan ini berkedudukan berada di bawah dan bertanggung jawab langsung kepada Menteri PUPR. Adapun tugas dan fungsi dari badan ini, sebagaimana diatur dalam Permen PUPR No. 15/PRT/M/2015 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian PUPR, diamanatkan untuk 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 Error! Not a valid bookmark self-reference..

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** berikut di bawah, menjelaskan secara baku alur atau pola kerja tersebut.

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) RIP Kepulauan Maluku dan Papua, dan (7) RIPP Nusa Tenggara.



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

Selain RIPP, Pusat 1 juga menghasilkan Rencana Strategis (Renstra) Kementerian PUPR, Rencana Aksi (Tematic), 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.

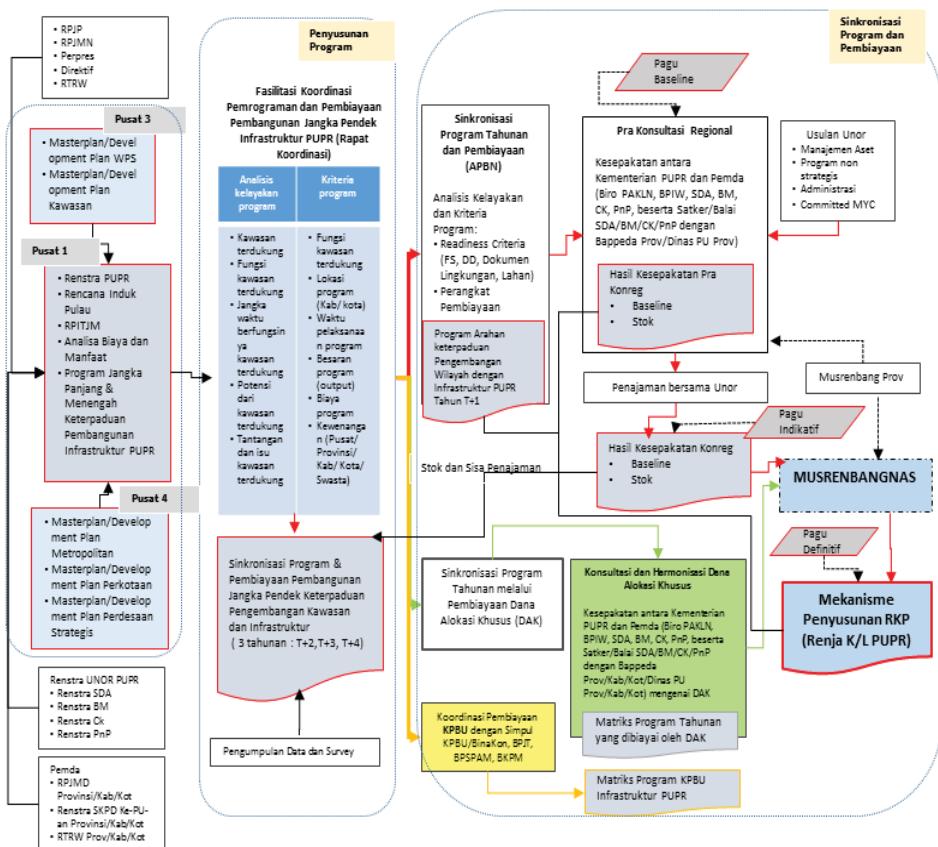
## 2.4 Pola Kerja Sinkronisasi Program dan Pembiayaan Pembangunan Keterpaduan Pengembangan Kawasan dengan Infrastruktur PUPR

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.

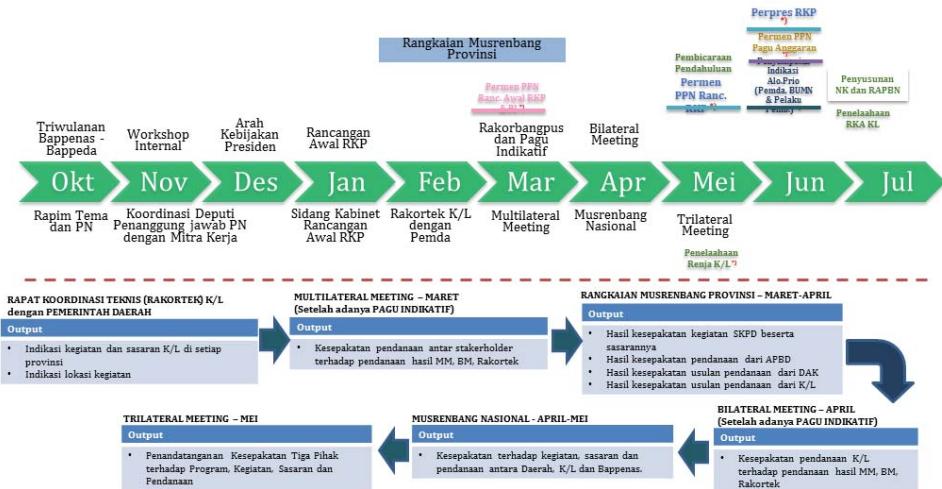
Beranjak dari tugas dan fungsi tersebut, alur atau pola kerja sinkronisasi program dan pembiayaan keterpaduan pengembangan kawasan dengan infrastruktur PUPR diawali hasil perencanaan yang dilakukan oleh Pusat 1, dalam hal ini RIPP. Substansi inti dari produk perencanaan tersebut adalah program pembangunan infrastruktur PUPR jangka panjang dan jangka menengah. Kompilasi program tersebut kemudian dianalisis manfaat serta biayanya, dan diseleksi atau diurutkan berdasarkan prioritas untuk selanjutnya dilegalkan kedalam 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 Keterpaduan 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 (KPBUs). 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 di bawah 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 dan 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 (BPS-PAM), 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 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.

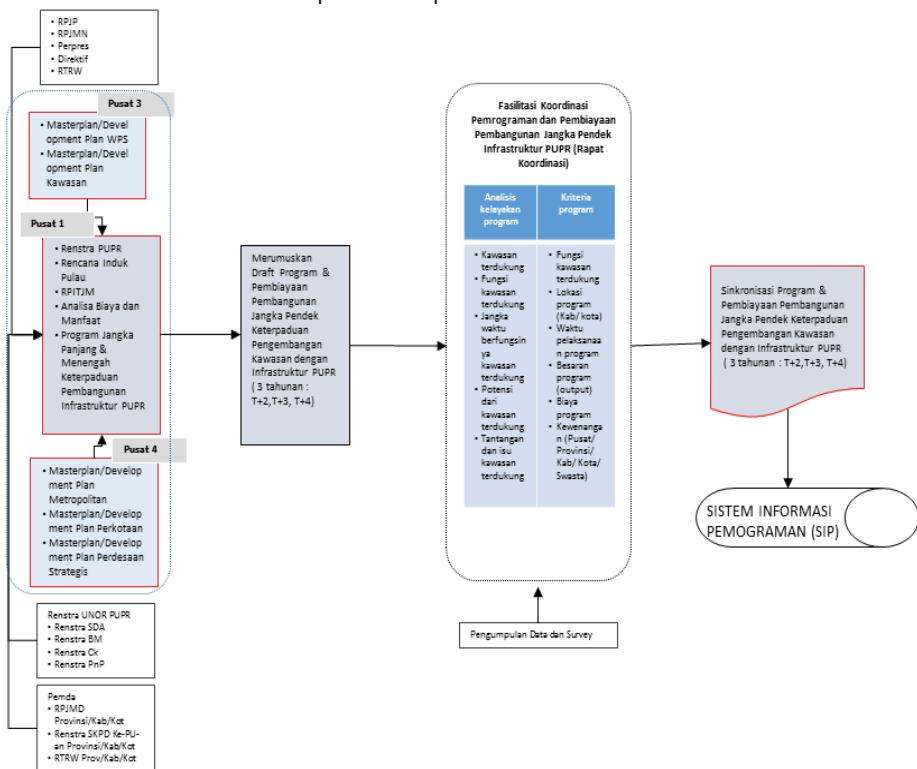
Proses sinkronisasi program dan pembiayaan pembangunan infrastruktur PUPR Jangka Pendek Keterpaduan Pengembangan Kawasan dengan Infrastruktur PUPR, berdasarkan dokumen perencanaan sebagai berikut adalah (i) Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2007 tentang RPJPN 2005-2025; (ii) Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 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 Dearah 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*,

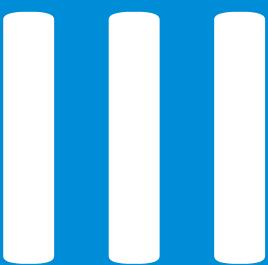
*rounding up*, dan *highest leverage*. Hal ini dilakukan dengan alasan terbatasnya pagu dalam kantong anggaran (*resources envelope*) untuk pembangunan infrastruktur PUPR baru (*new infrastructure development*). Hasil akhirnya adalah dokumen Sinkronisasi Program & Pembiayaan Pembangunan infrastruktur 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,+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**

Pengembangan berbasis WPS merupakan suatu pendekatan pembangunan yang memadukan antara pengembangan wilayah dengan “*market driven*”, sesuai daya dukung dan daya tampungnya dengan fokus pengembangan infrastruktur di kawasan pertumbuhan/perkotaan untuk mendukung penyelenggaraan pembangunan infrastruktur berkelanjutan. Dengan adanya pembangunan infrastruktur diharapkan dapat mengurangi disparitas antar wilayah yang selama ini menjadi tantangan dalam proses pembangunan nasional. Pembangunan infrastruktur di samping diarahkan untuk mendukung pengurangan disparitas antar wilayah (perkotaan, pedesaan dan perbatasan) juga untuk mengurangi urbanisasi dan *urban sprawl*, peningkatan pemenuhan kebutuhan dasar, serta kualitas hidup dan kesejahteraan masyarakat yang pada akhirnya dapat menjaga stabilitas dan kesatuan nasional. Agar dapat mewujudkan segala harapan tersebut, diperlukan pengembangan wilayah yang terpadu dan didukung oleh seluruh sektor sesuai dengan rencana tata ruang dari masing-masing wilayah tersebut.

Pada bagian ini akan dijabarkan profil WPS di Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara 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 Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara.

#### **3.1.1 Profil WPS di Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara**

Dari 5 WPS di Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara, satu WPS merupakan WPS Pertumbuhan Terpadu (WPS 15 Gilimanuk – Denpasar – Padang Bai). Adapun WPS 16 Tanjung – Mataram – Mandalika dan WPS 17 Sumbawa Besar – Dompu – Bima merupakan WPS Pertumbuhan Sedang Berkembang. Sementara itu dua WPS lainnya merupakan WPS Pertumbuhan Baru yang masih membutuhkan dukungan prioritas dari Pemerintah yaitu WPS 18 Waingapu – Labuan Bajo – Ende – Maumere dan WPS 19 Kupang – Atambua. Penjabaran lebih lanjut dari profil WPS tersebut dijelaskan di bawah ini.

##### **A. WPS 15 Gilimanuk – Denpasar – Padang Bai**

WPS 15 Gilimanuk – Denpasar – Padang Bai merupakan WPS Pusat Pertumbuhan Terpadu yang berada di wilayah administrasi Provinsi Bali. Berdasarkan profil WPS yang disusun oleh Kementerian PUPR terdapat 18 sub-kawasan yang membentuk WPS 15.

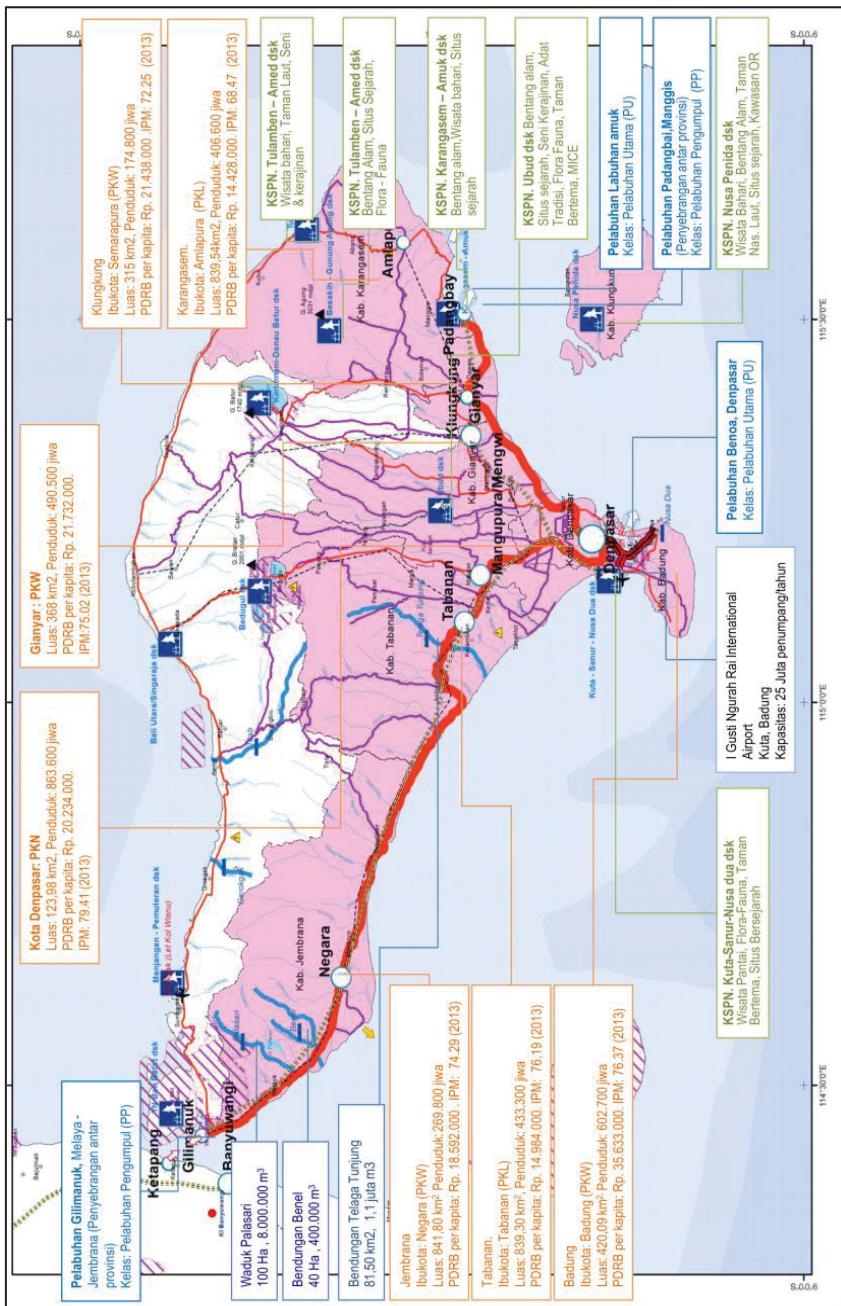
Pada **Gambar 3.1** dapat dilihat bahwa Provinsi Bali merupakan area simpul pariwisata dan pertanian. Adapun konektivitas di wilayah ini didukung oleh Bandar Udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, Pelabuhan Gilimanuk, dan Pelabuhan Padang Bai sebagai pintu masuk menuju WPS 15 dari wilayah lain. Selain itu terdapat pula sub-kawasan lainnya yang mencakup Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN), Pusat Kegiatan Nasional (PKN), dan Pusat Kegiatan Wilayah (PKW). Kawasan-kawasan dalam WPS ini dihubungkan oleh jalan nasional sehingga memudahkan akses yang mendukung pengembangan potensi wilayah yang beragam antara lain pariwisata, pertanian, perdagangan, dan industri jasa. Secara administratif, WPS 15 mencakup 1 kota dan 6 kabupaten yaitu Kota Denpasar, Kabupaten Jembrana, Kabupaten Badung, Kabupaten

Tabanan, Kabupaten Gianyar, Kabupaten Karangasem, dan Kabupaten Klungkung. Adapun profil WPS 15 Gilimanuk – Denpasar – Padang Bai dapat dilihat pada **Gambar 3.1**.

### B. WPS 16 Tanjung – Mataram – Mandalika

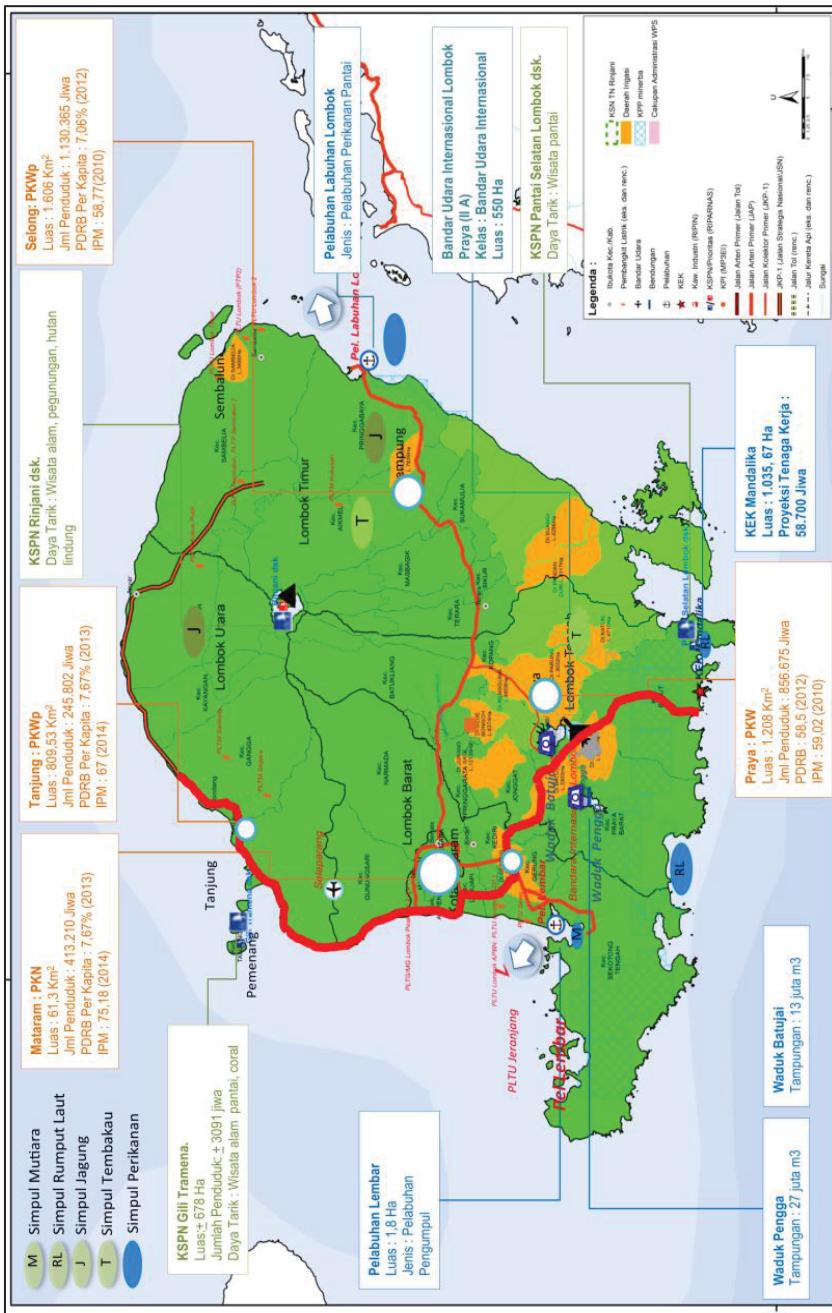
WPS 16 Tanjung – Mataram – Mandalika merupakan WPS Pusat Pertumbuhan Sedang Berkembang yang berada di wilayah administrasi Provinsi Nusa Tenggara Barat. Berdasarkan profil WPS yang disusun oleh Kementerian PUPR terdapat 11 sub-kawasan yang membentuk WPS 16.

Pada **Gambar 3.2** dapat dilihat bahwa di WPS 16 terdapat Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Mandalika yang merupakan Kawasan Ekonomi Khusus yang diusulkan oleh PT Indonesia Tourism Development Corporation (ITDC) dan ditetapkan melalui PP No. 52 Tahun 2014 pada tanggal 30 Juni 2014. Pengembangan KEK Mandalika difokuskan untuk kegiatan utama pariwisata karena Mandalika juga ditetapkan sebagai salah satu dari tiga KSPN Prioritas di Indonesia. Konektivitas di wilayah ini didukung oleh Bandar Udara Internasional Lombok Praya, Pelabuhan Lembar, Pelabuhan Labuhan serta jalan nasional yang sudah mantap sehingga mampu memaksimalkan potensi yang dimiliki seperti pariwisata, pertanian, perkebunan, perdagangan, industri jasa, dan perikanan. Selain KEK, bandar udara dan pelabuhan terdapat pula sub-kawasan lainnya yaitu Pusat Kegiatan Nasional (PKN), Pusat Kegiatan Wilayah (PKW). Secara administratif, WPS 16 mencakup 1 kota dan 4 kabupaten yaitu Kota Mataram, Kabupaten Lombok Tengah, Kabupaten Lombok Barat, Kabupaten Lombok Timur, dan Kabupaten Lombok Utara. Adapun profil WPS 16 Tanjung – Mataram – Mandalika dapat dilihat pada **Gambar 3.2**.



**Gambar 3.1 Profil WPS 15 Gilimanuk – Denpasar – Padang Bai**

**Gambar 3.2 Profil WPS 16 Tanjung – Mataran – Mandalika**



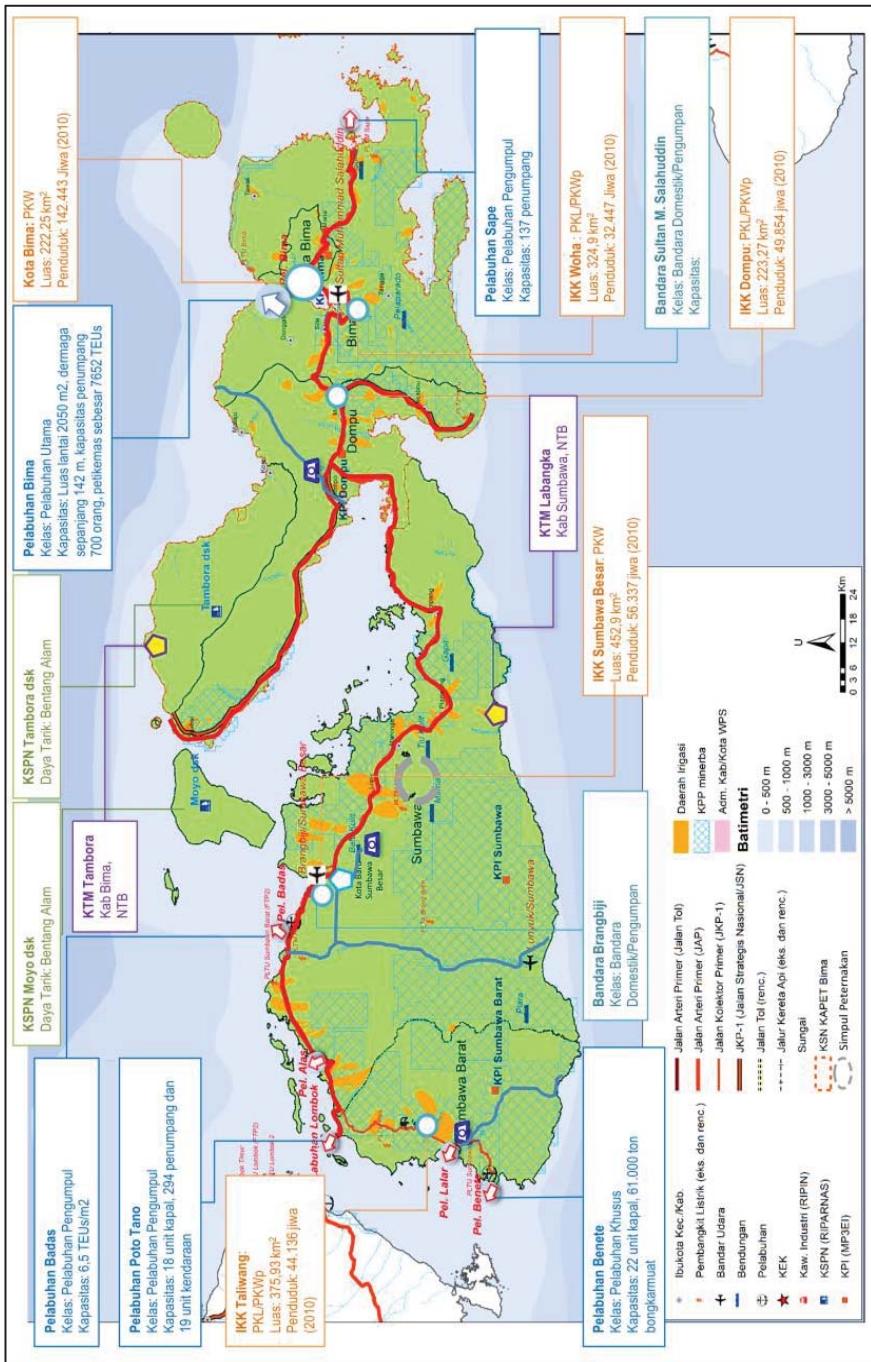
### C. WPS 17 Sumbawa Besar – Dompu – Bima

WPS 17 Sumbawa Besar – Dompu – Bima atau WPS 17 merupakan WPS Pusat Pertumbuhan Sedang Berkembang yang berada di wilayah administrasi Provinsi Nusa Tenggara Barat. Dalam profil WPS yang disusun oleh Kementerian PUPR terdapat 16 sub-kawasan yang membentuk WPS 17.

Pada **Gambar 3.3** dapat dilihat bahwa dalam WPS 17 terdapat Taman Nasional *Geopark* Tambora. Berdasarkan Peraturan Daerah No. 7 Tahun 2013 tentang Rencana Induk Pembangunan Kepariwisataan Daerah Tahun 2013 – 2028, Kawasan Tambora menjadi satu kesatuan destinasi dengan Teluk Saleh dan Pulau Moyo yang dikenal dengan sebutan Samota. Pada kawasan Tambora juga terdapat Kota Terpadu Mandiri (KTM) Tambora yang disahkan pada tahun 2009 oleh Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi. Konektivitas di WPS ini didukung oleh Bandar Udara Brang Bidji dan Pelabuhan Poto Tano di Sumbawa serta Bandar udara Sultan M. Salahuddin dan Pelabuhan Sape di Bima. Selain itu terdapat pula sub-kawasan lain yang membentuk WPS 17 yaitu Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN), Pusat Kegiatan Nasional (PKN), dan Pusat Kegiatan Wilayah (PKW).

Secara administratif, WPS 17 mencakup 2 kota dan 4 kabupaten yaitu Kota Sumbawa Besar, Kota Bima, Kabupaten Sumbawa, Kabupaten Sumbawa Barat, Kabupaten Dompu, dan Kabupaten Bima. Potensi yang dimiliki oleh WPS 17 di antaranya adalah pariwisata, pertanian, perkebunan, dan perikanan. Adapun profil WPS 17 Sumbawa Besar – Dompu – Bima dapat dilihat pada **Gambar 3.3**.

**Gambar 3.3 Profil WPS 17 Sumbawa Besar – Dompu – Bima**

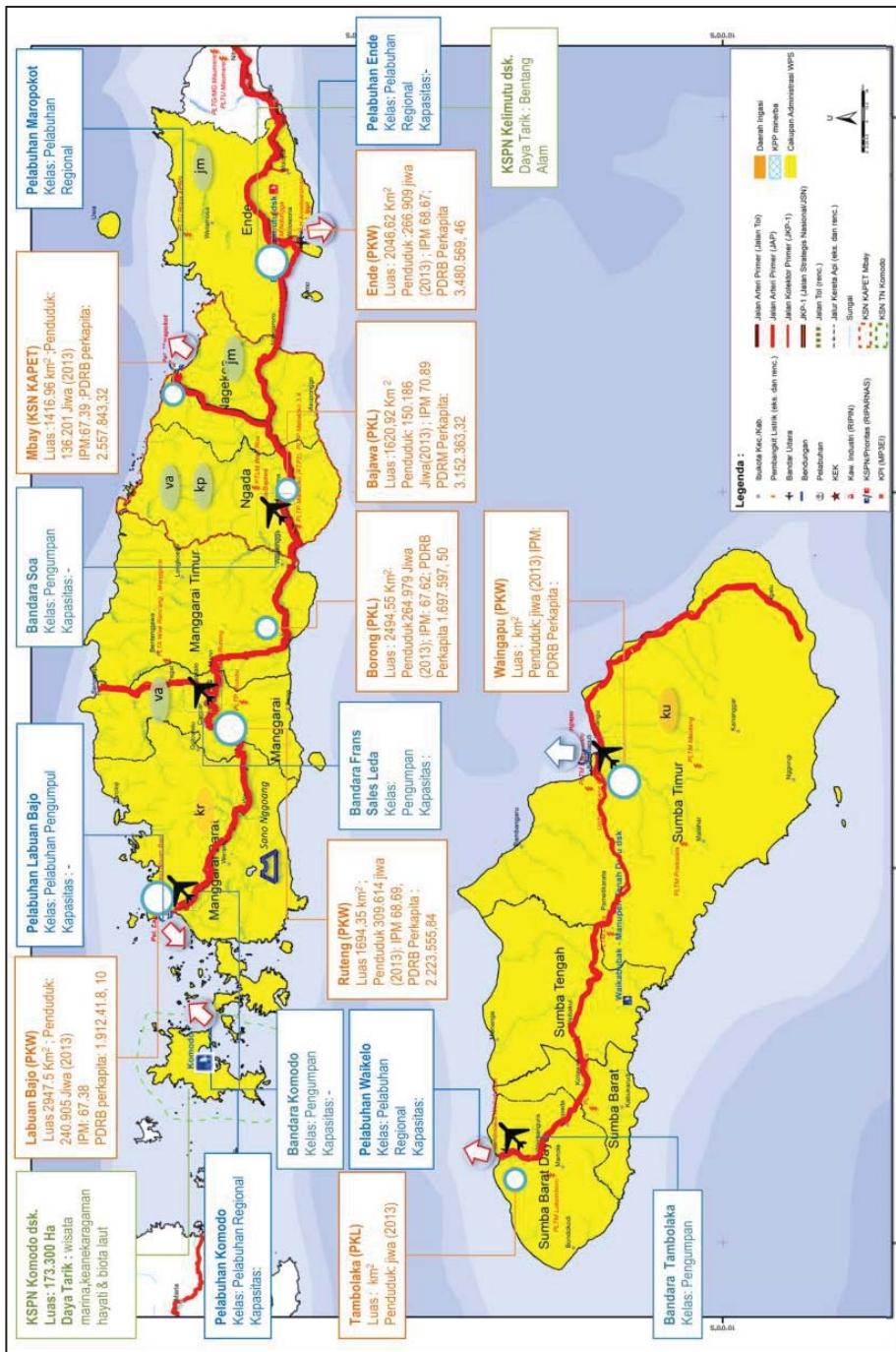


## D. WPS 18 Waingapu – Labuan Bajo – Ende – Maumere

WPS 18 Waingapu – Labuan Bajo – Ende – Maumere merupakan WPS Pusat Pertumbuhan Baru yang berada di wilayah administrasi Provinsi Nusa Tenggara Timur. Dalam profil WPS yang disusun oleh Kementerian PUPR terdapat 18 sub-kawasan yang membentuk WPS 18.

Pada **Gambar 3.4**, dapat dilihat bahwa di dalam WPS 18 terdapat KSPN Komodo yang secara administratif termasuk ke dalam Wilayah Kecamatan Komodo, Kabupaten Manggarai Barat, Provinsi Nusa Tenggara Timur. Kawasan ini ditetapkan sebagai Taman Nasional Komodo pada tanggal 6 Maret 1980 dan sebagai Situs Warisan Dunia oleh UNESCO pada tahun 1991. Pada WPS 18 terdapat pula Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu (KAPET) Mbay sebagai kawasan strategis cepat tumbuh yang ditetapkan oleh Pemerintah sebagai kawasan prioritas pengembangan ekonomi wilayah dalam rangka mengurangi kesenjangan pembangunan antar wilayah di Negara Kesatuan Republik Indonesia. Dibentuk berdasarkan KEPPRES No.15 Tahun 1998 tanggal 19 Januari 1998 dan disempurnakan dengan KEPPRES No. 150 Tahun 2000, KAPET Mbay meliputi Kabupaten Ngada dan Nagekeo. Konektivitas di WPS 18 didukung oleh Bandar Udara Komodo dan Pelabuhan Labuan Bajo di Kabupaten Manggarai Barat. Subkawasan lain yang membentuk WPS 18 yaitu Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN), Pusat Kegiatan Nasional (PKN), dan Pusat Kegiatan Wilayah (PKW).

Secara administratif, WPS 18 mencakup 11 kabupaten yaitu Kabupaten Sumba Barat Daya, Kabupaten Sumba Barat, Kabupaten Sumba Tengah, Kabupaten Sumba Timur, Kabupaten Manggarai, Kabupaten Manggarai Barat, Kabupaten Manggarai Timur, Kabupaten Ende, Kabupaten Sikka, Kabupaten Ngada, dan Kabupaten Nagakeo. Potensi yang dimiliki oleh WPS 18 di antaranya adalah pariwisata, pertanian, perkebunan, dan perikanan. Adapun profil WPS 18 Waingapu – Labuan Bajo – Ende – Maumere dapat dilihat pada **Gambar 3.4**.



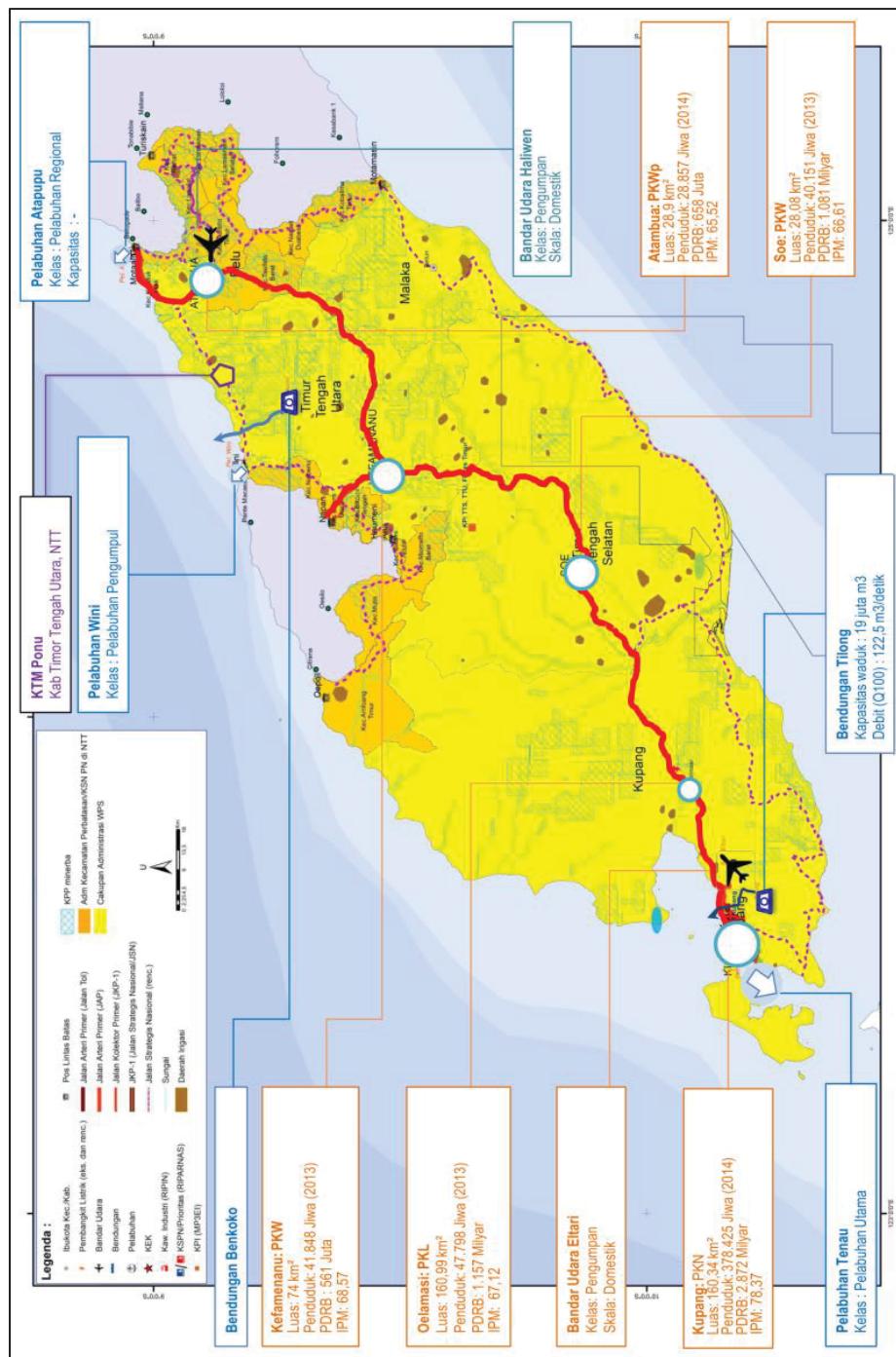
**Gambar 3.4 Profil WPS 18 Waingapu – Labuan Bajo – Ende – Maumere**

## E. WPS 19 Kupang – Atambua

WPS 19 Kupang – Atambua merupakan WPS Pusat Pertumbuhan Baru yang berada di wilayah administratif Provinsi Nusa Tenggara Timur. Dalam profil WPS yang disusun oleh Kementerian PUPR terdapat 11 sub-kawasan yang membentuk WPS 19.

Pada **Gambar 3.5** dapat dilihat bahwa dalam WPS 19 terdapat perbatasan darat antara Indonesia dan Timor Leste. 3 PLBN (Pos Lintas Batas Negara) yang menjadi garda terdepan dari perbatasan di Provinsi NTT yaitu PLBN Moto'ain, PLBN Motomasin, dan PLBN Winni yang telah dihubungkan dengan jalan nasional yaitu Jalan Trans Flores. Konektivitas di wilayah ini didukung oleh Pelabuhan Tenau, Pelabuhan Wini, Pelabuhan Atapupu serta Bandar Udara Kupang El Tari. Subkawasan lainnya yang membentuk WPS 19 yaitu Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN), Pusat Kegiatan Nasional (PKN), Pusat Kegiatan Wilayah (PKW), dan pelabuhan laut.

Secara administratif, WPS ini mencakup 1 kota dan 6 kabupaten yaitu Kota Kupang, Kabupaten Kupang, Kabupaten Soe, Kabupaten Timor Tengah Utara, Kabupaten Timor Tengah Selatan, Kabupaten Belu, dan Kabupaten Malaka. Potensi yang dimiliki oleh WPS 19 di antaranya adalah perbatasan darat, perkebunan, dan perdagangan. Adapun profil WPS 19 Kupang – Atambua dapat dilihat pada **Gambar 3.5**.

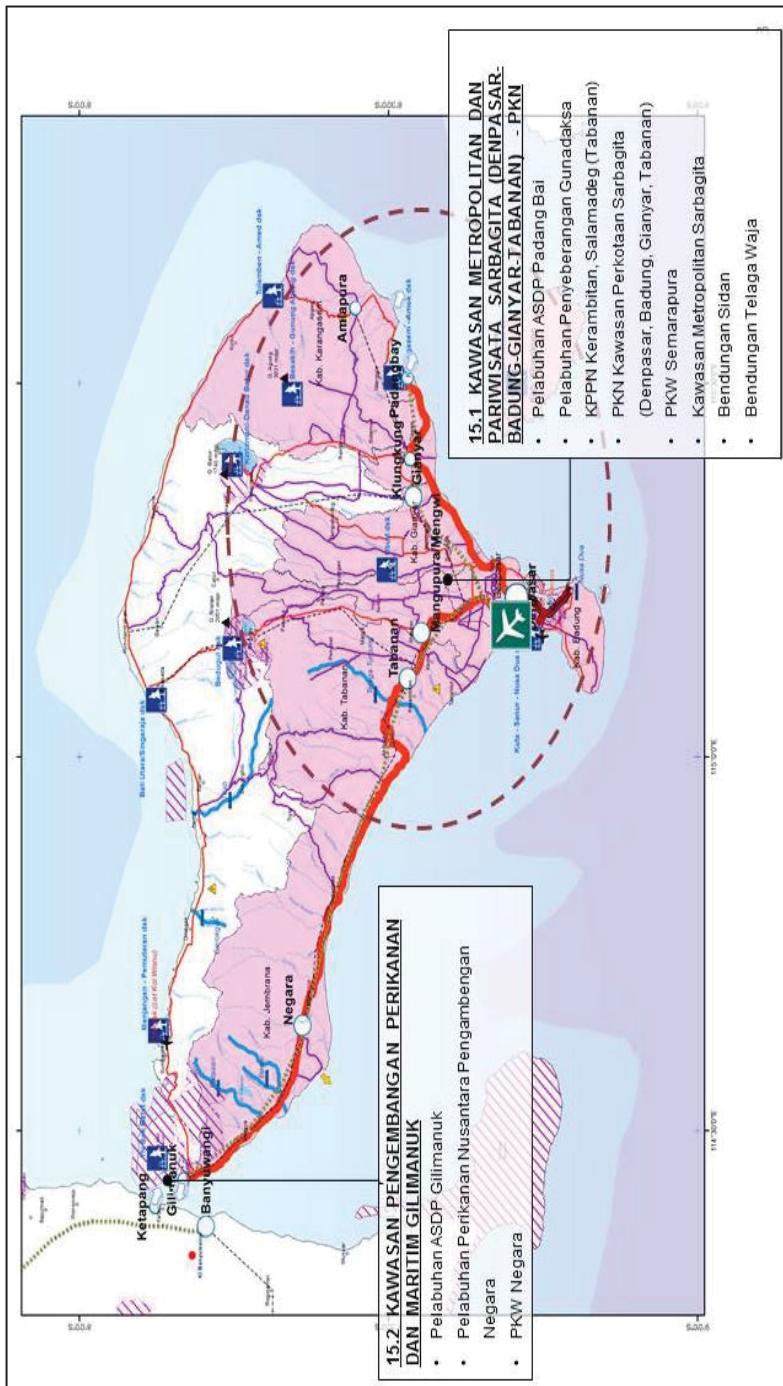


Gambar 3.5 Profil WPS 19 Kupang – Atambua

### **3.1.2 Profil Kawasan dalam WPS**

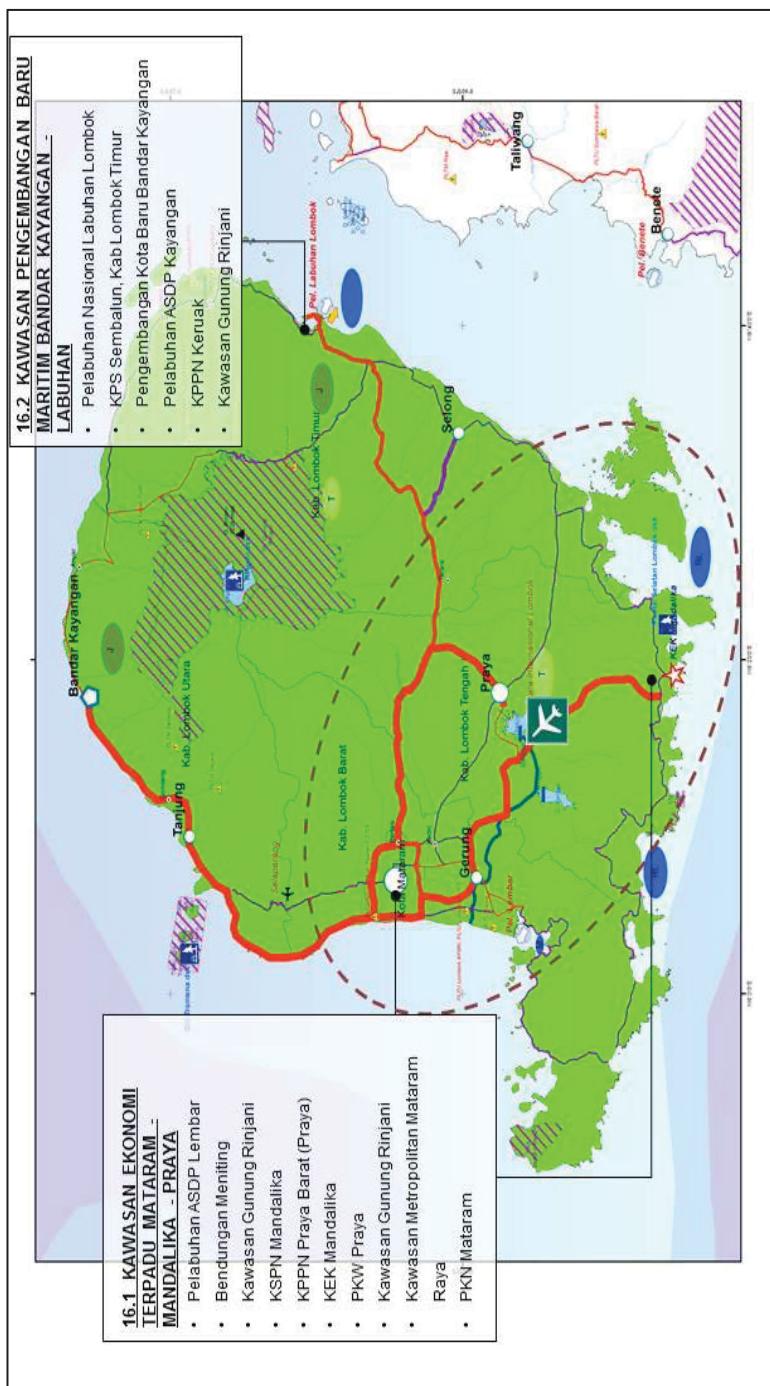
Kawasan dalam WPS adalah kawasan – kawasan potensial yang dapat menjadi pemicu pertumbuhan ekonomi berbasis *market driven*. Dengan demikian kawasan – kawasan ini diharapkan dapat menjadi prioritas pengembangan yang selanjutnya memberi dampak pada daerah – daerah di sekitarnya. Di Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara terdapat 12 kawasan yang tersebar di 3 provinsi dengan rincian sebagai berikut:

- Pada WPS 15 terdapat 2 kawasan yaitu Kawasan 15.1 Kawasan Metropolitan dan Pariwisata / PKN Sarbagita (Denpasar – Badung – Gianyar – Tabanan) serta Kawasan 15.2 Kawasan Pengembangan Perikanan dan Maritim Gilimanuk.
- Pada WPS 16 terdapat 2 kawasan yaitu Kawasan 16.1 Kawasan Ekonomi Terpadu Mataram – Mandalika – Praya serta Kawasan 16.2 Kawasan Pengembangan Baru Maritim Bandar Kayangan – Labuhan.
- Pada WPS 17 terdapat 3 kawasan yaitu Kawasan 17.1 Kawasan Strategis Pariwisata Tambora, Kawasan 17.2 Kawasan Pertumbuhan Raba serta Kawasan 17.3 Kawasan Pertumbuhan Sumbawa Besar.
- Pada WPS 18 terdapat 3 kawasan yaitu Kawasan 18.1 Kawasan Pertumbuhan Strategis Pariwisata Labuan Bajo, Kawasan 18.2 Kawasan Pertumbuhan Ekonomi Terpadu Mbay Maumere Ende – Kelimutu serta Kawasan 18.3 Kawasan Waingapu – Waikabubak.
- Pada WPS 19 terdapat 2 kawasan yaitu Kawasan 19.1 Kawasan Ekonomi Terpadu Kupang – Soe serta Kawasan 19.2 Kawasan Pertumbuhan Baru dan Perbatasan Kefamenanu – Atambua.



Gambar 3.6 Peta Kawasan di WPS 15 Gilimanuk – Denpasar – Padang Bai

Gambar 3.7 Peta Kawasan di WPS 16 Tanjung – Mataram – Mandalika



## 17.1 KAWASAN STRATEGIS

- RABA (PKW)**

  - KAPET Bima
  - Pelabuhan Nasional Bima
  - KPPN Raba
  - PKW Raba
  - Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu Bima

**PARIWISATA TAMBORA**

  - Pengembangan KTM Tambora
  - KSPN Tambora
  - KPS Tambora, Kab. Dompu
  - Bendungan Tanju
  - Bendungan Mila
  - KPPN Dompu

**KTM Tambora**

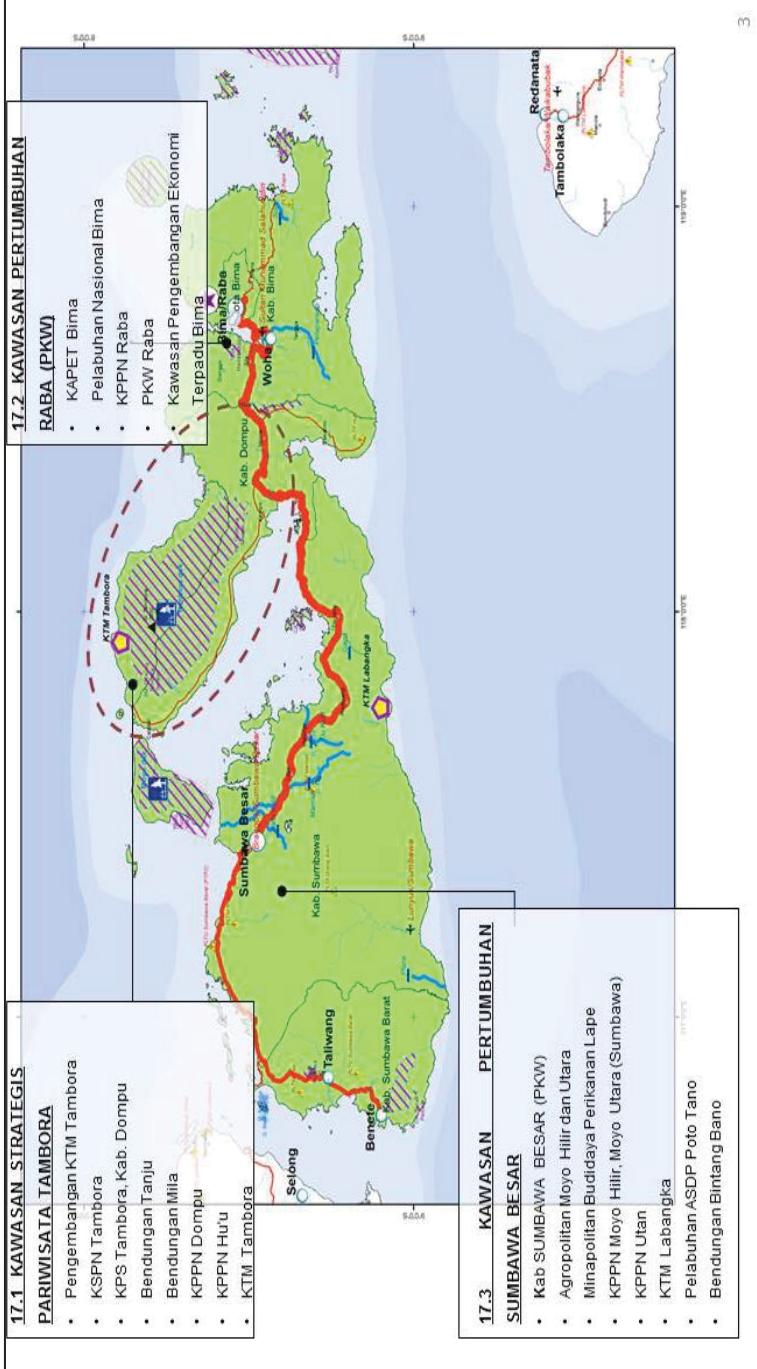
Source: Bapenda Bima (2010)

## 17.2 KAWASAN PERUMBUHAN

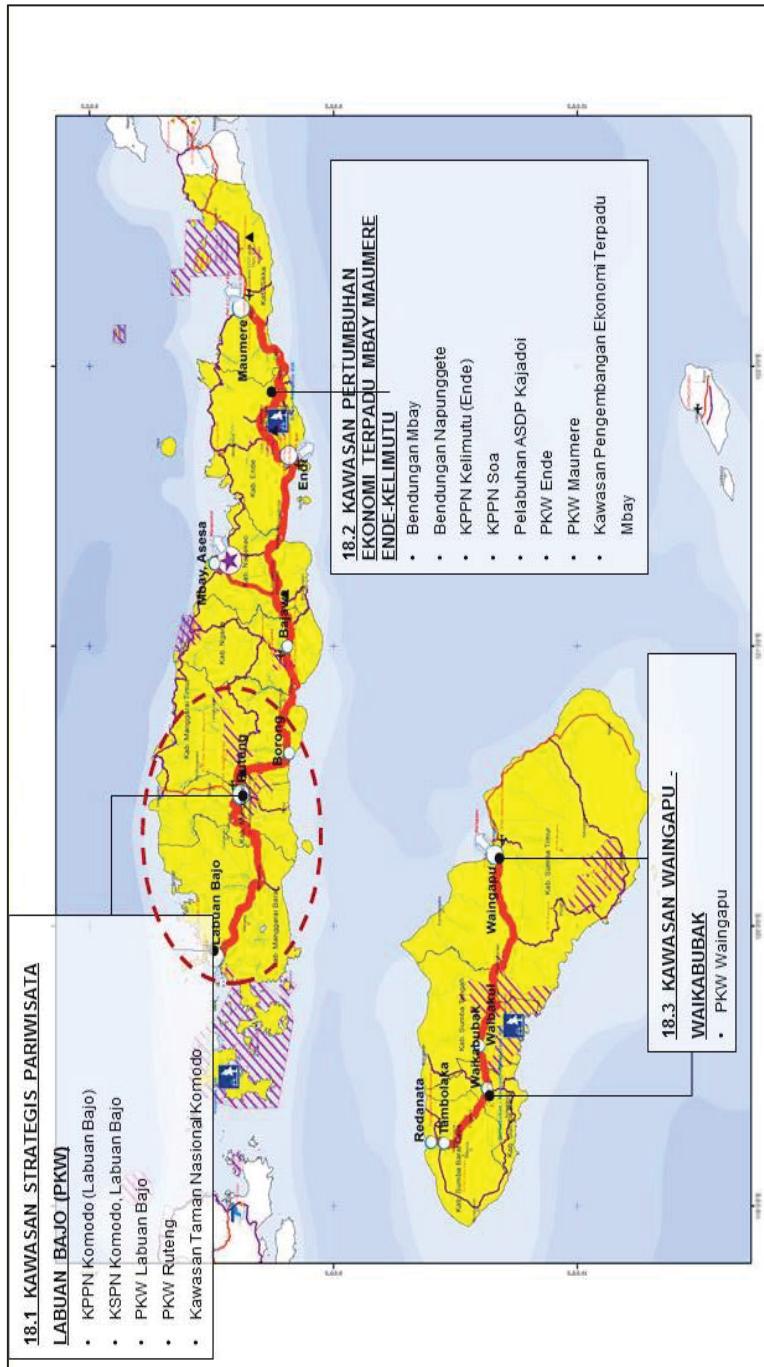
- RABA (PKW)**

  - KAPET Bima
  - Pelabuhan Nasional Bima
  - KPPN Raba
  - PKW Raba

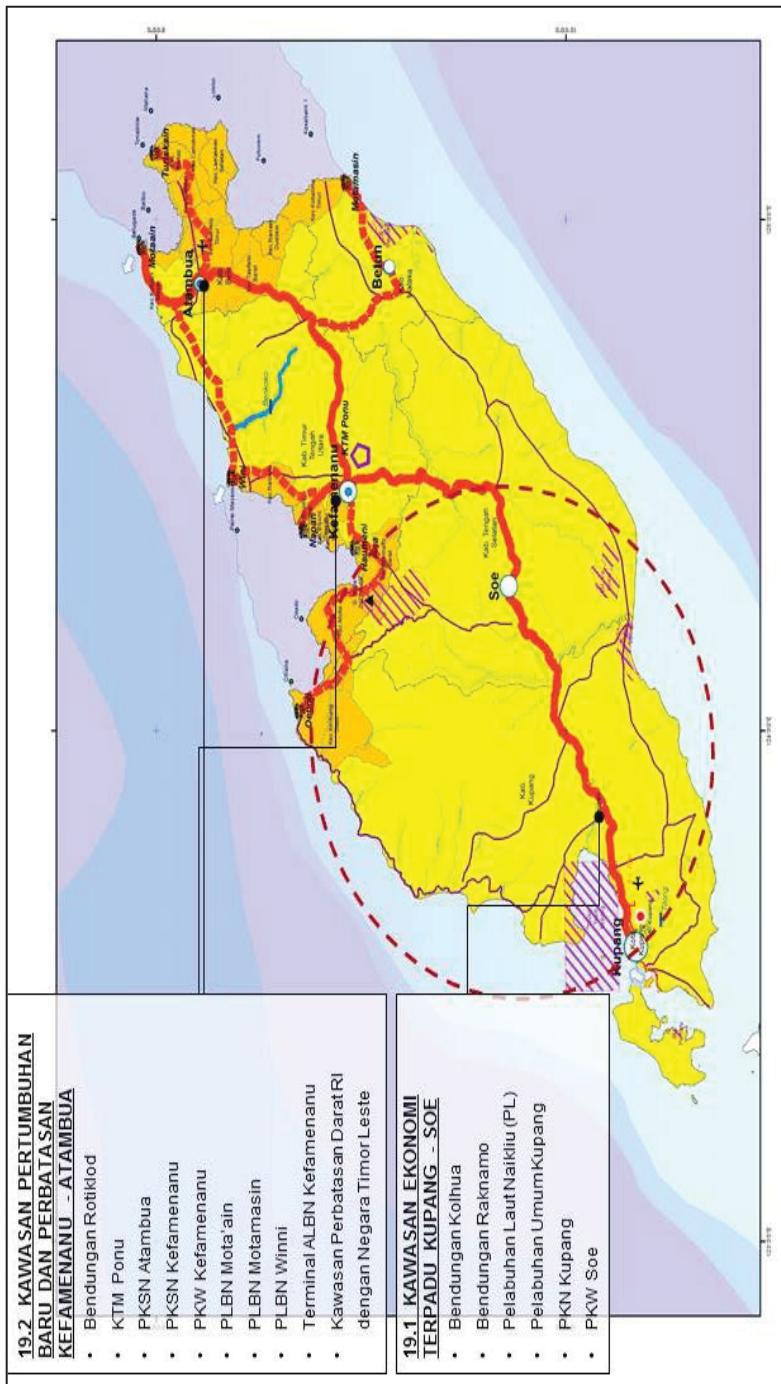
Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu Bima



**Gambar 3.8** Peta Kawasan di WPS 17 Sumbawa Besar – Dompu – Bima



Gambar 3.9 Peta Kawasan di WPS 18 Waingapu – Labuan Bajo – Ende – Maumere



Gambar 3.10 Peta Kawasan di WPS 19 Kupang – Atambua

## A. Kawasan 15.1 Kawasan Metropolitan dan Pariwisata / PKN Sarbagita (Denpasar – Badung – Gianyar – Tabanan)

Kawasan ini terdiri dari 1 kota dan 6 kabupaten yaitu Kota Denpasar, Kabupaten Badung, Kabupaten Gianyar, Kabupaten Tabanan, Kabupaten Karangasem, Kabupaten Klungkung, dan Kabupaten Buleleng. Kawasan 15.1 merupakan kawasan yang memiliki fokus kegiatan wilayah di kawasan perkotaan Sarbagita sebagai kawasan metropolitan dan pariwisata. **Tabel 3.1** menjelaskan sub-kawasan yang terdapat dalam Kawasan 15.1.

**Tabel 3.1** Daftar Kawasan 15.1 Kawasan Metropolitan dan Pariwisata / PKN Sarbagita (Denpasar – Badung – Gianyar – Tabanan)

Kawasan	Provinsi	Kabupaten/ Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
PKN Kawasan Perkotaan Sarbagita (Denpasar - Bangli - Gianyar - Tabanan)	Bali	Kab. Badung Kab. Gianyar Kota Denpasar	WPS 15	Kawasan 15.1	PKN
Kawasan Metropolitan Sarbagita	Bali	Kab. Badung Kab. Gianyar Kab. Tabanan Kota Denpasar	WPS 15	Kawasan 15.1	Kawasan Metropolitan
Bendungan Sidan	Bali	Kab. Badung	WPS 15	Kawasan 15.1	Bendungan
D.I. Tukad Penet	Bali	Kab. Badung Kab. Tabanan	WPS 15	Kawasan 15.1	Pusat - DI Permukaan - Lintas Kabupaten/ Kota
D.I. Tukad Ayung	Bali	Kab. Gianyar Kab. Tabanan Kota Denpasar	WPS 15	Kawasan 15.1	Pusat - DI Permukaan - Lintas Kabupaten/ Kota
D. I. Tukad Oos	Bali	Kab. Gianyar	WPS 15	Kawasan 15.1	Pusat - DI Permukaan - Utuh Kabupaten/ Kota
D.I. Tukad Pekerisan	Bali	Kab. Gianyar	WPS 15	Kawasan 15.1	Pusat - DI Permukaan - Utuh Kabupaten/ Kota

Kawasan	Provinsi	Kabupaten/ Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
D.I. Tukad Petanu	Bali	Kab. Gianyar	WPS 15	Kawasan 15.1	Pusat - DI Permukaan - Utuh Kabupaten/ Kota
Pelabuhan ASDP Padang Bai	Bali	Kab. Karangasem	WPS 15	Kawasan 15.1	ASDP
Bendungan Telaga Waja	Bali	Kab. Karangasem	WPS 15	Kawasan 15.1	Bendungan
D.I Tukad Unda	Bali	Kab. Karangasem Kab. Klungkung	WPS 15	Kawasan 15.1	Pusat - DI Permukaan - Lintas Kabupaten/ Kota
Pelabuhan Penyebrangan Gunaksa	Bali	Kab. Klungkung	WPS 15	Kawasan 15.1	Pelabuhan Penyeberangan
PKW Semarapura	Bali	Kab. Klungkung	WPS 15	Kawasan 15.1	PKW
KPPN Kerambitan, Salamadeg (Tabanan)	Bali	Kab. Tabanan	WPS 15	Kawasan 15.1	KPPN
D.I. Tukad Sungi	Bali	Kab. Tabanan	WPS 15	Kawasan 15.1	Pusat - DI Permukaan - Utuh Kabupaten/ Kota
D.I. Tukad Yeh Hoo	Bali	Kab. Tabanan	WPS 15	Kawasan 15.1	Pusat - DI Permukaan - Utuh Kabupaten/ Kota

## B. Kawasan 15.2 Kawasan Pengembangan Perikanan dan Maritim Gilimanuk

Gilimanuk adalah kelurahan yang berada di kecamatan Melaya, Kabupaten Jembrana, Provinsi Bali. Di kelurahan ini terdapat Pelabuhan Gilimanuk yang melayani penyeberangan feri ke Pelabuhan Ketapang, Jawa Timur. Kabupaten Jembrana adalah sebuah kabupaten beribu kota Negara yang terletak di ujung barat Pulau Bali, Indonesia. Kabupaten Jembrana berbatasan dengan Kabupaten Tabanan di bagian timur, Kabupaten Buleleng di bagian utara, Selat Bali di bagian barat dan Samudera Hindia di bagian selatan. Adapun potensi dari Kabupaten Jembrana di antaranya adalah pertanian, peternakan, perkebunan,

perikanan, industri, dan perdagangan. **Tabel 3.2** menjelaskan sub-kawasan yang terdapat dalam Kawasan 15.2.

**Tabel 3.2** Kawasan 15.2 Kawasan Pengembangan Perikanan dan Maritim Gilimanuk

Kawasan	Provinsi	Kabupaten/ Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
PPN Pengembangan Negara	Bali	Kab. Jembrana	WPS 15	Kawasan 15.2	PPN
Pelabuhan ASDP Gilimanuk	Bali	Kab. Jembrana	WPS 15	Kawasan 15.2	ASDP
PKW Negara	Bali	Kab. Jembrana	WPS 15	Kawasan 15.2	PKW

### C. Kawasan 16.1 Kawasan Ekonomi Terpadu Mataram – Mandalika – Praya

Mataram sebagai ibu kota dari Provinsi Nusa Tenggara Barat yang memiliki potensi besar di bidang pariwisata. Hal tersebut ditunjang dengan akses masuk melalui Bandar Udara Internasional Lombok Praya yang berada di Kabupaten Lombok Tengah sehingga menjadikan Kepulauan Nusa Tenggara, khususnya Pulau Lombok menjadi destinasi wisata selain Bali. Adapun Kabupaten Lombok Tengah juga memiliki beragam spot pariwisata yang sedang dikembangkan agar mampu menarik lebih banyak wisatawan asing yang datang. **Tabel 3.3** menjelaskan sub-kawasan yang terdapat dalam Kawasan 16.1.

**Tabel 3.3** Kawasan 16.1 Kawasan Ekonomi Terpadu Mataram – Mandalika – Praya

Kawasan	Provinsi	Kabupaten/ Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
Pelabuhan ASDP Lembar	NTB	Kab. Lombok Barat	WPS 16	Kawasan 16.1	ASDP
Bendungan Meniting	NTB	Kab. Lombok Barat	WPS 16	Kawasan 16.1	Bendungan
Kawasan Gunung Rinjani	NTB	Kab. Lombok Barat Kab. Lombok Tengah	WPS 16	Kawasan 16.1	
D.I. Ramening Kompleks	NTB	Kab. Lombok Barat	WPS 16	Kawasan 16.1	Pusat - DI Permukaan - Utuh Kabupaten/ Kota

Kawasan	Provinsi	Kabupaten/ Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
KSPN Mandalika	NTB	Kab. Lombok Tengah	WPS 16	Kawasan 16.1	KSPN
KPPN Praya Barat (Praya)	NTB	Kab. Lombok Tengah	WPS 16	Kawasan 16.1	KPPN
KEK Mandalika	NTB	Kab. Lombok Tengah	WPS 16	Kawasan 16.1	KEK
PKW Praya	NTB	Kab. Lombok Tengah	WPS 16	Kawasan 16.1	PKW
D.I. Batujai	NTB	Kab. Lombok Tengah	WPS 16	Kawasan 16.1	Pusat - DI Permukaan - Utuh Kabupaten/ Kota
D.I. Jurang Batu	NTB	Kab. Lombok Tengah	WPS 16	Kawasan 16.1	Pusat - DI Permukaan - Utuh Kabupaten/ Kota
D.I. Jurang Sate Hilir	NTB	Kab. Lombok Tengah	WPS 16	Kawasan 16.1	Pusat - DI Permukaan - Utuh Kabupaten/ Kota
D.I. Jurang Sate Hulu	NTB	Kab. Lombok Tengah	WPS 16	Kawasan 16.1	Pusat - DI Permukaan - Utuh Kabupaten/ Kota
D.I. Katon Kompleks	NTB	Kab. Lombok Tengah	WPS 16	Kawasan 16.1	Pusat - DI Permukaan - Utuh Kabupaten/ Kota
D.I. Mujur II	NTB	Kab. Lombok Tengah	WPS 16	Kawasan 16.1	Pusat - DI Permukaan - Utuh Kabupaten/ Kota
D.I. Surabaya	NTB	Kab. Lombok Tengah	WPS 16	Kawasan 16.1	Pusat - DI Permukaan - Utuh Kabupaten/ Kota
Kawasan Metropolitan Mataram Raya	NTB	Kab. Lombok Tengah	WPS 16	Kawasan 16.1	Kawasan Metropolitan
PKN Mataram	NTB	Kota Mataram	WPS 16	Kawasan 16.1	PKN

## D. Kawasan 16.2 Kawasan Pengembangan Baru Maritim Bandar Kayangan – Labuhan

Bandar Kayangan yang berada di Kabupaten Lombok Utara Nusa Tenggara Barat (NTB) akan dikembangkan menjadi salah satu kota baru di Indonesia. Daerah tersebut memiliki potensi yang sangat strategis karena berada di jalur strategis yakni Alur Laut Kepulauan Indonesia (ALKI) terutama pada ALKI II. Jalur tersebut merupakan jalur pelayaran internasional yang banyak dilintasi kapal asing mulai dari Selat Makassar, Laut Sulawesi, hingga Selat Lombok. Kota Baru Bandar Kayangan direncanakan sebagai *Global Hub*. **Tabel 3.4** menjelaskan sub-kawasan yang terdapat dalam Kawasan 16.2.

**Tabel 3.4** Kawasan 16.2 Kawasan Pengembangan Baru Maritim Bandar Kayangan – Labuhan

Kawasan	Provinsi	Kabupaten/ Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
Pelabuhan ASDP Kayangan	NTB	Kab. Lombok Timur	WPS 16	Kawasan 16.2	ASDP
KPPN Keruak	NTB	Kab. Lombok Timur	WPS 16	Kawasan 16.2	KPPN
Kawasan Gunung Rinjani	NTB	Kab. Lombok Timur	WPS 16	Kawasan 16.2	
D.I. Pandanduri – Swangi	NTB	Kab. Lombok Timur	WPS 16	Kawasan 16.2	Pusat - DI Permukaan - Utuh Kabupaten/ Kota
D.I. Tanggik Kompleks	NTB	Kab. Lombok Timur	WPS 16	Kawasan 16.2	Pusat - DI Permukaan - Utuh Kabupaten/ Kota

## E. Kawasan 17.1 Kawasan Strategis Pariwisata Tambora

Gunung Tambora (atau Tomboro) adalah sebuah *stratovolcano* aktif yang terletak di pulau Sumbawa, Indonesia. Gunung ini terletak di dua kabupaten yaitu Kabupaten Dompu (sebagian kaki sisi selatan sampai barat laut) dan Kabupaten Bima (bagian lereng sisi selatan hingga barat laut, dan kaki hingga puncak sisi timur hingga utara). Gunung Tambora direncanakan akan dijadikan sebagai kawasan *geopark*. Seperti halnya Gunung Rinjani, Tambora memiliki belasan potensi pariwisata dan

sumber daya alam yang akan diusulkan sebagai *geopark*. **Tabel 3.5** menjelaskan sub-kawasan yang terdapat dalam Kawasan 17.1.

**Tabel 3.5** Kawasan 17.1 Kawasan Strategis dan Pariwisata Tambora

Kawasan	Provinsi	Kabupaten/ Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
Bendungan Tanju	NTB	Kab. Dompu	WPS 17	Kawasan 17.1	Bendungan
Bendungan Mila	NTB	Kab. Dompu	WPS 17	Kawasan 17.1	Bendungan
KPPN Dompu	NTB	Kab. Dompu	WPS 17	Kawasan 17.1	KPPN
KPPN Hu'u	NTB	Kab. Dompu	WPS 17	Kawasan 17.1	KPPN
KTM Tambora	NTB	Kab. Dompu	WPS 17	Kawasan 17.1	KTM
D.I. Katua Kompleks	NTB	Kab. Dompu	WPS 17	Kawasan 17.1	Pusat - DI Permukaan - Utuh Kabupaten/ Kota
D.I. Rababaka Kompleks	NTB	Kab. Dompu	WPS 17	Kawasan 17.1	Pusat - DI Permukaan - Utuh Kabupaten/ Kota

## F. Kawasan 17.2 Kawasan Pertumbuhan Raba

Raba adalah sebuah kecamatan di kota Bima, Nusa Tenggara Barat, Indonesia. Bima adalah sebuah kota otonom yang terletak di Pulau Sumbawa bagian timur, Provinsi Nusa Tenggara Barat, Indonesia. Kawasan 17.2 pun meliputi wilayah Kab. Bima. Kab. Bima ialah salah satu kabupaten di Pulau Sumbawa, yang memiliki ibu kota Woha. Kota dan Kab. Bima memiliki potensi di sektor pertanian, perkebunan, perikanan, dan peternakan. **Tabel 3.6** menjelaskan sub-kawasan yang terdapat dalam Kawasan 17.2.

**Tabel 3.6** Kawasan 17.2 Kawasan Pertumbuhan Raba

Kawasan	Provinsi	Kabupaten / Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
KPPN Raba	NTB	Kab. Blma	WPS 17	Kawasan 17.2	KPPN
PKW Raba	NTB	Kab. Blma	WPS 17	Kawasan 17.2	PKW

Kawasan	Provinsi	Kabupaten / Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu Bima	NTB	Kab. Blima	WPS 17	Kawasan 17.2	KAPET
D.I. Pelaparado	NTB	Kab. Blima	WPS 17	Kawasan 17.2	Pusat - DI Permukaan - Lintas Kabupaten /Kota

## G. Kawasan 17.3 Kawasan Pertumbuhan Sumbawa Besar

Kota Sumbawa Besar merupakan ibu kota dari Kabupaten Sumbawa, Nusa Tenggara Barat sekaligus salah satu kota terpadat di pulau Sumbawa selain Bima dan Dompu. Sektor pariwisata, perikanan, dan industri jasa merupakan sektor yang menjadi potensi utama dari Kota Sumbawa Besar. Adapun pariwisata yang menjadi andalan dari Kabupaten Sumbawa ialah Pulau Moyo yang merupakan taman wisata alam laut. Kawasan 17.3 memiliki cakupan wilayah Kabupaten Sumbawa dan Kabupaten Sumbawa Barat. **Tabel 3.7** menjelaskan sub-kawasan yang terdapat dalam Kawasan 17.3.

**Tabel 3.7** Kawasan 17.3 Kawasan Pertumbuhan Sumbawa Besar

Kawasan	Provinsi	Kabupaten / Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
KPPN Moyo Hilir, Moyo Utara (Sumbawa)	NTB	Kab. Sumbawa	WPS 17	Kawasan 17.3	KPPN
KPPN Utan	NTB	Kab. Sumbawa	WPS 17	Kawasan 17.3	KPPN
KTM Labangka	NTB	Kab. Sumbawa	WPS 17	Kawasan 17.3	KTM
PKW Sumbawa Besar	NTB	Kab. Sumbawa	WPS 17	Kawasan 17.3	PKW
D.I. Batu Bulan	NTB	Kab. Sumbawa	WPS 17	Kawasan 17.3	Pusat - DI Permukaan - Utuh Kabupaten/ Kota
D.I. Mamak – Kakiang	NTB	Kab. Sumbawa	WPS 17	Kawasan 17.3	Pusat - DI Permukaan - Utuh Kabupaten/ Kota

Kawasan	Provinsi	Kabupaten / Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
Pelabuhan ASDP Poto Tano	NTB	Kab. Sumbawa Barat	WPS 17	Kawasan 17.3	ASDP
Bendungan Bintang Bano	NTB	Kab. Sumbawa Barat	WPS 17	Kawasan 17.3	Bendungan

## H. Kawasan 18.1 Kawasan Pertumbuhan Strategis Pariwisata Labuan Bajo

Labuan Bajo merupakan salah satu desa dari 9 desa dan kelurahan yang berada di kecamatan Komodo, Kabupaten Manggarai Barat, Provinsi Nusa Tenggara Timur. Labuan Bajo dahulu merupakan sebuah kelurahan sekaligus ibu kota Kecamatan Komodo juga merupakan ibu kota Kabupaten Manggarai Barat, Nusa Tenggara Timur, Indonesia. Sekarang sudah dikembangkan menjadi Kota Labuan Bajo. Wilayahnya meliputi; Kampung Ujung, Kampung Tengah, Kampung Air, Lamtoro, Wae Kelambu, Wae Medu, Cowang Dereng, Wae Kesambi, Wae Bo, Lancang, Sernaru, Wae Mata, Pasar Baru, Pede, dan Gorontalo. **Tabel 3.8** menjelaskan sub-kawasan yang terdapat dalam Kawasan 18.1.

**Tabel 3.8** Kawasan 18.1 Kawasan Pertumbuhan Strategis Pariwisata Labuan Bajo

Kawasan	Provinsi	Kabupaten/ Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
PKW Ruteng	NTT	Kab. Manggarai	WPS 18	Kawasan 18.1	PKW
D.I. Wae Mantar	NTT	Kab. Manggarai	WPS 18	Kawasan 18.1	Pusat - DI Permukaan - Utuh Kabupaten/ Kota
KPPN Komodo (Labuan Bajo)	NTT	Kab. Manggarai Barat	WPS 18	Kawasan 18.1	KPPN
KSPN Komodo (Labuan Bajo)	NTT	Kab. Manggarai Barat	WPS 18	Kawasan 18.1	KSPN
PKW Labuan Bajo	NTT	Kab. Manggarai Barat	WPS 18	Kawasan 18.1	PKW
Kawasan Taman Nasional Komodo	NTT	Kab. Manggarai Barat	WPS 18	Kawasan 18.1	

Kawasan	Provinsi	Kabupaten/ Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
D.I. Lembor	NTT	Kab. Manggarai Barat	WPS 18	Kawasan 18.1	Pusat - DI Permukaan - Utuh Kabupaten/ Kota
D.I. Nggorang	NTT	Kab. Manggarai Barat	WPS 18	Kawasan 18.1	Pusat - DI Permukaan - Utuh Kabupaten/ Kota
D.I. Satar Beleng	NTT	Kab. Manggarai Timur	WPS 18	Kawasan 18.1	Pusat - DI Permukaan - Utuh Kabupaten/ Kota
D.I. Wae Dingin	NTT	Kab. Manggarai Timur	WPS 18	Kawasan 18.1	Pusat - DI Permukaan - Utuh Kabupaten/ Kota
D.I. Wae Musur	NTT	Kab. Manggarai Timur	WPS 18	Kawasan 18.1	Pusat - DI Permukaan - Utuh Kabupaten/ Kota

## I. Kawasan 18.2 Kawasan Pertumbuhan Ekonomi Terpadu Mbay Meumere Ende – Kelimutu

Maumere adalah sebuah kecamatan di kabupaten Sikka yang juga merupakan ibu kota Kabupaten Sikka. Maumere menjadi pintu gerbang wilayah timur pulau. Produk ekspor dari daerah ini antara lain kelapa kopra, pisang, kemiri, dan kakao. Adapun Kabupaten Ende adalah sebuah kabupaten di Pulau Flores. Salah satu daya tarik dari Kabupaten Ende ialah wisata Taman Nasional Kelimutu. Gunung Kelimutu adalah gunung berapi yang terletak di Pulau Flores, Provinsi NTT, Indonesia. Gunung ini memiliki tiga buah danau kawah di puncaknya. Danau ini dikenal dengan nama Danau Tiga Warna. **Tabel 3.9** menjelaskan sub-kawasan yang terdapat dalam Kawasan 18.2.

**Tabel 3.9 Kawasan 18.2 Kawasan Pertumbuhan Ekonomi Terpadu Mbay Maumere Ende – Kelimutu**

Kawasan	Provinsi	Kabupaten / Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
KPPN Kelimutu (Ende)	NTT	Kab. Ende	WPS 18	Kawasan 18.2	KPPN
PKW ENde	NTT	Kab. Ende	WPS 18	Kawasan 18.2	PKW
D.I. Mautenda	NTT	Kab. Ende	WPS 18	Kawasan 18.2	Pusat - DI Permukaan - Utuh Kabupaten/ Kota
Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu Mbay	NTT	Kab. Nagekeo	WPS 18	Kawasan 18.2	
D.I. Mbay	NTT	Kab. Nagekeo	WPS 18	Kawasan 18.2	Pusat - DI Permukaan - Utuh Kabupaten/ Kota
Bendungan Mbay	NTT	Kab. Nagekeo	WPS 18	Kawasan 18.2	Bendungan
KPPN Soa	NTT	Kab. Ngada	WPS 18	Kawasan 18.2	KPPN
D.I. Ngada	NTT	Kab. Ngada	WPS 18	Kawasan 18.2	Pusat - DI Permukaan - Utuh Kabupaten/ Kota
Bendungan Napunggete	NTT	Kab. Sikka	WPS 18	Kawasan 18.2	Bendungan
Pelabuhan ASDP Kajadoi	NTT	Kab. Sikka	WPS 18	Kawasan 18.2	ASDP
PKW Maumere	NTT	Kab. Sikka	WPS 18	Kawasan 18.2	PKW
D.I. Magepanda	NTT	Kab. Sikka		Kawasan 18.2	Pusat - DI Permukaan - Utuh Kabupaten/ Kota

## J. Kawasan 18.3 Kawasan Waingapu – Waikabubak

Kota Waingapu adalah kota kecamatan yang merupakan ibu kota dari Kabupaten Sumba Timur, Provinsi Nusa Tenggara Timur. Kota terbesar di Pulau Sumba ini diresmikan oleh Menteri Dalam Negeri Indonesia pada tanggal 13 Oktober 2014 sebagai pecahan dari Kabupaten Sumba Timur.

Sementara itu Kota Waikabubak adalah kota terbesar kedua di Pulau Sumba setelah Waingapu sekaligus ibu kota dari Kabupaten Sumba Barat. **Tabel 3.10** menjelaskan sub-kawasan yang terdapat dalam Kawasan 18.3.

**Tabel 3.10** Kawasan 18.3 Kawasan Waingapu – Waikabubak

Kawasan	Provinsi	Kabupaten/ Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
PKW Waingapu	NTT	Kab. Sumba Timur	WPS 18	Kawasan 18.3	PKW
D.I. Kambariru	NTT	Kab. Sumba Timur	WPS 18	Kawasan 18.3	Pusat - DI Permukaan - Utuh Kabupaten/Kota
D.I. Baing	NTT	Kab. Sumba Timur	WPS 18	Kawasan 18.3	Pusat - DI Permukaan - Utuh Kabupaten/Kota

## K. Kawasan 19.1 Kawasan Ekonomi Terpadu Kupang – Soe

Kota Kupang adalah sebuah kotamadya sekaligus ibu kota Provinsi Nusa Tenggara Timur. Kota yang terbesar di Pulau Timor ini terletak di pesisir Teluk Kupang, bagian barat laut pulau Timor. Sementara itu Kota Soe adalah kota terbesar di Provinsi Nusa Tenggara Timur sekaligus ibu kota dari Kabupaten Timor Tengah Selatan, Provinsi Nusa Tenggara Timur. Kota ini biasa disebut "*The Freezing City*" atau "Kota Membeku" karena cuaca di kota ini jauh lebih dingin dibandingkan kota lainnya di Pulau Timor. Kota Soe berjarak 110 km dari Kupang, atau sekitar 185 km dari Atambua. **Tabel 3.11** menjelaskan sub-kawasan yang terdapat dalam Kawasan 19.1.

**Tabel 3.11** Kawasan 19.1 Kawasan Terpadu Ekonomi Kupang – Soe

Kawasan	Provinsi	Kabupaten/ Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
Bendungan Raknamo	NTT	Kab. Kupang	WPS 19	Kawasan 19.1	Bendungan
Pelabuhan Laut Naikliu (PL)	NTT	Kab. Kupang	WPS 19	Kawasan 19.1	Pelabuhan Laut
D.I.Bena	NTT	Kab. Kupang Kab. Timor Tengah Selatan	WPS 19	Kawasan 19.1	Pusat - DI Permukaan - Lintas Kabupaten/ Kota

Kawasan	Provinsi	Kabupaten/ Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
D.I. Manikin	NTT	Kab. Kupang Kota Kupang	WPS 19	Kawasan 19.1	Pusat - DI Permukaan - Lintas Kabupaten/ Kota
D.I. Batu Merah	NTT	Kab. Kupang	WPS 19	Kawasan 19.1	Pusat - DI Permukaan - Utuh Kabupaten/ Kota
D.I. Oesao	NTT	Kab. Kupang	WPS 19	Kawasan 19.1	Pusat - DI Permukaan - Utuh Kabupaten/ Kota
D.I. Tilong	NTT	Kab. Kupang	WPS 19	Kawasan 19.1	Pusat - DI Permukaan - Utuh Kabupaten/ Kota
PKW Soe	NTT	Kab. Timor Tengah Selatan	WPS 19	Kawasan 19.1	PKW
D.I Haekto	NTT	Kab. Timor Tengah Selatan	WPS 19	Kawasan 19.1	Pusat - DI Permukaan - Lintas Kabupaten/ Kota
D.I. Pengga	NTT	Kota Kupang	WPS 19	Kawasan 19.1	Pusat - DI Permukaan - Lintas Kabupaten/ Kota
Pelabuhan Umum Kupang	NTT	Kota Kupang	WPS 19	Kawasan 19.1	Pelabuhan Umum
PKN Kupang	NTT	Kota Kupang	WPS 19	Kawasan 19.1	PKN
Bendungan Kolhua	NTT	Kota Kupang	WPS 19	Kawasan 19.1	Bendungan

## L. Kawasan 19.2 Kawasan Pertumbuhan Baru dan Perbatasan Kefamenanu – Atambua

Kota Kefamenanu adalah sebuah Kecamatan yang juga merupakan pusat pemerintahan dan ibu kota dari Kabupaten Timor Tengah Utara. Kota yang biasa dipanggil dengan sebutan Kefa ini terletak di Lembah Bikomi, sehingga tidak banyak sinyal yang dapat masuk ke kota ini. Kota

Kefamenanu dikenal sebagai "Kota Pintar Kedua" karena kota ini memiliki sebuah universitas negeri sendiri. Kota ini juga mempunyai universitas kedua di Pulau Timor selain Universitas Nusa Cendana di Kupang. Kota Kefamenanu merupakan salah satu kota di Timor Barat yang menampung pengungsi dari Timor Timur saat Konflik Timor Leste pada tahun 1998-2002. Sementara itu Kota Atambua merupakan ibu kota dari Kabupaten Belu di Provinsi Nusa Tenggara Timur sekaligus kota terbesar kedua di Pulau Timor dalam hal ekonomi, jumlah penduduk, pemerintahan dan sebagainya. Kawasan ini memiliki wilayah perbatasan darat dengan Negara Timor Leste. **Tabel 3.12** menjelaskan sub-kawasan yang terdapat dalam Kawasan 19.2.

**Tabel 3.12** Kawasan 19.2 Kawasan Pertumbuhan Baru dan Perbatasan Kefamenanu – Atambua

Kawasan	Provinsi	Kabupaten / Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
Bendungan Rotiklod	NTT	Kab. Belu	WPS 19	Kawasan 19.2	Bendungan
PKSN Atambua	NTT	Kab. Belu	WPS 19	Kawasan 19.2	PKSN
PLBN Mota'ain	NTT	Kab. Belu	WPS 19	Kawasan 19.2	PLBN
Kawasan Perbatasan Darat RI dengan negara Timor Leste	NTT	Kab. Belu	WPS 19	Kawasan 19.2	
D.I. Haekesak	NTT	Kab. Belu	WPS 19	Kawasan 19.2	Pusat - DI Permukaan - Lintas Negara
D.I. Malaka	NTT	Kab. Belu	WPS 19	Kawasan 19.2	Pusat - DI Permukaan - Lintas Negara
D.I. Pengga	NTT	Kab. Belu Kab. Timor Tengah Utara	WPS 19	Kawasan 19.2	Pusat - DI Permukaan - Utuh Kabupaten/ Kota
D.I. Lurasik	NTT	Kab. Belu Kab. Timor Tengah Utara	WPS 19	Kawasan 19.2	Pusat - DI Permukaan - Utuh Kabupaten/ Kota
PLBN Motamasin	NTT	Kab. Malaka	WPS 19	Kawasan 19.2	PLBN

Kawasan	Provinsi	Kabupaten / Kota	WPS	Dalam Kawasan	Jenis
KTM Ponu	NTT	Kab. Timor Tengah Utara	WPS 19	Kawasan 19.2	KTM
PKSN Kefamenanu	NTT	Kab. Timor Tengah Utara	WPS 19	Kawasan 19.2	PKSN
PKW Kefamenanu	NTT	Kab. Timor Tengah Utara	WPS 19	Kawasan 19.2	PKW
PLBN Winni	NTT	Kab. Timor Tengah Utara	WPS 19	Kawasan 19.2	PLBN
Terminal PLBN Kefamenanu	NTT	Kab. Timor Tengah Utara	WPS 19	Kawasan 19.2	Terminal
D.I. Mena	NTT	Kab. Timor Tengah Utara	WPS 19	Kawasan 19.2	Pusat - DI Permukaan - Lintas Negara
D.I. Haekto	NTT	Kab. Timor Tengah Utara	WPS 19	Kawasan 19.2	Pusat - DI Permukaan - Utuh Kabupaten/ Kota

### 3.2 Analisis Kelayakan Program Jangka Pendek Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara

Analisis kelayakan program jangka pendek adalah analisis terkait kebutuhan infrastruktur PUPR seluruh kawasan – kawasan strategis baik yang ada 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 kelayakan program jangka pendek dalam kawasan adalah pembahasan terkait kebutuhan program – program jangka pendek yang ada di setiap kawasan dalam Wilayah Pengembangan Strategis. Berikut merupakan analisis kelayakan program jangka pendek dalam kawasan.

#### **A. Kawasan 15.1 Kawasan Metropolitan dan Pariwisata / PKN Sarbagita (Denpasar – Badung – Gianyar – Tabanan)**

Pada Kawasan 15.1, terdapat 6 sub-kawasan sebagai berikut.

##### **a. PKN Kawasan Perkotaan Sarbagita (Denpasar – Badung – Gianyar – Tabanan)**

Kota Denpasar sebagai ibu kota Provinsi Bali merupakan kota inti dari PKN Sarbagita yang memiliki potensi sebagai pusat jasa pelayanan multi dimensi meliputi wisata budaya, MICE, wisata alam (bahari, sungai, danau, gunung), dan kuliner. Kota-kota lainnya yakni Badung, Gianyar, dan Tabanan berperan sebagai kota satelit (kota pendukung) yang memiliki potensi pada sektor pertanian sebesar 60%. Adapun tantangan yang dihadapi oleh PKN Kawasan Perkotaan Sarbagita (Denpasar – Badung – Gianyar – Tabanan) adalah:

- Sektor pertanian di kawasan kota satelit yang memerlukan dukungan suplai air baku pertanian/irigasi secara cukup dan berkesinambungan;
- Kawasan Pantai Selatan yang rawan mengalami kerusakan pantai;
- Kemacetan di Kota Denpasar dan kawasan pariwisata pantai (Kuta, Legian, dan Sanur) di sekitarnya; serta
- Sebagai kawasan perkotaan, diperlukan dukungan lingkungan perumahan/permukiman yang layak, air bersih, pengelolaan limbah padat/sampah (TPST/TPS-3R), limbah cair (IPAL,IPLT), dan ruang rekreasi/olahraga (taman).

Untuk menghadapi tantangan di atas, indikasi program utama yang dirumuskan adalah sebagai berikut:

- Pembangunan/perbaikan suplai air baku pertanian/irigasi (pada lokasi kawasan pertanian kabupaten pendukung yaitu di Badung, Gianyar dan Tabanan) untuk memenuhi kebutuhan air secara cukup dan berkesinambungan;
- Pembangunan/perbaikan bangunan pengaman pantai;
- Pembangunan/perbaikan konektivitas internal Kota Denpasar sebagai kota inti serta antara kota inti dengan kabupaten pendukung (Badung, Gianyar, dan Tabanan);
- Pembangunan/perbaikan infrastruktur skala lingkungan perumahan/permukiman yang layak meliputi air bersih, pengelolaan limbah padat/sampah (TPST/TPS-3R), limbah cair (IPAL, IPLT), dan ruang rekreasi/olahraga (taman); serta
- Pembangunan/perbaikan perumahan layak huni terutama bagi kalangan menengah ke bawah. Pengembangan rumah susun (sewa/milik) menjadi alternatif pemenuhan perumahan layak huni terutama bagi kaum menengah ke bawah (MBR).

**b. Kawasan Metropolitan Sarbagita (Denpasar – Badung – Gianyar – Tabanan)**

Kawasan Metropolitan Sarbagita terbentuk dari kegiatan perkotaan yang secara fisik menyatu akibat kedekatan pusat-pusat perkotaan di Denpasar, Gianyar dengan pusat perkotaan di Gianyar dan Ubud. Kawasan ini merupakan salah satu pusat perkembangan nasional dengan 3 sektor utama yaitu pariwisata, pertanian, dan industri pendukung pariwisata. Adapun tantangan yang dihadapi oleh Kawasan Metropolitan Sarbagita adalah terdapatnya 35 kawasan kumuh seluas 167,32 ha di 4 kecamatan Kota Denpasar serta meningkatnya kebutuhan perumahan/permukiman yang layak huni terutama bagi kalangan menengah ke bawah. Untuk menghadapi tantangan tersebut indikasi program utama yang dirumuskan adalah pembangunan/perbaikan perumahan layak huni terutama bagi kalangan menengah ke bawah. Pengembangan rumah susun (sewa/milik) dapat menjadi alternatif pemenuhan perumahan layak huni terutama bagi kaum menengah ke bawah (MBR).

**c. KPPN Kerambitan, Salamadeg (Tabanan)**

Cakupan wilayah Kawasan Perdesaan Prioritas Nasional (KPPN) Kerambitan Salamadeg adalah Kecamatan Kerambitan, Salamadeg (Tabanan) yang terletak sekitar 4 km di sebelah barat Kabupaten

Tabanan. Kota ini memiliki potensi di bidang pertanian, perkebunan, dan peternakan dengan produk unggulan berupa padi, jagung, kelapa, sapi dan babi serta produk potensial berupa kopi dan cengkeh. Adapun tantangan yang dihadapi oleh KPPN Kerambitan Salamadeg ialah pemenuhan kebutuhan sumber air baku pertanian secara cukup dan berkesinambungan serta koneksi antar wilayah lain seperti PKN dengan sentra produksi pertanian (jalan usaha tani). Untuk menghadapi tantangan di atas indikasi program utama yang dirumuskan adalah:

- Pembangunan/ perbaikan suplai air baku pertanian/irigasi pada lokasi kawasan pertanian kabupaten pendukung di Badung, Gianyar dan Tabanan untuk memenuhi kebutuhan air secara cukup dan berkesinambungan;
- Pembangunan/perbaikan koneksi internal kabupaten dengan sentra-sentra produksi pertanian dan perkebunan (jalan usaha tani); serta
- Pembangunan/perbaikan IPAL skala kawasan/skala lingkungan.

**d. Kawasan Pelabuhan ASDP Padang Bai**

Pelabuhan feri (ASDP) Padang Bai melayani kegiatan pelayaran ke Pulau Lombok, Nusa Penida, Kepulauan Gili dan pulau-pulau lainnya di Nusa Tenggara Barat. Adapun tantangan yang dihadapi oleh Kawasan Pelabuhan ASDP Padang Bai adalah:

- Perairan pelabuhan sering berombak besar sehingga menghambat kelancaran pelayaran kapal hingga menutup pelabuhan selama beberapa hari; serta
- Perkembangan pesat mobilitas penumpang dan barang melalui ASDP Padang Bai yang memerlukan dukungan kelancaran koneksi dari Denpasar dan wilayah sekitar ke pelabuhan.

Untuk menghadapi tantangan di atas, indikasi program utama yang dirumuskan berupa:

- Pembangunan bangunan pengaman (tanggul) perairan Teluk Padang Bai; serta
- Peningkatan kapasitas jalan akses ke pelabuhan dari Denpasar dan kabupaten sekitar pelabuhan.

**e. Kawasan Pelabuhan Penyeberangan Gunaksa**

Kawasan ini merupakan bekas Pelabuhan Galian C yang berubah status menjadi pelabuhan ASDP (SK Menhub RI No. 224/2016).

Adapun tantangan yang dihadapi oleh Kawasan Pelabuhan ASDP Padang Bai adalah kondisi pelabuhan yang memprihatinkan karena jalan akses ke pelabuhan kurang layak. Untuk menghadapi tantangan di atas, indikasi program utama yang diharapkan dapat mendukung pengembangan sub-kawasan tersebut adalah pembangunan/perbaikan jalan akses ke pelabuhan dari Denpasar dan kabupaten sekitar pelabuhan.

#### f. PKW Semarapura

PKW Semarapura dikembangkan sebagai pusat industri pengolahan dan industri jasa hasil pertanian tanaman pangan, penelitian dan pengembangan pertanian tanaman pangan, dan pariwisata. Adapun tantangan yang dihadapi oleh PKW Semarapura adalah diperlukannya pengembangan dalam proses sekunder dan tersier produk pertanian dan perkebunan, peternakan dan perikanan di wilayah Kabupaten Klungkung. Untuk menghadapi tantangan tersebut, indikasi program utama yang dirumuskan berupa:

- Pembangunan/perbaikan suplai air baku pertanian/irigasi (pada lokasi kawasan pertanian kabupaten pendukung di Badung, Gianyar dan Tabanan) untuk memenuhi kebutuhan air secara cukup dan berkesinambungan;
- Pembangunan/perbaikan bangunan pengaman pantai;
- Pembangunan/perbaikan konektivitas internal kabupaten dengan Kota Inti Denpasar dan dengan kabupaten pendukung lain (Gianyar dan Tabanan); serta
- Pembangunan/perbaikan infrastruktur skala lingkungan perumahan/permukiman yang layak meliputi air bersih, pengelolaan limbah padat/sampah (TPST/TPS-3R), limbah cair (IPAL, IPLT), dan ruang rekreasi/olahraga (taman).

### B. Kawasan 15.2 Kawasan Pengembangan Perikanan dan Maritim Gilimanuk

Pada Kawasan 15.2 terdapat 3 sub-kawasan sebagai berikut.

#### a. PKW Negara

Negara merupakan ibu kota dari Kabupaten Jembrana dengan sektor perekonomian yang banyak didukung oleh kegiatan pertanian, perdagangan, hotel dan restoran. Kabupaten ini berbatasan dengan Samudra Hindia serta didukung oleh pantai seluas 999 mil dan sepanjang 76 km yang membentang dari Gilimanuk sampai Desa

Pengargogan. Tantangan yang dihadapi oleh PKW Negara ialah diperlukannya pengembangan dalam proses sekunder dan tersier pada produk pertanian dan perkebunan serta peternakan dan perikanan di wilayah Kabupaten Jembrana. Untuk menghadapi tantangan di atas, indikasi program utama yang dirumuskan berupa:

- Pembangunan/perbaikan suplai air baku pertanian/irigasi (pada lokasi kawasan pertanian kabupaten pendukung di Badung, Gianyar dan Tabanan) untuk memenuhi kebutuhan air secara cukup dan bekesinambungan;
- Pembangunan/perbaikan bangunan pengaman pantai;
- Pembangunan/perbaikan konektivitas internal kabupaten dengan Kota Inti Denpasar dan dengan kabupaten pendukung lain (Gianyar dan Tabanan); serta
- Pembangunan/perbaikan infrastruktur skala lingkungan perumahan/permukiman yang layak meliputi air bersih, pengelolaan limbah padat/sampah (TPST/TPS-3R), limbah cair (IPAL, IPLT), dan ruang rekreasi/olahraga (taman).

**b. Kawasan PPN Pengembangan Negara**

PPN Pengembangan berperan sebagai pusat pertumbuhan ekonomi masyarakat karena dalam pengoperasiannya diperlukan jumlah personil dan biaya operasional yang cukup besar. Pelabuhan ini melayani kapal ikan dengan *fishing ground* di Samudera Hindia, Laut Jawa serta Laut dan Selat Bali. Adapun tantangan yang dihadapi oleh PPN Pengembangan Negara adalah pemenuhan kebutuhan dukungan air baku industri secara cukup dan berkelanjutan untuk pelaksanaan kegiatan operasi di PPN Pengembangan dan industri pengolahan di dalam kompleks pelabuhan. Selain itu terdapat potensi kerusakan pantai sekitar pelabuhan akibat ombak di Selat Bali. Untuk menghadapi tantangan – tantangan tersebut, indikasi program utama yang dirumuskan berupa:

- Pembangunan/perbaikan suplai air baku pendukung operasional PPN untuk memenuhi kebutuhan air secara cukup dan bekesinambungan; serta
- Pembangunan/perbaikan bangunan pengaman pantai.

**c. Kawasan Pelabuhan ASDP Gilimanuk**

Pelabuhan ASDP Gilimanuk merupakan satu-satunya pelabuhan yang melayani mobilitas angkutan darat antara Pulau Jawa dan Pulau Bali.

Pada hari-hari libur besar seperti Lebaran dan Tahun Baru, pelabuhan ini mengalami kepadatan arus lalu lintas yang sangat tinggi. Adapun tantangan yang dihadapi oleh kawasan Pelabuhan ASDP Gilimanuk adalah kebutuhan pemecahan kepadatan penumpang, kendaraan dan barang serta pengembangan internal pelabuhan. Untuk menghadapi tantangan di atas, indikasi program utama yang dirumuskan berupa:

- Pembangunan/perbaikan suplai air baku untuk operasional pelabuhan/industri pengolahan ikan di dalam kompleks pelabuhan;
- Pembangunan/perbaikan bangunan pengaman pantai;
- Pembangunan/perbaikan konektivitas eksternal pelabuhan (ke kabupaten dan kota lain); serta
- Pembangunan/perbaikan infrastruktur skala lingkungan perumahan/permukiman yang layak meliputi air bersih, pengelolaan limbah padat/sampah (TPST/TPS-3R), dan limbah cair (IPAL, IPLT).

## C. Kawasan 16.1 Kawasan Ekonomi Terpadu Mataram – Mandalika – Praya

Pada Kawasan 16.1 terdapat 8 sub-kawasan sebagai berikut.

### a. PKN Mataram dan Kawasan Metropolitan Mataram Raya

Kota Mataram sebagai ibu kota Provinsi Nusa Tenggara Barat memiliki luas wilayah sebesar 6130 ha (61,3 km<sup>2</sup>). Potensi pariwisata kota ini ditunjang oleh keberadaan Bandar udara Selaparang, sentra kerajinan Rungkang, Taman Wisata serta Istana di Mayura, sentra kerajinan di Sindu, Sekarbelo dan Kamasan. Sumber daya alam dari Kota Mataram adalah pertanian (padi, jagung) serta perkebunan (kelapa, kopi, kakao) dengan luas lahan mencapai 950 ha. Adapun tantangan yang dihadapi oleh kawasan PKN Mataram dan Kawasan Metropolitan Mataram Raya adalah:

- Diperlukannya sumber daya air baku yang besar dan berkesinambungan karena Kawasan Kota Mataram sering mengalami genangan di beberapa lokasi akibat letaknya yang berada di tepi laut sehingga menambah potensi terhadap intrusi air laut ke daratan;
- Dibutuhkannya aksesibilitas transportasi antar kawasan untuk menghubungkan wilayah yang belum memiliki jaringan jalan

dan jembatan yang dipisahkan oleh aliran sungai dan juga peningkatan kualitas jalan; serta

- Lingkungan padat, kumuh dan kurangnya pasokan air bersih akibat kedudukan Kota Mataram sebagai pusat ekonomi dan tempat berkumpulnya penduduk.

Untuk menghadapi tantangan di atas, indikasi program utama yang dirumuskan berupa:

- Penyediaan sumber air yang berkelanjutan;
- Pengendalian banjir dan penanganan abrasi pantai;
- Pembangunan jalan dan jembatan perkotaan dan antar perkotaan;
- Pembangunan infrastruktur rumah khusus dan swadaya; serta
- Pembangunan infrastruktur SPAM regional/perkotaan serta pembangunan IPAL dan prasarana persampahan.

**b. Kawasan Pelabuhan ASDP Lembar (Lombok Barat)**

Pelabuhan ASDP Lembar dengan luas sebesar 1,8 ha merupakan jenis Pelabuhan Pengumpul serta pintu masuk menuju Kabupaten Lombok Barat. Potensi yang dimiliki berupa potensi area wisata yang masih alami (khususnya wisata alam) seperti wisata pantai di daerah Sekotong, eksotisme Gili-Gili dengan atraksi alamnya yang memukau, kesenian tradisional yang masih dilestarikan masyarakat serta keasrian panorama alam terbuka yang menawan di Bukit Malimbu. Kabupaten Lombok Barat memiliki potensi sumber daya alam berupa pertambangan emas di Pelangan (Tembowong) dengan luas 75 ha dan cadangan sebesar 1,395 ton serta di Pelangan Simba dengan luas 75 ha dan cadangan sebesar 0,291 ton. Potensi sumber daya alam lain berupa produk pertanian seperti padi dan jagung dan produk perkebunan seperti kelapa, kopi, kakao dengan luas lahan 93.337,00 ha. Adapun tantangan yang dihadapi oleh kawasan Pelabuhan ASDP Lembar adalah:

- Perlunya penanganan terhadap abrasi pantai, kurangnya sumber air baku untuk air bersih masyarakat dan pengairan, serta peningkatan produktifitas daerah irigasi dan pengairan daerah irigasi;
- Kebutuhan kemantapan jalan aksesibilitas menuju pelabuhan dan jalan akses untuk mengangkut hasil pertanian; serta
- Kawasan pelabuhan yang cenderung kumuh, limbah dan

persampahan yang belum tertangani dengan baik, serta kebutuhan air bersih dan air minum di kawasan pelabuhan.

Untuk menghadapi tantangan di atas, indikasi program utama yang dirumuskan berupa:

- Pembangunan infrastruktur penampungan air baku, jaringan irigasi dan penanganan abrasi pantai;
- Pembangunan dan peningkatan jalan dan jembatan; serta
- Revitalisasi dan penataan kawasan pelabuhan, pembangunan pengelolaan limbah dan persampahan, serta peningkatan kapasitas air minum dan air baku kawasan pelabuhan.

#### c. KEK Mandalika (Lombok Tengah)

KEK Mandalika dengan luas lahan 1.035,67 ha berada di Kecamatan Pujut, Kabupaten Lombok Tengah. KEK ini diusulkan oleh PT Indonesia Tourism Development Corporation (ITDC) dan ditetapkan melalui PP No. 52 Tahun 2014 pada tanggal 30 Juni 2014 dengan fokus pengembangan utama untuk kegiatan pariwisata. Dengan target beroperasi pada 1 Juli 2017, saat ini KEK Mandalika sedang dalam tahap pembangunan I. Pengadaan lahan 1.035,67 ha telah selesai dan pembangunan fisik yang telah dilakukan adalah pembangunan jalan dalam kawasan sepanjang 4 km. Pada tahun 2016 telah dilakukan penataan area Pantai Kuta seluas 5 ha. Selain itu juga terdapat 2 hotel yang akan mulai dibangun pada akhir tahun 2016 yakni Hotel Pullman dan Hotel Clubmed. Adapun dukungan dari pemerintah yang akan diberikan adalah perpanjangan *runway* Bandar udara Internasional Lombok, revitalisasi Pelabuhan Lembar, serta penanganan jaringan air bersih Kawasan Kuta dan sekitarnya. Adapun tantangan yang dihadapi oleh kawasan KEK Mandalika adalah:

- Diperlukannya sumber daya air baku yang besar dan berkesinambungan dikarenakan letaknya di tepi laut sehingga berpotensi terhadap intrusi air laut ke daratan;
- Dibutuhkannya aksesibilitas transportasi antar kawasan untuk menghubungkan wilayah yang belum memiliki jaringan jalan dan jembatan yang dipisahkan oleh aliran sungai serta peningkatan kualitas jalan; serta
- Kebutuhan perumahan, air bersih, pengelolaan limbah dan persampahan untuk mendukung KEK Mandalika sebagai pusat

ekonomi dan tempat berkumpulnya penduduk.

Untuk menghadapi tantangan di atas, indikasi program utama yang dirumuskan berupa:

- Penyediaan sumber air yang berkelanjutan, pengendalian banjir dan penanganan abrasi pantai;
- Pembangunan jalan dan jembatan menuju dan di Kawasan KEK Mandalika;
- Pembangunan infrastruktur rumah khusus, rumah susun dan swadaya; serta
- Pembangunan infrastruktur SPAM regional/perkotaan, pembangunan IPAL dan fasilitas persampahan untuk mendukung KEK Mandalika.

**d. PKW Praya**

Kota Praya memiliki luas sebesar 1.208 km<sup>2</sup> dan jumlah penduduk sebanyak 856.675 jiwa. Potensi pariwisata Lombok Tengah berupa cagar budaya di Dusun Sade (Etnik Sasak), Pantai Kuta (Pantai Putri Nyale), Tanjung A'an, Desa wisata Sukarara, Beleka serta Penujak yang merupakan desa pengrajin. Kota ini memiliki potensi SDA pada sektor pertanian (tembakau, padi, jagung), perkebunan (kelapa, kopi, kakao), dan perikanan. Potensi pengembangan budi daya perikanan meliputi budidaya air laut (didominasi rumput laut), budidaya air payau (di Pujut dan Praya Timur), dan budidaya air tawar. Adapun tantangan yang dihadapi oleh kawasan PKW Praya adalah:

- Memerlukan sumber daya air baku yang besar dan berkesinambungan dikarenakan lokasinya yang berada di tepi laut sehingga berpotensi terhadap intrusi air laut ke daratan;
- Membutuhkan aksesibilitas transportasi antar kawasan untuk menghubungkan wilayah yang belum memiliki jaringan jalan dan jembatan yang dipisahkan oleh aliran sungai serta peningkatan kualitas jalan; serta
- Kebutuhan perumahan, air bersih, pengelolaan limbah dan fasilitas persampahan bagi PKW Praya sebagai pusat ekonomi dan berkumpulnya penduduk.

Untuk menghadapi tantangan di atas, indikasi program utama yang dirumuskan berupa:

- Penyediaan sumber air yang berkelanjutan, pengendalian banjir dan penanganan abrasi pantai;

- Pembangunan jalan dan jembatan menuju dan di kawasan PKW;
- Pembangunan infrastruktur rumah khusus, rumah susun dan swadaya; serta
- Pembangunan infrastruktur SPAM regional/perkotaan, pembangunan IPAL dan fasilitas persampahan untuk mendukung PKW Praya.

**e. Kawasan Gunung Rinjani**

Gunung Rinjani adalah gunung yang berlokasi di Pulau Lombok, Nusa Tenggara Barat. Gunung ini merupakan gunung favorit bagi pendaki Indonesia karena keindahan pemandangannya. Gunung Rinjani merupakan gunung berapi kedua tertinggi di Indonesia (3.726 mdpl) dan terletak pada lintang  $8^{\circ}25' LS$  dan  $116^{\circ}28' BT$ . Gunung Rinjani adalah bagian dari Taman Nasional Gunung Rinjani yang memiliki luas sekitar 41.330 ha dan direncanakan diusulkan penambahannya menjadi 76.000 ha ke arah barat dan timur. Secara administratif gunung ini berada dalam wilayah tiga kabupaten yaitu Lombok Timur, Lombok Tengah dan Lombok Barat.

**f. KSPN Mandalika**

KSPN Mandalika merupakan sebuah pantai yang menjadi salah satu pantai favorit di wilayah Kabupaten Lombok Tengah. Dulunya Pantai Mandalika ini disebut Pantai Kuta karena berlokasi di Desa Kuta, Lombok Tengah. Seiring dengan adanya program *Visit Lombok Sumbawa 2012* dan keinginan untuk lepas dari *brand image* Pantai Kuta Bali yang sangat kuat, maka mulailah disosialisasikan perubahan nama Pantai Kuta menjadi Pantai Mandalika. Kawasan pantai ini dikelilingi perbukitan yang hijau, terutama pada saat musim penghujan.

**g. KPPN Praya Barat (Praya)**

Praya Barat adalah sebuah kecamatan di kabupaten Lombok Tengah, Nusa Tenggara Barat. Di kecamatan ini terdapat desa penghasil gerabah yang terkenal yaitu Desa Penujak, khususnya di Dusun Kangi, Tongkeq, Adong, Tenandon dan sekitarnya.

**h. PKN Mataram**

Mataram sebagai ibu kota Provinsi Nusa Tenggara Barat memiliki potensi besar di bidang pariwisata yang ditunjang dengan akses masuk melalui Bandar Udara Internasional Lombok Praya di

Kabupaten Lombok Tengah. Hal ini menjadikan Kepulauan Nusa Tenggara, khususnya Pulau Lombok menjadi destinasi wisata selain Bali. Kabupaten Lombok Tengah juga memiliki beragam spot pariwisata yang sedang dikembangkan agar mampu menarik lebih banyak wisatawan asing yang datang.

## D. Kawasan 16.2 Kawasan Pengembangan Baru Maritim Bandar Kayangan – Labuhan

Pada Kawasan 16.2 terdapat 3 sub-kawasan sebagai berikut.

### a. Kawasan Pelabuhan ASDP Kayangan

Pelabuhan Kayangan merupakan salah satu pintu masuk Pulau Lombok melalui jalur laut. Pelabuhan ini terletak di Desa Kayangan, Labuhan Lombok, Pringgabaya, Kabupaten Lombok Timur. Pelabuhan Kayangan melayani penyebrangan antara Pulau Lombok dengan Pulau Sumbawa selama 24 jam non stop. Adapun tantangan yang dihadapi oleh kawasan Pelabuhan ASDP Kayangan adalah:

- Perlunya penanganan abrasi pantai;
- Belum mantapnya aksesibilitas jalan menuju pelabuhan;
- Kawasan pelabuhan yang cenderung kumuh, limbah dan persampahan yang belum tertangani dengan baik dan kebutuhan air bersih serta air minum di kawasan pelabuhan; serta
- Masih banyaknya rumah kurang layak huni.

Untuk menghadapi tantangan tersebut, indikasi program utama yang dirumuskan adalah:

- Pembangunan pengaman pantai;
- Peningkatan jalan;
- Revitalisasi dan penataan kawasan pelabuhan;
- Pembangunan pengelolaan limbah dan persampahan;
- Peningkatan kapasitas air minum dan air baku kawasan pelabuhan; serta
- Pembangunan rumah layak huni.

### b. KPPN Keruak (Lombok Timur)

Keruak merupakan sebuah kecamatan di kabupaten Lombok Timur, Nusa Tenggara Barat. Keruak terletak di sebelah selatan Kecamatan Sakra Barat dan dulunya merupakan pemekaran dari Kecamatan Sakra dan Kecamatan Jerowaru. KPPN Keruak merupakan bagian dari KSK Minapolitan Kabupaten Lombok Timur dan memiliki potensi

pada sektor perikanan, kelautan, dan pertanian.

c. **Kawasan Gunung Rinjani**

(Sudah dijelaskan pada subbab 3.2.1C.)

**E. Kawasan 17.1 Kawasan Strategis Pariwisata Tambora**

Pada Kawasan 17.1 terdapat 3 sub-kawasan sebagai berikut.

a. **KTM Tambora dan Pelabuhan Laut Calabai**

Kawasan Terpadu Mandiri (KTM) Tambora salah satu wilayah yang diarahkan bagi percepatan pembangunan sektor strategis sebagai pemicu berkembangnya sektor-sektor ekonomi lainnya. Adapun tantangan yang dihadapi oleh kawasan KTM Tambora adalah:

- Pengembangan sektor tanaman pangan dan pariwisata;
- Aksesibilitas antar KTM dengan kawasan Dompu;
- Penyediaan air bersih, sanitasi lingkungan dan infrastruktur lingkungan KTM (jalan lingkungan); serta
- Masih banyaknya rumah kurang layak huni.

Untuk menghadapi tantangan tersebut, indikasi program utama yang dirumuskan berupa:

- Pembangunan embung, jaringan irigasi, serta tampungan air dan *intake*;
- Pembangunan jalan dan jembatan yang menghubungkan kawasan;
- Pembangunan SPAM, IPLT, IPAL, TPA, dan jalan lingkungan KTM; serta
- Pembangunan rumah layak huni.

b. **KPPN Dompu**

KPPN Dompu merupakan salah satu kecamatan di Kabupaten Dompu, Pulau Sumbawa, Nusa Tenggara Barat. Kawasan ini memiliki potensi di bidang perkebunan dan perikanan.

c. **KPPN Hu'u**

Hu'u adalah sebuah kecamatan di Kabupaten Dompu, Pulau Sumbawa, Nusa Tenggara Barat. Kawasan ini memiliki pantai yang disebut pantai Hu'u yang menghadap Samudra Hindia dan populer sebagai tempat wisata bahari terutama untuk olahraga selancar.

**F. Kawasan 17.2 Kawasan Pertumbuhan Raba**

Pada Kawasan 17.2 terdapat 2 sub-kawasan sebagai berikut.

a. **PKW Raba dan KPPN Raba (Kabupaten Bima)**

Konektivitas PKW dan KPPN Raba ditunjang oleh Bandar udara

Sultan M. Salahuddin sebagai bandar udara domestik serta Pelabuhan Sape sebagai pelabuhan pengumpul. Kawasan ini memiliki potensi di dalam sektor pertambangan yaitu emas di Sori Pesadengan, pasir besi di Pantai Sanggar, Sowa, Tololai, Sanghiang Barat, Wawu, Totonaro, dan Pantai Lere, serta potensi pertanian (padi, jagung) dan perkebunan (kelapa, kopi, kakao). Adapun tantangan yang dihadapi oleh kawasan PKW Raba dan KPPN Raba (Kabupaten Bima) adalah:

- Kurangnya sumber air bersih dan pasokan yang kontinyu untuk masyarakat perkotaan;
- Sebagai PKW, Kawasan Raba membutuhkan aksesibilitas transportasi antar kawasan untuk menghubungkan wilayah yang belum memiliki jaringan jalan dan jembatan yang dipisahkan oleh aliran sungai serta peningkatan kualitas jalan; serta
- Sebagai PKW, Raba merupakan pusat ekonomi dan tempat berumpulnya penduduk sehingga mampu menimbulkan lingkungan yang padat, kumuh dan kurangnya pasokan air bersih.

Untuk menghadapi tantangan di atas, indikasi program utama yang diharapkan dapat mendukung pengembangan sub-kawasan tersebut yaitu:

- Pembangunan embung dan *intake* air baku, drainase perkotaan, pengendali banjir sungai, dan perlindungan terhadap abrasi pantai;
- Pembangunan jalan dan jembatan perkotaan dan antar perkotaan di Raba;
- Pembangunan infrastruktur rumah khusus dan swadaya; serta
- Pembangunan Infrastruktur SPAM regional/perkotaan, IPAL dan fasilitas persampahan.

**b. Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu Bima**

Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu (KAPET) Bima ditetapkan melalui KEPPRES No. 166 Tahun 1998 dengan luas wilayah 6.921,45 km<sup>2</sup> dan jumlah penduduk 664.486 jiwa. Cakupan wilayah KAPET Bima meliputi Kabupaten Bima (Kecamatan Rasanae Timur, Rasanae Barat, Belo, Woha, Monta, Bolo, Wawo, Wera, Sape, Donggo dan Sanggar) dan Kabupaten Dompu (Kecamatan Dompu, Hu'u, Woja,

Kempo, Kilo dan Pekat). KAPET Bima mempunyai posisi strategis di bidang perdagangan karena merupakan pintu keluar dan masuk barang dan jasa ke Indonesia bagian timur. Jika dilihat dari konteks pariwisata, kawasan ini terletak di antara segitiga emas. KAPET Bima berbatasan dengan daerah wisata internasional Pulau Bali di bagian barat, Tanah Toraja di sebelah utara, dan Pulau Komodo di sebelah timur. Selain itu KAPET Bima juga termasuk ke dalam wilayah kerjasama ekonomi regional *Australia - Indonesia Development Area* (AIDA) yang merupakan bentuk kerjasama bilateral antara Indonesia dan Australia.

## G. Kawasan 17.3 Kawasan Pertumbuhan Sumbawa Besar

Pada Kawasan 17.3, terdapat 4 sub-kawasan sebagai berikut.

### a. Pelabuhan ASDP Poto Tano

Pelabuhan ASDP Poto Tano merupakan pelabuhan pengumpul yang memiliki kapasitas 18 unit kapal, 29 penumpang dan 19 unit kendaraan serta dikenal sebagai pelabuhan terindah di Indonesia dan pintu masuk ke Pulau Sumbawa. Adapun tantangan yang dihadapi oleh kawasan Pelabuhan ASDP Poto Tano adalah:

- Perlunya penanganan abrasi pantai;
- Kemantapan aksesibilitas jalan menuju pelabuhan;
- Kawasan pelabuhan yang cenderung kumuh, limbah dan persampahan yang belum tertangani dengan baik dan kebutuhan air bersih serta air minum di kawasan pelabuhan; serta
- Masih banyaknya rumah kurang layak huni.

Untuk menghadapi tantangan di atas, indikasi program utama yang diharapkan dapat mendukung pengembangan sub-kawasan tersebut adalah:

- Pembangunan pengaman pantai;
- Peningkatan jalan;
- Revitalisasi dan penataan kawasan pelabuhan;
- Pembangunan pengelolaan limbah dan persampahan;
- Peningkatan kapasitas air minum dan air baku kawasan pelabuhan; dan
- Pembangunan rumah layak huni.

### b. KTM Labangka dan PKW Sumbawa Besar

Salah satu latar belakang pembangunan KTM Labangka adalah

besarnya potensi komoditas unggulan jagung dengan luas tanam kurang lebih 11.281 ha dan produksi rata-rata 8 – 12 ton/ha. Komoditas lain yang juga dimiliki berupa ubi kayu, cabe dan labu. Permukiman transmigrasi sudah dibangun di 8 lokasi dan wilayah desa sekitarnya yang termasuk ke dalam wilayah Kecamatan Plampang dan Kecamatan Maronge. Dalam rangka mendukung pertumbuhan KTM diperlukan alternatif kegiatan usaha antara lain melalui upaya peningkatan pengembangan UPT-UPT dan Desa Wilayah Pengembangan (WPT). Pengembangan usaha di kawasan ini dilakukan dengan pendekatan agrobisnis. Adapun tantangan yang dihadapi oleh kawasan KTM Labangka adalah:

- Pengembangan sektor tanaman pangan dan pariwisata;
- Aksesibilitas antar KTM dengan kawasan Sumbawa Besar; serta
- Penyediaan air bersih, sanitasi lingkungan dan infrastruktur lingkungan KTM (jalan lingkungan).

Untuk menghadapi tantangan di atas, indikasi program utama yang diharapkan dapat mendukung pengembangan sub-kawasan berupa:

- Pembangunan embung, jaringan irigasi, serta pembangunan tampungan air dan *intake*;
- Pembangunan jalan dan jembatan yang menghubungkan kawasan; serta
- Pembangunan SPAM, IPLT, IPAL, TPA, dan jalan lingkungan KTM.

**c. KPPN Moyo Hilir, Moyo Utara (Sumbawa)**

Kecamatan Moyohilir dan Moyo Utara merupakan 2 dari 24 kecamatan yang ada di Kabupaten Sumbawa dengan ketinggian 75 meter dari permukaan laut. Luas wilayah kecamatan ini mencapai 186,79 km<sup>2</sup>. Dari luas wilayah tersebut, lebih dari 20% dijadikan lahan sawah sedangkan sisanya adalah lahan kering.

**d. KPPN Utan**

Utan adalah sebuah kecamatan di Kabupaten Sumbawa, Nusa Tenggara Barat. Kecamatan Utan merupakan satu dari 24 kecamatan yang ada di Kabupaten Sumbawa yang terletak di Pulau Sumbawa bagian barat. Potensi dari KPPN Utan berada pada sektor pertanian dan peternakan.

## **H. Kawasan 18.1 Kawasan Strategis Pertumbuhan Pariwisata Labuan Bajo**

Pada Kawasan 18.1 terdapat 5 sub-kawasan sebagai berikut.

### **a. KPPN Komodo (Labuan Bajo) (Manggarai Barat)**

Labuan Bajo merupakan salah satu desa dari 9 desa dan kelurahan yang berada di kecamatan Komodo, Kabupaten Manggarai Barat, Provinsi Nusa Tenggara Timur. Wilayahnya meliputi Kampung Ujung, Kampung Tengah, Kampung Air, Lamtoro, Wae Kelambu, Wae Medu, Cowang Dereng, Wae Kesambi, Wae Bo, Lancang, Sernaru, Wae Mata, Pasar Baru, Pede, dan Gorontalo. Labuan Bajo merupakan pusat perdagangan yang sejak dulu menjadi tempat berlabuh para pedagang dari Makasar (Bajo dan Bugis). Saat ini di Labuan Bajo telah terdapat dermaga feri, pelabuhan PELNI, dan Bandar Udara Komodo untuk mendukung kegiatan perdagangan. Labuan Bajo dikenal pula sebagai pusat pariwisata yang tersebar di Pantai Pede, Pantai Gorontalo, Puncak Waringin, Gua Batu Cermin, dan beberapa objek wisata pantai di pulau-pulau sekitar Labuan Bajo seperti Wae Cicu, Pulau Bidadari, Batu Gosok/Kanawa, dan Taman Nasional Komodo. Adapun tantangan yang dihadapi oleh kawasan KPPN Komodo adalah:

- Aksesibilitas kawasan perdesaan yang belum memadai;
- Kerusakan pantai akibat abrasi pada kawasan permukiman;
- Kurangnya air bersih karena curah hujan yang sedikit dalam setahun;
- Kurangnya sanitasi yang layak; serta
- Banyaknya rumah yang belum layak huni.

Untuk menghadapi tantangan di atas, indikasi program utama yang diharapkan dapat mendukung pengembangan sub-kawasan tersebut adalah:

- Pembangunan jalan dan jembatan poros desa;
- Pembangunan bangunan pengaman pantai;
- Pembangunan embung dan tampungan air, *intake*, dan jaringan air minum masyarakat;
- Pembangunan sanitasi masyarakat; dan
- Pembangunan rumah layak huni.

**b. KSPN Komodo dan Kawasan Taman Nasional Komodo, Labuan Bajo (Manggarai Barat)**

Pulau Komodo adalah sebuah pulau yang terletak di Kepulauan Nusa Tenggara dan dikenal sebagai habitat asli hewan komodo. Pulau ini termasuk ke dalam kawasan Taman Nasional Komodo yang dikelola oleh Pemerintah Pusat. Pulau Komodo berada di sebelah timur Pulau Sumbawa yang dipisahkan oleh Selat Sape.

Secara administrasi, pulau ini termasuk dalam wilayah Kecamatan Komodo, Kabupaten Manggarai Barat, Provinsi Nusa Tenggara Timur. Pulau Komodo berada di ujung paling barat Provinsi Nusa Tenggara Timur dan berbatasan dengan Provinsi Nusa Tenggara Barat. Hingga Agustus 2009, di pulau ini terdapat sekitar 1300 ekor komodo. Ditambah dengan pulau lain seperti Pulau Rinca dan Gili Motang, jumlah komodo keseluruhan mencapai sekitar 2500 ekor. Terdapat pula sekitar 100 ekor komodo di Cagar Alam Wae Wuul di daratan Pulau Flores tapi tidak termasuk ke dalam wilayah Taman Nasional Komodo. Selain komodo, pulau ini juga menyimpan eksotisme flora yang beragam seperti kayu sepang yang digunakan warga sekitar sebagai obat dan bahan pewarna pakaian. Terdapat pula pohon nitak dengan biji yang gurih dan enak seperti kacang polong dan diyakini berguna sebagai obat. Pulau Komodo juga berstatus sebagai Situs Warisan Dunia UNESCO karena termasuk ke dalam wilayah Taman Nasional Komodo bersama dengan Pulau Rinca, Pulau Padar dan Gili Motang. Adapun tantangan yang dihadapi oleh kawasan KSPN Komodo adalah:

- Aksesibilitas kawasan pariwisata;
- Timbulnya sampah dan infrastruktur sanitasi yang kurang memadai; serta
- Belum terpenuhinya kebutuhan air.

Untuk menghadapi tantangan di atas, indikasi program utama yang dirumuskan untuk mendukung pengembangan sub-kawasan berupa :

- Pembangunan jalan dan jembatan kawasan pariwisata;
- Pembangunan TPS, IPAL, dan IPLT kawasan pariwisata; serta
- Pembangunan embung dan tampungan air, *intake*, dan jaringan air minum.

**c. PKW Labuan Bajo (Manggarai Barat)**

Labuan Bajo adalah sebuah kota yang masih relatif kecil. Secara

topografi, kota ini adalah kombinasi antara area keramaian pinggir pantai yang kelandaianya tidak terlalu luas dengan bukit memanjang sehingga tampak seperti kota bertingkat. Kota Labuan Bajo sangat terkenal dengan wisata Taman Nasional Pulau Komodo yang termasuk ke dalam World Heritage UNESCO. Selain Pulau Komodo, Labuan Bajo juga memiliki kehidupan bawah laut yang cantik hingga tradisi berburu ikan paus di Lembata. Terdapat tiga suku mayoritas di Labuan Bajo yaitu Manggarai, Bima dan Bugis. Adapun tantangan yang dihadapi oleh kawasan PKW Labuan Bajo adalah:

- Aksesibilitas kawasan perkotaan dan antar kota;
- Daerah pesisir mudah tergerus oleh gelombang pasang;
- Kurangnya air bersih karena curah hujan yang sedikit dalam setahun;
- Kurangnya sanitasi dan drainase yang layak; serta
- Timbulnya kawasan kumuh perkotaan.

Untuk menghadapi tantangan di atas, indikasi program utama yang diharapkan dapat mendukung pengembangan sub-kawasan tersebut berupa:

- Pembangunan jalan dan jembatan kawasan perkotaan;
- Pembangunan bangunan pengaman pantai;
- Pembangunan embung dan tampungan air, *intake*, dan jaringan air minum masyarakat;
- Pembangunan TPS, IPAL, IPLT, dan drainase perkotaan; serta
- Revitalisasi kawasan kumuh dan pembangunan rumah layak huni.

#### d. PKW Ruteng (Manggarai)

Ruteng adalah ibu kota dari Kabupaten Manggarai, salah satu kota di Provinsi Nusa Tenggara Timur yang berada di dataran tinggi (1.200 mdpl) dan dikelilingi pegunungan sehingga udaranya sejuk dan dingin. Masyarakat Manggarai terkenal dengan hasil buminya seperti kopi, cengkeh, vanili, kakao, kemiri dan beras. Kota Ruteng juga memiliki beberapa objek wisata seperti gunung berapi aktif Ranaka yang menjadi habitat dari burung-burung endemik. Sementara itu sekitar 13 kilometer dari Ruteng terdapat Gua Liang Bua yang merupakan situs arkeologi tempat ditemukannya manusia purba kerdil *Homo floresiensis* di tahun 2003. Selain itu terdapat pula Desa

Cancar untuk melihat Lingko dari dekat di atas bukit. Lingko adalah model pembagian lahan pertanian yang dibagi dengan pola terpusat pada satu titik yang menyerupai jaring laba-laba. Adapun tantangan yang dihadapi oleh kawasan PKW Ruteng adalah:

- Aksesibilitas kawasan perkotaan dan antar kota;
- Kurangnya air bersih karena curah hujan yang sedikit dalam setahun;
- Kurangnya sanitasi dan drainase yang layak; serta
- Timbulnya kawasan kumuh perkotaan.

Untuk menghadapi tantangan di atas, indikasi program utama yang diharapkan dapat mendukung pengembangan sub-kawasan tersebut yaitu:

- Pembangunan jalan dan jembatan kawasan perkotaan;
- Pembangunan embung dan tampungan air, *intake*, dan jaringan air minum masyarakat;
- Pembangunan TPS, IPAL, IPLT, dan drainase perkotaan; serta
- Revitalisasi kawasan kumuh dan pembangunan rumah layak huni.

**e. Kawasan Pelabuhan ASDP Labuhan Bajo**

Pelabuhan ASDP Labuhan Bajo merupakan pelabuhan penyebrangan yang melayani penyeberangan dari Pelabuhan Sape, Kabupaten Bima, Nusa Tenggara Barat, menuju Pelabuhan Labuan Bajo, Kabupaten Manggarai Barat, Nusa Tenggara Barat. Pelayaran dari Sape menuju Labuan Bajo dapat ditempuh melalui dua jalur yakni jalur utara melintasi Laut Flores dan jalur selatan melintasi Laut Sawu namun harus lebih dulu menyinggahi pelabuhan Waikelo, Kabupaten Sumbawa Barat Daya, Nusa Tenggara Timur. Adapun tantangan yang dihadapi oleh kawasan Pelabuhan ASDP Labuan Bajo adalah:

- Aksesibilitas antar kawasan;
- Kurangnya air bersih karena curah hujan yang sedikit dalam setahun; serta
- Kurangnya sanitasi dan drainase yang layak.

Untuk menghadapi tantangan tersebut, indikasi program utama yang diharapkan dapat mendukung pengembangan sub-kawasan berupa:

- Pembangunan jalan dan jembatan akses pelabuhan menuju kawasan perkotaan;
- Pembangunan embung dan tampungan air, *intake*, dan jaringan

- air minum masyarakat; serta
- Pembangunan TPS, IPAL, IPLT, dan drainase perkotaan.

## I. Kawasan 18.2 Kawasan Pertumbuhan Ekonomi Terpadu Mbay Meumere Ende – Kelimutu

Pada Kawasan 18.2 terdapat 7 sub-kawasan sebagai berikut.

### a. KPPN Soa

Waepana (Soa) merupakan salah satu desa yang ada di Kecamatan Soa, Kabupaten Ngada, Provinsi Nusa Tenggara Timur. Desa ini merupakan satu dari 14 desa dan kelurahan yang berada di Kecamatan Soa. Sebagian besar penduduk Desa Soa bersuku daerah Flores serta bermata pencakarian sebagai petani dengan hasil pertanian utama adalah jagung. Adapun tantangan yang dihadapi oleh KPPN Soa adalah:

- Aksesibilitas kawasan perdesaan yang belum memadai;
- Kurangnya air bersih karena curah hujan yang sedikit dalam setahun;
- Kurangnya sanitasi yang layak; serta
- Banyak rumah yang belum layak huni.

Untuk menghadapi tantangan di atas, indikasi program utama yang diharapkan dapat mendukung pengembangan sub-kawasan tersebut adalah:

- Pembangunan jalan dan jembatan poros desa;
- Pembangunan embung dan tampungan air, *intake*, dan jaringan air minum masyarakat;
- Pembangunan sanitasi masyarakat; serta
- Pembangunan rumah layak huni.

### b. Kawasan Pelabuhan Ferry Kewapante

Pelabuhan Ferry Kewapante merupakan pelabuhan feri yang berada di Kabupaten Sikka yang melayani penyeberangan menuju kawasan NTT. Adapun tantangan yang dihadapi oleh kawasan Pelabuhan Ferry Kewapante adalah:

- Belum baiknya aksesibilitas menuju pelabuhan;
- Kurangnya air bersih karena curah hujan yang sedikit dalam setahun;
- Kurangnya sanitasi yang layak; serta
- Bahaya abrasi karena terjangan ombak.

Untuk menghadapi tantangan tersebut, indikasi program utama yang

dirumuskan berupa:

- Pembangunan jalan dan jembatan akses pelabuhan menuju perkotaan;
- Pembangunan embung dan tampungan air, *intake*, dan jaringan air minum masyarakat;
- Pembangunan TPS, IPAL, dan IPLT kawasan pelabuhan; serta
- Pembangunan bangunan pengaman pantai.

c. **PKW Maumere (Sikka)**

Maumere adalah sebuah kecamatan yang merupakan ibu kota dari Kabupaten Sikka, Nusa Tenggara Timur. Sejak tahun 2007, Kecamatan Maumere berubah nama menjadi Kecamatan Nelle sesuai dengan Peraturan Daerah Kabupaten Sikka No. 1 Tahun 2007. Kota ini pernah diguncang oleh bencana tsunami pada tahun 1992 yang menewaskan lebih dari 900 orang. Maumere juga pernah menjadi kota terkecil di dunia yang pernah dikunjungi Sri Paus Yohanes Paulus II yakni pada tahun 1989. Memiliki bandar udara terbesar di pulau Flores, Maumere saat ini menjadi pintu gerbang wilayah timur Pulau Flores. Produk ekspor dari daerah ini antara lain kelapa kopra, pisang, kemiri, dan kakao. Usaha kerajinan tangan yang telah mendunia adalah kain tenun ikat dengan beragam motif. Adapun tantangan yang dihadapi oleh PKW Maumere adalah:

- Aksesibilitas kawasan perkotaan dan antarkota;
- Kurangnya air bersih di perkotaan karena curah hujan yang sedikit dalam setahun;
- Kurangnya sanitasi yang layak; serta
- Timbulnya kawasan kumuh perkotaan.

Untuk menghadapi tantangan tersebut, indikasi program utama yang dirumuskan berupa:

- Pembangunan jalan dan jembatan kawasan perkotaan;
- Pembangunan embung dan tampungan air, *intake*, dan jaringan air minum masyarakat;
- Pembangunan TPS, IPAL, dan IPLT kawasan pelabuhan; serta
- Revitalisasi kawasan kumuh dan pembangunan rumah layak huni.

d. **PKW Ende**

Kota Ende adalah ibu kota Kabupaten Ende, Provinsi Nusa Tenggara Timur yang terletak di pesisir selatan Pulau Flores. Dengan populasi

30.000 jiwa, Ende merupakan kota terkecil di Pulau Flores. Berdasarkan letak astronomis, Kabupaten Ende terletak pada  $8^{\circ}26'24,71''$  LS –  $8^{\circ}54'25,46''$  LS dan  $121^{\circ}23'40,44''$  BT –  $122^{\circ}1'33,3''$  BT. Wilayah Kabupaten Ende termasuk ke dalam deretan jalur gunung berapi seperti Gunung Berapi Iya (637 mdpl) dan Gunung Berapi Mutubusa (1.690 mdpl). Selain itu terdapat pula sumber mata air yaitu Mata Air Wolowona (200 lt/dtk), Mata Air Aekemele (40 lt/dtk), Mata Air Moni (35 lt/dtk), Mata Air Aeuri dan Aewenanda Di Kecamatan Ende Selatan. Mata air bersih lainnya yang sangat sehat karena bisa langsung diminum tanpa harus direbus terlebih dahulu adalah Mata Air Ae Bhobho yang terletak di desa Wolokota kecamatan Ndona. Debit mata air ini mencapai 40 lt/detik dan memenuhi kebutuhan dua desa yakni Desa Wolokota dan Desa Reka. Adapun tantangan yang dihadapi oleh PKW Ende adalah:

- Aksesibilitas kawasan perkotaan dan antarkota;
- Kurangnya air bersih di perkotaan karena curah hujan yang sedikit dalam setahun;
- Kurangnya sanitasi yang layak; serta
- Timbulnya kawasan kumuh perkotaan.

Untuk menghadapi tantangan di atas, indikasi program utama yang diharapkan dapat mendukung pengembangan sub-kawasan tersebut berupa:

- Pembangunan jalan dan jembatan kawasan perkotaan;
- Pembangunan embung dan tampungan air, *intake*, dan jaringan air minum masyarakat;
- Pembangunan TPS, IPAL, dan IPLT kawasan pelabuhan; serta
- Revitalisasi kawasan kumuh dan pembangunan rumah layak huni.

#### e. KPPN Kelimutu

KPPN Kelimutu merupakan kawasan perdesaan yang terletak dalam area Kalimutu yang mempunyai potensi pariwisata, budaya, perkebunan. Adapun tantangan yang dihadapi oleh KPPN Kelimutu, adalah:

- Aksesibilitas kawasan perdesaan;
- Kurangnya air bersih karena curah hujan yang sedikit dalam setahun;
- Kurangnya sanitasi yang layak; serta

- Banyaknya rumah tidak layak huni.

Untuk menghadapi tantangan di atas, indikasi program utama yang diharapkan dapat mendukung pengembangan sub-kawasan tersebut adalah:

- Pembangunan jalan dan jembatan poros desa;
- Pembangunan embung dan tampungan air, *intake*, dan jaringan air minum masyarakat;
- Pembangunan sanitasi masyarakat; serta
- Pembangunan rumah layak huni.

#### **f. Kawasan Pelabuhan Ende**

Pelabuhan Ende merupakan pelabuhan yang melayani masyarakat Kabupaten Ende untuk menuju Kota Waingapu, Kabupaten Sabu Raijua, Kota Kupang dan Pulau Alor. Adapun tantangan yang dihadapi oleh Kawasan Pelabuhan Ende adalah:

- Belum baiknya aksesibilitas menuju pelabuhan;
- Kurangnya air bersih di kawasan pelabuhan;
- Sanitasi kawasan pelabuhan yang berpotensi mencemari pantai dan laut; serta
- Bahaya abrasi karena terjangan ombak.

Untuk menghadapi tantangan di atas, indikasi program utama yang diharapkan dapat mendukung pengembangan sub-kawasan tersebut adalah:

- Pembangunan jalan dan jembatan akses pelabuhan menuju perkotaan;
- Pembangunan embung dan tampungan air, *intake*, dan jaringan air minum masyarakat;
- Pembangunan TPS, IPAL, dan IPLT kawasan pelabuhan; serta
- Pembangunan bangunan pengaman pantai.

#### **g. Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu Mbay**

KAPET Mbay dibentuk berdasarkan KEPPRES No. 15 Tahun 1998 tanggal 19 Januari 1998 dan disempurnakan dengan KEPPRES No. 150 Tahun 2000. Wilayah KAPET Mbay pada awalnya hanya meliputi Kabupaten Ngada, namun seiring dengan pemekaran kabupaten maka wilayah KAPET Mbay kini meliputi dua kabupaten yaitu Kabupaten Ngada ( $1.620,89 \text{ km}^2$ ) dan Kabupaten Nagekeo ( $1.416,99 \text{ km}^2$ ). KAPET Mbay memiliki fokus kegiatan pada sektor agribisnis, agroindustri, pariwisata, dan pertambangan.

## J. Kawasan 18.3 Kawasan Waingapu – Waikabubak

Pada Kawasan 18.3 terdapat 6 sub-kawasan sebagai berikut.

### a. PKW Waingapu (Sumba Timur)

Kota Waingapu adalah ibu kota dari kabupaten Sumba Timur, Nusa Tenggara Timur sekaligus kota terbesar di Pulau Sumba. Populasi kota Waingapu tercatat sebanyak 52.755 jiwa dengan luas wilayah 77.30 km<sup>2</sup>. Terdapat dua tempat menarik di Kota Waingapu yaitu Kampung Raja dan tebing-tebing terjal di ujung landasan Bandar udara Umbu Mehang Kunda. Adapun tantangan yang dihadapi oleh PKW Waingapu adalah:

- Aksesibilitas kawasan perkotaan dan antar kota;
- Kurangnya air bersih di perkotaan karena curah hujan yang sedikit dalam setahun;
- Kurangnya sanitasi dan drainase yang layak; serta
- Timbulnya kawasan kumuh perkotaan.

Untuk menghadapi tantangan di atas, indikasi program utama yang diharapkan dapat mendukung pengembangan sub-kawasan tersebut adalah:

- Pembangunan jalan dan jembatan kawasan perkotaan;
- Pembangunan embung dan tampungan air, *intake*, dan jaringan air minum masyarakat;
- Pembangunan TPS, IPAL, IPLT, dan drainase perkotaan; serta
- Revitalisasi kawasan kumuh dan pembangunan rumah layak huni.

### b. Kawasan Pelabuhan Waingapu

Pelabuhan Waingapu merupakan salah satu pusat perekonomian masyarakat Sumba. Setiap hasil komoditas yang akan dikirim ke luar pulau akan terpusat di Pelabuhan Waingapu. Saat ini Pelabuhan Waingapu tercatat sebagai pelabuhan terpusat dan terbaik untuk empat kabupaten di Pulau Sumba. Pelabuhan ini juga menjadi lokasi kegiatan bongkar – muat kapal barang kebutuhan masyarakat dari Surabaya termasuk sembilan bahan pokok, bahan bangunan dan komoditas lainnya. Adapun tantangan yang dihadapi oleh kawasan Pelabuhan Waingapu adalah:

- Belum baiknya aksesibilitas menuju pelabuhan;
- Kurangnya air bersih karena curah hujan yang sedikit dalam setahun;

- Kurangnya sanitasi yang layak; serta
- Bahaya abrasi karena terjangan ombak.

Untuk menghadapi tantangan di atas, indikasi program utama yang diharapkan dapat mendukung pengembangan sub-kawasan tersebut adalah:

- Pembangunan jalan dan jembatan akses pelabuhan menuju perkotaan;
- Pembangunan embung dan tampungan air, *intake*, dan jaringan air minum kawasan pelabuhan;
- Pembangunan TPS, IPAL, dan IPLT kawasan pelabuhan; serta
- Pembangunan bangunan pengaman pantai.

**c. Kawasan Bandar udara Umbu Mehang Kunda (Sumba Timur)**

Bandar udara Umbu Mehang Kunda adalah bandar udara di Kabupaten Sumba Timur yang cukup ekstrim karena di ujung landasannya terdapat tebing terjal yang lumayan tinggi. Bandar udara ini merupakan bandar udara perintis sebagai transportasi masyarakat menuju ke Sumba Timur (Waingapu). Adapun tantangan yang dihadapi oleh Kawasan Bandar udara Umbu Mehang Kunda adalah:

- Aksesibilitas kawasan bandar udara menuju kawasan perkotaan;
- Kurangnya air bersih di perkotaan karena curah hujan yang sedikit dalam setahun; serta
- Kurangnya sanitasi dan drainase yang layak.

Untuk menghadapi tantangan di atas, indikasi program utama yang diharapkan dapat mendukung pengembangan sub-kawasan tersebut adalah:

- Pembangunan jalan dan jembatan akses bandar udara menuju kawasan perkotaan;
- Pembangunan embung dan tampungan air, *intake*, dan jaringan airminum masyarakat; dan
- Pembangunan TPS, IPAL, dan IPLT kawasan pelabuhan.

**d. KSPN Waikabubak –Manuapeh Tanah Daru (Sumba)**

Kota Waikabubak merupakan kota yang masih memiliki banyak warisan budaya seperti rumah tradisional Sumba, menhir, dan dolmen (monumen prasejarah) yang dengan mudah ditemukan di setiap kampung. Selain itu terdapat pula wisata alam seperti air

terjun di Welkelo Sawah yang juga dimanfaatkan sebagai sumber listrik. Sementara itu Manupeu Tanah Daru merupakan taman nasional seluas 88 ribu ha yang memiliki aneka ragam tumbuhan dan satwa. Pada taman nasional ini terdapat sekitar 87 jenis burung dan 57 jenis kupu-kupu yang beberapa jenisnya termasuk ke dalam endemik Pulau Sumba. Sebagian besar kawasan hutan di taman nasional tersebut berupa tebing-tebing terjal, yang muncul mulai dari permukaan laut sampai ketinggian 600 meter. Waikabubak – Manupeu Tanah Daru termasuk ke dalam destinasi pariwisata nasional yang ditetapkan oleh Pemerintah. Adapun tantangan yang dihadapi oleh KSPN Waikabubak – Manupeu Tanah Daru adalah:

- Aksesibilitas menuju kawasan KSPN;
- Kurangnya air bersih karena curah hujan yang sedikit dalam setahun;
- Kurangnya sanitasi dan drainase yang layak; serta
- Banyaknya rumah tidak layak huni.

Untuk menghadapi tantangan tersebut, indikasi program utama yang diharapkan dapat mendukung pengembangan sub-kawasan adalah:

- Pembangunan jalan dan jembatan menuju kawasan KSPN;
- Pembangunan embung dan tampungan air, *intake*, dan jaringan air minum masyarakat;
- Pembangunan TPS, IPAL, dan IPLT kawasan KSPN; serta
- Pembangunan rumah layak huni.

#### e. Kawasan Pelabuhan Waileko Tambolaka

Dermaga penyeberangan khusus kapal feri ASDP Waikelo melayani rute Sape-Waikelo dan rute pelayaran Waikelo-Aimere-Kupang yang dapat dimanfaatkan oleh masyarakat Kabupaten Sumba Barat dan Kabupaten Sumba Barat Daya. Adapun tantangan yang dihadapi oleh Kawasan Pelabuhan Waileko Tambolaka adalah:

- Belum baiknya aksesibilitas menuju pelabuhan;
- Kurangnya air bersih karena curah hujan yang sedikit dalam setahun;
- Kurangnya sanitasi yang layak; serta
- Bahaya abrasi karena terjangan ombak.

Untuk menghadapi tantangan di atas, indikasi program utama yang diharapkan dapat mendukung pengembangan sub-kawasan tersebut adalah:

- Pembangunan jalan dan jembatan akses pelabuhan menuju perkotaan;
- Pembangunan embung dan tampungan air, *intake*, dan jaringan air minum kawasan pelabuhan;
- Pembangunan TPS, IPAL, dan IPLT kawasan pelabuhan; serta
- Pembangunan bangunan pengaman pantai.

**f. Kawasan Bandar udara Tambolaka (Sumba Barat)**

Bandar udara Tambolaka adalah sebuah bandar udara yang terletak di Kabupaten Sumba Barat Daya, Nusa Tenggara Timur. Bandar udara Tambolaka adalah bandar udara lama peninggalan Jepang pada tahun 1945. Tambolaka kemudian diperbaiki pada tahun 1982 dengan pengaspalan dan perbaikan landas pacu untuk pesawat kecil jenis DC-3, Twin Otter, dan Cassa. Pada tahun 1996, landas pacunya kembali diperpanjang hingga dapat didarati oleh pesawat berjenis Fokker 27. Hingga tahun 2015 panjang landasan pacu (*run way*) Bandar udara Tambolaka sepanjang 2.300 m dengan lebar 45 m. Adapun tantangan yang dihadapi oleh kawasan Bandar udara Tambolaka adalah:

- Aksesibilitas kawasan bandar udara menuju kawasan perkotaan;
- Kurangnya air bersih di perkotaan karena curah hujan yang sedikit dalam setahun; serta
- Kurangnya sanitasi dan drainase yang layak.

Untuk menghadapi tantangan di atas, indikasi program utama yang diharapkan dapat mendukung pengembangan sub-kawasan tersebut adalah:

- Pembangunan jalan dan jembatan akses bandar udara menuju kawasan perkotaan;
- Pembangunan embung dan tampungan air, *intake*, dan jaringan air minum masyarakat; serta
- Pembangunan TPS, IPAL, dan IPLT kawasan pelabuhan.

**K. Kawasan 19.1 Kawasan Ekonomi Terpadu Kupang – Soe**

Pada Kawasan 19.1 terdapat 5 sub-kawasan sebagai berikut.

**a. Kawasan Pelabuhan Laut Naikliu (Kupang)**

Pengembangan Pelabuhan Laut Nakliu sudah dilakukan sejak tahun 2011 dengan pembangunan dermaga ukuran 100m x 8m. Di tahun 2013 dibangun kembali dermaga dengan ukuran 15 m x 10 m,

terminal, gudang, pagar, pos jaga, gedung genset, gapura, *causway* serta *gangway*. Adapun tantangan yang dihadapi oleh Kawasan Pelabuhan Naikliu adalah:

- Belum baiknya aksesibilitas menuju pelabuhan;
- Kurangnya air bersih karena curah hujan yang sedikit dalam setahun;
- Kurangnya sanitasi yang layak; serta
- Bahaya abrasi karena terjangan ombak.

Untuk menghadapi tantangan di atas, indikasi program utama yang diharapkan dapat mendukung pengembangan sub-kawasan tersebut adalah:

- Pembangunan jalan dan jembatan akses pelabuhan menuju perkotaan;
- Pembangunan embung dan tampungan air, *intake*, dan jaringan air minum kawasan pelabuhan;
- Pembangunan TPS, IPAL, dan IPLT kawasan pelabuhan; serta
- Pembangunan bangunan pengaman pantai.

**b. Kawasan Pelabuhan Ferry Bolok Kupang**

Pelabuhan Ferry Bolok Kupang merupakan pelabuhan untuk penyeberangan masyarakat keluar dan menuju Kupang. Adapun tantangan yang dihadapi oleh kawasan Pelabuhan Ferry Bolok Kupang adalah:

- Belum baiknya aksesibilitas menuju pelabuhan;
- Kurangnya air bersih karena curah hujan yang sedikit dalam setahun;
- Kurangnya sanitasi yang layak; serta
- Bahaya abrasi karena terjangan ombak.

Untuk menghadapi tantangan di atas, indikasi program utama yang diharapkan dapat mendukung pengembangan sub-kawasan tersebut adalah:

- Pembangunan jalan dan jembatan akses pelabuhan menuju perkotaan;
- Pembangunan embung dan tampungan air, *intake*, dan jaringan air minum kawasan pelabuhan;
- Pembangunan TPS, IPAL, dan IPLT kawasan pelabuhan; serta
- Pembangunan bangunan pengaman pantai.

### c. Kawasan Pelabuhan Tenau Kupang

Pelabuhan Tenau merupakan pelabuhan multiguna dengan panjang dermaga 90 meter dan lebar 20,5 meter. Pelabuhan ini dilengkapi dengan jetty sepanjang 110 meter dan lebar 30 meter serta 2 buah *mooring dolphin* lengkap dengan *catwalk*. Dermaga yang semula berfungsi sebagai dermaga Pelra kini beralih fungsi menjadi dermaga kargo. Dermaga tersebut dapat melayani jenis kapal *bulk carrier* dengan ukuran maksimum 30.000 DWT untuk sisi depan, jenis kapal *long supply vessel* dengan ukuran maksimum 20.000 DWT untuk sisi belakang serta kapal *bungkering barge* dengan ukuran maksimum 5000 DWT untuk sisi kiri. Pelabuhan Tenau Kupang diproyeksikan untuk disinggahi banyak kapal dari mancanegara sebab pelabuhan ini berperan sebagai pelabuhan transit ke Australia, Timor Leste, Singapura, Tiongkok, Portugal dan Filipina serta negara lainnya di dunia. Adapun tantangan yang dihadapi oleh Kawasan Pelabuhan Tenau Kupang adalah:

- Belum baiknya aksesibilitas menuju pelabuhan;
- Kurangnya air bersih karena curah hujan yang sedikit dalam setahun;
- Kurangnya sanitasi yang layak; serta
- Bahaya abrasi karena terjangan ombak.

Untuk menghadapi tantangan tersebut, indikasi program utama yang diharapkan dapat mendukung pengembangan sub-kawasan adalah:

- Pembangunan jalan dan jembatan akses pelabuhan menuju perkotaan;
- Pembangunan embung dan tampungan air, *intake*, dan jaringan air minum kawasan pelabuhan;
- Pembangunan TPS, IPAL, dan IPLT kawasan pelabuhan; serta
- Pembangunan bangunan pengaman pantai.

### d. PKN Kupang

Kota Kupang adalah sebuah kotamadya sekaligus ibu kota provinsi Nusa Tenggara Timur. Kotamadya ini adalah kota yang terbesar di Pulau Timor yang terletak di pesisir Teluk Kupang, bagian barat laut Pulau Timor. Sebagai kota terbesar di provinsi Nusa Tenggara Timur, Kota Kupang dipenuhi oleh berbagai suku bangsa. Suku yang signifikan jumlahnya di Kota Kupang adalah suku Timor, Rote, Sabu, Tionghoa, Flores dan sebagian kecil pendatang dari Bugis dan Jawa.

Kota Kupang memiliki 6 kecamatan dan 51 kelurahan dengan luas wilayah sebesar 180,27 km<sup>2</sup> dan jumlah penduduk sekitar 450.360 jiwa (pada tahun 2014). Dari luas Kota Kupang tersebut, sebesar 735,57 ha diperuntukkan sebagai kawasan industri, 10.127,40 ha sebagai permukiman, 5.090,05 ha sebagai jalur hijau, 219,70 ha untuk kegiatan perdagangan, 112,50 ha untuk pergudangan, 480 ha untuk pertambangan, 670,1 ha untuk pelabuhan laut dan udara, 275,67 ha untuk kegiatan pendidikan, 209,47 ha untuk pemerintahan dan perkantoran, serta sisanya 106,54 ha untuk kegiatan lain. Objek wisata yang dimiliki Kota Kupang adalah wisata Pantai Lasiana, Taman Nostalgia, yang berlokasi di Kelurahan Fatululii, Kecamatan Oebobo. Adapun tantangan yang dihadapi oleh PKN Kupang adalah:

- Aksesibilitas kawasan perkotaan dan antar kota;
- Kurangnya air bersih di perkotaan karena curah hujan yang sedikit dalam setahun;
- Kurangnya sanitasi dan drainase yang layak; serta
- Timbulnya kawasan kumuh perkotaan.

Untuk menghadapi tantangan tersebut, indikasi program utama yang diharapkan dapat mendukung pengembangan sub-kawasan adalah:

- Pembangunan jalan dan jembatan kawasan perkotaan;
- Pembangunan embung dan tampungan air, *intake*, dan jaringan air minum masyarakat;
- Pembangunan TPS, IPAL, IPLT, dan drainase perkotaan; serta
- Revitalisasi kawasan kumuh dan pembangunan rumah layak huni.

#### e. PKW Soe (TTS)

Kota Soe adalah ibu kota Kabupaten Timor Tengah Selatan, Provinsi Nusa Tenggara Timur. Kota ini biasa disebut sebagai *The Freezing City* atau "Kota Membeku" karena cuaca di kota ini jauh lebih dingin dibandingkan kota lainnya di Pulau Timor. Kota ini berjarak 110 km dari Kupang atau sekitar 185 km dari Atambua. Komoditas utama pertanian saat ini adalah jeruk Soe. Adapun tantangan yang dihadapi oleh PKW Soe adalah:

- Aksesibilitas kawasan perkotaan dan antar kota;
- Kurangnya air bersih di perkotaan karena curah hujan yang sedikit dalam setahun;
- Kurangnya sanitasi dan drainase yang layak; serta

- Timbulnya kawasan kumuh perkotaan.

Untuk menghadapi tantangan di atas, indikasi program utama yang diharapkan dapat mendukung pengembangan sub-kawasan tersebut adalah:

- Pembangunan jalan dan jembatan kawasan perkotaan;
- Pembangunan embung dan tampungan air, *intake*, dan jaringan air minum masyarakat;
- Pembangunan TPS, IPAL, IPLT, dan drainase perkotaan; serta
- Revitalisasi kawasan kumuh dan pembangunan rumah layak huni.

## L. Kawasan 19.2 Kawasan Pertumbuhan Baru dan Perbatasan Kefamenanu – Atambua

Pada Kawasan 19.2 terdapat 9 sub-kawasan sebagai berikut.

### a. PKSN Atambua

Atambua adalah ibu kota Kabupaten Belu di Provinsi Nusa Tenggara Timur sekaligus kota terbesar kedua di Pulau Timor dalam hal ekonomi, jumlah penduduk, pemerintahan dan lain sebagainya. Luas Kota Atambua adalah 56.18 km<sup>2</sup>, atau 56.180 ha, terbagi habis menjadi 3 kecamatan dan 12 kelurahan. Sebagian besar masyarakat Kota Atambua berbahasa Tetun dan Dawan L. Atambua adalah kota multi etnis dari suku Timor, Rote, Sabu, Flores, sebagian kecil suku Tionghoa dan pendatang dari Ambon, serta beberapa suku bangsa lainnya. Kota yang terletak di daerah Timor Barat ini merupakan salah satu pusat penampungan pengungsi dari Timor Timur pada tahun 1999. Saat ini Kota Atambua membentang sejauh kurang lebih 8,5 km dari utara (Haliwen) ke selatan (Motabuik) dan sekitar 5 km dari timur (Fatubenao) ke barat (Wekatimun).

Belum semua wilayah kota Atambua dimanfaatkan karena kurangnya akses jalan ke wilayah tersebut sehingga hanya 2/3 wilayah yang dapat dimanfaatkan sedangkan sisa 1/3 wilayah belum tersentuh (lahan hijau). Untuk letak astronomis, Kota Atambua terletak pada koordinat 09° 10' LS 125° 00'. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik Kabupaten Belu tahun 2014, penduduk Kota Atambua berjumlah 75.199 jiwa yang terdiri dari 37.244 laki-laki dan 37.955 perempuan, kemudian bertambah hingga 76.052 jiwa dengan 37.311 jiwa laki-laki dan 38.002 jiwa perempuan pada tahun 2015. Atambua juga merupakan pintu gerbang utama menuju Timor Leste melalui

perbatasan Motaain (sekitar 30 km atau setengah jam berkendara dari Atambua). Untuk transportasi ke Timor Leste, terdapat beberapa bus salah satunya adalah bus Timor Hotel yang melayani rute Atambua - Timor Leste. Diperlukan sekitar 7-9 jam dari Pangkalan (terminal) Umanen (atau disebut juga Terminal Kota ke-2) menuju Kota Dilli, Timor Leste melalui jalur darat. Adapun tantangan yang dihadapi oleh PKSN Atmbua adalah:

- Aksesibilitas di kawasan perbatasan;
- Kurangnya air bersih di perkotaan karena curah hujan yang sedikit dalam setahun;
- Sanitasi yang belum baik; serta
- Kebutuhan perumahan yang berkembang di perbatasan.

Untuk menghadapi tantangan tersebut, indikasi program utama yang diharapkan dapat mendukung pengembangan sub-kawasan tersebut adalah:

- Pembangunan jalan dan jembatan akses perbatasan menuju kawasan perkotaan;
- Pembangunan embung dan tampungan air, *intake*, dan jaringan air minum masyarakat;
- Pembangunan TPS, IPAL, dan IPLT kawasan perbatasan; serta
- Pembangunan rumah layak huni.

#### b. PLBN Mota'ain

PLBN Mota'ain merupakan pos perbatasan yang paling ramai dilalui oleh pelintas batas. Saat ini proses konstruksi untuk pengembangan PLBN ini telah berjalan dengan progres sekitar 12% dan diperkirakan selesai konstruksi pada bulan Oktober 2016. Luas lahan secara keseluruhan yang akan dikembangkan adalah 8,2 ha. Pengembangan PLBN Mota'ain meliputi zona inti yang terdiri dari Gerbang Tasbara dan pos jaga, karantina tumbuhan dan hewan, pemeriksaan imigrasi, jembatan timbang, pemeriksaan X-Ray kendaraan, bea cukai, dan lambang negara Indonesia. Untuk zona sub inti dan pendukung terdiri dari Wisma Indonesia dan mess karyawan serta sarana pendukung lainnya. Bangunan PLBN mengadopsi bentukan atap rumah Matabesi yang merupakan rumah tradisional masyarakat Belu. Dukungan dari Ditjen Bina Marga di PLBN Mota'ain berupa akses jalan menuju PLBN dari jalan paralel perbatasan sepanjang 5 km. Saat ini jalan akses tersebut masih terdiri dari 2 jalur dan 2 lajur

yang nantinya akan dilebarkan menjadi 4 lajur. Adapun tantangan yang dihadapi oleh PLBN Mota'ain adalah:

- Aksesibilitas di kawasan perbatasan;
- Kurangnya air bersih di perkotaan karena curah hujan yang sedikit dalam setahun;
- Sanitasi yang belum baik; serta
- Kebutuhan perumahan yang berkembang di perbatasan.

Untuk menghadapi tantangan di atas, indikasi program utama yang diharapkan dapat mendukung pengembangan sub-kawasan tersebut adalah:

- Pembangunan jalan dan jembatan akses perbatasan menuju kawasan perkotaan;
- Pembangunan embung dan tampungan air, *intake*, dan jaringan air minum masyarakat;
- Pembangunan TPS, IPAL, dan IPLT kawasan perbatasan; serta
- Pembangunan rumah layak huni.

c. **KTM Ponu**

KTM Ponu dibentuk sebagai program untuk membangun sebuah kota mandiri yang merupakan pusat kegiatan dan pengembangan perikanan, pertanian, peternakan, kehutanan, perkebunan dan pariwisata bahari. KTM Ponu diharapkan menjadi salah satu pusat pertumbuhan ekonomi industri baru di kawasan pantai utara yang didukung oleh Unit Permukiman Transmigrasi (UPT). Wilayah pusat KTM Ponu di Kelurahan Ponu mencapai luasan 2.000 ha sedangkan wilayah pengaruh KTM Ponu mencakup daerah *hinterland* sejumlah 662.220 ha. Tiga Kawasan Pengembangan KTM Ponu di antaranya adalah:

- i. Satuan Kawasan Pemukiman (SKP) I Ponu sebagai pusat KTM yang didukung oleh kegiatan pertanian, peternakan, perikanan, kehutanan, pariwisata, industri, dan fasilitas penunjang KTM;
- ii. Satuan Kawasan Pemukiman (SKP) II Mena sebagai pusat pengembangan pertanian (agropolitan) peternakan, perikanan, pengembangan pemukiman transmigrasi serta kehutanan; dan
- iii. Satuan Kawasan Pemukiman (SKP) III Wini dengan fungsi utama sebagai kota satelit untuk pemukiman perkotaan, pelabuhan, pengembangan perikanan, industri, peternakan dan lahan kering.

Adapun tantangan yang dihadapi oleh KTM Ponu adalah:

- Belum baiknya jalan lingkungan KTM;
- Kurangnya air bersih di KTM karena curah hujan yang sedikit dalam setahun;
- Kurangnya sanitasi yang layak; serta
- Kebutuhan perumahan yang berkembang di Kawasan KTM.

Untuk menghadapi tantangan di atas, indikasi program utama yang diharapkan dapat mendukung pengembangan sub-kawasan tersebut adalah:

- Pembangunan jalan dan jembatan akses KTM menuju kawasan perkotaan;
- Pembangunan embung dan tampungan air, *intake*, dan jaringan air minum masyarakat;
- Pembangunan TPS, IPAL, dan IPLT kawasan KTM; serta
- Pembangunan rumah layak huni.

#### d. PKSN Kefamenanu

PKSN Kefamenanu yang berada di Kabupaten Timor Tengah Utara berfungsi sebagai kawasan perkotaan yang ditetapkan untuk mendorong pengembangan kawasan perbatasan negara. Hal ini disesuaikan dengan fungsi PKSN sebagai pusat kegiatan pertahanan dan keamanan negara dan pusat pelayanan kepabeanan, imigrasi, karantina, dan keamanan (*Custom, Immigration, Quarantine, and Security/CIQS*). Adapun tantangan yang dihadapi oleh PKSN Kefamenanu adalah:

- Aksesibilitas di kawasan perbatasan;
- Kurangnya air bersih di perkotaan karena curah hujan yang sedikit dalam setahun;
- Sanitasi yang belum baik; serta
- Kebutuhan perumahan yang berkembang di perbatasan.

Untuk menghadapi tantangan di atas, indikasi program utama yang diharapkan dapat mendukung pengembangan sub-kawasan tersebut adalah:

- Pembangunan jalan dan jembatan akses perbatasan menuju kawasan perkotaan;
- Pembangunan embung dan tampungan air, *intake*, dan jaringan air minum masyarakat;
- Pembangunan TPS, IPAL, dan IPLT kawasan perbatasan; serta
- Pembangunan rumah layak huni.

#### e. PKW Kefamenanu

Kota Kefamenanu adalah sebuah kecamatan yang juga merupakan pusat pemerintahan (ibu kota) Kabupaten Timor Tengah Utara, Nusa Tenggara Timur. Kota yang biasa dipanggil dengan sebutan Kefa ini terletak di Lembah Bikomi sehingga tidak banyak sinyal yang dapat masuk ke kota ini. Kota Kefamenanu juga merupakan salah satu kota di Timor Barat yang menampung pengungsi dari Timor Timur saat Konflik Timor Leste di tahun 1998-2002. Kota dan kabupaten ini dilayani oleh Keuskupan Atambua yang berada di Atambua, Nusa Tenggara Timur. Berdasarkan Badan Pusat Statistik Kabupaten Timor Tengah Utara pada tahun 2014, penduduk Kota Kefamenanu berjumlah 41.848 jiwa dengan 20.946 laki-laki dan 20.902 perempuan. Adapun tantangan yang dihadapi oleh PKW Kefamenanu adalah:

- Aksesibilitas di kawasan perbatasan;
- Kurangnya air bersih di perkotaan karena curah hujan yang sedikit dalam setahun;
- Sanitasi yang belum baik; serta
- Kebutuhan perumahan yang berkembang di perbatasan.

Untuk menghadapi tantangan di atas, indikasi program utama yang diharapkan dapat mendukung pengembangan sub-kawasan tersebut adalah:

- Pembangunan jalan dan jembatan akses perbatasan menuju kawasan perkotaan;
- Pembangunan embung dan tampungan air, *intake*, dan jaringan air minum masyarakat;
- Pembangunan TPS, IPAL, dan IPLT kawasan perbatasan; serta
- Pembangunan rumah layak huni.

#### f. PLBN Winni

PLBN Wini memiliki luas kawasan penanganan sekitar 4,42 ha yang dibiayai dengan anggaran sebesar Rp 136 Miliar. Konsep bangunan pada PLBN Wini menggunakan material lokal batu merah sekaligus sebagai upaya untuk menerapkan konstruksi hijau (*green construction*). Selain itu bentuk gubahan massa bangunan PLBN menggunakan bentuk Lopo, rumah tradisional khas Kabupaten Timor Tengah Utara. Adapun tantangan yang dihadapi oleh PLBN Winni, adalah:

- Aksesibilitas di kawasan perbatasan;
- Kurangnya air bersih di perkotaan karena curah hujan yang sedikit dalam setahun;
- Sanitasi yang belum baik; serta
- Kebutuhan perumahan yang berkembang di perbatasan.

Untuk menghadapi tantangan tersebut, indikasi program utama yang diharapkan dapat mendukung pengembangan sub-kawasan tersebut adalah:

- Pembangunan jalan dan jembatan akses perbatasan menuju kawasan perkotaan;
- Pembangunan embung dan tampungan air, *intake*, dan jaringan air minum masyarakat;
- Pembangunan TPS, IPAL, dan IPLT kawasan perbatasan; serta
- Pembangunan rumah layak huni.

**g. Kawasan Terminal PLBN Kefamenanu**

Terminal PLBN Kefamenanu merupakan terminal bus antar negara yang dibangun pada lahan seluas 4 ha untuk melengkapi sarana serupa yang sudah dibangun pemerintah di perbatasan Kabupaten Belu dengan Timor Leste. Terminal ini melayani angkutan ALBN, AKDP, angkutan perkotaan dan angkutan pedesaan. Adapun tantangan yang dihadapi oleh Kawasan Terminal Kefamenanu adalah:

- Aksesibilitas antar kawasan;
- Kurangnya air bersih karena curah hujan yang sedikit dalam setahun; serta
- Sanitasi yang belum baik.

Untuk menghadapi tantangan di atas, indikasi program utama yang diharapkan dapat mendukung pengembangan sub-kawasan tersebut adalah:

- Pembangunan jalan dan jembatan akses menuju kawasan perkotaan;
- Pembangunan embung dan tampungan air, *intake*, dan jaringan air minum terminal; serta
- Pembangunan TPS, IPAL, dan IPLT kawasan terminal.

**h. Kawasan Pelabuhan Winni**

Pelabuhan Laut Wini yang berada di Kecamatan Insana Utara, Kabupaten Timor Tengah Utara (TTU), Nusa Tenggara Timur ini

dijadikan sebagai pelabuhan alternatif untuk kelancaran arus perekonomian Indonesia dan Timor Leste. Pemerintah Kabupaten TTU akan membangun dan mengembangkan Pelabuhan Wini sebagai pintu masuk karena lokasinya merupakan batas antara Indonesia dan Timor Leste yang akan berdampak positif bagi masyarakat. Adapun tantangan yang dihadapi oleh Kawasan Pelabuhan Winni adalah:

- Belum baiknya aksesibilitas menuju pelabuhan;
- Kurangnya air bersih karena curah hujan yang sedikit dalam setahun;
- Kurangnya sanitasi yang layak; serta
- Bahaya abrasi karena terjangan ombak.

Untuk menghadapi tantangan di atas, indikasi program utama yang diharapkan dapat mendukung pengembangan sub-kawasan tersebut adalah:

- Pembangunan jalan dan jembatan akses pelabuhan menuju perkotaan;
- Pembangunan embung dan tampungan air, *intake*, dan jaringan air minum kawasan pelabuhan;
- Pembangunan TPS, IPAL, dan IPLT kawasan pelabuhan; serta
- Pembangunan bangunan pengaman pantai.

#### i. PLBN Motamasin

PLBN Motamasin merupakan pos lintas batas negara Indonesia dengan Timor Leste yang terletak di Kabupaten Malaka. Kawasan PLBN Motamasin akan dikembangkan menjadi kawasan seluas 11,29 ha dengan prasarana yang dikembangkan secara umum akan sama dengan PLBN Motaain. Pada kawasan ini nantinya akan ditambahkan *helipad* untuk sarana transportasi udara. Kawasan Motamasin berbatasan dengan RDTL di wilayah Covalima. Adapun tantangan yang dihadapi oleh PLBN Motamasin adalah:

- Aksesibilitas di kawasan perbatasan;
- Kurangnya air bersih di perkotaan karena curah hujan yang sedikit dalam setahun;
- Sanitasi yang belum baik; serta
- Kebutuhan perumahan yang berkembang di perbatasan.

Untuk menghadapi tantangan di atas, indikasi program utama yang diharapkan dapat mendukung pengembangan sub-kawasan tersebut adalah:

- Pembangunan jalan dan jembatan akses perbatasan menuju kawasan perkotaan;
- Pembangunan embung dan tampungan air, *intake*, dan jaringan air minum masyarakat;
- Pembangunan TPS, IPAL, dan IPLT kawasan perbatasan; serta
- Pembangunan rumah layak huni.

## M. Kawasan 35.65 Kawasan Pulau Kecil dan Terluar

Pada kawasan 35.65 terdapat sub-kawasan yang secara geografis masuk ke dalam wilayah Kepulauan Nusa Tenggara yaitu Kawasan Perbatasan Laut Pulau Sophialouisa. Berdasarkan PP No. 26 Tahun 2008 tentang KSN, Pulau Sophialouisa termasuk dalam perbatasan laut RI pulau kecil terluar yang berada di Kabupaten Lombok Barat. Adapun tantangan yang dihadapi oleh Kawasan Perbatasan Laut Pulau Sophialouisa adalah:

- Kurangnya sumber air bersih dan pasokan yang kontinyu untuk masyarakat pulau Sophialouisa;
- Sebagai pulau terluar dengan keterbatasan sumber daya alam membutuhkan infrastruktur jalan yang baik untuk menunjang kegiatan perekonomian dan aksesibilitas yang menghubungkan pulau dengan kabupaten induk; serta
- Pengelolaan sanitasi dan limbah kawasan pelabuhan, serta kebutuhan perumahan karyawan dan masyarakat di sekitar pelabuhan.

Untuk menghadapi tantangan di atas, indikasi program utama yang diharapkan dapat mendukung pengembangan sub-kawasan tersebut adalah:

- Pembangunan embung dan intake air baku untuk kawasan pulau;
- Perlindungan terhadap abrasi pantai;
- Pembangunan jalan dan jembatan permukiman dan aksesibilitas menuju pelabuhan lokal;
- Pembangunan IPAL, IPLT, dan TPA kawasan pulau;
- Pembangunan SPAM; serta
- Pembangunan perumahan masyarakat Pulau Sophialouisa.

### 3.2.2 Analisis Kelayakan Program Jangka Pendek Antar Kawasan

Analisis kelayakan program jangka pendek antar kawasan adalah pembahasan terkait kebutuhan program – program jangka pendek yang ada di antar kawasan dalam WPS. Berikut merupakan analisis kelayakan program jangka pendek antar kawasan.

## A. Provinsi Bali

Pengembangan antar kawasan 15.1 dan 15.2 berada pada wilayah Kabupaten Buleleng, Bali Utara. Adapun sub-kawasan yang berada di Kabupaten Buleleng yaitu:

### a. PKW Singaraja

Pengembangan PKW Singaraja didukung oleh PKL Seririt dan kawasan perkotaan dengan fungsi PPK (Pusat Pengembangan Kawasan) Gerokgak, Busungbiu, Banjar, Pancasari, Sawan, Kubutambahan, Tejakula dan Kintamani. Potensi yang dimiliki oleh PKW Singaraja adalah:

- Pariwisata, seperti wisata pantai (Air Sanih), bangunan religi (Pura Datem Jagaraga, Pura Medue Karang, Pura Beji), sentra budidaya mutiara (Desa Sumber Klampok), bangunan bersejarah, dan persawahan berteras; serta
- Pertanian/perkebunan, seperti padi, palawija (dominasi persawahan Kabupaten Buleleng), dan anggur (Desa Gerokgak).

Adapun tantangan yang dihadapi oleh PKW Singaraja adalah:

- Pengembangan potensi pertanian/perkebunan yang memerlukan dukungan air baku irigasi;
- Konektivitas antara kabupaten/kota antar desa dan ke/dari sentra produksi pertanian (jalan usaha tani); serta
- Rawan kerusakan pantai di Pantai Utara Pulau Bali.

Untuk menghadapi tantangan di atas, indikasi program utama yang diharapkan dapat mendukung pengembangan sub-kawasan tersebut adalah:

- Pembangunan/perbaikan suplai air baku pertanian/irigasi;
- Pembangunan/perbaikan bangunan pengaman pantai; serta
- Pembangunan/perbaikan konektivitas antar kabupaten/kota sekitar, antar desa dan sentra produksi pertanian (jalan usaha tani).

### 3.2.3 Analisis Kelayakan Program Jangka Pendek Antar WPS

Analisis kelayakan program jangka pendek antar WPS adalah pembahasan terkait kebutuhan program – program jangka pendek yang ada di wilayah antar WPS. Berikut merupakan analisis kelayakan program jangka pendek antar WPS.

## **A. Antar WPS 18 Waingapu – Labuan Bajo – Ende – Maumere dan 19 Kupang – Atambua**

Pengembangan kawasan antar WPS 18 dan WPS 19 berada pada wilayah Kabupaten Sabu Raijua, Kabupaten Flores Timur, Kabupaten Alor, dan Kabupaten Rote Ndao. Adapun sub-kawasan yang dimaksud adalah:

### **a. Kawasan Pelabuhan ASDP Raijua**

Kabupaten Sabu Raijua yang terletak di Nusa Tenggara Timur ini dikelilingi oleh Laut Sabu dan Samudera Hindia sehingga menjadikan transportasi laut sebagai moda transportasi utama di kabupaten ini. Terdapat 3 pelabuhan untuk mendukung konektivitas yakni Pelabuhan Seba di Kecamatan Sabu Barat, Pelabuhan Biu di kecamatan Sabu Timur dan Pelabuhan Namo di Kecamatan Raijua. Fasilitas utama yang disediakan di setiap pelabuhan selain dermaga yaitu gudang dan lapangan penumpukan. Terminal penumpang terdapat di dua pelabuhan yakni Pelabuhan Seba dan Pelabuhan Biu yang umumnya digunakan untuk melayani transportasi antar kecamatan. Hingga tahun 2011, Pelabuhan Seba dan Pelabuhan Namo hanya dapat disinggahi oleh kapal perintis dan kapal ASDP, sedangkan Pelabuhan Biu telah dapat disinggahi kapal penumpang milik PT Pelni yakni KM. Awu dengan jadwal kunjungan sebanyak 1 kali dalam dua minggu. Di tahun 2014 kapal penumpang feri cepat *Cantika Express* mulai beroperasi sebanyak 3 kali dalam seminggu dengan rute Kupang-Sabu dan Sabu – Kupang. Adapun tantangan yang dihadapi oleh kawasan Pelabuhan ASDP Raijua adalah:

- Belum baiknya aksesibilitas menuju pelabuhan;
- Kurangnya air bersih karena curah hujan yang sedikit dalam setahun;
- Kurangnya sanitasi yang layak; serta
- Bahaya abrasi karena terjangan ombak.

Untuk menghadapi tantangan di atas, indikasi program utama yang diharapkan dapat mendukung pengembangan sub-kawasan tersebut adalah:

- Pembangunan jalan dan jembatan akses pelabuhan menuju perkotaan;
- Pembangunan embung dan tampungan air, *intake*, dan

- jaringan air minum kawasan pelabuhan;
- Pembangunan TPS, IPAL, dan IPLT kawasan pelabuhan; serta
- Pembangunan bangunan pengaman pantai.

**b. Kawasan Industri Garam Sabu Raijua**

Garam di Provinsi Nusa Tenggara Timur memiliki potensi yang sangat besar untuk dikembangkan menjadi garam industri yang berprospek baik, namun saat ini hanya Kabupaten Sabu Raijua yang serius dalam pengembangan industri garam. Sabu Raijua merupakan salah satu daerah penghasil garam di NTT yang memiliki pabrik garam sendiri. Potensi tambak garam di kawasan ini masih perlu ditingkatkan karena pada tahun 2016 tercatat baru sekitar 170 ha tambak garam yang dimiliki dan dikelola oleh Pemerintah Daerah padahal potensi yang dimiliki cukup besar. Adapun tantangan yang dihadapi oleh kawasan industri garam Sabu Raijua dari segi infrastruktur adalah:

- Belum baiknya aksesibilitas antar kawasan;
- Kurangnya air baku untuk kawasan;
- Kurangnya sanitasi yang layak untuk kawasan industri;
- Pertumbuhan permukiman yang berpotensi menjadi permukiman kumuh; serta
- Kurangnya lahan untuk prengembangan sentra garam untuk peningkatan produksi.

Untuk menghadapi tantangan di atas, indikasi program utama yang diharapkan dapat mendukung pengembangan sub-kawasan tersebut adalah:

- Pembangunan jalan poros industri dan lingkar Sabu Raijua;
- Pembangunan embung dan *intake*;
- Pembangunan TPS, IPAL, IPLT, dan drainase lingkungan;
- Pembangunan rumah layak huni; serta
- Pembangunan daerah tambak.

**c. Kawasan Bandar udara Tardamu (Sabu Raijua)**

Bandar udara Tardamu merupakan bandar udara perintis sehingga jumlah maskapai penerbangan yang beroperasi di Kabupaten Sabu Raijua menjadi terbatas. Hal ini disebabkan oleh kondisi landasan pacu yang belum cukup memadai untuk disinggahi pesawat-pesawat besar seperti Trans Nusa, NAM Air, ataupun *Garuda Airlines*. Adapun tantangan yang dihadapi oleh

kawasan Bandar udara Tardamu adalah:

- Belum baiknya aksesibilitas menuju bandar udara;
- Kurangnya air bersih untuk sekitar bandar udara; serta
- Sanitasi bandar udara yang dapat mencemari kawasan bandar udara.

Untuk menghadapi tantangan di atas, indikasi program utama yang diharapkan dapat mendukung pengembangan sub-kawasan tersebut adalah:

- Pembangunan jalan dan jembatan akses bandar udara menuju perkotaan;
- Pembangunan embung dan tampungan air, *intake*, dan jaringan air minum kawasan bandar udara; serta
- Pembangunan TPS, IPAL, dan IPLT kawasan pelabuhan.

**d. Kawasan Pelabuhan Laut Lemakera (Lembata)**

Lamakera adalah nama lama sebuah desa yang ada di pulau Solor, Kabupaten Flores Timur. Lamakera berada di ujung timur Pulau Solor. Perjalanan ke sana dapat ditempuh kurang lebih 3 jam dari pelabuhan di Larantuka. Fasilitas yang dimiliki pelabuhan ini berupa dermaga sepanjang 115 meter, *trestle* sepanjang 18 meter, terminal penumpang, kantor, gudang dan pos jaga. Semua fasilitas tersebut digunakan untuk mengakomodasi kapal kargo dengan ukuran maksimal 1000 DWT. Adapun tantangan yang dihadapi oleh kawasan Pelabuhan Laut Lamakera adalah:

- Belum baiknya aksesibilitas menuju pelabuhan;
- Kurangnya air bersih karena curah hujan yang sedikit dalam setahun;
- Kurangnya sanitasi yang layak; serta
- Bahaya abrasi karena terjangan ombak.

Untuk menghadapi tantangan di atas, indikasi program utama yang diharapkan dapat mendukung pengembangan sub-kawasan tersebut adalah:

- Pembangunan jalan dan jembatan akses pelabuhan menuju perkotaan;
- Pembangunan embung dan tampungan air, *intake*, dan jaringan air minum kawasan pelabuhan;
- Pembangunan TPS, IPAL, dan IPLT kawasan pelabuhan; serta
- Pembangunan bangunan pengaman pantai.

**e. Kawasan Pelabuhan Terong (Flores Timur)**

Pelabuhan ini memiliki fasilitas berupa dermaga sepanjang 95 meter, *trestle* sepanjang 30 meter, terminal penumpang, kantor, gudang dan pos jaga untuk dapat mengakomodasi kapal kargo dengan ukuran maksimal 1000 DWT. Adapun tantangan yang dihadapi oleh kawasan Pelabuhan Terong adalah:

- Belum baiknya aksesibilitas menuju pelabuhan;
- Kurangnya air bersih karena curah hujan yang sedikit dalam setahun;
- Kurangnya sanitasi yang layak; serta
- Bahaya abrasi karena terjangan ombak.

Untuk menghadapi tantangan di atas, indikasi program utama yang diharapkan dapat mendukung pengembangan sub-kawasan tersebut adalah:

- Pembangunan jalan dan jembatan akses pelabuhan menuju perkotaan;
- Pembangunan embung dan tampungan air, intake, dan jaringan air minum kawasan pelabuhan;
- Pembangunan TPS, IPAL, dan IPLT kawasan pelabuhan; serta
- Pembangunan bangunan pengaman pantai.

**f. Kawasan Pelabuhan ASDP Rote Ndao**

Pelabuhan Ndao merupakan pelabuhan penyeberangan yang berada di Kabupaten Rote Ndao dan diresmikan pada tahun 2015. Pelabuhan ini berada di ketinggian 14 mdpl dan berada di dekat Teluk Pantaindao, Teluk Baa dan Teluk Oeseda. Adapun tantangan yang dihadapi oleh kawasan Pelabuhan ASDP Rote Ndao, ialah:

- Belum baiknya aksesibilitas menuju pelabuhan;
- Kurangnya air bersih karena curah hujan yang sedikit dalam setahun;
- Kurangnya sanitasi yang layak; serta
- Bahaya abrasi karena terjangan ombak.

Untuk menghadapi tantangan tersebut, indikasi program utama yang diharapkan dapat mendukung pengembangan sub-kawasan adalah:

- Pembangunan jalan dan jembatan akses pelabuhan menuju perkotaan;

- Pembangunan embung dan tampungan air, *intake*, dan jaringan air minum kawasan pelabuhan;
- Pembangunan TPS, IPAL, dan IPLT kawasan pelabuhan; serta
- Pembangunan bangunan pengaman pantai.

**g. PKSN Kalabahi (Alor)**

PKSN Kalabahi di Kabupaten Alor berfungsi sebagai kawasan perkotaan yang ditetapkan untuk mendorong pengembangan kawasan perbatasan negara. Adapun tantangan yang dihadapi oleh PKSN Kalabahi adalah:

- Aksesibilitas di kawasan perbatasan laut;
- Kurangnya air bersih di perkotaan karena curah hujan yang sedikit dalam setahun;
- Sanitasi yang belum baik; serta
- Kebutuhan perumahan yang berkembang di perbatasan.

Untuk menghadapi tantangan di atas, indikasi program utama yang diharapkan dapat mendukung pengembangan sub-kawasan tersebut adalah:

- Pembangunan jalan dan jembatan akses perbatasan menuju kawasan perkotaan;
- Pembangunan embung dan tampungan air, *intake*, dan jaringan air minum masyarakat;
- Pembangunan TPS, IPAL, dan IPLT kawasan perbatasan; serta
- Pembangunan rumah layak huni.

**h. Kawasan Bandar Udara Baru Kabir Pantar**

Bandar Udara Kabir di Kecamatan Pantar, Kabupaten Alor mendukung rencana pembentukan Daerah Otonomi Baru (DOB) Pantar yang sedang dalam proses. Peletakan batu pertama pembangunan Bandar udara Kabir dilaksanakan pada Agustus tahun 2014.

### **3.3 Kriteria Pemrograman Jangka Pendek 2018 – 2020 Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara**

Mengintegrasikan analisis kelayakan yang telah dibahas pada subbab 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 inrfastruktur PUPR itu diprogramkan, (2) kapan waktu pelaksanaan program, (3) berapa besar

volume, (4) berapa besaran biaya, dan (5) kewenangan pembangunan dilakukan oleh siapa.

Pada bagian ini, kriteria pemrograman akan terbagi ke dalam 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 Baru dan Perbatasan Kefamenanu-Atambua. Informasi rinci terkait dengan keseluruhan analisis kriteria program jangka pendek pembangunan infrastruktur PUPR 2018-2020 Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara dapat dilihat pada buku 2.

**Tabel 3.13 Kriteria Pemrograman Program Jangka Pendek Dalam Kawasan 19.2 Kawasan Pertumbuhan Baru dan Perbatasan Kefamenanu Atambua**

WPS	Fungsi Kawasan Pengembangan	Indikasi Program Utama	Program	Lokasi	Output			Kewenangan	Readiness Criteria (Tahun)			
					2018	2019	2020		FS	Dok. Ling	DED	Lahan
WPS 19 Pusat Pertumbuhan Baru Kupang -Atambua	19.2 Kawasan Pertumbuhan Baru dan Perbatasan KEFAMENANU - ATAMBUA	Pembangunan Bentungan lengkap dengan fasilitasnya	Pembangunan Bendungan Riliklot, Kec. Kakuluk Mesak (lanjutan)	Kab. Belu	1			Bendungan	Pusat	2011	2015	2012
			Supervisi Pembangunan Bendungan Riliklot, Kec. Kakuluk Mesak (lanjutan)	Kab. Belu	1			Lap	Pusat			2016
		Pembangunan jalan dan jembatan akses perbatasan menuju perkotaan	Unit Organisasi Bina Marga									

WPS	Fungsi Kawasan Pengembangan	Indikasi Program Utama	Program	Lokasi	Output			Kewenangan	Readiness Criteria (Tahun)			
					2018	2019	2020		FS	Dok. Ling	DED	Lahan
			DED Peningkatan Ruas Batu Putih – Panile – Kolbano – Boking – Wanibesak – Webua – Motamasin	Kab. Belu	1			Lap	Provinsi (Strategis)			
			Peningkatan Ruas Batu Putih – Panile – Kolbano – Boking – Wanibesak – Webua – Motamasin	Kab. Belu	7	7	7	Km	Provinsi (Strategis)	ada	ada	2018
			DED Peningkatan Jalan Haliwen - Sadi - Asumanu - Haekesk - Turiskain (yang masih tersisa 11,06 km)	Kab. Belu	1			Lap	Kabupaten (Strategis)			
			Peningkatan Jalan Haliwen - Sadi - Asumanu - Haekesk - Turiskain (yang masih tersisa 11,06 km)	Kab. Belu	11.06			km	Kabupaten (Strategis)			2018

WPS	Fungsi Kawasan Pengembangan	Indikasi Program Utama	Program	Lokasi	Output			Kewenangan	Readiness Criteria (Tahun)			
					2018	2019	2020		FS	Dok. Ling	DED	Lahan
			DED Pembangunan Jalan Hakesak - Fulur - Nualain (Paralelperbatasan)	Kab. Belu	1			Lap	Kabupaten (Strategis)			
			Pembangunan Jalan Hakesak - Fulur - Nualain (Paralelperbatasan)	Kab. Belu	1 (DED +Lhn)	15	12.97	km	Kabupaten (Strategis)		2018	
			Pelebaran Jalan Atambua - Waeuli	Kab. Belu			10	10	Km	Provinsi (Strategis)		2018
			DED Pelebaran Jalan Atambua - Waeuli	Kab. Belu				Lap	Provinsi (Strategis)			

WPS	Fungsi Kawasan Pengembangan	Indikasi Program Utama	Program	Lokasi	Output				Kewenangan	Readiness Criteria (Tahun)			
					2018	2019	2020	Satuan		FS	Dok. Ling	DED	Lahan
		FS Pembangunan Jembatan Fulur	Kab. Belu	1				Lap	Kabupaten (Strategis)				
		AMDAL Pembangunan Jembatan Fulur	Kab. Belu	1				Lap	Kabupaten (Strategis)				
		DED Pembangunan Jembatan Fulur	Kab. Belu	1				Lap	Kabupaten (Strategis)				
		Pembangunan Jembatan Fulur	Kab. Belu				15	M	Kabupaten (Strategis)	2018	2019	2019	

WPS	Fungsi Kawasan Pengembangan	Indikasi Program Utama	Program	Lokasi	Output				Kewenangan	Readiness Criteria (Tahun)			
					2018	2019	2020	Satuan		FS	Dok. Ling	DED	Lahan
			DED Pembangunan Jembatan Asulait 2 (Ruas Halilwen-Sadi-Sp Baukama)	Kab. Belu	1			Lap	Kabupaten (Strategis)				
			Pembangunan Jembatan Asulait 2 (Ruas Halilwen-Sadi-Sp Baukama)	Kab. Belu				M	Kabupaten (Strategis)	ada	ada	2018	ada
			DED Pembangunan Jembatan Asulait 3 (Ruas Halilwen-Sadi-Sp Baukama)	Kab. Belu	1			Lap	Kabupaten (Strategis)				
			Pembangunan Jembatan Asulait 3 (Ruas Halilwen-Sadi-Sp Baukama)	Kab. Belu				M	Kabupaten (Strategis)	ada	ada	2018	ada

WPS	Fungsi Kawasan Pengembangan	Indikasi Program Utama	Program	Lokasi	Output			Kewenangan	Readiness Criteria (Tahun)			
					2018	2019	2020		FS	Dok. Ling	DED	Lahan
		Pembangunan Jembatan Turiskain	Kab. Belu		10		M	Kabupaten (Strategis)			2018	
		DED Jembatan Turiskain	Kab. Belu	1			Lap	Kabupaten (Strategis)				
		Pembangunan Jembatan Maubasa	Kab. Belu		40		M	Kabupaten (Strategis)			2018	
		DED Jembatan Maubasa	Kab. Belu	1			Lap	Kabupaten (Strategis)				

WPS	Fungsi Kawasan Pengembangan	Indikasi Program Utama	Program	Lokasi	Output			Kewenangan	Readiness Criteria (Tahun)			
					2018	2019	2020		FS	Dok. Ling	DED	Lahan
		Pembangunan Jembatan Henes-Defala 1	Kab. Belu		30		M	Kabupaten (Strategis)			2018	
		DED Pembangunan Jembatan Henes-Defala 1	Kab. Belu	1			Lap	Kabupaten (Strategis)				
		Pembangunan Jembatan Henes-Defala 2	Kab. Belu		50		M	Kabupaten (Strategis)			2018	
		DED Pembangunan Jembatan Henes-Defala 2	Kab. Belu	1			Lap	Kabupaten (Strategis)				

WPS	Fungsi Kawasan Pengembangan	Indikasi Program Utama	Program	Lokasi	Output			Kewenangan	Readiness Criteria (Tahun)			
					2018	2019	2020		FS	Dok. Ling	DED	Lahan
		Pembangunan Jembatan Baukama Hasmelan	Kab. Belu	400			M	Kabupaten (Strategis)			2016	
		Pembangunan Jembatan Baukama Hasmelan 2	Kab. Belu		15		M	Kabupaten (Strategis)			2018	
		DED Pembangunan Jembatan Baukama Hasmelan 2	Kab. Belu	1			Lap	Kabupaten (Strategis)				
		Pembangunan Jembatan Baukama Hasmelan 3	Kab. Belu	150			M	Kabupaten (Strategis)			2016	

WPS	Fungsi Kawasan Pengembangan	Indikasi Program Utama	Program	Lokasi	Output			Kewenangan	Readiness Criteria (Tahun)			
					2018	2019	2020		FS	Dok. Ling	DED	Lahan
		Pembangunan Jembatan Pos Lookeu	Kab. Belu	25			M	Kabupaten (Strategis)			2015	
		Pembangunan Jembatan Pos Lookeu 2	Kab. Belu	20			M	Kabupaten (Strategis)			2018	
		DED Pembangunan Jembatan Pos Lookeu 2	Kab. Belu	1			Lap	Kabupaten (Strategis)				
		Pembangunan Jembatan Fatumaiak	Kab. Belu	100			M	Kabupaten (Strategis)			2015	

WPS	Fungsi Kawasan Pengembangan	Indikasi Program Utama	Program	Lokasi	Output			Kewenangan	Readiness Criteria (Tahun)			
					2018	2019	2020		FS	Dok. Ling	DED	Lahan
		Pembangunan Jembatan Alilala	Kab. Belu		35		M	Kabupaten (Strategis)			2018	
		DED Pembangunan Jembatan Alilala	Kab. Belu	1			Lap	Kabupaten (Strategis)				
		Pembangunan Jalan Sp Nurobo-Sp Umsukaer – Sp Molamasin-Balas Timor Timur	Kab. Belu	5			Km	Provinsi			SIAP	
		Pembangunan dan tumpungan air, intake dan jaringan air minum kawasan pedalaman	Unit Organisasi SDA									

WPS	Fungsi Kawasan Pengembangan	Indikasi Program Utama	Program	Lokasi	Output			Kewenangan Pusat	Readiness Criteria (Tahun)			
					2018	2019	2020		FS	Dok. Ling	DED	Lahan
			Pembangunan Embung Kecil di 29 lokasi, Kabupaten Belu (konstruksi + supervisi)	Kab. Belu	7	7	7	buah	Kewenangan Pusat	2016		
			Pembangunan Embung Ternak di Kabupaten Belu (konstruksi + supervisi)	Kab. Belu	1	1	1	buah	Kewenangan Pusat			
			Pembangunan Sarana Prasarana Pengendalian Banjir Sungai Haekesak Perbaesan Timor Leste	Kab. Belu	5			Km	Kewenangan Pusat			2017
		Unit Organisasi CK										
		TPS, IPAL dan IPLT kawasan perbaesan	DED Revitalisasi Kawasan Kota Atambua Kabupaten Belu	Kab. Belu	1			laporan				

WPS	Fungsi Kawasan Pengembangan	Indikasi Program Utama	Program	Lokasi	Output			Kewenangan	Readiness Criteria (Tahun)			
					2018	2019	2020		FS	Dok. Ling	DED	Lahan
			Fasilitasi Penyusunan Perencanaan Teknis Manajemen Persampahan (PTMP) dan DED Sistem Persampahan	Kab. Belu				laporan				
			Pembangunan Instalasi Pengolahan Lumpur Tinja	Kab. Belu	1			kawasan				
			Pembangunan SPAM di IKK Motabuk, Kao. Belu	Kab. Belu				tdk			2017	2017
			Pembangunan Tempat Pemrosesan Athir Sampah	Kab. Belu				kawasan				
			Pembangunan Tempat Pengolahan Sampah Terpadu (PST) 3R	Kab. Belu				lokasi			2017	2017

WPS	Fungsi Kawasan Pengembangan	Indikasi Program Utama	Program	Lokasi	Output			Kewenangan	Readiness Criteria (Tahun)			
					2018	2019	2020		FS	Dok. Ling	DED	Lahan
			Penataan Bangunan Kawasan Cepat Tumbuh di Kota Alambua Kabupaten Belu	Kab. Belu			ha				2017	2017
			Penataan Bangunan Kawasan Kota Alambua Kabupaten Belu	Kab. Belu			ha				2017	2017
			Pembangunan IPA Komunal untuk pemukiman di Atambua Barat	Kab. Belu	100	100	KK				2017	2017
			Pembangunan dan pengembangan kawasan permukiman Perdesaan Potensi Minapoltian Kawasan Tasfelo barat	Kab. Belu	5935		ha				2016	
			Pembangunan rumah layak huni	Unit Organisasi PnP								

WPS	Fungsi Kawasan Pengembangan	Indikasi Program Utama	Program	Lokasi	Output				Kewenangan	Readiness Criteria (Tahun)			
					2018	2019	2020	Satuan		FS	Dok. Ling	DED	Lahan
			Bantuan Stimulan Perumahan Swadaya (PB)		800	800	800	unit					
			Bantuan Stimulan Perumahan Swadaya (PK)		5.410	5.411	5.411	unit					
			Pembangunan Rumah Khusus Pensiunan TNI		216			unit		2017			
			Pembangunan Rumah Susun Kab Belu untuk Pekerja Kejaksaan Agung RI		1			TB		2017			
			Pembangunan jalan dan jembatan akses perbatasan menuju perkotaan	<b>Unit Organisasasi Bina Marga</b>									
				Belum ada program									



WPS	Fungsi Kawasan Pengembangan	Indikasi Program Utama	Program	Lokasi	Output				Kewenangan	Readiness Criteria (Tahun)			
					2018	2019	2020	Satuan		FS	Dok. Ling	DED	Lahan
		Pembangunan jalan dan jembatan akses KTM menuju perkotaan	Unit Organisasi Bina Marga										
			Belum ada program										
		Pembangunan embung dan tumpungan air, <i>intake</i> dan jaringan air minum kawasan pelabuhan	Unit Organisasi SDA										
			Belum ada program										
		Pembangunan TPS, IPAL dan IPI.T kawasan KTM	Unit Organisasi CK										
			Belum ada program										

WPS	Fungsi Kawasan Pengembangan	Indikasi Program Utama	Program	Lokasi	Output				Kewenangan	Readiness Criteria (Tahun)			
					2018	2019	2020	Satuan		FS	Dok. Ling	DED	Lahan
	Pembangunan rumah layak huni	Unit Organisasi PnP											
	Belum ada program												
	Pembangunan jalan dan jembatan akses perbatasan menuju perkotaan	Unit Organisasi Bina Marga											
	Peningkatan Ruas Lakafeham – Batas TTU - Atapupu – Wini – Sakatu dalam fungsi sebagai Akses Perbatasan.		Kab. Timor Tengah Utara	26.75	26.75	26.75	Km	Provinsi (Strategis)	ada	ada	ada	ada	
	Peningkatan Ruas Sp. Amol – Oehose - Manudono – Wini dalam fungsi sebagai Parallel Perbatasan.		Kab. Timor Tengah Utara			22	Km	Provinsi (Strategis)					2018

WPS	Fungsi Kawasan Pengembangan	Indikasi Program Utama	Program	Lokasi	Output				Kewenangan	Readiness Criteria (Tahun)			
					2018	2019	2020	Satuan		FS	Dok. Ling	DED	Lahan
			DED Peningkatan Ruas Sp. Amol – Oehose - Manudono – Wini dalam fungsi sebagai Parallel Perbatasan.	Kab. Timor Tengah Utara	1			Lap	Provinsi (Strategis)				
			Pembangunan embung dan lampungan air, intake dan jaringan air minuman kawasan PKSN	Unit Organisasi SPA									
				Detail Desain Embung Air Baku Aijommanu	Kab. Timor Tengah Utara	1	Kons	kawasan	Kewenangan Pusat				
				Detail Desain Embung Air Baku Fatupanan di Bikoni Tengah	Kab. Timor Tengah Utara	1	Kons	lokasi	Kewenangan Pusat				
				Detail Desain Embung Air Baku Lulu di Kefamenanu	Kab. Timor Tengah Utara	1	Kons	ha	Kewenangan Pusat				

WPS	Fungsi Kawasan Pengembangan	Indikasi Program Utama	Program	Lokasi	Output			Kewenangan Pusat	Readiness Criteria (Tahun)			
					2018	2019	2020		FS	Dok. Ling	DED	Lahan
			Detail Desain Embung Air Baku Matbes di Bikomi Selatan	Kab. Timor Tengah Utara	1	Kons	ha	Kewenangan Pusat				
Pembangunan TPS, IPAL dan IPLT kawasan PKSN		Unit Organisasi CK										
			Pembangunan IPAL komunal untuk pemukiman di Klaster Bikomi Selatan	Kab. Timor Tengah Utara	1		Kws	Kewenangan Pusat				
			Pembangunan IPAL Humusu C	Kab. Timor Tengah Utara	1		Kws	Kewenangan Pusat				
			Pembangunan jaringan SPAM di Bikomi Selatan	Kab. Timor Tengah Utara	1		paket	Kewenangan Pusat				

WPS	Fungsi Kawasan Pengembangan	Indikasi Program Utama	Program	Lokasi	Output			Kewenangan Pusat	Readiness Criteria (Tahun)			
					2018	2019	2020		FS	Dok. Ling	DED	Lahan
			Pembangunan TPST, Humusu C	Kab. Timor Tengah Utara	1			paket	Kewenangan Pusat			
			Pengembangan jaringan perpipaan air bersih menuju Kawasan Pantai Wini dsk C	Kab. Timor Tengah Utara	1			paket	Kewenangan Pusat			
			Pengembangan jaringan SPAM, Humusu C	Kab. Timor Tengah Utara	1			paket	Kewenangan Pusat			
	Pembangunan rumah layak huni	Unit Organisasi PPh	Bantuan Stimulan Perumahan Swadaya (PB)	Kab. Timor Tengah Utara	300	300	400	unit	Kewenangan Pusat			

WPS	Fungsi Kawasan Pengembangan	Indikasi Program Utama	Program	Lokasi	Output			Kewenangan Pusat	Readiness Criteria (Tahun)			
					2018	2019	2020		FS	Dok. Ling	DED	Lahan
			Bantuan Stimulan Perumahan Swadaya (PK)	Kab. Timor Tengah Utara	9,000	9,000	10,000	unit	Kewenangan Pusat			
			Pembangunan Rumah Susun Kab. Timor Tengah Utara untuk Pekerja	Kab. Timor Tengah Utara			1	TB	Kewenangan Pusat	2017		
		Pembangunan jalan dan jembatan akses perbatasan menuju perkotaan										
		Pembangunan rumah layak huni	Bantuan Stimulan Perumahan Swadaya (PK)	Kab. Timor Tengah Utara	9000	9000	10000	Unit	Kewenangan Pusat			
		Pembangunan embung dan tumpungan air, intake dan jaringan air minum kawasan pelabuhan										





WPS	Fungsi Kawasan Pengembangan	Indikasi Program Utama	Program	Lokasi	Output			Kewenangan Pusat	Readiness Criteria (Tahun)			
					2018	2019	2020		FS	Dok. Ling	DED	Lahan
			Pembangunan jalan akses terminal AlBN Kefamenanu	Kab. Timor Tengah Utara		1,5		Km			2018	
			DED Pembangunan akses jalan masuk terminal Tipe A, di Kota Kefamenanu	Kab. Timor Tengah Utara		1		Lap	Kewenangan Pusat			
			Pembangunan embung dan tampungan air, intake dan jaringan air minum kawasan pelabuhan									
			Pembangunan TPS, IPAL dan IPL kawasan perbatasan									

WPS	Fungsi Kawasan Pengembangan	Indikasi Program Utama	Program	Lokasi	Output				Kewenangan			Readiness Criteria (Tahun)		
					2018	2019	2020	Satuan	FS	Dok. Ling	DED	Lahan		
		Pembangunan jalan dan jembatan akses pelabuhan menuju perkotaan	Unit Organisasi Bina Marga											
				On going dalam kawasan khusus										
		Pembangunan embung dan tampungan air, intake dan jaringan air minum kawasan pelabuhan	Unit Organisasi SDA											
				On going dalam kawasan khusus										
		Pembangunan TPS, IPAL dan IPLT kawasan perbatasan	Unit Organisasi CK											
				On going dalam kawasan khusus										

WPS	Fungsi Kawasan Pengembangan	Indikasi Program Utama	Program	Lokasi	Output				Kewenangan	Readiness Criteria (Tahun)			
					2018	2019	2020	Satuan		FS	Dok. Ling	DED	Lahan
		Pembangunan jalan dan jembatan akses perbatasan menuju perkotaan	Unit Organisasi Bina Marga										
			Belum ada program										
		Pembangunan embung dan lampungan air, intake dan jaringan air minum kawasan pelabuhan	Unit Organisasi SDA										
		Pembangunan Embung Kecil di Kabupaten Malaka (Konstruksi + supervisi)	Kab. Malaka	6	7	7	buah	Kewenangan Pusat					
		Pembangunan Ternak di Kabupaten Malaka (Konstruksi + supervisi)	Kab. Malaka	1	1	1		Kewenangan Pusat					

WPS	Fungsi Kawasan Pengembangan	Indikasi Program Utama	Program	Lokasi	Output			Kewenangan Pusat	Readiness Criteria (Tahun)			
					2018	2019	2020		FS	Dok. Ling	DED	Lahan
			Pembangunan Sarana/Prasarana Pengendalian Banjir Sungai Benanaini Ruas Halimuk (Sal/Sekunder BSK 17-BSK 19)	Kab. Malaka	0.50	0.50	0.50	km	Kewenangan Pusat			
			Pembangunan Sarana/Prasarana Pengendalian Banjir Sungai Mota Delek	Kab. Malaka	0.85	0.70	0.70	km	Kewenangan Pusat			
			Pembangunan Sarana/Prasarana Pengendalian Banjir Sungai Motaulun	Kab. Malaka	0.8	0.9	1	km	Kewenangan Pusat			
		Pembangunan TPS, IPAL dan IPLI kawasan perbatasan	Unit Organisasi CK									
			DED Revitalisasi Kawasan Kota Malaka Kabupaten Malaka	Kab. Malaka				kawasan	Kewenangan Pusat			

WPS	Fungsi Kawasan Pengembangan	Indikasi Program Utama	Program	Lokasi	Output				Kewenangan Pusat	Readiness Criteria (Tahun)			
					2018	2019	2020	Satuan		FS	Dok. Ling	DED	Lahan
			Pembangunan PSD Permuikiman Perbaungan (Kws. Molamasi)	Kab. Malaka				laporan	Kewenangan Pusat				
		Pembangunan rumah layak huni	Unit Organisasi PnP										
			Bantuan Stimulan Perumahan Swadaya (PK)	Kab. Malaka	1,718	1,719	1,719	unit	Kewenangan Pusat				

### **3.4 Program Pembangunan Jangka Pendek Keterpaduan Pengembangan Kawasan dengan Infrastruktur PUPR Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara**

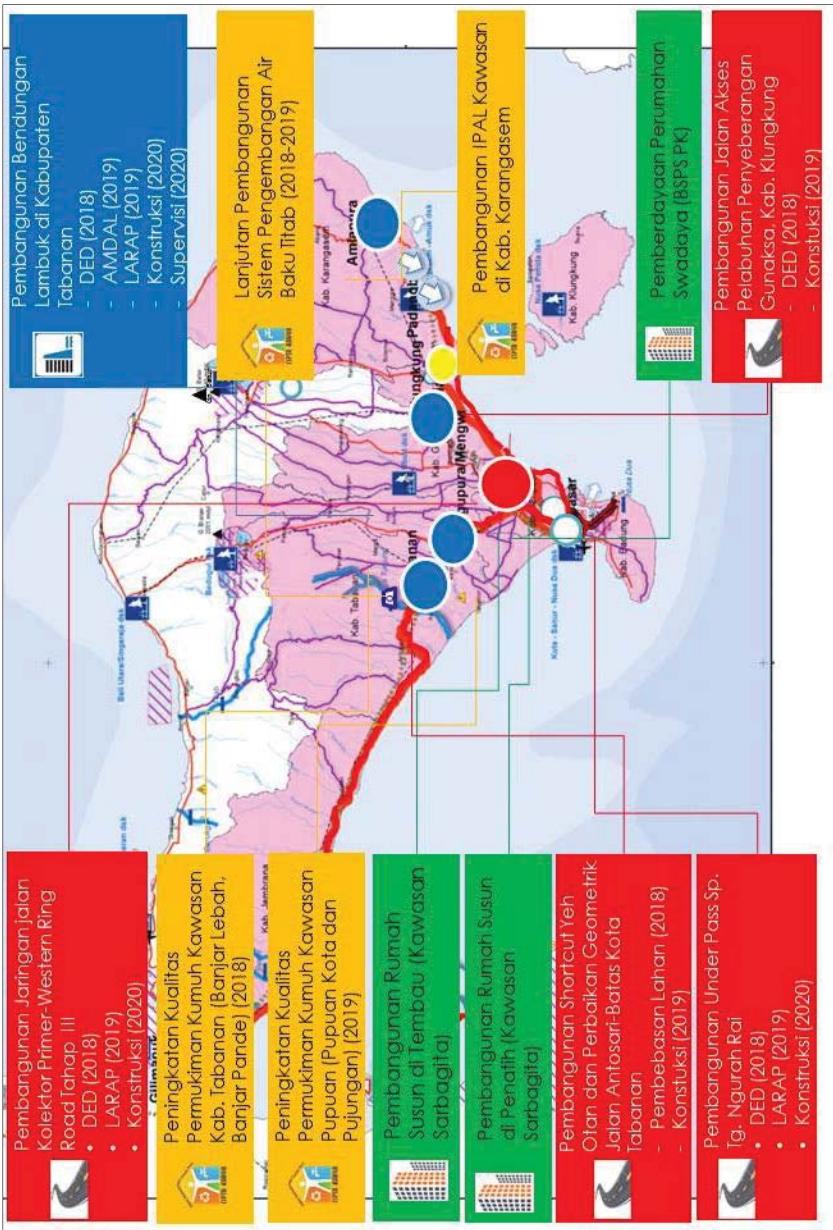
Pada subbab ini akan dijelaskan program – program yang akan dilaksanakan dalam rangka pengembangan ekonomi wilayah serta mendukung pengembangan kawasan selama tahun 2018 – 2020.

#### **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 WPS.

##### **A. Kawasan 15.1 Kawasan Metropolitan dan Pariwisata / PKN Sarbagita (Denpasar – Badung – Gianyar – Tabanan)**

Beberapa program infrastruktur yang dibutuhkan dalam pengembangan Kawasan 15.1 Kawasan Metropolitan dan Pariwisata / PKN Sarbagita (Denpasar – Badung – Gianyar – Tabanan) di antaranya adalah pembangunan Bendungan Lambuk di Kabupaten Tabanan untuk mendukung ketersediaan air baku di Kawasan Sarbagita, pembangunan *Under Pass* Sp. Tg. Ngurah Rai untuk memperlancar konektivitas menuju Bandar udara Internasional I Gusti Ngurah Rai, serta lanjutan pembangunan Sistem Pengembangan Air Baku Titab (2018-2019) yang dimaksudkan untuk menjamin ketersediaan air baku. Peningkatan kualitas permukiman kumuh dan pembangunan rumah susun direncanakan untuk mengurangi *backlog* dan rumah tidak layak huni. Berikut merupakan peta program pembangunan jangka pendek 2018 – 2020 Kawasan 15.1 Kawasan Metropolitan dan Pariwisata / PKN Sarbagita (Denpasar – Badung – Gianyar – Tabanan).



**Gambar 3.11 Program Jangka Pendek Kawasan Metropolitan dan Pariwisata / PKN Sarbagita (Denpasar – Badung – Gianyar – Tabanan)**

## **B. Kawasan 15.2 Kawasan Pengembangan Perikanan dan Maritim Gilimanuk**

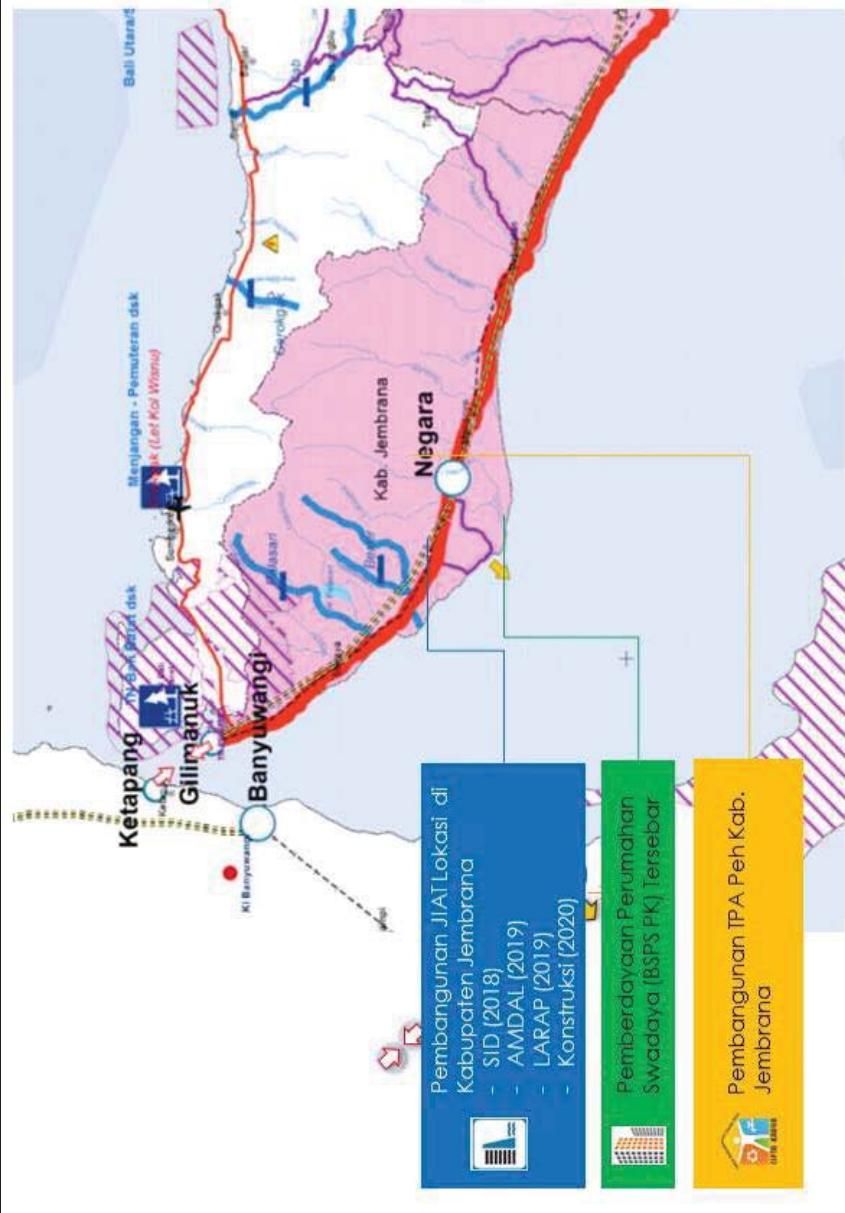
Beberapa program infrastruktur yang dibutuhkan dalam pengembangan Kawasan 15.2 Kawasan Pengembangan Perikanan dan Maritim Gilimanuk di antaranya adalah pembangunan JIAT di Kabupaten Jembrana untuk mendukung kawasan irigasi, pembangunan TPA untuk mengurangi volume sampah di Kabupaten Jembrana serta pemberdayaan Perumahan Swadaya (BSPS PK) yang direncanakan untuk mengurangi rumah tidak layak huni. Berikut merupakan peta program pembangunan jangka pendek 2018 – 2020 Kawasan 15.2 Kawasan Pengembangan Perikanan dan Maritim Gilimanuk.

## **C. Kawasan 16.1 Kawasan Ekonomi Terpadu Mataram – Mandalika – Praya**

Beberapa program infrastruktur yang dibutuhkan dalam pengembangan Kawasan 16.1 Kawasan Ekonomi Terpadu Mataram Mandalika Praya di antaranya adalah pembangunan 2 bendungan untuk mendukung ketersediaan air baku di Pulau Lombok, pembangunan sarana dan prasarana air limbah untuk menangani limbah perkotaan serta pembangunan SPAM untuk menjamin ketersediaan air. Selain itu terdapat pula pembangunan rusunawa di Kecamatan Lembar dan rumah MBR di Kecamatan Praya Barat, Kecamatan Praya Timur dan Kecamatan Pujut yang direncanakan untuk mengurangi *backlog* dan rumah tidak layak huni. Berikut merupakan peta program pembangunan jangka pendek 2018 – 2020 Kawasan 16.1 Kawasan Ekonomi Terpadu Mataram Mandalika Praya.

## **D. Kawasan 16.2 Kawasan Pengembangan Baru Maritim Bandar Kayangan – Labuhan**

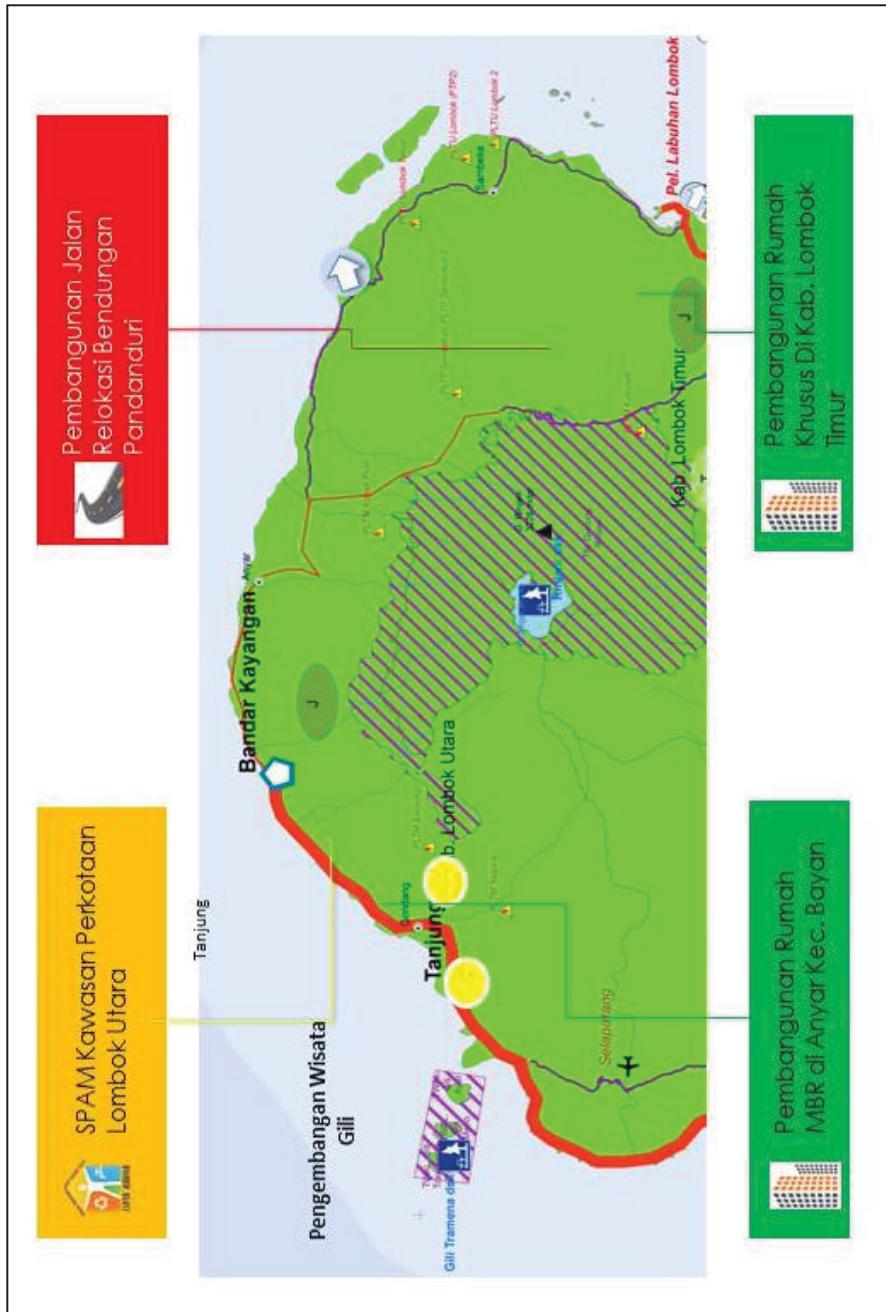
Beberapa program infrastruktur yang dibutuhkan dalam pengembangan Kawasan 16.2 Kawasan Pengembangan baru Maritim Bandar Kayangan – Labuhan di antaranya adalah pembangunan jalan relokasi Bendungan Pandanduri, pembangunan SPAM Kawasan Perkotaan Lombok Utara serta pembangunan rumah MBR di Anyar Kecamatan Bayan dan rumah khusus di Kabupaten Lombok Timur. Berikut merupakan peta program pembangunan jangka pendek 2018 – 2020 Kawasan 16.2 Kawasan Pengembangan Baru Maritim Bandar Kayangan – Labuhan.



Gambar 3.12 Program Jangka Pendek Kawasan Pengembangan Perikanan dan Maritim Gilimanuk



Gambar 3.13 Program Jangka Pendek Kawasan Ekonomi Terpadu Mataram – Mandalika – Praya



Gambar 3.14 Program Jangka Pendek Kawasan Pengembangan Baru Maritim Bandar Kayangan – Labuhan

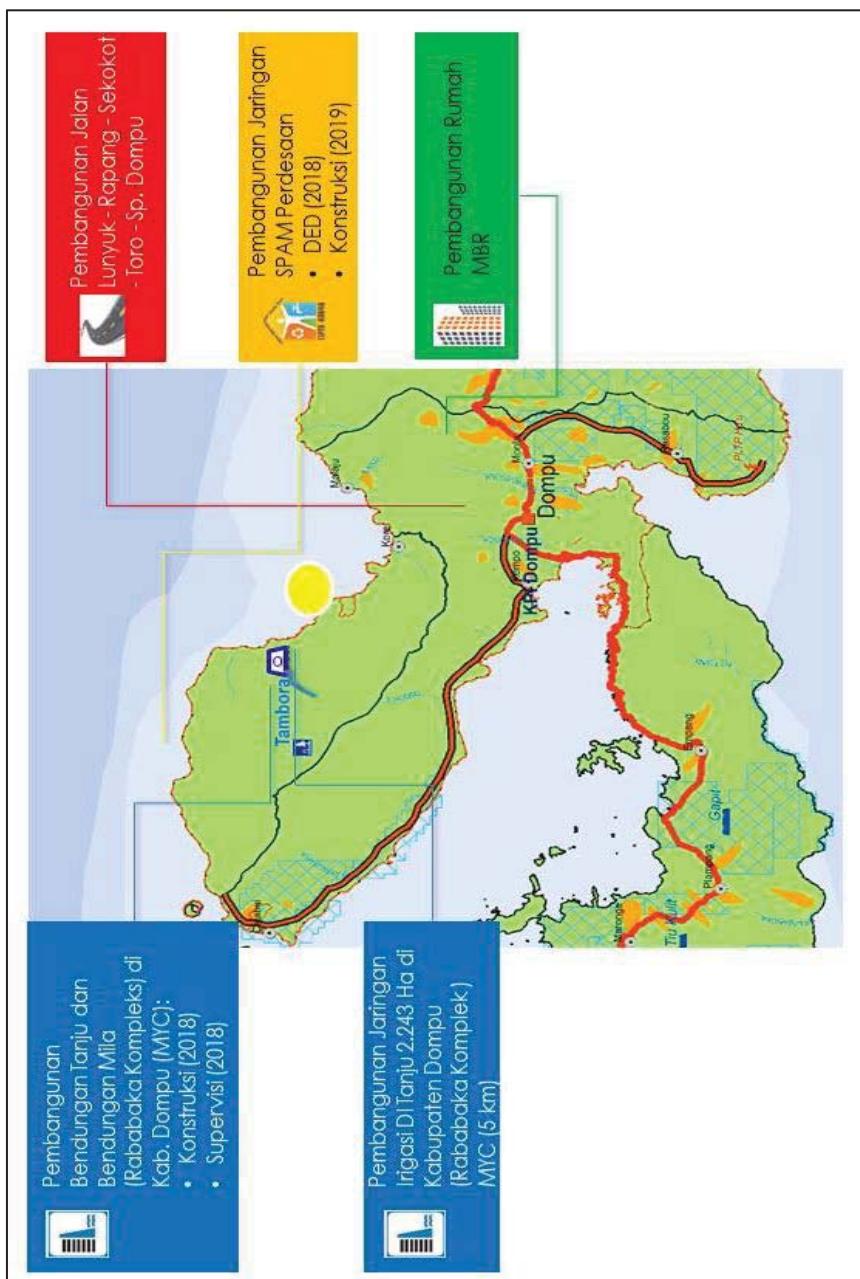
## **E. Kawasan 17.1 Kawasan Strategis Pariwisata Tambora**

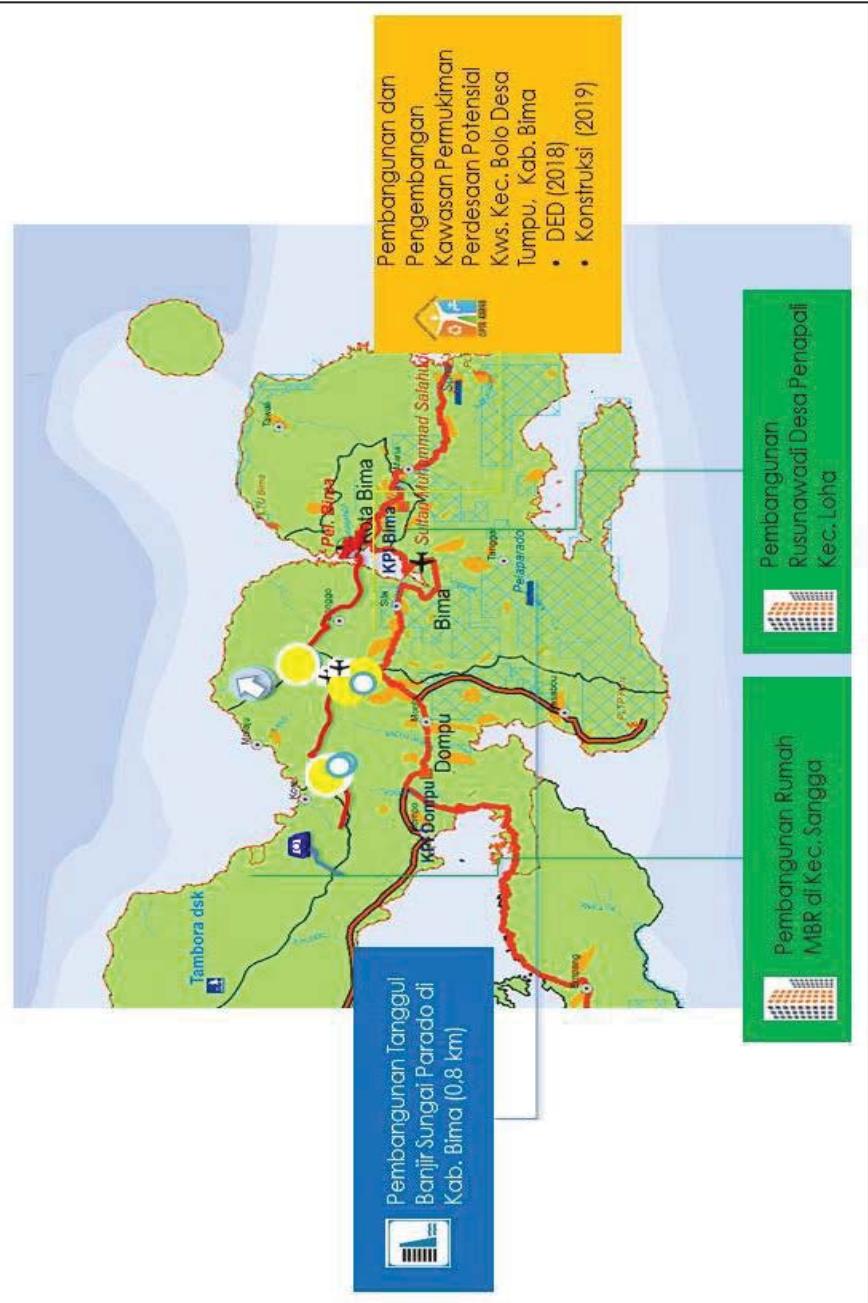
Beberapa program infrastruktur yang dibutuhkan dalam pengembangan Kawasan 17.1 Kawasan Strategis Pariwisata Tambora di antaranya adalah pembangunan Bendungan Tanju dan Mila untuk mendukung ketersediaan air baku di Kabupaten Dompu, pembangunan Daerah Irigasi yang merupakan bagian dari pembangunan Bendungan Tanju, pembangunan jalan Lunyuk – Ropang – Sekokot – Torotot – Sp. Dompu untuk meningkatkan konektivitas di Kabupaten Dompu, pembangunan jaringan SPAM Perdesaan untuk menjamin ketersediaan air pada kawasan perdesaan Tambora serta pembangunan rumah MBR yang direncanakan untuk mengurangi rumah tidak layak huni. Berikut merupakan peta program pembangunan jangka pendek 2018 – 2020 Kawasan 17.1 Kawasan Strategis Pariwisata Tambora.

## **F. Kawasan 17.2 Kawasan Pertumbuhan Raba**

Beberapa program infrastruktur yang dibutuhkan dalam pengembangan Kawasan 17.2 Kawasan Pertumbuhan Raba. di antaranya adalah pembangunan tanggul banjir Sungai Parado untuk menangani banjir di Kabupaten Bima, pembangunan dan pengembangan Kawasan Permukiman Perdesaan Potensial untuk meningkatkan kualitas dari permukiman perdesaan serta pembangunan rumah MBR dan rusunawa yang direncanakan untuk mengurangi rumah tidak layak huni. Berikut merupakan peta program pembangunan jangka pendek 2018 – 2020 Kawasan 17.2 Kawasan Pertumbuhan Raba.

Gambar 3.15 Program Jangka Pendek Kawasan Strategis Pariwisata Tambora





Gambar 3.16 Program Jangka Pendek Kawasan Pertumbuhan Raya

## **G. Kawasan 17.3 Kawasan Pertumbuhan Sumbawa Besar**

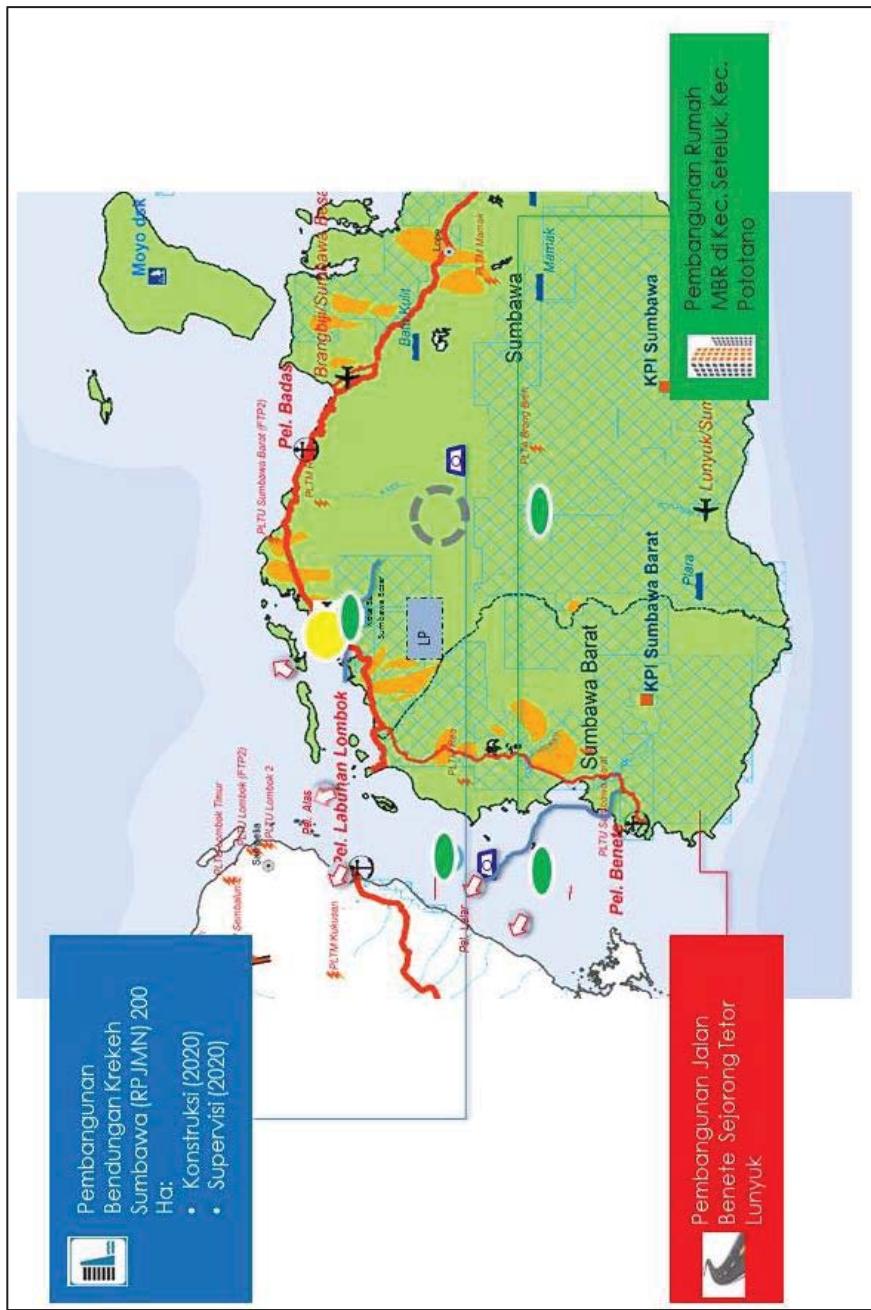
Beberapa program infrastruktur yang dibutuhkan dalam pengembangan Kawasan 17.3 Kawasan Pertumbuhan Sumbawa Besar di antaranya adalah pembangunan Bendungan Krekeh Sumbawa untuk menjamin ketersediaan air baku di Sumbawa, pembangunan Jalan Benete Sejorong untuk meningkatkan konektivitas menuju Pelabuhan Benete serta pembangunan rumah MBR di Kecamatan Seteluk untuk mengurangi rumah tidak layak huni. Berikut merupakan peta program pembangunan jangka pendek 2018 – 2020 Kawasan 17.3 Kawasan Pertumbuhan Sumbawa Besar.

## **H. Kawasan 18.1 Kawasan Pertumbuhan Strategis Pariwisata Labuan Bajo**

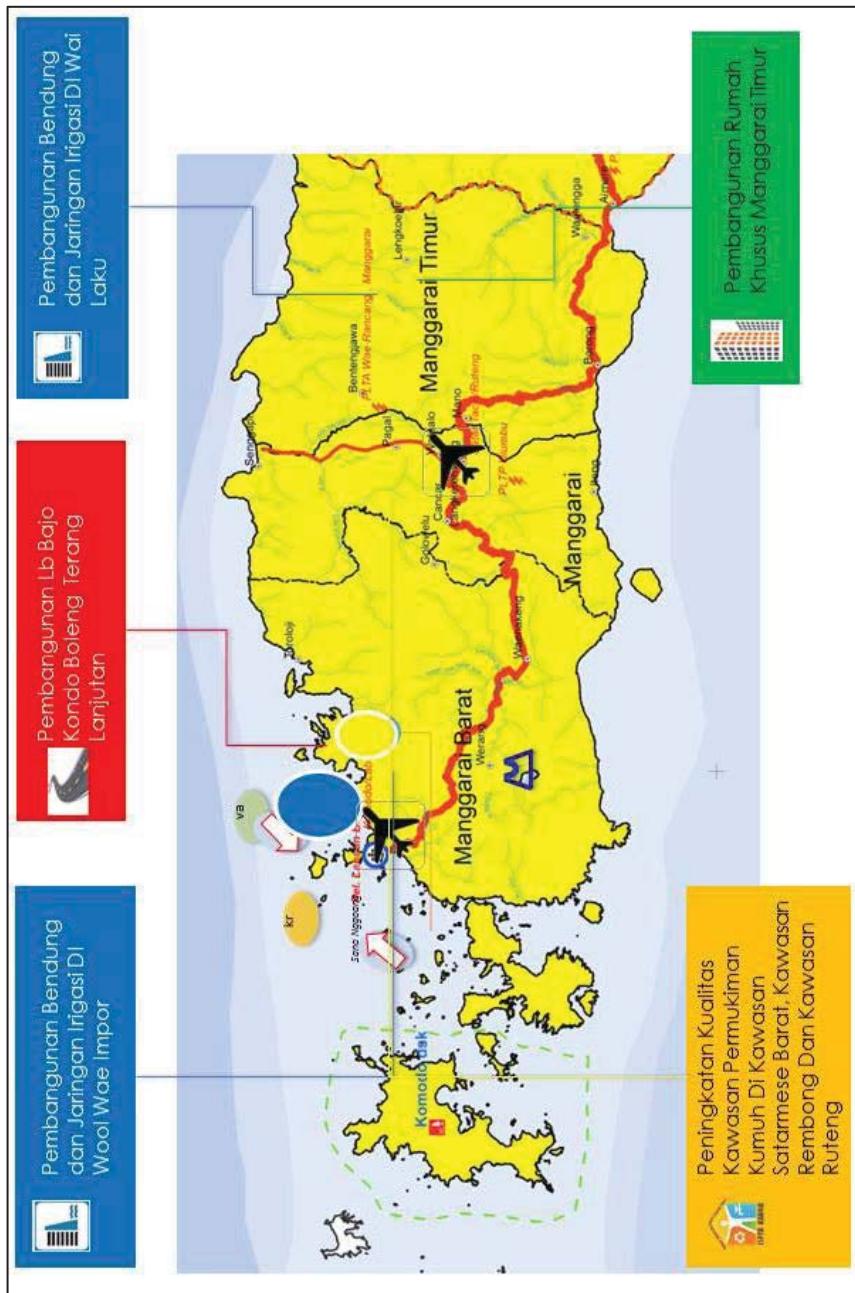
Beberapa program infrastruktur yang dibutuhkan dalam pengembangan Kawasan 18.1 Kawasan Strategis Pariwisata Labuan Bajo di antaranya adalah pembangunan bendung dan jaringan irigasi DI Wool Wae Impor untuk menjamin keberlangsungan pada sektor pertanian, pembangunan jalan untuk meningkatkan konektivitas antar wilayah di Pulau Labuan Bajo, peningkatan kualitas kawasan permukiman kumuh Kawasan Satarmese Barat, Rempong dan Ruteng serta pembangunan rumah khusus Manggarai Timur untuk mengurangi *backlog*. Berikut merupakan peta program pembangunan jangka pendek 2018 – 2020 Kawasan 18.1 Kawasan Strategis Pariwisata Labuan Bajo.

## **I. Kawasan 18.2 Kawasan Pertumbuhan Ekonomi Terpadu Mbay Maumere Ende – Kelimutu**

Beberapa program infrastruktur yang dibutuhkan dalam pengembangan Kawasan 18.2 Kawasan Pertumbuhan Ekonomi Terpadu Mbay Maumere Ende Kelimutu di antaranya adalah pembangunan Bendungan Mbay dan Bendungan Napunggete untuk menjamin ketersediaan air baku di Kabupaten Nagekeo, Kabupaten Ngada dan Kabupaten Ende. Berikut merupakan peta program pembangunan jangka pendek 2018 – 2020 Kawasan 18.2 Kawasan Pertumbuhan Ekonomi Terpadu Mbay Maumere Ende Kelimutu.



**Gambar 3.17** Program Jangka Pendek Kawasan Pertumbuhan Sumbawa Besar



Gambar 3.18 Program Jangka Pendek Kawasan Strategis Pariwisata Labuan Bajo

Pembangunan  
Bendungan Mbay  
(Volume 24,11 Meter  
kubik):  
• Konstruksi (2018)  
• Supervisi (2018)



Pembangunan  
Bendungan Napunggete:  
• Konstruksi (2018)  
• Supervisi (2018)



Gambar 3.19 Program Jangka Pendek Kawasan Pertumbuhan Ekonomi Terpadu Mbay Mbay Ende – Kelimutu

## **J. Kawasan 18.3 Kawasan Waingapu – Waikabubak**

Beberapa program infrastruktur yang dibutuhkan dalam pengembangan Kawasan 18.3 Kawasan Waingapu Waikabubak di antaranya adalah pembangunan bendung dan jaringan irigasi Kabupaten Sumba Timur untuk menjamin keberlangsungan pada sektor pertanian di Pulau Sumba serta pembangunan rumah khusus di Kabupaten Sumba Timur untuk mengurangi rumah tidak layak huni. Berikut merupakan peta program pembangunan jangka pendek 2018 – 2020 Kawasan 18.3 Kawasan Waingapu Waikabubak.

## **K. Kawasan 19.1 Kawasan Ekonomi Terpadu Kupang – Soe**

Beberapa program infrastruktur yang dibutuhkan dalam pengembangan Kawasan 19.1 Kawasan Ekonomi Terpadu Kupang Soe di antaranya adalah pembangunan Bendungan Raknamo untuk menjamin keberlangsungan air baku di Kota Kupang, pembangunan jalan untuk meningkatkan konektivitas antar wilayah dan sebagai akses menuju pelabuhan, pembangunan TPS 3R untuk mengurangi volume sampah perkotaan, pembangunan SPAM IKK untuk memenuhi kebutuhan air baku masyarakat perkotaan serta pembangunan rumah khusus dan bantuan PSU untuk mengurangi rumah tidak layak huni. Berikut merupakan peta program pembangunan jangka pendek 2018 – 2020 Kawasan 19.1 Kawasan Ekonomi Terpadu Kupang – Soe.

## **L. Kawasan 19.2 Kawasan Pertumbuhan Baru dan Perbatasan Kefamenanu – Atambua**

Beberapa program infrastruktur yang dibutuhkan dalam pengembangan Kawasan 19.2 Kawasan Pertumbuhan Baru dan Perbatasan Kefamenanu Atambua di antaranya adalah pembangunan Bendungan Rotiklot untuk menjamin keberlangsungan air baku, pembangunan IPAL Komunal untuk mengurangi volume limbah perkotaan, penataan Kawasan Kota Betun, pembangunan rumah khusus dan Bantuan Stimulan Rumah Swadaya untuk mengurangi rumah tidak layak huni. Berikut merupakan peta program pembangunan jangka pendek 2018 – 2020 Kawasan 19.2 Kawasan Pertumbuhan Baru dan Perbatasan Kefamenanu – Atambua.

Pembangunan Bendung  
dan Jaringan Irigasi D.I.  
Mbaing Kab. Sumba Timur



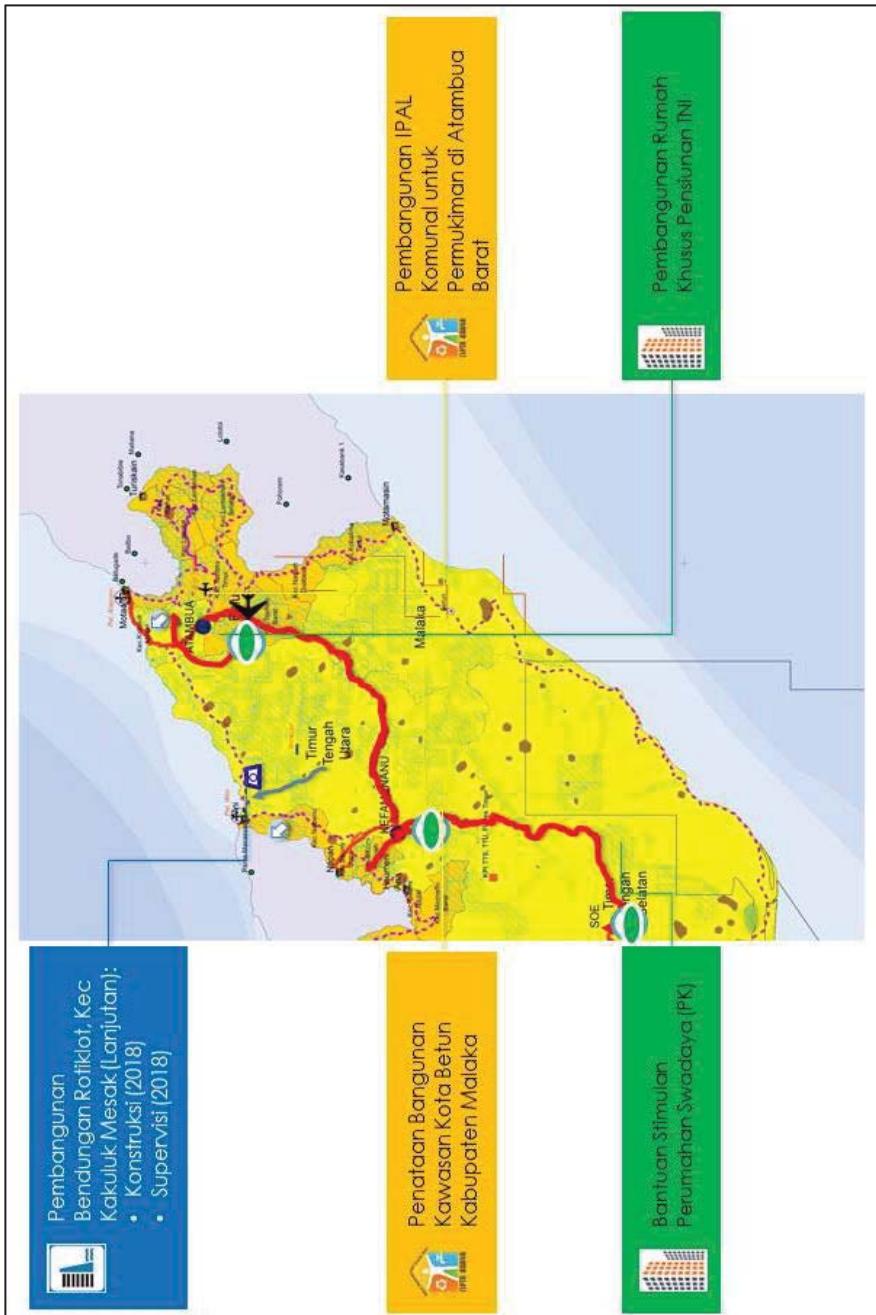
Pembangunan Rumah  
Khusus Sumba Timur



Gambar 3.20 Program Jangka Pendek Kawasan Waingapu – Waikabubak



Gambar 3.21 Program Jangka Pendek Kawasan Ekonomi Terpadu Kupang – Soe



Gambar 3.22 Program Jangka Pendek Kawasan Pertumbuhan Baru dan Perbaasan Kefamenanu – Atambua

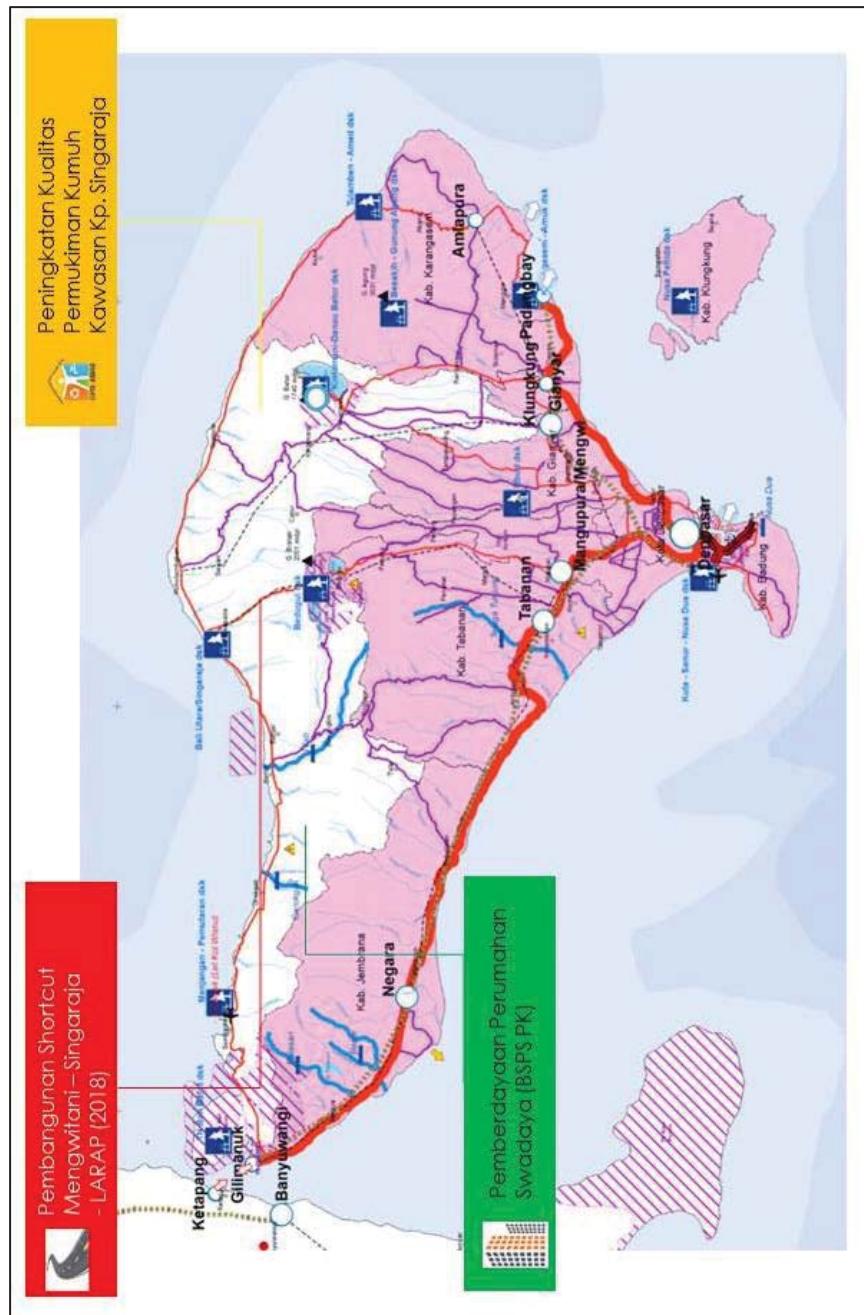
### **3.4.2 Program Jangka Pendek Antar Kawasan**

Program Jangka pendek antar kawasan adalah program – program yang disusun untuk mendukung kawasan – kawasan prioritas yang telah ditetapkan yang terletak di antar kawasan Wilayah Pengembangan Strategis.

#### **A. Provinsi Bali**

Beberapa program infrastruktur yang dibutuhkan dalam pengembangan wilayah antar kawasan Provinsi Bali di antaranya adalah pembangunan *shortcut* Mengwitani – Singaraja untuk mempermudah konektivitas antar wilayah di Bali Utara. Selain itu terdapat pula program peningkatan kualitas permukiman kumuh Kampung Singaraja dan Bantuan Stimulan Rumah Swadaya untuk mengurangi rumah tidak layak huni di wilayah Bali Utara. Berikut merupakan peta program pembangunan jangka pendek 2018 – 2020 Antar Kawasan Provinsi Bali.

Gambar 3.23 Program Jangka Pendek Antar Kawasan Provinsi Bali



### **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 yang terletak di antar Wilayah Pengembangan Strategis.

#### **A. Provinsi Nusa Tenggara Timur**

Beberapa program infrastruktur yang dibutuhkan dalam pengembangan wilayah antar WPS 18 dan WPS 19 salah satunya adalah pembangunan pengaman Pantai Kritis untuk menjaga keamanan pulau dari bahaya abrasi. Kemudian terdapat pula program pembangunan Jembatan Pancasila Palmerah untuk meningkatkan konektivitas antar kawasan, pembangunan SPAM Kecamatan Pantai Baru untuk menjamin ketersediaan air di Kabupaten Sabu Raijua, serta Bantuan Stimulan Perumahan Swadaya untuk mengurangi rumah tidak layak huni di wilayah Kabupaten Alor. Berikut merupakan peta program pembangunan jangka pendek 2018 – 2020 Antar WPS 18 dan WPS 19.



Gambar 3.24 Program Jangka Pendek Antar WPS Provinsi Nusa Tenggara Timur

### **3.5 Pembiayaan Pembangunan Jangka Pendek Keterpaduan Pengembangan Kawasan dengan Infrastruktur PUPR di Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara**

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.

Program/kegiatan yang disusun dalam buku ini merupakan program/kegiatan yang bersifat pembangunan baru/*New Development* di mana 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 3.14**.

**Tabel 3.14** 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
Unor Lainnya (Setjen, Iljen, Ditjen Bina Konstruksi, Ditjen Pembangunan Perumahan, BPSDM, BPIW, Balitbang)	2.712.331	-	2.805.348	-	2.890.002	-
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
SubTotal (4 Unor)	102.325.458	35.962.764	105.897.315	37.218.475	109.076.692	38.335.799
Pagu Total PUPR	105.037.789		108.702.663		111.966.694	

Di bawah ini akan dijabarkan hal terkait pembangunan program pembangunan jangka pendek keterpaduan pengembangan kawasan dengan infrastruktur PUPR berdasarkan pembagian 4 Unor di setiap provinsi di Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara berdasarkan tipologi kawasan dan berdasarkan dukungan terhadap prioritas nasional.

### 3.5.1 Pembangunan Program Jangka Pendek Pembangunan Infrastruktur PUPR Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara 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. Berikut merupakan hasil rekapitulasi jumlah kebutuhan biaya pembangunan infrastruktur Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara pada tahun 2018 sampai tahun 2020.

**Tabel 3.15** Rekapitulasi Jumlah Kebutuhan Pembiayaan Infrastruktur Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara Tahun 2018

PROV	SDA		BM		CK		PnP	
	JML	BIAYA	JML	BIAYA	JML	BIAYA	JML	BIAYA
Bali	12	21.248	8	62.449	67	331.250	3	158.550
NTB	5	102.500	4	64.000	10	90.000	14	760.636
NTT	15	501.731	16	586.355	17	65.338	9	329.053
<b>TOTAL</b>	<b>32</b>	<b>625.479</b>	<b>28</b>	<b>712.804</b>	<b>94</b>	<b>486.588</b>	<b>26</b>	<b>1.248.239</b>

Anggaran dalam juta rupiah

Sumber : Program Jangka Pendek 2018 – 2020

Berdasarkan data rekapitulasi tabel di atas, prioritas pembangunan di Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara pada tahun 2018 berada pada sektor Penyediaan Perumahan. Pembiayaan terbesar terserap untuk pembangunan rumah MBR dan rusunawa yang diharapkan dapat mengurangi *backlog*. Sektor berikutnya yang memiliki anggaran terbesar adalah Bina Marga dengan program yang dianggarkan bertujuan untuk meningkatkan konektivitas antar wilayah sehingga dapat menggerakkan roda perekonomian.

**Tabel 3.16** Rekapitulasi Jumlah Kebutuhan Pembiayaan Infrastruktur Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara Tahun 2019

PROV	SDA		BM		CK		PnP	
	JML	BIAYA	JML	BIAYA	JML	BIAYA	JML	BIAYA
Bali	14	23.088	5	3.000	60	429.556	1	89.535
NTB	6	1.030.000	0	0	20	19.000	10	614.000
NTT	12	820.431	7	154.000	2	3.500	6	367.635
<b>TOTAL</b>	<b>32</b>	<b>1.873.519</b>	<b>12</b>	<b>157.000</b>	<b>82</b>	<b>452.056</b>	<b>17</b>	<b>1.071.170</b>

Anggaran dalam juta rupiah

Sumber : Program Jangka Pendek 2018 – 2020

Data di atas menunjukkan bahwa prioritas pembangunan di Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara pada tahun 2019 berada pada sektor Sumber Daya Air. Pembiayaan terbesar terserap untuk pembangunan Bendungan Manikin di Provinsi Nusa Tenggara Timur, Bendungan Meniting di Provinsi Nusa Tenggara Barat, dan pembangunan JIAT di Provinsi Bali. Sektor berikutnya yang memiliki anggaran terbesar adalah Penyediaan Perumahan dengan program yang dianggarkan bertujuan untuk mengurangi *backlog* dan rumah tidak layak huni.

**Tabel 3.17** Rekapitulasi Jumlah Kebutuhan Pembiayaan Infrastruktur Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara Tahun 2020

PROV	SDA		BM		CK		PnP	
	JML	BIAYA	JML	BIAYA	JML	BIAYA	JML	BIAYA
Bali	16	4.141.117	2	600.000	0	0	0	0
NTB	4	329.600	0	0	29	29.000	1	275.000
NTT	0	0	2	5.426.000	0	0	4	380.820
<b>TOTAL</b>	<b>20</b>	<b>4.470.717</b>	<b>4</b>	<b>6.026.000</b>	<b>29</b>	<b>29.000</b>	<b>5</b>	<b>655.820</b>

Anggaran dalam juta rupiah

Sumber : Program Jangka Pendek 2018 – 2020

Data di atas menunjukkan bahwa prioritas pembangunan di Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara pada tahun 2020 adalah sektor Bina Marga. Pembiayaan terbesar terserap untuk pembangunan jalan ruas Kupang – Tablolong – Sumlili – Oepaha – Burean – Teres – Oemoro – Panite sepanjang 130 km, pembangunan Jembatan Fulur, dan pembangunan Jembatan Pancasila Merah di Provinsi Nusa Tenggara Timur. Sektor selanjutnya yang memiliki anggaran terbesar adalah sektor Sumber Daya Air dengan program – program yang dianggarkan bertujuan untuk mengakomodasi kebutuhan air di Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara.

### 3.5.2 Pembiayaan Program Jangka Pendek Pembangunan Infrastruktur PUPR Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara untuk Mendukung Kawasan, WPS, dan Antar WPS

Program Jangka Pendek yang telah disusun memperhatikan tidak hanya pengembangan infrastruktur dalam kawasan, namun infrastruktur antar kawasan, dan antar wilayah pengembangan strategis (WPS). Diharapkan dengan adanya program-program tersebut, pengembangan kawasan dapat menjadi lebih efektif dan efisien.

Berikut merupakan hasil rekapitulasi jumlah kebutuhan biaya pembangunan infrastruktur berdasarkan kawasan pengembangan Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara pada tahun 2018 sampai tahun 2020.

**Tabel 3.18** Jumlah Kebutuhan Pembiayaan Pembangunan Infrastruktur Berdasarkan Kawasan Pengembangan Tahun 2018-2020 (dalam Juta Rupiah)

NO	DUKUNGAN KAWASAN	2018		2019		2020	
		JML	BIAYA	JML	BIAYA	JML	BIAYA
1	<b>DALAM KAWASAN</b>	<b>130</b>	<b>1.501.687</b>	<b>101</b>	<b>2.164.600</b>	<b>43</b>	<b>5.519.572</b>
15.1	Kawasan Megapolitan Dan Pariwisata Sarbagita	55	201.770	49	156.770	16	4.726.493
15.2	Kawasan Pengembangan Perikanan Dan Maritim Gilimanuk	16	55.399	12	38.340	2	14.624
16.1	Kawasan Ekonomi Terpadu Mataram - Mandalika - Praya	6	134.636	11	10.000	18	180.800
16.2	Kawasan Pengembangan Baru Maritim Bandar Kayangan - Labuhan	5	142.000	0	0	0	0
17.1	Kawasan Strategis Pariwisata Tambora	5	171.500	2	0	0	0
17.2	Kawasan Pertumbuhan Raba	0	0	2	71.000	0	0
17.3	Kawasan Pertumbuhan Sumbawa Besar	0	0	2	71.000	2	164.800
18.1	Kawasan Strategis Pariwisata Labuan Bajo	2	61.550	0	0	0	0
18.2	Kawasan Pertumbuhan Ekonomi Terpadu Mbay Maumere Ende-Kelimutu	1	50.000	0	0	0	0
18.3	Kawasan Waingapu - Waikabubak	4	195.500	0	0	0	0

NO	DUKUNGAN KAWASAN	2018		2019		2020	
		JML	BIAYA	JML	BIAYA	JML	BIAYA
19.1	Kawasan Ekonomi Terpadu Kupang - Soe	0	0	2	32.480	0	0
19.2	Kawasan Pertumbuhan Baru Dan Perbatasan Kefamenanu - Atambua	14	165.797	4	330.035	1	81.165
35.6 0	Kawasan Perbatasan Laut Pulau Alor	4	54.175	3	49.675	1	24.690
35.6 1	Kawasan Perbatasan Laut Pulau Batek	8	44.180	7	315.800	1	325.000
35.6 3	Kawasan Perbatasan Laut Pulau Dana	3	42.180	1	2.500	0	0
35.6 2	Kawasan Perbatasan Laut Pulau Ndana	1	50.000	1	1.000	0	0
35.6 5	Kawasan Perbatasan Laut Pulau Sophialouisa	6	133.000	5	1.086.000	2	2.000
<b>2</b>	<b>ANTAR KAWASAN</b>	<b>27</b>	<b>1.059.570</b>	<b>22</b>	<b>1.019.076</b>	<b>14</b>	<b>560.965</b>
<b>3</b>	<b>ANTAR WPS</b>	<b>23</b>	<b>511.855</b>	<b>20</b>	<b>370.070</b>	<b>1</b>	<b>5.101.000</b>
<b>TOTAL</b>		<b>180</b>	<b>3.073.112</b>	<b>143</b>	<b>3.553.746</b>	<b>58</b>	<b>11.181.537</b>

Sumber : Program Jangka Pendek 2018 – 2020

Kebutuhan pembiayaan pada masing – masing kawasan berbeda – beda tergantung pada kebutuhan dan kesiapan (*readiness criteria*) dari setiap kegiatan. Kebutuhan di tiap kawasan juga disesuaikan dengan arahan pengembangan wilayahnya dan tingkat prioritas yang disesuaikan dengan prioritas pembangunan nasional yang ditetapkan oleh pemerintah setiap tahun anggaran.

### **3.5.3 Pembiayaan Program Jangka Pendek Pembangunan Infrastruktur PUPR Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara untuk Mendukung Prioritas Nasional**

Subbab ini akan menjelaskan 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. Berikut merupakan hasil rekapitulasi jumlah kebutuhan biaya pembangunan infrastruktur berdasarkan dukungan kawasan prioritas Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara pada tahun 2018 - 2020.

**Tabel 3. 19** Jumlah Kebutuhan Pembangunan Infrastruktur Berdasarkan Dukungan Prioritas Nasional Tahun 2018-2020

NO	PRIORITAS NASIONAL	2018		2019		2020	
		JML	BIAYA	JML	BIAYA	JML	BIAYA
1	Infrastruktur, Konektivitas dan Kemaritiman	11	121.850	7	39.500	4	5.702.000
2	Ketahanan Energi	0	0	3	318.661	0	0
3	Ketahanan Pangan	7	14.749	6	14.589	2	14.624
4	Pembangunan Wilayah	109	2.011.777	71	2.412.861	25	5.001.113
5	Penanggulangan Kemiskinan	9	96.780	7	101.535	0	0
6	Pengembangan Dunia Usaha dan Pariwisata	5	134.636	11	10.000	17	179.800
7	Perumahan dan Permukiman	39	693.320	38	656.600	10	284.000
<b>TOTAL</b>		<b>180</b>	<b>3.073.112</b>	<b>143</b>	<b>3.553.746</b>	<b>58</b>	<b>11.181.537</b>

*Anggaran dalam juta rupiah*

*Sumber : Program Jangka Pendek 2018 – 2020*

Prioritas nasional di bidang pembangunan wilayah mendapatkan alokasi anggaran tertinggi dalam periode 2018-2020. Seperti diketahui bahwa masih terdapat wilayah-wilayah di Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara yang masih perlu dikembangkan agar terjadi pemerataan pertumbuhan ekonomi di seluruh wilayahnya. Dukungan terbesar kedua dilakukan di bidang perumahan dan permukiman yang diharapkan dapat menunjang pembangunan di setiap provinsi yang ada di Pulau Bali dan

Kepulauan Nusa Tenggara terutama dalam mengurangi *backlog* dan meningkatkan kawasan layak huni.



**BAB**

**IV**

**PENUTUP**



## BAB IV

# PENUTUP

Penyusunan Sinkronisasi Program dan Pembiayaan Pembangunan Jangka Pendek (2018 – 2020) Keterpaduan Pengembangan Kawasan dengan Infrastruktur PUPR di Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara 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 and Development Plan* yang telah disusun. Serta menjadi input bagi disusunnya rencana tahunan untuk dimasukan 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 Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara melalui dukungan Program Jangka Pendek Keterpaduan Pengembangan Kawasan dengan Infrastruktur PUPR juga menempatkan isu – isu strategis menjadi prioritas. Isu utama yang dijadikan dasar dalam pembangunan infrastruktur di Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara adalah peningkatan konektivitas antar wilayah. serta ketersediaan air baku. Oleh karena itu program – program yang ada diharapkan mampu mendukung isu tersebut. Kemudian dalam pengembangan perekonomian wilayah juga terdapat dukungan pengembangan terhadap kegiatan – kegiatan di sektor Industri diantaranya KAPET Mbay. Khusus dalam peningkatan konektivitas, dukungan infrastruktur dilakukan dengan konstruksi ruas jalan tol laut di Provinsi Bali, membangun konektivitas menuju KEK

Mandalika dari Bandara Internasional Lombok dan meningkatkan akses menuju kawasan perbatasan. Selanjutnya dalam mendukung ketahanan pangan nasional dan usaha menjamin ketersediaan air baku. dibangun waduk-waduk yang tersebar di di Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara. Secara keseluruhan akan dibangun 11 waduk baru di di Pulau Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara. Dalam rangka pengembangan pariwisata. terdapat KSPN Prioritas yang didukung dengan penyediaan infrastruktur diantaranya KSPN Mandalika dan KSPN Komodo.

Selain itu juga pembangunan difokuskan pada wilayah-wilayah perbatasan. khususnya di Provinsi Nusa Tenggara Timur. Dukungan infrastruktur untuk meningkatkan konektivitas dan memenuhi kebutuhan dasar seperti penyediaan air bersih dan akses terhadap sanitasi serta penyediaan perumahan dan permukiman layak huni di Kab. Belu. Kab. Malaka. dan Kab. Timor Tengah Utara yang berbatasan langsung dengan Negara Timor Leste. Dukungan ini merupakan wujud nyata dari komitmen Pemerintah untuk menjaga garda terdepan wilayah Indonesia. Keseluruhan dukungan tersebut merupakan bagian dari Program Jangka Pendek yang telah disusun. dan diharapkan mampu mendukung pengembangan ekonomi wilayah yang akhirnya dapat berkontribusi pada pertumbuhan ekonomi nasional.

Pada dasarnya infrastruktur 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 Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara 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 Bali dan Kepulauan Nusa Tenggara.

# 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 Kepariwisataan tahun 2010 – 2025.
- Peraturan Pemerintah No. 100 tahun 2012 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah No. 2 tahun 2011 tentang Penyelenggaran 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 Perencanaan Pembangunan Nasional (2015). *Buku III Agenda Pembangunan Wilayah RPJMN 2015-2019*. Jakarta.

Badan Pusat Statistik. (2015). *Statistik Nasional Indonesia*. Jakarta. BPS.

Badan Pusat Statistik. (2015). *Provinsi Bali dalam Angka*. Bali. BPS.

Badan Pusat Statistik. (2015). *Provinsi Nusa Tenggara Barat dalam Angka*. Lombok. BPS.

Badan Pusat Statistik. (2015). *Provinsi Nusa Tenggara Timur dalam Angka*. Kupang. BPS.

Simanjuntak. Entatarina et al (2015). *Profil Investasi Infrastruktur Bidang Pekerjaan Umum*. Jakarta. Pusat Kajian Strategis Kementerian Pekerjaan Umum.

Direktorat Jenderal Pengairan (1995). *Bendungan Besar di Indonesia*. Departemen Pekerjaan Umum. Jakarta.

Direktorat Permukiman dan Perumahan Bappenas. (2015). *Penyediaan Hunian Layak bagi Masyarakat Berpenghasilan Rendah (MBR) dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional 2015-2019*. Jakarta.

Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian (2011). *Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025*. Jakarta.

- Kementerian Pekerjaan Umum (2013). *Buku Kinerja Infrastruktur PU 2004 2012*. Jakarta.
- Pusat Data dan Teknologi Informasi (Pusdatin) (2015). *Informasi Stratistik Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat 2015*. Jakarta. Indonesia : Sekretariat Jenderal Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.
- Pusat Pemrograman dan Evaluasi Keterpaduan Infrastruktur PUPR. (2015). *Program Jangka Pendek Keterpaduan Pengembangan Kawasan dengan Infrastruktur PUPR*. Jakarta. Indonesia : Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.
- Rasyidi. M.S. et al.. 2016. *Kamus Istilah Pengembangan Wilayah* 1st ed.. Jakarta. Indonesia: Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.