



KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA

buletin

EDISI NO 21 TAHUN 2020

IN
FO

BINA MARGA

Menyambung Negeri

Tingkatkan Literasi Infrastruktur,
Kementerian PUPR Luncurkan Buku "Jalan
di Indonesia dari Sabang Sampai Merauke"

Jembatan Teluk Kendari
bukan Sekadar Ikon
tapi melahirkan
Sentra Ekonomi baru

**Kinerja Ditjen Bina Marga
dalam Upaya Menurunkan
Biaya Logistik Nasional**

**Tol Baru Mulai Digarap
di Akhir 2020 untuk Dukung
Konektivitas Wilayah**



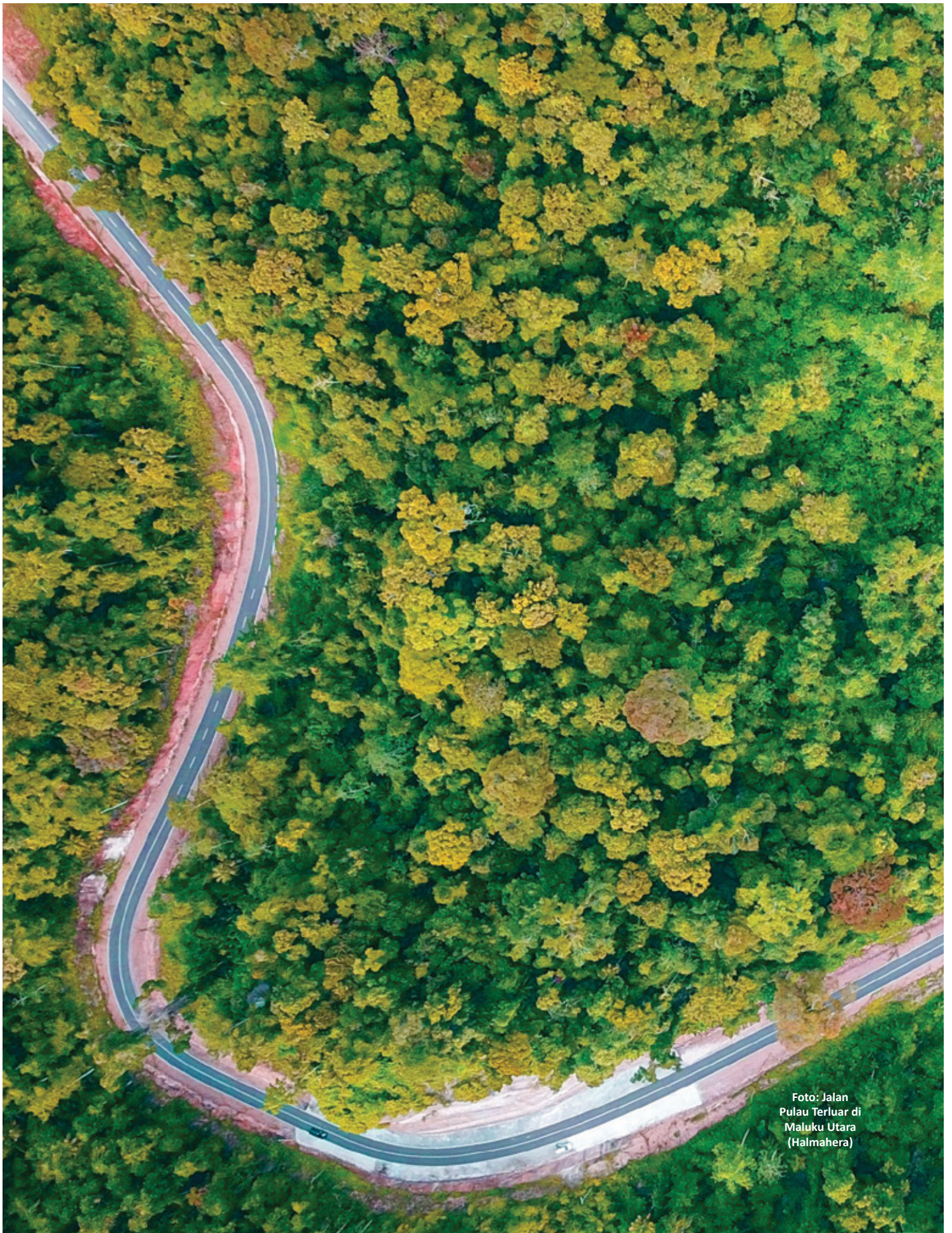


Foto: Jalan
Pulau Terluar di
Maluku Utara
(Halmahera)

buletin
INFO BINA MARGA
Membangun Negeri

Pelindung
 Direktur Jenderal Bina Marga

Pemimpin Umum
 Sekretaris Direktorat Jenderal Bina Marga

Dewan Redaksi
 Para Direktur di lingkungan
 Direktorat Jenderal Bina Marga
 dan Sekretaris BPJT

Pemimpin Redaksi
 Kabag Hukum & Komunikasi Publik

Redaktur Pelaksana
 Sub Koordinator Komunikasi Publik

Redaksi
 Angelia A.W
 Girly Kurniati
 Deva Lusya Susanti

Kontributor
 Kabag / Kasubag TU BB/BPJN
 di lingkungan Ditjen Bina Marga

Fotografer
 Riko Dwiputra
 Hasian LT

Desain / Tata Letak
 Sarotona Zega
 Imam Warmanto

Administrasi
 Wulandari Wurjanti

Tata Usaha
 Martina Piranti



Melalui PSN, Ditjen Bina Marga Berkomitmen Tekan Biaya Logistik

Pemerintah menyoroti biaya logistik Indonesia yang tinggi. Banyak langkah dilakukan supaya daya saing kita meningkat. Tidak ketinggalan, Ditjen Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat turut ambil bagian.

Dengan tagline #SigapMembangunNegeri kementerian di bawah Basuki Hadimuljono siap mendukung konektivitas di seluruh negeri. Konektivitas antarwilayah diperlukan agar mobilitas barang, jasa, dan manusia lebih efisien. Dengan konektivitas yang semakin baik, diharapkan perekonomian wilayah meningkat. Logistik akan terdistribusi dengan cepat.

Terkait hal itu, Kementerian PUPR melanjutkan pembangunan sejumlah proyek jalan tol yang merupakan bagian dari Proyek Strategis Nasional (PSN) sesuai Peraturan Presiden (Perpres) No. 56/2018 tentang Perubahan Kedua atas Perpres 3/2016 tentang Percepatan Pelaksanaan PSN. Secara keseluruhan, 64 proyek tol masuk dalam kategori PSN.

Ditjen Bina Marga, sebagaimana disampaikan Dirjen Bina Marga Hedy Rahadian, menargetkan di akhir 2024 total ruas tol di seluruh Nusantara akan mencapai panjang 4.817 km. Target tersebut bertujuan untuk menurunkan waktu tempuh rata-rata per 100 km (*travel time*) dari 2,3-2,5 jam per 100 km menjadi 1,5 jam/100 km.

Selain jalan tol, Hedy mengungkapkan terdapat empat ruas jalan nasional (non-tol) yang masuk ke dalam daftar PSN, yakni ruas Palu-Parigi (47,86 km), ruas Gorontalo-Manado (586,29 km), Trans Maluku (426,42 km), dan Lingkar Morotai (189,21 km).

Terkait jalan, Kementerian PUPR meluncurkan buku "Jalan di Indonesia dari Sabang Sampai Merauke." Saat *soft launching* buku, Direktur Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah II Thomas Setiabudi Aden, mengatakan kalau dulu ada ungkapan "di mana ada jalan di situ ada usaha," sekarang menjadi, di mana ada jalan di situ ada usaha."

Karena di mana jalan dibangun, maka di situlah ekonomi berkembang. Pembangunan jalan yang baik adalah untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat untuk itu kita perlu belajar dari sejarah.

Buku ini juga diharapkan dapat mendorong budaya literasi di Indonesia, khususnya bagi generasi muda.



LAPORAN UTAMA

5 Kinerja Ditjen Bina Marga dalam Upaya Menurunkan Biaya Logistik Nasional

8 Tol Baru Mulai Digarap di Akhir 2020 untuk Dukong Konektivitas Wilayah

LAPORAN KHUSUS

10 Jembatan Teluk Kendari Bukan Sekadar Ikon Tapi Melahirkan Sentra Ekonomi Baru



12 Infografis: Jembatan Teluk Kendari Ikon Baru Sultra

GALERI BIMA

14 Saat Jembatan Gantung Melecut Pertumbuhan Ekonomi Desa

15 Bangun Tol dan Overpass, Kementerian PUPR Tingkatkan Konektivitas di Kawasan Barat Jakarta

16 Indonesia dan Australia Berbagi Informasi dan Strategi Mitigasi Covid-19 Pada Konstruksi Jalan

17 Di Tengah Pandemi, Pembangunan Jalan Perbatasan Tetap Berjalan

17 Pemerintah Tingkatkan Jalan di KSPN Labuan Bajo untuk Hadapi KTT G20

18 Inilah 11 Jembatan Ikonik di Indonesia



19 Jembatan Gantung akan Berlantai Kaca, Sebagai Upaya Meningkatkan Wisata di Desa

20 Pembangunan Tol Akses BIJB Kertajati Mengakomodasi Skema Padat Karya

21 Tingkatkan Literasi Infrastruktur, Kementerian PUPR Luncurkan Buku "Jalan di Indonesia dari Sabang Sampai Merauke"

23 Infografis: Institusi Penyelenggara Jalan

TEKNO KONSTRUKSI

24 Mengenal Launching Gantry dan Span by Span sebagai Inovasi di Konstruksi Tol Layang AP Pettarani



KILAS BALAI

26 Kementerian PUPR Mulai Perbaiki Jalan Longsor di Kukar

Kinerja Ditjen Bina Marga dalam Upaya Menurunkan Biaya Logistik Nasional

Biaya logistik Indonesia masih sangat tinggi. Hal ini menjadi sorotan serius Presiden Joko Widodo. Untuk mengatasinya perlu pendekatan multisektoral. Kementerian PUPR pun ambil bagian melalui kinerja Ditjen Bina Marga.



Presiden menyoroti peringkat *Logistic Performance Index* (LPI) Indonesia berada di posisi 46 pada 2018. Hal ini mengartikan bahwa sistem logistik Indonesia masih di bawah sejumlah negara tetangga.

“Indonesia masih di bawah Singapura di peringkat 7, China di peringkat 26, Thailand di peringkat 32, Vietnam di peringkat 39, Malaysia di peringkat 41, dan India di peringkat 44,” kata Presiden saat memimpin ratas secara telekonferensi di Istana Merdeka, Jakarta, 18 Maret 2020.

Kondisi ini diamini oleh *Indonesia Multimodal Transport Association* (IMTA). Menurut Kyatmaja Lookman, Sekjen IMTA, biaya logistik di Indonesia tercatat masih menjadi yang paling mahal di Asia. Tak tanggung-tanggung, nilainya 24% terhadap produk domestik bruto (PDB). Angkanya lebih tinggi ketimbang Malaysia sebesar 13 persen, Vietnam 20 persen, Thailand 15 persen, dan Singapura 8 persen.

Ada beberapa penyebab biaya logistik kita masih tinggi. Di kesempatan terpisah, *Chairman Supply Chain* Indonesia (SCI) Setijadi mengungkapkan faktor pertama adalah perkara keseimbangan volume muatan antar wilayah. Hal ini terkait dengan tol laut.

Faktor kedua, terkait dengan konektivitas antarwilayah belum terbangun secara merata. Pembangunan infrastruktur perlu terus dilakukan dalam kerangka peningkatan konektivitas nasional, termasuk untuk sektor logistik.

Hal ini juga menjadi catatan Lookman. Ia mengakui pembangunan infrastruktur sangat gencar, tetapi belum terintegrasi. Sehingga, pengiriman sebuah barang antar wilayah di Indonesia masih harus melalui proses yang panjang dan menelan biaya yang mahal.

Faktor berikutnya, Setijadi melanjutkan, belum adanya kelembagaan logistik tunggal yang

Foto: Jalan Tol dan Logistik Dok. Ditjen Bina Marga

“Untuk mencapai target travel time 1,5 jam/100 km tersebut, berdasarkan hasil kajian dibutuhkan hampir 19 ribu km total jaringan jalan bebas hambatan di Indonesia,”

mengintegrasikan kementerian/ lembaga dan para pihak terkait, baik di tingkat pusat maupun daerah. Hal ini untuk menjawab persoalan belum terintegrasinya infrastruktur.

Pemerintah mencoba memetakan persoalan dan mulai membenahi persoalan ini. Pemerintah melalui Kementerian Keuangan mematok target, dalam jangka panjang biaya logistik ditekan hingga menyentuh 17% PDB.

Perbaikan akan dilakukan dari hulu ke hilir. Apalagi performa logistik kita dalam laporan *Ease of Doing Business* (EoDB) milik Bank Dunia mendapat rapor merah. Nilainya hanya 67,3 (2019) dan 69,3 (2020) alias tidak banyak perbaikan. Indikator EoDB berupa *Trading Across Border* yang mengukur jumlah hari dan jam untuk ekspor-impor.

Menurut Menteri Keuangan Sri Mulyani dalam konferensi pers virtual Rencana Aksi Penataan Ekosistem Logistik Nasional Tahun 2020-2024, pihaknya tengah menyiapkan sistem *National Logistic Ecosystem* (NLE) yang ditarget selesai sampai 2024. NLE akan mengatur mulai dari dokumen, keperluan truk, inspeksi, sampai pengangkutan kapal. Pada intinya sistem NLE bertujuan untuk memangkas waktu dan biaya yang ditimbulkan akibat persoalan sistem logistik yang lama.

“Dengan adanya pembentukan *national logistic ecosystem* (NLE) ini kami harapkan akan bisa menurunkan biaya logistik yang sekarang adalah 23,5% dari PDB akan bisa ditekan menjadi 17%,” ucap Sri Mulyani.

Dukungan Ditjen Bina Marga

Konektivitas adalah kata kunci yang selalu dipegang oleh Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) setiap kali membangun infrastruktur. Apapun bentuknya. Dengan *tagline* #SigapMembangunNegeri kementerian di bawah Basuki Hadimuljono siap mendukung target pemerintah dalam menurunkan biaya logistik.

Hal itu tercermin dari pernyataan Basuki yang mengatakan konektivitas antarwilayah diperlukan agar mobilitas barang, jasa, dan manusia lebih efisien. Dengan konektivitas yang semakin baik, diharapkan perekonomian wilayah meningkat. Logistik akan terdistribusi dengan cepat.

“Pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan akan meningkatkan konektivitas dan aksesibilitas, di samping memberikan alternatif bagi warga untuk meningkatkan produktivitas perekonomian,” katanya dalam satu kesempatan.

Terkait hal itu, Kementerian PUPR melanjutkan pembangunan sejumlah proyek jalan tol yang merupakan bagian dari Proyek Strategis Nasional (PSN) sesuai Peraturan Presiden (Perpres) No. 56/2018 tentang Perubahan Kedua atas Perpres 3/2016 tentang Percepatan Pelaksanaan PSN. Secara keseluruhan, 64 proyek tol masuk dalam kategori PSN.

Ditjen Bina Marga menargetkan di akhir 2024 total ruas tol di seluruh Nusantara akan mencapai panjang 4.817 km. Kehadiran jalan tol yang terhubung dengan kawasan-kawasan produktif akan dapat mengurangi biaya logistik dan meningkatkan daya saing produk dalam negeri. Hal itu diungkap Direktur Jenderal Bina Marga Kementerian PUPR Hedy Rahadian dalam Jumpa Pers Virtual bertajuk Progres Pembangunan Proyek Strategis Nasional Bidang Jalan dan Jembatan, Selasa, 20 Oktober 2020.

Menurut Hedy, target tersebut bertujuan untuk menurunkan waktu tempuh rata-rata per 100 km (*travel time*) yang akan berdampak pada penurunan biaya logistik. Hal ini, menunjukkan seberapa kompetitif jaringan jalan di Indonesia dalam mendukung sistem logistik.

Dari analisis yang dilakukannya, *travel time* saat ini berada pada kisaran 2,3-2,5 jam per 100 km. Dalam target jangka panjang diharapkan dapat turun menjadi 1,5 jam/100Km. Strategi

untuk mencapai itu adalah salah satunya dengan menjadikan jalan bebas hambatan sebagai *backbone*.

“Untuk mencapai target *travel time* 1,5 jam/100 km tersebut, berdasarkan hasil kajian dibutuhkan hampir 19 ribu km total jaringan jalan bebas hambatan di Indonesia,” ujar Hedy.

Untuk itu, pihaknya menargetkan membangun 2.724 km jalan tol baru di seluruh Indonesia hingga 2024. Hingga akhir 2019 telah beroperasi 2.093 km jalan tol, dan sampai Oktober 2020 total 2.303,8 km (tambahan 310 km tol baru yang diresmikan).

Hingga akhir Desember 2020, diungkapkan Hedy, akan diselesaikan konstruksi 11 ruas tol baru sepanjang 125 km. Ke-11 ruas tersebut yakni Cimanggis-Cibitung Seksi IA (Cimanggis-Jatikarya) 3,17 km, dan Ujung Pandang Seksi 3 (AP Pettarani) 4,3 km yang ditargetkan selesai konstruksi minggu ketiga Oktober. Kemudian Krian-Legundi-Bunder-Manyar Seksi 1, 2, dan 3 (Krian-Bunder) 29 km ditargetkan selesai konstruksi pada minggu keempat Oktober.

Adapun Balikpapan-Samarinda Seksi 1 (KM 13-Samboja) 22km dan Cinere-Serpong Seksi 1 (SS Serpong-SS Pamulang) 6,5 km yang ditargetkan selesai konstruksi pada November 2020. Untuk yang ditargetkan selesai Desember 2020, yakni Bogor Ring Road Seksi 3A (Simpang Yasmin-Kayu Manis) 3 km; Kayu Agung – Palembang-Betung Seksi 1 Tahap 1B (Jakabaring-SS Kramasan) 9 km, Cibitung-Cilincing Seksi 1 (Cibitung-Gabus Indah) 13,52 km, Cengkareng-Kunciran 14,19 km; Medan-Binjai Seksi 1 Segmen 1B-1D Jl Veteran-Tj Mulia 3,52 km, dan Bekasi-Cawang-Kampung Melayu Seksi 1 (Koneksi *Toll to Toll* Wiyoto Wiyono + *On Ramp* Pasar Gembrong) & 2A (Jaka Sampurna-Kayuringin) 5,71 km.

Saat ini sebanyak 14 ruas tol dari 64 proyek tol PSN kini telah beroperasi penuh dan 10 ruas lainnya baru beroperasi sebagian. Sementara 26 ruas sedang dalam tahap pengerjaan fisik, dan 14 ruas sisanya masih dalam tahap perencanaan. Selanjutnya terdapat 9 usulan PSN baru jalan tol yang sedang dalam proses, dimana 4 ruas dimasukkan ke dalam penambahan lingkup PSN sebelumnya, dan 5 usulan PSN lain adalah ruas baru.

Berdasarkan data, sebanyak 4 ruas jalan tol yang akan ditambahkan dalam lingkup PSN sebelumnya antara lain ruas Ngawi-Kertosono-Kediri, Bogor *Outer Ring Road* (BORR), Depok-Antasari, Solo-Yogyakarta-New Yogyakarta International Airport (NYIA) Kulonprogo. Sedangkan 5 jalan tol baru yang diajukan sebagai Proyek Strategis Nasional di antaranya ruas Gedebage -Tasikmalaya-Cilacap (206,65 km), akses Pelabuhan Patimban (37,70 km), *Semarang Harbour Toll Road* (21,03 km), Maros-Sungguminasa-Takalar (48,12 km), dan Samarinda-Bontang (94 km) .

Selain penambahan usulan PSN beberapa ruas jalan tol, Hedy menyatakan terdapat ruas yang akan dikeluarkan dari daftar Proyek Strategis Nasional (PSN) sektor jalan tol, yakni ruas tol Palembang-Tanjung Api-Api.

Selain jalan tol, Hedy mengungkapkan terdapat empat ruas jalan nasional (non-tol) yang masuk ke dalam daftar PSN, yakni ruas Palu-Parigi (47,86 km), ruas Gorontalo-Manado (586,29 km), Trans Maluku (426,42 km), dan Lingkar Morotai (189,21 km).

“Saat ini progres fisiknya untuk Jalan Lingkar Morotai sudah terbangun sepanjang 150,72 km, Jalan Palu-Parigi sudah 13,08 km, Jalan Gorontalo-Manado sudah 415,48 km, dan Jalan Trans Maluku sudah 297,23 km,” tutur Hedy.

Foto:
IC Indrapuri
(Aceh Sigli)
Dok. Ditjen
Bina Marga



Tol Baru Mulai Digarap di Akhir 2020 untuk Dukung Konektivitas Wilayah



Foto: Jalan Tol Bakauheni Dok. Ditjen Bina Marga

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) pada akhir tahun 2020 hingga awal 2021 mempersiapkan 14 tol baru yang menghubungkan kawasan-kawasan strategis dan pusat-pusat pertumbuhan di Pulau Jawa dan Bali. Salah satu tujuan utamanya adalah mendukung konektivitas wilayah untuk menurunkan biaya logistik.

Menteri PUPR Basuki Hadimuljono mengatakan, kedelapan ruas tol akan dibangun di akhir 2020. Ruas tol tersebut adalah Tol Solo-Yogyakarta-NYIA Kulon Progo sepanjang 96,57 km, Tol Cileunyi-Sumedang-Dawuan 60,1 km dan Tol Kertajari-Cipali 3,6 km.

Kemudian Tol *North-South Link* Bandung sepanjang 14,2 km, *Harbour Road Tanjung Priok-Pluit* 8,9 km, Tol Jogja-Bawen 75,83 km, Tol Gilimanuk-Mengwi 95,22 km, dan Tol Kediri-Kertosono yang membentang 20,3 km. Total panjang tol ini adalah 374 km dengan nilai investasi mencapai Rp 100 triliun.

“Ruas Tol Solo-Yogyakarta-NYIA Kulon Progo merupakan Proyek Strategi Nasional (PSN) sepanjang 96,57 km,” katanya pada acara penandatanganan perjanjian pengusahaan jalan Tol Solo – Yogyakarta – NYIA Kulon Progo, di Gedung Auditorium Kementerian PUPR, Kamis, 10 September 2020.

Menteri Basuki menambahkan, dengan dibangunnya Jalan Tol Solo-Yogyakarta-NYIA Kulon Progo diyakini akan memberikan kontribusi signifikan bagi peningkatan perekonomian masyarakat pada segitiga emas sektor pariwisata adalah Joglosemar: Yogyakarta, Solo, dan Semarang.

Selain itu, Kementerian PUPR juga menyiapkan 6 proyek tol baru yang akan dimulai pada triwulan I-2021. Sebagian ruas tol baru itu melengkapi ruas tol yang ada selama ini termasuk di pinggir Jakarta. Total panjang 6 ruas jalan tol tersebut adalah 208,73 km dengan biaya investasi Rp70,47 triliun.

Berikut rincian proyek yang bakal dikerjakan di kuartal I-2021: Jalan Bebas Hambatan Makassar Maros Sungguminasa Takalar (Mamminasata) 48,12 Km, Rp 9,87 triliun;

Jembatan Batam-Bintan 14,75 Km, Rp 8,62 triliun; Jalan Tol Semanan - Balaraja (Konsorsium PT Alam Sutera Realty dan PT Perentjana Djaja) 32,39 Km, Rp 15,53 triliun;



“Masyarakat telah menunggu-nunggu tol ini. Saya harap Joglosemar dapat menjadi segitiga emas yang bertumpu pada pengembangan potensi KSPN Borobudur dan Candi Prambanan. Di samping itu, pembangunan tol ini dapat meningkatkan aksesibilitas antar wilayah, mengembangkan wilayah yang dilalui jalan tol, dan meningkatkan pertumbuhan ekonomi,” ujar Basuki.

Dengan penandatanganan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol dan serangkaian penandatanganan perjanjian ini, Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) diminta segera memulai proses konstruksi dan sehingga jalan tol ini dapat beroperasi penuh di tahun 2023.

Jalan Tol Bogor - Serpong via Parung (PT Pama Persada Nusantara) 31,1 Km, Rp 8,95 triliun; Jalan Tol Sentul Selatan - Karawang Barat (PT Pama Persada Nusantara) 61,5 Km, Rp 15,37 triliun; Semarang *Harbour Toll Road* (Semarang - Kendal) (Konsorsium PT Sumber Mitra Jaya dan PT Waskita Toll Road) 20,86 Km, Rp 12,13 triliun.

Foto: Jalan Tol Manado-Bitung
Dok. Ditjen Bina Marga

Jembatan Teluk Kendari Bukan Sekadar Ikon Tapi Melahirkan Sentra Ekonomi Baru

Konektivitas menjadi hal mutlak dalam membangun infrastruktur. Jembatan Teluk Kendari yang resmi beroperasi tidak sekadar ikon kota, tetapi menjadi penghubung untuk memperlancar aktivitas ekonomi di kawasan industri. Harapannya, biaya logistik dapat ditekan.



Foto: Jembatan Teluk Kendari Dok. Ditjen Bina Marga

Dibangun sejak 2015, Jembatan Teluk Kendari diresmikan Presiden Joko Widodo pada 22 Oktober 2020. Sebagai ikon baru, jembatan ini sangat indah dengan *cable stayed bridge* terpanjang ketiga di Indonesia (1,34 km), setelah Jembatan Suramadu dan Jembatan Pulau Balang, yakni Jembatan Teluk Kendari di Sulawesi Tenggara (Sultra).

Jembatan yang menelan biaya hingga Rp804 miliar itu, memiliki manfaat yang tinggi baik untuk masyarakat sekitar maupun dalam rangka

peningkatan perekonomian nasional. Dari sisi masyarakat, orang yang biasanya dari Kota Lama menuju Kecamatan Poasia menggunakan *ferry* dengan menyeberangi Teluk Kendari kini dengan lewat jembatan memangkas waktu dari 30-40 menit, sekarang hanya perlu waktu 5 menit.

Sedangkan dari segi ekonomi, Jembatan Teluk Kendari sama seperti produk pembangunan infrastruktur lainnya yakni harus memberikan daya ungkit kepada produktivitas dan daya saing. Infrastruktur baru didorong untuk melahirkan

sentra-sentra ekonomi pertumbuhan baru. Yang tentu saja diharapkan menciptakan banyak lapangan pekerjaan.

Pemerintah membangun jembatan ini untuk mendukung pengembangan Kawasan Industri Konawe dan Pelabuhan Bungkutoko. Maka dengan adanya jembatan akan terwujud kelancaran konektivitas yang membuat mobilitas barang, jasa, dan manusia menjadi semakin efisien. Daya saing Provinsi Sultra pun akan semakin meningkat, khususnya di Kota Kendari.

Di kesempatan terpisah, Direktur Jenderal Bina Marga Kementerian PUPR Hedy Rahadian menegaskan peran Jembatan Teluk Kendari dalam memperlancar distribusi logistik. "Sebagaimana amanat Bapak Presiden, jembatan ini dibangun untuk mendukung pengembangan wilayah Kota Kendari bagian Selatan dan Pulau Bungkutoko yang akan dikembangkan menjadi kawasan industri, *Kendari New Port*, dan kawasan permukiman baru yang merupakan pengganti dari kawasan pelabuhan di Kota Lama," kata Hedy dalam keterangan tertulis, Jumat, 23 Oktober 2020.

Hedy menjelaskan, Jembatan Teluk Kendari akan terhubung dengan jalan nasional dan jalan lingkar luar (*Outer Ring Road*) Kota Kendari sepanjang 40 km yang menghubungkan Kota Kendari dengan Kawasan Industri di Kabupaten Konawe, sehingga mempermudah mobilitas logistik dari dan menuju ke kawasan pelabuhan baru di Pulau Bungkutoko yang menjadi bagian pengembangan Kota Kendari seluas 66 hektar.

Memperkuat Konektivitas, Menekan Biaya Logistik

Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPPIP) memperkirakan Kawasan Industri Konawe bernilai Rp67,5 triliun. Setidaknya sudah ada 2 perusahaan besar beroperasi di kawasan tersebut, yakni PT Virtue Dragon Nickel Industry (VDNI) dan PT Obsidian Stainless Steel (OSS).

Melansir Kontan, 9 Januari 2015, perusahaan pengolahan feronikel ini menginvestasikan 5 miliar dollar AS atau Rp 75 triliun untuk membangun pabrik feronikel di kawasan industri Konawe di Sulawesi Tenggara. Selain untuk bangun smelter pengolahan feronikel, perusahaan juga akan membangun infrastruktur penunjang seperti pembangkit listrik dan pelabuhan sendiri. VDNI yang adalah perusahaan smelter akan memproduksi feronikel dengan kapasitas total 3 juta ton per tahun.

Selama beroperasi dari 2015, kedua perusahaan asing ini telah memberikan dampak signifikan pada perekonomian masyarakat sekitar. *Multiplayer effect*

yang ditimbulkan mulai dari munculnya usaha-usaha rakyat seperti warung, penginapan untuk para pekerja sampai perbaikan infrastruktur jalan di desa-desa. Dari segi tenaga kerja, sekurangnya ada 5000 orang lokal telah direkrut untuk bekerja di perusahaan.

"Sekitar 5.000 tenaga kerja yang akan direkrut itu, terbagi dalam lima kategori keahlian, diantaranya bidang administrasi SDM, bidang teknis, tenaga pengawas termasuk *driver* alat berat," ungkap Kabag Humas dan Protokol Pemda Konawe Sukri Nur, kepada RRI Kendari, usai mengikuti penandatanganan MoU tersebut di Kecamatan Morosi, Senin, 6 Juli 2020.

Tidak hanya itu, untuk meningkatkan kualitas sumber daya manusia, Andrew & Tony Foundation yang didukung oleh VDNI dan OSS sepakat untuk membangun Politeknik Morosi di Konawe, Sulawesi Tenggara. Sebelum SDM kita diserap, mereka akan dibekali dengan keahlian memadai di politeknik ini.

Jurusan yang dibuka adalah Metalurgi (permesinan), Teknik Sipil Konstruksi, dan Teknik Kelistrikan, masing-masing Program Diploma III (D3). Peletakan batu pertama politeknik tersebut dilakukan pada bulan November 2020. Dan akan selesai di bulan April-Mei 2021.

Politeknik VDNIP diharapkan dapat menjadi pusat inovasi teknologi dan pengembangan produk berbasis nikel dan *stainless steel*. Lulusan Politeknik ini akan menyerap lebih banyak tenaga kerja lokal. Ke depan, tidak menutup kemungkinan pihak Politeknik akan bekerja sama dengan Sekolah Vokasi di dalam negeri maupun luar negeri, meliputi materi pembelajaran, rekrutmen dan magang guna menjamin kualitas pendidikan dan pelatihan di Politeknik ini.

Jembatan Teluk Kendari juga memperlancar distribusi barang dari dan menuju Pelabuhan Bungkutoko. Pelabuhan yang diresmikan 2016 itu merupakan pelabuhan pengumpul yang memiliki kapasitas kapal kargo sebesar 6.000 DWT dan merupakan yang terbesar. Pelabuhan juga dapat menampung kapal penumpang dengan ukuran 6.022 GT (Pelni) dengan kedalaman *faceline* dermaga seluas 8 M LWS.

Pembangunan Jembatan Teluk Kendari berada di bawah tanggungjawab Balai Pelaksanaan Jalan Nasional (BPJN) XXI Kendari Ditjen Bina Marga dengan kontraktor pelaksana konsorsium PT PP dan PT Nindya Karya. Biaya pembangunannya bersumber dari APBN Kementerian PUPR sebesar Rp 804 miliar melalui skema kontrak tahun jamak (MYC) 2015-2020.

JEMBATAN TELUK KENDARI IKON BARU SULTRA

FUNGSI

- ✓ Menghubungkan Pelabuhan Kota Lama, Pulau Bungkutoko Kecamatan Poasia
- ✓ Ikon baru & kebanggaan masyarakat Kota Kendari dan Sulawesi Tenggara
- ✓ Pengembangan wilayah selatan Kendari, Pulau Bungkutoko (kawasan industri, permukiman, Kendari New Port)

PENATAAN SEKITAR JEMBATAN



Dimanfaatkan & ditata untuk ruangan terbuka publik



Dibangun Lapangan olahraga, area parkir, & street cinema



“

Saya lihat jembatan ini tidak hanya besar manfaatnya tapi juga menarik dari sisi arsitekturnya. (Jembatan Teluk Kendari) mempercantik lanskap Kota Kendari, menjadi ikon baru dan menjadi kebanggaan masyarakat Kota Kendari.

”

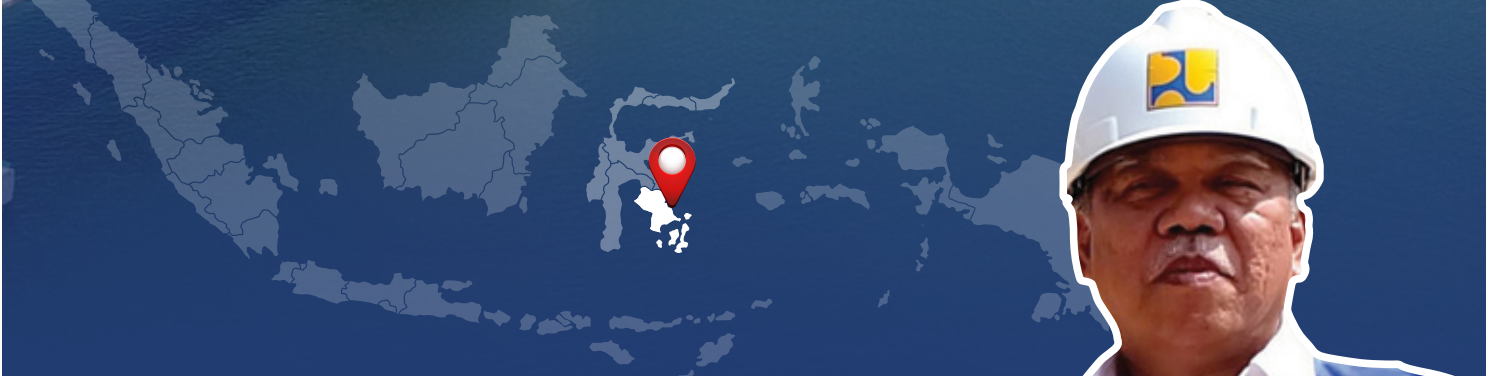
Presiden Joko Widodo

Panjang Jembatan:

1,34 km

Anggaran:

Rp. 809 miliar



“ Pembangunan infrastruktur seperti jembatan, tidak hanya memperhatikan sisi teknis dan fungsional saja, tetapi juga sisi arsitekturalnya, karena jembatan dapat menjadi ikon lanskap kota yang indah.

”

Basuki Hadimuljono, Menteri PUPR



Saat Jembatan Gantung Melecut Pertumbuhan Ekonomi Desa

Pemerintah tidak hanya fokus pada infrastruktur makro. Jembatan gantung pun dibangun sebagai upaya meningkatkan konektivitas antar desa. Terbaru ada Jembatan Gantung Nawacita telah diresmikan, 19 Oktober 2020.



Foto: Jembatan Gantung Sudisari – Dok. Ditjen Bina Marga

Jembatan tersebut berada di Dusun Tegaldowo, Desa Bantul, Kecamatan Bantul, Kabupaten Bantul, Daerah Istimewa Yogyakarta. “Hadirnya jembatan gantung akan mempermudah dan memperpendek jarak warga masyarakat perdesaan menuju sekolah, pasar, tempat kerja, mengurus administrasi ke kantor kelurahan atau kecamatan dan silaturahmi antar warga,” kata Menteri PUPR Basuki Hadimuljono pada saat peresmian.

Uniknya, jembatan beranggaran Rp 3,8 miliar itu malah jadi salah satu destinasi wisata baru di Bumi Progotamansari. Selain di Tegaldowo, Jembatan Gantung Nawacita juga terdapat di Nambangan, Dusun Nangri, Desa Srihardono, Kabupaten Bantul.

“Keberadaan jembatan gantung Nawacita dengan lebar 1,8 meter dan panjang 60 meter ini banyak menyedot banyak wisatawan. Baik

di Jawa Tengah dan DIY, keduanya mempunyai prospek pengembangan wisata dan kini menjadi contoh untuk pengembangan destinasi wisata,” ujar Kepala Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional (BBPJN) Jawa Tengah-DIY Kementerian PUPR Satrio Sugeng Prayitno.

Jembatan Gantung Nawacita ini dibangun oleh Kementerian PUPR dan diselesaikan tahun 2019 dengan anggaran Rp 3,8 miliar. Menurutnya keberhasilan Dusun Tegaldawa dalam mengembangkan jembatan gantung Nawacita sebagai destinasi baru wisata patut dicontoh daerah lain agar ekonomi masyarakat juga turut terdongkrak.

Anggota DPR RI Idham Samawi, berharap supaya masyarakat untuk menjaga agar jembatan tidak cepat rusak. “Sebagai masyarakat, kita wajib bersyukur atas selesainya pembangunan jembatan gantung Nawacita. Bentuk bersyukur tersebut

tak lain dengan menjaga dan memelihara agar jembatan tidak cepat rusak,” kata Idham, penggagas pembangunan jembatan gantung tersebut.

Saat ini jembatan sudah dimanfaatkan oleh masyarakat. Bahkan menurut kesaksian Kepala Desa Bantul Supriyadi, beberapa orang datang untuk berswafoto di tengah jembatan. Selain jembatan, juga ada daya tarik wisata lainnya, yakni patung proklamator RI Soekarno dan Pendopo Handoko Budaya. Untuk Pendopo Handoko Budaya menelan anggaran Rp195 juta yang bersumber dari Program Pengembangan Infrastruktur Sosial Ekonomi Wilayah (PISEW) Kementerian PUPR.

Supriyadi menambahkan, Pemerintah Desa Bantul bersama dengan masyarakat setempat juga mengembangkan Taman Puspa Gading yang berisi wahana permainan anak-anak mulai dari kolam renang hingga kolam terapi ikan, serta sentra kuliner.

Hal tersebut diakui Supriyadi semakin menambah ramai pengunjung saat akhir pekan sehingga menggerakkan perekonomian masyarakat sekitar. Bahkan saat libur akhir pekan pengunjung mencapai 2.500 orang. “Dengan kunjungan sekitar 2500 orang, dari pendapatan parkir saja bisa mencapai Rp. 8 juta, belum termasuk pendapatan dari sentra kuliner yang menyajikan menu khas Bantul. Dari warung saja, dalam satu harinya bisa meraup untung Rp. 200 ribu, angka pendapatan yang cukup besar,” ujarnya.

Bangun Tol dan Overpass, Kementerian PUPR Tingkatkan Konektivitas di Kawasan Barat Jakarta

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) meningkatkan konektivitas di kawasan barat Jakarta dengan memulai pembangunan Jalan Tol Serpong-Balaraja sepanjang 39,80 km.

Jalan sambungan dari ruas Tol Ulujami-Serpong itu menghubungkan wilayah Barat Jakarta, tepatnya Kota Tangerang Selatan dengan Kabupaten Tangerang. Tol ini dirancang untuk mempersingkat waktu tempuh dari Serpong (BSD) menuju Jakarta dan Merak.

“Dengan meningkatnya konektivitas, kawasan industri yang terkonsentrasi di Tangerang hingga Serang dan Cilegon dapat terlayani kebutuhan logistiknya,” kata Menteri PUPR Basuki Hadimuljono, Jumat, 9 Oktober 2020.

Tidak mengherankan, karena menurut Basuki, keberadaan tol ini akan meningkatkan konektivitas menuju wilayah Jakarta, Merak dan Lampung karena terhubung dengan Balaraja sebagai akses masuk ke Tol Tangerang–Merak.

Selain itu, Jalan Tol Serpong–Balaraja juga akan mendukung pengembangan wilayah di sisi Barat Jakarta, salah satunya Kota Baru Maja bahkan hingga Lebak. Jalan tol Serpong–Balaraja direncanakan memiliki 8 Simpang Susun (SS) yang bisa menjadi akses baru dari Serpong hingga Balaraja yakni SS CBD, SS Industri, SS Legok, SS Mekar Jaya, SS Pasir Barat, SS Jambe, SS Cileles, dan SS Tigaraksa.

Pembangunannya terdiri dari tiga seksi yakni Seksi I (BSD–Legok) sejauh 11,3 kilometer, seksi II (Legok–Tigaraksa Selatan) 10,7 kilometer, dan seksi III (Tigaraksa Selatan–Balaraja) 17,8 kilometer. Total investasi yang dibenamkan sebesar Rp 6,04 triliun dan biaya konstruksi sekitar Rp 2,70 triliun.

Skema pembiayaan pembangunan tol ini merupakan salah satu contoh yang diinisiasi oleh swasta untuk mendukung program Pemerintah dalam pengembangan jaringan jalan bebas hambatan.

Saat ini telah dimulai pembangunan oleh kontraktor PT Trans Bumi Serbaraja untuk Seksi 1A sepanjang 5,2 kilometer yang terdiri dari 3 paket pekerjaan dengan target selesai September 2021.

Tercatat hingga akhir September 2020, progres konstruksi paket 2 sepanjang 0,95 kilometer mencapai 37 persen, sisanya paket 1 (2,30 kilometer) dan paket 3 (1,90 kilometer) dalam tahap penyelesaian pembebasan lahan.

Selain itu, Kementerian PUPR juga tengah melaksanakan pembangunan jembatan layang (*overpass*) Balaraja Timur untuk meningkatkan kapasitas

jalan di wilayah itu. Hal ini menjadi solusi kemacetan lalu lintas yang disebabkan banyak kendaraan logistik bermuatan berat melintas. *Overpass* dibangun melintas di atas Jalan Tol Tangerang–Merak, tepatnya di KM 36+200.

Overpass Balaraja Timur merupakan duplikasi dari *overpass* eksisting. Pembangunannya dikerjakan oleh kontraktor PT Cahaya Tunggal Abadi dengan anggaran sebesar Rp 27,5 miliar melalui skema kontrak tahun jamak 2020-2021.

Overpass Balaraja Timur memiliki panjang 55 meter dengan jalan pendekat 345 meter didesain menggunakan pondasi tiang pancang baja dengan bangunan atas balok *U girder* dan konstruksi jembatan 2 abutment serta 2 pilar. Saat ini konstruksi telah mencapai 34,27% dan diharapkan rampung pada April 2021.



Foto: *Overpass* - Dok. Ditjen Bina Marga

Indonesia dan Australia Berbagi Informasi dan Strategi Mitigasi Covid-19 Pada Konstruksi Jalan

Pemerintah Indonesia bersama Pemerintah Negara Bagian Victoria Australia membahas pengalaman dan strategi mitigasi Covid-19 di sektor jalan raya. Pada level kebijakan ada kemiripan apa yang dilakukan Pemerintah Negara Bagian Victoria dengan apa yang diterapkan Ditjen Bina Marga.



Foto: Cismudawu - Dok. Ditjen Bina Marga

Dalam pertemuan yang berlangsung dalam forum webinar itu, terungkap bahwa kedua belah pihak sama-sama terdampak pandemi. Maka dalam praktik konstruksi jalan di lapangan, baik Indonesia maupun Negara Bagian Victoria menerapkan protokol kesehatan di area kerja, membatasi kontak fisik dan sosial para pekerja, memeriksa kesehatan rutin terhadap pekerja. Dan yang utama adalah pemakaian aplikasi atau teknologi digital sebagai upaya mitigasi.

“Pada level kebijakan ada kemiripan apa yang dilakukan Pemerintah Negara Bagian Victoria dengan apa yang diterapkan Ditjen Bina Marga, tetapi tantangannya disini mungkin adalah bagaimana meningkatkan kepatuhan kita semua terhadap penerapan protokol kesehatan di lapangan pada era normal baru seperti saat ini,” kata Dirjen Bina Marga Hedy Rahadian usai mengikuti pemaparan materi dari seluruh narasumber, Selasa, 22 September 2020.

Hadir dalam webinar itu adalah Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) Basuki Hadimuljono, Dirjen Bina Marga Hedy Rahadian, Direktur Sistem dan Strategi Penyelenggaraan Jalan dan Jembatan Miftachul Munir, Direktur Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah II Thomas Setiabudi Aden dan Direktur Jalan Bebas Hambatan Budi Harimawan Semihardjo.

Sedangkan dari Australia, ada Direktur Delivery Otoritas Infrastruktur Transportasi Utama Negara Bagian Victoria Matthew Gault, Direktur Delivery Proyek Jalan Utama Victoria Tony Carecos dan juga Direktur Pelaksana Metro Tenggara Dinas Perhubungan Victoria, Vince Punaro.

Pemanfaatan teknologi ataupun aplikasi digital, Hedy melanjutkan, digunakan untuk pengawasan dan upaya pencegahan penyebaran Covid-19 di area pekerjaan konstruksi. Dengan teknologi digital tersebut, kita bisa memantau kedisiplinan para pekerja dalam menjalan protokol

kesehatan termasuk membantu upaya pelacakan (*tracing*) terhadap siapa saja yang sempat melakukan kontak jika ada pekerja yang terpapar virus corona. Pemanfaatan teknologi digital pada sektor konstruksi jalan dan jembatan itu juga meningkatkan efisiensi biaya, khususnya melalui teknologi *Building Information Modelling*.

Ada juga kebijakan padat karya tunai, yang dilakukan baik oleh Indonesia maupun Australia. Program ini penting untuk tetap menggerakkan roda perekonomian dan memberikan kesempatan bagi masyarakat menengah bawah untuk dapat bekerja.

Lebih lanjut, dengan penerapan kebijakan di lapangan yang ketat serta pelibatan teknologi digital, sektor konstruksi transportasi dan jalan di Victoria hingga saat ini belum ditemukan adanya kasus positif di area kerja. Tidak hanya itu, seluruh pekerjaan konstruksi juga berlangsung dengan baik dan progresnya masih berjalan sesuai perencanaan.

Di Tengah Pandemi, Pembangunan Jalan Perbatasan Tetap Berjalan



Foto: Jalan Perbatasan - Dok. Ditjen Bina Marga

Di tengah pandemi Covid-19, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) tetap melanjutkan pembangunan jalan perbatasan di Kalimantan, Papua, dan Nusa Tenggara Timur (NTT). Bukan soal pertimbangan ekonomi, pembangunan ini bernilai strategis bagi NKRI.

“Jaringan jalan perbatasan merupakan infrastruktur yang bernilai strategis bagi NKRI dengan fungsi sebagai

pertahanan dan keamanan negara dan mendukung pusat pertumbuhan ekonomi baru di kawasan perbatasan,” kata Menteri PUPR Basuki Hadimuljono, Rabu, 7 Oktober 2020.

Membangun jalan perbatasan sejalan dengan program Presiden Joko Widodo untuk membangun Indonesia dari pinggiran dengan memperkuat daerah dan desa dalam kerangka negara kesatuan. Selain itu, dengan membangun di Kawasan terluar dapat membuka keterisolasian di daerah itu, mengurangi disparitas biaya logistik, dan meningkatkan kualitas hidup masyarakat.

Di Kalimantan, Kementerian PUPR secara bertahap terus membangun jalan paralel perbatasan Indonesia-Malaysia sepanjang 1.910,11 kilometer yang berada di tiga provinsi yakni Kalimantan Barat, Kalimantan Timur, dan Kalimantan Utara.

“Pembangunan jalan perbatasan di Kalimantan saya kira hampir tembus semua. Tinggal di Kalimantan Utara

yang belum tembus ada 84 kilometer. Mudah-mudahan dua tahun ke depan ini dapat tembus semua dari Kalimantan Barat, Kalimantan Utara, sampai Kalimantan Timur,” tutur Basuki.

Untuk jalan perbatasan NTT dan Timor Leste telah tembus seluruhnya sepanjang 179,99 kilometer. Ruas jalan perbatasan ini dikenal dengan istilah Sabuk Merah Sektor Timur dari Kabupaten Belu hingga Kabupaten Malaka.

Di Papua, pembangunan jalan perbatasan antara Indonesia dan Papua Nugini sepanjang 1.098,24 kilometer juga terus dilaksanakan secara bertahap. Hingga akhir 2019 telah tembus sepanjang 919,16 kilometer atau menyisakan 179,08 kilometer.

Dalam pembangunan jalan perbatasan di Papua ini, Kementerian PUPR juga bekerjasama dengan Zeni TNI Angkatan Darat untuk pembukaan hutan dan pembentukan badan jalan.

Pemerintah Tingkatkan Jalan di KSPN Labuan Bajo untuk Hadapi KTT G20

Pemerintah meningkatkan kemandapan ruas jalan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Labuan Bajo. Hal itu menjadi persiapan pelaksanaan Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) G20 dan ASEAN Summit 2023 yang akan berlangsung di sana.

“Tahun 2021 kita sudah programkan pelebaran jalan sesuai dengan standar nasional menuju Tana Mori sepanjang 30 Km. Pengerjaannya selesai tahun 2022,” kata Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) saat meninjau pembangunan sejumlah infrastruktur di Labuan Bajo, Kamis, 10 September 2020.

Pembangunan infrastruktur untuk KSPN Labuan Bajo, lanjut Basuki, telah direncanakan secara terpadu.

KSPN yang berlokasi di Kabupaten Manggarai Barat, Provinsi Nusa Tenggara Timur itu, nantinya tidak hanya menyentuh peningkatan kualitas jalan, tetapi juga penataan kawasan, penyediaan air baku dan air bersih, pengelolaan sampah, sanitasi, dan perbaikan hunian penduduk melalui sebuah rencana induk pembangunan infrastruktur.

Pada kesempatan yang sama, Menteri Koordinator Bidang Kemaritiman dan Investasi Luhut Binsar Pandjaitan optimis pembangunan infrastruktur dapat selesai sebelum perhelatan KTT G20 dan ASEAN Summit berlangsung.

“Tadi disampaikan dukungan infrastruktur utamanya adalah terkait jalan, air, listrik, dan komunikasi. Saya kira semua bertahap sedang

disiapkan, saya optimis kalau semua berjalan dapat selesai walaupun memang sekarang kita sedang serius menangani COVID-19. Kalau semua berjalan, saya berharap bisa dilakukan *Leader Meeting 2023* di Tana Mori (Golo Mori),” tutur Luhut.



Foto: Labuan Bajo - Dok. Ditjen Bina Marga



Inilah 11 Jembatan Ikonik di Indonesia

Foto: Pameran 11 Jembatan Ikonik

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) mengadakan pameran dan talkshow tentang Jembatan Ikonik. Ada 11 maket jembatan yang dipamerkan, masing-masing memiliki keunikan tersendiri baik dari segi konstruksi, pemanfaatan teknologi, kegunaan, maupun dari sisi desainnya.

Kegiatan ini, menurut Staf Ahli Menteri PUPR Bidang Keterpaduan Pembangunan, Achmad Gani Ghazaly, dimaksudkan untuk mengenalkan karya jembatan-jembatan ikonik yang telah dibuat oleh sumber daya manusia (SDM) Indonesia.

“Pembelajaran melalui media maket menjadi alternatif yang baik untuk memberikan gambaran dan pemahaman tiga dimensi dari suatu bangunan, sehingga bisa jadi inspirasi generasi muda,” kata Gani saat membuka pameran di Auditorium Kementerian PUPR, Senin, 7 September 2020.

Acara yang berlangsung sampai 11 September 2020 itu, juga menjadi ajang sosialisasi terkait informasi pembangunan jembatan sekaligus mengedukasi masyarakat, khususnya generasi muda. Pembelajaran melalui media maket menjadi alternatif yang baik untuk memberikan gambaran dan pemahaman tiga dimensi dari suatu bangunan.

Peranan jembatan sebagai infrastruktur pendukung perekonomian sangatlah penting apalagi Indonesia merupakan Negara kepulauan. Selama lima tahun terakhir (2015-2019), Kementerian PUPR telah membangun lebih dari 29 kilometer jembatan baru di seluruh Indonesia. Di sinilah peran jembatan sebagai infrastruktur pendukung perekonomian sekaligus menjadi ikon/*landmark* suatu wilayah.

Adapun 11 jembatan yang dipamerkan antara lain Jembatan Youtefa di Papua; Jembatan Merah Putih di Maluku; Jembatan Bahteramas Teluk Kendari di Sulawesi; Jembatan Tumbang Samba, Jembatan Pulau Balang.

Kemudian Jembatan Sei Alalak di Kalimantan; Jembatan Tano Ponggol di Sumatera; serta Jembatan Mangunsuko, Jembatan Turpogen, Jembatan Kali Kuto, dan Jembatan Kali Kenteng di Pulau Jawa.

Jembatan Youtefa yang baru saja diresmikan pada Oktober 2019 memiliki dua rekor dari MURI, yaitu rekor pengiriman jembatan

rangka baja utuh dengan jarak terjauh dan rekor pemasangan jembatan rangka baja utuh terpanjang.

Selain itu, Jembatan Turpogen dibangun dengan teknologi Judesa (jembatan untuk desa asimetris), merupakan jembatan yang dibangun secara modular untuk menangani masalah aksesibilitas masyarakat di pedesaan. Hal itu buah pemikiran para peneliti di Kementerian PUPR.

Selama lima hari, para pengunjung pameran juga dapat mengikuti *talkshow* dengan tema-tema menarik terkait pembangunan jembatan di Indonesia dengan narasumber yang berpengalaman dan kompeten. Menyadari pameran diselenggarakan pada masa Pandemi, peserta, narasumber dan pihak-pihak lain yang hadir dalam *event* tersebut wajib menjalankan protokol kesehatan sebagai upaya pencegahan penyebaran Covid-19. Selain itu, Pameran dan Talkshow Jembatan Ikonik juga dapat diakses secara pameran virtual melalui digitalexpo.pu.go.id

Jembatan Gantung akan Berlantai Kaca, Sebagai Upaya Meningkatkan Wisata di Desa

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) berencana membuat terobosan dalam teknologi jembatan. Ke depan, jembatan gantung penyeberangan orang akan menggunakan kaca atau *flexiglass* sebagai lantai jembatannya.



“Kita akan punya jembatan gantung dengan lantai kaca, dikombinasikan dengan lampu yang estetikanya bagus dan penggunaan tenaga surya,” kata Direktur Jenderal (Dirjen) Bina Marga Hedy Rahadian beberapa waktu lalu.

Penggunaan *flexiglass* bukan untuk gaya-gayaan. Inovasi ini menjadi nilai tambah pada jembatan gantung. Jika dulu difokuskan pada aksesibilitas warga di daerah pedesaan, maka dengan nilai tambah ini diharapkan mendorong daya tarik wisata. Tentu pada akhirnya melecut perekonomian desa supaya lebih bergeliat.

Sebagai informasi, Kementerian PUPR melalui Ditjen Bina Marga telah membangun 300 jembatan gantung selama periode tahun 2015-2020 di seluruh wilayah Indonesia. Ditjen Bina Marga telah

menginvestasikan anggaran senilai Rp1,4 triliun untuk membangun seluruh jembatan gantung tersebut.

Pada tahun 2015 dibangun 10 jembatan, pada tahun 2016 dibangun 7 jembatan, pada tahun 2017 dibangun 13 jembatan, dan pada tahun 2018 dan 2019 masing-masing dibangun 130 jembatan dan 140 jembatan. Secara umum jembatan gantung yang dibangun tersebut memiliki bentang antara 30 meter hingga 120 meter.

Untuk tahun ini, Ditjen Bina Marga akan membangun lagi sejumlah jembatan gantung baru. hingga saat ini sudah ada 44 lokasi jembatan gantung yang sudah mendapat persetujuan untuk dibangun oleh Menteri PUPR. Dari jumlah tersebut, 6 di antaranya direncanakan dibangun di pulau Papua.

Foto:
JG Krinjing-Sisi
Desa Krinjing
arah Desa Paten
Dok. Ditjen
Bina Marga

Pembangunan Tol Akses BIJB Kertajati Mengakomodasi Skema Padat Karya



Foto: Dok. Ditjen
Bina Marga

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) secara resmi memulai pembangunan ruas tol Akses Bandara Internasional Jawa Barat (BIJB) Kertajati.

Langkah ini penting untuk menjaga komitmen mewujudkan konektivitas menuju kelancaran distribusi barang dan jasa. Karena dalam setahun ke depan, Jalan Tol Cisumdawu selesai di akhir tahun 2021. Artinya, tol baru ini akan mendukung konektivitas menuju ke Bandara sehingga berkontribusi mengembangkan kawasan Kertajati.

“Dengan rampungnya Jalan Tol Cisumdawu nanti dan tersambung dengan ruas tol akses Bandara Kertajati maka akan mengurangi waktu tempuh dari Bandung sekitar 3 jam menjadi 1 jam. Dengan konektivitas yang semakin meningkat maka operasional bandara akan semakin meningkat dan kompetitif, sehingga diharapkan bisa menggantikan Bandara Husein Sastranegara di Bandung,” kata Menteri PUPR Basuki Hadimujono dalam acara *Ground Breaking* Jalan Tol Akses Bandara Kertajati, Senin, 7 September 2020.

Tol Akses BIJB Kertajati merupakan penambahan lingkup Jalan Tol Cipali. Jalan tol dengan panjang 3,7 km tersebut akan dibangun tambahan *ramp* sekitar 3,35 km yang akan menghubungkan

bandara dengan Jalan Tol Cikampek – Palimanan (Cipali) dan Cileunyi – Sumedang – Dawuan (Cisumdawu).

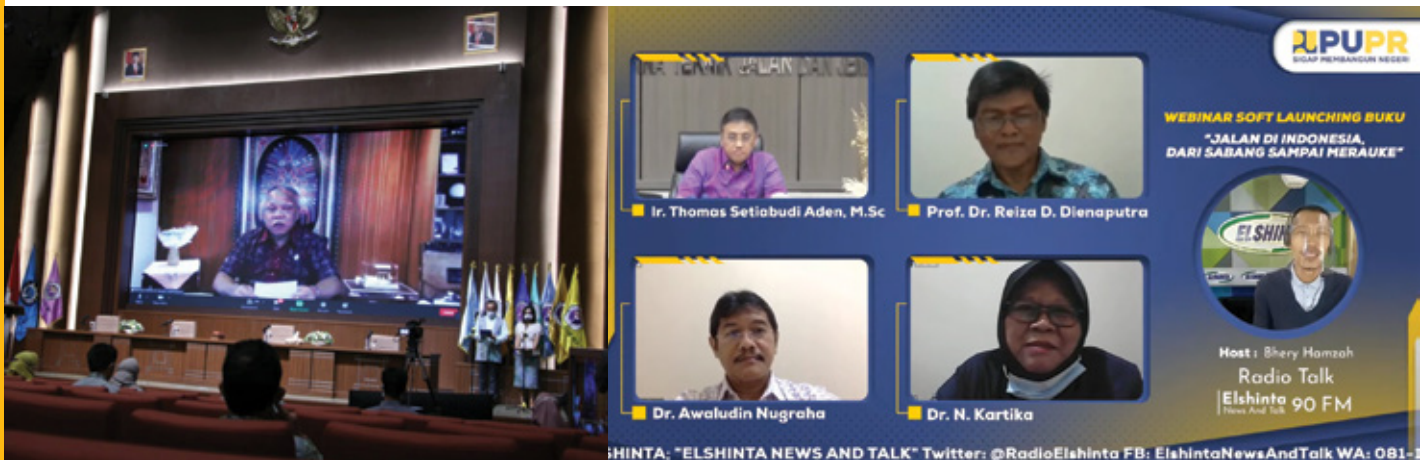
Karena konstruksi dilakukan di tengah Pandemi Covid-19, Basuki melanjutkan, maka proyek ini didorong untuk menerapkan skema padat karya di beberapa pekerjaannya. Sehingga, pembangunan infrastruktur menjadi sumber pengungkit dalam usaha pemulihan ekonomi nasional.

Di kesempatan yang sama, Group CEO Astra Infra Djap Tet Fa mengamini akan menerapkan skema padat karya tersebut. Terkait proyek dengan nilai proyek sebesar Rp.692 miliar ini, ditargetkan selesai November 2021. “Namun diharapkan pada Juli 2021 sudah dapat uji coba fungsi dan laik operasi untuk keberangkatan jemaah haji Provinsi Jawa Barat,” kata Djap.

Turut hadir dalam acara tersebut Wakil Bupati Majalengka Tarsono, Direktur Jenderal (Dirjen) Bina Marga Kementerian PUPR Hedy Rahadian, Kepala Badan Pengatur Jalan Tol Kementerian PUPR Danang Parikesit, Kepala Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional DKI Jakarta-Jawa Barat Hari Suko Setiono, dan Kepala Biro Komunikasi Publik Endra S. Atmawidjaja.

Tingkatkan Literasi Infrastruktur, Kementerian PUPR Luncurkan Buku “Jalan di Indonesia dari Sabang Sampai Merauke”

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) meluncurkan buku “Jalan di Indonesia dari Sabang Sampai Merauke.” Salah satu tujuan utamanya adalah mendorong budaya literasi di Indonesia, khususnya bagi generasi muda.



Harapan tersebut langsung disampaikan oleh Menteri PUPR Basuki Hadimuljono. Menurutnya, generasi muda harus terus membekali diri dengan gemar membaca. Dengan membaca, generasi muda bisa menempa diri untuk dapat menyelesaikan tugas yang diberikan dan punya tanggung jawab yang baik.

Literasi menjadi perhatian besar Indonesia. Mengingat, data UNESCO menyebutkan minat baca masyarakat Indonesia hanya 0,001%. Artinya, dari 1,000 orang Indonesia, cuma 1 orang yang rajin membaca!

Data lain menunjukkan hal senada. *World's Most Literate Nations Ranked* yang dilakukan oleh *Central Connecticut State University* mengungkap Indonesia berada di peringkat ke-60 dari 61 negara soal minat membaca. Anehnya, riset yang dirilis 2016 itu, menunjukkan Indonesia punya infrastruktur untuk mendukung membaca, berada di atas negara-negara Eropa.

Fakta ini semakin menarik ketika dibandingkan dengan riset soal perilaku kita pada gadget.

Emarketer, Lembaga riset digital, memperkirakan pada 2018 jumlah pengguna aktif smartphone di Indonesia lebih dari 100 juta orang. Posisi kita berada di urutan keempat dunia, setelah Tiongkok, India, dan Amerika.

Di saat kita malas membaca, data *wearesocial* per Januari 2017 malah mengungkap orang Indonesia bisa menatap layar gawai kurang lebih 9 jam sehari. Hal ini turut mendorong netizen kita cukup cerewet di media sosial. Tak main-main, tingkat kecerewetan kita berada di urutan ke-5 dunia.

Pemerintah Indonesia menyadari situasi ini. Oleh karena itu, Presiden Joko Widodo bersama Wakil Presiden Ma'ruf Amin punya visi 5 tahun ke depan untuk meningkatkan kualitas sumber daya manusia (SDM). Untuk mendukung visi tersebut, Kementerian PUPR berupaya meningkatkan literasi infrastruktur di Indonesia melalui buku “Jalan di Indonesia dari Sabang Sampai Merauke.”

Menurut Kepala Biro Komunikasi Kementerian PUPR Endra S. Atmawidjaja, *soft launching* buku setebal 500 halaman itu, dilakukan dalam acara

Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

webinar melalui kerja sama dengan radio *El Shinta*, 20 November 2020.

Endra berharap, kehadiran buku ini dapat menjadi media belajar dan sumber motivasi khususnya bagi generasi muda untuk terus berkarya, berinovasi dan bekerja sebaik mungkin dalam membangun infrastruktur di Indonesia.

Di lingkungan Kementerian PUPR, dukungan pada budaya literasi di Indonesia juga diwujudkan melalui keberadaan Perpustakaan Kementerian PUPR. "Masyarakat bisa memahami dengan membaca dan melakukan riset. Semua bersumber dari perpustakaan. Perpustakaan PUPR tidak terbatas di ruang fisik saja, tetapi juga ruang digital" ujar Endra.

Pada kesempatan yang sama, Direktur Preservasi Jalan dan Jembatan Wilayah II Thomas Setiabudi Aden, kembali mengingatkan soal pentingnya literasi. Maka, melalui buku ini diharapkan dapat menstimulus literasi kita meningkat. "Anak-anak muda jadi tahu sejarah jalan, siapa yang bangun, organisasinya bagaimana, dan apa peran jalan mulai dari zaman dulu."

Lalu, Aden mengaku ketika kecil sering mendengar peribahasa, "di mana ada usaha di situ ada jalan," dari orang tuanya. Namun kini, ungkapan tersebut menjadi, "di mana ada jalan di situ ada usaha." Karena di mana jalan dibangun, maka di situlah ekonomi berkembang. "Kita selalu berprinsip bahwa *build the road build the nation*, pembangunan jalan yang baik adalah untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat untuk itu kita perlu belajar dari sejarah."

Kemudian, Prof. Reiza D. Dienaputra sedikit menjabarkan isi buku yang merupakan hasil penelitiannya bersama tim. Profesor Ilmu Sejarah Universitas Padjadjaran itu mengatakan bahwa penelitian terkait jalan belum banyak dilakukan di Indonesia. Hal tersebut sebagian besar diakibatkan oleh keterbatasan dalam penelusuran dan pembacaan sumber sejarah.

Oleh karenanya, riset tentang jalan di Indonesia menjadi menarik untuk

ditulis karena menyajikan sejarah yang selama ini sering terlupakan. Hal esensial lainnya adalah penelusuran jalan di masa lalu bisa menjadi landasan atau kaca benggala dalam pembangunan infrastruktur jalan di masa kini dan masa depan.

Melihat masa lalu, demi kepentingan masa kini dan masa yang akan datang. Penulisan sejarah jalan di Indonesia secara substansial akan merekonstruksi tentang proses pembangunan jalan nasional di Indonesia, dari waktu ke waktu, dari satu tempat ke tempat lain, terutama jalan-jalan yang dibangun oleh bangsa Indonesia, dari Sabang hingga Merauke.

Tidak kalah penting, dalam buku ini juga dijejaki aktor-aktor sejarah yang memiliki kontribusi besar dalam pembangunan jalan, termasuk di dalamnya institusi yang bertanggung jawab dalam penyelenggaraan jalan di Indonesia.

Salah satu fungsi jalan yang sangat penting, kata Dienaputra, adalah menjadi alat pemersatu Negara Kesatuan Republik Indonesia. Maka, diharapkan pembangunan jalan nasional terus berlangsung dengan kualitas yang semakin baik.

"Jalan memiliki usia yang sama tuanya dengan peradaban manusia. Manakala manusia hadir, pasti membutuhkan sarana atau media untuk mobilitas. Sehingga kalau kita bicara NKRI melalui pendekatan infrastruktur, maka terdapat di dalamnya unsur jalan nasional dari titik paling barat

hingga titik paling timur di negeri ini. Dan kalau kita berbicara tentang jalan nasional, maka kita berbicara tentang sebuah upaya berkesinambungan oleh Pemerintah," papar Dienaputra.

Di dalam buku, diungkap bagaimana pentingnya menetapkan Hari Jalan. Hal ini bisa menjadi salah satu monumen peringatan yang dapat menjadi motivasi untuk selalu bekerja lebih baik dalam membangun dan mengelola jalan di Indonesia. Namun disadari, penetapan Hari Jalan tidak mudah. Ada begitu banyak pertimbangan untuk menghindari pro dan kontra.

Buku ini setidaknya ingin menjawab beberapa pertanyaan, seperti: Bagaimana awal mula kehadiran jalan di Indonesia? Bagaimana kondisi faktual penyelenggaraan jalan di Indonesia sebelum kemerdekaan? Bagaimana perkembangan penyelenggaraan jalan di Indonesia semasa kemerdekaan? Bagaimana rekomendasi hari jalan di Indonesia?

Pada periode 2015-2019 Kementerian PUPR telah berhasil membangun 1.461 km jalan tol, 3.867 km jalan baru dan 58.346 m jembatan. Sementara pada 2020-2024 Kementerian PUPR menargetkan untuk membangun 2.724 km jalan tol, 3.224 km jalan baru, 38.726 m jembatan dan 31.053 m *flyover/underpass*. Di samping itu, untuk meningkatkan kualitas SDM Kementerian PUPR juga akan membangun dan merehabilitasi 5.555 unit sarana dan prasarana pendidikan, olahraga dan pasar.



INSTITUSI PENYELENGGARA JALAN

SEBELUM KEMERDEKAAN

1819 Civiële Gebouwen

1828 Administratie van den Waterstaat en der Civiële Gebouwen

1854 Bureau van Openbare Werken

21 September 1866 Departement van Burgerlijke Openbare Werken (Dept. van BOW)

1907 Departement van Gouvernements-Bedrijven (Departemen Urusan BUMN)

1934 Departement van Verkeer en Waterstaat (Departemen Perhubungan dan Pengairan)

1942-1945 Kotobu Bunshitsu (Urusan Pekerjaan Umum)

INSTITUSI PENYELENGGARA JALAN 1945-2020

1945 Departemen Pekerjaan Umum Jawatan Jalan-jalan dan Lalu Lintas

1946 Departemen Pekerjaan Umum Jawatan Jalan-jalan dan Lalu Lintas

1947 Departemen Pekerjaan Umum Jawatan Jalan-jalan

20 Desember 1949 Departemen Perhubungan, Tenaga dan Pekerjaan Umum Jawatan Angkutan Darat dan Sungai

21 Agustus 1950 Kementerian Pekerjaan Umum dan Perhubungan Jawatan Jalan-jalan dan Lapangan Terbang Sipil

1950-1951

Kementerian Pekerjaan Umum dan Tenaga Jawatan Jalan-jalan, Jembatan dan Konstruksi

1959

Departemen Pekerjaan Umum dan Tenaga berada dalam Lingkungan Menteri Inti Bidang Produksi Jawatan Jalan-jalan dan Jembatan

1962

Departemen Pekerjaan Umum dan Tenaga berada dalam Lingkungan Menteri Inti Bidang Produksi Direktorat Jalan-jalan Umum

1963

Departemen Pekerjaan Umum dan Tenaga berada dalam Lingkungan Menteri Inti Bidang Produksi Direktorat Jalan-jalan Umum

1964

27 Agustus 1964 Departemen Pekerjaan Umum dan Tenaga dalam lingkungan Kompartemen Pembangunan Direktorat Jalan Umum

1965

25 Mei 1965 Departemen Pekerjaan Umum dan Tenaga dalam lingkungan Kompartemen Pekerjaan Umum dan Tenaga Departemen Bina Marga

1966

Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga

1968

Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga

1970-1975

Departemen Pekerjaan Umum dan Tenaga Listrik Direktorat Jenderal Bina Marga

1982-1998

Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga

1998-1999

Departemen Pekerjaan Umum Ditjen Bina Marga

2000-2001

Departemen Permukiman dan Pengembangan Wilayah Ditjen Pengembangan Prasarana Wilayah

2001-2004

Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah Ditjen Prasarana Wilayah

2004-2006

Departemen Pekerjaan Umum Ditjen Bina Marga

Mengenal *Launching Gantry* dan *Span by Span* sebagai Inovasi di Konstruksi Tol Layang AP Pettarani



Deruman kendaraan tidak pernah berhenti 24 jam. Kemacetan tidak bisa dihindari, kolaborasi antara penambahan kendaraan dan tingginya aktivitas ekonomi. Status sebagai jalan terpanjang di Kota Makassar, tidak membuat Jalan AP Pettarani nyaman bagi para pengendara.

Foto: Petarani
Dok. Ditjen
Bina Marga

Situasi ini tidak bisa dihindari karena jalan yang menghubungkan Jl. Urip Sumoharjo dan Jl. Sultan Alauddin itu menjadi urat nadi perekonomian kota yang berjuduk Kota Daeng. Jalan AP Pettarani menjadi jalan utama bagi mereka yang ingin ke pusat Kota Makassar, Pelabuhan Soekarno Hatta, *Makassar New Port*, atau ke Bandara Sultan Hassanudin.

Dalam satu kesempatan, Dinas Perhubungan Sulawesi Selatan pernah memprediksi jalan sepanjang 5 km itu akan macet total jika tidak ada penambahan jalan. Inilah yang menjadi salah satu dasar bagi Pemerintah Pusat turun tangan untuk membangun jalan tol layang AP Pettarani sejak April 2018.

Jalan tol layang ini menjadi bagian dari Jalan Tol Makassar yang seksi satu dan dua sepanjang 6 km sudah beroperasi sejak 1999. Tol Makassar sendiri merupakan jalan tol pertama di Sulawesi dan tol layang AP Pettarani menjadi tol layang pertama di pulau yang dulu disebut Celebes.

Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) Basuki Hadimuljono menyadari bahwa jalan tol layang ini banyak ditunggu oleh warga Makassar. Mereka sudah gerah dengan kemacetan yang membuat pergerakan ekonomi menjadi tidak optimal. Namun demikian, pembangunan memerlukan proses yang tidak mudah karena lokasinya sudah terlanjur ramai.

Untuk menjamin keamanan, kontraktor menerapkan keamanan konstruksi yang tinggi dengan menggunakan *Lead Rubber Bearing* (LRB) dan untuk keamanan di masa depan digunakanlah *Modular Expansion Joint* yang dapat mengakomodasi gempa dengan periode ulang 1.000 tahun.

Kini tol layang AP Pettarani sepanjang 4,3 km itu sudah selesai. Untuk peresmian masih menunggu jadwal dari Presiden Joko Widodo.

Yang saat ini masih dikerjakan adalah pekerjaan pengembalian kondisi Jalan Arteri AP Pettarani. Pekerjaan meliputi pengaspalan, pembersihan *drainase* hingga pembangunan pedestrian. Direncanakan rampung pada akhir Desember 2020.

Di lain kesempatan, Menteri Basuki mengapresiasi kontraktor tol layang AP Pettarani yang menelan biaya investasi sebesar Rp2,24 triliun itu. Menurut Basuki, proyek ini menggunakan teknologi konstruksi yang tergolong baru yakni metode *span by span* dengan *launching gantry* untuk proses pemasangan balok jembatan.

Direktur Operasi Wika Beton I Ketut Pasek I Putra menuturkan, metode ini dapat mempercepat pelaksanaan pekerjaan menjadi 15 hari dan tidak menghambat lalu lintas jalan eksisting di bawahnya. Jalan tol layang dibangun di atas Jalan Nasional AP Pettarani. Dengan demikian, pembangunan bisa dilaksanakan lebih cepat tanpa ada proses pembebasan lahan. Selain itu, digunakan juga *beam bracing* sebagai metode kerja pilar jembatan. Metode ini sama dengan yang dilakukan pada proyek Jembatan Semanggi, di Jakarta.

Mengenal *Launching Gantry* dan *Span by Span*

Launching gantry adalah alat angkat khusus yang digunakan dalam konstruksi jembatan untuk memasang *girder* pracetak. Alat ini sangat membantu dalam pengerjaan konstruksi jalan layang yang dilakukan di tengah kota dengan lalu lintas yang ramai.

Proses perakitan *launching gantry* diawali dengan mendatangkan

komponen rangka utama atau *main truss* ke lokasi pembangunan. Setelah tiba, *main truss* akan ditempatkan di atas *pier* dengan menggunakan alat bantu *crane*.

Ada bagian *launching gantry* yang bernama *winch trolley*. Bagian ini merupakan rangkaian bergerak di atas rel longitudinal dan berfungsi mengantarkan *girder* dari titik pengangkatan ke titik pemasangan.

Pembangunan dengan metode *launching gantry* adalah metode yang digunakan untuk pembangunan yang menggunakan balok dari hasil *precast* dan bukan dari hasil pengecoran in situ. Pengecoran in situ adalah beton yang dibuat dalam bekisting di lokasi pembangunan. Dalam dunia konstruksi, bekisting diartikan sebagai konstruksi sementara yang merupakan cetakan untuk menentukan bentuk dari konstruksi beton pada saat beton masih segar.

Metode konstruksi jembatan *launching gantry* biasanya dipakai untuk konstruksi jembatan dimana lantai jembatannya berupa struktur beton *precast segmental-box*. Untuk lokasi pekerjaan di pusat kota dengan lalu lintas padat, sistem *launching gantry* sangat efektif karena mempunyai kecepatan erection tinggi yang didukung sistem *feeding segmental* dari sisi belakang alat.

Maka tidak mengherankan, kelebihan utama metode ini adalah tidak mengganggu lalu lintas yang berada di bawah pelaksanaan pekerjaan jembatan atau jalan layang. Hal positif lainnya, yakni tidak memerlukan banyak tenaga kerja untuk pemasangan atau instalasi di lapangan karena sudah menggunakan alat hidrolik. Selain itu, metode *launching gantry* tidak memerlukan perancah, karena jarak dari permukaan tanah tidak begitu tinggi.

Dalam perkembangannya, metode *launching gantry* memiliki beberapa jenis. Nah, salah satunya yang disebut oleh Basuki yakni metode *span by span*. Metode *span by span* adalah metode pelaksanaan konstruksi jembatan *box girder* pracetak, di mana satu

bentang jembatan dikerjakan sampai selesai, kemudian berlanjut ke bentang berikutnya. Proses tersebut berulang sampai sampai seluruh bentang jembatan tersambung.

Metode ini memiliki beberapa keuntungan, yakni *launcher gantry*-nya memiliki struktur rangka batang dengan struktur yang *rigid*, sehingga mampu membawa beban yang cukup besar. Kemudian, *launcher gantry* dan *winch trolley* bersifat fleksibel sehingga dapat meningkatkan efektivitas dalam pengerjaan sebuah struktur jembatan. Kelebihan berikutnya terletak pada *launcher gantry* yang sederhana dan handal, memudahkan dalam perakitan *launcher gantry* sehingga waktu yang dibutuhkan untuk merakit tergolong cepat.

Dari banyak kelebihan itu, tersemat beberapa kelemahan juga. Misalnya, membutuhkan kondisi lahan rata sebagai dasar perletakan *gantry*. Hal ini dilakukan untuk menjaga keseimbangan *gantry* supaya tidak terjadi pergeseran main *girder gantry* pada saat proses pengangkatan.

Sebagai informasi, tol layang AP Pettarani dikerjakan oleh kontraktor pelaksana PT Wijaya Karya Beton Tbk (Wika Beton) dan Nippon Koei Co., Ltd. dalam Operasi Bersama PT Indokoei International dan PT Cipta Strada selaku Konsultan Supervisi serta PT Virama Karya yang bertindak sebagai Konsultan Pengendali Mutu Independen.

Jalan tol yang juga disebut Jalan Tol Ujung Pandang Seksi 3 ini terdiri dari 74 *pier* pada jalan utama, 55 *pier* pada *ramp* dengan jumlah *box girder* sebanyak 2.752 unit dan 78 PCU *girder*.

Pembangunan Jalan Tol Layang AP Pettarani telah dimulai dari titik awal dari akhir Jalan Tol Seksi II, tepatnya di Persimpangan Jalan Urip Sumoharjo. Kemudian melewati Persimpangan Jalan Boulevard Panakkukang, Jalan Hertasning dan berakhir sebelum Persimpangan Jalan Sultan Alauddin.

Kurangi Risiko Longsor, Kementerian PUPR Selesaikan

Penanganan Lereng Ruas Rampa- Poriaha/Mungkur di Sumatera Utara



Foto: Penanganan Longsor Sumut Dok. Ditjen Bina Marga

Guna meningkatkan konektivitas antar pusat pertumbuhan ekonomi di Provinsi Sumatera Utara, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) membangun jalan pintas ruas Rampa-Poriaha/Mungkur di Kabupaten Tapanuli Tengah sepanjang 18.50 Km. Jalan pintas tersebut menjadi jalur alternatif jalan nasional Sibolga - Tarutung menghubungkan Kota Sibolga-Tapanuli Tengah menuju Tapanuli Utara yang kerap mengalami longsor saat musim hujan.

Ruas Rampa-Poriaha/Mungkur juga akan memperpendek jarak tempuh dari wilayah Poriaha/Mungkur menuju Tapanuli Utara karena tidak perlu lagi melewati Kota Sibolga.

“Layanan jalan yang semakin baik akan menunjang kelancaran logistik, terutama pada masa Pandemi Covid-19 ini. Selain itu juga untuk menopang perekonomian masyarakat untuk mengangkut hasil bumi dan hasil produksi lainnya,” kata Menteri PUPR Basuki Hadimuljono.

Pada 2020, Kementerian PUPR melalui Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional (BBPJN) Sumatera Utara, Ditjen Bina Marga telah menyelesaikan pembangunan jalan baru ruas Rampa-

Poriaha/Mungkur dengan membelah bukit sepanjang 700 meter, tepatnya di KM 8,6-KM 9,2. Penanganan lereng bukit dilakukan dengan metode *blasting* (peledakan), selanjutnya untuk mengurangi risiko longsor digunakan *geotextile* serta matras pengendali erosi berwarna hijau sepanjang 900 meter. Penanganan lereng tersebut juga menerapkan teknologi *hidroseeding* melalui metode penanaman biji vegetasi yang bertujuan agar air terserap dengan baik.

Penanganan lereng ruas Rampa-Poriaha/Mungkur dikerjakan oleh kontraktor PT Girder Indonesia dengan biaya APBN sebesar Rp 77,7 miliar. Pembangunannya dilaksanakan sejak kontrak 1 April 2019 dengan masa

pelaksanaan 542 hari kalender dengan luas lereng 31.419 m². Penangannya terbagi menjadi 6 zona lereng, yakni Zona I seluas 3.946 m², Zona II seluas 11.571 m², Zona III seluas 1.919 m², Zona IV seluas 1.231 m², Zona V seluas 7.842 m², dan Zona VI seluas 4.910 m².

Dengan selesainya penanganan lereng ruas Rampa-Poriaha/Mungkur akan meningkatkan konektivitas antara kawasan pesisir Pantai Barat Provinsi Sumatera Utara dan Kota Medan yang berjarak sekitar 350 km.

Terbangunnya jalan ini juga memudahkan pergerakan orang, terutama turis menuju Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Danau Toba, sehingga wisatawan memiliki pilihan jalur transportasi.



1. DOA KESELAMATAN DAN KEBAHAGIAAN BERSAMA



2. IKUTI PROTOKOL KESELAMATAN COVID-19

BINA MARGA SIAGA COVID-19



3. JAGA KONDISI JALAN



4. BANGUN EMPATI DAN MEMBERI

SIGAP MEMBANGUN NEGERI



KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT