



KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM DAN PERUMAHAN RAKYAT
DIREKTORAT JENDERAL BINA MARGA

Edisi 23 | 2021

buletin **Bina Marga**

M e n y a m b u n g N e g e r i

Kunci Pembangunan Di Tengah Pandemi



Tidak Ada Pekerjaan
Baru, Ini yang
Dikerjakan Bina Marga
di Tahun 2022

Menteri Basuki Sampaikan
Pandangan Presiden
tentang RUU Perubahan
Atas Undang-Undang Jalan

Sambut Kebangkitan
Wisata, Kementerian PUPR
Persiapkan Infrastruktur
di Labuan Bajo



Foto: Flyover Pantoloan,
Sulawesi Tengah

buletin Bina Marga

Menyambung Negeri

Pelindung

Direktur Jenderal Bina Marga

Pemimpin Umum

Sekretaris Direktorat Jenderal Bina Marga

Dewan Redaksi

Para Direktur di lingkungan
Direktorat Jenderal Bina Marga
Kepala BPJT
dan Sekretaris BPJT

Pemimpin Redaksi

Kabag Hukum & Komunikasi Publik

Redaktur Pelaksana

Sub Koordinator Komunikasi Publik

Redaksi

Girly Kurniati
Riko Dwiputra
Angelia A.W

Kontributor

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

Fotografer

Bambang Ismanto
Hasian LT

Desain / Tata Letak

Sarotona Zega
Imam Warmanto

Administrasi

Wulandari Wurjanti

Tata Usaha

Martina Piranti



OPOR Jadi Kunci Pembangunan Infrastruktur Nasional

Pemerintah menyadari kita sudah dan masih mengalami masa sulit di tengah pandemi COVID-19. “Dan sekarang ini tahun 2021 adalah masa *recovery*, masa kebangkitan yang harus kita sambut dengan optimisme antusias dan kerja keras penuh keberanian,” kata Presiden Jokowi di awal tahun 2021.

Salah satu langkah menuju kebangkitan ekonomi adalah mempercepat belanja pemerintah. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) pun bergegas. “Penyerapan keuangan di Kementerian PUPR harus dipercepat dalam rangka percepatan ekonomi nasional dan memperbaiki pola belanja di kementerian. Kami targetkan pada akhir triwulan I 2021 terserap sebesar 20 persen atau Rp29,9 triliun dari pembayaran uang muka dan progres *multi years contract on going*,” ujar Menteri PUPR Basuki Hadimuljono.

Dalam kesempatan Rapat Kerja Komisi V DPR RI dengan Menteri PUPR, Anggota Komisi V DPR RI Syarif Abdullah Alkadrie mengapresiasi kinerja program Kementerian PUPR yang telah berperan aktif dalam upaya pembangunan ekonomi masyarakat melalui program berbasis kerakyatan.

Tiga strategi yang dipakai yakni reformasi anggaran, penggunaan produk UMKM serta produk dalam negeri, dan pembatasan penggunaan alat berat.

Lalu di sisa tahun ini sampai tahun 2022 mendatang, Dirjen Bina Marga Kementerian PUPR Hedy Rahadian mengungkapkan bahwa pihaknya mengikuti petunjuk dari Presiden dan Menteri PUPR. Program pembangunan akan fokus pada optimalisasi, pemeliharaan, operasi, dan rehabilitasi atau disingkat OPOR.

“Kita akan fokus menyelesaikan infrastruktur yang sudah dimulai dan memanfaatkan yang sudah terbangun. Untuk program-program yang baru akan dibatasi,” ungkap Hedy.

Opor adalah “optimalisasi,” membuat pembangunan yang sudah selesai harus dievaluasi, diinventarisasi, dan sudah bisa dimanfaatkan pada tahun 2022. “Pemeliharaan” untuk memastikan bahwa pekerjaan yang telah selesai dapat dimanfaatkan secara berkelanjutan. Lalu, “operasi” untuk memastikan bahwa seluruh pekerjaan dapat dioperasikan secara maksimal. Terakhir, prinsip “rehabilitasi” agar seluruh infrastruktur yang telah dibangun dapat berfungsi dan bermanfaat bagi masyarakat.

Di rubrik Marga Khusus, redaksi mengangkat isu Menteri PUPR Basuki Hadimuljono yang menyampaikan pandangan Presiden tentang RUU Perubahan Atas Undang-Undang Jalan. Lalu juga ada berita ringan lain terkait perkembangan infrastruktur seperti pembangunan Tol Semarang – Demak, Tol Cijago, Tol Pekanbaru – Bangkinang, Jembatan Gantung di Lampung sampai isu implementasi zona integritas di lingkungan Ditjen Bina Marga.

Tak ketinggalan ada isu menarik di Marga Inovasi. Melalui judul “Selamatkan Lingkungan dengan Memanfaatkan Limbah B3 Sebagai Material Konstruksi Jalan,” kita berkomitmen untuk mewujudkan pembangunan yang berkelanjutan.



MARGA UTAMA

5 Kunci Pembangunan di Tengah Pandemi: OPOR dan Protokol Kesehatan Ketat

10 Tidak Ada Pekerjaan Baru, Ini yang Dikerjakan Bina Marga di Tahun 2022

MARGA KHUSUS

14 Menteri Basuki Sampaikan Pandangan Presiden tentang RUU Perubahan Atas Undang-Undang Jalan



MARGA GALERI

16 Tol Semarang – Demak Solusi Konektivitas sekaligus Solusi Banjir Rob

18 Kontrak Payung Katalog Elektronik Komoditas Jembatan Rangka Baja Ditandatangani

19 Kesiapan Pembangunan Zona Integritas di 5 Balai

20 Walau Penuh Tantangan, Pemerintah Mulai Bangun Seksi Terakhir Tol Cijago

21 Kementerian PUPR Resmikan Jalan Layang Pertama di Sulawesi Tengah

23 Percepat Pembangunan, Presiden Tinjau Pembangunan Tol Pekanbaru – Bangkinang

24 Jalan Lintas dan Jembatan Gantung jadi Prioritas Pembangunan di Lampung

26 Sudah 230.007 Tenaga Kerja Terserap dalam Program PKT Jalan dan Jembatan

27 Kartun



MARGA INOVASI

28 Selamatkan Lingkungan dengan Memanfaatkan Limbah B3 Sebagai Material Konstruksi Jalan

MARGA DAERAH

29 Sambut Kebangkitan Wisata, Kementerian PUPR Persiapkan Infrastruktur di Labuan Bajo

31 Jembatan Sei Alalak Banjarmasin Akan Rampung September 2021



32 3 Duplikasi Jembatan di Riau Selesai, Arus Logistik ke Sumbar Lebih Lancar

33 Hampir Selesai, Jembatan Lodukuh di Temanggung Mulai Dilintasi

34 PUPR Rampung Akses Wisata Rohani di Kawasan Danau Toba

Kunci Pembangunan di Tengah Pandemi: OPOR dan Protokol Kesehatan Ketat

Tahun 2021 menjadi waktu yang tepat untuk bangkit dari keterpurukan ekonomi. Saatnya menata anggaran untuk memberdayakan masyarakat setelah 1 tahun lebih dilanda pandemi COVID-19. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) tentu ambil bagian secara aktif.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

”Kita sudah menjalani satu tahun masa tersulit akibat pandemi Covid-19. Kita sudah melampaui masa tersulit pertumbuhan ekonomi kita. Dan sekarang ini tahun 2021 adalah masa *recovery*, masa kebangkitan yang harus kita sambut dengan optimisme antusias dan kerja keras penuh keberanian,” kata Presiden Jokowi di awal tahun 2021.

Langkah nyata perbaikan ekonomi ini adalah belanja pemerintah yang manfaatnya langsung dirasakan oleh masyarakat. Sehingga ekonomi bergerak, mulai dari tingkat bawah sampai memberi pengaruh secara nasional.

Menteri PUPR Basuki Hadimuljono menegaskan sejak awal tahun 2021, lembaga yang dipimpinnya harus menyerap anggaran secara cepat. “Penyerapan keuangan di Kementerian PUPR harus dipercepat dalam rangka percepatan ekonomi nasional dan memperbaiki pola belanja di kementerian. Kami targetkan pada akhir triwulan I 2021 terserap sebesar 20 persen atau Rp29,9 triliun dari pembayaran uang muka dan progres *multi years contract ongoing*,” ujar Basuki dalam keterangan tertulis di Jakarta, Jumat, 22 Januari 2021.

Kecepatan tersebut dimulai dengan merealisasikan lelang dini mulai Oktober 2020 sebanyak 4.694 paket dari total 5.426 paket senilai Rp58,1 triliun. Berikutnya, lanjut Basuki, Kementerian PUPR melanjutkan program

Resep

OPOR

Infrastruktur



OPTIMALISASI

- Pembangunan Jalan Committed
- Pembangunan Jembatan Committed
- Preservasi Jalan Committed
- Preservasi Jembatan Committed

P

PEMELIHARAAN

- Pemeliharaan Rutin Jalan
- Pemeliharaan Rutin Jembatan
- Pemeliharaan Rutin Jalan Baru
- Pemeliharaan Rutin Jembatan Baru

O

OPERASI

R

REHABILITASI

- Preservasi Rekonstruksi Rehabilitasi Jalan mengikuti IRMS v.3
- Preservasi Jembatan mengikuti BMS
- Penggantian Jembatan Kondisi Rusak Ringan dan Rusak Berat
- Penanganan bahu jalan, saluran dan longsor



“

Di tahun 2022, diberikan perhatian lebih **fokus** pada **kegiatan-kegiatan prioritas** untuk **pemanfaatan infrastruktur yang sudah terbangun**

pembangunan infrastruktur di bidang sumber daya air, jalan dan jembatan, permukiman dan perumahan guna meningkatkan daya saing, sekaligus menstimulus sektor *riil* tetap bertahan.

Setelah semester pertama berlalu, apa yang dilakukan Kementerian PUPR dalam usaha pemulihan ekonomi mulai memberikan dampak. Hal tersebut diakui Wakil Ketua Komisi V DPR RI Syarif Abdullah Alkadrie.

Dalam kesempatan Rapat Kerja Komisi V DPR RI dengan Menteri PUPR Basuki Hadimuljono, Syarif mengapresiasi kinerja program Kementerian PUPR yang telah berperan aktif dalam upaya pembangunan ekonomi masyarakat melalui program berbasis kerakyatan.

"PUPR memiliki program yang langsung bersentuhan dengan masyarakat dengan membuka lapangan kerja di daerah yang menjadi daya ungkit pembangunan ekonomi," katanya di Jakarta, Rabu, 2 Juni 2021.

Strategi OPOR

Secara umum, menurut Basuki, tahun 2021 ini lembaga yang ia pimpin menerapkan tiga strategi, yakni reformasi anggaran, penggunaan produk UMKM serta produk dalam negeri, dan pembatasan penggunaan alat berat.

Dengan bujet mencapai Rp149,81 triliun maka anggaran dibelanjakan secara efisien dan berkualitas karena kondisi luar biasa dan darurat. Belanja yang tidak produktif dan tidak berdampak pada peningkatan ekonomi akan langsung dipangkas.

Strategi kedua yaitu penggunaan produk dalam negeri atau UMKM. Langkah yang akan dijalankan kementerian yaitu belanja barang yang menggunakan APBN dan BUMN tidak boleh berasal dari luar negeri.

Strategi terakhir yaitu pembatasan penggunaan alat berat. Menurutnya, alat berat tetap digunakan, tetapi jumlahnya dikurangi. Untuk pekerjaan sederhana menggunakan tenaga kerja manusia sehingga menjadi padat kerja, padat tenaga, dan padat karya.

Strategi yang juga disebut dengan istilah program Padat Karya Tunai (PKT) ini, menjadi program andalan untuk meningkatkan perekonomian di level bawah. Kementerian PUPR pun melakukan *refocusing* anggaran untuk program ini, dari semula Rp12,18 triliun menjadi Rp23,24 triliun. Hal ini sesuai arahan Presiden Jokowi untuk memperluas anggaran program padat karya dalam rangka mendukung program Pemulihan Ekonomi Nasional (PEN) dampak Pandemi COVID-19.

Salah satu program PKT yang telah dimulai di Kementerian PUPR adalah pada bidang jalan dan jembatan. Direktur Jenderal (Dirjen) Bina Marga Hedy Rahadian mengatakan, Ditjen Bina Marga Kementerian PUPR pada anggaran 2021 mendapat alokasi sebesar

Rp6,69 triliun untuk program PKT. Harapannya dapat menyerap 273.603 tenaga kerja. "Tercatat hingga pertengahan Juni 2021, realisasi padat karya yang sudah dilaksanakan sebesar Rp 2,24 triliun dengan penyerapan tenaga kerja sebesar 230.007 orang," ujarnya.

Program PKT Bidang Jalan dan Jembatan diarahkan pada lokasi-lokasi yang berpotensi mengalami penambahan jumlah pengangguran akibat dampak Pandemi di daerah-daerah padat penduduk terutama Pulau Jawa, Bali, NTB, dan Sumatera.

Lebih lanjut, Hedy mengungkapkan bahwa per 6 Juni 2021, realisasi keuangan sebesar 30,78% atau sekitar Rp14,68 triliun, atau terdapat deviasi sebesar 7,26% dari rencana 38,04%. Sedangkan realisasi fisik sebesar 33,54% atau terdapat deviasi sebesar -2,78% dari rencana 36,32%.

Berikutnya ada 2.425 paket kontraktual dengan pagu anggaran senilai Rp39,05 triliun. Rinciannya, terkontrak sebanyak 2.269 paket senilai Rp36,31 triliun; Persiapan kontrak sebanyak 59 paket senilai Rp0,54 triliun; Proses lelang sebanyak 87 paket senilai Rp1,78 triliun; Sedangkan yang belum lelang sebanyak 10 paket senilai Rp0,41 triliun (paket *multi years contract*).

Di sisa tahun ini sampai tahun 2022 mendatang, Hedy mengungkapkan bahwa pihaknya mengikuti petunjuk dari Presiden Jokowi dan Menteri Basuki. Program pembangunan akan fokus pada optimalisasi, pemeliharaan, operasi, dan rehabilitasi atau disingkat OPOR.

"Kami sampaikan karena adanya kontraksi anggaran yang cukup besar, kami mendapat arahan dari Menteri untuk menggunakan metode OPOR. Kita akan fokus menyelesaikan infrastruktur yang sudah dimulai dan memanfaatkan yang sudah terbangun. Untuk program-program yang baru akan dibatasi," ungkap Hedy pada Rapat Dengar Pendapat dengan Komisi V DPR RI di Jakarta, Rabu, 9 Juni 2021.

Prinsip "optimalisasi," membuat pembangunan yang sudah selesai harus dievaluasi, diinventarisasi, dan sudah bisa dimanfaatkan pada tahun 2022. "Pemeliharaan" untuk memastikan bahwa pekerjaan yang telah selesai dapat dimanfaatkan secara berkelanjutan. Lalu, "operasi" untuk memastikan bahwa seluruh pekerjaan dapat dioperasikan secara maksimal. Terakhir, prinsip "rehabilitasi" agar seluruh infrastruktur yang telah dibangun dapat berfungsi dan bermanfaat bagi masyarakat.

Contoh penerapan "OPOR" di bidang Bina Marga, dalam pembangunan jalan tol harus direncanakan sampai pemanfaatannya. Misalnya, jalan tol di Kawasan Industri Batang (KIT) yang harus dibangun *junction* atau simpang susun. *Junction* tersebut harus sudah dibangun dari sekarang begitu juga dengan tol-tol lainnya. Jadi, semua yang sudah dibangun harus bisa dilanjutkan pembangunannya di tahun 2022 untuk pemanfaatan.

Prinsip “OPOR” untuk memastikan bahwa seluruh pembangunan akan *soft landing* di tahun 2024. Hal ini sesuai dengan arahan Presiden, karena di tahun tersebut Indonesia memasuki tahun politik. Semua pekerjaan harus selesai dan bermanfaat, tidak mangkrak. “Jadi, kita harus merencanakan dari sekarang bukan kita mau berpolitik,” tegas Basuki, dalam kesempatan membuka Konreg Kementerian PUPR Tahun 2021 di Jakarta, Senin, 15 Maret 2021.

Di kesempatan yang sama, Pengamat Kebijakan Publik Agus Pambagio menilai perencanaan pembangunan harus dilaksanakan secara holistik berdasarkan studi kelayakan yang baik. Dari pengamatannya, ia menekankan perlunya melibatkan antropolog di dalam studi pembangunan mengingat hal ini menyangkut urusan manusia.

Kemudian, perlu juga mengantisipasi terjadinya penyelewengan anggaran. Sebab, pembangunan infrastruktur sangat rawan korupsi. “Jadi, urusan-urusan infrastruktur itu memang rawan sekali karena besar dananya dan mengandung pekerjaan yang memakan banyak sub. Sehingga Kementerian PUPR selaku pelaksana anggaran harus berhati-hati,” kata dia.

Namun demikian, semua usaha untuk meningkatkan perekonomian nasional melalui OPOR tidak boleh lepas dari protokol kesehatan yang ketat. Jika penyebaran virus Covid-19 semakin tidak terkendali, maka ada

baiknya untuk memperketat pergerakan masyarakat. Hal ini penting dilakukan supaya kemajuan serta upaya meningkatkan ekonomi yang sudah berlangsung tidak menguap.

“Kemunculan kembali darurat krisis kesehatan dalam waktu dekat akan sangat membebani perekonomian karena dapat memukul kembali kepercayaan masyarakat. Untuk menghindari kemunduran tersebut, semua pelaku ekonomi harus fokus menangani penyebaran pandemi, terutama dengan memperketat protokol kesehatan dan mempercepat vaksinasi,” kata Teuku Riefky, Ekonom Makroekonomi dan Pasar Keuangan LPEM FEB UI di Medcom.id, Rabu, 16 Juni 2021.

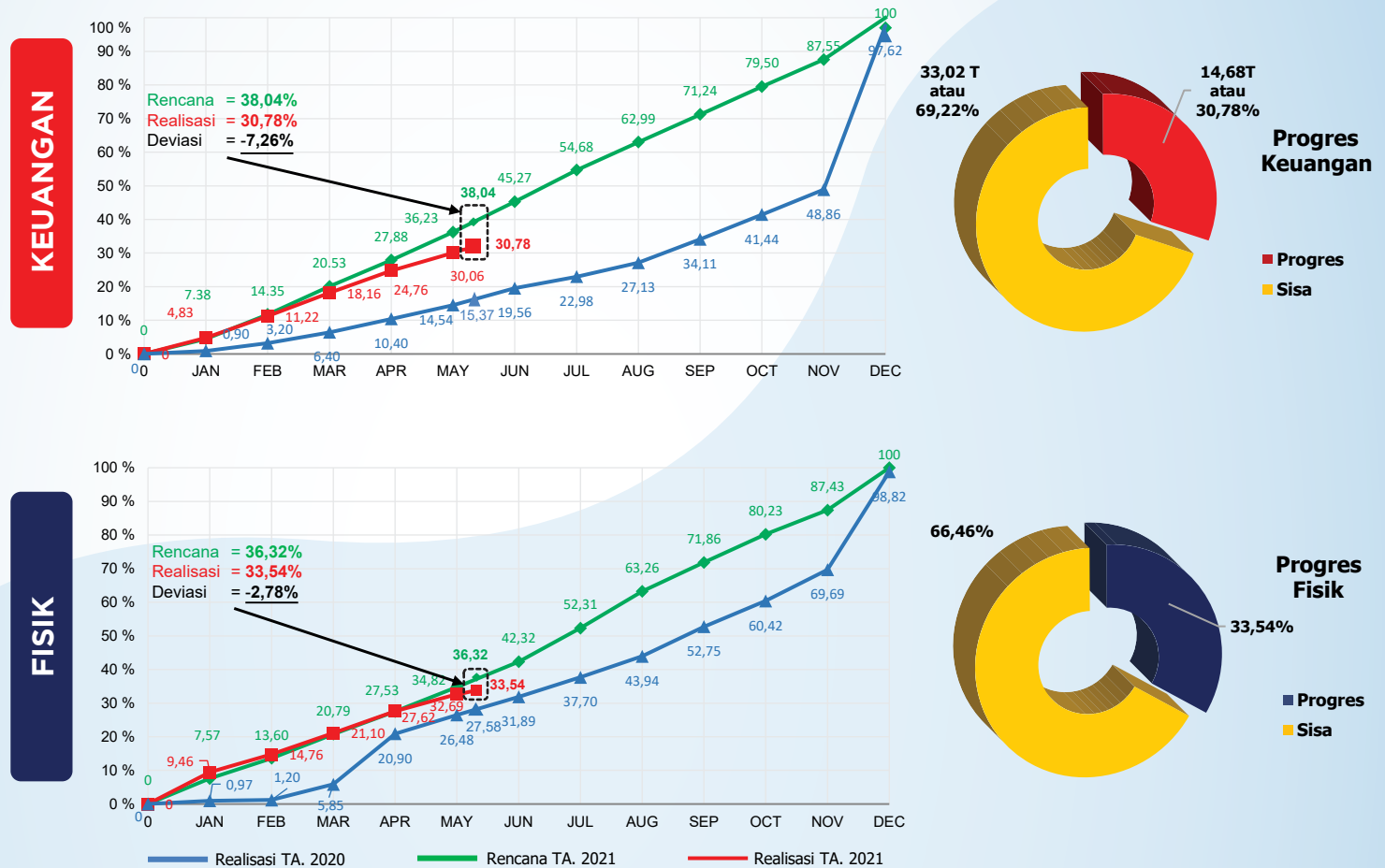
Itulah mengapa kita harus selalu tetap setia pada penerapan protokol kesehatan di tengah upaya kita menyukseskan pembangunan. Karena, “Kunci pemulihan ekonomi adalah kemampuan mengatasi pandemi. Penanganan 3M, 3T dan PPKM skala mikro, harus terus kita lanjutkan. Dan pada saat yang sama, sekarang ini kita besar-besaran melakukan vaksinasi. Kita harus bekerja keras memperoleh vaksin yang sedang diperebutkan negara di seluruh dunia,” kata Presiden tegas.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

RENCANA & REALISASI PELAKSANAAN ANGGARAN TA. 2021 DITJEN BINA MARGA

Sumber: i-eMonitoring ; 06 Juni 2021, pukul 12.00 WIB



2020	REALISASI KEUANGAN Rp. 7,45 T atau 15,37 %	REALISASI FISIK 27,58 %
2021	REALISASI KEUANGAN Rp. 14,68 T atau 30,78 %	REALISASI FISIK 33,54 %

Tidak Ada Pekerjaan Baru, Ini yang Dikerjakan Bina Marga di Tahun 2022

Pagu indikatif Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) Tahun Anggaran 2022 mencapai Rp100,46 triliun. Lebih rendah dari yang diusulkan sebesar Rp176 triliun. Namun demikian, dana akan dioptimalkan dengan prinsip OPOR.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

Pagu indikatif tersebut sesuai dengan Surat Keputusan Bersama (SKB) Menteri Keuangan dan Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional (PPN)/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas) tanggal 29 April 2021.

Hal tersebut terungkap dalam Rapat Kerja Komisi V DPR RI dengan Menteri PUPR RI Basuki Hadimuljono, di Gedung DPR RI, Senayan, Jakarta, Rabu, 2 Juni 2021. Pada kesempatan tersebut, Basuki mengatakan bahwa prioritas pembangunan di tahun 2022 lebih fokus pada pemanfaatan infrastruktur yang sudah terbangun. Hal ini

sejalan dengan Rencana Kerja Pemerintah Tahun 2022 yang bertemakan Pemulihan Ekonomi dan Reformasi Struktural.

Meskipun anggaran tahun 2022 lebih sedikit daripada tahun-tahun sebelumnya, alokasi anggaran untuk program-program berbasis masyarakat diusahakan untuk tidak dikurangi. "Saya sudah menyampaikan untuk alokasi program BSPS (Bantuan Stimulan Perumahan Swadaya) dan padat karya jangan kurang dari alokasi tahun ini, bahkan mungkin masih bisa ditingkatkan dan diprioritaskan," tutur Basuki.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

Dari pagu indikatif Rp100,46 triliun itu akan dialokasikan untuk belanja operasional pegawai sebesar Rp2,87 triliun, belanja operasional barang sebesar Rp2,23 triliun, dan anggaran pendidikan Rp4,56 triliun.

Lalu, alokasi untuk pemeliharaan sarana/prasarana dan jaringan terdiri dari pemeliharaan rutin, berkala, rehabilitasi, dan cadangan darurat bencana sebesar Rp22,45 triliun.

Kemudian alokasi untuk kontrak tahun jamak yang diterbitkan sampai dengan Maret 2021 sebesar Rp29,82 triliun. Serta pelaksanaan tugas dan fungsi serta prioritas nasional berlanjut seperti belanja operasional dan padat karya sebesar Rp15,64 triliun.

Jika dilihat dari per sektor, alokasi anggaran untuk bidang sumber daya air sebesar Rp41,04 triliun. Di antaranya untuk pembangunan 37 bendungan, pembangunan irigasi seluas 5.000 ha, dan pembangunan pengendali banjir sepanjang 100 km.

Lalu, alokasi anggaran untuk bidang bina marga sebesar Rp39,7 triliun. Di antaranya digunakan untuk pembangunan dan duplikasi jembatan, pembangunan jalan sepanjang 239 km, penanganan mendesak dan tanggap darurat.

Kemudian, alokasi anggaran untuk bidang cipta karya sebesar Rp12,5 triliun, bidang perumahan sebesar Rp5

triliun, serta dukungan manajemen dan tugas teknis lainnya sebesar Rp2,22 triliun.

Di samping itu, dari jumlah alokasi anggaran, di antaranya diusulkan untuk program padat karya mencapai Rp13,6 triliun. Hal tersebut antara lain untuk padat karya bidang jalan dan jembatan, sumber daya air, perumahan dan permukiman.

Terkait besaran pagu indikatif tersebut, Ketua Komisi V DPR Lasarus mengatakan, pihaknya akan memperjuangkan kenaikan anggaran untuk membiayai program-program prioritas nasional dan program berbasis masyarakat sesuai mekanisme yang berlaku.

"Komisi V DPR RI sepakat dengan Kementerian PUPR untuk menyesuaikan alokasi Pagu Anggaran belanja dalam penyusunan program dan kegiatan pada RKA-K/L RAPBN tahun 2022 berdasarkan usulan dan hasil kunjungan kerja Komisi V DPR RI dalam memperjuangkan program pembangunan yang berskala nasional, termasuk program pembangunan yang merupakan aspirasi daerah pemilihan sebagaimana yang diatur dalam UU MD3," kata Lasarus.

Di kesempatan yang sama, Anggota Komisi V DPR RI Novita Wijayanti menambahkan, perjuangan kenaikan anggaran ini adalah untuk peningkatan infrastruktur, sehingga berdampak pada kesejahteraan masyarakat. "Contohnya (pembangunan, red) jalan. Jalan yang

TARGET PRIORITAS 2022 BIDANG BINA MARGA

Infrastruktur Jembatan (Rp6,91 triliun), a.l:

a) Konektivitas dan Peningkatan Aksesibilitas:

Pembangunan dan Duplikasi Jembatan (4.937 meter): antara lain : Teluk Buton – Klarik (Kepri); Jembatan Anak Nyum Cs (Papua); Kp. Muri – Kwatisore (Papbar); Pile Slab Bukit Rawi (Kalteng); Jembatan Paralel Perbatasan Ruas Tiong Ohang – Long Pahangai & Jembatan Sungai Ratah (Kaltim); Jembatan Ruas Entikong – Rasau – Badau (Kalbar); Jembatan Ciloseh (Jabar); Jembatan Sungai Sambas Besar (Kalbar); Jembatan S. Tubo (Sulbar); Jembatan dan Oprit Boulevard (Sulut).

b) Preservasi dan Penggantian Jembatan (88.039 meter): antara lain : Ruas Sp. Cokroaminoto – Sp. Tohpati & Shortcut Denpasar – Gilimanuk (Tk. Yeh Otan) (Bali); Wai Sapalewa – Wai Samaa/Pana – Wai Kawa (Maluku); Ruas Yeti – Senggi – Mamberamo (Papua); Bts. Kota Wamena – Piramid – Tiom (Papua); Seredala – Dekai (Papua).

TOTAL
Rp 39,70 Triliun

DUKUNGAN MANAJEMEN LAINNYA (Rp2,40 triliun), a.l:

- Gaji dan Tunjangan
- Operasional dan Pemeliharaan Kantor
- Belanja Non Operasional

Infrastruktur Jalan (Rp21,62 triliun) , a.l:

a) Konektivitas dan Peningkatan Aksesibilitas:

Pembangunan Jalan 239 km antara lain: Geumpang – Pameue (Aceh), Planjan – Baron – Tepus (DIY), Tepus – Jerukwudel (DIY), Pansela Jawa (Jateng, DIY, Jatim), Rasau – Jasa – Bts. Negara (Kalbar); Kapuas Hulu/Sintang – Nanga Badau (Kalbar); Temajuk – Aruk (Kalbar); Siding/Seluas – Sekayang/Entikong (Kalbar), Long Bagun – Tering (Kaltim), Long Pahangai – Long Boh (Kaltim), Teluk Buton – Klarik (Kepri), Mamberamo – Elelim (Papua), Iwur – Waropko (Papua), Akses PLBN Yetetkun (Papua), Akses Jembatan Holtekamp (Papua), Sp. Goro – Kp. Muri (Papbar), Mameh – Windesi (Papbar), Mameh – Bintuni (Papbar).

b) Peningkatan Kapasitas dan Preservasi Peningkatan Struktur 2.230 km antara lain: Bts. Aceh Tengah – Lhokseumot – Jeuram (Aceh); Batang Toru – Sp. Aek Rambe – Singkuang (Sumut); Baso – Bts. Prov. Riau (Sumbar); Sei Akar – Bagan Jaya dan Siak Sri Indrapura – Mengkapan/Buton (Riau); Batanghari II – Zona V – Muara Sabak (Jambi); Bts. Kota Kayuagung – Penyandingan – Bts. Prov. Lampung (Sumsel); Bts. Prov. Jambi – Peninggalan – Sei Lilin – Betung – Bts. Kota Palembang (Sumsel); Tegineneng – Sp. Tj. Karang & Sp. Pematang – Sp. Bujung Tenuk & Gedong Aji Baru – Rawajitu (Lampung); Serang – Cikande – Rangkasbitung (Banten); Soreang – Rancabali – Cidaun (Jabar); Kudus – Pati – Rembang – Bulu (Jateng); Bts. Kota Lamongan – Bts. Kab. Gresik (Jatim); Sei Kelik – Siduk (Kalbar); Gusig – Sp. Blusuh – Bts. Kalteng & Sp. Perdau – Ma. Lembak – Pel. Ronggang (Kaltim); Makbon – Mega (Papbar); Pomalaa – Wolulu (Sultra); Boepinang – Bambaesa (Sultra); Jalan Tanah Esang – Rainis (Sulut); Usilimo – Karubaga – Ilu – Mulia (Papua); Mindiptana – Tanah Merah – Getentiri – Merauke/Boven Digoel (Papua); Piramid – Tiom (Papua); Bomberai – Aroba – Furwata (Papbar); Mameh – Bintuni (Papbar).

c) Penanganan Mendesak dan Tanggap Darurat

Peningkatan Aksesibilitas

Flyover / Underpass / Terowongan 427 meter (Rp0,34 triliun), antara lain :

- Flyover Kopo (Jawa Barat);
- Flyover Patih Galung (Sumsel);

Peningkatan Konektivitas Jalan Bebas Hambatan 16,2 km (Rp4,62 triliun), a.l:

- Serang – Panimbang;
- Semarang – Demak;
- Lahan Jalan Tol.

Preservasi Rutin Jalan & Jembatan Nasional, serta Revitalisasi Drainase (Rp3,81 triliun):

- Jalan : 47.017 Km
- Jembatan : 510.366 m
- Padat Karya

RENCANA PROGRAM PADAT KARYA KEMENTERIAN PUPR TAHUN 2022

JALAN & JEMBATAN
Rp 4,50 T

a.l. : Preservasi Jalan; Preservasi Jembatan; dan Revitalisasi Drainase;

PERUMAHAN
Rp 2,45 T

Bantuan Stimulan Perumahan Swadaya (BSPS)

PERMUKIMAN
Rp 1,80 T

a.l. : Pamsimas/SPAM Perdesaan; Sanimas/Sanitasi Perdesaan Padat Karya; TPS 3R; PISEW; dan KOTAKU

SUMBER DAYA AIR
Rp 4,85 T

a.l. : P3TGAI; OP Irigasi & Rawa; OP Sungai & Pantai; OP Air Tanah & Air Baku; OP Bendungan, Danau & Situ; Rehab & Pembangunan Irigasi

Rp 13,60 T

eksisting saja butuh dana, yang sudah rusak dibetulkan, apalagi banyak pembangunan yang baru lagi. Jadi sangat sepakat Komisi V rekomendasikan anggaran ini bisa dinaikkan.”

Fokus pada Penyelesaian Infrastruktur Jalan dan Jembatan

Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian PUPR, mengoptimalkan program prioritas Kementerian PUPR pasca pengurangan anggaran untuk tahun 2022 mendatang. Menurut Direktur Jenderal Bina Marga Hedy Rahadian, pihaknya akan melanjutkan pembangunan di bidang konektivitas.

Pekerjaan yang akan menjadi fokus adalah menyelesaikan infrastruktur jalan dan jembatan yang sudah mulai dibangun. Berikutnya adalah memanfaatkan infrastruktur yang sudah terbangun. “Kami mendapat arahan dari Menteri (Basuki) untuk menggunakan metode OPOR (Optimalisasi, Pemeliharaan, Operasi, Rehabilitasi). Kita akan fokus menyelesaikan infrastruktur yang sudah dimulai dan memanfaatkan yang sudah terbangun. Untuk program-program yang baru akan dibatasi,” kata Hedy saat Rapat Dengar Pendapat (RDP) dengan Komisi V DPR RI pada hari Rabu, 9 Juni 2021.

Pagu indikatif anggaran tahun 2022 untuk Ditjen Bina Marga nilainya adalah Rp39,7 triliun. Dari besaran tersebut dialokasikan Rp37,3 triliun untuk program

konektivitas dan Rp2,4 triliun untuk program dukungan manajemen. Program konektivitas terdiri dari program *committed* (Rp18,2 triliun) dan program *non committed* (Rp19,28 triliun), sedangkan untuk kegiatan baru tidak dialokasikan.

Pada tahun 2022, Ditjen Bina Marga akan memprioritaskan pembangunan dan duplikasi jembatan (4.937 m), preservasi dan penggantian jembatan (88.039 m), pembangunan jalan (239 km), peningkatan kapasitas dan preservasi struktur jalan (2.230 km).

Kemudian penanganan pekerjaan mendesak dan tanggap darurat, peningkatan aksesibilitas *flyover/underpass/terowongan* (427 m), peningkatan konektivitas jalan bebas hambatan (16,2 km), preservasi rutin jalan dan jembatan nasional, serta revitalisasi *drainase*.

Dari total anggaran program padat karya Kementerian PUPR sebesar Rp13,6 triliun, Ditjen Bina Marga mendapat alokasi sebesar Rp4,5 triliun. Jumlah ini mengalami peningkatan dibandingkan pada tahun 2021 sebesar Rp1 triliun.

Program padat karya bidang Bina Marga nantinya akan digunakan untuk preservasi jalan, preservasi jembatan, dan revitalisasi *drainase*. “Anggaran padat karya digunakan, baik untuk program khusus padat karya, maupun juga program-program lainnya yang menggunakan metode padat karya,” kata Hedy.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

Menteri Basuki Sampaikan Pandangan Presiden tentang RUU Perubahan Atas Undang-Undang Jalan



Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan dinilai sudah tidak mampu mengakomodasi perkembangan zaman. Perlu diadakan perubahan. Maka pemerintah dan DPR berunding supaya UU yang baru dapat memberikan manfaat kepada rakyat banyak.

“Pengaturan dalam RUU Perubahan atas UU Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan bertujuan antara lain untuk mewujudkan penyelenggaraan jalan yang mampu mendorong pertumbuhan ekonomi, mempercepat distribusi logistik, dan memeratakan pembangunan. Kemudian mewujudkan pelayanan jalan yang andal dan prima serta berpihak pada kepentingan masyarakat dengan memenuhi kinerja jalan yang laik fungsi dan berdaya saing,” kata Menteri PUPR, Basuki Hadimuljono dalam kesempatan Rapat Kerja Komisi V DPR-RI di Jakarta, Senin, 24 Mei 2021.

Pada rapat tersebut Basuki mewakili Presiden Jokowi dalam menyampaikan pandangannya terhadap revisi atau inisiatif RUU Perubahan Atas UU No.38 Tahun 2004 tentang Jalan tersebut.

Sebelumnya, inisiatif revisi UU itu sudah disampaikan Ketua DPR RI kepada Jokowi pada 7 Desember 2020 lalu. Kini, giliran Jokowi dan jajaran menteri terkait yang menyampaikan pandangannya terhadap revisi UU tersebut.

“Selanjutnya RUU tersebut akan dibicarakan dan dibahas guna memperoleh persetujuan bersama dan pada gilirannya nanti dapat disahkan menjadi UU,” ujar Basuki.

Tampak hadir dalam rapat tersebut, Komisi V DPR bersama 7 Menteri Kabinet Indonesia Maju. Mereka adalah Menteri PUPR, Menteri Perhubungan diwakili Sekretaris Jenderal dan Dirjen Perhubungan Darat, Menteri Desa PDTT, Menteri Keuangan diwakili Direktur Anggaran, Menteri Dalam Negeri diwakili Sekjenjnya, Menteri Agraria dan Tata Ruang/BPN dan Menteri Hukum dan HAM diwakili Sekjenjnya.

Untuk diketahui, draft awal RUU yang diusulkan DPR RI ke Jokowi berisi 12 Bab dan 84 Pasal. Akan tetapi, setelah melalui review internal pemerintah, Jokowi mengusulkan tambahan bab dan pasal dalam RUU tersebut menjadi 13 Bab dan 85 pasal.

“Setelah dilakukan pembahasan internal pemerintah, sistematika draft RUU tersebut kami coba untuk berubah menjadi 13 Bab dan 85 Pasal,” ungkapnya.

Dari sisi substansi RUU tentang Perubahan Atas UU No.38 Tahun 2004 tentang Jalan ini diharapkan mampu mengatur penyelenggaraan jalan di Indonesia secara komprehensif yang meliputi penegasan pada sistem, fungsi, dan wewenang penyelenggaraan jaringan jalan atas asas pembantuan pelaksanaan pendanaan jalan daerah, ketentuan pengadaan tanah, sistem data dan informasi, partisipasi masyarakat, pendidikan, dan ketentuan pidana.

Akan tetapi, secara garis besar pemerintah menyambut baik adanya inisiatif DPR untuk RUU tentang Perubahan Atas UU No.38 Tahun 2004 tentang Jalan ini guna mengakomodasi berbagai tuntutan perubahan baru. Sebab UU yang lama hampir 2 dekade atau 17 tahun dan akan mengikuti dinamika yang berkembang saat ini.

UU yang baru diharapkan mampu mengikuti perkembangan terbaru terkait pertama, pengelolaan aset jalan dalam rangka mewujudkan tata kelola penyelenggaraan jalan yang baik. Kedua, pengelolaan infrastruktur jalan tol yang transparan, kompetitif, inovatif, dan modern.

Ketiga, pemenuhan standar pelayanan minimal. Keempat, pengelolaan data dan informasi sebagai bagian integral penyelenggaraan jalan. Kelima, penguatan pengawasan dalam penyelenggaraan jalan.

"Secara keseluruhan pemerintah dapat memahami semangat, cita-cita dan komitmen DPR RI dalam penyelenggaraan jalan. Semoga dapat dijadikan bahan masukan dan pertimbangan dalam proses pembahasan selanjutnya," tuturnya.

Selang satu hari, Basuki Hadimuljono menyerahkan Daftar Inventarisasi Masalah (DIM) Rancangan Undang-Undang (RUU) tentang Perubahan atas Undang-Undang (UU) Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan dalam Rapat Kerja (Raker) Komisi V DPR-RI di Jakarta, Selasa, 25 Mei 2021. Total sebanyak 904 DIM yang terdiri dari 564 DIM pada batang tubuh dan 340 DIM pada penjelasan telah ditelaah secara komprehensif.

Secara rinci untuk setiap klasifikasi sesuai pandangan Presiden adalah penegasan atas sistem, fungsi dan wewenang penyelenggaraan jaringan jalan sebanyak 753 DIM, asas pembantuan pelaksanaan dan pendanaan penyelenggaraan jalan daerah sebanyak 8 DIM.

Selanjutnya ketentuan pengadaan tanah sebanyak 39 DIM, sistem data dan informasi sebanyak 18 DIM, partisipasi masyarakat sebanyak 16 DIM, penyidikan dan ketentuan pidana sebanyak 12 DIM, serta non-substansi (pembukaan dan penutup) sebanyak 58 DIM.

Klasifikasi Substansi Tetap sejumlah 614 DIM dapat diputuskan dalam Raker ini. Sedangkan sisanya yang mencakup Klasifikasi Perubahan Substansi, Penambahan Substansi Baru, dan Substansi Dihapus akan dibahas lebih lanjut melalui mekanisme Panitia Kerja (Panja).

"Jika masih ada keterkaitan dengan DIM lainnya, DIM yang tidak mengalami perubahan substansi/redaksional tetap dapat dibuka kembali untuk dibahas lebih lanjut di Panja" terang Ketua Komisi V DPR RI Lasarus.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

Tol Semarang – Demak Solusi Konektivitas sekaligus Solusi Banjir Rob

Pembangunan Tol Semarang – Demak tidak hanya memperlancar arus logistik. Juga tidak sekadar mengurangi kemacetan di daerah sekitar. Tetapi proyek ini punya fungsi lain sebagai pengendali banjir rob.

“Keistimewaan Jalan Tol Semarang – Demak adalah multifungsi,” ujar Presiden Jokowi saat meninjau pembangunan Tol Semarang – Demak Seksi 2 yang berada di Desa Sidogemah, Kecamatan Sayung, Kabupaten Demak, Provinsi Jawa Tengah, Jumat, 11 Juni 2021.

Dalam pembangunannya, lanjut Presiden, jalan tol akan terintegrasi dengan Tanggul Laut Kota Semarang, sebagai solusi masalah banjir rob. Jika banjir tidak terjadi lagi, maka area di sekitar tol dapat dikembangkan ke arah pusat ekonomi baru di Provinsi Jawa Tengah.

Di kesempatan terpisah, Ketua DPRD Demak H. Fahrudin BS mengatakan ada banyak persoalan di daerahnya. Salah satu yang meresahkan adalah banjir rob yang tiap tahun

terjadi. Daerah yang paling mengkhawatirkan adalah Sayung. Jika dibiarkan, 5-10 tahun mendatang, Sayung bisa hilang dari peta Kabupaten Demak.

Maka ia pun berharap pihaknya dapat memberikan dukungan maksimal dan optimal kepada pembangunan Jalan Tol Semarang – Demak ini. “Mari bersama di-support tanpa mengurangi hak-hak warga yang terkena proyek, agar bisa diselesaikan persoalan secara bijak,” urainya sebagaimana dikutip *JatengDaily.com*, Rabu, 31 Maret 2021.

Kementerian PUPR mengakui bahwa tiap proyek infrastruktur punya tantangannya sendiri. Tidak terkecuali untuk Tol Semarang – Demak. Untuk itu, Menteri PUPR Basuki Hadimuljono mendorong tiap jajarannya untuk terus belajar dan menjadi spesialis di bidangnya.



"Untuk itu kami merancang Program Master Super Spesialis bersama para ahli, karena Kementerian PUPR saat ini membutuhkan SDM konstruksi spesialis, bukan generalis. Dengan adanya Program Master Super Spesialis ini saya harap Kementerian PUPR semakin kuat," kata Basuki dalam kesempatan Webinar Program Magister Super Spesialis Kementerian PUPR Angkatan I Tahun 2020 dan mahasiswa Politeknik PU, pada Senin, 26 Juli 2021.

Di hadapan 480 peserta webinar, Kepala BPSDM Kementerian PUPR Sugiyartanto menyampaikan pemahaman pelaksanaan pembangunan Tol Semarang-Demak. Peserta diajar untuk masuk ke beberapa substansi pengenalan proyek di antaranya, pembangunan infrastruktur dengan spesifikasi khusus, rancangan desain *engineering*, metode pelaksanaan konstruksi, tantangan dan kendala serta pembiayaan.

"Dengan begitu, harapan kita para *high flyer* atau para karyasiswa betul-betul mengerti tentang teknis dan memiliki *knowledge* serta *skill* spesialis tertentu sehingga ke depan sebagai *problem solver* atas kondisi atau kebutuhan di lapangan," kata Sugiyartanto.

Di kesempatan yang sama, Direktur Jenderal Bina Marga Hedy Rahadian mencoba mencari solusi penanganan banjir dan peningkatan konektivitas di proyek Tol Semarang – Demak. Yang ditawarkan berupa infrastruktur *sea dike* terintegrasi dengan jalan tol. Tepatnya Seksi 1 Tol Semarang-Demak.

Salah satu tantangan *engineering* terbesar, Hedy melanjutkan, yang perlu dikelola adalah kondisi geoteknik dan geologi di lokasi pembangunan. Di lokasi proyek terdapat lapisan tanah lunak dan *compressible layers*

cukup tebal hingga 40-50 m. Bangunan tanggul laut Tol Semarang – Demak memiliki ketebalan tinggi 15 m dengan lebar lebih dari 110 m.

"Teknologi bahan, material, dan rekayasa teknik telah diterapkan dalam pembangunan jalan tol ini. Tetapi tentu ada beberapa tantangan teknis dalam membuat tanggul raksasa di laut yang menarik untuk dikaji oleh peserta Program Magister Super Spesialis Kementerian PUPR," tutur Hedy.

Terkait teknis proyek, ia mengungkapkan bahwa jalan tol ini menggunakan skema Kerja Sama Badan Usaha dengan Pemerintah (KPBU). Jalan tol dengan panjang 26,7 km ini terbagi menjadi dua seksi. Seksi 1 Semarang/ Kaligawe – Sayung sepanjang 10,39 km porsi pemerintah dengan kebutuhan biaya Rp10,56 triliun. Sementara Seksi 2 (Sayung – Demak) sepanjang 16,31 km porsi Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) PT. Pembangunan Perumahan Semarang Demak.

Tol yang masuk Tol Trans Jawa koridor Pantura ini, akan menghubungkan Semarang, Demak, Tuban, dan Gresik. Sedangkan untuk ruas Gresik –Surabaya sudah terhubung dan beroperasi.

Juga meningkatkan konektivitas di wilayah Jawa Tengah bagian utara sekaligus menghubungkan kawasan-kawasan strategis seperti pelabuhan, bandara, kawasan industri, dan kawasan pariwisata, khususnya kawasan wisata religi di wilayah Demak.

Untuk Kawasan Semarang, proyek ini diharapkan dapat mengurangi kemacetan lalu lintas secara signifikan di kawasan Kaligawe dan Bandara Ahmad Yani.



SCAN UNTUK MELIHAT VIDEO

Kontrak Payung Katalog Elektronik Komoditas Jembatan Rangka Baja Ditandatangani



Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat bersama 10 penyedia produk menandatangani kontrak payung katalog elektronik sektoral Kementerian PUPR komoditas jembatan rangka baja permanen di Jakarta pada Kamis (5/8). Penandatanganan dilakukan oleh Plt. Direktur Jenderal (Dirjen) Bina Konstruksi Trisasongko Widiyanto dengan para penyedia produk disaksikan oleh Dirjen Bina Marga Hedy Rahadian.

Katalog Elektronik adalah sistem informasi yang memuat berbagai informasi berupa daftar, jenis, spesifikasi teknis, tingkat komponen dalam negeri (TKDN), produk dalam negeri, produk standar nasional Indonesia dan informasi lainnya dari berbagai penyedia barang/jasa.

Dalam sambutannya, Hedy mengatakan katalog elektronik tersebut sebagai instrumen untuk mewujudkan proses pengadaan barang yang efektif, efisien, transparan dan akuntabel. Untuk itu, Dirjen Bina Marga meminta kepada jajarannya untuk dapat memanfaatkan sistem pengadaan jembatan rangka baja permanen dengan sebaik-baiknya.

"Saya melihatnya ini sebagai instrument penting untuk mendukung akuntabilitas dan transparansi dalam pengelolaan *good governance*, namun menjadi tidak berguna jika penggunaannya masih berusaha mencari celah (untuk mengakalinya)," sebutnya.

Hedy menantang seluruh penyedia produk untuk meningkatkan tingkat kompetitifnya dengan mengedepankan efisiensi dan efektifitas dalam pengelolaan dan proses bisnisnya, bukan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan nilai-nilai *good governance*. Lebih lanjut Dia memandang dengan adanya katalog elektronik komoditas

jembatan rangka baja permanen tersebut maka proses pengadaan barangnya akan lebih cepat.

"Dengan ini pegawai Bina Marga bisa lelang cukup cepat, tidak berbelit-belit, *straight forward* istilahnya, cepat bisa di disburst, lalu uang juga cepat bergulir di masyarakat. ini dampaknya, karena di belakang penyedia produk ini ada karyawan-karyawannya dan *supplier*," terangnya.

Sementara Trisasongko mengatakan pelaksanaan katalog elektronik menjadi perhatian Menteri PUPR, sebab hal tersebut bertujuan untuk mengamankan barang/jasa bidang PUPR. Khusus untuk katalog elektronik komoditas jembatan rangka baja permanen tersebut, Plt. Dirjen Bina Konstruksi menceritakan proses persiapannya cukup lama, berjalan hampir dua tahun. Untuk kemudian berhasil memilih 10 penyedia produk yang ditetapkan lulus dan memenuhi syarat.

Para penyedia produk tersebut adalah PT Amarta Karya (Persero), Bumi Beam Center, PT Citramasjaya Teknikmandiri, PT Indo Trans Konstruksi, PT Karunia Berca Indonesia, PT Wiratama Globalindo Jaya, PT Yambala Indonesia, PT Bukaka Teknik Utama Tbk, PT Rajawali Sakti Utama, dan PT Wijaya Karya Industri & Konstruksi.

Para penyedia produk tersebut menyediakan komoditas yaitu lima jenis untuk jembatan rangka baja permanen kelas A dengan bentang 40 meter, bentang 45 meter, bentang 50 meter, bentang 55 meter serta bentang 60 meter. Selain itu mereka juga menyediakan lima jenis untuk jembatan rangka baja permanen kelas B dengan bentang 40 meter, bentang 45 meter, bentang 50 meter, bentang 55 meter dan bentang 60 meter.

Direktur Bina Teknik Jalan dan Jembatan Nyoman Suaryana mengungkapkan proses persiapan katalog elektronik yang berlangsung hampir dua tahun disebabkan ini merupakan pelaksanaan aturan baru sehingga banyak belum faham dan ada semacam kekuatiran sehingga Pokja mengerjakannya dengan lebih hati-hati. Sistem ini bisa dimanfaatkan tidak hanya oleh Ditjen Bina Marga tetapi juga oleh para pemerintah daerah.

Sedangkan Direktur Pembangunan Jembatan Yudha Handita Pandjirawan menyambut gembira adanya katalog elektronik jembatan rangka baja permanen. Kini pihaknya bisa memilih dengan lebih mudah, lebih murah dan yang lebih efisien sesuai kebutuhan di lapangan dengan sistem yang transparan. Proses pembelian berlangsung lebih mudah karena layaknya memilih produk pada lokapasar (*market place*). Yudha mengatakan, setelah katalog elektronik jembatan rangka baja permanen, dalam waktu dekat segera menyusul katalog elektronik untuk komoditas jembatan rangka *bailey* dan jembatan gantung. (Ren)

Kesiapan Pembangunan Zona Integritas di 5 Balai

Ditjen Bina Marga melakukan pendampingan dan penilaian di 5 unit kerja dalam Pembangunan Zona Integritas (ZI). Diharapkan, ZI tidak hanya menjadi milik para pimpinan tetapi disemangati oleh semua lapisan.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

“Saya berharap semangat dan keinginan untuk membangun ZI ini tidak hanya ada pada level pimpinan, tapi juga seluruh level yang ada di unit kerja. Mari kita bangun semangat yang besar untuk membangun ZI yang dimulai dari unit kerja kita,” kata Sekretaris Direktorat Jenderal (Sesditjen) Bina Marga, Abram Elsajaya Barus, di Bandung, Jawa Barat, Kamis, 27 Mei 2021.

Abram memberikan sambutan di depan Tim Pendamping Unit Organisasi Ditjen Bina Marga dan 5 unit kerja Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional (BBPJN) DKI Jakarta – Jawa Barat, Balai Bahan Jalan, Balai Jembatan, Balai Geoteknik Terowongan dan Struktur, serta Balai Perkerasan dan Lingkungan Jalan.

Pada kesempatan yang sama, Kepala Balai (Kabalai) Jembatan, Panji Krisna Wardana sepakat untuk meningkatkan kualitas pelayanan publik. Sehingga pihaknya bisa meningkatkan indeks kepuasan masyarakat terkait sertifikasi jembatan khusus maupun terowongan. “Serta terkait dengan pelayanan jembatan masa operasi dan terowongan masa operasi.”

Di acara yang berlangsung dua hari itu, Kabalai Perkerasan dan Lingkungan Jalan, Neni Kusnianti, berharap dengan adanya ZI bisa meningkatkan kualitas sumber daya manusia. “Dengan adanya SDM yang disiplin dan pelayanan publik yang lebih baik, tentunya akan meningkatkan kinerja Balai.”

Hal senada juga dituturkan Kepala Bagian (Kabag) Umum dan Tata Usaha BBPJN DKI

Jakarta – Jawa Barat, Heni Prasetyawati. “Ada beberapa pekerjaan lapangan yang rawan pungli dan KKN. Oleh karenanya di BBPJN Jakarta – Jabar beberapa sistem sudah diintegrasikan dengan berbasis *online*. Sebelumnya kita sudah punya sistem Siperimanja (Sistem Perizinan Pemanfaatan Jalan), dan ke depannya akan diintegrasikan dalam satu sistem perizinan yang meliputi layanan uji laboratorium, uji AMP, sewa alat, dan perizinan pemanfaatan bagian-bagian jalan,” tutup Heni.

Sebelumnya, TPU Ditjen Bina Marga sudah melakukan pendampingan dan penilaian terhadap 2 unit kerja, yakni BBPJN Jawa Timur – Bali dan BPJN Nusa Tenggara Barat. Kegiatan ini bertujuan untuk membangun Zona Integritas Menuju Wilayah Bebas dari Korupsi (WBK) dan Wilayah Birokrasi Bersih dan Melayani (WBBM) untuk semua pegawai yang ada di unit kerja Ditjen Bina Marga. (Gir)

Walau Penuh Tantangan, Pemerintah Mulai Bangun Seksi Terakhir Tol Cijago

Pembangunan Jalan Tol Cinere - Jagorawi (Cijago) Seksi 3 dimulai.

Aksesibilitas perkotaan sangat dinantikan oleh banyak warga, namun tantangannya juga besar. Terlebih soal pembebasan lahan.

Hal tersebut diungkap oleh Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) Basuki Hadimuljono saat seremoni dimulainya pembangunan ruas Cijago Seksi 3 di Depok, Jumat, 28 Mei 2021. Menurutnya, jika pembebasan lahan cepat maka pembangunan infrastruktur di perkotaan akan cepat dimulai dan diselesaikan.

Itulah yang membuat proyek ini baru bisa dimulai. Padahal Tol Cijago Seksi 1 telah beroperasi tahun 2012 dan Seksi 2 telah beroperasi 2019. "Pembangunan di perkotaan tantangannya lebih banyak dan lebih besar terutama masalah pembebasan tanah," ungkap Basuki.

Sekalipun demikian, Seksi 3 dengan ruas Kukusan - Cinere sepanjang 5,44 km ini begitu didambakan masyarakat. "Sangat membantu pergerakan mobilitas warga, karena 60 % warga Depok bekerja di luar Depok. Ada 40% di Jakarta, selebihnya bekerja di Bekasi dan Bogor," kata Mohammad Idris, Walikota Depok.

Mujiyanto selaku warga Pondok Cabe mengamininya. Menurutnya, tol baru ini akan memudahkan masyarakat sekitar yang ingin ke pusat Kota Depok. "Selama ini, jika mau ke Kantor Walikota atau ke wilayah Grand Depok City (GDC) kita harus berputar dan melewati jalur-jalur yang cukup macet."

Di kesempatan yang sama, Direktur Utama PT. Translingkar Kita Jaya Hilman Muchsin mengatakan, Jalan Tol Cijago membentang sepanjang 14,7 km terdiri 3 Seksi. Diharapkan seksi 3 ruas Cinere - Limo ini akan beroperasi pada Februari 2022. Sedangkan ruas Kukusan - Limo pada Juni 2022. Saat ini progres pembebasan lahan telah mencapai 70,16%. Adapun biaya investasi sebesar Rp3,2 triliun dan biaya konstruksi sebesar Rp1,2 triliun.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

Tol Cijago yang merupakan bagian dari Jalan Tol Jakarta Outer Ring Road (JORR) II, akan mengurangi kemacetan di pusat Kota Depok, memperlancar mobilitas warga dan mengurangi kemacetan di ruas tol lain.

Untuk meningkatkan volume distribusi barang dan jasa di kawasan Jakarta - Bogor - Depok - Tangerang - Bekasi (Jabodetabek).



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

Kementerian PUPR Resmikan Jalan Layang Pertama di Sulawesi Tengah

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) meresmikan jalan layang (*flyover*) pertama di Provinsi Sulawesi Tengah. *Flyover* ini mendukung Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Palu dan pusat industri lainnya.



Peresmian dilakukan oleh Wakil Menteri PUPR John Wempi Wetipo yang mewakili Menteri PUPR Basuki Hadimuljono di Palu, Kamis, 27 Mei 2021. Turut hadir mendampingi Kepala Satuan Tugas (Satgas) Penanggulangan Bencana Kementerian PUPR di Sulteng Arie Setiadi Moerwanto, Staf Ahli Menteri PUPR Achmad Gani Ghazaly Akman, Kepala Subdit Pembinaan dan Perencanaan Teknis Preservasi II Christoforus M. T. Lasmono, Kepala Balai Pelaksanaan Jalan Nasional Sulteng Muhamad Syukur, dan Wakil Walikota Palu Reny Lamadjido.

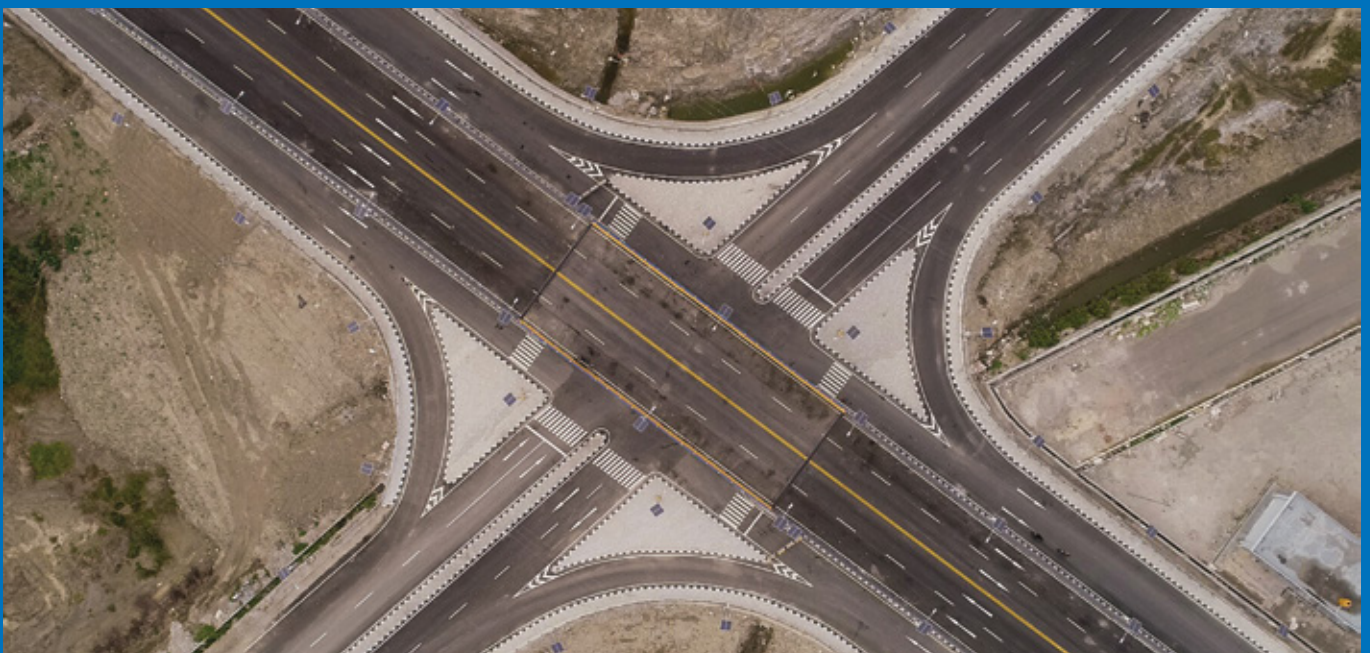
Dalam sambutannya, Wempi menyampaikan penghargaan kepada semua pihak yang terlibat membantu pembangunan *flyover*. "Saya harap *flyover* ini ke depannya dijaga sehingga dapat dirasakan manfaatnya bersama," ujarnya.

Di kesempatan yang sama, Muhamad Syukur mengatakan *flyover* ini menggunakan teknologi mortar busa sehingga

menghemat anggaran belanja konstruksi sebesar 20-30%. Mortar busa memiliki keunggulan lebih kuat dan padat namun lebih ringan, sehingga cocok dengan daya dukung tanah Kota Palu yang memiliki risiko besar terjadi gempa bumi.

Flyover mulai dibangun Juli 2019 dan selesai pada Januari 2020. Dengan total anggaran Rp85 miliar proyek dikerjakan oleh PT. Pasifik Nusa Indah. *Flyover* sendiri berada di jalan Tolitoli - Palu Pantoloan dan memiliki panjang 904 meter dengan 4 jalur 2 lajur.

Secara khusus, *flyover* menjadi salah satu upaya untuk memperlancar arus pergerakan barang dan jasa di kawasan perindustrian di Sulawesi dan mengurangi beban lalu lintas Kota Palu. "Utamanya untuk mempermudah akses ke Pelabuhan Pantoloan dan mendukung pengembangan KEK Palu," ungkap Reny Lamadjido.



Percepat Pembangunan, Presiden Tinjau Pembangunan Tol Pekanbaru – Bangkinang

Pemerintah ingin mempercepat pembangunan Tol Pekanbaru – Bangkinang di Provinsi Riau. Untuk memastikan hal tersebut, Presiden Jokowi datang ke lokasi proyek jalan yang nantinya sepanjang 40 km itu.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

Tol Pekanbaru – Padang sepanjang 254,8 km terbagi menjadi enam seksi. Seksi 1 Padang – Sicincin sepanjang 36,15 km, Seksi 2 Sicincin – Bukit Tinggi 38 km, Seksi 3 Bukit Tinggi – Payakumbuh 34 km, Seksi 4 Payakumbuh – Pangkalan 58 km, Seksi 5 Pangkalan – Bangkinang 56 km, dan Seksi 6 Bangkinang – Pekanbaru 40 km.

Kepala Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) Danang Parikesit mengatakan pembangunan Tol Pekanbaru – Bangkinang diharapkan selesai seluruhnya pada akhir tahun 2021. Saat ini dari sisi Pekanbaru, progres fisik mencapai 65,60% dan Seksi Bangkinang – Pangkalan Tahap I sepanjang 24,7 km mencapai 40,15%. Dari sisi Sumatera Barat juga sudah dimulai pembangunan ruas Padang – Sicincin.

Menurut Presiden, ruas tol ini merupakan sirip Jalan Tol Trans Sumatera dan menjadi bagian dari ruas Pekanbaru (ibukota Provinsi Riau) – Padang (ibukota Provinsi Sumbar) sepanjang 254 km. Artinya, dengan hadirnya Jalan Tol Pekanbaru – Padang, maka kawasan-kawasan produktif akan terhubung sehingga biaya logistik dapat ditekan sekaligus meningkatkan daya saing produk dalam negeri.

“Produk-produk yang ada baik di Provinsi Riau dan Provinsi Sumatera Barat nantinya akan memiliki daya saing yang baik terhadap produk-produk negara lain,” tambah Presiden, Rabu, 19 Mei 2021.

Di kesempatan yang sama, Menteri PUPR Basuki Hadimuljono mengatakan, Tol Pekanbaru – Padang ini diharapkan bisa memangkas waktu tempuh. Dari semula 8 hingga 9 jam, menjadi sekitar 4 jam.

Untuk menyukseskan proyek ini, kerja sama antara Pemerintah Pusat dan Pemerintah Daerah harus terjalin erat. Khususnya terkait penyelesaian masalah pembebasan lahan. Hal tersebut diungkap M. Syahrir, Kepala Kantor Wilayah BPN Provinsi Riau yang juga sekaligus Ketua Panitia Pengadaan Tanah di Provinsi Riau.

Menurut Syahrir, dikutip dari *Kompas.com*, Selasa, 22 Juni 2021, pihaknya akan sepenuhnya membantu proses penyelesaian ganti rugi pembangunan ruas Jalan Tol Pekanbaru – Bangkinang. “Berdasarkan UU, pembangunan proyek ini tetap dilaksanakan dengan sistem konsinyasi namun kita masih mencari solusi lain agar masyarakat dapat menerima ganti rugi dan merasakan dampak baik dari pembangunan ini sendiri, karena pembangunan bukan menyengsarakan namun pembangunan harus bisa menyejahterakan rakyat,” tuturnya.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

Jalan Lintas dan Jembatan Gantung jadi Prioritas Pembangunan di Lampung

Balai Pelaksanaan Jalan Nasional (BPJN) Lampung memperkuat konektivitas, baik di jalan nasional maupun antardesa. Sekaligus mendorong perekonomian masyarakat setempat melalui program padat karya tunai.

Cara yang ditempuh adalah melakukan preservasi atau pemeliharaan jalan pada Lintas Timur Sumatera ruas Simpang Penawar - Gedong Aji Baru - Rawajitu. Ruas ini menghubungkan antara kawasan industri tambak udang di Tulangbawang dengan pusat perekonomian Kota Lampung hingga Pelabuhan Bakauheni.

Preservasi ruas Simpang Penawar - Gedong Aji Baru - Rawajitu masuk dalam program prioritas paket pemeliharaan Jalan Lintas Timur Sumatera yang dibiayai dari Surat Berharga Syariah Negara (SBSN). SBSN menjadi salah satu terobosan Kementerian PUPR dalam bidang pembiayaan untuk peningkatan kemandirian jalan lintas utama. Tujuannya adalah memperkuat daya saing bangsa dan mendukung Sistem Logistik Nasional (SISLOGNAS), yang memberikan dampak besar terhadap peningkatan ekonomi wilayah.

Kepala BPJN Lampung Rien Marlia berharap dengan mantapnya ruas Simpang Penawar - Gedong Aji Baru - Rawajitu, maka dapat meningkatkan kembali produksi dari sentra udang Bumi Dipasena yang sempat *booming* pada tahun 1998 hingga awal 2000-an. "Kita berusaha untuk mendukung jalan menuju kawasan industri tambak udang tersebut," ujar Marlia.

Preservasi di ruas ini telah dimulai dari tahun 2020 dan ditargetkan selesai 2022. Pada paket kontraktual tahun 2021 preservasi dilanjutkan dengan nilai kontrak Rp184,7 miliar dengan penyedia jasa PT Yasa Patria Perkasa. "Bila paket-paket preservasi tersebut telah selesai nantinya pada akhir tahun 2022, kemandirian jalan di Provinsi Lampung meningkat menjadi 97%," kata Marlia.

Ruas lainnya yang juga dilakukan preservasi adalah ruas Pematang Panggang - Simpang Bji. Tenek untuk Jalan Lintas Timur. Sementara untuk Jalan Lintas Tengah Sumatera, kegiatan preservasi dikerjakan pada ruas Tegineneng - Simpang Tj. Karang - Km 10; Terbanggi Besar - Tegineneng - Sukadana dan ruas Padang Tambak - Bukit Kemuning - Batas Provinsi Sumsel - Terbanggi Besar.

Secara keseluruhan jalan nasional yang menjadi kewenangan BPJN Lampung sepanjang 1.292,21

km yang terdiri dari Jalan Lintas Timur sepanjang 285,96 km, Jalan Lintas Tengah 323,14 km, Jalan Lintas Barat 312,89 km, Jalan Lintas Penghubung 341,58 km, dan Jalan Dalam Kota Bandar Lampung sepanjang 28,68 km.

Di luar program-program yang sudah dianggarkan, BPJN Lampung juga melaksanakan program diskresi Menteri pada TA 2021. Salah satu program tersebut adalah Pembangunan 3 Jembatan Gantung, yaitu Jembatan Gantung Way Biha, Jembatan Gantung Way Tahmi, dan Jembatan Gantung Pampag Tangguk Jaya.

Diharapkan ketiga jembatan tersebut dapat memperkuat konektivitas antarwilayah di pedesaan. Lancarnya arus barang, jasa, dan orang membuat desa dapat berkembang. Mempercepat menjual hasil bumi serta mendorong pariwisata, sehingga menggerakkan perekonomian masyarakat di tingkat bawah.

Sementara itu dalam upaya untuk membantu masyarakat yang terdampak Pandemi Covid-19, BPJN Lampung melaksanakan Program Pemulihan Ekonomi Nasional (PEN) yang meliputi Padat Karya Swakelola dengan sumber dana APBN murni sebesar Rp76,6 miliar; Padat Karya Revitalisasi Drainase dengan sumber dana BUN di 10 lokasi, dengan total dana Rp47,5 miliar; serta Padat Karya Non Rutin pada 18 paket kontraktual TA 2021 dengan total dana Rp52,7 miliar.



Sudah 230.007 Tenaga Kerja Terserap dalam Program PKT Jalan dan Jembatan

Program padat karya tunai (PKT) bidang jalan dan jembatan sudah menyerap 230.007 orang pekerja dengan dana yang sudah tersalurkan mencapai Rp2,24 triliun. “Tercatat hingga pertengahan Juni 2021,” kata Direktur Jenderal (Dirjen) Bina Marga Hedy Rahadian.



Ditjen Bina Marga Kementerian PUPR pada Tahun Anggaran 2021 mendapat alokasi sebesar Rp6,69 triliun untuk program PKT. Dari dana tersebut, ditargetkan sebanyak 273.603 tenaga kerja dapat terserap.

Menurut Hedy, pelaksanaan Program PKT diarahkan pada lokasi-lokasi padat penduduk, seperti Pulau Jawa, Bali, NTB, dan Sumatera. Salah satu kegiatan yang dilakukan adalah revitalisasi drainase jalan. Saat ini progresnya sudah 73% dengan nilai sebesar Rp1,02 triliun dari alokasi anggaran sebesar Rp1,4 triliun. Sedangkan untuk progres penyerapan tenaga kerjanya sudah sebanyak 53.912 orang dari target 59.948 orang.

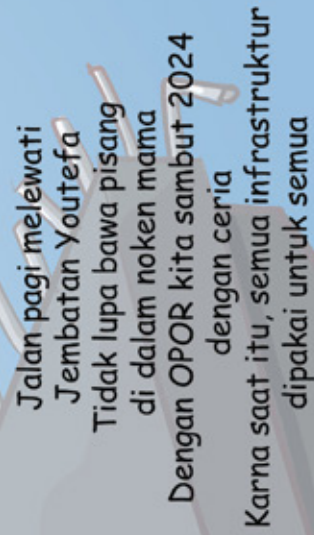
Pembangunan drainase pada ruas jalan nasional sangat mendesak dilakukan mengingat sifat aspal yang mudah rusak apabila terendam air. Daya rusak jalan akan meningkat empat kali lipat bilamana melintas kendaraan dengan muatan melebihi batas maksimal (tonase).

Total alokasi anggaran PKT sebesar Rp6,69 triliun tersebut juga diperuntukkan untuk program padat karya rutin jalan sebesar Rp1,26 triliun, PKT Rutin Jembatan Rp418 miliar. Kemudian juga ada tambahan padat karya yang terkait dengan paket long segment senilai Rp2,79 triliun.

Program PKT sesuai arahan Presiden Jokowi untuk mendukung program Pemulihan Ekonomi Nasional (PEN) dampak Pandemi COVID-19. Terkait hal ini, Ditjen Bina Marga Kementerian PUPR meminta khusus kepada operator jalan tol/ Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) untuk menggunakan skema padat karya dalam kegiatan operasi pemeliharaan. Alokasi dananya mencapai Rp802 miliar dengan target penyerapan tenaga kerja sebanyak 172.167 orang.



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga



Selamatkan Lingkungan dengan Memanfaatkan Limbah B3 Sebagai Material Konstruksi Jalan



Salah satu ancaman serius terhadap lingkungan adalah limbah bahan berbahaya dan beracun atau B3. Harus ada langkah konkret untuk menanganinya. Salah satunya adalah memanfaatkan limbah B3, termasuk di bidang infrastruktur.

Menurut data Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan (KLHK), yang disampaikan Direktur Jenderal Pengelolaan Sampah Limbah dan B3 KLHK, Rosa Vivien Ratnawati, sepanjang periode 2015-2019 ada kenaikan signifikan lahan yang terkontaminasi limbah B3.

Kontaminasi lahan berasal dari kegiatan sektor pertambangan, energi dan migas, manufaktur, agroindustri serta jasa. Jika di tahun 2015 luasan lahan yang terkontaminasi sebesar 211.359,2 meter persegi, maka di tahun 2019 naik 298% menjadi 840.024,85 meter persegi. Jumlah tonase limbah dan tanah terkontaminasi yang harus dipulihkan sebesar 890.316,44 ton.

Sebaran lokasi pemantauan mencakup wilayah Sumatera, Jawa, Bali, Kalimantan, Sulawesi, Maluku dan Papua. Total jumlah limbah B3 yang diperoleh dari kegiatan pemantauan kinerja industri sebesar 44.939.612,36 ton. Dari total data limbah B3 tersebut, 44.883.734,20 ton dikelola dan 285.410,30 ton tidak dikelola. Jenis pengelolaan yang dilakukan antara lain diolah, ditimbun, dimanfaatkan dan diserahkan ke pihak ketiga.

Pengelolaan limbah B3 harus lintas sektoral. Hal ini juga menjadi perhatian Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Melalui Direktorat Bina Teknik Jalan dan Jembatan, institusi yang dipimpin Menteri Basuki Hadimuljo itu material limbah B3 berpotensi untuk digunakan sebagai material konstruksi jalan.

Menurut Gugun Gunawan & Indra Andika Prananda, dari kajian penelitian yang dilakukan oleh Puslitbang Jalan dan Jembatan sampai dengan 2019, ada beberapa jenis limbah B3 yang bisa dimanfaatkan. Di antaranya adalah *fly-ash*, *bottom ash*, *slag* baja, *slag* nikel, *tailing* serta limbah sawit De-OBE (*De Oiled Bleaching earth*).

Adapun potensi pemanfaatan material limbah B3 adalah sebagai material pilihan atau material timbunan, material lapis fondasi tanah (*sub-grade*), dan material lapis fondasi bawah/ atas (*sub-base/base*). Material tersebut menjadi agregat lapis perkerasan aspal dan beton semen. Juga bisa dipakai sebagai agregat bangunan pelengkap jalan.

Pemanfaatan limbah B3 untuk konstruksi jalan mengacu pada spesifikasi umum bidang jalan dan jembatan. Harus memenuhi spesifikasi yang ditentukan dalam buku spesifikasi umum bidang jalan tahun 2018.

Sebelum dipakai sebagai material jalan, limbah B3 perlu dilakukan pengujian mutu material. Semuanya harus sesuai spesifikasi, apakah untuk material pilihan atau timbunan, material pengganti subgrade, material sub base, base dan lapisan perkerasan baik perkerasan aspal atau beton semen.

Kendala yang Dihadapi

Dalam tulisannya, Gugun Gunawan & Indra Andika Prananda menyampaikan beberapa kendala yang akan dihadapi dalam pemanfaatan limbah B3 dalam bidang infrastruktur ke-PUPR-an.

Kendala tersebut terkait dengan mutu/ kualitas material limbah B3 yang tidak sama. Baik itu soal fisik maupun ciri kimianya. Berikutnya adalah volume kebutuhan material tinggi, sedangkan ketersediaan material sering menjadi keraguan. Karena sistem pasarnya belum jelas.

Kendala lainnya, material limbah B3 dalam aplikasi di lapangan masih mendapatkan kendala dalam penerapannya. Khususnya menyangkut perizinan dan aspek hukum lingkungan. Terakhir, banyak masyarakat yang masih ragu memanfaatkan limbah B3 karena faktor keselamatan dan keamanannya.

Semoga ke depannya, limbah B3 bisa dioptimalkan. Tidak hanya bisa menyelamatkan lingkungan tetapi juga menjadi material konstruksi yang berkelanjutan.

Sambut Kebangkitan Wisata, Kementerian PUPR Persiapkan Infrastruktur di Labuan Bajo



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

Presiden Jokowi ingin menjadikan Labuan Bajo sebagai destinasi wisata premium di Tanah Air. Untuk mewujudkannya, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) membangun trotoar kualitas premium.

Kawasan di Nusa Tenggara Timur itu masuk dalam Destinasi Pariwisata Super Prioritas (DPSP). Maka, selain pembangunan jalan baru dan preservasi, peningkatan kualitas layanan jalan dilakukan melalui penataan kawasan pedestrian. Pekerjaan yang telah selesai adalah peningkatan jalan, trotoar, dan *drainase* di Jalan Soekarno Atas sepanjang 2,19 km, Jalan Soekarno Bawah sepanjang 2,01 km, dan Jalan Simpang Pede sepanjang 4,51 km.

“Layanan jalan yang semakin baik akan menunjang perekonomian lokal di kawasan wisata, seperti Labuan Bajo,” kata Basuki di Jakarta, Rabu, 16 Juni 2021.

Di kesempatan terpisah, Kepala Satuan Kerja (Kasatker) Pelaksanaan Jalan Nasional Wilayah III Prov. NTT, Yanuar Dwi Putra menjelaskan bahwa terdapat beberapa perbedaan antara trotoar premium dan non premium.

“Trotoar premium menggunakan PJU (penerangan jalan umum) yang bentuknya mirip dengan tongkat *ranger* di pulau Komodo, juga menggunakan lantai trotoar dari andesit yakni batu alam yang dibentuk menjadi persegi untuk ditata rapih, juga ada tempat sampah, dan kursi untuk melihat *sunset*,” terangnya.

Pembangunan punya manfaat untuk warga sekitar karena dalam pengerjaannya menggunakan sistem padat karya. Membuka kesempatan kerja bagi banyak masyarakat, termasuk mereka yang tidak punya keterampilan ahli.

Menurut Yanuar, hal ini sangat membantu warga yang tidak punya pekerjaan di tengah pandemi. “Masyarakat Labuan Bajo banyak yang bergantung pada penghasilan dari sektor pariwisata, pada situasi pandemi seperti saat ini mereka banyak yang pendapatannya berkurang bahkan kehilangan mata pencaharian,” ungkapnya.

Kepala Dinas Pariwisata Kabupaten Manggarai Barat, Nusa Tenggara Timur (NTT) Agustinus Rinus, pernah mengungkap data, jumlah kunjungan wisatawan ke Labuan Bajo anjlok 83%. Di tahun 2020 mereka yang berwisata mencapai 44.543 orang, turun jauh dibanding 2019 yang berjumlah 256.171 orang.

Namun Rinus optimis tahun ini kondisi akan membaik. Usaha yang dilakukan adalah penerapan protokol CHSE di seluruh industri pariwisata NTT. Lalu menyusun ulang kalender *event* berbagai atraksi pariwisata di Labuan Bajo selama tahun 2021. “Kita sangat berharap bahwa target kita adalah pasar wisatawan nusantara dapat berjalan baik. Tapi kami sangat optimis Labuan Bajo akan bangkit,” katanya dalam konferensi pers virtual tentang Progres Pengembangan DPSP Labuan Bajo, Jumat, 19 Februari 2021.

Usaha lain untuk menyambut kebangkitan wisata NTT adalah kesiapan infrastruktur. Yanuar menambahkan, kemandapan jalan nasional di kawasan Labuan Bajo saat ini mencapai 98%. Lalu di tahun ini, ada dua paket

kegiatan. Pertama, pengaspalan Jalan Labuan Bajo - Terang - Pelabuhan Bari sepanjang 2,0 km. Dan kedua, preservasi Jalan Labuan Bajo - Malwatar - Kota Ruteng sepanjang 107,5 km.

Kedua proyek terkait persiapan Labuan Bajo menjadi tuan rumah Konferensi Tingkat Tinggi (KTT) G-20 dan ASEAN Summit 2023 mendatang. “Rencananya menggunakan dana PEN (Pemulihan Ekonomi Nasional) dan saat ini BPJN NTT sedang melakukan persiapan lelang dengan skema *multiyears* kontrak,” pungkas Yanuar. (Gir)



Jembatan Sei Alalak Banjarmasin Akan Rampung September 2021



Pembangunan Jembatan Sei Alalak sepanjang 850 meter di Banjarmasin, Provinsi Kalimantan Selatan (Kalsel) progres konstruksinya telah mencapai 90,30%. September 2021, jembatan diharapkan bisa selesai dikerjakan.

Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

Jembatan yang menggantikan Jembatan Kayu Tangi 1 berumur 30 tahun itu menjadi jalur utama akses Kota Banjarmasin dengan berbagai wilayah di Kalimantan Selatan dan Kalimantan Tengah. Semoga jembatan baru ini nantinya dapat semakin meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan masyarakat setempat.

Menurut Kepala Balai Pelaksana Jalan Nasional Wilayah I Kalimantan Selatan Direktorat Jenderal Bina Marga, Syauqi Kamal, pondasi dan jembatan pendekat berupa struktur pileslab telah sepenuhnya rampung.

"Pada sisa masa pelaksanaan pekerjaan tahun ini, kami fokus pada penyelesaian pekerjaan struktur pada bentang utama jembatan, pekerjaan jalan akses dan *frontage*, serta pekerjaan minor lainnya. Masa pelaksanaan pekerjaan fisik akan berakhir pada tanggal 15 September 2021 dengan masa pemeliharaan selama 2 tahun," tuturnya.

Syauqi menambahkan bahwa sebelum Jembatan Sei Alalak dioperasikan, akan dilaksanakan laik fungsi jembatan dan uji laik fungsi jalan. Kegiatan ini dilakukan

untuk memastikan kondisi dan keamanan jembatan dapat dilalui oleh kendaraan sesuai dengan peruntukannya.

Jembatan Sei Alalak merupakan *cable stayed bridge* melengkung pertama di Indonesia dengan metode *longline matchcast*. Jembatan dirancang agar dapat dilintasi oleh kendaraan dengan berat maksimal 10 ton.

Konstruksinya diklaim tahan terhadap gempa dengan masa layan hingga 100 tahun. Sistem *pre-cast*-nya mampu mengefisienkan biaya dan mengoptimalkan kualitas.

Kemudian, geometri tiang *pylon* asimetris ditujukan untuk mengatur *cable stayed* agar tidak bersinggungan dan tetap berada di luar dek jembatan serta menambah estetika.

Pekerjaan Jembatan Sei Alalak menggunakan dana dari Surat Berharga Syariah Negara (SBSN) tahun 2018 - 2021 senilai Rp278 miliar dengan kontraktor PT Wijaya Karya (Persero) Tbk-PT Pandji, KSO dengan skema pekerjaan tahun jamak.

3 Duplikasi Jembatan di Riau Selesai, Arus Logistik ke Sumbar Lebih Lancar



Foto: Jemb. Bakan
Dok. Ditjen Bina Marga



Foto: Jemb. Belanti
Dok. Ditjen Bina Marga



Foto: Jemb. Poro
Dok. Ditjen Bina Marga

Ditjen Bina Marga menyelesaikan 3 duplikasi jembatan yang berada di ruas Bts. Kampar – Bts. Kota Bangkinang, Kabupaten Kampar, Riau. Tujuannya untuk mengurangi beban lalu lintas jembatan lama yang tetap difungsikan.

“**S**aat ini jembatan-jembatan tersebut sudah berfungsi dan bisa dilalui oleh masyarakat. Adanya duplikasi jembatan akan membantu mengurangi kemacetan akibat tingginya arus lalu lintas harian serta mempermudah akses angkutan logistik dari Provinsi Riau menuju Sumatra Barat maupun arah sebaliknya,” kata Syamsurizal, Pejabat Pembuat Komitmen (PPK) 1.4 Provinsi Riau.

Ketiga duplikasi jembatan tersebut adalah Jembatan Sei Poro, Sei Belanti, dan Sei Bakan. “Konstruksi penggantian Jembatan Sei Poro CS bertujuan untuk mewujudkan suatu jaringan jalan yang mantap, juga untuk mengurangi beban konstruksi jembatan *eksisting*, yakni jembatan CH (*Callender Hamilton*) yang umurnya sudah melebihi 40 tahun,” kata Syamsurizal,

Ketiga pekerjaan ini mendapat dana dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) sebesar Rp25,6 miliar. Pekerjaan yang telah dimulai sejak Januari 2020, selesai pada Maret 2021.

Sebagai informasi, konstruksi Penggantian Jembatan Sei Poro CS menggunakan tipe balok *girder* beton. Ketiga jembatan memiliki bentang yang beragam. Jembatan Sei Poro memiliki bentang 30 m dan lebar 10 m. Jembatan Sei Belanti memiliki bentang 25 m dan lebar 10 m. Sementara Jembatan Sei Bakan memiliki bentang 35,80 m dan lebar 10 m. (Gir)

Hampir Selesai, Jembatan Lodukuh di Temanggung Mulai Dilintasi



Foto: Dok. Ditjen Bina Marga

Penggantian Jembatan Lodukuh di Kabupaten Temanggung, Jawa Tengah sudah mencapai 80%. Ditjen Bina Marga memutuskan jembatan tersebut beroperasi sementara atau fungsional.

“Saat ini sudah bisa digunakan, fungsional dua jalur. Sementara simultan pekerjaan di bangunan bawah tetap berjalan,” kata Devi Alcitra Candra, Kepala Satuan Kerja (Kasatker) Wilayah II Jawa Tengah, dalam keterangannya, Kamis, 6 Mei 2021.

Jembatan Lodukuh merupakan jembatan yang menghubungkan Kecamatan Parakan, Kabupaten Temanggung dengan Kabupaten Wonosobo. Arus mobilitas di kedua daerah ini sempat terganggu ketika di awal 2020, terjadi kerusakan di konstruksi jembatan lama. Ada gerusan dan terdapat longsor di sisi timur sehingga mengganggu oprit jembatan.

“Oleh karenanya jembatan tidak dapat digunakan, sehingga dipasang jembatan sementara, jembatan bailey. Karena rute kendaraan dari Wonosobo menuju Parakan banyak dilalui oleh kendaraan berat, maka kita usulkan penggantian jembatan,” terang Devi.

Pekerjaan penggantian Jembatan Lodukuh tidak mengganggu arus lalu lintas karena kendaraan tetap dapat melintas menggunakan jembatan bailey. Namun demikian, terdapat batasan tonase bagi kendaraan yang bisa melintas. “Maksimal beban kendaraan 20 ton, lebih dari itu akan diputar balik, lewat daerah bawah,” ungkap Devi.

PUPR Rampungkan Akses Wisata Rohani di Kawasan Danau Toba

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) menyelesaikan pembangunan jalan akses wisata rohani menuju Patung Yesus yang terletak di Puncak Bukit Sibe-bea, Kabupaten Samosir.

Pekerjaan ini juga sekaligus mendukung pengembangan Destinasi Pariwisata Super Prioritas (DPSP) Danau Toba. Menurut Menteri PUPR Basuki Hadimuljono, pembangunan infrastruktur pada setiap DPSP direncanakan secara terpadu baik penataan kawasan, jalan, penyediaan air baku dan air bersih, pengelolaan sampah, sanitasi, dan perbaikan hunian penduduk melalui sebuah rencana induk pembangunan infrastruktur.

“Untuk pariwisata, pertama yang harus diperbaiki infrastrukturnya, kemudian amenities dan event, baru promosi besar-besaran. Kalau hal itu tidak siap, wisatawan datang sekali dan tidak akan kembali lagi. Itu yang harus kita jaga betul. Prinsipnya adalah merubah wajah kawasan dilakukan dengan cepat, terpadu, dan memberikan dampak bagi ekonomi lokal dan nasional,” kata Basuki.

Sebelumnya, Puncak Bukit Sibe-bea tidak memiliki jalan akses yang dapat dilalui oleh kendaraan roda empat. Selanjutnya Kementerian PUPR melalui Ditjen Bina Marga membangun jalan akses sepanjang 2,5 km. Pekerjaan yang meliputi penggalian bukit bebatuan itu dilaksanakan oleh PT Matio Jaya Cemerlang dengan anggaran APBN senilai Rp23,3 miliar.

Penggalian bukit berbatu tersebut diakui Pejabat Pembuat Komitmen (PPK) 2.9 Provinsi Sumatera Utara Tambos M

Nainggolan, sebagai salah satu kendala yang dihadapi. Pihaknya harus mendatangkan peralatan khusus seperti *breaker* untuk memecahkan batu-batu besar.

“Pembangunan dimulai pada April 2020 dan rampung Januari 2021. Kemarin jalan ini sempat viral di media sosial karena jalannya yang berkelok dan memiliki pemandangan yang cantik. Sebenarnya, kelokan dibuat untuk memenuhi kriteria geometrik jalan agar tidak terjadi kecelakaan karena lokasi jalan yang ada di perbukitan,” ujar Nainggolan.

Jalan akses ini dikerjakan secara bertahap melalui 3 seksi. Seksi 1 sepanjang 1,4 km (STA 0+00-STA 1+438), Seksi 2 sepanjang 0,762 km (STA 0+00-STA 0+762), dan Seksi 3 sepanjang 0,3 km (STA 0+00-STA 0+300). Serah terima pekerjaan sementara telah dilaksanakan sesuai kontrak pada 29 Desember 2020.

Selain akses menuju wisata rohani Puncak Bukit Sibe-bea, Kementerian PUPR juga membangun sejumlah infrastruktur jalan dan jembatan untuk mendukung konektivitas DPSP Danau Toba. Di antaranya pembangunan jalan lingkaran pesisir Danau Toba sepanjang 4 km, preservasi jalan dan jembatan lingkaran Samosir, serta membangun Jembatan Aek Tano Ponggol dengan panjang penanganan 294 meter.

Ingat Selalu Protokol Pencegahan Covid 19



MENCUCI TANGAN
DENGAN SABUN



MEMAKAI
MASKER



MENJAGA
JARAK



MENJAUHI
KERUMUNAN



MENGURANGI
MOBILITAS



5M

76TH

INDONESIA
TANGGUH
INDONESIA
TUMBUH



**DIRGAHAYU
INDONESIA**