

NASKAH AKADEMIS

**Rancangan Peraturan Daerah Provinsi Sumatera Barat tentang Pembangunan Infrastruktur Berkelanjutan**



Badan Perencanaan Pembangunan Daerah

Provinsi Sumatera Barat

2019

1Januari 2020

# KATA PENGANTAR

Puji syukur kita ucapkan kepada Allah SWT karena berkat rahmatNya kita senantiasa diberikan kesehatan dan kesempatan sehingga salah satunya yaitu dapat menyelesaikan Naskah Akamedik Rancangan Peraturan Daerah Pembangunan Infrastruktur Berkelanjutan.

Infrastruktur adalah organ penting dalam menjamin kelangsungan hidup suatu negara dan daerah, maka setiap negara dan daerah, maka setiap negara atau daerah berupaya secara maksimal untuk memenuhi infrastruktur yang dioperlukan untuk memenuhi terlaksananya fungsi - fungsi pemerintahan, mendorong pihak swasta dan masyarakat untuk mengembangkan kegiatan ekonomi serta meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Pembangunan infrastruktur sangat tergantung dari investasi pemerintah yang harus dikelola dengan baik agar dapat memberikan manfaat maksimum untuk kemajuan daerah dn peningkatan kesejahteraan masyarakat. Namun dari praktik pembangunan infrastruktur di Sumatera Barat yang berlangsung selama ini masih mempunyai banyak permasalahan dari berbagai aspek yang dimulai dari tahap perencanaa, penetapan, pelaksanaan dan pertanggungjawaban pembangunan infrastruktur. Semua persoalan yang muncul dalam pembangunan infrastruktur menjadi alasan utama untuk penyusunan Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah Infrastruktur Berkalanjutan.

Dengan adanya naskah akademik ini, diharapkan semua permasalahan yang dihadapi dalam pembangunan infrastruktur dapat druimuskan dengan baik. Semoga Naskah Akademik memberikan dapat memberikan semua manfaat dalam penyusunan Rancangan Peraturan Daerah Pembangunan Infrastruktur Berkelanjutan.

# DAFTAR ISI

[KATA PENGANTAR ii](#_Toc28368206)

[DAFTAR ISI iii](#_Toc28368207)

[DAFTAR TABEL vi](#_Toc28368208)

[DAFTAR GAMBAR vii](#_Toc28368209)

[BAB I PENDAHULUAN 1](#_Toc28368210)

[1.1. Latar Belakang 1](#_Toc28368211)

[1.2. Identifikasi Masalah 4](#_Toc28368212)

[1.3. Tujuan dan Kegunaan Penyusunan Naskah Akademik 7](#_Toc28368213)

[1.4. Metode Penelitian 7](#_Toc28368214)

[BAB II KAJIAN TEORITIS DAN PRAKTEK EMPIRIS 9](#_Toc28368215)

[2.1. Kajian Teoritis 9](#_Toc28368216)

[2.1.1. Infrastruktur Energi Baru dan Terbarukan 12](#_Toc28368217)

[2.1.2. Infrastruktur Bangunan Gedung 14](#_Toc28368218)

[2.1.3. Infrastruktur Sumber Daya Air 17](#_Toc28368219)

[2.1.4. Infrastruktur Jalan dan Jembatan 18](#_Toc28368220)

[2.1.5. Infrastruktur Air Bersih dan Sanitasi 21](#_Toc28368221)

[2.1.6. Infrastruktur Sarana Perhubungan 23](#_Toc28368222)

[2.2. Kajian Terhadap Asas/Prinsip Terkait Dengan Penyusuan Norma 28](#_Toc28368223)

[2.2.1. Infrastruktur Energi Baru dan Terbarukan 30](#_Toc28368224)

[2.2.2. Infrastruktur Bangunan Gedung 31](#_Toc28368225)

[2.2.3. Infrastruktur Sumber Daya Air 33](#_Toc28368226)

[2.2.4. Infrastruktur Jalan dan Jembatan 35](#_Toc28368227)

[2.2.5. Infrastruktur Air Bersih dan Sanitasi 35](#_Toc28368228)

[2.2.6. Infrastruktur Sarana Perhubungan 36](#_Toc28368229)

[2.3. Kajian Terhadap Praktik Penyelenggaraan 37](#_Toc28368230)

[2.3.1. Infrastruktur Energi Baru dan Terbarukan 37](#_Toc28368231)

[2.3.2. Infrastruktur Bangunan Gedung 41](#_Toc28368232)

[2.3.3. Infrastruktur Sumber Daya Air 43](#_Toc28368233)

[2.3.4. Infrastruktur Jalan dan Jembatan 46](#_Toc28368234)

[2.3.5. Infrastruktur Air Bersih dan Sanitasi 48](#_Toc28368235)

[2.3.6. Infrastruktur Sarana Perhubungan 52](#_Toc28368236)

[2.4. Kajian Terhadap Implikasi Sosial Ekonomi 55](#_Toc28368237)

[2.4.1. Infrastruktur Energi Baru dan Terbarukan 55](#_Toc28368238)

[2.4.2. Infrastruktur Bangunan Gedung 57](#_Toc28368239)

[2.4.3. Infrastruktur Sumber Daya Air 57](#_Toc28368240)

[2.4.4. Infrastruktur Jalan dan Jembatan 59](#_Toc28368241)

[2.4.5. Infrastruktur Air Bersih dan Sanitasi 59](#_Toc28368242)

[2.4.6. Infrastruktur Sarana Perhubungan 60](#_Toc28368243)

[2.5. Sintesa Permasalahan 65](#_Toc28368244)

[BAB III EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN 68](#_Toc28368245)

[3.1. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 68](#_Toc28368246)

[3.2. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 69](#_Toc28368247)

[3.3. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan 71](#_Toc28368248)

[3.4. Undang Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah 72](#_Toc28368249)

[3.5. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 75 Tahun 2014 Tentang Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 122 Tahun 2016 tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 75 Tahun 2014 Tentang Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas 75](#_Toc28368250)

[3.6. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2015 Tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur 79](#_Toc28368251)

[3.7. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2016 Tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Peraturan Presiden Nomor 56 Tahun 2018 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2016 Tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional 83](#_Toc28368252)

[3.8. Peraturan Daerah Sumatera Barat Nomor 7 Tahun 2008 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD) Provinsi Sumatera Barat Tahun 2005-2025 86](#_Toc28368253)

[3.9. Peraturan Daerah Sumatera Barat Nomor 6 Tahun 2016 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Provinsi Sumatera Barat Tahun 2016-2021 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2018 Tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Sumatera Barat Nomor 6 Tahun 2016 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Provinsi Sumatera Barat Tahun 2016-2021 89](#_Toc28368254)

[BAB IV LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS, DAN YURIDIS 97](#_Toc28368255)

[4.1. Landasan Filosofis 97](#_Toc28368256)

[4.2. Landasan Sosiologis 101](#_Toc28368257)

[4.3. Landasan Yuridis 106](#_Toc28368258)

[BAB V JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN DAN RUANG LINGKUP 110](#_Toc28368259)

[5.1. Ketentuan Umum 110](#_Toc28368260)

[5.1.1. Infrastruktur Energi Baru dan Terbarukan **Error! Bookmark not defined.**](#_Toc28368261)

[5.1.2. Infrastruktur Bangunan Gedung **Error! Bookmark not defined.**](#_Toc28368262)

[5.1.3. Infrastruktur Sumber Daya Air **Error! Bookmark not defined.**](#_Toc28368263)

[5.1.4. Infrastruktur Jalan dan Jembatan **Error! Bookmark not defined.**](#_Toc28368264)

[5.1.5. Infrastruktur Air Bersih dan Sanitasi **Error! Bookmark not defined.**](#_Toc28368265)

[5.2. Materi Yang Akan diatur 112](#_Toc28368266)

[5.2.1. Infrastruktur Energi Baru dan Terbarukan **Error! Bookmark not defined.**](#_Toc28368267)

[5.2.2. Infrastruktur Bangunan Gedung **Error! Bookmark not defined.**](#_Toc28368268)

[5.2.3. Infrastruktur Sumber Daya Air **Error! Bookmark not defined.**](#_Toc28368269)

[5.2.4. Infrastruktur Jalan dan Jembatan **Error! Bookmark not defined.**](#_Toc28368270)

[5.2.5. Infrastruktur Air Bersih dan Sanitasi **Error! Bookmark not defined.**](#_Toc28368271)

[5.3. Ketentuan Peralihan **Error! Bookmark not defined.**](#_Toc28368272)

[5.3.1. Infrastruktur Energi Baru dan Terbarukan **Error! Bookmark not defined.**](#_Toc28368273)

[5.3.2. Infrastruktur Bangunan Gedung **Error! Bookmark not defined.**](#_Toc28368274)

[5.3.3. Infrastruktur Sumber Daya Air **Error! Bookmark not defined.**](#_Toc28368275)

[5.3.4. Infrastruktur Jalan dan Jembatan **Error! Bookmark not defined.**](#_Toc28368276)

[5.3.5. Infrastruktur Air Bersih dan Sanitasi **Error! Bookmark not defined.**](#_Toc28368277)

[5.3.6. Infrastruktur Sarana Perhubungan **Error! Bookmark not defined.**](#_Toc28368278)

[BAB VI PENUTUP 119](#_Toc28368279)

[6.1. Simpulan 119](#_Toc28368280)

[6.2. Saran 121](#_Toc28368281)

[DAFTAR PUSTAKA 121](#_Toc28368282)

# DAFTAR TABEL

[Tabel II‑1 Hirarki Pusat-pusat Permukiman Perkotaan Provinsi Sumatera Barat 28](#_Toc29209821)

[Tabel II‑2 Tujuan dan Sasaran Pembangunan Infrastruktur Energi Baru dan Terbarukan dalam RPJMD Provinsi Sumatera Barat 2016 – 2021 37](#_Toc29209822)

[Tabel II‑3 Strategi dan Kebijakan Pembangunan Infrastruktur Energi dan Ketenagalistrikan pada Dinas ESDM Provinsi Sumatera Barat 2016 - 2021 38](#_Toc29209823)

[Tabel II‑4 Target dan Indikator Kinerja RPJMD Provinsi Sumatera Barat pada Dinas ESDM 38](#_Toc29209824)

[Tabel II‑5 Anggaran Pembangunan Stadium Utama Sumatera Barat 42](#_Toc29209825)

[Tabel II‑6 Anggaran Pembangunan Gedung Budaya Sumatera Barat 42](#_Toc29209826)

[Tabel II‑7 Capaian Kinerja Output Dinas PSDA Provinsi Sumatera Barat Tahun 2010 – 2015 45](#_Toc29209827)

[Tabel II‑8 Capaian Kinerja Dinas PSDA Provinsi Sumatera Barat 2016-2018 45](#_Toc29209828)

[Tabel II‑9 Pembagian Urusan Pemerintahan Bidang Pekerjaan Umum Dan Penataan Ruang, Sub Urusan Air Minum, Persampahan, Air Limbah, Dan Drainase 49](#_Toc29209829)

[Tabel II‑10 Kegiatan Penyediaan Air Bersih dan Sanitasi yang Didanai APBD Provinsi Sumatera Barat 50](#_Toc29209830)

[Tabel II‑11 Capaian Cakupan Pelayanan Air Minum dan Sanitasi Layak Provinsi Sumatera Barat Tahun 2018 51](#_Toc29209831)

[Tabel III‑1 Misi, Tujuan, dan Sasaran RPJMD Provinsi Sumatera Barat Tahun 2016-2021 93](#_Toc29209832)

[Tabel V‑1 Indikasi Program Rencana Pembangunan dan Pengembangan Perumahan dan Kawasan Permukiman (RP3KP) di Provinsi Sumatera Barat **Error! Bookmark not defined.**](#_Toc29209833)

# DAFTAR GAMBAR

[Gambar II‑1 Komponen Empat Dimensi Infrastruktur Berkelanjutan 10](#_Toc28369246)

[Gambar II‑2 Keseimbangan Interaksi Akibat Pembangunan Infrastruktur Berkelanjutan 12](#_Toc28369247)

[Gambar II‑3 Piramida Kebutuhan Dasar Manusia 15](#_Toc28369248)

[Gambar II‑4 Siklus Proyek Infrastruktur 20](#_Toc28369249)

[Gambar II‑5 Urutan Aksesibilitas PKW dengan PKN di Sumatera Barat 52](#_Toc28369250)

[Gambar II‑6 Aksessibilitas Potensial Kota Padang dengan kota Satelitnya 53](#_Toc28369251)

[Gambar II‑7 Aksessiblitas Potensial PKW dan PKN di Sumatera Barat dengan Aktifitas Ekonominya 54](#_Toc28369252)

[Gambar II‑8 Jaringan cob-web PKN Kota Padang dengan Kota Satelitnya 61](#_Toc28369253)

[Gambar II‑9 Interaksi antara Jumlah Kendaraan dan Volume Angkutan Barang Tahun 2019 62](#_Toc28369254)

[Gambar II‑10 Interaksi Jumlah Kendaraan Bermotor dengan Kejadian Kecelakaan Lalulintas Tahun 2019 63](#_Toc28369255)

[Gambar II‑11 Keadaan Kepadatan Lalu Lintas dengan Jumlah Kecelakaan Tahun 2019 64](#_Toc28369256)

# PENDAHULUAN

## Latar Belakang

Infrastruktur dapat diibaratkan sebagai bahan bakar dari suatu mesin. Jika bahan bakar tidak tersedia, maka mesin tersebut tidak akan dapat berfungsi. Hal yang sama juga berlaku untuk kelangsungan atau keberlanjutan hidup suatu negara dan daerah. Kelangsungan hidup suatu negara dan daerah sangat ditentukan oleh ketersediaan infrastruktur. Oleh sebab itu infrastruktur menjadi organ yang penting untuk menjamin kelangsungan hidup suatu negara dan daerah.

Berhubung infrastruktur menjadi organ penting dalam menjamin kelangsungan hidup suatu negara dan daerah, maka setiap negara atau daerah berupaya secara maksimal untuk memenuhi infrastruktur yang diperlukan untuk memenuhi terlaksananya fungsi-fungsi pemerintahan, mendorong pihak swasta dan masyarakat untuk mengembangkan kegiatan ekonomi serta, meningkatkan kesejahteraan masyarakat, pemerataan pembangunan dan daya saing daerah. Selanjutnya infrastruktur yang berperan sebagai penggerak di sektor perekonomian akan menjadi pendorong berkembangnya sektor-sektor terkait sebagai *multiplier* dan pada akhirnya akan menciptakan lapangan usaha baru dan memberikan *output* hasil produksi sebagai *input* untuk konsumsi atau untuk *input* industri lainnya. Dampak akhir dari ketersediaan infrastruktur tersebut adalah peningkatan pertumbuhan ekonomi, kualitas hidup dan daya saing daerah yang bermuara pada peningkatan kesejahteraan masyarakat.

Khusus untuk Provinsi Sumatera Barat, ketersediaan infrastruktur sudah semakin baik dari satu periode pembangunan ke periode pembangunan berikutnya dan telah berdampak terhadap pengembangan berbagai sektor ekonomi, peningkatan kualitas pelayanan terhadap masyarakat, pelaku ekonomi dan peningkatan kesejahteraan masyarakat. Tidak dapat dipungkiri bahwa penurunan tingkat kemiskinan menjadi 6,65 % pada tahun 2018 dan berkurangnya daerah tertinggal dan berkembangkan pusat-pusat kegiatan ekonomi baru di Sumatera Barat tidak terlepas dari pembangunan infrastruktur yang berkelanjutan semenjak pemerintahan Orde Baru sampai sekarang.

Meskipun pembangunan dan penyediaan infrastruktur di Sumatera Barat telah berlangsung lama dan telah dirasakan dampaknya oleh masyarakat, kebutuhan atau permintaan pembangunan infrastruktur semakin meningkat sejalan dengan semakin menguatnya tuntutan percepatan pembangunan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat, pemerataan pembangunan, perluasan akses ke pusat-pusat pertumbuhan yang potensial, konektivitas antar daerah untuk meningkatkan daya saing daerah dan mobilitas orang serta barang hasil produksi masing-masing daerah kabupaten dan kota yang terdapat di Sumatera Barat. Untuk memenuhi kebutuhan infrastruktur yang samakin meningkat tersebut memerlukan investasi yang besar baik yang berasal dari investasi pemerintah maupun sumber lainnya seperti investasi swasta dan masyarakat.

Investasi swasta dengan investasi pemerintah untuk pembangunan infrastruktur mempunyai kaitan yang kuat. Secara prinsip investasi swasta tidak akan mengalir ke daerah yang mempunyai daya saing rendah, tingkat keuntungan yang rendah dan tidak tersedia insentif dari pemerintah daerah. Sampai saat ini investasi swasta berupa Penanaman Modal Dalam Negeri (PMDN) dan Penanaman Modal Asing (PMA) masih di bawah target yang ditetapkan dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Provinsi Sumatera Barat 2016-2021 (Evaluasi Kinerja Pemerintah Derah Provinsi Sumatera Barat 2018). Meskipun daya saing daerah Sumatera Barat telah mengalami peningkatan yang luar biasa dari peringkat 23 pada tahun 2017 menjadi peringkat 12 tahun 2018 (NUS 2018), masih belum cukup menarik bagi penanaman modal PMDN dan PMA. Oleh sebab itu, pembangunan infrastruktur Sumatera Barat akan masih bertumpu pada sumber dana yang berasal dari pemerintah.

Pembangunan infrastruktur yang sangat tergantung dari investasi pemerintah harus dikelola dengan baik agar dapat memberi manfaat maksimum untuk kemajuan daerah dan peningkatan kesejahteraan masyakarat. Namun dari praktik pembangunan infrastruktur di Sumatera Barat yang berlangsung selama ini masih mempunyai banyak permasalahan dari berbagai aspek. Persoalan dan permasalahan tersebut dapat ditelusuri mulai dari tahap perencanaan, penetapan, pelaksanaan dan pertanggungjawaban pembangunan infrastruktur. Dari sisi perencanaan terdapat beberapa permasalahan yang masih terus berlanjut sampai saat ini. Pertama, usulan pembangunan infrastruktur sering tidak merujuk dan mengikuti dokumen perencanaan pembangunan jangka panjang dan jangka menengah provinsi, Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi Sumatera Barat dan rencana induk pengembangan yang telah disusun oleh masing-masing Perangkat Daerah. Kedua, koordinasi perencanaan pembangunan pemerintah provinsi dengan pemerintah kabupaten dan kota belum maksimal, sehingga dalam praktiknya integrasi perencanaan pembangunan infrastruktur provinsi dengan kabupaten dan kota belum berjalan maksimal. Ketiga, urutan dan kualitas dari dokumen perencanaan pembangunan setiap infrastruktur yang diperlukan sering tidak tersedia sesuai dengan standar yang ditetapkan. Keempat, usulan belanja investasi pembangunan infrastruktur melebihi dari kemampuan daya dukung APBD setiap tahunnya. Kelima, belum terdapat alokasi yang jelas pada tahap awal perencanaan untuk berbagai jenis pembangunan infrastruktur.

Selanjutnya dari sisi penetapan dan pengesahan anggaran melalui lembaga politik DPRD Provinsi Sumatera juga terdapat beberapa permasalahan. Pertama, rencana pembangunan infrastruktur sering mengalami pembahasan yang cukup lama dan apa yang diusulkan sering mengalami perubahan sesuai dengan aspirasi anggota DPRD Provinsi Sumatera Barat. Kedua, jumlah anggaran yang disetujui tidak mencukupi untuk mendukung terlaksananya pembangunan dalam satu tahun anggaran, sehingga sering terjadi proyek pembangunan infrastruktur yang seharus dapat diselesaikan dalam satu tahun anggaran harus dijadikan untuk dua tahun anggaran atau lebih.

Dari sisi pelaksanaan dapat diidentifikasi beberapa permasalahan yang sering berulang setiap tahunnya. Pertama, terdapat proyek pembangunan infrastruktur yang tidak dapat diselesaikan dalam satu periode jabatan Gubernur dan Wakil Gubernur Sumatera Barat, seperti pembangunan Masjid Raya Sumatera Barat, pembangunan jalan Pasar Baru-Alahan Panjang dan proyek pembangunan lainnya. Kedua, realisasi anggaran pembangunan infrastruktur yang telah disetujui sering tidak terserap akibat kendala yang dihadapi pada saat pelaksanaan pembangunan, seperti tender yang terlambat, perubahan anggaran, pembebasan lahan yang tidak sesuai dengan prosedur dan lainnya. Ketiga, masih terdapat beberapa proyek pembangungan infrastruktur yang telah disetujui dan tidak dapat terlaksana sama sekali.

Dari segi pertanggungjawaban terdapat beberpa permasalahan yang berakibat tertundanya pemanfaatan proyek pembangunan. Pertama, terlambatnya serah terima proyek infrastrutkur. Kedua, proyek infrastruktur tidak dapat dioperasikan atau digunakan karena belum tersedianya sarana pendukung, seperti ketersediaan daya dukung listrik, jalan akses dan faktor lainnya. Ketiga, hambatan dari masyarakat sekitar proyek dan masalah administrasi.

Seluruh permasalahan pembangunan infrastruktur yang muncul mulai dari perencanaan sampai pertanggungjawaban dapat merugikan keuangan negara dan rendahnya pemanfaatan infrastruktur oleh masyarakat, pelaku ekonomi dan peningkatan pelayanan kepada masyarakat. Pada akhirnya upaya peningkatan kesejahteraan masyarakat Sumatera Barat dan pemerataan pembangunan menjadi terhambat. Permasalahan yang muncul tidak saja merugikan masyarakat dan pelaku ekonomi, tetapi juga terjadi pemborosan terhadap keuangan daerah dan sumberdaya yang tersedia.

Semua persoalan yang muncul dalam pembangunan infrastruktur di Sumatera Barat yang telah dikemukakan di atas memberi petunjuk bahwa terdapat rendahnya kedayagunaan peraturan daerah yang tersedia saat ini dan memerlukan pembentukan peraturan daerah yang baru tentang pembangunan infrstruktur berkelanjutan agar persoalan pembangunan infrastruktur tersebut dapat diatasi dan tidak berlanjut di masa mendatang. Untuk pembentukan peraturan daerah yang baru memerlukan naskah akademik yang dapat menjustifikasi argumentasi filosofis, sosiologis serta yuridis untuk menyusun Rancangan Peraturuan Daerah dan menentukan kerangka aspek-aspek yang perlu diatur seperti yang diamanatkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2011 Tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan. Naskah akademik merupakan naskah hasil penelitian atau pengkajian hukum dan hasil penelitian lainnya terhadap suatu masalah tertentu yang dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah mengenai pengaturan masalah tersebut dalam suatu Rancangan Peraturan Daerah sebagai solusi terhadap permasalahan dan kebutuhan hukum masyarakat. Dengan adanya pengkajian dan penelitian yang mendalam dalam Naskah Akademik, diharapkan akan melahirkan peraturan daerah yang aspiratif, responsif, tanggap terhadap kebutuhan masyarakat Provinsi Sumatera Barat dan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi. Agar pembentukan peraturan daerah tentang Pembangunan Infrastruktur Berkelanjutan Sumatera Barat memenuhi unsur, norma, muatan yang dipersyaratkan dalam Undang-undang Nomor 12 Tahun 2011 tersebut, maka diperlukan kajian akademik dalam bentuk Naskah Akademik Rancangan Peraturan Daerah tentang Pembangunan Infrastruktur Berkelanjutan.

## Identifikasi Masalah

Pembukaan UUD 1945 mengemukakan bahwa tujuan Negara Indonesia adalah melindungi seluruh bangsa dan tumpah darah Indonesia, memajukan kesejahteraan umum dan mencerdaskan kehidupan bangsa dan ikut serta melaksanakan ketertiban dunia berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi dan keadilan sosial. Oleh karenanya Negara berkewajiban untuk memenuhi kebutuhan hidup warga negaranya.

Selanjutnya dalam tujuan memajukan kesejahteraan umum terkandung makna bahwa rakyat mempunyai hak dan kewajiban untuk mencapai kesejahteraannya. Dalam hal ini Negara hanya bertugas untuk menciptakan suasana atau keadaan yang memungkinkan rakyat dapat menikmati hak-haknya sebagai warga Negara dan mencapai kesejahteraan mereka semaksimal mungkin. Dalam rangka mewujudkan kesejahteraan tersebut, salah satu komponen utama yang harus dipenuhi adalah tersedianya barang dan jasa kebutuhan hidup bagi semua warga Negara.

Kesejahteraan umum akan dapat dicapai apabila terpenuhi persyaratan-persyaratan minimum antara lain kebutuhan pangan, pakaian, dan perlindungan, layanan-layanan esensial yang mendasar yang diperlukan oleh mesyarakat. Layanan-layanan esensial tersebut meliputi penyediaan infrastruktur untuk masyarakat seperti air minum bersih, transportasi, sanitasi, fasilitas kesehatan dan pendidikan serta fasilitas lainnya. Oleh sebab itu sangat jelas bahwa penyediaan infrastruktur bagi keperluan rakyat adalah bahagian dari amanat Undang-Undang Dasar 1945 untuk memajukan kesejahteraan umum, pembentukan watak dan jati diri manusia.

Upaya peningkatan kesejahteraan umum dan pemerataan pembangunan di Sumatera Barat akan terkendala selama permasalahan yang mucul mulai dari perencanaan, pengesahan, pelaksanaan dan pertanggungjawab pembangunan infrastruktur belum teratasi. Jika permasalahan pembangunan infrastruktur ini masih belanjut, maka hal ini merupakan pelanggaran terhadap amanat Undang-Undang Dasar 1945. Oleh sebab itu perlu diatasi dengan peraturan daerah yang dapat mengatasi permasalahan tersebut.

Selanjutnya dalam praktik penyelengaraannya, masing-masing jenis infrastruktur ini mempunyai permasalahan yang berbeda satu sama lainnya. Namun permasalahan yang perlu mendapat perhatian dan perlu diatasi dengan regulasi dalam rangka mempercepat peningkatan kesejahteraan masyarakat dan mengurangi inefisiensi pemanfaatan belanja modal APBD Provinsi Sumatera Barat yang relatif kecil tersedia dapat dirumuskan sebagai berikut:

* + - 1. Dalam praktik penyelenggaraan pembangun infrastruktur sering penyimpangan dari dokumen RPJPD, RPJMD dan RTRW Provinsi Sumatera Barat dan rencana induk pengembangan yang telah disusun masing-masing OPD di lingkungan Pemerintah Provinsi Sumatera Barat. Akibatnya tujuan pembangunan infrastruktur yang telah ditetapkan dalam berbagai dokumen banyak yang belum dicapai;
      2. Rendahnya tingkat sinergi dan koordinasi pembangunan infrastruktur menurut sumber dana dan instansi pelaksana mulai dari perencanaan sampai penetapan jenis, anggaran untuk proyek pembangunan infrastruktur;
      3. Persetujuan anggaran belum berdasarkan satuan bangunan infrastruktur, sehingga terjadi proyek pembangunan infrastruktur yang tidak dapat diselesaikan dalam satu tahun anggaran;
      4. Sering terjadi tertundanya eksekusi pelaksanaan proyek pembangunan infrastruktur akibat perencanaan dan pengesahan yang telambat oleh instansi yang bewewenang baik yang bersifat administratif, teknis maupun non administratif lainnya;
      5. Terjadi inefisiensi pemanfaatan belanja modal APBD Sumatera Barat yang jumlah belanja modalnya sudah masuk rendah dibandingkan dengan provinsi lainnya;
      6. Sering tertundanya pemanfaatan proyek infrastruktur yang telah selesai dibangun akibat belum tersedianya sarana pendukung; dan
      7. Terkendalanya pembangunan infrastrukur karena kurangnya dukungan yang diberikan oleh daerah kabupaten/kota.

Permasalahan pembangunan infrastruktur dari (a) sampai (g) terjadi akibat rendahnya kedayagunaan dan kehasilgunaan dari peraturan yang berlaku saat ini atau peraturan yang berlaku saat ini sudah ketinggalan dan tidak memadai lagi. Oleh sebab itu untuk menghindari agar tidak terjadi permasalahan pembangunan infrastruktur di masa mendatang, maka diperlukan regulasi berupa peraturan daerah.

Identifikasi masalah dalam naskah akademik Rancangan Peraturan Daerah tentang Pembangunan Infrastruktur Berkelanjutan yaitu sebagai berikut :

1. Apa sajakah permasalahan yang dihadapi berkaitan dengan Pembangunan Infrastruktur Berkelanjutan di Sumatera Barat ?
2. Bagaimanakah kedudukan Rancangan Peraturan Daerah sebagai dasar pemecahan masalah Pembangunan Infrastruktur Berkelanjutan di Sumatera Barat?
3. Apa pertimbangan atau landasan filosofis, sosiologis, yuridis pembentukan Rancangan Peraturan Daerah tentang Pembangunan Infrastruktur Berkelanjutan di Sumatera Barat?
4. Apa sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup pengaturan, jangkauan, dan arah pengaturan Rancangan Peraturan Daerah tentang Pembangunan Infrastruktur Berkelanjutan di Sumatera Barat?

## Tujuan dan Kegunaan Penyusunan Naskah Akademik

Sesuai dengan rumusan permasalahan yang telah dikemukakan pada bahagian 1.2, tujuan penyusunan Naskah Akademik dapat dikemukakan sebagai berikut:

1. Merumuskan permasalahan yang dihadapi dalam pembangunan infrastruktur yang dapat memperlambat peningkatan kesejahteraan masyarakat, percepatan pembangunan dan peningkatan kualitas pelayanan kepada masyarakat Sumatera Barat dan cara-cara mengatasi permasalahan tersebut;
2. Merumuskan kedudukan Rancangan Peraturan Daerah sebagai dasar pemecahan masalah dalam Pembangunan Infrastruktur Berkelanjutan di Sumatera Barat;
3. Merumuskan pertimbangan filosofis, sosiologis dan yuridis pembentukan Rancangan Peraturan Daerah; dan
4. Merumuskan sasaran yang akan diwujudkan, ruang lingkup peraturan, jangkauan dan arah pengaturan dalam Rancangan Peraturan Daerah.

Selanjutnya kegunaan penyusunan Naskah Akademik adalah sebagai acuan atau referensi penyusunan dan pembahasan Rancangan Peraturan Daerah Pelaksanaan Pembangunan Infrastruktur di Sumatera Barat agar terwujud pembangunan infrastruktur secara berkelanjutan.

## Metode Penelitian

Sesuai dengan standar penyusunan Naskah Akademik, metoda penelitian berbasis hukum dan penelitian sosial. Penelitian berbasis hukum yang dilakukan meliputi metoda yuridis normatif dan metoda yuridis empiris. Secara lebih rinci, metoda normatif dilakukan dengan cara studi pustaka untuk menelaah peraturan perundang-undangan dan dokumen hukum yang terkait dengan pembangunan infrastruktur baik yang berlaku secara nasional atau yang telah terjadi di Sumatera Barat, hasil penelitian dan kajian akademik yang terkait dengan infrastruktur. Selanjutnya metoda yuridis empiris terfokus terhadap pendalaman dari peraturan dengan survei yang terkait faktor non hukum yang mempengaruhi terhadap pembangunan infrastrukstur.

Selanjutnya analisis deskriptif dilakukan untuk mendapatkan permasalahan dan keterbatasan hukum dalam pelaksanaan pembangunan untuk setiap jenis infrastruktur. Analisis ini dengan menggunakan data sekunder selama lima tahun terkahir yang dipublikasi oleh instansi terkait. Alat analisis yang digunakan adalah tabulasi, grafik dan analis trend.

Metoda penelitian berbasis hukum dan non hukum dilengkapi dengan *Focus Group Discussion* (FGD) dengan berbagai *stakeholder* yang akan diatur sedemikian rupa agar diperoleh informasi penting dan diperlukan untuk melengkapi penjelasan yang belum terungkap dari analisis data sekunder.

Untuk melengkapi informasi yang diperlukan, juga telah dilakukan studi banding dengan daerah lain yang berhasil dalam pembangunan infrastruktur dan daerah yang telah mempunyai peraturan yang terkait dengan pembangunan infrastruktur . Tujuan studi banding tersebut adalah untuk mempelajari kesalahan atau pengalaman yang terjadi di daerah lain yang dapat dijadikan *lesson learned* untuk menghindari berbagai kelemahan dari rencana peraturan daerah yang disusun. Studi banding telah dilaksanakan di Yoyakarta dan Kota Palembang.

# KAJIAN TEORITIS DAN PRAKTEK EMPIRIS

## Kajian Teoritis

Pembangunan yang baik dan terarah tidak terjadi dengan sendirinya, tetapi membutuhkan perencanaan yang beroientasi tujuan. Tujuan pembangunan yang hakiki adalah untuk meningkatkan kualitas hidup manusia dengan membangun manusia yang sehat, sejahtera dan bahagia. Untuk itu, konsep pembangunan yang dibutuhkan dan perlu dibangun dalam kerangka pemikiran pembangunan berkelanjutan (*sustainable development*) yaitu pembangunan yang mampu menjaga keseimbanga lingkungan dan kehidupan, antara pembangunan ekonomi, sosial dan fisik lingkungan. Tujuannya adalah agar pembangunan yang dilaksanakan saat ini tidak mengurangi hak masyarakat atau manusia generasi berikutnya untuk juga menikmati pembangunan di masa yang akan datang.

*Inter-American Development Bank* (IDB) *Group* mendefinisikan infrastruktur berkelanjutan sebagai proyek infrastruktur yang direncanakan, dirancang, dibangun, dioperasikan, dan dinonaktifkan dengan cara memastikan ekonomi dan keuangan, sosial, lingkungan dan kelembagaan mempunyai keberlanjutan selama siklus proyek (IDB, 2018)

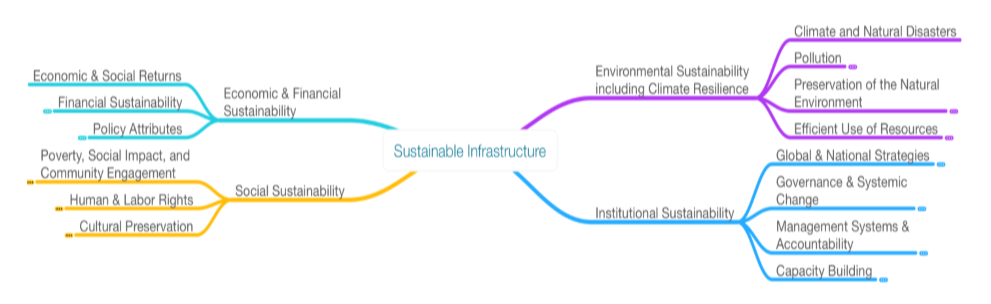
Isu infrastruktur berlanjutan dibicarakan bersama pada saat pertemuan pertama *Global Infrastructure Forum* (GIF) 2016 di Washington, Ketua pertemuan GIF menyatakan agar keberadaan *gap* infrastruktur tidak terjadi, untuk itu negara-negara harus saling bekerja sama untuk mencapai tujuan pembangunan berkelanjutan atau sering disebut dengan the *Sustainable Development Goals* (SDGs).

Negara Indonesia pada dasarnya telah menerapkan konsep pembangunan berkelanjutan sejak tahun 1969 dengan diterapkannya Rencana Pembangunan Lima Tahun (Repelita), dalam setiap periode pembangunannya selalu ditetapkan penekanan pembangungan sesuai dengan target yang ingin dicapai. Sedang pada saat ini, negara Indonesia melalui Bappenas mengimplementasikan konsep pembangunan berkelanjutan dengan membuat rencana pembangunan Negara Indonesia tahun 2020 – 2024 dengan menetapkan 3 jenis pembangunan infrastruktur yang meliputi pembangunan infrastruktur dasar, infrastruktur ekonomi dan infrastruktur perkotaan. Pembangunan tersebut merupakan dukungan untuk mencapai 17 target yang meliputi :

1. Tanpa kemiskinan
2. Tanpa kelaparan
3. Kehidupan sehat dan sejahtera
4. Pendidikan berkualitas
5. Kesetaraan gender
6. Air bersih dan sanitasi layak
7. Energi bersih dan terjangkau
8. Pekerjaan layak dan pertumbuhan ekonomi
9. Industri inovasi dan infrastruktur
10. Berkurangnya kesenjangan
11. Kota dan permukiman yang berkelanjutan
12. Konsumsi dan produksi yang bertanggung jawab
13. Penanganan perubahan iklim
14. Ekosistim lautan
15. Ekosistim daratan
16. Perdamaian, keadilan dan kelembagaan yang tangguh
17. Kemitraan untuk mencapai tujuan

Didalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Sumatera Barat tahun 2016-2021, visi provinsi Sumatera Barat adalah Terwujudnya Sumatera Barat yang Madani dan Sejahtera. Untuk mencapai tujuan tersebut, salah satu misinya adalah meningkatkan infrastruktur dan pembangunan yang berkelanjutan dan berwawasan lingkungan. Tujuan dari misi ini adalah untuk meningkatkan penyediaan infrastruktur untuk pengembangan ekonomi dan pengembangan wilayah.

*Inter-American Development Banks* (IDB) menetapkan komponen dari sebuah infrastruktur berkelanjutan, komponen tersebut dapat dilihat pada Gambar 1.



Gambar II‑1 Komponen Empat Dimensi Infrastruktur Berkelanjutan

Sumber : IDB (2018)

Gambar II-1 menunjukkan komponen infrastruktur berkelanjutan menurut IDB, komponen tersebut terdiri dari empat dimensi yang dapat dijelaskan sebagai berikut :

*Komponen keberkelanjutan ekonomi dan finansial -* Proyek infrastruktur dapat menciptakan pengembalian ekonomi dan finansial yang positif dalam total seluruh siklus proyek. Infrastruktur berkelanjutan harus dirancang untuk mendukung pertumbuhan secara keseluruhan dan berlanjut menerus. Selain itu proyek harus mendorong timbulnya produktifitas dan kualitas pelayanan yang tinggi serta resiko yang mungkin timbul dapat didistribusikan dengan merata.

*Komponen keberkelanjutan lingkungan* - Infrastruktur yang berkelanjutan melestarikan, mengembalikan, dan mengintegrasikan lingkungan alam, termasuk keanekaragaman hayati dan ekosistem untuk mendukung penggunaan sumber daya alam yang berkelanjutan dan efisien. Keberlanjutan proyek infrastruktur diletakkan dan dirancang untuk memastikan ketahanan terhadap iklim dan risiko bencana alam.

*Komponen keberkelanjutan sosial* - Infrastruktur yang berkelanjutan bersifat inklusif dan harus mendapat dukungan luas dari yang terkena dampak proyek tersebut, dan berkontribusi pada peningkatan pendapatan masyarakat dan kesejahteraan sosial selama siklus hidup proyek.

*Komponen keberkelanjutan kelembagaan* - Secara kelembagaan, infrastruktur berkelanjutan selaras dengan komitmen nasional dan internasional, termasuk perjanjian Paris, dan didasarkan pada sistem pemerintahan yang transparan dan konsisten selama siklus proyek. Kapasitas kelembagaan yang kuat dan prosedur yang jelas untuk proyek perencanaan, pengadaan, dan operasi adalah faktor yang memungkinkan terwujudnya keberlanjutan kelembagaan.

Menurut Munyasya and Chileshe (2018), pembangunan infrastruktur yang berkelanjutan akan menghasilkan keseimbangan interaksi antara aktifitas ekonomi, sosial dan lingkungan pada masyarakat, sebagaimana ditunjukkan pada Gambar II-2. Keseimbangan interaksi ini akan meningkatkan produktifitas wilayah yang akan berdampak positif terhadap masyarakat.

Gambar II‑2Keseimbangan Interaksi Akibat Pembangunan Infrastruktur Berkelanjutan

Sumber : Munyasya and Chileshe (2018)

### Infrastruktur Energi Baru dan Terbarukan

Energi adalah kemampuan untuk melakukan kerja atau daya (kekuatan) yang dapat digunakan untuk melakukan berbagai proses kegiatan, atau bagian dari suatu bahan tetapi tidak terikat pada bahan (kbbi.web.id/energi). Energi juga dimaknai sebagai kemampuan untuk melakukan kerja yang dapat berupa panas, cahaya, mekanika, kimia, dan elektromagnetika (UU RI No. 30 tahun 2007 tentang Energi).

Selanjutnya, energi baru dan terbarukan adalah energi yang bersumber dari alam yang secara berkesinambungan dapat terus diproduksi tanpa harus menunggu waktu jutaan tahun layaknya energi berbasis fosil. Sumber energi terbarukan berasal dari sumber daya energi yang berkelanjutan, seperti panas bumi, angin, bioenergi, radiasi matahari, aliran air dan air terjun, serta gerakan dan perbedaan suhu lapisan laut (UU RI No. 30 tahun 2007 tentang Energi, ps.1 : 6). Sebagai kekayaan alam, maka sumber daya energi baru dan terbarukan dikuasai negara dan dimanfaatkan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat (UUD 1945, ps.33). Dengan demikian, pembangunan infrastruktur bidang energi berkelanjutan adalah untuk tersedianya energi bersih dan terjangkau guna mewujudkan tujuan pembangunan yang lebih luas. Oleh karena itu, pembangunan energi di semua daerah perlu direncanakan dengan baik dan matang agar berkelanjutan.

Berdasarkan sumbernya, energi baru dan terbarukan berasal dari:

Bioenergi

Bioenergi adalah energi yang diperoleh dari biomassa untuk menghasilkan listrik dan panas atau diproses lagi untuk menghasilkan bahan bakar cair, seperti biodiesel, bioaftur, bioetanol, dan lain-lain. Biomassa berasal dari bahan organik, seperti tumbuhan, hewan, atau mikroorganisme. Optimalisasi produksi bioenergi berdampak positif terhadap pengurangan produksi karbon dioksida yang merusak kualitas udara.

Panas Bumi (Energi Geotermal)

Panas bumi merupakan salah satu bentuk energi yang tersimpan dalam bentuk panas di dalam perut bumi yang temperaturnya mencapai lebih dari 5000 derajat Celcius. Pemanfaatan panas bumi sebagai energi baru dan terbarukan sudah mulai dimanfaatkan, namun belum optimal.

*Hidropower* (Air)

*Hidropower* merupakan sumber energi terbarukan yang berasal dari pergerakan air yang dimanfaatkan untuk menggerakkan turbin, dan selanjutnya diubah menjadi energi listrik.

Energi Angin

Energi angin adalah sumber energi terbarukan yang dihasilkan menggunakan kincir angin untuk diubah menjadi energi kinetik atau listrik.

Energi Solar (Sinar Matahari)

Energi matahari atau surya adalah energi yang bersumber dari radiasi sinar dan panas yang dipancarkan matahari, yang selanutnya diubah menjadi energi listrik.

Energi Pasang Surut Air Laut

Energi pasang surut air laut adalah energi terbarukan yang bersumber dari proses pasang surut air lautyang terjadi karena teradinya perbedaan tinggi rendah air laut saat pasang dan surut. Selain itu, uga bersumber dari arus pasang surut terutama pada selat-selat yang kecil.

Pengelolaan, pemanfaatan dan pengendalian sumber energi baru dan terbarukan sangat relevan untuk mendukung terwujudnya tujuan pembangunan berkelanjutan, sehingga peru diatur untuk menjamin terpenuhinya unsur-unsur keberlanjutan tersebut. Hal ini menjadi tantangan, baik di tingkat nasional maupun daerah ketika dihadapkan pada kondisi dimana sebagian besar penyediaan energi baru dan terbarukan masih sangat terbatas, dan kalaupun ada belum mengikuti kaidah dan prinsip pembangunan berkelanjutan.

Energi baru dan terbarukan disebut juga sebagai energi berkelanjutan (*sustainable energy*), energi hijau (*green energy*), atau energi ramah lingkungan. Istilah ini merujuk kepada sumber-sumber energi baru dan yang dapat diperbaharui karena tidak mencemari lingkungan. Konsep energi baru dan terbarukan mulai diperkenalkan tahun 1970-an sebagai upaya mengatasi kelangkaan energi fosil. Pemanfaatan energi terbarukan yang paling dekat dalam kehidupan adalah pemenuhan kebutuhan energi rumah tangga, kawasan permukiman, dan industri berskala mikro / rumah tangga, kecil dan menengah.

Sumber energi terbarukan selama ini belum dimanfaatkan secara optimal di Indonesia, termasuk di Propinsi Sumatera Barat. Sumber energi ini baru digunakan sekitar 10% dari potensi yang dimiliki. Dengan semakin meningkatnya permintaan terhadap energi seiring dengan peningkatan jumlah penduduk dan aktifitas pembangunan yang terus berkembang, pembangunan infrastruktur energi baru dan terbarukan dirasakan semakin mendesak.

Pembangunan infrastruktur berkelanjutan untuk pengelolaan sumber energi baru dan terbarukan akan sangat menentukan ketersediaan, pemanfaatan dan pengawasan pemanfatan energi dalam pembangunan kedepan, yakni terkelolanya sumber energi yang mampu menjaga keseimbangan lingkungan dan kehidupan sosial dan ekonomi masyarakat. Tujuannya adalah agar pembangunan yang dilaksanakan saat ini tidak mengurangi hak generasi berikutnya untuk juga menikmati pembangunan di masa yang akan datang.

### Infrastruktur Bangunan Gedung

Kebutuhan dasar manusia dalam memenuhi keperluan hidupnya (sering disebut Piramid Maslow) dapat digambarkan sebagai sebuah sebuah Piramid berdasarkan tingkat kebutuhan. Berdasarkan Piramida tersebut, ada lima tingkat kebutuhan dasar, yaitu: kebutuhan fisiologis, kebutuhan akan rasaaman, kebutuhan akan rasa memiliki dan kasih sayang, kebutuhan akan penghargaan dan kebutuhan akan aktualisasi diri. Bila kebutuhan pada tingkat paling bawah terpenuhi, maka akan timbul keinginan untuk memuaskan kebutuhan pada tingkat berikutnya. Pemenuhan berbagai kebutuhan tersebut didorong oleh dua kekuatan yakni motivasi kekurangan (*deficiency motivation*) dan motivasi perkembangan (*growth motivation*). Motivasi kekurangan bertujuan untuk mengatasi masalah berbagai kekurangan yang ada. Sedangkan motivasi pertumbuhan didasarkan atas kapasitas manusia untuk tumbuh dan berkembang.

Kebutuhan fisiologis adalah kebutuhan paling dasar yakni kebutuhan untuk mempertahankan hidupnya secara fisik, seperti kebutuhan akan makanan, minuman, pakaian, tempat berteduh dan tidur. Kebutuhan fisiologis adalah satu-satunya kebutuhan yang bisa terpuaskan sepenuhnya namun amemiliki hakikat pengulangannya. Artinya kebutuhan ini dapat dipenuhi sampai manusia merasa puas, tetapi selanjutnya kebutuhan ini akan timbul lagi beberapa saat. Sementara kebutuhan di tingkatan yang lebih tinggi selanjutnya muncul setelah kebutuhan dasar ini dan tidak bersifat muncul terus menerus.

Kebutuhan-kebutuhan akan rasa aman ini diantaranya adalah rasa aman fisik, perlindungan dan kebebasan dari ancaman seperti kriminalitas, perang, terorisme, penyakit, bahaya, kerusuhan dan bencana alam. Kebutuhan ini tidak bisa terpenuhi secara total. Manusia yang tidak aman akan bertingkah laku seakan-akan selalu dalam keadaan terancam besar serta akan berusaha keras menghindari hal-hal yang bersifat asing dan yang tidak diharapkannya.

Selanjutnya kebutuhan rasa memiliki dan kasih sayang timbul bila kebutuhan fisiologis dan rasa aman telah terpenuhi. Ini merupakan kebutuhan sebagai bagian dari komunitas sosialnya. Setelah itu manusia akan bebas untuk mengejar kebutuhan egonya untuk berprestasi dan memiliki prestise. Tingkatan terakhir dari kebutuhan adalah aktualisasi diri, yaitu kebutuhan untuk membuktikan dan menunjukan dirinya kepada orang lain. Kebutuhan aktualisasi diri ini adalah kebutuhan yang melibatkan keinginan yang terus menerus untuk memenuhi potensi dan menjadi apa saja menurut kemampuannya.



Gambar II‑3 Piramida Kebutuhan Dasar Manusia

Sumber : Corr, P. J., & Matthews, G (2009)

Kebutuhan hidup manusia tersebut pada dasarnya merupakan hak asasi manusia (HAM). HAM bersifat inheren (secara kodrati melekat pada diri manusia), *universal* (berlaku untuk semua tanpa diskriminasi), *inalienable* (tidak dapat diingkari/dikurangi), *indivisible* (tidak dapat dibagi), dan *interdependent* (saling tergantung). Hak ini sifatnya juga sangat mendasar (fundamental) dalam arti bahwa pelaksanaannya mutlak diperlukan agar manusia dapat berkembang sesuai dengan bakat, cita-cita dan martabatnya. Dalam konteks relasi *state-society*, adalah merupakan kewajiban negara untuk menghormati, memajukan, mewujudkan, dan melindungi hak-hak tersebut.

Terkait dengan kewajiban negara tersebut, bagaimana kewajiban Negara dilaksanakan? Dikaitkan dengan konsep HAM sebagaimana dijelaskan di atas, maka kebutuhan-kebutuhan manusia yang pemenuhannya melalui atau berhubungan dengan keberadaan sebuah bangunan gedung, adalah juga merupakan hak asasi manusia. Hak-hak tersebut meliputi hak milik atas bangunan gedung, hak bertempat tinggal di bangunan gedung, hak menggunakan bangunan gedung untuk berbagai aktivitas kemanusiaan baik yang bersifat individual maupun kolektif, hak atas keselamatan dalam pemanfaatan bangunan gedung, hak atas lingkungan hidup yang baik dan sehat di mana bangunan gedung berada, dan sebagainya, yang kesemuanya bermuara pada hak atas kesejahteraan Keseluruhan hak-hak asasi manusia tersebut, berdasarkan teori perkembangan generasi hak asasi manusia, dapat dikelompokkan ke dalam hak-hak ekonomi, sosial, dan budaya, yang dalam instrumen HAM Internasional tertuang dalam ICESCR (*International Covenant on Economic, Social, and Cultural Rights* (ICESCR)/Kovenan Internasional tentang Hak-hak Ekonomi, Sosial, dan Budaya pada tahun 1966) dan juga tertuang dalam bab III Undang-Undang Nomor 39 Tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia.

Pasal 11 ICESCR menegaskan: “Negara-negara peserta kovenan mengakui hak setiap orang atas taraf kehidupan yang layak baginya dan keluarganya, termasuk sandang, pangan, dan tempat tinggal, dan perbaikan yang terus menerus dari lingkungannya”. Pengakuan akan hak ini berimplikasi pada perintah kepada negara untuk mengambil langkah-langkah yang tepat untuk menjamin perwujudan hak ini.

Bangunan gedung menurut Undang-UndangNomor 28 Tahun 2002 tentang Bangunan Gedung mempunyai beberapa kriteria fungsi, yang meliputi baik untuk hunian atau tempat tinggal, kegiatan keagamaan, kegiatan usaha, kegiatan sosial,budaya, maupun kegiatan khusus, dan kesemuanya itu berfungsi sebagai tempat manusia melakukan kegiatannya. Dengan demikian, bangunan gedung mempunyai peranan yang sangat strategis dalam pembentukan watak, perwujudan produktivitas, dan jati diri manusia. Dikaitkan dengan teori Piramida Kebutuhan Dasar Manusia sebagaimana telah diuraikan di atas, maka dapat disimpulkan bahwa fungsi bangunan gedung berkaitan erat dengan pemenuhan kebutuhan manusia yang merentang mulai dari kebutuhan fisiologis, keamanan, kasih sayang, percaya diri dan aktualisasi diri.

Selanjutnya, penetapan dan penyelenggaraan bangunan gedung untuk kepentingan strategis daerah provinsi merupakan Urusan Pemerintahan Daerah Provinsi di Bidang Pekerjaan Umum Dan Penataan Ruang sesuai dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Dalam kerangka ini, maka pembentukan produk hukum lokal dengan berbasis riset akan dapat lebih menjamin terserapnya kepentingan strategis daerah dalam substansi peraturan yang ditetapkan.

### Infrastruktur Sumber Daya Air

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2019 tentang Sumber Daya Air, pengelolaan sumber daya air adalah upaya merencanakan, melaksanakan, memantau, dan mengevaluasi penyelenggaraan konservasi sumber daya air, pendayagunaan sumber daya air, dan pengendalian daya rusak air. Proses perjalanan air di daratan terjadi dalam simpul-simpul komponen yang terkait dengan siklus hidrologi di dalam Sistem Aliran Sungai (DAS). Jumlah air di permukaan bumi secara umum relatif tetap, yang berubah adalah wujud, tempat dan waktu distribusinya.

Air hujan yang jatuh dalam siklus hidrologi, ada yang langsung mengalir di atas permukaan tanah dan ada yang meresap ke dalam tanah (air infiltrasi). Air infiltrasi akan tertahan di dalam tanah oleh gaya kapiler yang selanjutnya membentuk kelembaban tanah. Apabila kelembaban air tanah telah jenuh maka air hujan yang masuk ke dalam tanah bergerak secara horizontal dan pada tempat tertentu akan keluar lagi ke permukaan tanah (*subsurface flow*). Alternatif lainnya air bergerak secara vertikal ke dalam tanah yang lebih dalam dan menjadi air tanah (*groundwater*) dan pada musim kemarau air tersebut akan mengalir ke sungai, danau atau tempat penampungan air alamiah lainnya yang disebut *base flow*.

Daerah yang tidak memiliki kemampuan menyerap dan menahan laju aliran pada waktu musim penghujan air akan mengalir langsung ke laut, sedangkan pada musim kemarau dimana tidak ada hujan akan mengalami kekeringan, maka keberadaan air di suatu tempat tergantung dari kuantitas dan kualitas resapan dan penahan air pada waktu musim penghujan. Kebutuhan air dapat terpenuhi di musim kemarau pada daerah yang memiliki resapan air yang baik karena masih ada air yang tertampung dan terhenti, seperti : waduk, danau, retensi dan cekungan, serta yang meresap di dalam tanah sehingga membentuk air tanah, sumur, *spring*, dan lain-lain.

Sumber daya air (SDA) ialah suatu persediaan yang berupa cadangan air, sumber air dan daya yang terkandung di dalamnya yang bersangkut paut dengan kepentingan atau kebutuhan manusia termasuk usaha-usaha untuk memperolehnya, mengendalikan, dan mempertahankan keberadaan serta fungsinya. Dengan demikian sistem SDA dapat diartikan sebagai fenomena yang berkaitan dengan unsur-unsur pembentuk struktur dan keadaan SDA di suatu tempat atau wilayah.

Pengelolaan sumber daya air memiliki kompleksitas tersendiri, yang disebabkan oleh faktor-faktor yang ada saling memengaruhi satu sama lain. Sebagai contoh faktor kebijakan yang diambil oleh Pemerintah untuk meningkatkan faktor pendapatan melalui sektor industri dan perdagangan, akan berdampak pada meningkatnya beban polutan dari limbah industri. Kebijakan tersebut telah dilengkapi dengan produk-produk hukum guna menangkis dampak negatif yang akan timbul. Faktor pendidikan akan berkaitan erat dengan faktor tingkat sosial ekonomi masyarakat dan keduanya bersama-sama dapat memengaruhi keberadaan sumberdaya air. Pendidikan akan memengaruhi pola pikir masyarakat dalam meningkatkan kesadaran lingkungan. Sementara faktor sosial ekonomi masyarakat disinyalir berkaitan erat dengan penyediaan sarana sanitasi.

Berdasarkan kewenangan pengelolaan sumber daya air di provinsi:

1. Provinsi Sumatera Barat kaya akan sumber daya air. Sungai yang terdapat di Provinsi Sumatera Barat mencapai 3.033 buah sungai (termasuk sungai utama dan anak-anak sungai). Berdasarkan Permen PUPR Nomor 04 Tahun 2015 tentang Kriteria dan Penetapan Wilayah Sungai di Indonesia, Wilayah Sungai yang menjadi kewenangan Provinsi Sumatera Barat adalah Wilayah Sungai Silaut – Tarusan dan Wilayah Sungai Masang - Pasaman;
2. Provinsi Sumatera Barat mempunyai mempunyai garis pantai keseluruhan ± 1.637 km;
3. Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 14 Tahun 2015 tentang Kriteria dan Penetapan Status Daerah Irigasi (menggantikan Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 293 Tahun 2014) status Daerah Irigasi yang menjadi wewenang dan tanggung jawab pemerintah Provinsi Sumatera Barat adalah sebanyak 68 (enam puluh delapan) Daerah Irigasi dengan luas total 70.707 ha yang terdiri dari 65 (enam puluh lima) Daerah Irigasi Permukaan dengan luas 65.007 Ha dan 3 (tiga) Daerah Irigasi Rawa seluas 5.700 Ha

Identifikasi permasalahan yang terjadi di bidang sumber daya air yang terdapat di Provinsi Sumatera Barat, yaitu:

1. Belum optimalnya penanganan penanggulangan banjir dan bencana alam akibat daya rusak air sungai yang berdampak kepada permukiman dan lahan pertanian;
2. Banyaknya irigasi yang rusak membutuhkan biaya yang cukup besar untuk perbaikan, termasuk pula anggaran untuk perawatan dan operasional sehingga irigasi dapat berfungsi optimal yang berakibat kepada kurangnya produksi pertanian dan juga banyak lahan irigasi yang beralih fungsi;
3. Belum optimalnya pengendalian abrasi pantai pada daerah yang berada pada kawasan pantai; dan
4. Belum terpenuhinya kapasitas daya tampung air (embung) untuk kebutuhan penduduk. Belum memadainya bangunan tampungan-tampungan air untuk memenuhi dan mengantisipasi kebutuhan air yang makin meningkat di masa datang;
5. Keterlibatan tiga level pemerintahan, pemerintah pusat, provinsi dan daerah dalam pengelolaan irigasi membutuhkan peningkatan koordinasi dan sinergi antar tingkatan pemerintahan, termasuk antar organisasi perangkat daerah lingkup pertanian;
6. Belum optimalnya operasi dan pemeliharaan sarana dan prasarana pengelolaan sumber daya air;
7. Infrastruktur terbangun banyak yang umurnya telah melampaui usia rencana yang rentan terhadap bencana.

### Infrastruktur Jalan dan Jembatan

Infrastruktur jalan dan jembatan merupakan bagian dari infrastruktur transportasi yang dibutuhkan untuk pergerakan kendaraan yang mengangkut penumpang dan barang. Pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan ini untuk menciptakan konektiftas antar wilayah yang terhubung sehingga kebutuhan transportasi penumpang dan barang dapat terpenuhi dengan baik. Jenis infrastruktur jalan dan jembatan yang diperlukan, sesuai dengan kebutuhan beban lalu lintas pada saat ini dan dimasa datang.

Menurut Undang-Undang No.38 tahun 2004 tentang jalan, sistem jaringan jalan terdiri atas sistem jaringan jalan primer dan sistem jaringan jalan sekunder. Sistem jaringan jalan primer merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah di tingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat-pusat kegiatan. Sedang sistem jaringan jalan sekunder merupakan sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan.

Berdasarkan kawasan yang dihubungkannya, maka jalan di perkotaan dapat diklasifikasikan menjadi jalan arteri, jalan kolektor dan jalan lokal. Jalan tersebut menghubungkan kawasan sebagaimana ditunjukkan pada Tabel II.1. Peran setiap jenis jalan sesuai dengan kawasan yang dihubungkannya, jalan arteri mempunyai fungsi melewatkan lalu lintas dengan volume tinggi, sehingga mempunyai standar perencanaan yang lebih tinggi dibandingkan dengan jalan kolektor dan lokal, sehingga jalan arteri mempunyai tingkat pelayanan yang lebih baik dibandingkan dengan jalan kolektor dan lokal.

Tabel II.1 : Hubungan antara Kawasan perkotaan

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Kawasan | Primer | Sekunder | Sekunder | Sekunder | Perumahan |
|  | I | II | III |
| Primer | - | Arteri | - | - | - |
| Sekunder I | Arteri | Arteri | Arteri | - | Arteri |
| Sekunder II | - | Arteri | Kolektor | Kolektor | Arteri |
| Sekunder III | - | - | Kolektor | Kolektor | Arteri |
| Perumahan | - | Lokal | Arteri | Arteri | Arteri |

Sumber : Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah (2004)

Pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan bertujuan untuk menciptakan keterhubungan antar kawasan sehingga dapat memudahkan interaksi sosial dan ekonomi masyarakat, selain itu keterhubungan wilayah tersebut akan memudahkan interaksi politik dan dapat meningkatkan pertahanan wilayah. Dengan adanya kemudahan interaksi antar wilayah tersebut, maka intensitas interaksi dari masyarakat dikedua wilayah dapat meningkat, dampak multiplier yang ditimbulkan antara lain kemungkinan terjadi peningkatan produktifitas industri atau kegiatan non-industri di wilayah tersebut, kecenderungan ketersediaan lapangan pekerjaan menjadi meningkat dan kegiatan sosial masyarakat di wilayah yang terhubung menjadi lebih mudah dan berpotensi meningkat.

Pembangunan infrastuktur jalan dan jembatan pada prinsipnya merupakan bagian dari siklus sebuah proyek, pembangunan tersebut muncul dikarenakan adanya kebutuhan untuk menyelesaikan masalah konektifitas wilayah yang timbul pada saat itu atau masalah tersebut berpotensi akan muncul dimasa datang. Siklus proyek menurut Departemen Pekerjaan Umum (2005) adalah sebagai berikut :

Gambar II‑4 Siklus Proyek Infrastruktur

Dengan melihat siklus proyek tersebut, pembangunan infrastruktur merupakan tahapan ketujuh, jika tahap ini dilakukan dengan baik, maka proyek dapat dimanfaatkan oleh masyarakat dan tahap berikutnya dapat dilakukan untuk melihat kinerja dari hasil pembangunan dalam waktu tertentu. Siklus ini berjalan menerus untuk setiap jenis proyek, demikian juga infrastruktur jalan dan jembatan.

Dalam menetapkan pembangunan jalan dan jembatan, faktor utama yang menentukan adalah kebutuhan konektifitas wilayah, berikutnya adalah manfaat ekonomi bagi masyarakat, dan jika jalan tersebut adalah jalan tol, maka manfaat finansial perlu diperhitungkan agar pengembalian investasi dapat dilakukan. Selain faktor tersebut, dampak lingkungan yang terjadi akibat adanya pembangunan tersebut dapat diminimalisir, dan integrasi dari keberadaan infrastruktur tersebut dengan yang lain harus dapat berjalan dengan baik.

Jalan dan jembatan merupakan infrastruktur yang berfungsi menciptakan konektifitas antar wilayah dan merupakan pendukung mobilitas pergerakan masyarakat antar wilayah, interaksi masyarakat antar wilayah sangat dipengaruhi oleh tersedianya jalan dan jembatan, belum tersedianya jalan dan jembatan akan berdampak sebagai berikut :

* Dampak ekonomi – pertumbuhan ekonomi antar wilayah yang belum terhubungkan akan relatif lebih rendah, dibandingkan dengan wilayah yang terhubungkan, hal ini disebabkan pergerakan orang dan barang untuk aktifitas ekonomi menjadi terhambat akibat belum adanya jalan dan jembatan yang dibangun.
* Dampak sosial – kegiatan sosial masyarakat di sebuah wilayah sangat dipengaruhi oleh adanya fasilitas yang memudahkan masyarakat saling berinteraksi pada dua wilayah, fasilitas jalan dan jembatan merupakan salah satu komponen yang sangat mempengaruhi interaksi tersebut. Tidak adanya jalan dan jembatan yang menghubungkan dua wilayah, akan menyebabkan terbatasnya interaksi sosial dari masyarakat tersebut.
* Dampak budaya – banyak kegiatan budaya yang ada pada masyarakat yang kegiatannya membutuhkan adanya jalan dan jembatan sebagai penghubung masyarakat yang tinggal disekitar wilayah tersebut, tidak tersedianya jalan dan jembatan di wilayah tersebut, maka akan mengakibatkan kegiatan budaya pada masyarakat di wilayah tersebut menjadi terhambat.
* Dampak pengembangan wilayah – jalan dan jembatan merupakan fasilitas penghubung antar wilayah, perkembangan wilayah pada umumnya sangat dipengaruhi oleh adanya jalan dan jembatan, hal ini disebabkan adanya kemudahan masyarakat berinteraksi antar wilayah dengan tersedianya jalan dan jembatan, sehingga kebutuhan masyarakat antar wilayah tersebut dapat dipenuhi dengan mudah.

### Infrastruktur Air Bersih dan Sanitasi

Air merupakan sumber kehidupan. Manusia sangat bergantung pada air bersih pada hampir segala aspek kehidupannya (Vigil, 2003). Sedangkan sanitasi pada dasarnya merupakan kebutuhan dasar manusia yang dihubungkan dengan pengelolan tiga komponen yaitu persampahan, air limbah dan drainase (Portal Sanitasi Indonesia, 2014).

Badan Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) bahkan menyatakan bahwa ketersediaan air bersih dan sanitasi merupakan salah bentuk pemenuhan hak azazi manusia (UN, 2003 dan UN, 2010). Penegasan tentang hal ini dikuatkan pada tanggal 25 September 2015 dimana 193 pemimpin dunia secara resmi mengesahkan Agenda Tujuan Pembangunan Berkelanjutan/*Sustainable Development Goals* (TPB) sebagai kesepakatan pembangunan global. Dengan mengusung tema "Mengubah Dunia Kita: Agenda 2030 untuk Pembangunan Berkelanjutan", TPB yang berisi 17 Tujuan dan 169 Target merupakan rencana aksi global untuk 15 tahun ke depan (berlaku sejak 2016 hingga 2030), guna mengakhiri kemiskinan, mengurangi kesenjangan dan melindungi lingkungan. TPB berlaku bagi seluruh negara, sehingga seluruh negara termasuk Indonesia memiliki kewajiban moral untuk mencapai Tujuan dan Target TPB.

Tujuan TPB yang ke-enam (Air Bersih dan Sanitasi) adalah menjamin ketersediaan serta pengelolaan air bersih dan sanitasi yang berkelanjutan untuk semua. Pada target ke-enam terdapat enam target yang harus dicapai pada tahun 2030, yaitu:

1. Pada tahun 2030, mencapai akses universal dan adil terhadap air minum yang aman dan terjangkau untuk semua
2. Pada tahun 2030, mencapai akses terhadap sanitasi dan kebersihan yang layak dan adil untuk semua dan mengakhiri buang air di tempat terbuka, dengan memberikan perhatian khusus pada kebutuhan perempuan dan anak perempuan serta mereka yang berada dalam situasi rentan
3. Pada tahun 2030, memperbaiki kualitas air dengan mengurangi polusi, menghapuskan pembuangan limbah dan meminimalisir pembuangan bahan kimia dan materi berbahaya, mengurangi separuh dari proporsi air limbah yang tidak diolah dan secara substansial meningkatkan daur ulang dan penggunaan ulang yang aman secara global
4. Pada tahun 2030, secara substantif meningkatkan penggunaan air secara efisien di semua sektor dan memastikan pengambilan dan suplai air bersih yang berkelanjutan untuk mengatasi kelangkaan air dan secara substansial mengurangi jumlah orang yang mengalami kelangkaan air
5. Pada tahun 2030, mengimplementasikan pengelolaan sumber air yang terintegrasi pada setiap level, termasuk melalui kerjasama antarbatas selayaknya
6. Pada tahun 2020, melindungi dan memperbaiki ekosistem terkait air, termasuk pegunungan, hutan, rawa, sungai, resapan air dan danau

Menurut WHO (2019), ketersediaan air bersih dan sanitasi merupakan dasar untuk mewujudkan derajat kesehatan secara global. Hampir satu per sepuluh penyakit dapat dicegah dengan meningkatkan ketersediaan air minum yang layak dan memperbaiki sanitasi. Secara global, lebih lanjut dijelaskan bahwa ketersediaan air bersih yang layak dapat mencegah 1,4 juta kematian dari diare, 500.000 kematian karena malaria, dan 860.000 anak karena kurang gizi per tahunnya.

Secara ekonomi, peningkatan ketersediaan air bersih dan sanitasi juga mendatangkan keuntungan ekonomi yang besar. WHO (2019) mencatat bahwa untuk setiap 1 USD yang diinvestasikan pada bidang ini akan mendatangkan keuntungan sebesar 8 USD.

Keuntungan lain yang dapat diperoleh adalah terjadinya peningkatan produktifitas masyarakat dan peningkatan kualitas pendidikan, yang pada akhirnya dapat menurunkan tingkat kemiskinan suatu daerah. Secara lebih detail, kajian yang dilakukan oleh SIWI (2005) menyatakan bahwa:

* Perbaikan penyediaan air dan sanitasi dapat mengakselerasi pertumbuhan ekonomi dan secara signifikan dapat mengurangi kemiskinan. Pertumbuhan GDP negara dengan akses yang baik terhadap air bersih dan sanitasi adalah sebesar 3,7% dibandingkan hanya 0,1 pada negara dengan keterbatasan akses.
* Keuntungan ekonomi dari perbaikan ketersediaan air bersih dan sanitasi jauh lebih besar daripada investasi yang ditanamkan. Keuntungan ekonomi berkisar antara 3 – 34 USD untuk 1 USD yang diinvestasikan.
* Kondisi perekonomian lebih tahan terhadap perubahan curah hujan dan pertumbuhan ekonomi lebih mengalami percepatan jika sistem penyediaan/ penyimpanan air lebih ditingkatkan.
* Investasi dalam peningkatan air bersih dan sanitasi berkontribusi secara signifikan terhadap peningkatan produksi sektor ekonomi. Hal ini dikarenakan terjadinya pengurangan waktu yang dibutuhkan untuk mendapatkan air bersih dan sanitasi layak, sehingga waktu tersebut dapat digunakan untuk hal yang lebih produktif.

### Infrastruktur Sarana Perhubungan

Sarana perhubungan (*transportation facilities*) merupakan sebuah bagian disiplin ilmu pengetahuan tentang ilmu transportasi (*transportation science*). Ilmu transportasi itu sendiri mencakup pengetahuan tentang teknologi transportasi dan metode transportasi (*mode of transportation*) yang digunakan masyarakat dalam aktifitas hidup dan ekonominya sehari hari (Randolph W. Hall, 2003). Pada tahap awal perkembangannya ilmu pengetahuan transportasi fokus kepada bagaimana memahami dinamika lalulintas jalan raya, kemudian berkembang kearah bagaimana perilaku berlalu lintas, kenapa kemacetan terjadi dan apakah yang menyebabkan beberapa perilaku pengemudi di jalan raya terjadi. Pada akhirnya, ilmu transportasi sampai pada upaya menjelaskan interaksi spatial yang dihasilkan dari pergerakan orang dan barang dari satu tempat ke tempat lain dalam satu area, sehingga disiplin ilmu transportasi ini telah menjadi lapangan penelitian bagi pengetahuan geografi, ekonomi dan teori lokasi dalam disiplin ilmu perencanaan pembangunan wilayah perkotaan dan perdesaan.

Ilmu transportasi memiliki sejumlah elemen kajian seperti kendaraan, panduan jalur jalan yang terdiri dari akses jalan, jalan lingkar, terminal penumpang, terminal cargo, lokasi parkir kendaraan dan tempat peristirahatan (*rest area*). Menurut (Sierra, Pellicer and Yepes, 2017) cakupan sarana perhubungan atau transportasi itu meliputi lokasi pemberhentian bus, fasilitas jalan raya, fasilitas pejalan kaki, fasilitas *fly-over*, fasilitas transit, dan fasilitas parkir dan penumpang.

Dalam kajian terhadap pembangunan infratruktur berkelanjutan ini, maka kajian terhadap sarana perhubungan atau transportasi mencakup teknik sistem transportasi (*transportation engenering*) dan perencanaan sarana perhubungan atau transprotasi (*transportation planning*) bagaimana mendesain sarana perhubungan atau transprotasi ini untuk jasa pelayanan infrastruktur yang efisien, untuk memenuhi kebutuhan aksessibilitas dan mobilitas aktifitas perekonomian masyarakat. Kebutuhan aksessiblitas dan mobilitas orang dan barang tentunya berkaitan dengan perilaku permintaan orang dan barang dalam melakukan perjalanan (*travel behavior*), dan keterpaduan penggunaan lahan untuk model penggunaan sarana perhubungan atau transprotasi ini.

Perilaku masyarakat dalam memenuhi kebutuhan terhadap aksessibilitas dan mobilitas sangat dipengaruhi oleh empat dimensi yakni: waktu melakukan perjalanan, ruang geografis yang dituju, ruang sosial yang melingkupi perjalanan itu dilakukan dan kontek kelembagaan yang mengatur perjalanan itu sendiri. Sehingga berdasarkan kepada empat dimensi perilaku perjalanan orang dan barang itu, kemudian dapat diidentifikasi permasalahan sarana perhubungan atau transportasi (*problem transportation*) yang dihadapi dalam memenuhi kebutuhan terhadap aksessibilitas dan mobilitas orang dan barang diantaranya adalah sebagai berikut:

1. Masalah keamanan dan perlindungan terhadap pengguna jasa sarana perhubungan atau transportasi
2. Masalah efisiensi penggunaan jasa sarana perhubungan atau transportasi
3. Masalah aksses terhadap sarana perhubungan atau transportasi
4. Masalah kenyamanan terhadap penggunaan sarana perhubungan atau transprotasi
5. Masalah polusi dan kerusakan lingkungan terhadap penggunaan sarana perhubungan atau transportasi.

Elemen terpenting dalam pengelolaan dan pengaturan sarana perhubungan atau transportasi dalam pembangunan wilayah adalah keamanan dan kenyamanan manusianya (*human element of transportation*) dalam mengunakan sarana perhubungan untuk melakukan perjalanan dari satu lokasi ke lokasi lain, semakin moderen moda transportasi yang digunakan semakin diperlukan petunjuk penggunaan jalan (*guideways*), diperlukan terminal sebagai tempat pemberhentian kendaraan umum dan pelayanan penumpang, diperlukan pengontrolan terhadap arus kendaraan dan pemberangkatan kendaraan bagi kendaraan umum. Semua fasilitas sarana perhubungan atau transportasi yang ada akan menentukan laju, berhenti dan cara mengemudikan kendaraan. Oleh sebab itu, hal ini berkaitan dengan penyediaan fasilitas bahan bakar untuk pengerak mesin kendaraan, terminal yang dibangun untuk mengumpulkan kendaraan guna menaikan penumpang, dan pengaturan kontrol terhadap trip perjalanan dan rute yang diikuti, waktu perjalanan guna memenuhi kebutuhan terhadap permintaan perjalanan orang dan barang yang efisien.

Semua penyediaan dan pengaturan sarana perhubungan atau transportasi ini bergayut dengan kontek yang lebih luas adalah bagaimana merencanakan dan mengorganisir aktifitas ekonomi masyarakat, terutama bagaimana membangun pusat-pusat pelayanan (*central place*) yang akan dihubungankan oleh jaringan sistem transportasi dan jalan, cara menggunakan moda transportasi dan kendaraan sendiri dalam menentukan keamanan dan kenyamanan sistem sarana perhubungan (*transportation facilities*).

Perencanaan pembangunan pusat pusat pelayanan dan pusat produksi di tengah sistem pemukiman masyarakat (*settlement system*) tentunya membutuhkan penyediaan fasilitas dan infrastruktur untuk aktifitas sosial dan ekonomi guna mendorong dan menumbuhkan perekonomian masyarakat dan wilayah. Menurut Rondinelli (1985), terdapat tiga pendekatan dalam perencanaan pembangunan pusat pusat sistem pemukiman baik di wilayah perkotaan maupun di wilayah perdesaan, jika pemerintah menginginkan untuk mencapai keberhasilan pembangunan secara luas dalam area geografis yang lebih luas yakni:

1. Pendekatan pusat pertumbuhan (*growthpole*)
2. Pendekatan keterpaduan fungsional dari fungsi fungsi pelayanan di dalam suatu zona pembangunan
3. Pendekatan desentralisasi wilayah pembangunan.

Ketiga pendekatan ini sama sama mengasumsikan bahwa untuk mencapai keberhasilan pembangunan wilayah, maka penyediaan sarana perhubungan akan berhasil kalau fasilitas dan jasa penting untuk mendukung aksessibilitas dan mobilitas orang dan barang harus ditempatkan pada lokasi (*located in place*) yang memiliki konsentrasi penduduk yang besar dan efisien dan area pasar untuk mendukung aktifitas sosial ekonominya.

* Beberapa metode mengestimasi sustainability infrastruktur:
  1. *Integrated value model for sustainable assessment* (De la Cruz, et al (2015); masalah social dapat dinilai dengan “ nilai fungsi proporsional pada rata-rata kepuasan dan keahlian
  2. *Sustainability appraisal in infrastruktur project in China* (Ugwu et all (2006a dan 2006b); menilai tipe yang berbeda dari desain yang mempertimbangkan konteks geografi
  3. *Technical Sustainability Index* (TSI) Dasgupta dan Tam (2005); metode ini memasukan dalam pertimbangan sejumlah indicator pada tahap yang berbeda dari penilaian. Di dalam indicator lingkungan, metodenya berkaitan dengan indikator kemanusian seperti kesehatan, kesejahteraan dan politik. Secara sosial metode ini fokus pada efisiensi jangka Panjang dalam kontek tunggal, dampak jangka pendek belum dipertimbangkan.
* Dampak sosial dari pembangunan infrastruktur tergantung pada siklus hidup dari proyek itu sendiri yakni:
  1. Disain
  2. *Construction*
  3. *Operation*
  4. Penyelesaian (disposal)

Dalam jangka pendek, pertimbangan tempat, pengguna, komitmen, dan identifikasi stakeholders kunci adalah aspek yang perlu dimasukan dalam pertimbangan dalam mendisain dan merencanakan proyek infrastruktur. Sebagian besar dari dampak social tergantung pada pra kondisi awal atau intervensi tambahan secara tiba tiba.

Suatu proyek infrastruktur berkontribusi pada sustainability dalam jangka pendek maupun dalam jangka Panjang, dapat diukur dengan menggunakan “*social improvement criteria and goals*”.

* Ada 2 aspek dalam penilaian keberlanjutan social dalam infrastruktur yakni:
  1. Kontribusi social dalam bentuk bagaimana infrastruktur berinteraksi dengan konteksnya
  2. Potensi dampak dari distribusi manfaat pada jangka Panjang atas dasar keseimbangan dalam jangka pendek
* Ada 3 tujuan dalam penilaian *social sustainability* dalam proyek infrastruktur:
  1. Mengestimasi *social improvement* yang dihasilkan oleh proyek infrstruktur dalam jangka pendek:
     1. Multi kriteria dan Teknik multi tujuan
     2. Metode delphi
     3. Metode *system theory*
  2. Mengestimasi social improvement yang dihasilkan oleh proyek infrstruktur dalam jangka Panjang
  3. Penilaian gabung dari social improvement yang ihasilkan dari proyek infrastruktur dalam jangka pendek dan jangka Panjang.
* Metode umum untuk mengevaluasi kontribusi infrastruktur pada social sustainability , dapat dikelompok ke dalam 3 kelompok proses yakni:
  1. *Index short term social improvement (STSI)*
  2. *Index long term social improvement* (LTSI)
  3. *Multi objective* dari prioritas alterntif yang berbeda dari investasi infrastruktur.
* STSI mengidentifikasi kontribusi infrastruktur dalam interaksinya dengan konteks saat ini. Dalam jangka pendek mempertimbangkan: dampak social dari proyek perencanaan infrastruktur, disain dan konstruksinya pada 3 tahun pertama dari operasinya. Dalam jangka Panjang distribusi dampak dari manfaat pada zona kebutuhan sosial (*social need*). Pertimbangan jangka Panjang dampak sosial pada tipe *tenure* dan pemeliharaan infrastruktur

Kajian terhadap sarana perhubungan lebih fokus kepada hirarki pusat pusat pertumbuhan ekonomi dan pemukiman penduduk yang telah ditetapkan dalam rencana tata ruang wilayah provinsi Sumatera Barat. Kota Padang sebagai pusat kegiatan nasional (PKN) di dukung oleh pusat kegiatan wilayah (PKW) sebagai kota satelitnya yakni: Bukittinggi, kota solok, payakumbuh dan Pulau Punjung.

Tabel II‑1 Hirarki Pusat-pusat Permukiman Perkotaan Provinsi Sumatera Barat

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **PKN** | **PKW** | **PKL** |
| 1. Kota Padang | 1. Kota Bukittinggi 2. Kota Solok 3. Kota Payakumbuh 4. Kota Pulau Punjung | 1. Kota Pariaman 2. Kota Painan 3. Kota Padang Panjang 4. Kota Lubuk Sikaping 5. Kota Sawahlunto 6. Kota Sari Lamak 7. Kota Batusangkar 8. Kota Muara Labuh/Padang Aro 9. Kota Tuapejat 10. Kota Muara Siberut 11. Kota Lubuk Basung 12. Kota Simpang Empat 13. Kota Muaro Sijunjung 14. Kota Lubuk Alung 15. Kota Aro Suka |

Sumber : Review RTRW Sumbar, 2019.

## Kajian Terhadap Asas/Prinsip Terkait Dengan Penyusunan Norma

Kajian terhadap asas/prinsip ini berdasarkan ketentuan yang terdapat dalam Undang-Undang nomor 12 Tahun 2011 harus memperhatikan berbagai aspek bidang yang terkait dengan pembangunan infrastruktur berkelanjutan yang berasal dari hasil penelitian. Asas/prinsip yang berkaitan dengan rancangan peraturan daerah tentang pembangunan infrastruktur berkelanjutan dapat diuraikan sebagai berikut :

* + - 1. Asas kesejahteraan yaitu pembangunan infrastruktur berkelanjutan ditujukan untuk mencapai kesejahteraan mayarakat yang sebesar-besarnya dan menjamin pemerataan pembangunan infrastruktur di Sumatera Barat.
      2. Asas keberlanjutan yaitu pembangunan infrastruktur harus mampu menjaga keseimbangan lingkungan dan kehidupan, antara pembangunan ekonomi, sosial dan fisik lingkungan, dengan tujuan agar pembangunan yang dilaksanakan saat ini tidak mengurangi hak masyarakat atau generasi berikutnya untuk menikmati pembangunan dimasa yang akan datang.
      3. Asas kemanfaatan yakni pembangunan infrastruktur oleh pemerintah daerah dilaksanakan untuk memberikan manfaat sosial ekonomi yang sebesar-besarnyabagi masyarakat.
      4. Asas efektif yakni pelaksanaan pembangunan infrastruktur mampu mempercepat pembangunan sekaligus meningkatkan kualitas pelayanan pengelolaan dan pemeliharaan infrastruktur.
      5. Asas efisien yaitu pembangunan infrastruktur dilakukan dengan memperhatikan cara yang tepat, hemat energi, hemat waktu, hemat tenaga, dan rasio dari manfaat dan biaya setinggi-tingginya, serta pembangunan infrastruktur dapat dinikmati bagi seluruh masyarakat.
      6. Asas kearifan lokal mengandung pengertian bahwa dalam pelaksanaan pembangunan infrastruktur harus memperhatikan nilai-nilai luhur yang berlaku dalam tata kehidupan masyarakat.
      7. Asas transparansi dan akuntabilitas, mengandung pengertian pembangunan infrastruktur berkelanjutan dilakukan secara terbuka dan dapat dipertanggungjawabkan.

Selain asas-asas pembentukan peraturan daerah sebagaimana disebutkan diatas, dalam pembentukan peraturan daerah perlu juga diperhatikan asas pembentukan peraturan perundang-undangan. Asas-asas peraturan perundang-undangan, baik itu asas yang melandasi pembentukan peraturan perundang-undangan maupun asas-asas yang melandasi materi muatan peraturan perundang-undangan*.* Asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik *(beginselen van behoorlijke wetgeving)* di Indonesia, diatur dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011. Pasal 5 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 ini menyebutkan bahwa dalam membentuk Peraturan Perundang-undangan harus berdasarkan asas Pembentukan Peraturan Perundang-undangan yang baik yang meliputi :

1. Kejelasan tujuan;
2. Kelembagaan atau organ pembentuk yang tepat;
3. Kesesuaian antara jenis dan materi muatan;
4. Dapat dilaksanakan;
5. Kedayagunaan dan kehasilgunaan;
6. Kejelasan rumusan; dan
7. Keterbukaan.

Disamping asas-asas pembentukan peraturan perundang-undangan yang baik *(beginselen van behoorlijke wetgeving)*, di dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 juga diatur asas-asas yang harus terkandung dalam materi muatan peraturan perundang-undangan. Pasal 6 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 menyatakan :

* 1. Materi muatan peraturan perundang-undangan mengandung asas :
     + 1. Pengayoman;
       2. Kemanusiaan;
       3. Kebangsaan;
       4. Kekeluargaan;
       5. Kenusantaraan;
       6. Bhinneka Tunggal Ika;
       7. Keadilan;
       8. Kesamaan kedudukan dalam hukum dan pemerintahan;
       9. Ketertiban dan kepastian hukum; dan/atau
       10. Keseimbangan, keserasian, dan keselarasan.
  2. Selain asas-asas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), peraturan perundang-undangan tertentu dapat berisi asas lain sesuai dengan bidang hukum peraturan perundang-undangan yang bersangkutan.

Asas/prinsip yang berkaitan dengan rancangan peraturan daerah tentang pembangunan infrastruktur berkelanjutan juga berkaitan dengan pembagian jenis infrastruktur berkelanjutan yang dapat diuraikan sebagai berikut :

### Infrastruktur Energi Baru dan Terbarukan

Peranan energi sangat penting artinya bagi peningkatan kegiatan ekonomi dan ketahanan nasional, sehingga pengelolaan energi yang meliputi penyediaan, pemanfaatan, dan pengusahaannya harus dilaksanakan secara berkeadilan, berkelanjutan, rasional, optimal, dan terpadu. Pembangunan infrastruktur bidang energi dan sumberdaya mineral meliputi pengembangan energi listrik, bahan bakar dan energi alternatif. Pembangunan juga bertujuan untuk membangun wilayah dengan meningkatkan kemandirian daerah sesuai potensi wilayah yang dimiliki daerah, termasuk potensi energi yang dimiliki daerah secara alamiah ataupun rekayasa. Unsur penting yang akan menentukan terwujudnya pembangunan energi di daerah, selain tersedianya sumberdaya alam, juga ditentukan oleh kualitas sumberdaya manusia, pembentukan modal, dan tingkat teknologi yang digunakan, yang diterapkan dengan memperhatikan kaidah pembangunan berkelanjutan. Peraturan perundang-undangan secara nasional menetapkan bahwa penyusunan dan penetapan Peraturan Daerah (Perda) dilakukan berdasarkan Asas-Asas pembentukan peraturan yang baik.

Muatan materi peraturan pembangunan infrastruktur energi baru dan terbarukan yang berkelanjutan harus mencerminkan asas (Berdasarkan Undang-Undang Nomor 30 tahun 2007 tentang Energi):

asas kemanfaatan; yaitu infrastruktur sumber energi yang mampu memenuhi kebutuhan energi sesuai permintaan masyarakat dan industri.

asas efisiensi berkeadilan; yaitu infrastruktur sumber energi yang membuat pengelolaan energi dapat diakses dengan harga ekonomis dan terjangkau.

asas peningkatan nilai tambah; yaitu infrastruktur energi yang membuat energi dapat dimanfaatkan, dikelola dengan nilai tambah optimal.

asas keberlanjutan; yaitu membangun infrastruktur energi yang menjamin penyediaan dan pemanfaatan energi terjamin untuk generasi sekarang dan yang akan datang.

asas kesejahteraan; yaitu pembangunan infrastruktur sumber energi yang dapat mencapai kesejahteraan mayarakat yang sebesar-besarnya.

asas pelestarian fungsi lingkungan hidup; yaitu membangun infrastruktur energi yang menjamin kualitas fungsi lingkungan tetap baik.

asas ketahanan nasional; yaitu pengelolaan infrastruktur sumber energi mampu mewujudkan kemampuan nasional dalam pemenuhan energi.

asas keterpaduan; adalah asas dalam pengelolaan infrastruktur energi yang mencapai pengelolaan energi secara terpadu antar sektor.

### Infrastruktur Bangunan Gedung

Dalam perspektif struktur normatifnya, asas mempunyai kedudukan di atas norma, atau meta norma. Dengan demikian, maka nilai-nilai yang terkandung dalam asas-asas tersebut sudah seharusnya menjadi penuntun dalam penetapan norma. Dengan kata lain, penetapan norma wajib merujuk pada asas-asas yang telah diterapkan. Sehubungan dengan itu, maka ruang lingkup, substansi, dan arah peraturan perundang-undangan tidak dapat dilepaskan dari asas-asas yang melandasinya. Asas-asas tersebut dapat ditelusur dari dari nilai-nilai yang hidup dalam masyarakat yang telah menjadi bagian dari kehidupan masyarakat yang bersangkutan, dan dapat juga ditelusur berbagai teori, gagasan, konsep keilmuan yang terkait dengan materi peraturan.

Penyusunan rancangan peraturan daerah juga didasarkan pada asas-asas yang relevan yang berkaitan dengan substansi pengaturan yang berhubungan dengan aktivitas penyelenggaraan bangunan gedung yang bermuara pada keinginan mewujudkan hak masyarakat atas suatu tempat tinggal yang layak, sehat, dan aman, sehingga derajat kesejahteraan masyarakat dapat dicapai secara optimal.

Bangunan gedung sangat penting sebagai wadah berkegiatan manusia, untuk memenuhi kebutuhan dasar fisik manusia, juga untuk tercapainya nilai-nilai kemanusiaan baik secara individual maupun kolektif demi pembentukan watak, perwujudan produktivitas, dan jati diri manusia. Maka dari itu pengaturan pembangunan gedung seharusnya memberikan manfaat bagi setiap individu untuk dapat merasakan kemudahan terselenggaranya aktivitas mereka, dan merasakan dampak keberadaan bangunan gedung bagi pembentukan watak, perwujudan produktivitas, dan jati dirinya yang didasarkan pada asas manfaat.

Meskipun pengaturan penyelenggaraan bangunan gedung ditujukan untuk mencapai derajat kesehatan masyarakat, namun hal tersebut mestinya dilaksanakan berdasarkan pertimbangan-pertimbangan dari berbagai faktor. Pengaturan penyelenggaraan bangunan gedung untuk mengarahkan dan mengendalikan aktivitas pembangunan, pemeliharaan, dan pembongkaran bangunan gedung, bukanlah semata-mata persoalan pekerjaan umum saja. Di dalamnya akan terkait dengan persoalan tata ruang, lingkungan, pertanahan, dan sektor-sektor lain. Untuk itu maka asas yang melandasi norma-norma adalah:

1. asas kemanfaatan;
2. asas keselamatan;
3. asas keseimbangan;
4. asas kelestarian dan keberlanjutan ekologi;
5. asas keterpaduan;
6. asas keadilan;
7. asas keterbukaan dan peran serta; dan
8. asas akuntabilitas;

Sehubungan dengan itu, kebijakan penyelenggaraan bangunan gedung haruslah dilakukan dalam suatu langkah keterpaduan untuk menyatukan berbagai sektor urusan pemerintahan dalam satu kesamaan persepsi. Bila pengaturan penyelenggaraan bangunan gedung didasarkan pada berbagai asas di atas, maka hal ini berarti penyelenggaraan bangunan gedung tersebut telah dilakukan dengan memperhatikan berbagai kepentingan. Ketika berbagai kepentingan yang terkait telah dipertimbangkan dalam proses pengambilan keputusan, maka itu berarti menjamin terlaksananya keadilan yang berkaitan dengan hubungan bagaimana seorang manusia terhubung secara moral dengan dunia/alam sekitar.

### Infrastruktur Sumber Daya Air

Asas yang menjadi landasan dalam sumber daya air yakni:

* + - 1. Asas kemanfaatan umum, mengandung pengertianbahwa pengelolaan sumber daya air dilaksanakan untuk memberikan manfaat sebesar-besarnya bagi kepentingan umum;
      2. Asas keterjangkauan, mengandung pengertian bahwapenyediaansumberdaya airharusdapatterjangkaudari aspek harga dan aksesibilitasoleh masyarakat;
      3. Asas keadilan, mengandung pengertian bahwa pengelolaan sumber daya air dilakukan secara merata ke seluruh lapisan masyarakat di wilayah tanah air sehingga setiap warga negara berhak memperoleh kesempatan yang sama untuk berperan dan menggunakan sumber daya air;
      4. Asas keseimbangan, mengandung pengertian bahwa pengelolaan sumber daya air harus memperhatikan keseimbangan antara fungsi sosial, fungsi lingkungan hidup, dan fungsi ekonomi;
      5. Asas kemandirian, mengandung pengertianbahwapengelolaan sumber daya airdilakukan dengan memperhatikan kemampuan dan keunggulan sumber daya setempatdalam rangka mendukung ketahanan terhadap sumber daya air;
      6. Asas kearifan lokal, mengandung pengertian bahwa dalam pengelolaan sumber daya air harus memperhatikan nilai-nilai luhur yang berlaku dalam tata kehidupan masyarakat.
      7. Asas wawasan lingkungan, mengandung pengertianbahwa pendayagunaan sumber daya air diselenggarakan dengan memerhatikan daya dukung lingkungan tanpa menimbulkan penurunan kualitas lingkungan;
      8. Asas kelestarian, mengandung pengertian bahwa pendayagunaan sumber daya air diselenggarakan dengan menjaga keberadaan fungsi sumberdaya air;
      9. Asas keberlanjutan, mengandung pengertian bahwa setiap orang memikul kewajiban dan tanggung jawab terhadap keberlangsungan penyediaan sumber daya air bagi generasi mendatang dan terhadap sesamanya dalam satu generasi;
      10. Asas keterpaduan dan keserasian,mengandungpengertianbahwapengelolaansumberdaya air dilakukan secara terpadu dalam mewujudkan keserasian untuk berbagai kepentingan dengan memperhatikan sifat alami air yang dinamis yang memiliki daya rusak; dan
      11. Asastransparansi dan akuntabilitas, mengandung pengertian bahwa pengelolaan sumber daya air dilakukan secara terbuka dandapat dipertanggungjawabkan.

Prinsip-prinsip yang mendukung pengelolaan air pada masa yang akan datang, antara lain:

1. Konservasi.

Konservasi yang efektif biasanya meliputi suatu paket langkah pengendalian yang terdiri dari:

1. Perlindungan dan Pelestarian Sumber Air, antara lain dengan Pemeliharaan kelangsungan fungsi resapan air, pengendalian pemanfaatan sumber air, Pengaturan daerah sempadan sumber air; dan Rehabilitasi hutan dan lahan.
2. Pengawetan air, antara lain dengan menyimpan air yang berlebihan di musim hujan, penghematan air dan pengendalian penggunaan air.
3. Pengelolaan Kualitas air, dengan cara memperbaiki kualitas air pada sumber air antara lain dilakukan melalui upaya aerasi pada sumber air dan prasarana sumberdaya air.
4. Pengendalian Pencemaran Air, dengan cara mencegah masuknya pencemaran air pada sumber air dan prasarana sumberdaya air.
5. Pendayagunaan Sumberdaya air dilakukan melalui kegiatan inventarisasi potensi air baik air permukaan maupun air tanah, perencanaan pemanfaatan air tanah, perizinan, pengawasan dan pengendalian.
6. Pengendalian Daya Rusak Air, dilakukan secara menyeluruh yang mencakup upaya pencegahan, penanggulangan dan pemulihan air.
7. Kewajiban Pemerintah Atas Air.

Adapun indikator pemenuhan kewajiban negara akan hak air antara lain:

1. Ketersediaan (*availability*), jumlah air yang mencukupi dan berkelanjutan untuk kebutuhan minimal untuk hidup keseharian baik sendiri maupun keluarga; Jumlah yang mencukupi harus tersedia sesuai dengan pedoman internasional. Biasanya antara 50-100 liter atau minimal 20 liter per orang per hari.
2. Kualitas (*quality*), mutu air memenuhi kualifikasi sehat, aman dan layak;
3. Keterjangkauan (*accessibility*), memenuhi kualifikasi mudah diakses secara fisik (air harus berada pada jangkauan fisik yang aman, di dalam atau di dekat rumah/permukiman, sekolah atau fasilitas medis), terjangkau secara ekonomi (air harus dapat dibeli tanpa mengurangi kemampuan masyarakat untuk membeli barang-barang pokok lainnya), nondiskriminasi, tersedia setiap saat.

### Infrastruktur Jalan dan Jembatan

Infrastruktur jalan dan jembatan merupakan prasarana transportasi yang berfungsi sebagai tempat pergerakan manusia dan kendaraan. Pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan merupakan kebutuhan untuk menyediakan prasarana yang dapat digunakan untuk pergerakan masyarakat dalam memenuhi kebutuhannya. Tujuan dari pembangunan jalan dan jembatan ini adalah agar semua masyarakat dapat memenuhi kebutuhannya dengan mudah, sehingga kegiatan di semua sektor dapat berjalan dengan efisien dan aman. Diharapkan dengan adanya pembangunan jalan dikawasan tersebut, maka kegiatan ekonomi dan sosial masyarakat di wilayah tersebut tumbuh dan berkembang, sehingga masyarakat dapat merasakan adanya fasilitas yang sama dengan kawasan maju lainnya. Faktor lain yang diharapkan terjadi adalah adanya efek lain dari peningkatan dan perkembangan ekonomi di wilayah tersebut, yaitu meningkatnya kesejahteraan masyarakat. Berikut ini beberapa asas yang terkait dengan rancangan peraturan daerah tentang pembangunan infrastruktur infrastruktur jalan dan jembatan berkelanjutan:

* Asas berkelanjutan, mempunyai arti bahwa pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan yang dilakukan membentuk sistim jaringan jalan yang saling terkoneksi sehingga menjangkau semua masyarakat di wilayah tersebut.
* Asas manfaat, mempunyai pengertian bahwa pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan yang dibangun dapat dimanfaatkan oleh masyarakat yang terhubungkan kawasannya.
* Asas keadilan, mempunyai arti bahwa infrastruktur jalan dan jembatan yang dibangun akan berdampak pada aspek keadilan bagi masyarakat yang memanfaatkan dan menerima dampaknya.

Asas kearifan lokal, merupakan praktik yang dilakukan oleh masyarakat setempat secara turun temurun yang harus diakomodasi untuk kemudahan dan keberlanjutan pelaksanaan pembangunan.

### Infrastruktur Air Bersih dan Sanitasi

Pembangunan infrastruktur air bersih dan sanitasi sangat terkait dengan asas:

* Asas kemanfaatan; yaitu infrastruktur air bersih dan sanitasi yang mampu memenuhi kebutuhan air bersih dan sanitasi masyarakat serta dapat mendatangkan manfaat yang sebesar-besarnya bagi masyarakat.
* Asas efisiensi berkeadilan; yaitu penyelenggaraan infrastruktur air bersih dan sanitasi dilakukan dengan memperhatikan cara yang tepat, hemat energi, hemat waktu, hemat tenaga, dan rasio dari manfaat dan biaya setinggi-tingginya, serta penyelenggaraan air bersih dapat dinikmati bagi seluruh rakyat dengan memberikan perlakuan yang sama terhadap setiap orang secara proporsional.
* Asas keberlanjutan; adalah asas dalam membangun infrastruktur air bersih dan sanitasi yang menjamin penyediaan dan pemanfaatan air bersih dan sanitasi terjamin untuk generasi sekarang dan yang akan datang.
* Asas kesejahteraan; yaitu pembangunan infrastruktur air bersih dan sanitasi yang dapat mencapai kesejahteraan mayarakat yang sebesar-besarnya.
* Asas pelestarian fungsi lingkungan hidup; yaitu Asas membangun infrastruktur air bersih dan sanitasi yang menjamin kualitas fungsi lingkungan tetap baik dan bahkan lebih baik.
* Asas keberdayagunaan dan keberhasilgunaan; yaitu berkenaan dengan penyelenggaraan air bersih dan sanitasi yang harus dilaksanakan berlandaskan pemanfaatan sumberdaya dan ruang yang optimal untuk pencapaian hasil sesuai dengan sasaran yang ditetapkan.
* Asas kebersamaan dan kemitraan, yaitu memberikan landasan agar penyelenggaraan air bersih dan sanitasi yang dilakukan oleh Pemerintah dan pemerintah daerah dengan melibatkan peran serta pemangku kepentingan dengan prinsip saling memerlukan, memercayai, memperkuat, dan menguntungkan yang dilakukan, baik langsung maupun tidak langsung.
* Asas transparansi dan akuntabilitas yaitu penyelenggaraan air bersih dan sanitasi yang setiap proses dan tahapannya bisa diketahui masyarakat dan pelaksanaannya bisa dipertanggungjawabkan.

### Infrastruktur Sarana Perhubungan

Kajian terhadap asas atau prinsip infrastruktur perhubungan yang pada prinsipnya adalah membangun konektifitas diantara pusat pusat pertumbuhan wilayah, sehingga memperlancar dan mempermudah pergerakan kendaraan, orang dan barang antar satu lokasi dengan pusat aktifitas lainnya. Infrastruktur perhubungan yang dimaksud adalah sarana jalan, terminal, halte, tempat parkir, rest area, area transfer antar moda dan inter moda, pedesterian, termasuk rambu, marka jalan dan lainnya yang mendukung kepada ruang lalulintas yang merupakan sarana untuk pergerakan kendaraan, orang dan barang dari satu pusat pertumbuhan ke pusat pertumbuhan lain, untuk mendorong pertumbuhan ekonomi wilayah menjadi lebih cepat.

Asas penyediaan infrastruktur sarana perhubungan pada dasarnya meliputi:

1. Asas Terpadu;

2. Asas Efisien dan Efektif;

3. Asas Berkelanjutan;

4. Asas Manfaat;

5. Asas Partisipatif; dan

6. Asas Seimbang.

## Kajian Terhadap Praktik Penyelenggaraan

### Infrastruktur Energi Baru dan Terbarukan

Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah mengatur pembagian kewenangan pemerintah, dan pemerintahan Bidang Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM) termasuk yang diserahkan kewenangannya kepada daerah propinsi. Bidang-bidang yang diserahkan tersebut dan selanjutnya diatur dengan peraturan daerah adalah pengelolaan ESDM yang terkait dengan mineral dan batubara, energi terbarukan, ketenagalistrikan.

Dalam praktek penyelenggaraan pembangunan infrastruktur energi baru dan terbarukan sampai saat ini menetapkan target penyediaan tenaga listrik dalam bentuk peningkatan rasio desa berlistrik dan rasio elektrifikasi. Hal ini merupakan pelaksanaan dari prioritas ke-9 pembangunan Pemerintah Provinsi Sumatera Barat, yaitu Pengembangan Sumber Energi Baru dan Terbarukan serta Pembangunan Infrastruktur, sebagaimana tujuan dan sasaran dalam RPJMD Provinsi Sumatera Barat 2016 – 2021 pada pada Tabel II-2.

Tabel II‑2 Tujuan dan Sasaran Pembangunan Infrastruktur Energi Baru dan Terbarukan dalam RPJMD Provinsi Sumatera Barat 2016 – 2021

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| MISI 5 : Meningkatkan Infrastruktur dan pembangunan yang berkelanjutan dan berwawasan lingkungan | | | |
| Prioritas 9 : Pengembangan sumber energi baru dan terbarukan serta pembangunan infrastruktur | | | |
| Sasaran | Strategi | Arah Kebijakan | Indikator Kinerja |
| Meningkatnya pemanfaatan energi baru dan terbarukan (EBT) | Meningkatkan pengembangan dan pemanfaatan potensi energi baru dan terbarukan | 1. Mendorong Investasi di Bidang Energi Baru dan terbarukan 2. Meningkatkan pemanfaatan aneka energi baru dan terbarukan untuk pembangkit listrik 3. Peningkatan ketersedian dan keterjangkauan listrik di daerah, terisolir, terpencil dan perbatasan. | Rasio elektrifikasi |

Sesuai dengan tujuan dan sasaran dalam rencana strategis Dinas ESDM Provinsi Sumatera Barat tahun 2016-2021 ditetapkan strategi dan kebijakan untuk tujuan peningkatan pemanfaatan infrastruktur energi dan ketenagalistrikan (lihat Tabel 2).

Tabel II‑3Strategi dan Kebijakan Pembangunan Infrastruktur Energi dan Ketenagalistrikan pada Dinas ESDM Provinsi Sumatera Barat 2016 - 2021

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **TUJUAN** | **SASARAN** | **STRATEGI** | **KEBIJAKAN** |
| Meningkatnya pemanfaatan infrastruktur EKTL | Meningkatnya cakupan layanan listrik dan konservasi energi | Meningkatkan Ketersediaan Infrastruktur Ketenagalistrikan | * + - 1. Meningkatkan ketersedian infrastruktur EKTL  1. Meningkatkan aksesibilitas energi masyarakat daerah pedesaan |
| Meningkatkan Usaha Energi dan Ketenagalistrikan (EKTL) yang sesuai aturan | * + - 1. Meningkatkan pelayanan rekomendasi teknis bidang EKTL       2. Meningkatkan pengetahuan/pemahaman SDM di bidang EKTL |
| Meningkatkan Konservasi Energi | * + - 1. Meningkatkan perencanaan pemanfaatan energi       2. Meningkatkan konservasi energi secara optimal |

Rasio elektrifikasi merupakan indikator kinerja Dinas Energi dan Sumber Daya Mineral Provinsi Sumatera Barat yang secara langsung menunjukkan kinerja yang akan dicapai dalam lima tahun mendatang sebagai komitmen untuk mendukung pencapaian tujuan dan sasaran RPJMD 2016-2021. Indikator Kinerja Dinas ESDM Provinsi Sumatera Barat 2016-2021 mengacu pada tujuan dan sasaran RPJMD dapat dilihat Tabel 3.

Tabel II‑4Target dan Indikator Kinerja RPJMD Provinsi Sumatera Barat pada Dinas ESDM

|  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| No | Indikator | Kondisi Awal Periode RPJMD | Realisasi | | | Target Capaian | | |
| 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 |
| 1 | Rasio Elektrifikasi | 83,38 % | 85 | 88,57 | 93,63 | 99,17 | 99,30 | 99,75 |
| 2 | Rasio Elektrifikasi |  | 86,42 | 89,41 | 93,87 |  |  |  |

Peningkatan rasio elektrifikasi masih terus diupayakan untuk mencapai rasio elektrifikasi 99,75 pada akhir periode RPJMD. Peningkatan rasio elektrifikasi dilakukan melalui pembangunan jaringan listrik yang bersumber dari PLN, sumber-sumber energi alternatif seperti Pembangkit Listrik Tenaga (PLT) mikro hidro, surya, angin dan juga panas bumi.

Selain itu, kebutuhan energi juga semakin meningkat, sementara cakupan listrik di propinsi Sumatera Barat masih 85%, dan masih ada 10% daerah yang belum dapat dijangkau pelayanan listrik. Untuk itu, diperlukan pemanfaatkan potensi energi baru terbarukan dalam Bauran Energi. Potensi Pembangkit Energi Baru Terbarukan di Sumatera Barat dinilai cukup tinggi seperti Potensi Hidro (air), Potensi Panas Bumi (Thermal) dan potensi surya yang bisa dikembangkan, walaupun belum semua potensi dapat dimanfaatkan secara maksimal karena dana/investasi yang besar. Disamping itu, pengawasan dan pengendaliannya juga belum optimal, sehingga ada beberapa perusahaan yang telah mengelola tenaga listrik tetapi belum memiliki Izin Operasi (IO) yang dipersyaratkan dalam penggunaannya (Dinas ESDM, 2019). Penyediaan tenaga listrik dapat dilakukan oleh badan usaha dan/atau non badan usaha milik negara berupa penjualan tenaga listrik serta penyewaan jaringan kepada penyedia tenaga listrik di dalam daerah provinsi. Penerbitan izin operasi, penetapan tarif tenaga listrik untuk konsumen dan penerbitan izin pemanfaatan jaringan untuk telekomunikasi, multimedia, dan informatika dari pemegang izin ditetapkan oleh pemerintah daerah provinsi.

Secara kelembagaan pun, Dinas ESDM Propinsi Sumatera Barat sebagai lembaga pemerintah yang mengurus dan mengatur Energi dan Sumberdaya Mineral di wilayah propinsi juga mengalami permasalahan dalam melaksanakan tugas dan fungsinya. Salah satunya adalah kondisi sekarang dimana hampir semua proses perizinan sektor energi dan sumber daya mineral berada di kabupaten/kota, sehingga sulit untuk ditertibkan. Hal ini disebabkan oleh karena lemahnya fungsi koordinasi terkait pembagian kewenangan antara propinsi dan kabupaten/kota. Sehubungan dengan itu, sulit untuk membangun infrastruktur ketenagalistrikan yang terintegrasi, baik untuk mengelola sumber dari energi baru maupun terbarukan. Pendistribusi Bahan Bakar Minyak (BBM) dan gas juga masih belum lancar sehingga sering tejadi kondisi kelangkaan BBM dan LPG bersubsidi terutama di wilayah kepulauan.

Berdasarkan persolaan yang disampaikan di atas, secara empiris telah diketahui bahwa wilayah Provinsi Sumatera Barat memiliki potensi sumberdaya energi yang cukup besar tetapi belum dimanfaatkan secara optimal. Porsi Energi Baru Terbarukan (EBT) pada pembangkit listrik tahun dasar (2015) sebesar 35,5% diharapkan meningkat pada tahun 2025 menjadi 65,7% dan pada tahun 2050 diharapkan porsi EBT menjadi 82,9%. Porsi sumber energi minyak diperkirakan akan menurun, dari 3,5% pada tahun 2015 menjadi 1,4% pada tahun 2025, dan pada tahun 2050 menjadi sebesar 0%. Untuk menutupi kebutuhan permintaan energi, maka penggunaan sumber energi gas mulai akan dimanfaatkan pada tahun 2025 sebesar 7,3% dan meningkat menjadi 9,0% pada tahun 2050. Sama halnya dengan minyak, penggunaan batubara pada pembangkit listrik di Provinsi Sumatera Barat juga mengalami penurunan yang cukup signifikan, dari 61,0% pada tahun 2015 menjadi 25,5% pada tahun 2025 dan terus menurun sampai tahun 2050 hingga menjadi 8,1%. (RUED Provinsi Sumatera Barat, 2019).

Isu dan permasalahan energi daerah yang ada di Provinsi Sumatera Barat sesuai dengan karakteristik Provinsi Sumatera Barat, dapat diuraikan sebagai berikut:

* 1. Rendahnya Rasio Elektrifikasi Provinsi akibat Redahnya Penyediaan Infrastruktur Energi

Pada tahun 2015 rasio elektrifikasi Provinsi Sumatera Barat sebesar 83,2%. Angka ini masih berada di bawah capaian Rasio Elektrifikasi nasional sebesar 88,30%. Pada tahun 2018 rasio elektrifikasi Provinsi Sumatera Barat telah mencapai 93,63% dan masih berada di bawah Rasio Elektrifikasi nasional yang sudah mencapai 98,30%. Walau telah mencapai angka yang relatif tinggi, namun masih terdapat wilayah dengan rasio elektrifikasi rendah, seperti di Kabupaten Kepulauan Mentawai, Pasaman, Pasaman Barat dan 50 Kota. Wilayah-wilayah ini rasio elektrifikasinya masih di bawah 85%. Malah untuk Kabupaten Kepulauan Mentawai baru mencapai 56,45% dan masih terdapat 1 (satu) desa yang belum berlistrik. Pemanfaatan potensi energi di daerah kepulauan berupa air dan sinar matahari diharapkan dapat diubah menjadi listrik untuk meningkatkan pemanfaatan potensi ekonomi produktif daerah kepulauan yang sebagian besar berupa perikanan tangkap. Tulisan ini membahas kelayakan ekonomis pemanfaatan energi baru terbarukan khususnya Pembangkit Listrik Tenaga Mikro Hidro (PLTMH) dan Pembangkit Listrik Tenaga Surya (PLTS) untuk mensuplai kegiatan ekonomi produktif. Untuk mendorong tumbuhnya rasio elektrifikasi daerah, Pemerintah dan Pemerintah Daerah perlu mempercepat pembangunan infrastruktur ketenagalistrikan di Provinsi Sumatera Barat.

* 1. Pemanfaatan Energi Baru dan Terbarukan masih rendah

Dari bauran energi daerah tahun 2015, diketahui bahwa pemanfaatan Energi Baru dan Terbarukan (EBT) di Sumatera Barat baru sebesar 19,6%. Angka ini sudah diatas angka bauran EBT nasional yang besarnya hanya 5%. Namun demikian, pemanfaatan EBT tetap perlu menjadi perhatian untuk ke depannya oleh Pemerintah Provinsi mengingat potensi EBT yang cukup besar, terutama potensi energi air dan panas bumi.

### Infrastruktur Bangunan Gedung

Dalam kurun waktu 10 tahun belakangan Pemerintah Provinsi Sumatera Barat telah menyelenggarakan sejumlah bangunan gedung yang menjadi program strategis pemerintah Provinsi Sumatera Barat. Bermula dari kejadian Gempa tanggal 30 September 2009, dimana banyak bangunan Gedung milik Pemerintah Provinsi mengalami rusak berat dan tidak laik fungsi sehingga harus diganti dengan yang baru. Beberapa bangunan gedung telah terselenggara dan dimanfaatkan dengan baik. Namun sejumlah gedung lainnya masih belum terselenggara bahkan belum dapat dipastikan waktu penyelenggaraanya.

Bangunan gedung yang rusak akibat gempa 2009 yang belum terselenggara antara lain adalah Gedung Juang 45, Gedung Kantor Dinas Pertanian dan Gedung Pusat Pemerintahan Provinsi Sumatera Barat. Khusus Bangunan Gedung Pusat Pemerintahan Provinsi Sumatera Barat yang merupakan pengganti beberapa kantor di sekitar Kantor Gubernur, telah terlaksana kegiatan perencanaannya, namun hingga saat ini belum dapat terselenggara kegiatan pembangunannya.

Selain itu Pemerintah Provinsi juga menyelenggarakan bangunan strategis provinsi yaitu Masjid Raya Sumbar beserta kelengkapannya, Stadium Utama Sumatera Barat dan Bangunan Gedung Budaya. Kedua bangunan terakhir tersebut hingga saat ini belum dapat dirampungkan pengerjaannya. Meskipin hampir kelar, Masjid Raya Sumbar telah difungsikan untuk beribadah dan berbagai kegiatan keagamaan. Stadium Utama dan Gedung Budaya yang diharapkan menjadi ikon baru Sumatera Barat, telah dikerjakan dalam 4 tahun terakhir secara bergantian oleh penyedia jasa yang berbeda. Kedua gedung tersebut dikerjakan oleh badan usaha yang berbeda-beda setiap tahunnya. Selain itu, anggaran untuk penyelenggaraan bangunan untuk kedua bangunan tersebut setiap tahun tidak tetap,tergantung kepada anggaran yang disetujui. Hal ini menunjukkan belum adanya pembangunan gedung yang mempunyai kepastian untuk beranjut setiap tahunnya (lihat tabel berikut).

Tabel II‑5 Anggaran Pembangunan Stadium Utama Sumatera Barat



Tabel II‑6 Anggaran Pembangunan Gedung Budaya Sumatera Barat



Terkait dengan penyelenggaraan bangunan gedung, yang terjadi di lapangan nampaknya masih menunjukkan adanya perlunya dibuatkan ketentuan peraturan untuk membuat terlaksananya pembangunan Gedung secara berkelanjutan. Fakta-fakta yang muncul dilapangan terkait pembangunan gedung antara lain adalah berikut:

* + 1. Pembangunan gedung tidak dapat dipastikan anggarannya sesuai rencana dikarenakan sistempenganggaran yang belum mendukung;
    2. Pembangunan bangunan gedung yang terlaksana secara teknis memiliki kualitas bangunannya tidak sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, antara lain dikarenakan kurangnya kepastian anggaran, waktu pelaksanaan dan badan/orang yang mengerjakannya.
    3. Belum ada penetapan jenis bangunan gedung tertentu yang berdasarkan yang dapat dikategorikan sebagai bangunan gedung yang harus dilaksanakan secara tuntas dengan kepastian dalam penetapan anggaran sesuai rencana
    4. Masih ada ego sektoral dalam proses perwujudan Bangunan Gedung sehungga mempengaruhi hal-hal yang detail dan bersifat teknisnya.

Munculnya berbagai persoalan di atas disebabkan oleh beberapa hal, seperti keterbatasan keberadaan peraturan dan kesatuan wawasan antar sektor yang kurang.

### Infrastruktur Sumber Daya Air

Kondisi geografis sumatera barat yang memiliki curah hujan yang tinggi berkisar antara 3.000 s/d 3.500 mm/tahun dan kondisi geomorfologi yang memiliki kawasan bukit barisan dimana sungai memiliki kemiringan yang tajam mengakibatkan kecepatan aliran meningkat. Dengan kecepatan aliran yang tinggi memiliki potensi gerusan pada bagian hulu dan terjadinya sedimen di bagian hilir akibat adanya proses angkutan sedimen. Terjadinya sedimentasi pada bagian hilir akan mengurangi kapasitas penampang sungai sehingga ketika debit air melampaui kapasitas tersebut akan mengakibatkan banjir.

Disamping itu kondisi pesisir pantai yang yang berhadapan dengan Samudra Hindia yang memiliki gelombang dan arus yang dapat merusak pantai ditambah pengaruh pasang surut mengakibatkan potensi abrasi semakin meningkat. Untuk mengatisipasi permasalahan-permasalahan di atas Dinas Pengelolaan Sumber Daya Air Sumatera Barat selaku instansi terkait telah mengupayakan pembangunan infrastuktur seperti bangunan perkuatan tebing sungai, chekdam, groundsill dan pengamanan pantai untuk mengurangi dampak/resiko yang bisa terjadi.

Dengan curah hujan yang cukup tinggi Sumatera Barat memiliki potensi sumber daya air yang dapat dimanfaatkan dan dikonservasikan agar dapat dinikmati oleh masyarakat baik di masa sekarang ataupun di masa yang akan datang.

Untuk mempercepat pembangunan infrastruktur sumber daya air termasuk sumber daya maritim serta mendukung ketahanan air, kedaulatan pangan dan kedaulatan energi guna menggerakkan sektor – sektor strategis ekonomi domestik dalam rangka kemandirian ekonomi sesuai dengan renstra Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (Ditjen SDA). Dinas Pengelolaan Sumber Daya Air (Dinas PSDA) Provinsi Sumatera Barat ikut mendukung salah satu Misi Ditjen SDA Kementerian PUPR yaitu : Menyelenggarakan pembangunan infrastruktur PUPR bidang sumber daya air untuk mendukung ketahanan air, kedaulatan pangan, dan kedaulatan energi guna menggerakkan sektor-sektor strategis ekonomi domestik dalam rangka kemandirian ekonomi.

Berdasarkan arahan Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP), Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) bidang sumber daya air secara nasional dan RPJP Daerah Sumatera Barat yang disinkronkan dengan Rancangan RPJMD 2016-2021 telah diarahkan kebijakan melalui Musrenbangnas dan Musrenbang Provinsi 2010 bahwa sektor Pekerjaan Umum bidang Sumber Daya Air menjamin ketersediaan infrastruktur yang handal, produktif dan berkelanjutan.

Berdasarkan sasaran/target Renstra OPD periode (2010-2015). Target dan realisasinya seperti diperlihatkan pada tabel 2.1. yang menunjukkan tingkat capaian kinerja Dinas PSDA Provinsi Sumatera Barat.

Tabel II‑7Capaian Kinerja Output Dinas PSDA Provinsi Sumatera Barat Tahun 2010 – 2015



Tabel II‑8Capaian Kinerja Dinas PSDA Provinsi Sumatera Barat 2016-2018



Pada periode Renstra 2016-2021 dilakukan penyesuaian indikator kinerja terhadap Renstra 2010-2015, yang semula berorientasi output dirubah menjadi berorientasi outcome. Dari tabel tersebut diatas secara umum target kinerja OPD telah tercapai dengan baik, khusus untuk indikator kinerja persentase pemenuhan kebutuhan irigasi menjadi prioritas utama karena ada Standar Pelayanan Minimum (SPM) secara nasional yang harus dipenuhi. Untuk realisasi target kinerja yang lain, pencapaian target kinerja terkendala tidak mencukupinya ketersediaan anggaran karena pada prinsipnya pencapaian outcome akan berbanding dengan output yang dihasilkan berupa pembangunan infrastruktur SDA.

Yang menjadi permasalahan di Provinsi Sumatera Barat dalam Pengelolaan Sumber Daya Air adalah :

1. Belum ditetapkannya Pola Pengelolaan SDA berbasis wilayah sungai untuk kewenangan Provinsi Sumatera Barat.
2. Belum ditetapkannya batas-batas sempadan sungai, Pantai dan sempadan irigasi yang menjadi kewenangan Provinsi Sumatera Barat.
3. Perlunya payung hukum dan atas perizinan dan pelanggaran terhadap pemanfaatan SDA.
4. Masih kurangnya peran kelembagaan dan partisipasi masyarakat dalam pengelolaan SDA.
5. Perlunya jaminan ketersediaan anggaran untuk mendukung pembangunan infrastruktur SDA prioritas.

### Infrastruktur Jalan dan Jembatan

Pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan berkelanjutan merupakan salah satu proses yang dilakukan agar infrastruktur yang dibangun dapat berfungsi dengan optimal, untuk menciptakan pembangunan yang berkelanjutan pemerintah Indonesia telah mengeluarkan Peraturan Presiden Nomor 59 Tahun 2017 tentang pelaksanaan pencapaian tujuan pembangunan berkelanjutan. Dalam peraturan ini, menetapkan bahwa pembangunan berkelanjutan dituangkan rencana aksi daerah yang ditetapkan dalam rencana kerja pembangunan 5 (lima) tahunan. Untuk itu, praktik pembangunan infrastruktur di setiap daerah harus dilaksanakan secara berkelanjutan, agar infrastruktur yang dibangun dapat dimanfaatkan oleh masyarakat sesuai dengan waktu yang direncanakan, sehingga manfaat yang diperoleh dapat optimal.

Perencanaan infrastruktur Jalan dan Jembatan dilakukan oleh konsultan perencana, pada pelaksanaan kegiatan ini mengikuti ketentuan yang harus dipenuhi pada Permen PU No. 06/PRT/M/2008, didalam proses perencanaan infrastruktur jalan dan jembatan, berkaitan dengan pembangunan infrasruktur berkelanjutan, hal yang sering terjadi dan menjadi masalah pada proses pembangunan infrastruktur tersebut adalah sebagai berikut :

* Dalam praktik perencanaan infrastruktur besar, perencanaan konsultan kadang tidak menyiapkan untuk pembangunan infrastruktur dalam multi tahun, sedang pendanaan oleh pemerintah daerah untuk pembangunan infrastruktur terbatas, sehingga proses pembangunan dilakukan secara bertahap. Pemerintah pada umumnya menentukan tahapan pembangunan didasarkan atas pertimbangan teknis sesuai dengan kemampuan teknis yang dimilikinya, akibatnya hasil konstruksi tidak mempunyai kualitas dan kekuatan yang sama.

Pembangunan infrastruktur Jalan dan Jembatan besar umumnya dilakukan oleh kontraktor, kegiatan pelaksanaannya mengikuti ketentuan yang ada pada Permen PU No. 06/PRT/M/2008, pada praktik pembangunan jalan dan jembatan yang ada terdapat beberapa kasus pembangunan yang tidak berkelanjutan sebagai berikut :

* Pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan dengan nilai diatas 100 milyard, sering dilakukan secara bertahap, hal ini dilakukan karena keterbatasan dana pemerintah daerah. Pembangunan pada tahap kedua tidak dapat dilakukan pada tahun berikutnya, karena anggaran yang ada digunakan untuk kegiatan lain yang dianggap lebih penting atau menjadi prioritas oleh Kepala Daerah atau stake holder lain.
* Pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan dengan nilai diatas 100 milyard dilakukan secara bertahap karena ketersediaan anggaran yang terbatas, pada saat akan dilaksanakan pembangunan tahap kedua dilakukan lagi proses pelelangan, kontraktor pemenangnya berbeda dengan tahun sebelumnya, sedang infrastruktur yang dibangun merupakan struktur yang menyambung keatas atau dalam satu kesatuan yang saling berkaitan, akibatnya kualitas infrastruktur hasil pembangunan pada tahap pertama dan tahap kedua bisa tidak sama.
* Pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan dengan nilai diatas 100 milyard, dilakukan secara bertahap, bangunan pada tahap pertama telah selesai dikerjakan, sedang pada tahap berikutnya kepala daerah tidak lagi menjabat, sehingga bangunan tersebut tidak selesai dibangun pada periode jabatan kepala daerah, dan kepala daerah berikutnya tidak melanjutkan pembangunan infrastruktur tersebut, dikarenakan bukan menjadi prioritas dalam program kerjanya.

Dampak dari perencanaan dan pembangunan yang tidak berkelanjutan adalah sebagai berikut :

* Pada perencanaan infrastruktur jalan dan jembatan yang tidak disiapkan dengan benar, seperti sebuah bangunan yang tidak direncanakan pembangunannya secara bertahap, sedang dana yang tersedia oleh pemerintah tidak cukup untuk pembangunan secara keseluruhannya, maka pembangunan yang dilakukan secara bertahap akan menyebabkan produk infrastruktur tidak sempurna dan tidak dapat beroperasi dengan optimal, karena bangunan pada tahap pertama tidak dapat dimanfaatkan, dan hasil pembangunan pada tahap kedua berpotensi mempunyai kekuatan dan kualitas yang tidak sama.
* Pada pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan yang tidak selesai secara keseluruhan menyebabkan tertundanya manfaat penggunaan infrastruktur tersebut sehingga intensitas kegiatan masyarakat yang tergantung pada berfungsinya infrastruktur tersebut menjadi terganggu, hal ini mengakibatkan terhambatnya kegiatan sosial, budaya dan ekonomi masyarakat. Selain itu, akibat dari terhentinya pembangunan ini maka terjadi penurunan kegiatan sosial, budaya dan ekonomi masyarakat yang berdampak pada menurunnya daya saing wilayah Sumatera Barat serta terhambatnya program pengentasan daerah tertinggal.
* Pada pembangunan sebuah infrastruktur jalan dan jembatan besar yang dikerjakan oleh kontraktor tidak bersamaan waktunya dan tidak sama perusahaannya, maka akan berakibat kualitas yang dihasilkan dapat berbeda, pada saat terjadi kerusakan pada struktur yang dikerjakan oleh kontraktor kedua, dan kerusakan tersebut dipengaruhi oleh kondisi struktur yang dikerjakan oleh kontraktor pertama, maka akan terjadi kesulitan dalam penetapan penanggung jawab kerusakan struktur tersebut, karena bangunan tersebut merupakan satu kesatuan.

### Infrastruktur Air Bersih dan Sanitasi

Penyelenggaran pemenuhan kebutuhan air bersih dan sanitasi layak diselenggarakan baik oleh Pemerintah Pusat (Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat), Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kabupaten/Kota melalui Dinas Pekerjaan Umum. Selain itu juga terlibat Badan Usaha Milik Daerah, seperti Perusahaan Daerah Air Minum (PDAM).

Terkait penyediaan air minum dan sanitasi layak, pada RPJMN 2015-2019 telah ditetapkan sasaran pembangunan infrastruktur tersebut sebagaimana di bawah ini:

* + - 1. Tercapainya 100% pelayanan air minum bagi seluruh penduduk Indonesia melalui 3 (tiga) pendekatan yaitu optimalisasi dan pembangunan baru (*supply side*), peningkatan efisiensi layanan air minum (*demand side*), dan penciptaan lingkungan yang kondusif (*enabling environment*).
      2. Meningkatnya akses penduduk terhadap sanitasi layak (air limbah domestik, sampah dan drainase lingkungan) menjadi 100 persen pada tingkat kebutuhan dasar;

Proses pencapaian sasaran tersebut sangat memerlukan sinergi perencanaan, pendanaan dan kelembagaan serta koordinasi, konsolidasi, dan sinergi antara Pemerintah dengan Pemerintah Daerah serta Dunia Usaha agar keseluruhan sumber daya yang ada dapat digunakan secara optimal dan dapat mencapai kinerja yang maksimal dalam rangka meningkatkan ketersediaan dan kualitas pelayanan infrastruktur yang lebih merata dan berkelanjutan. Oleh karenanya penyelenggaraan infrastruktur dimaksud perlu dilandasi dengan kerangka regulasi, kelembagaan dan pendanaan yang optimal.

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, pembagian urusan pemerintahan konkuren antara Pemerintah Pusat dan daerah Provinsi dan daerah Kabupaten/Kota untuk urusan pemerintahan bidang pekerjaan umum dan penataan ruang, sub urusan air minum, persampahan, air limbah, dan drainase terlihat pada Tabel II-9. Urusan Pemerintah Provinsi dalam hal sub urusan dimaksud adalah pada infrastruktur yang melibatkan lintas batas administrasi kabupaten/kota atau yang bersifat regional.

Tabel II‑9Pembagian Urusan Pemerintahan Bidang Pekerjaan Umum Dan Penataan Ruang, Sub Urusan Air Minum, Persampahan, Air Limbah, Dan Drainase

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **No** | **Sub Urusan** | **Pemerintah Pusat** | **Daerah Provinsi** | **Daerah Kabupaten/Kota** |
| 1 | Air Minum | a. Penetapan pengembangan Sistem Penyediaan Air Minum (SPAM) secara nasional.  b. Pengelolaan dan pengembangan SPAM lintas Daerah provinsi, dan SPAM untuk kepentingan strategis nasional. | Pengelolaan dan pengembangan SPAM lintas Daerah Kabupaten/kota. | Pengelolaan dan pengembangan SPAM di Daerah kabupaten/kota . |
| 2 | Persampahan | a. Penetapan pengembangan sistem pengelolaan persampahan secara nasional.  b. Pengembangan system pengelolaan persampahan lintas Daerah provinsi dan sistem pengelolaan persampahan untuk kepentingan strategis nasional. | Pengembangan sistem dan pengelolaan persampahan regional. | Pengembangan sistem dan pengelolaan persampahan dalam Daerah kabupaten/kota. |
| 3 | Air Limbah | a. Penetapan pengembangan sistem pengelolaan air limbah domestik secara nasional.  b. Pengelolaan dan pengembangan system pengelolaan air limbah domestik lintas Daerah provinsi, dan system pengelolaan air limbah domestik untuk kepentingan strategis nasional. | Pengelolaan dan pengembangan sistem air limbah domestik regional. | Pengelolaan dan pengembangan sistem air limbah domestik dalam Daerah kabupaten/kota. |
| 4 | Drainase | a. Penetapan pengembangan sistem drainase secara nasional.  b. Pengelolaan dan pengembangan system drainase lintas Daerah provinsi dan system drainase untuk kepentingan strategis nasional. | Pengelolaan dan pengembangan system drainase yang terhubung langsung dengan sungai lintas Daerah kabupaten/kota. | Pengelolaan dan pengembangan system drainase yang terhubung langsung dengan sungai dalam Daerah kabupaten/kota. |

Beberapa kegiatan yang telah dilaksanakan oleh pemerintah Provinsi Sumatera Barat dalam penyediaan infrastruktur air bersih dan sanitasi adalah seperti yang terlihat pada Tabel 2.2.

Tabel II‑10Kegiatan Penyediaan Air Bersih dan Sanitasi yang Didanai APBD Provinsi Sumatera Barat

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **No** | **Nama Kegiatan** | **Tahun** |
| 1 | Pembangunan SPAM Singgalang Kabupaten Tanah Datar | 2016 |
| 2 | Pengembangan SPAM Kawasan Singgalang Kota Padangpanjang, Kab. Tanah Datar | 2016 |
| 3 | Pengembangan SPAM Kawasan Batang Tabik Kota Payakumbuh | 2016 |
| 4 | Pengembangan SPAM Kawasan Bayang Sani Kabupaten Pesisir Selatan | 2016 |
| 5 | Pengembangan SPAM Kawasan Ujung Gading Kabupaten Pasaman Barat | 2017 |
| 6 | Pengembangan SPAM Kawasan Singgalang Kota Padangpanjang, Kab. Tanah Datar (lanjutan) | 2018 |
| 7 | Pengembangan SPAM Kawasan Singgalang Kota Padangpanjang, Kab. Tanah Datar (lanjutan) | 2019 |
| 8 | Pembangunan Drainase Kabupaten Solok |  |
| 9 | Pembangunan Drainase Kabupaten 50 Kota dan Kota Payakumbuh | 2019 |

Capaian penyediaan air bersih dan sanitasi layak di Provinsi Sumatera Barat adalah terlihat pada Tabel 2.3 dan 2.4 di bawah ini. Pada tahun 2018 capaian pelayanan air minum adalah sebesar 69,53% dan untuk sanitasi layak baru pada angka 73,64%. Jika dibandingkan dengan rencana strategis Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Provinsi Sumatera Barat Tahun 2016 – 2021 maka tingkat capaian tersebut masih lebih kecil dari target cakupan layanan air minum dan sanitasi sebesar 75%.

Dari 19 Kabupaten Kota yang terdapat di Provinsi Sumatera Barat terlihat bahwa prosentase terendah cakupan pelayanan air mimum adalah di Kabupaten Pasaman Barat (48,86%) dan sanitasi layak terendah di Kabupaten Kepulauan Mentawai dengan prosentase 46,86% layak. Perhatian yang besar patut diberikan pada kabupaten ini agar bisa meningkatkan secara signifikan prosentase layanan dimaksud.

Tabel II‑11Capaian Cakupan Pelayanan Air Minum dan Sanitasi Layak Provinsi Sumatera Barat Tahun 2018

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **No** | **Kabupaten/Kota** | **Cakupan Pelayanan Air Minum (%)** | **Sanitasi layak**  **(%)** |
| 1 | Kota Padang | 69,76 | 92,30 |
| 2 | Kota Padang Pariaman | 76,62 | 59,89 |
| 3 | Kota Pariaman | 88,51 | 85,78 |
| 4 | Kota Padang Panjang | 90,78 | 74,01 |
| 5 | Kota Bukittinggi | 64,02 | 96,26 |
| 6 | Kota Payakumbuh | 96,64 | 90,57 |
| 7 | Kota Sawahlunto | 80,60 | 89,93 |
| 8 | Kota Solok | 91,39 | 89,67 |
| 9 | Kabupaten Pesisir Selatan | 80,80 | 74,84 |
| 10 | Kabupaten Agam | 80,69 | 81,18 |
| 11 | Kabupaten Pasaman Barat | 82,39 | 65,99 |
| 12 | Kabupaten Pasaman | 79,61 | 53,87 |
| 13 | Kabupaten Lima Puluh Kota | 69,09 | 54,71 |
| 14 | Kabupaten Tanah Datar | 78,37 | 71,32 |
| 15 | Kabupaten Solok | 75,07 | 57,30 |
| 16 | Kabupaten Solok Selatan | 79,61 | 50,02 |
| 17 | Kabupaten Sijunjung | 79,18 | 71,19 |
| 18 | Kabupaten Dharmasraya | 68,01 | 86,34 |
| 19 | Kabupaten Kepulauan Mentawai | 26,70 | 46,86 |
|  | **Rata-rata** | **76,04** | **73,64** |

Beberapa permasalahan yang muncul dalam pemenuhan target 100-0-100 adalah sebagai berikut:

* Pendanaan : Keterbatasan dana dalam penyelenggaraan kegiatan penyediaan air minum dan sanitasi.
* Pengadaan lahan : Permasalahan lahan terkait dengan lokasi pengambilan sumber air dan juga jalur pipa distribusi.
* Koordinasi antar lembaga/institusi : Diperlukan koordinasi yang lebih baik antar institusi, baik pemerintah provinsi dengan pemerintah kabupaten/kota maupun antar pemerinta kabupaten/kota yang akan terlibat.

Berdasarkan permasalahan di atas, perlu pengaturan terkait dengan ketersediaan dana, kepastian pengadaaan lahan dan sistim untuk peningkatan koordinasi antar lembaga.

### Infrastruktur Sarana Perhubungan

Penyelenggaraan pembangunan sarana perhubungan dalam UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana dan sarana lalu lintas dan perhubungan yang terdiri dari ruang lalu lintas, terminal, perlengkapan jalan meliputi marka, rambu, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan pengaman pengguna jalan, alat pengawasan dan pengamanan jalan, serta fasilitas pendukung, untuk mendorong pertumbuhan ekonomi wilayah.

Kondisi terkini dan strategis untuk potret sarana perhubungan dapat dianalisis dengan indek aksessibilitas geografis (A(G) dari setiap kota-kota pusat kegiatan wilayah (PKW) dan seerat apa hubungan saling keterkaitannya dengan kota padang sebagai pusat kegiatan nasional (PKN). Matrik aksessibilitas geografis semakin besar mengambarkan semakin sulitnya akses, sebaliknya, apabila nilai matrik aksessibilitas geografis semakin kecil, semakin mudah akses.

Gambar II‑5Urutan Aksesibilitas PKW dengan PKN di Sumatera Barat

Gambar II-5 di atas mengilustrasikan bahwa kota PKW Padang Aro di kabupaten Solok Selatan menempati urutan aksessibilitas yang paling sulit, bersama Sitiung, di kabupaten Dharmasraya, Air Bangis, di kabupaten pasaman Barat, dan Lubuak Sikaping, di kabupaten Pasaman. Kota Padang sebagai pusat kegiatan nasional (PKN) memiliki nilai indeks matrik aksessibilitas geografis yang paling rendah, yang berarti bahwa kemudahan menjangkau Kota Padang sebagai PKN oleh kota kota satelitnya atau PKW.

Telah terjadi pergeseran kedekatan dan kemudahan akses PKN kota Padang dengan kota satelitnya (PKW) pada tahun 2009, Kota Padang lebih mudah aksesnya dengan kota Lubuak Alung, Pariaman di kabupaten Padang Pariaman, baru Kota Padangpanjang, Bukittinggi dan Solok. Pada tahun 2019 setelah 10 tahun terjadi pergeseran dimana aksessibilitas yang semakin mudah itu bertambah dengan Kota Painan, Tapan di kabupaten Pesisir Selatan.

Gambar II‑6Aksessibilitas Potensial Kota Padang dengan kota Satelitnya

Aksessibilitas potensial merupakan metode untuk menganalisis keeratan dan kedekatan suatu wilayah dengan wilayah sekitarnya berdasarkan kemudahan akses dan pergerakan aktifitas perekonomiannya. Menurut Rodrigue (2004) aksessibilitas adalah suatu derajat mobilitas dari orang, barang, dan informasi, oleh karena itu saling hubungan antara sarana perhubungan dengan aksesibilitas tidak diragukan lagi merupakan hubungan yang positif, sehingga penyediaan infrastruktur transportasi merupakan sentral pada aksessibilitas dan area. Terdapat dua tipe aksessibilitas yakni: aksessibilitas topologi (*topological accessibility*) dan aksessibilitas berdekatan (*contiguous acccessibility*), yang pertama adalah pengukuran aksessibilitas berdasarkan jaringan jalan (*transport network*), yang kedua adalah pengukuran aksessibilitas untuk mengukur atribut dari setiap lokasi.

Aksessibilitas merupakan indikator yang baik untuk dasar struktur spatial dimana ia mempertimbangkan lokasi dan ketidaksamaan kualitas yang muncul dari jarak pada lokasi yang berbeda. Pengukuran aksessibilitas secara praktis dapat dikategorikan pada 2 model pengukuran yakni aksessibilitas geografis dan aksessibilitas potensial. Aksessibilitas geografis merupakan penjumlahan dari semua jarak antara lokasi lainnya yang masuk dalam perhitungan pada sejumlah lokasi. Jumlah jarak yang lebih rendah merupakan, maka lokasinya lebih aksessibel.

Akessibilitas potensial merupakan pengukuran aksessibilitas yang lebih komplek untuk membandingkan pengukuran aksessibilitas geografis, sebagaimana ia secara simultan mempertimbangkan bobot jarak dengan atribut dari semua lokasi yang tidak sama. Beberapa tempat lebih penting dari yang lainnya. Nilai matrik A(P) mencerminkan daya pencar (*emissiveness*); adalah kapasitas untuk meninggalkan suatu wilayah, dan daya sebar (*attractiveness*); kapasitas untuk mencapai suatu lokasi.

Gambar II‑7Aksessiblitas Potensial PKW dan PKN di Sumatera Barat dengan Aktifitas Ekonominya

Gambar aksessibilitas potensial kota Padang sebagai PKN dengan pendapatan perkapita sebagai pembobotnya, maka kedekatan Kota padang secara ekonomi itu terjadi dengan Kota Bukittinggi, Sawahlunto, Padang Panjang Solok, dan Kota Pariaman dan seterusnya, sebagaimana dilihat pada gambar grafik II-7 di atas. Artinya, Painan sebagai pusat pertumbuhan di Pesisir Selatan, Lubuak Sikaping di Pasaman, Batusangkar di Tanah Datar, Padang Aro di Kab. Solok Selatan, dan bahkan Simpang IV di Kab. Pasaman Barat belum memiliki keeratan dan kedekatan secara ekonomi dengan Kota Padang berdasarkan kemudahan aksesnya.

Berdasarkan kepada analisis praktek empiris dari sarana perhubungan dengan menggunakan pendekatan aksesbilitas, mobilitas dan kapasitas angkutan yang ada maka dapat dikemukakan isu-isu yang mengemuka dalam pembangunan sarana perhubungan ke depan itu adalah:

Belum maksimalnya fasilitas perlengkapan jalan dari PKN menuju PKW dan PKL serta sebaliknya.

* + - 1. Banyaknya kejadian kecelakaan dan kepadatan kendaraan, maka perlu memperbanyak lokasi peristirahatan sementara (rest area), terutama pada lokasi-lokasi terdapatnya destinasi wisata pingir jalur jalan.
      2. Kurangnya lokasi transfer (titik simpul) antar moda untuk bus AKAP dan AKDP dengan moda angkutan dalam kota dan moda angkutan dengan berbeda jenis.
      3. Belum adanya sistem informasi dan data base serta data spatial untuk angkutan barang dan angkutan penumpang dari PKN, PKW, PKL dan sebaliknya.
      4. Belum maksimalnya fungsi dan peran terminal kargo pada Bandara Internasional Minangkabau

## Kajian Terhadap Implikasi Sosial Ekonomi

### Infrastruktur Energi Baru dan Terbarukan

Implikasi sosial ekonomi dari pengelolaan dan pengembangan Energi terhadap kegiatan pembangunan akan sangat signifikan, karena tanpa energi tidak dapat dipenuhi kebutuhan konsumsi dan dilaksanakan aktifitas produksi di wilayah. Energi dibutuhkan untuk pemenuhan kebutuhan konsumsi sehari-hari terutama kelistrikan, baik untuk memenuhi kehidupan pada skala individu, rumah tangga, kelompok atau masyarakat luas. Begitu juga dalam kegiatan produksi seperti usaha ekonomi skala mikro, kecil, dan menengah, apalagi usaha ekonomi berskala besar. Semua itu akan berdampak kepada kualitas hidup manusia secara sosial dan ekonomi, yang juga akan berdampak kepada kesejahteraan masyaarakat di dalam wilayah, dan mengurangi kesenjangan pembangunan antar wilayah.

Untuk itu pembangunan infrastruktur berkelanjutan untuk sumberdaya energi diarahkan kepada:

* + Peningkatan pelayanan investasi di bidang usaha energi baru dan terbarukan
  + Peningkatan pemanfaatan aneka energi baru dan terbarukan untuk pembangkit listrik
  + Peningkatan ketersediaan dan keterjangkauan listrik di daerah terisolir, terpencil dan perbatasan;
  + Pengembangan jaringan energi listrik untuk meningkatkan jaminan ketersediaan energi / listrik bagi kegiatan permukiman;
  + Pengembangan jaringan energi listrik untuk jaminan ketersediaan energi listrik bagi kegiatan non permukiman, seperti mendukung sistem aktifitas sosial dan ekonomi pada sentra-sentra kegiatan dan produksi.
  + Pengembangan jaringan kawat saluran udara, kabel bawah tanah, dan/atau kabel bawah laut serta pengembangan sistem inter-koneksi antar wilayah untuk mendukung pengembangan dan kegiatan perekonomian kawasan andalan, kawasan tertentu, dan kawasan tertinggal.
  + Terwujudnya diversifikasi, konservasi, dan intensifikasi sumber energi dan energi.

Dampak sosial ekonomi pembangunan infrastruktur berkelanjutan untuk energi baru dan terbarukan adalah:

* + tercapainya kemandirian pengelolaan energi;
  + tersedianya sumber energi dari dalam negeri;
  + terjaminnya pengelolaan sumber daya energi secara optimal, terpadu, dan berkelanjutan;
  + termanfaatkannya energi secara efisien di semua sektor;
  + tercapainya peningkatan akses masyarakat yang tidak mampu dan/atau yang tinggal di daerah terpencil terhadap energi untuk mewujudkan kesejahteraan dan kemakmuran rakyat secara adil dan merata
  + terciptanya lapangan kerja;
  + terjaganya kelestarian fungsi lingkungan hidup.

### Infrastruktur Bangunan Gedung

Bangunan gedung mempunyai fungsi sebagai hunian, keagamaan, usaha, sosial dan budaya, serta fungsi khusus. Untuk dapat dimanfaatkan sesuai dengan fungsinya, maka bangunan gedung harus sesuai dengan peruntukan lokasi yang diatur dalam Peraturan Daerah tentang Rencana Tata Ruang Wilayah. Fungsi bangunan gedung dicantumkan dalam izin mendirikan bangunan yang ditetapkan Pemerintah Daerah.

Penyelengaraan bangunan gedung yang tidak berkelanjutan terutama akan berdampak pada penundaan pemanfaatan bangunan. Bangunan gedung adalah infrastruktur penting sebagai tempat Pemerintah dan Masyarakat dalam melakukan kegiatannya untuk mencapai berbagai sasaran yang menunjang terwujudnya masyarakat adil dan makmur yang merata material dan spiritual. Bangunan Gedung yang dapat difungsikan secara layak akan memperlancar aktivitas pemerintah dan masyarakat Sumatera Barat untuk menunjang daya saing daerah dan pencapaian visi Pemerintah Daerah.

### Infrastruktur Sumber Daya Air

Implikasi Sosial Ekonomi dapat diukur melalui capaian Sasaran strategis Pengelolaan Sumber Daya Air sebagai berikut :

1. Meningkatnya kinerja layanan irigasi.

Indikator kinerja : Persentase pemenuhan kebutuhan air irigasi (Target akhir periode Renstra 75%).

Standar Pelayanan Minimum untuk indikator kinerja ini adalah Persentase tersedianya air irigasi untuk pertanian rakyat pada sistem irigasi yang sudah ada sesuai dengan kewenangannya (Target akhir RPJMN tahun 2019 adalah 70%).

Sesuai dengan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 14 Tahun 2015, Daerah Irigasi kewenangan Provinsi Sumatera Barat terdiri dari 65 Daerah Irigasi dengan luas areal pertanian 65.007 Ha. Rata-rata daerah irigasi ini infrastrukturnya sudah melampaui umur rencana, sehingga pada periode tahun 2016-2021 ini prioritasnya adalah untuk menjaga dan mengembalikan fungsi infrastruktur irigasi yang telah ada sehingga mampu melayani air irigasi untuk areal pertanian seluas 48.755 Ha (75%).Pada akhir tahun 2018 persentase pemenuhan air irigasi pada daerah irigasi yang menjadi kewenangan Provinsi Sumatera Barat adalah 68,72%, dalam arti kurang lebih 44.672,81 hektar sawah yang dapat terairi dengan baik dengan produktivitas 4,5 – 6 ton per hektar.

1. Meningkatnya kawasan terlindungi dari daya rusak air

Indikator kinerja : Persentase luas kawasan yang terlindungi dari daya rusak air. (Target akhir periode Renstra 70%).

Total luas daerah terdampak daya rusak air yang akan ditangani adalah 3.130 Ha. Luas kawasan yang telah terlindungi dari dampak daya rusak air sampai dengan tahun 2015 yaitu seluas 1.688 Ha. Pada periode tahun 2016 – 2021 ini akan dilaksanakan pengamanan kawasan terdampak banjir dan abrasi pantai sehingga total luas kawasan yang teramankan dari daya rusak air pada akhir periode Renstra ini menjadi 2.190 Ha (70%). Selain pertimbangan ketersediaan anggaran target ini ditetapkan atas dasar prioritas kebutuhan pada kawasan permukiman/strategis.Pada akhir tahun 2018 luas kawasan yang telah terlindungi dari dampak daya rusak air untuk kewenangan provinsi adalah 59,75%, dalam arti kurang lebih 1.870,17 hektar kawasan strategis dan permukiman penduduk yang terlindungi dari daya rusak air.

1. Meningkatnya kapasitas konservasi sumber daya air

Indikator kinerja : Persentase volume tampungan sumber-sumber air. (Target akhir periode Renstra 60%).

Total potensi tampungan sumber air yang akan dikelola adalah sebesar 587.460 m3. Kapasitas tampungan sumber-sumber air sampai dengan tahun 2015 adalah 232.476 m3. Pada periode tahun 2016 – 2021 ini akan dilaksanakan penyediaan tampungan sumber-sumber air sehingga kapasitas tampungan sumber air menjadi sebesar 352.476 m3 (60%). Target ini direncanakan dengan pertimbangan potensi, data perencanaan yang tersedia, prioritas kebutuhan, status lahan serta ketersediaan anggaran. Pada akhir tahun 2018 volume tampungan sumber-sumber air yang sudah dibangun adalah 48,90%, dalam arti sudah ada persediaan air kurang lebih 287.267,94 m3 sebagai cadangan air yang dapat dimanfaatkan untuk lahan pertanian dan kebutuhan air masyarakat.

### Infrastruktur Jalan dan Jembatan

Jalan dan jembatan merupakan infrastruktur yang berfungsi menciptakan konektifitas antar wilayah dan merupakan pendukung mobilitas pergerakan masyarakat antar wilayah, interaksi masyarakat antar wilayah sangat dipengaruhi oleh tersedianya jalan dan jembatan, belum tersedianya jalan dan jembatan akan berdampak sebagai berikut :

*Dampak ekonomi* – pertumbuhan ekonomi antar wilayah yang belum terhubungkan atau putus hubungannya akan relatif lebih rendah, hal ini disebabkan pergerakan orang dan barang untuk aktifitas ekonomi menjadi terhambat akibat belum adanya jalan dan jembatan yang dibangun.

*Dampak sosial* – kegiatan sosial masyarakat di sebuah wilayah sangat dipengaruhi oleh adanya fasilitas yang memudahkan masyarakat saling berinteraksi pada dua wilayah, fasilitas jalan dan jembatan merupakan salah satu komponen yang sangat mempengaruhi interaksi tersebut. Tidak adanya jalan dan jembatan yang menghubungkan dua wilayah, akan menyebabkan terbatasnya interaksi sosial dari masyarakat tersebut.

*Dampak budaya* – banyak kegiatan budaya yang ada pada masyarakat yang kegiatannya membutuhkan adanya jalan dan jembatan sebagai penghubung masyarakat yang tinggal disekitar wilayah tersebut, tidak tersedianya jalan dan jembatan di wilayah tersebut, maka akan mengakibatkan kegiatan budaya pada masyarakat di wilayah tersebut menjadi terhambat.

*Dampak pengembangan wilayah* – jalan dan jembatan merupakan fasilitas penghubung antar wilayah, perkembangan wilayah pada umumnya sangat dipengaruhi oleh adanya jalan dan jembatan, hal ini disebabkan adanya kemudahan masyarakat berinteraksi antar wilayah dengan tersedianya jalan dan jembatan, sehingga kebutuhan masyarakat antar wilayah tersebut dapat dipenuhi dengan mudah.

### Infrastruktur Air Bersih dan Sanitasi

Dimasukkan pelayanan air bersih dan sanitasi dalam salah satu tujuan TPB menunjukkan pentingnya air bersih dan sanitasi ini dalam pembangunan berkelanjutan. Hal ini sekaligus menunjukkan bahwa mempunyai kaitan yang sangat erat kehidupan sosial dan ekonomi masyarakat.

Nugroho (2009) menyatakan bahwa pembangunan infrastruktur air bersih berhubungan dengan aspek ekonomi, sosial dan lingkungan. Dalam aspek ekonomi, sektor air bersih dituntut menyesuaikan diri dengan kaidah-kaidah ekonomi dalam rangka memandu alokasi sumberdaya air dan mendorong terselenggaranya sektor usaha selayaknya perusahaan profesional, berperilaku efisien, dan menghasilkan manfaat bagi sektor ekonomi lainnya. Dalam aspek sosial, sektor air bersih berhadapan dengan nilai-nilai sosial yang harus diwujudkan di dalam pembangunan serta kedudukannya sebagai sektor publik yang paling mendasar. Sedangkan dalam aspek lingkungan, sektor air bersih berhadapan dengan implikasi yang bernuansa sosial dan mempengaruhi alokasi sumberdaya air. Sinergi antara aspek lingkungan dan sosial dapat menentukan perilaku pengelolaan sumberdaya air dan permintaan air bersih. Secara keseluruhan, kebijaksanaan sektor air bersih sejalan dengan pencapaian manfaat setinggi-tingginya dari pembangunan dan konservasi sumberdaya air.

Sinergi antara aspek lingkungan dan sosial dapat menentukan perilaku pengelolaan sumberdaya air dan permintaan air bersih. Secara keseluruhan, kebijakan sektor air bersih sejalan dengan pencapaian pembangunan dan konservasi sumberdaya air. Berdasarkan hal di atas, maka pemenuhan layanan air bersih dan sanitasi di Sumatera Barat akan berdampak secara langsung terhadap peningkatan kesehatan masyarakat yang berimplikasi pada peningkatan produktivitas penduduk, peningkatan pendapatan masyarakat, peningkatan kualitas pendidikan, dan dapat menurunkan angka kemiskinan.

### Infrastruktur Sarana Perhubungan

Hasil analisis aksessibilitas potensial dengan pembobot pendapatan perkapita ini diperkuat pula oleh hasil analisis index gravity yang mengambarkan interaksi suatu wilayah dengan wilayah lain dengan di bagi dengan jarak tempuhnya. Index gravity ini mengungkapkan interaksi spatial antar wilayah berdasarkan suatu kegiatan ekonomi yang menjadi fokus perhatiannya. Formula yang digunakan adalah sebagai berikut:



Berdasarkan kepada persamaan interaksi wilayah inilah kemudian diperoleh interaksi wilayah Kota padang dengan kota kota satelitnya, sehingga hasilnya dapat dilihat pada gambar jaringan laba-laba di bawah ini, dimana Kota satelit Padang yang paling erat itu adalah Kota Lubuk Alung, kota Pariaman, menyusul Bukittingi, Solok dan Padang Panjang.

Gambar II‑8Jaringan cob-web PKN Kota Padang dengan Kota Satelitnya

Pada gambar 2.2.4 di atas, terlihat bahwa interaksi wilayah Kota padang sebagai PKN dengan kota satelitnya belum erat dengan kota satelit yang berada di wilayah perbatasan seperti Pulau Punjung, Simpang IV, Lubuak Sikaping, Padang Aro, Tapan. Artinya kota kota satelit ini tentunya akan tertarik ke pusat pertumbuhan wilayah provinsi tetangga, sehingga diduga ini akan menyebabkan terjadinya kebocoran ekonomi wilayah.

Pengembangan kota-kota terpadu dalam RTRW Sumatera Barat seperti segitiga PALAPA (Padang. Lubuk Alung dan Pariaman), segi empat Sangkar Buk Baya (Bukittinggi, Batu sangkar, Padangpanjang dan Payakumbuh

Gambar II‑9 Interaksi antara Jumlah Kendaraan dan Volume Angkutan Barang Tahun 2019

Berdasarkan kepada gambar 2.2.5. diatas, terlihat bahwa jumlah kendaraan bermotor, mobil penumpang, truk, sepeda motor diantara kabupaten dan kota serta volume angkutan barang, paling besar terdapat pada Kota padang dan Bukittinggi. Masing masing membentuk pusat aktifitas yang mengelompok seperti dua kutub aktifitas ekonomi yaitu Padang, Kota Solok, dan Bukittinggi, Payakumbuh dan Pariaman. Sedangkan pusat pusat pertumbuhan ekonomi lainnya keeratan dan kedekatan aktifitas ekonomi dengan kedua kutub pertumbuhan ekonomi ini terlihat sangat lemah.

Masih rendahnya akses kota-kota pusat pertumbuhan wilayah dengan pusat pertumbuhan nasional di Sumatera Barat, mengindikasikan bahwa aksessibilitas yang masih rendah dan ketersediaan sarana perhubungan seperti kendaraan angkutan orang dan barang yang masih rendah mobilitasnya menuju kepada pusat pertumbuhan nasional yakni Kota Padang. Disamping itu, jumlah kendaraan yang semakin bertambah dan belum tersedianya sarana perhubungan yang memadai, seperti fasilitas untuk pejalan kaki, rest area, sehingga telah menyebabkan terjadi peningkatan jumlah kecelakaan lalulintas dari waktu ke waktu. Pada tahun 2017 jumlah kecelakaan lalulintas adalah sebanyak 2781 kejadian, paling banyak pada wilayah Kota Padang, Pesisir Selatan, Pasaman Barat dan padang Pariaman. Kejadian kecelakaan lalulintas ini terus meningkat pada tahun 2018 menjadi 3019 kejadian. Artinya, kejadian kecelakaan lebih disebabkan oleh jumlah kendaraan yang belum sebanding dengan kapasitas jalan dan ketersediaan sarana perhubungan seperti trotoar untuk pejalan kaki dan sarana untuk kendaraan non motor. Hal ini terlihat dari kejadian tersebut lebih dominan antara pengendara kendaraan bermotor dengan pejalan kaki dan antar kendaraan sendiri.

Gambar II‑10 Interaksi Jumlah Kendaraan Bermotor dengan Kejadian Kecelakaan Lalulintas Tahun 2019

Gambar II-10 memperlihatkan bahwa saling hubungan antara jumlah kendaraan bermotor seperti bus, truk, sepeda motor dengan kepadatan lalu lintas. Jumlah kendaraan bermotor untuk semua jenis kendaraan paling dominan itu terdapat pada Kota Padang, kabupaten Agam, Padang Pariaman dan Tanah Datar, Solok dan Pesisir Selatan. Pada daerah –daerah yang memiliki kepadatan jumlah kendaraan ini juga terdapat kejadian kecelakaan lalu lintas yang paling tinggi. Jumlah kepadatan kendaraan bermotor yang paling padat itu adalah Kota Bukittinggi, Padang, Padangpanjang, Payakumbuh dan Solok. Jumlah kejadian kecelakaan lalulintas yang paling tinggi tahun 2019 adalah pada Kota Padang, Pesisir Selatan, padang Pariaman dan Pasaman Barat. Sementara itu, kedapatan lalu lintas justru terdapat pada Kota Bukittingi, padang dan Payakumbuh. Wilayah yang memiliki kedapatan kendaraan yang tinggi justru tidak termasuk kepada daerah yang memiliki tingkat kecelakaan yang tinggi pula. Hal ini berimplikasi bahwa kecelakaan yang terjadi bukan satu satunya disebabkan oleh kedapatan lalu lintasnya, tetapi lebih kepada ketersediaan sarana perhubungan seperti area untuk pejalan kaki (trotoar), jalur untuk kendaraan sepeda motor dan kendaraan non motor.

Pada Kota Padang, kejadian kecelakaan lalu lintas tidak semata disebabkan oleh semata kedapatan kendaraannya, tetapi lebih pada ketersediaan sarana perhubungan untuk pengendara motor, pejalan kaki dan kendaraan non motor. Sangat berbeda dengan kota Bukittinggi yang memiliki kejadian kecelakaan yang tinggi dan kepadatan kendaraan juga lebih tinggi. Sementara itu, terdapat tiga Kota yang memiliki kepadatan kendaraan, tetapi memiliki angka kecelakaan yang rendah yakni Kota Solok, Padangpanjang dan Payakumbuh.

Gambar II‑11 Keadaan Kepadatan Lalu Lintas dengan Jumlah Kecelakaan Tahun 2019

Berdasarkan kepada analisis praktek empiris dari sarana perhubungan dengan menggunakan pendekatan aksessbilitas, mobilitas dan kapasitas angkutan yang ada maka dapat dikemukakan isu-isu yang mengemuka dalam pembangunan sarana perhubungan ke depan itu adalah:

1. Memaksimalkan fasilitas perlengkapan jalan dari PKN menuju PKW dan PKL serta sebaliknya.
2. Mengurangi kejadian kecelakaan dan kepadatan kendaraan, maka perlu memperbanyak lokasi peristirahatan sementara (rest area), terutama pada lokasi-lokasi terdapatnya destinasi wisata pingir jalur jalan menuju kota PKN dan kota PKW.
3. Membangun lokasi transfer (titik simpul) antar moda untuk bus AKAP dan AKDP dengan moda angkutan dalam kota dan moda angkutan dengan berbeda jenis. Lokasi transfer antar moda ini dapat dibangun sebagai pusat kegiatan ekonomi yang baru pada titik simpul perhubungan.
4. Membangun sistem informasi dan data base serta data spatial untuk angkutan barang dan angkutan penumpang dari PKN, PKW, PKl dan sebaliknya.
5. Meningkatkan fungsi dan peran terminal cargo pada bandara udara internasional Minangkabau (BIM).

## 

Berdasarkan uraian tersebut diatas, secara teoritis dapat dikemukakan permasalahan sarana perhubungan sebagai berikut :

* + - 1. Rendahnya pemanfaatan potensi EBT yang baru mencapai 10%
      2. Kepentingan strategis pembangunan infrastruktur daerah belum terjamin
      3. Urgensi untuk menampung air pada musim penghujan sebagai cadangan pada musim kemarau
      4. Konektivitas dan aksesibilitas antar wilayah yang belum baik
      5. Urgensi untuk pencegahan penyakit dengan penyediaan air bersih dan sanitasi layak
      6. Keamanan dan perlindungan terhadap pengguna jasa
      7. Efisiensi penggunaan jasa sarana perhubungan
      8. Akses terhadap sarana perhubungan
      9. Kenyamanan terhadap penggunaan sarana perhubungan
      10. Polusi dan kerusakan lingkungan terhadap penggunaan sarana perhubungan.

Kemudian dalam penyelenggaraan sarana perhubungan:

Pembangunan EBT baru diukur berdasarkan rasio elektrifikasi

Kebutuhan investasi EBT cukup besar

Kewenangan perizinan berada di kabupaten/kota bukan di provinsi

Tantangan untuk mencapai bauran EBT 82,9% tahun 2050

Pembangunan gedung tidak dapat dipastikan anggarannya sesuai rencana dikarenakan sistem penganggaran yang belum mendukung;

Pembangunan gedung yang terlaksana secara teknis memiliki kualitas bangunannya tidak sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, antara lain dikarenakan kurangnya kepastian anggaran, waktu pelaksanaan dan badan/orang yang mengerjakannya.

Belum ada penetapan jenis bangunan gedung yang dapat dikategorikan sebagai bangunan gedung yang harus dilaksanakan secara tuntas dengan kepastian anggaran sesuai rencana

Masih ada ego sektoral dalam proses perwujudan bangunan gedung sehingga mempengaruhi hal-hal yang detail dan bersifat teknis.

Belum ditetapkannya Pola Pengelolaan SDA berbasis wilayah sungai untuk kewenangan provinsi.

Belum ditetapkannya batas-batas sempadan sungai, pantai dan irigasi kewenangan provinsi.

Perlunya payung hukum dan atas perizinan dan pelanggaran terhadap pemanfaatan SDA.

Masih kurangnya peran kelembagaan dan partisipasi masyarakat dalam pengelolaan SDA.

Perlunya jaminan ketersediaan anggaran untuk mendukung pembangunan infrastruktur SDA prioritas.

Dalam praktik perencanaan infrastruktur besar dengan nilai > 100 M :

Konsultan perencana kadang tidak menyiapkan pembangunan infrastruktur dalam multi tahun, sedang pendanaan oleh pemerintah daerah untuk pembangunan infrastruktur terbatas, sehingga proses pembangunan dilakukan secara bertahap.

Perbedaan prioritas Kepala Daerah atau pemangku kepentingan

Perbedaan kontraktor pelaksana

Ego Kepala Daerah yang berbeda periode jabatan

Keterbatasan dana dalam penyelenggaraan kegiatan penyediaan air minum dan sanitasi.

Permasalahan pengadaan lahan terkait lokasi pengambilan sumber air dan jalur pipa distribusi.

Diperlukan koordinasi yang lebih baik antar institusi, baik pemerintah provinsi dengan pemerintah kabupaten/kota maupun antar pemerintah kabupaten/kota

Belum maksimalnya fasilitas perlengkapan jalan dari PKN menuju PKW dan PKL serta sebaliknya.

Banyaknya kejadian kecelakaan dan kepadatan kendaraan, maka perlu memperbanyak lokasi peristirahatan sementara (rest area), terutama pada lokasi-lokasi terdapatnya destinasi wisata pinggir jalur jalan.

Kurangnya lokasi transfer (titik simpul) antar moda untuk bus AKAP dan AKDP dengan moda angkutan dalam kota dan moda angkutan dengan berbeda jenis.

Belum adanya sistem informasi dan database serta data spatial untuk angkutan barang dan angkutan penumpang dari PKN, PKW, PKL dan sebaliknya.

Belum maksimalnya fungsi dan peran terminal kargo pada Bandara Internasional Minangkabau

# **EVALUASI DAN ANALISIS PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN**

Bab ini memuat hasil kajian terhadap Peraturan Perundang- undangan terkait yang memuat kondisi hukum yang ada, keterkaitan Peraturan Daerah baru dengan Peraturan Perundang-undangan lain, harmonisasi secara vertikal dan horizontal, serta status dari Peraturan Perundang-undangan yang ada, termasuk Peraturan Perundang-undangan yang dicabut dan dinyatakan tidak berlaku serta Peraturan Perundang-undangan yang masih tetap berlaku karena tidak bertentangan dengan Undang- Undang atau Peraturan Daerah yang baru.

Kajian terhadap Peraturan Perundang-undangan ini dimaksudkan untuk mengetahui kondisi hukum atau peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai substansi atau materi yang akan diatur. Analisis ini dapat menggambarkan tingkat sinkronisasi, harmonisasi Peraturan Perundang-undangan yang ada serta posisi dari Peraturan Daerah untuk menghindari terjadinya tumpang tindih pengaturan. Evaluasi dan analisis peraturan perundang-undangan yang terkait Rancangan Peraturan Daerah tentang Pembangunan Infrastruktur Berkelanjutan, sebagai berikut:

## Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Pembukaan Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, alinia keempat menegaskan bahwa tujuan bernegara adalah untuk melindungi segenap bangsa Indonesia, memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa dan ikut melaksanakan ketertiban dunia. Salah satu upaya yang dilakukan oleh pemerintah dalam rangka memajukan kesejahteraan umum ini adalah melalui pembangunan infrastruktur yang memadai bagi masyarakat. Penyediaan infrastruktur merupakan salah satu wujud tanggung jawab negara dalam penyediaan fasilitas umum yang layak yang telah diamanatkan secara tegas dalam Pasal 34 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Dalam upaya melaksanakan tanggung jawab negara dalam penyediaan infrastruktur, pemerintah daerah sebagai bagian dari pemerintah pusat, harus mendukung penyediaan infrastruktur yang layak dan memadai bagi masyarakat di daerah. Pemerintah daerah harus berkomitmen untuk melaksanakan pembangunan infrastruktur di daerah secara efektif, efisien dan berkelanjutan. Pembangunan infrastruktur di daerah yang layak, memadai dan berkelanjutan merupakan kebutuhan mendesak, untuk mendukung pelaksanaan pembangunan nasional dalam rangka meningkatkan perekonomian masyarakat dan menyejahterakan masyarakat di daerah. Untuk itu diperlukan regulasi yang mampu menjamin kepastian hukum dalam penyelenggaraan pembangunan infrastruktur di daerah.

Dalam hal penyusunan regulasi di daerah, pemerintah daerah memiliki hak dan kewenangan berdasarkan ketentuan Pasal 18 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Berdasarkan Pasal 18 ayat (2) ditegaskan bahwa Pemerintah daerah provinsi, kabupaten dan kota mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan menurut asas otonomi dan tugas pembantuan. Asas otonomi adalah hak, wewenang dan kewajiban daerah (provinsi, kabupaten/kota) untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Sedangkan yang dimaksud dengan tugas pembantuan adalah penugasan dari pemerintah pusat kepada pemerintah daerah dengan kewajiban melaporkan dan mempertanggungjawabkan pelaksanaannya kepada yang menugaskan. Selanjutnya berdasarkan Pasal 18 ayat (6) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Pemerintahan Daerah diberikan hak dan kewenangan untuk menetapkan peraturan daerah dan peraturan lain untuk melaksanakan otonomi dan asas pembantuan.

Berdasarkan ketentuan yang diatur dalam Pasal 18 ayat (2) dan ayat (6) tersebut, jelaslah bahwa Pemerintah Daerah mempunyai kewenangan untuk membentuk Peraturan Daerah dalam rangka menyelenggarakan otonomi daerah dengan mengakomodir kondisi khas daerah. Dalam hal ini maka pembentukan peraturan daerah tentang pembangunan infrastruktur berkelanjutan merupakan regulasi yang diperlukan dalam rangka menjamin kepastian hukum penyelenggaraan infrastruktur di daerah untuk mewujudkan infrastruktur di daerah yang layak, memadai dan berkelanjutan.

## Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Perencanaan Pembangunan Nasional

Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 tentang Perencanaan Pembangunan Nasional ditetapkan dalam rangka menjamin terselenggaranya pembangunan nasional yang efektif, efisien dan bersasaran. Diharapkan dengan adanya perencanaan pembangunan nasional maka pembangunan yang berkeadilan dan demokratis yang dilaksanakan secara bertahap dan berkesinambungan dalam rangka mencapai tujuan bernegara yakni melindungi segenap bangsa Indonesia dan seluruh tumpah darah Indonesia, memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, dan ikut melaksanakan ketertiban dunia, dapat segera dicapai dan diwujudkan.

Pembangunan Nasional adalah upaya yang dilaksanakan oleh semua komponen bangsa dalam rangka mencapai tujuan bernegara. Sedangkan sistem Perencanaan Pembangunan Nasional adalah satu kesatuan tata cara perencanaan pembangunan untuk menghasilkan rencana- rencana pembangunan dalam jangka panjang, jangka menengah, dan tahunan yang dilaksanakan oleh unsur penyelenggara negara dan masyarakat di tingkat Pusat dan Daerah.

Berdasarkan pasal 2 Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 dinyatakan bahwa pembangunan nasional diselenggarakan berdasarkan demokrasi dengan prinsip-prinsip kebersamaan, berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, serta kemandirian dengan menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan Nasional. Selanjutnya dinyatakan bahwa perencanaan pembangunan nasional disusun secara sistematis, terarah, terpadu, menyeluruh, dan tanggap terhadap perubahan. Sistem perencanaan pembangunan nasional bertujuan untuk:

* 1. mendukung koordinasi antarpelaku pembangunan;
  2. menjamin terciptanya integrasi, sinkronisasi, dan sinergi baik antardaerah, antarruang, antarwaktu, antarfungsi pemerintah maupun antara Pusat dan Daerah;
  3. menjamin keterkaitan dan konsistensi antara perencanaan, penganggaran, pelaksanaan, dan pengawasan;
  4. mengoptimalkan partisipasi masyarakat; dan
  5. menjamin tercapainya penggunaan sumber daya secara efisien, efektif, berkeadilan, dan berkelanjutan.

Kemudian dalam Pasal 3 dinyatakan bahwa perencanaan pembangunan nasional mencakup penyelenggaraan perencanaan makro semua fungsi pemerintahan yang meliputi semua bidang kehidupan secara terpadu dalam Wilayah Negara Republik Indonesia. Perencanaan pembangunan nasional ini terdiri atas perencanaan pembangunan yang disusun secara terpadu oleh Kementerian/Lembaga dan perencanaan pembangunan oleh Pemerintah Daerah sesuai dengan kewenangannya. Di daerah, berdasarkan Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 ini kemudian ditetapkanlah Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah, Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah dan Rencana Pembangunan Tahunan Daerah. Rencana pembangunan di daerah disusun dengan menerapkan prinsip pembangunan yang berkelanjutan secara konsisten dari satu periode pembangunan ke periode berikutnya.

Berdasarkan ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 dapat disimpulkan bahwa pembangunan di daerah dilaksanakan melalui perencanaan pembangunan daerah yang disusun secara sistematis, terarah, terpadu, menyeluruh, dan tanggap terhadap perubahan dalam upaya mewujudkan prinsip pembangunan yang berkeadilan, demokratis, berkelanjutan dan konsisten dari satu periode pembangunan ke periode berikutnya.

Pembangunan infrastukrur di daerah, pada prinsipnya merupakan bagian dari pembangunan di daerah dan harus dilakukan dalam koridor perencanaan pembangunan daerah yang telah ditetapkan dalam dokumen perencanaan daerah. Dalam rangka mendukung pembangunan infrastruktur yang konsisten dan berkelanjutan, maka diperlukan regulasi lain di samping dokumen perencanaan pembangunan daerah yang menjamin kepastian hukum penyelenggaraan pembangunan infrastruktur di daerah.

## Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan

Peraturan perundang-undangan berdasarkan Pasal 1 angka 2 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 adalah peraturan tertulis yang memuat norma hukum yang mengikat secara umum dan dibentuk atau ditetapkan oleh lembaga negara atau pejabat yang berwenang melalui prosedur yang ditetapkan dalam Peraturan Perundang-undangan. Berdasarkan Pasal 7 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011, jenis dan hierarki peraturan perundang-undangan terdiri atas:

1. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat;
3. Undang-Undang/Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang;
4. Peraturan Pemerintah;
5. Peraturan Presiden;
6. Peraturan Daerah Provinsi; dan
7. Peraturan Daerah Kabupaten/Kota.

Kekuatan hukum Peraturan Perundang-undangan sesuai dengan hierarki tersebut diatas. Hierarki adalah penjenjangan setiap jenis Peraturan Perundang-undangan yang didasarkan pada asas bahwa Peraturan Perundang-undangan yang lebih rendah tidak boleh bertentangan dengan Peraturan Perundang-undangan yang lebih tinggi. Berdasarkan ketentuan ini maka Peraturan Daerah Provinsi tidak boleh bertentangan dengan peraturan perundangan-undangan yang lebih tinggi, ini dalam rangka menjamin tercapainya satu kesatuan sistem hukum nasional. Sistem hukum nasional adalah suatu sistem hukum yang berlaku di Indonesia dengan semua elemennya serta saling menunjang satu dengan yang lain dalam rangka mengantisipasi dan mengatasi permasalahan yang timbul dalam kehidupan berbangsa, bernegara, dan bermasyarakat yang berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Di dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undang, dinyatakan bahwa Peraturan Daerah Provinsi adalah Peraturan Perundang-undangan yang dibentuk oleh Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi dengan persetujuan bersama Gubernur. Peraturan Daerah merupakan bagian dari sistem hukum nasional, dalam hal ini berarti Peraturan Daerah merupakan elemen dari sistem hukum yang berlaku di Indonesia yang harus saling menunjang dengan peraturan perundang-undangan lainnya, dalam rangka mengantisipasi dan mengatasi permasalahan yang timbul dalam kehidupan berbangsa, bernegara, dan bermasyarakat yang berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Selanjutnya dalam Pasal 14 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011, dinyatakan bahwa materi muatan Peraturan Daerah Provinsi berisi muatan dalam rangka penyelenggaraan otonomi daerah dan tugas pembantuan serta menampung kondisi khusus daerah dan/atau penjabaran lebih lanjut Peraturan Perundang-undangan yang lebih tinggi.

Jika dilihat dari ketentuan Pasal 14 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 diatas, maka pembentukan Rancangan Peraturan Daerah tentang Pembangunan Infrastrutur Berkelanjutan termasuk ke dalam kewenangan pemerintah daerah terkait dengan penyelenggaraan otonomi daerah dan dalam rangka menampung kondisi khusus daerah. Oleh karena itu Pemerintah Provinsi Sumatera Barat mempunyai kewenangan dalam membentuk Rancangan Peraturan Daerah tentang Pembangunan Infrastruktur Berkelanjutan.

## Undang Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015 tentang Perubahan Kedua Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah

Berdasarkan ketentuan yang terdapat dalam Pasal 13 Undang-Undang Nomor 23 tahun 2014, pembagian urusan pemerintahan konkuren antara Pemerintah Pusat dan Daerah provinsi serta Daerah kabupaten/kota didasarkan pada prinsip akuntabilitas, efisiensi, dan eksternalitas, serta kepentingan strategis nasional. Berdasarkan prinsip ini, kriteria Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah provinsi adalah:

1. Urusan Pemerintahan yang lokasinya lintas Daerah kabupaten/kota;
2. Urusan Pemerintahan yang penggunanya lintas Daerah kabupaten/kota;
3. Urusan Pemerintahan yang manfaat atau dampak negatifnya lintas Daerah kabupaten/kota; dan/atau
4. Urusan Pemerintahan yang penggunaan sumber dayanya lebih efisien apabila dilakukan oleh Daerah provinsi.

Kemudian berkaitan dengan pengaturan suatu ketentuan dalam Peraturan Daerah, diatur dalam Pasal 236 Undang-undang Nomor 23 Tahun 2014 yang menyatakan bahwa :

* + 1. Untuk menyelenggarakan Otonomi Daerah dan Tugas Pembantuan, Daerah membentuk Perda.
    2. Perda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibentuk oleh DPRD dengan persetujuan bersama kepala Daerah.
    3. Perda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memuat materi muatan:

1. penyelenggaraan Otonomi Daerah dan Tugas Pembantuan; dan
2. penjabaran lebih lanjut ketentuan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi.
   * 1. Selain materi muatan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) Perda dapat memuat materi muatan lokal sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Berdasarkan Pasal 236 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah tersebut, maka dapat disimpulkan materi muatan dari Peraturan Daerah yaitu:

* 1. Penyelenggaraan Otonomi Daerah dan Tugas Pembantuan; dan
  2. Penjabaran lebih lanjut ketentuan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi
  3. Muatan lokal yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Selanjutnya berdasarkan Pasal 250 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, dinyatakan bahwa Peraturan Daerah dimaksud dilarang bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, kepentingan umum, dan/atau kesusilaan. Bertentangan dengan kepentingan umum meliputi:

1. Terganggunya kerukunan antarwarga masyarakat;
2. Terganggunya akses terhadap pelayanan publik;
3. Terganggunya ketenteraman dan ketertiban umum;
4. Terganggunya kegiatan ekonomi untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat; dan/atau
5. Diskriminasi terhadap suku, agama dan kepercayaan, ras, antar-golongan, dan gender.

Selanjutnya berkaitan dengan pembangunan infrastruktur, dalam lampiran bagian II mengenai manajemen penyelenggaraan urusan pemerintahan konkuren Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, dinyatakan bahwa substansi urusan yang dibagi antara Pemerintah Pusat dan Daerah provinsi dan Daerah kabupaten/kota sebagaimana dimuat dalam matriks pembagian Urusan Pemerintahan konkuren antara Pemerintah Pusat dan Daerah provinsi dan Daerah kabupaten/kota termasuk :

* 1. Kewenangan dalam pengelolaan unsur manajemen, yang meliputi sarana dan prasarana, personil, bahan-bahan, metode kerja; dan
  2. Kewenangan dalam penyelenggaraan fungsi manajemen, yang meliputi perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan, pengoordinasian, penganggaran, pengawasan, penelitian dan pengembangan, standardisasi, dan pengelolaan informasi.

Kewenangan pengelolaan unsur manajemen dan fungsi manajemen tersebut dalam substansi Urusan Pemerintahan tersebut melekat menjadi kewenangan masing-masing tingkatan atau susunan pemerintahan tersebut, kecuali apabila dalam matriks pembagian Urusan Pemerintahan konkuren antara Pemerintah Pusat dan Daerah provinsi dan Daerah kabupaten/kota tersebut terdapat unsur manajemen dan/atau fungsi manajemen yang secara khusus sudah dinyatakan menjadi kewenangan suatu tingkatan atau susunan pemerintahan yang lain, sehingga tidak lagi melekat pada substansi Urusan Pemerintahan pada tingkatan atau susunan pemerintahan tersebut.

Oleh karena itu dapat disimpulkan bahwa pembangunan infrastruktur merupakan kewenangan pengelolaan unsur manajemen yang harus dilakukan oleh Pemerintah Daerah dalam rangka mendukung pelaksanaan kewenangan provinsi yang terdapat dalam matrik pembagian urusan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Dalam rangka menjamin pembangunan infrastruktur tersebut tidak berada di luar kewenangan pemerintah provinsi dan menjamin penyelenggaraan infrastruktur yang efektif, efisien, memadai dan berkesinambungan, maka diperlukan regulasi dalam bentuk Peraturan Daerah tentang Pembangunan Infrastruktur Berkelanjutan. Penyusunan Rancangan Peraturan Daerah tentang Pembangunan Infrastrutur Berkelanjutan ini juga dilakukan dalam rangka mendukung penyelenggaraan otonomi daerah dan mengakomodir muatan lokal di Sumatera Barat.

## Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 75 Tahun 2014 Tentang Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Presiden Nomor 122 Tahun 2016 tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 75 Tahun 2014 Tentang Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas

Peraturan Presiden ini ditujukan untuk percepatan penyediaan infrastruktur prioritas agar penyediaan infrastruktur prioritas dapat dilakukan secara efektif, efisien, tepat sasaran, dan tepat waktu sehingga dapat memiliki peran penting dan strategis dalam mewujudkan akselerasi pertumbuhan ekonomi untuk mewujudkan kesejahteraan rakyat. Disamping itu Peraturan Presiden ini juga ditujukan untuk mengefektifkan koordinasi antar pemangku kepentingan dalam rangka menjamin akurasi penyelenggaraan percepatan penyediaan infrastruktur prioritas.

Berdasarkan Pasal 1 angka 1 Peraturan Presiden ini pengertian infrastruktur prioritas adalah infrastruktur yang berdampak signifikan terhadap perekonomian baik ditingkat pusat maupun daerah, sehingga penyediaannya diprioritaskan. Penyediaan infrastruktur prioritas adalah pekerjaan konstruksi untuk membangun atau meningkatkan kemampuan infrastruktur prioritas, kegiatan pengelolaan infrastruktur prioritas dan/atau pemeliharaan infrastruktur prioritas dalam rangka meningkatkan kapasitas atau layanan infrastruktur prioritas.

Pengaturan Peraturan Presiden ini secara khusus bertujuan untuk:

1. Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas secara efektif, efisien, tepat sasaran, dan tepat waktu;
2. Penyelesaian hambatan-hambatan yang timbul dalam Penyediaan Infrastruktur Prioritas; dan
3. Pencapaian target Penyediaan Infrastruktur Prioritas melalui persiapan yang cermat dan koordinasi yang efektif antar para pemangku kepentingan.

Penyediaan Infrastruktur Prioritas dilakukan dengan prinsip sebagai berikut:

1. Kemanfaatan;
2. Terpadu;
3. Efisien; dan
4. Efektif.

Infrastruktur ditetapkan sebagai Infrastruktur Prioritas jika telah memenuhi kriteria sebagai berikut:

1. Memiliki kesesuaian dengan rencana pembangunan jangka menengah nasional/ daerah dan rencana strategis sektor infrastruktur;
2. Memiliki kesesuaian dengan rencana tata ruang dan wilayah;
3. Memiliki keterkaitan antar sektor infrastruktur dan antar wilayah;
4. Memiliki peran strategis terhadap perekonomian, kesejahteraan sosial, pertahanan dan keamanan nasional; dan/atau
5. Membutuhkan dukungan pemerintah dan/ atau jaminan pemerintah, dalam penyediaan infrastruktur prioritas kerja sama pemerintah dan swasta.

Selanjutnya berdasarkan Pasal 6, dinyatakan bahwa Infrastruktur prioritas adalah:

1. Infrastruktur transportasi;
2. Infrastruktur jalan;
3. Infrastruktur pengairan;
4. Infrastruktur air minum;
5. Infrastruktur air limbah;
6. Sarana persampahan;
7. Infrastruktur telekomunikasi dan informatika;
8. Infrastruktur ketenagalistrikan;
9. Infrastruktur minyak dan gas bumi;
10. Infrastruktur fasilitas pendidikan
11. Infrastruktur kawasan;
12. Infrastruktur pariwisata; dan
13. Infrastruktur kesehatan.

Infrastruktur transportasi meliputi:

1. Sarana dan prasarana perkeretaapian;
2. Sarana dan prasarana pelabuhan;
3. Sarana dan prasarana pelabuhan penyeberangan;
4. Sarana dan prasarana kebandarudaraan; dan
5. Sarana dan prasarana perhubungan darat.

Infrastruktur jalan meliputi:

1. Jalan umum;
2. Jalan tol;
3. Jembatan; dan
4. Jembatan tol.

Infrastruktur pengairan meliputi:

* 1. Waduk;
  2. Bendung;
  3. Saluran pembawa air baku; dan
  4. Bangunan pengairan lainnya.

Infrastruktur air minum meliputi:

1. Bangunan pengambilan air baku;
2. Jaringan transmisi;
3. Jaringan distribusi; dan
4. Instalasi pengolahan air minum.

Infrastruktur air limbah meliputi:

1. Instalasi pengolahan air limbah;
2. Jaringan pengumpul; dan
3. Jaringan utama.

Sarana persampahan meliputi:

1. Pengangkut;
2. Tempat pembuangan; dan
3. Pengolahan sampah.

Infrastruktur ketenagalistrikan meliputi:

1. Pembangkit;
2. Transmisi;
3. Gardu;
4. Jaringan atau distribusi tenaga listrik; dan
5. Sumur eksplorasi dan eksploitasi tenaga panas bumi.

 Infrastruktur minyak dan gas bumi meliputi:

1. Kilang;
2. Depo; dan
3. Transmisi dan distribusi minyak dan gas bumi.

Infrastruktur fasilitas pendidikan meliputi :

1. Sarana pembelajaran;
2. Laboratorium;
3. Pusat pelatihan;
4. Pusat penelitian/pusat kajian;
5. Sarana dan prasarana penelitian dan pengembangan;
6. Ruang praktik siswa;
7. Perpustakaan; dan
8. Fasilitas pendukung pembelajaran dan pelatihan.

Infrastruktur kawasan meliputi:

1. Kawasan ekonomi khusus; dan
2. Kawasan industri.

Infrastruktur kesehatan meliputi :

1. Sarana dan prasarana rumah sakit;
2. Sarana dan prasarana fasilitas pelayanan kesehatan dasar; dan
3. Sarana dan prasarana laboratorium kesehatan.

Selanjutnya berdasarkan Pasal 7 dinyatakan bahwa pendanaan Penyediaan Infrastruktur Prioritas bersumber dari:

* 1. Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara;
  2. Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah;
  3. Badan usaha melalui mekanisme kerja sama pemerintah dan badan usaha;
  4. Badan Usaha Milik Negara;
  5. Badan Usaha Milik Daerah; dan/atau
  6. Sumber dana lain yang sah.

Kemudian Perpres ini juga membentuk Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas yang mempunyai tugas:

1. Menetapkan strategi dan kebijakan dalam rangka percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas;
2. Memantau dan mengendalikan pelaksanaan strategi dan kebijakan dalam rangka percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas;
3. Memfasilitasi peningkatan kapasitas aparatur dan kelembagaan terkait dengan Penyediaan Infrastruktur Prioritas
4. Menetapkan standar kualitas Prastudi Kelayakan dan tata cara evaluasinya;
5. Memfasilitasi penyiapan Infrastruktur Prioritas; dan
6. Melakukan penyelesaian terhadap permasalahan yang timbul dari pelaksanaan Penyediaan Infrastruktur Prioritas.

Dalam Pasal 17 selanjutnya dinyatakan bahwa Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas menetapkan rencana aksi Penyediaan Infrastruktur Prioritas yang paling sedikit memuat:

* 1. Program dan kegiatan pelaksanaan Penyediaan Infrastruktur Prioritas secara terperinci;
  2. Penanggung jawab kegiatan pelaksanaan Penyediaan Infrastruktur Prioritas;
  3. Target waktu kegiatan pelaksanaan Penyediaan Infrastruktur Prioritas;
  4. Rencana pendanaan dan penganggaran Penyediaan Infrastruktur Prioritas; dan
  5. Insentif dan disinsentif pelaksanaan Penyediaan Infrastruktur Prioritas.

Rencana aksi Penyediaan Infrastruktur Prioritas ini sekaligus juga merupakan pedoman bagi Penanggung Jawab Program, menteri, kepala lembaga, dan kepala daerah terkait, dalam menyusun rencana kerja pemerintah, rencana kerja pemerintah daerah, serta rencana kerja dan rencana anggaran kementerian, lembaga, dan satuan kerja perangkat daerah.

## Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2015 Tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur

Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 ini pada prinsipnya ditujukan untuk mempercepat pembangunan infrastruktur guna menciptakan iklim investasi yang baik, dengan cara mendorong keikutsertaan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur dan layanan berdasarkan prinsip-prinsip usaha yang sehat dan berkeadilan. Selain itu Peraturan Presiden ini juga diharapkan dapat mendorong dan meningkatkan kerjasama antara pemerintah dan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur dan layanan sosial.

Infrastruktur berdasarkan Peraturan Presiden ini mengandung pengertian sebagai fasilitas teknis, fisik, sistem, perangkat keras, dan lunak yang diperlukan untuk melakukan pelayanan kepada masyarakat dan mendukung jaringan struktur agar pertumbuhan ekonomi dan sosial masyarakat dapat berjalan dengan baik. Selanjutnya penyediaan infrastruktur diartikan sebagai kegiatan yang meliputi pekerjaan konstruksi untuk membangun atau meningkatkan kemampuan infrastruktur dan/atau kegiatan pengelolaan infrastruktur dan/atau pemeliharaan infrastruktur dalam rangka meningkatkan kemanfaatan infrastruktur. Kemudian kerjasama pemerintah dan badan usaha yang selanjutnya disebut KPBU merupakan kerjasama antara pemerintah dan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur untuk kepentingan umum dengan mengacu pada spesifikasi yang telah ditetapkan sebelumnya oleh Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah/Badan Usaha Milik Negara/Badan Usaha Milik Daerah, yang sebagian atau seluruhnya menggunakan sumber daya Badan Usaha dengan memperhatikan pembagian risiko diantara para pihak.

Secara khusus, kerjasama pemerintah dan badan usaha berdasarkan Pasal 2 Peraturan Presiden ini ditujukan untuk :

1. Mencukupi kebutuhan pendanaan secara berkelanjutan dalam penyediaan infrastruktur melalui pengerahan dana swasta;
2. Mewujudkan penyediaan infrastruktur yang berkualitas, efektif, efisien, tepat sasaran, dan tepat waktu;
3. Menciptakan iklim investasi yang mendorong keikutsertaan badan usaha dalam penyediaan infrastruktur berdasarkan prinsip usaha secara sehat;
4. Mendorong digunakannya prinsip pengguna membayar pelayanan yang diterima, atau dalam hal tertentu mempertimbangkan kemampuan membayar pengguna; dan/atau
5. Memberikan kepastian pengembalian investasi badan usaha dalam penyediaan infrastruktur melalui mekanisme pembayaran secara berkala oleh pemerintah kepada badan usaha.

Selanjutnya dalam Pasal 4 ditegaskan bahwa prinsip penyelenggaraan kerjasama pemerintah dan badan usaha sebagai berikut :

* 1. Kemitraan, yakni kerjasama antara pemerintah dengan badan usaha dilakukan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan dan persyaratan yang mempertimbangkan kebutuhan kedua belah pihak;
  2. Kemanfaatan, yakni penyediaan infrastruktur yang dilakukan oleh pemerintah dengan badan usaha untuk memberikan manfaat sosial dan ekonomi bagi masyarakat;
  3. Bersaing, yakni pengadaan mitra kerjasama badan usaha dilakukan melalui tahapan pemilihan yang adil, terbuka, dan transparan, serta memperhatikan prinsip persaingan usaha yang sehat;
  4. Pengendalian dan pengelolaan risiko, yakni kerja sama penyediaan infrastruktur dilakukan dengan penilaian risiko, pengembangan strategi pengelolaan, dan mitigasi terhadap risiko;
  5. Efektif, yakni kerja sama penyediaan infrastruktur mampu mempercepat pembangunan sekaligus meningkatkan kualitas pelayanan pengelolaan dan pemeliharaan infrastruktur; dan
  6. Efisien, yakni kerja sama penyediaan infrastruktur mencukupi kebutuhan pendanaan secara berkelanjutan dalam penyediaan infrastruktur melalui dukungan dana swasta.

Berdasarkan Pasal 2 dan Pasal 4 tersebut diatas, terlihat bahwa untuk penyediaan infrastuktur berkualitas, efektif, efisien, tepat sasaran, dan tepat waktu serta berkelanjutan, maka diperlukan kebutuhan pendanaan secara berkelanjutan dalam penyediaan infrastruktur yang salah satunya dengan cara mengefektifkan pengerahan dana swasta melalui kerjasama pemerintah dan badan usaha.

Infrastruktur yang dapat dikerjasamakan berdasarkan Pasal 5 Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 ini adalah infrastruktur ekonomi dan infrastrutur sosial. Jenis infrastruktur ekonomi dan infrastruktur sosial mencakup:

1. Infrastruktur transportasi;
2. Infrastruktur jalan;
3. Infrastruktur sumber daya air dan irigasi;
4. Infrastruktur air minum;
5. Infrastruktur sistem pengelolaan air limbah terpusat;
6. Infrastruktur sistem pengelolaan air limbah setempat;
7. Infrastruktur sistem pengelolaan persampahan;
8. Infrastruktur telekomunikasi dan informatika;
9. Infrastruktur ketenagalistrikan;
10. Infrastruktur minyak dan gas bumi dan energi terbarukan;
11. Infrastruktur konservasi energi;
12. Infrastruktur fasilitas perkotaan;
13. Infrastruktur fasilitas pendidikan;
14. Infrastruktur fasilitas sarana dan prasarana olahraga, serta kesenian;
15. Infrastruktur kawasan;
16. Infrastruktur pariwisata;
17. Infrastruktur kesehatan;
18. Infrastruktur lembaga pemasyarakatan; dan
19. Infrastruktur perumahan rakyat.

Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 kemudian juga mengakomodir keterlibatan daerah dalam pelaksanaan kerjasama pemerintah dan badan usaha, hal ini termaktub dalam Pasal 6 yang menyatakan bahwa dalam pelaksanaan kerjasama pemerintah dan badan usaha Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah bertindak sebagai penanggung jawab proyek kerjasama, sesuai dengan kewenangan masing-masing. Selanjutnya dalam Pasal 10 dinyatakan bahwa Menteri/Kepala Lembaga/ Kepala Daerah merencanakan kegiatan Infrastruktur yang akan dikerjasamakan dengan badan usaha. Perencanaan ini meliputi :

1. Identifikasi dan penetapan kerjasama pemerintah dan badan usaha;
2. Penganggaran kerjasama pemerintah dan badan usaha; dan
3. Pengkategorian kerjasama pemerintah dan badan usaha.

Dalam melakukan identifikasi penyediaan infrastruktur yang dapat dikerjasamakan dengan badan usaha, perlu dipertimbangkan ketentuan yang terdapat dalam Pasal 21 yakni:

1. Kesesuaian dengan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional/Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah dan rencana strategis sektor infrastruktur;
2. Kesesuaian dengan Rencana Tata Ruang dan Wilayah;
3. Keterkaitan antar sektor infrastruktur dan antar wilayah;
4. Analisa biaya manfaat dan sosial; dan
5. Analisa nilai manfaat uang (*Value for Money*).

Selanjutnya, untuk penganggaran dinyatakan dalam Pasal 26, bahwa Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah/Badan Usaha Milik Negara/Badan Usaha Milik Daerah menganggarkan dana perencanaan, penyiapan, transaksi, dan manajemen kerjasama pemerintah dan badan usaha sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan. Kemudian dalam rangka penyiapan kerjasama pemerintah dan badan usaha Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah melakukan:

1. Prastudi kelayakan;
2. Rencana dukungan pemerintah dan jaminan pemerintah;
3. Penetapan tata cara pengembalian investasi badan usaha pelaksana; dan
4. Pengadaan tanah untuk kerjasama pemerintah dan badan usaha.

Ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur, dapat dimanfaatkan oleh daerah dalam rangka memenuhi kebutuhan pendanaan akan penyediaan infrastruktur yang layak, memadai dan berkelanjutan di daerah.

Berkaitan dengan rancangan peraturan daerah tentang pembangunan infrastruktur berkelanjutan, maka ketentuan yang berkaitan dengan kerjasama pemerintah dengan badan usaha yang terdapat dalam Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 ini dapat dijadikan sebagai acuan dan pedoman dalam merumuskan substansi materi yang berkaitan dengan pendanaan secara berkelanjutan, sehingga penyediaan infrastruktur yang berkualitas, efektif, efisien, tepat sasaran, dan tepat waktu dapat diwujudkan di daerah.

## Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2016 Tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Peraturan Presiden Nomor 56 Tahun 2018 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2016TentangPercepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional

Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016 ini telah mengalami 2 kali perubahan yakni dengan :

* 1. Peraturan Presiden Nomor 58 Tahun 2017 tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2016TentangPercepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional.
  2. Peraturan Presiden Nomor 56 Tahun 2018 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2016TentangPercepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional.

Pada prinsipnya Peraturan Presiden ini dimaksudkan untuk melakukan percepatan pelaksanaan proyek strategis nasional untuk memenuhi kebutuhan dasar dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Proyek Strategis Nasional adalah proyek yang dilaksanakan oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, dan/ataubadan usaha yang memiliki sifat strategis untuk peningkatan pertumbuhan dan pemerataan pembangunan dalam rangka meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan pembangunan daerah. Berdasarkan ketentuan yang terdapat dalam Pasal 2 Peraturan Presiden dinyatakan bahwa pemerintah melakukan percepatan ProyekNasional yang dilaksanakan oleh Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah, dan/atau Badan Usaha yang bersumber dari anggaran Pemerintah dan/atau non anggaran Pemerintah.

Selanjutnya berkaitan dengan perizinan dan nonperizinan yang dibutuhkan dalam pelaksanaan proyek strategis nasional, dinyatakan dalam Pasal 3, bahwa Menteri/Kepala Lembaga, Gubemur, dan Bupati/Walikota memberikan perizinan dan nonperizinan yang diperlukan dalam rangka pelaksanaan Proyek Strategis Nasional sesuai dengan kewenangannya. Ketentuan mengenai perizinan ini kemudian diikuti dengan pengenaan sanksi administratif kepada Bupati/Walikota atau Gubernur sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang pemerintahan daerah, dalam hal persyaratan perizinan dan nonperizinan telah terpenuhi dan perizinan dan nonperizinan tidak diberikan dalam jangka waktu yang telah ditetapkan. Bahkan dalam hal sanksi administratif telah dikenakan dan perizinan tidak diterbitkan oleh bupati/walikota atau Gubernur maka Gubernur atau Menteri Dalam Negeri sesuai kewenangan, mengambil alih pemberian izin dimaksud. Ketentuan ini termaktub dalam Pasal 12 Peraturan Presiden Nomor 3 Tahun 2016.

Kemudian ditegaskan dalam Pasal 19 Peraturan Presiden bahwa pelaksanaan Proyek Strategis Nasional dilakukan sesuai dengan Rencana Tata Ruang Wilayah, Rencana Detil Tata Ruang Daerah, atau Rencana Zonasi Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil. Namun, dalam hal lokasi Proyek Strategis Nasional tidak sesuai dengan Rencana Tata Ruang Wilayah, Rencana Detil Tata Ruang Daerah, atau Rencana Zonasi Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil dan secara teknis tidak dimungkinkan untuk dipindahkan dari lokasi yang direncanakan, dapat dilakukan penyesuaian tata ruang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang penataan ruang. Serta terhadap lokasi proyek strategis nasional yang tidak berkesesuaian dengan rencana tata ruang kabupaten/kota dan/atau rencana tata ruang kawasan strategis nasional, Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional dapat memberikan rekomendasi kesesuian tata ruang atas lokasi proyek strategis nasional dimaksud sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Selanjutnya kewajiban untuk penetapan penyesuaian Rencana Tata Ruang Wilayah, Rencana Detil Tata Ruang Daerah, atau Rencana Zonasi Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil dibebankan kepada Pemerintah Daerah, dan dalam hal penyelesaian penetapan rencana tata ruang wilayah tidak dapat dilakukan karena belum mendapatkan persetujuan perubahan peruntukan dan fungsi kawasan hutan dari Menteri Lingkungan Hidup dan Kehutanan, penyelesaian dilakukan melalui Penerapan Kawasan yang Belum Ditetapkan Perubahan Peruntukan Ruangnya (*Holding Zone*). Bahkan untuk Proyek Strategis Nasional yang semula berada pada lokasi bukan kawasan hutan namun kemudian lokasi tersebut diubah menjadi kawasan hutan, pelaksanaan Proyek Strategis Nasional tersebut tetap dapat dilanjutkan dengan pemberian Izin Pinjam Pakai Kawasan Hutan. Dan apabila Proyek Strategis Nasional berupa pemanfaatan energi air, panas, dan angin, dapat dilakukan pada Kawasan Suaka Alam dan Kawasan Pelestarian Alam sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Dari ketentuan tersebut diatas, terlihat bahwa Peraturan Presiden ini menghendaki agar proyek strategis nasional yang ditetapkan wajib terlaksana dengan meminimalisir hambatan-hambatan perizinan dan regulasi. Bahkan dalam Pasal 28 dinyatakan bahwa  Menteri/Kepala Lembaga, Gubemur, dan Bupati/Walikota wajib menyelesaikan hambatan dan permasalahan dibidangnya dalam pelaksanaan Proyek Strategis Nasional. Dalam hal penyelesaian hambatan dan bersifat mendesak untuk kepentingan dan kemanfaatan umum serta pelayanan publik, Menteri/Kepala Lembaga, Gubemur, Bupati/Walikota mengambil diskresi sesuai dengan Asas-Asas Umum Pemerintahan yang Baik, berdasarkan alasan-alasan yang objektif, tidak menimbulkan konflik kepentingan, dan dilakukan dengan iktikad baik serta memperhatikan ketentuan peraturan perundang- undangan di bidang administrasi pemerintahan.

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2016 Tentang Percepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional sebagaimana telah diubah beberapa kali terakhir dengan Peraturan Presiden Nomor 56 Tahun 2018 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2016TentangPercepatan Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional ini kemudian mencantumkan daftar proyek strategis nasional yang berjumlah 227 jenis didalam lampiran. Daftar proyek strategis nasional ini meliputi :

1. Proyek Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol
2. Proyek Pembangunan Infrastruktur Nasional Non-Tol
3. Proyek Pembangunan Prasarana Dan Sarana Kereta Api Antar Kota
4. Proyek Pembangunan Prasarana Dan Sarana Kereta Api Dalam Kota
5. Proyek Revitalisasi Bandar Udara
6. Proyek Pembangunan Bandar Udara Baru
7. Proyek Bandar Udara Strategis Lainnya
8. Proyek Pembangunan Pelabuhan Baru Dan Pengembangan Kapasitas
9. Program Satu Juta Rumah
10. Proyek Pembangunan Kilang Minyak
11. Proyek Pipa Gas/Terminal LPG
12. Proyek Infrastruktur Energi Asal Sampah
13. Proyek Penyediaan Air Minum
14. Proyek Penyediaan Infrastruktur Sistem Air Limbah Komunal
15. Proyek Pembangunan Tanggul Penahan Banjir
16. Proyek Bendungan dan Jaringan Irigasi
17. Program Peningkatan Jangkauan Broadband
18. Proyek Infrastruktur Iptek Strategis Lainnya
19. Pembangunan Kawasan Industri Prioritas/Kawasan Ekonomi Khusus
20. Pariwisata
21. Proyek Pembangunan Smelter
22. Proyek Perikanan dan Kelautan
23. Program Pembangunan Infrastruktur Ketenagalistrikan.
24. Program Industri Pesawat
25. Program Pemerataan Ekonomi

Di Provinsi Sumatera Barat juga terdapat proyek strategis nasional, yakni Jalan Tol Bukittinggi - Padang Panjang - Lubuk Alung - Padang (80km) - bagian dari Trans Sumatera .

Berkaitan dengan penyusunan Peraturan Daerah tentang Pembangunan infrastruktur berkelanjutan, ketentuan yang terdapat dalam Peraturan Presiden ini perlu dicermati, sehingga subtansi materi peraturan daerah tidak tumpang tindih dan bertentangan dengan ketentuan-ketentuan yang telah diatur dalam Peraturan Presiden ini. Sehingga perlu ditegaskan secara jelas bahwa pembangunan infrastruktur berkelanjutan dimuat dalam peraturan daerah hanyalah pembangunan infrastruktur yang merupakan kewenangan pemerintah provinsi Sumatera Barat.

## Peraturan Daerah Sumatera Barat Nomor 7 Tahun 2008 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD) Provinsi Sumatera Barat Tahun 2005-2025

Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah merupakan perencanaan pembangunan daerah untuk jangka waktu 20 (dua puluh) tahun yang memuat visi, misi dan arah pembangunan daerah sebagai pedoman dalam pelaksanaan pembangunan daerah dalam rangka menjamin agar penyelenggaraan pemerintahan, pembangunan daerah dan pelayanan kepada masyarakat dapat berjalan efektif, efisien dan bersasaran. Berdasarkan Peraturan Daerah Sumatera Barat Nomor 7 Tahun 2008 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD) Provinsi Sumatera Barat Tahun 2005-2025 ini, dinyatakan bahwa visi pembangunan jangka panjang provinsi sumatera barat untuk tahun 2025 adalah menjadi Provinsi Terkemuka Berbasis Sumberdaya Manusia Yang Agamais Pada Tahun 2025.

Terkemuka dalam hal ini diartikan sebagai suatu kondisi masyarakat Sumatera Barat yang yang sudah maju yang ditandai dengan tingkat pendidikan, kesehatan dan kesejahteraan yang tinggi dan merata. Dalam pengertian ini, tingkat kemajuan juga dapat diperlihatkan melalui perkembangan teknologi yang modern dalam kehidupan sehari-hari, serta dapat berkomunikasi dan bergaul secara nasional maupun internasional dalam kesetaraan. Tingkat kemajuan ini juga ditandai dengan sumber daya insani yang berkualitas dan memiliki daya saing tinggi dalam ekonomi dan sosial. Akhirnya pembangunan manusia di daerah ini menghasilkan tingkat produktivitas dan efisiensi yang tinggi serta terbuka terhadap perobahan dan pembaharuan yang berkembang dalam masyarakat. Termasuk ke dalam unsur kemajuan ini adalah kesejahteraan diartikan sebagai suatu kondisi masyarakat yang sudah cukup makmur yang ditandai oleh pendapatan masyarakat yang cukup tinggi, berbadan sehat dan kuat, tingkat pengangguran dan kemiskinan sudah sangat rendah, mempunyai distribusi pendapatan yang lebih merata dan adil, mempunyai kesempatan berusaha yang sama antara golongan pengusaha, pemerintahan sudah berjalan secara demokratis, taat dan sadar hukum, terdapatnya kesamaan peranan pria dan wanita (kesetaraan gender), mempunyai fasilitas pelayanan sosial yang cukup merata dan berkualitas baik, adanya jaminan sosial yang cukup untuk orang cacat dan penduduk usia lanjut serta terdapatnya kualitas lingkungan hidup yang baik, hijau, lestari dengan pengelolaan sumber daya alam berkelanjutan.

Selanjutnya pengertian agamais, diartikan tidak hanya untuk sumber daya manusia saja, tetapi juga secara keseluruhan untuk pembangunan provinsi Sumatera Barat. Dimana kondisi masyarakat yang agamais sebagai sumber motivasi, inspirasi untuk diamalkan dalam berbagai aspek kehidupan, baik ekonomi, politik, hukum, sosial, budaya IPTEKS, pertahanan, keamanan, lingkungan, sehingga terwujudnya Sumatera Barat yang modern dan beradab. Masyarakat yang agamais juga ditandai oleh adanya keseimbangan dinamis antara dunia dan akhirat, jasmani dan rohani, lahir dan batin serta material dan sipiritual. Dengan demikian, disamping untuk persiapan menghadapi akhirat, agama dan adat juga akan dapat pula dijadikan sebagai sumber energi untuk menggerakkan proses pembangunan daerah secara menyeluruh.

Berbasis sumberdaya manusia dalam bentuk sumber daya manusia berjumlah cukup besar dengan kualitas relatif lebih baik, diharapkan visi pembangunan daerah akan lebih dapat dicapai melalui pembangunan manusia. Sedangkan kegiatan pembangunan manusia tersebut mencakup pembangunan di bidang agama, budaya, pendidikan, kesehatan, ekonomi serta ilmu pengetahuan dan teknologi. Sasaran utama yang ingin dicapai melalui pembangunan manusia ini adalah meningkatnya produktivitas kerja yang menuju pada terwujudnya kesejahteraan sosial yang menyeluruh meliputi kemakmuran ekonomi dan sosial secara sekaligus.

Untuk memudahkan penyusunan target perencanaan, terdapat 4 (empat) indikator kinerja utama pencapaian visi dan misi RPJP Sumatera Barat sampai dengan tahun 2025 sebagai berikut:

1. Indek Pembangunan Manusia (IPM) minimum 80;
2. Pendapatan perkapita sekitar US 5.000 dengan Indek Gini Ratio paling tinggi 0,25;
3. Tingkat pengangguran 7,5%;
4. Persentase penduduk miskin 5,0 %;

Visi tersebut kemudian dituangkan dalam misi pembangunan daerah:

1. Mewujudkan kehidupan agama dan budaya berdasarkan filosofi ”Adat Basandi Syarak, Syarak Basandi Kitabullah”,
2. Mewujudkan sistem hukum dan tata-pemerintahan yang baik,
3. Mewujudkan sumberdaya insani yang berkualitas, amanah dan berdaya saing tinggi,
4. Mewujudkan usaha ekonomi produktif dan mampu bersaing di dunia global,
5. Mewujudkan kualitas lingkungan hidup yang baik dengan pengelolaan sumberdaya alam berkelanjutan.

Berkaitan dengan rancangan peraturan daerah tentang pembangunan infrastruktur berkelanjutan, sangat berkaitan dengan misi mewujudkan usaha ekonomi produktif dan mampu bersaing di dunia global dan misi untuk mewujudkan kualitas lingkungan hidup yang baik dengan pengelolaan sumberdaya alam berkelanjutan. Arah pembangunan dalam rangka mewujudkan misi usaha ekonomi produktif dan mampu bersaing di dunia global adalah sebagai berikut:

1. Terwujudnya usaha pertanian modern dan agribisnis maju.
2. Terwujudnya kegiatan jasa (*service industries*) yang efisien.
3. Terwujudnya sumatera barat sebagai daerah tujuan wisata nasional dan internasional.
4. Terciptanya sumatera barat sebagai pusat pertumbuhan dan pintu gerbang pantai barat sumatera.

Untuk mewujudkan misi dimaksud tentu saja diperlukan dukungan infrastruktur baik dalam menunjang usaha pertanian modern, kegiatan jasa yang efisien, maupun dalam mewujudkan Sumatera Barat sebagai pusat pertumbuhan dan pintu gerbang pantai barat sumatera. Upaya pembangunan infrastruktur ini kemudian diselaraskan dengan misi yang kelima yakni mewujudkan kualitas lingkungan hidup yang baik dengan pengelolaan sumberdaya alam berkelanjutan. Perwujudan lingkungan hidup yang baik tidak dimaksudkan untuk menghalangi penggunaan pemanfaatan lahan atau sumberdaya alam untuk pembangunan, tetapi menjaga keseimbangan antara konservasi dan konversi sumberdaya alam sehingga tercipta pembangunan yang tidak mengganggu lingkungan hidup. Konsep pembangunan yang diterapkan adalah pembangunan yang berkelanjutan (*sustainable development*), dimana pengolahan sumberdaya alam hanya dapat dilakukan sampai batas tertentu tanpa mengganggu kualitas lingkungan hidup. Implementasi konsep ini dapat dilakukan dengan melakukan studi analisis dampak lingkungan terlebih dulu untuk setiap kali akan melakukan eksploitasi sumberdaya alam. Penyusunan dokumen Analisis Dampak Lingkungan (AMDAL) harus dilakukan dengan baik dan benar, rasional, dan objektif. Disamping itu perlu pula dilakukan monitoring kualitas lingkungan secara berkala untuk mengetahui perkembangan tingkat pencemaran. Dampak pelaksanaan konsep pembangunan yang berkelanjutan adalah dimana pembangunan disegala bidang tetap berjalan tanpa harus mengganggu dan mengurangi kualitas lingkungan hidup. Dengan demikian ekonomi akan dapat dikembangkan dari aktivitas yang dilakukan dengan memanfaatkan sumberdaya alam dan sumberdaya lainnya, namun dilakukan secara terkendali dan proporsional sampai batas tertentu yang tidak merusak lingkungan hidup dan penyediaan sumberdaya alam untuk generasi mendatang.

Berdasarkan ketentuan yang terdapat dalam Peraturan Daerah Peraturan Daerah Sumatera Barat Nomor 7 Tahun 2008 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD) Provinsi Sumatera Barat Tahun 2005-2025 tersebut diatas, maka diperlukan pengaturan yang komprehensif dalam bentuk peraturan daerah mengenai pembangunan infrastruktur berkelanjutan, dalam rangka menjamin tercapainya pelaksanaan visi dan misi pembangunan daerah yang diamanatkan dalam Peraturan Daerah tentang RPJPD Provinsi Sumatera Barat.

## Peraturan Daerah Sumatera Barat Nomor 6 Tahun 2016 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Provinsi Sumatera Barat Tahun 2016-2021 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2018 Tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Sumatera Barat Nomor 6 Tahun 2016 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Provinsi Sumatera Barat Tahun 2016-2021

Pada prinsipnya, RPJMD Provinsi Sumatera Barat Tahun 2016 – 2021 disusun berdasarkan visi dan misi Gubernur dan Wakil Gubernur serta memuat tujuan, sasaran, strategi pembangunan dan arah kebijakan umum, prioritas pembangunan dan program Perangkat Daerah serta lintas Perangkat Daerah yang disertai dengan kerangka pendanaan bersifat pagu indikatif untuk jangka waktu 5 (lima) tahun. RPJMD disusun mempedomani Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah (RPJPD) Tahun 2005-2025 dan Rencana Jangka Menengah Nasional (RPJMN) Tahun 2015-2019 yang merupakan kelanjutan dan kesinambungan dari periode Tahun 2010-2015.

Oleh karena terjadinya perubahan kebijakan nasional dan untuk memenuhi ketentuan Pasal 61 Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 54 Tahun 2010 tentang Pelaksanaan Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2008 tentang Tahapan, Tata Cara Penyusunan, Pengendalian dan Evaluasi Pelaksanaan Rencana Pembangunan Daerah, maka Kepala Daerah mengajukan perubahan kebijakan umum dan program pembangunan jangka menengah daerah dengan indikasi rencana program prioritas yang disertai dengan kebutuhan pendanaan kepada DPRD untuk dibahas dan memperoleh kesepakatan.

Visi pembangunan jangka menengah daerah Provinsi Sumatera Barat tahun 2016-2021 yang tercantum dalam Peraturan Daerah Nomor Peraturan Daerah Sumatera Barat Nomor 6 Tahun 2016 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2018 adalah Terwujudnya Sumatera Barat Yang Madani dan Sejahtera.

Visi Pembangunan Provinsi Sumatera Barat ini diharapkan akan mewujudkan keinginan dan amanat masyarakat Provinsi Sumatera Barat dengan tetap mengacu pada pencapaian tujuan nasional seperti diamanatkan dalam Pembukaan UUD 1945, memperhatikan RPJMN 2015-2019, dan RPJPD Provinsi Sumatera Barat tahun 2005-2025. Untuk memahami Visi Pembangunan Provinsi Sumatera Barat tersebut djelaskan pengertian sebagai berikut:

1. Madani, Sumatera Barat *madani* adalahsuatu masyarakat yang berperadaban tinggi dan maju yang berbasis pada nilai-nilai, norma hukum, moral yang ditopang oleh keimanan. Masyarakat madani menghormati pluralistis, bersikap terbuka dan demokratis serta selalu bergotong royong menjaga kedaulatan negara. Dengan demikian, masyarakat madani tersebut pada dasarnya adalah masyarakat yang agamais yang ditandai oleh adanya keseimbangan antara kehidupan dunia dan akhirat, jasmani dan rohani, lahir dan batin serta material dan sipiritual
2. Sejahtera, Sumatera Barat Sejahtera merupakan suatu kondisi masyarakat yang terpenuhi kebutuhan dasar seperti sandang, pangan, perumahan, air bersih, kesehatan, pendidikan, pekerjaan, rasa aman dari perlakuan atau ancaman tindak kekerasan fisik maupun non fisik, lingkungan hidup dan sumber daya alam, berpartisipasi dalam kehidupan sosial dan politik, mempunyai akses terhadap informasi serta hiburan; terciptanya hubungan antar masyarakat yang dinamis, saling menghargai, bantu membantu, saling pengertian, serta tersedianya prasarana dan sarana publik terkait dengan infrastruktur pelayanan publik, transparansi dan teknologi yang mencukupi, nyaman dan terpelihara dengan baik.Pemenuhan kebutuhan dasar rakyat bersifat dinamis, dari waktu ke waktu akan mengalami perubahan sesuai dengan aspirasi dan tuntutan yang berkembang di masyarakat. Untuk itu sarana dan prasarana dalam usaha memenuhi kebutuhan dasar harus terus menerus mengikuti dinamika perubahan, serta dibuka ruang yang seluas-luasnya untuk mencapai kemajuan dan perkembangan bagi kehidupan yang lebih baik secara berkesinambungan.

Dalam rangka pemenuhan visi tersebut diatas, maka misi pembangunan jangka menengah Provinsi Sumatera Barat Tahun 2016-2021 adalah sebagai berikut:

1. Meningkatkan tata kehidupan yang harmonis, agamais, beradat, dan berbudaya berdasarkan falsafah” Adat Basandi Syarak, Syarak Basandi Kitabullah”.

Misi ini diarahkan untukperubahan sikap mental yang lebih baik sesuai nilai-nilaiagama, adat, budaya dankearifan lokal ditengah kehidupan masyarakat, peningkatan kesalehan sosial, penguatan kelembagaan agama, adatdan budaya.

1. Meningkatkan tata pemerintahan yang baik, bersih dan professional.

Misi ini diarahkan untuk membangun tata pemerintahan yang baik, bersih dan professional untuk meningkatkan kualitas pelayanan publik dan mendorong partisipasi masyarakat dalam pembangunan.

1. Meningkatkan sumberdaya manusia yang cerdas, sehat, beriman, berkarakter, dan berkualitas tinggi

Misi ini diarahkan untuk membangun sumberdaya manusia yang cerdas, sehat, beriman, berkarakter, berkualitas tinggi, menguasai ilmu pengetahuan dan teknologidan berdaya saing dengan berlandaskan kesetaraan gender.

1. Meningkatkan ekonomi masyarakat berbasis kerakyatan yang tangguh, produktif, dan berdaya saing regional dan global, dengan mengoptimalkan pemanfaatan sumber daya pembangunan daerah;

Misi ini diarahkan untuk meningkatkan pendapatan masyarakat yang lebih tinggi dan merata dengan mengembangkan kegiatan ekonomi yang lebih produktif berbasis kerakyatan, mendorong sektor unggulan daerah dan memanfaatkan sumberdaya lokal untuk menghasilkan produk yang berdaya saing.

1. Meningkatkan infrastruktur dan pembangunan yang berkelanjutan serta berwawasan lingkungan.

Misi ini diarahkan untuk penyediaan infrastruktur bagi peningkatan kegiatan ekonomi, pengembangan wilayah dan pembangunan berkelanjutan yang berwawasan lingkungan sesuai dengan tata ruang daerah.

Naskah akademik mengenai pembangunan infrastrtuktur berkelanjutan sangat berhubungan dengan misi kelima yakni meningkatkan infrastruktur dan pembangunan yang berkelanjutan dan berwawasan lingkungan. Misi peningkatan infrastuktur ini bertujuan untuk :

1. Meningkatkan penyediaan infrastruktur untuk pengembangan ekonomi dan pengembangan wilayah,
2. Meningkatkan Pelaksanaan Tata Ruang yang baik dan konsekuen berdasarkan daya dukung dan daya tampung lingkungan,
3. Meningkatkan budaya dan perilaku masyarakat yang tanggap bencana,
4. Meningkatakan kualitas kawasan konservasi dalam rangka mewujudkan pembangunan berkelanjutan yang berwawasan lingkungan.

Selanjutnya, sasaran yang ditetapkan dalam mencapai misi meningkatkan infrastruktur dan pembangunan yang berkelanjutan dan berwawasan lingkungan adalah sebagai berikut:

1. Meningkatnya kualitas jalan Provinsi
2. Meningkatnya pelayanan perhubungan/transportasi;
3. Meningkatnya keselamatan lalu lintas;
4. Meningkatnya kualitas pengelolaan sumberdaya air;
5. Meningkatnya ketersediaan prasarana dan sarana umum pada kawasan pemukiman/perumahan, lingkungan dan bangunan gedung;
6. Meningkatnya pemanfaatan energi baru dan terbarukan (EBT);
7. Meningkatnya kesesuaian rencana pembangunan dengan tata ruang
8. Meningkatnya kualitas lingkungan hidup
9. Terpeliharanya fungsi ekosistem dan kualitas lahan
10. Berkurangnya resiko bencana
11. Meningkatnya penanganan tanggap darurat dan pemulihan wilayah/daerah pasca bencana
12. Terpeliharanya debit sungai
13. Meningkatnya kualitas ekosistem pesisir dan laut

Untuk lebih jelasnya keterkaitan antara visi dengan misi, tujuan, dan sasaran pembangunan pada misi kelima yakni meningkatkan Infrastruktur dan pembangunan yang berkelanjutan dan berwawasan lingkungan dapat dilihat pada Tabel sebagai berikut:

Tabel III‑1 Misi, Tujuan, dan Sasaran RPJMD Provinsi Sumatera Barat Tahun 2016-2021

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Misi** | **Tujuan** | **Sasaran** |
| Misi 5:  Meningkatkan Infrastruktur dan pembangunan yang berkelanjutan dan berwawasan lingkungan | Meningkatkan penyediaan infrastruktur untuk pengembangan ekonomi dan pengembangan wilayah | Meningkatnya kualitas jalan Provinsi\ |
| Meningkatnya pelayanan perhubungan/ transportasi |
| Meningkatnya keselamatan lalu lintas |
| Meningkatnya kualitas pengelolaan sumberdaya air |
| Meningkatnya ketersediaan prasarana dan sarana umum pada kawasan pemukiman/perumahan, lingkungan dan bangunan gedung; |
| Meningkatnya pemanfaatan energi baru dan terbarukan (EBT) |
| Meningkatkan Pelaksanaan Tata Ruang yang baik dan konsekuen berdasarkan daya dukung dan daya tampung lingkungan | Meningkatnya kesesuaian rencana pembangunan dengan tata ruang |
| Meningkatnya kualitas lingkungan hidup |
| Terpeliharanya fungsi ekosistem dan kualitas lahan |
| Meningkatkan budaya dan perilaku masyarakat yang tanggap bencana | Berkurangnya resiko bencana |
| Meningkatnya penanganan tanggap darurat dan pemulihan wilayah/ daerah pasca bencana |
| Meningkatkan kualitas kawasan konservasi dalam rangka mewujudkan pembangunan berkelanjutan yang berwawasan lingkungan | Terpeliharanya debit sungai |
| Meningkatnya kualitas ekosistem pesisir dan laut |

Kemudian dalam rangka mencapai sasaran tersebut diatas, srategi dan arah kebijakan dalam RPJMD dalam rangka mencapai misi kelima yakni meningkatkan Infrastruktur dan pembangunan yang berkelanjutan dan berwawasan lingkungan dapat dilihat pada Tabel sebagai berikut

| **Sasaran** | **Strategi** | **Arah kebijakan** |
| --- | --- | --- |
| **Tujuan 1** |  |  |
| Meningkatnya kualitas jalan Provinsi | * 1. Meningkatkan kualitas dan kuantitas jalan dan jembatan provinsi   2. Meningkatkan kerjasama pembangunan dalam rangka peningkatan konektifitas dan aksesibilitas wilayah | 1. Peningkatan pembangunan jalan dan jembatan provinsi 2. Rehabilitasi jalan dan jembatan provinsi 3. Pembangunan jalan dan jembatan untuk meningkatkan hubungan dan pengembangan wilayah 4. Penyediaan dukungan untuk pembangunan infrastruktur prioritas dan strategis nasional (dukungan pembangunan jalan tol Padang – Batas Riau dan lain-lain) |
| Meningkatnya pelayanan perhubungan/ transportasi | * 1. Membangun konektivitas wilayah pada pusat-pusat pertumbuhan ekonomi, objek wisata, dan simpul transportasi   2. Mempercepat pengoperasionalan transportasi masal dalam rangka meningkatkan pelayanan publik   3. Mengintegrasikan sistim transportasi antar intermoda | 1. Pengembangan pelayanan angkutan umum antar kota dalam provinsi, kawasan aglomerasi perkotaan, dan pelayanan angkutan perintis pada daerah-daerah terpencil 2. Pengembangan layanan transportasi untuk mendukung pariwisata 3. Pengembangan jaringan dan prasarana pelayanan angkutan Air, Sungai, Danau dan Penyeberangan 4. Pembangunan infrastruktur simpul *transportasi* (bandara, pelabuhan, terminal, stasiun kereta api) 5. Penyediaan dukungan pembangunan fasilitasi keselamatan kereta api 6. Penguatan kelembagaan dan standar pelayanan angkutan umum 7. Peningkatan kompetensi sumber daya manusia perhubungan 8. Penataan sistim perijinan transportasi |
| Meningkatnya keselamatan lalu lintas | * 1. Membangun kesadaran masyarakat dan penegakan hukum tertib berlalu lintas   2. Melengkapi sarana dan prasarana keselamatan lalu lintas | 1. Peningkatan dan pengembangan fasilitas keselamatan lalu lintas 2. Peningkatan manajemen dan rekayasa lalu lintas pada daerah rawan kecelakaan 3. Peningkatan pengawasan dan penerapan sanksi terhadap pelanggaran perizinan serta standar pelayanan |
| Meningkatnya kualitas pengelolaan sumberdaya air | 1. Menguatkan peran kelembagaan dan meningkatkan partisipasi masyarakat dalam pengelolaan sumberdaya air 2. Mengembangkan dan meningkatkan sarana dan prasarana sumberdaya air | 1. Peningkatan fungsi kelembagaan dalam pengaturan sumberdaya air 2. Peningkatan pengelolaan sumber daya air dan sistem irigasi partisipatif untuk meningkatkan produksi pangan 3. Peningkatan pembangunan, rehabilitasi, operasional dan pemeliharaan infrastruktur irigasi 4. Peningkatan pembangunan, rehabilitasi, operasional dan pemeliharaan infrastruktur konservasi sumber daya air 5. Peningkatan pembangunan, rehabilitasi, dan pemeliharaan infrastruktur pengendali daya rusak air (pantai, sungai) |
| Meningkatnya ketersediaan prasarana dan sarana umum pada kawasan pemukiman/perumahan, lingkungan dan bangunan gedung; | 1. Membenahi prasarana dan sarana umum di kawasan pemukiman/perumahan dan lingkungan 2. Meningkatkan peran swasta dan masyarakatdalam penyediaan prasarana umum pada kawasan pemukiman/perumahan, lingkungan | 1. Pembangunan, rehabilitasi sarana dan prasarana kawasan permukiman kumuh. 2. Pengembangan sistem pengelolaan air minum regional, tempat pembuangan akhir regional, dan drainase 3. Peningkatan kualitas dan penataan bangunan dan lingkungan |
| Meningkatnya pemanfaatan energi baru dan terbarukan (EBT) | 1. Melakukan pendataan dan membangun sistem informasi potensi terukur energi baru dan terbarukan 2. Mendorong investasi untuk mengembangkan usaha pemanfaatan potensi energi baru dan terbarukan | * 1. Peningkatan pelayanan investasi di bidang usaha energi baru dan terbarukan   2. Peningkatan pemanfaatan aneka energi baru dan terbarukan untuk pembangkit listrik   3. Peningkatan ketersediaan dan keterjangkauan listrik di daerah terisolir, terpencil dan perbatasan |
| Tujuan 2 |  |  |
| Meningkatnya kesesuaian rencana pembangunan dengan tata ruang | 1. Meningkatkan pengawasan, pengendalian danpembinaan dalam pemanfaatan ruang sesuai dengan RTRW 2. Melakukan pengkajian dan penyempurnaan RTRW sesuai kebutuhan pembangunan dan aturan yang berlaku | 1. Penyusunan regulasi perencanaan, pengawasan dan pengendalian serta pembinaan mengacu pada rencana tata ruang. 2. Penyusunan rencana rinci tata ruang kawasan strategis provinsi 3. Peningkatan peran pemangku kepentingan dalam perencanaan, pemanfaatan, pengawasan dan pengendalian tata ruang 4. Peningkatan keterkaitan antar pusat kegiatan sesuai dengan hirarki pengembangan sistim perkotaan |
| Meningkatnya kualitas lingkungan hidup | 1. Meningkatkan kesadaran masyarakat dalam pelestarian lingkungan 2. Mengendalikan pencemaran dan perusakan lingkungan hidup | 1. Peningkatan peran serta masyarakat dalam pelestarian lingkungan hidup 2. Pengendalian dan penurunan beban pencemaran 3. Pemulihan media lingkungan yang rusak atau terkontaminasi 4. Penataan lingkungan, penyusunan dan pengimplementasian kebijakan wilayah dan sektor |
| Terpeliharanya fungsi ekosistem dan kualitas lahan | 1. Meningkatkan kesadaran masyarakat dalam menjaga fungsi ekosistem kawasan hutan dan lahan 2. Melakukan pemulihan dan pengamanan fungsi kawasan hutan dan lahan | 1. Peningkatan peran serta dalam pengamanan kawasan hutan 2. Pemberdayaan masyarakat dalam pemanfaatan sumber daya kehutanan 3. Peningkatan Pengawasan serta penertiban perizinan kegiatan yang berdampak terhadap lingkungan hidup 4. Pemulihan fungsi kawasan hutan dan lahan, penegakan hukum dibidang kehutanan serta peningkatan upaya mitigasi perubahan iklim |
| Tujuan 3 |  |  |
| Berkurangnya resiko bencana | 1. Meningkatkan mitigasi dan adaptasi terhadap resiko bencana 2. Meningkatkan pemahaman masyarakat terhadap manajemen resiko bencana | 1. Penyediaan dan penyebarluasan informasi kebencanaan 2. Peningkatan kesiapsiagaan masyarakat dalam menghadapi bencana 3. Peningkatan sarana prasarana penanggulangan bencana |
| Meningkatnya penanganan tanggap darurat dan pemulihan wilayah/ daerah pasca bencana | 1. Meningkatkan pengelolaan tanggap darurat dan pemulihan daerah pasca bencana  2. Meningkatkan kualitas aparatur dalam pengelolaan tanggap darurat dan pemulihan pasca bencana | 1. Peningkatan efektivitas evakuasi korban bencana 2. Peningkatan kualitas koordinasi dan sinkronisasi penanganan tanggap darurat bencana 3. Rehabilitasi dan rekonstruksi daerah pasca bencana |
| Tujuan 4 |  |  |
| Terpeliharanya debit sungai | 1. Memeliharan dan meningkatkan tutupan vegetasi di daerah aliran sungai 2. Meningkatkan pengetahuan dan kesadaran masyarakat terhadap fungsi kawasan konservasi | 1. Penyusunan pola pendayagunaan vegetasi pada daerah tangkapan air 2. Peningkatan kerjasama antara masyarakat sekitar kawasan konservasi dengan pengguna pemanfaat air dalam perlindungan sumber daya air |
| Meningkatnya kualitas ekosistem pesisir dan laut | 1. Melakukan penataan kawasan pesisir dan pulau-pulau kecil 2. Melakukan pemeliharaan ekosistem pesisir dan laut | 1. Peningkatan sistem pengelolaan kawasan pesisir secara terpadu 2. Peningkatan kerjasama dengan para pihak dalam pengelolaan pesisir dan laut |

Berdasarkan pengaturan pada Peraturan Daerah tersebut diatas maka dapat disimpulkan bahwa pengaturan pembangunan infrastuktur berkelanjutan juga bertujuan untuk menjamin agar kebijakan yang tertuang dalam RPJMD tersebut dapat dilaksanakan secara baik dan konsisten sehingga pembangunan yang dilaksanakan di Sumatera Barat dapat secara maksimal bermanfaat untuk peningkatan kesejahteraan masyarakat.

# LANDASAN FILOSOFIS, SOSIOLOGIS, DAN YURIDIS

## Landasan Filosofis

Landasan filosofis berdasarkan Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undangan merupakan pertimbangan atau alasan yang menggambarkan bahwa peraturan yang dibentuk mempertimbangkan pandangan hidup, kesadaran, dan cita hukum yang meliputi suasana kebatinan serta falsafah bangsa Indonesia yang bersumber dari Pancasila dan Pembukaan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Negara Indonesia memiliki hukum nasional yang merupakan satu kesatuan sistem hukum. Sistem hukum Indonesia bersumber dan berdasar pada Pancasila sebagai norma dasar bernegara. Pancasila berkedudukan sebagai *grundnorm* (norma dasar) atau *staatfundamentalnorm* (norma fundamental negara) dalam jenjang norma hukum di Indonesia. Pancasila berisi lima sila yang pada hakikatnya berisi lima nilai dasar yang fundamental. Nilai-nilai dasar dari pancasila tersebut adalah nilai ketuhanan yang maha esa, nilai kemanusiaan yang adil dan beradab, nilai persatuan indonesia, nilai kerakyatan yang dipimpin oleh hikmat kebijaksanaan dalan permusyawaratan/perwakilan, dan nilai keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia.

Nilai dasar Pancasila yang berkaitan dengan pembangunan infrastruktur adalah nilai keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia mengandung makna sebagai dasar sekaligus tujuan, yaitu tercapainya masyarakat Indonesia yang adil dan makmur. Hal ini berarti setiap rakyat Indonesia diperlakukan dengan adil dalam bidang hukum, ekonomi, kebudayaan, dan sosial, tidak ada golongan tirani minoritas dan mayoritas, adanya keselarasan, keseimbangan, dan keserasian hak dan kewajiban rakyat Indonesia, kedermawanan terhadap sesama, sikap hidup hemat, sederhana dan kerja keras, menghargai hasil karya orang lain, menolak adanya kesewenang-wenangan serta pemerasan kepada sesama serta menjujung tinggi harkat dan martabat manusia.

Pembukaan Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, alinia keempat menegaskan bahwa tujuan bernegara adalah untuk melindungi segenap bangsa Indonesia, memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa dan ikut melaksanakan ketertiban dunia. Salah satu upaya yang dilakukan oleh pemerintah dalam rangka memajukan kesejahteraan umum ini adalah melalui pembangunan infrastruktur yang memadai bagi masyarakat. Penyediaan infrastruktur merupakan salah satu wujud tanggung jawab negara dalam penyediaan fasilitas umum yang layak yang telah diamanatkan secara tegas dalam Pasal 34 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Percepatan penyediaan infrastruktur secara efektif, efisien, tepat sasaran, dan tepat waktu memiliki peran penting dan strategis dalam mewujudkan akselerasi pertumbuhan ekonomi untuk mewujudkan kesejahteraan rakyat. Ketersediaan infrastruktur yang memadai dan berkesinambungan merupakan kebutuhan mendesak, untuk mendukung pelaksanaan pembangunan nasional dalam rangka meningkatkan perekonomian nasional, menyejahterakan masyarakat, dan meningkatkan daya saing Indonesia dalam persaingan global. Sehingga diperlukan langkah-langkah yang komprehensif untuk mempercepat pembangunan infrastruktur guna menciptakan iklim investasi yang baik untuk peningkatan perekonomian masyarakat.

Dalam upaya melaksanakan tanggung jawab negara dalam penyediaan infrastruktur, pemerintah daerah sebagai bagian dari pemerintah pusat, harus mendukung penyediaan infrastruktur yang layak dan memadai bagi masyarakat di daerah. Pemerintah daerah harus berkomitmen untuk melaksanakan pembangunan infrastruktur di daerah secara efektif, efisien dan berkelanjutan. Pembangunan infrastruktur di daerah yang layak, memadai dan berkelanjutan merupakan kebutuhan mendesak, untuk mendukung pelaksanaan pembangunan nasional dalam rangka meningkatkan perekonomian masyarakat dan menyejahterakan masyarakat di daerah. Untuk itu diperlukan regulasi yang mampu menjamin kepastian hukum dalam penyelenggaraan pembangunan infrastruktur di daerah.

Pada prinsipnya pembangunan infrastruktur berkelanjutan di Sumatera Barat nantinya akan dibagi menjadi 6 (enam) garis besar yakni pembangunan infrastruktur energi baru dan terbarukan, pembangunan infrastruktur bangunan gedung, pembangunan infrastruktur sumberdaya air, pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan, pembangunan infrastruktur air bersih dan sanitasi dan pembangunan infrastruktur sarana perhubungan. Secara filosofis dapat diuraikan enam garis besar pembangunan infrastruktur berkelanjutan tersebut, yakni :

Pertama, pembangunan infrastruktur energi baru dan terbarukan, didasarkan pada pertimbangan filosofis, pandangan hidup, kesadaran, dan cita hukum agar pengelolaan energi dilakukan dengan mengacu pada prinsip pengembangan berkelanjutan dengan prinsip pertumbuhan namun tetap menjaga keseimbangan pembangunan aspek sosial, ekonomi, dan fisik lingkungan wilayah dimana sumberdaya energi dikelola dan dimanfaatkan.Khusus dalam hal ketersediaan energi yang berkelanjutan dan handal, pemerintah Propinsi Sumatera Barat perlu menjamin pengelolaan sumberdaya energi melalui pembangunan infrastruktur dengan peraturan terkait perencanaan, pemanfaatan, dan pengendalian, serta evaluasi pemanfatannya, agar efisien dan fektif mencapai tujuannya. Sasarannya adalah untuk mewujudkan ketahanan dan kemandirian energi di daerah provinsi khususnya, dan nasional secara luas.

Kedua, pembangunan infrastruktur bangunan gedung, secara filosofis bangunan gedung penting sebagai tempat manusia melakukan kegiatannya untuk mencapai berbagai sasaran yang menunjang terwujudnya tujuan pembangunan nasional. Sehingga penyelenggaraan infrastruktur bangunan gedung perlu diatur dan dibina demi kelangsungan dan peningkatan kehidupan serta penghidupan masyarakat, sekaligus untuk mewujudkan bangunan gedung yang fungsional, andal, berjati diri, serta seimbang, serasi, dan selaras dengan lingkungannya.

Ketiga pembangunan infrastruktur sumberdaya air, air adalah sumber kehidupan dan mengambil peranan penting dalam menunjang aktifitas manusia dan seluruh makhluk hidup lainnya. Air juga merupakan bagian penting dari sumber daya alam yang mempunyai karakteristik unik dibandingkan dengan sumber daya alam lainnya. Sebagai sumber daya alam, air merupakan sumber daya alam yang paling berharga di antara semua zat lain yang ada di muka bumi, dan hingga saat ini tidak ada satupun zat lain yang dapat menggantikannya. Air juga merupakan bagian dari ekosistem secara keseluruhan, maka air harus dikelola dengan bijak dengan pendekatan yang terpadu dan menyeluruh. Terpadu mencerminkan keterikatannya dengan berbagai pihak (*stake holder*) yang melibatkan berbagai disiplin ilmu, menyeluruh mencerminkan cakupan yang sangat luas (*board coverage*). Cakupannya melintasi batas antar sumber daya, antar lokasi, antar banyak aspek, antar pihak hulu dan hilir, antar mutidisiplin, antar kondisi dan antar berbagai jenis tata guna lahan. Dengan kata lain, pendekatan pengelolaan sumber daya air harus holistik dan berwawasan lingkungan.

Keempat, pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan, secara filosofis dalam pasal 34 ayat 3 Undang-Undang 1945, dinyatakan bahwa Negara bertanggung jawab atas penyediaan fasilitas kesehatan dan fasilitas pelayanan umum yang layak. Hal ini dilakukan agar masyarakat dapat menggunakan fasilitas tersebut dengan baik dan nyaman. Infrastruktur jalan dan jembatan merupakan salah satu fasilitas untuk pelayanan umum masyarakat, agar fungsi dari jalan dan jembatan yang dibangun dapat berfungsi menunjang pelayanan pada masyarakat dengan baik, maka program pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan harus dilaksanakan sesuai dengan kebutuhan dan tepat pada sasaran sesuai dengan prioritas yang ditetapkan.

Kelima, pembangunan infrastruktur air bersih dan sanitasi, pada prinsipnya air merupakan sumber kehidupan dan kebutuhan dasar manusia. Dalam Sidang Umum PBB tahun 2010 dikeluarkan resolusi nomor 64/292 yang menyatakan bahwa air bersih dan sanitasi merupakan hak asasi manusia dan merupakan bagian penting dalam pemenuhan seluruh hak asasi manusia.

Keenam, infrastruktur sarana perhubungan, pada prinsipnya pembangunan sarana transportasi adalah untuk mempertinggi aksessibilitas dan mobilitas dalam pergerakan orang dan barang untuk mendukung pertumbuhan ekonomi antara wilayah pusat kegiatan nasional dan pusat kegiatan wilayah dan pusat kegiatan lokal. Seharusnya mencakup lima dimensi yakni keamanan, efisiensi, akses dan mobilitas, kenyamanan, dan ramah terhadap lingkungan.Sarana transportasi seperti lokasi tempat parkir dan pemberhentian kendaraan sementara, merupakan sarana transportasi yang paling penting dalam sebuah kota dan lokasi pemukiman yang perekonomiannya telah mapan. Kemajuan ekonomi suatu kota salah satunya ditandai dengan lokasi tempat parkir dan pemberhentian sementara penuh dengan kendaraan dari komuter, jika terjadi kekurangan tempat parkir dan tempat pemberhentian sementara, maka sering terjadi kemacetan dan perekonomian perkotaan kurang bergairah. Semakin luas tempat parkir dan pemberhentian sementara kendaraan umum dan pribadi, maka semakin nyaman dan bahagia penduduk suatu kota tempat pemukiman. Kota merupakan kunci ekonomi dan unit organisasi social dari usia creative. Usia creative meningkatkan kelompok, kepadatan dan interaksi yang mendorong pertumbuhan ekonomi, mereka mempercepat metabolisme kehidupan kita sehari-hari, mereka meningkatkan kombinasi dan rekombinasi untuk menyebarkan inovasi, formasi bisnis, *job creation* dan pertumbuhan ekonomi. Kota harus merupakan pusat penggalan (*centrepiece*) dari kebijakan ekonomi, sehingga perlu dilengkapi dengan fasilitas transportasinya, agar dapat dilahirkan kelas-kelas masyarakat yang kreatif. Kebijakan untuk mendorong *creative class* agar creative age semakin bertambah jumlahnya adalah melalui:

* 1. *Promote density* : Memperkenalkan kepadatan dengan pembangunan berorientasi transit
  2. *Walk avaibility*: menciptakan ruang hijau dan ruang publik lainnya
  3. *Encourage diversity*: membangun ruang-ruang atau tempat-tepat umum yang berkualitas, melalui ruang transit antar moda dan inter moda di lokasi perkotaan.

Kota bukan hanya mesin ekonomi, kota merupakan kunci untuk kesehatan dan kesejahteraan. Kota memerlukan investasi lebih banyak pada ruang terbuka hijau, memperbesar kemampuan hidup, efisiensi energi dan keberlanjutan. Diperlukan perluasan transit, mengurangi kebutuhan untuk mengemudi, dan memperkenalkan aktifitas jalan kaki dan sepeda, yang bukan hanya menghemat energi, tetapi juga membuat hidup menjadi sehat. Diperlukan konektifitas kota dengan wilayah pinggirannya, dengan transit yang dihubungkan dengan kereta api atau bis umum, atau trem. Agenda bagi kota besar dan area perkotaan adalah ruang publik yang berkualitas, kepadatan, *Walkability* dan *Open-mindedness and diversity.* Kota merupakan tumpuan bagi inovasi social dan politik, semakin banyak terdapat ruang publik, maka semakin terbuka sebuah masyarakat dan semakin mudah berkembang kreatifitas individualnya. Ruang publik dapat berupa sarana bermain, taman kota, lokasi transit antar moda dan ruang rekreasi kota. Menciptakan ruang publik perkotaan merupakan sarana transportasi yang dapat membangun masyarakat kota untuk berpikir sehat dan menjadi kreatif. Kepadatan arus orang dan barang diperlukan untuk peningkatan ekonomi wilayah kota, untuk itu diperlukan sarana transportasi yang memungkinkan terpusatnya pergerakan orang dan barang pada lokasi tertentu yang memungkinkan terjadinya interaksi manusia dan kelompok dalam jumlah yang massive, hingga tercipta potensi untuk terjadinya kreatifitas ekonomi dan transaksi ekonomi. Perlu diciptakan koridor pergerakan orang dan barang, sehingga tercipta ruang-ruang kreatifitas bagi enterprenuer dalam menjalankan bisnisnya. Koridor pergerakan orang dan barang yang diciptakan sebagai sarana transportasi syarat mutlaknya harus nyaman, aman, lancar, tidak boleh terjadi kemacetan dan kesembrawutan

## Landasan Sosiologis

Landasan sosiologis merupakan pertimbangan atau alasan yang menggambarkan bahwa peraturan yang dibentuk untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dalam berbagai aspek. Landasan sosiologis sesungguhnya menyangkut fakta empiris mengenai perkembangan masalah dan kebutuhan masyarakat dan negara. Untuk Provinsi Sumatera Barat, ketersediaan infrastruktur sudah semakin baik dari satu periode pembangunan ke periode pembangunan berikutnya dan telah berdampak terhadap pengembangan berbagai sektor ekonomi, peningkatan kualitas pelayanan terhadap masyarakat, pelaku ekonomi dan peningkatan kesejahteraan masyarakat. Tidak dapat dipungkiri bahwa penurunan tingkat kemiskinan menjadi 6,65 % pada tahun 2018 dan berkurangnya daerah tertinggal dan berkembangkan pusat-pusat kegiatan ekonomi baru di Sumatera Barat tidak terlepas dari pembangunan infrastruktur yang berkelanjutan semenjak pemerintahan Orde Baru sampai sekarang.

Meskipun pembangunan dan penyediaan infrastruktur di Sumatera Barat telah berlangsung lama dan telah dirasakan dampaknya oleh masyarakat, kebutuhan atau permintaan pembangunan infrastruktur semakin meningkat sejalan dengan semakin menguatnya tuntutan percepatan pembangunan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat, pemerataan pembangunan, perluasan akses ke pusat-pusat pertumbuhan yang potensial, konektivitas antar daerah untuk meningkatkan daya saing daerah dan mobilitas orang serta barang hasil produksi masing-masing daerah kabupaten dan kota yang terdapat di Sumatera Barat. Untuk memenuhi kebutuhan infrastruktur yang samakin meningkat tersebut memerlukan investasi yang besar baik yang berasal dari investasi pemerintah maupun sumber lainnya seperti investasi swasta dan masyarakat.

Pada praktiknya, pembangunan infrastruktur di Sumatera Barat yang berlangsung selama ini masih mempunyai banyak permasalahan dari berbagai aspek. Persoalan dan permasalahan tersebut dapat ditelusuri mulai dari tahap perencanaan, penetapan, pelaksanaan dan pertanggungjawaban pembangunan infrastruktur. Dari sisi perencanaan terdapat beberapa permasalahan yang masih terus berlanjut sampai saat ini, yakni :

* + 1. Usulan pembangunan infrastruktur sering tidak merujuk dan mengikuti dokumen perencanaan pembangunan jangka panjang dan jangka menengah provinsi, Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi Sumatera Barat dan rencana induk pengembangan yang telah disusun oleh masing-masing Perangkat Daerah.
    2. Koordinasi perencanaan pembangunan pemerintah provinsi dengan pemerintah kabupaten dan kota belum maksimal, sehingga dalam praktiknya integrasi perencanaan pembangunan infrastruktur provinsi dengan kabupaten dan kota belum berjalan maksimal.
    3. Urutan dan kualitas dari dokumen perencanaan pembangunan setiap infrastruktur yang diperlukan sering tidak tersedia sesuai dengan standar yang ditetapkan.
    4. Usulan belanja investasi pembangunan infrastruktur melebihi dari kemampuan daya dukung APBD setiap tahunnya.
    5. Belum terdapat alokasi yang jelas pada tahap awal perencanaan untuk berbagai jenis pembangunan infrastruktur.

Selanjutnya dari sisi penganggaran terdapat beberapa permasalahan :

Rencana pembangunan infrastruktur sering mengalami pembahasan yang cukup lama dan apa yang diusulkan sering mengalami perubahan.

jumlah anggaran yang disetujui tidak mencukupi untuk mendukung terlaksananya pembangunan dalam satu tahun anggaran, sehingga sering terjadi proyek pembangunan infrastruktur yang seharus dapat diselesaikan dalam satu tahun anggaran harus dijadikan untuk dua tahun anggaran atau lebih.

Dari sisi pelaksanaan pembangunan infrastruktur dapat diidentifikasi beberapa permasalahan yakni :

* + - 1. Terdapat proyek pembangunan infrastruktur yang tidak dapat diselesaikan dalam satu periode jabatan Gubernur dan Wakil Gubernur Sumatera Barat, seperti pembangunan Masjid Raya Sumatera Barat, pembangunan jalan Pasar Baru-Alahan Panjang dan proyek pembangunan lainnya.
      2. Realisasi anggaran pembangunan infrastruktur yang telah disetujui sering tidak terserap akibat kendala yang dihadapi pada saat pelaksanaan pembangunan, seperti tender yang terlambat, perubahan anggaran, pembebasan lahan yang tidak sesuai dengan prosedur dan lainnya.
      3. Masih terdapat beberapa proyek pembangungan infrastruktur yang telah disetujui dan tidak dapat terlaksana sama sekali.

Dari segi pertanggungjawaban terdapat beberapa permasalahan yang berakibat tertundanya pemanfaatan proyek pembangunan, yakni :

Terlambatnya serah terima proyek infrastruktur.

Proyek infrastruktur tidak dapat dioperasikan atau digunakan karena belum tersedianya sarana pendukung, seperti ketersediaan daya dukung listrik, jalan akses dan faktor lainnya.

Hambatan dari masyarakat sekitar proyek dan masalah administrasi.

Selanjutnya berikut akan diuraikan permasalahan pembangunan infrastruktur di Sumatera Barat, yang dibagi menjadi 6 (enam) garis besar yakni pembangunan infrastruktur energi baru dan terbarukan, pembangunan infrastruktur bangunan gedung, pembangunan infrastruktur sumberdaya air, pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan, pembangunan infrastruktur air bersih dan sanitasi dan pembangunan infrastruktur sarana perhubungan.

Pertama, permasalahan dalam pembangunan infrastruktur energi baru dan terbarukan di Sumatera Barat :

* + - 1. Rendahnya Rasio Elektrifikasi Provinsi akibat redahnya penyediaan infrastruktur energi. Pada tahun 2018 rasio elektrifikasi Provinsi Sumatera Barat telah mencapai 93,63% dan masih berada di bawah Rasio Elektrifikasi nasional yang sudah mencapai 98,30%. Untuk mendorong tumbuhnya rasio elektrifikasi daerah, Pemerintah dan Pemerintah Daerah perlu mempercepat pembangunan infrastruktur ketenagalistrikan di Provinsi Sumatera Barat.
      2. Pemanfaatan Energi Baru dan Terbarukan masih rendah, pemanfaatan EBT perlu menjadi perhatian untuk ke depannya oleh Pemerintah Provinsi mengingat potensi EBT yang cukup besar, terutama potensi energi air dan panas bumi.

Kedua, permasalahan dalam pembangunan infrastruktur bangunan gedung di Sumatera Barat :

1. Pembangunan gedung tidak dapat dipastikan anggarannya sesuai rencana dikarenakan sistempenganggaran yang belum mendukung;
2. Pembangunan bangunan gedung yang terlaksana secara teknis memiliki kualitas bangunannya tidak sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, antara lain dikarenakan kurangnya kepastian anggaran, waktu pelaksanaan dan badan/orang yang mengerjakannya.
3. Belum ada penetapan jenis bangunan gedung tertentu yang berdasarkan yang dapat dikategorikan sebagai bangunan gedung yang harus dilaksanakan secara tuntas dengan kepastian dalam penetapan anggaran sesuai rencana
4. Masih ada ego sektoral dalam proses perwujudan Bangunan Gedung sehungga mempengaruhi hal-hal yang detail dan bersifat teknisnya.

Ketiga, permasalahan dalam pembangunan infrastruktur sumberdaya air di Sumatera Barat:

1. Belum ditetapkannya Pola Pengelolaan SDA berbasis wilayah sungai untuk kewenangan Provinsi Sumatera Barat.
2. Belum ditetapkannya batas-batas sempadan sungai, Pantai dan sempadan irigasi yang menjadi kewenangan Provinsi Sumatera Barat.
3. Perlunya payung hukum dan atas perizinan dan pelanggaran terhadap pemanfaatan SDA.
4. Masih kurangnya peran kelembagaan dan partisipasi masyarakat dalam pengelolaan SDA.
5. Perlunya jaminan ketersediaan anggaran untuk mendukung pembangunan infrastruktur SDA prioritas.

Keempat, permasalahan dalam pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan di Sumatera Barat :

1. Pada perencanaan infrastruktur jalan dan jembatan yang tidak disiapkan dengan benar, seperti sebuah bangunan yang tidak direncanakan pembangunannya secara bertahap, sedang dana yang tersedia oleh pemerintah tidak cukup untuk pembangunan secara keseluruhannya, maka pembangunan yang dilakukan secara bertahap akan menyebabkan produk infrastruktur tidak sempurna dan tidak dapat beroperasi dengan optimal, karena bangunan pada tahap pertama tidak dapat dimanfaatkan, dan hasil pembangunan pada tahap kedua berpotensi mempunyai kekuatan dan kualitas yang tidak sama.
2. Pada pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan yang tidak selesai secara keseluruhan menyebabkan tertundanya manfaat penggunaan infrastruktur tersebut sehingga intensitas kegiatan masyarakat yang tergantung pada berfungsinya infrastruktur tersebut menjadi terganggu, hal ini mengakibatkan terhambatnya kegiatan sosial, budaya dan ekonomi masyarakat. Selain itu, akibat dari terhentinya pembangunan ini maka terjadi penurunan kegiatan sosial, budaya dan ekonomi masyarakat yang berdampak pada menurunnya daya saing wilayah Sumatera Barat serta terhambatnya program pengentasan daerah tertinggal.
3. Pada pembangunan sebuah infrastruktur jalan dan jembatan besar yang dikerjakan oleh kontraktor tidak bersamaan waktunya dan tidak sama perusahaannya, maka akan berakibat kualitas yang dihasilkan dapat berbeda, pada saat terjadi kerusakan pada struktur yang dikerjakan oleh kontraktor kedua, dan kerusakan tersebut dipengaruhi oleh kondisi struktur yang dikerjakan oleh kontraktor pertama, maka akan terjadi kesulitan dalam penetapan penanggung jawab kerusakan struktur tersebut, karena bangunan tersebut merupakan satu kesatuan.

Kelima, permasalahan dalam pembangunan infrastruktur air bersih dan sanitasi di Sumatera Barat :

1. Pendanaan, keterbatasan dana dalam penyelenggaraan kegiatan penyediaan air minum dan sanitasi.
2. Pengadaan lahan, permasalahan lahan terkait dengan lokasi pengambilan sumber air dan juga jalur pipa distribusi.
3. Koordinasi antar lembaga/institusi, diperlukan koordinasi yang lebih baik antar institusi, baik pemerintah provinsi dengan pemerintah kabupaten/kota maupun antar pemerinta kabupaten/kota yang akan terlibat.

Keenam, permasalahan dalam pembangunan infrastruktur sarana perhubungan di Sumatera Barat :

1. Belum maksimalnya fasilitas perlengkapan jalan dari PKN menuju PKW dan PKL serta sebaliknya.
2. Banyaknya kejadian kecelakaan dan kepadatan kendaraan, maka perlu memperbanyak lokasi peristirahatan sementara (rest area), terutama pada lokasi-lokasi terdapatnya destinasi wisata pingir jalur jalan.
3. Kurangnya lokasi transfer (titik simpul) antar moda untuk bus AKAP dan AKDP dengan moda angkutan dalam kota dan moda angkutan dengan berbeda jenis.
4. Belum adanya sistem informasi dan data base serta data spatial untuk angkutan barang dan angkutan penumpang dari PKN, PKW, PKL dan sebaliknya.
5. Belum maksimalnya fungsi dan peran terminal kargo pada Bandara Internasional Minangkabau

Berdasarkan permasalahan tersebut diatas dapat dimpulkan bahwa permasalahan pembangunan infrastruktur yang muncul mulai dari perencanaan sampai pertanggungjawaban dapat merugikan keuangan negara dan rendahnya pemanfaatan infrastruktur oleh masyarakat, pelaku ekonomi dan peningkatan pelayanan kepada masyarakat. Pada akhirnya upaya peningkatan kesejahteraan masyarakat Sumatera Barat dan pemerataan pembangunan menjadi terhambat. Permasalahan yang muncul tidak saja merugikan masyarakat dan pelaku ekonomi, tetapi juga terjadi pemborosan terhadap keuangan daerah dan sumberdaya yang tersedia.

Oleh karena itu dalam rangka mengatasi permasalahan yang berkaitan dengan pembangunan infrastruktur di Sumatera Barat maka diperlukan regulasi dalam bentuk peraturan daerah yang nantinya mampu mengoptimalkan pembangunan infrastruktur di Sumatera Barat serta regulasi mampu mengatur konsep pembangunan berkelanjutan yang efektif, efisien, terencana, terarah, terpadu dan tepat waktu, sehingga pembangunan infrastruktur dapat mendukung peningkatan perekonomian di Sumatera Barat.

## Landasan Yuridis

Landasan yuridis merupakan pertimbangan atau alasan yang menggambarkan bahwa peraturan yang dibentuk untuk mengatasi permasalahan hukum atau mengisi kekosongan hukum dengan mempertimbangkan aturan yang telah ada, yang akan diubah, atau yang akan dicabut guna menjamin kepastian hukum dan rasa keadilan masyarakat. Landasan yuridis menyangkut persoalan hukum yang berkaitan dengan substansi atau materi yang diatur sehingga perlu dibentuk Peraturan Perundang-Undangan yang baru. Beberapa persoalan hukum itu, antara lain, peraturan yang sudah ketinggalan, peraturan yang tidak harmonis atau tumpang tindih, jenis peraturan yang lebih rendah dari Undang-Undang sehingga daya berlakunya lemah, peraturannya sudah ada tetapi tidak memadai, atau peraturannya memang sama sekali belum ada.

Berkaitan dengan pembangunan infrastruktur berkelanjutan, pada prinsipnya pemerintah daerah mempunyai kewenangan untuk membentuk regulasi dalam rangka menjamin kepastian hukum dalam penyelenggaran pembangunan infrastruktur berkelanjutan di Provinsi Sumatera Barat.Berdasarkan ketentuan yang diatur dalam Pasal 18 ayat (2) dan ayat (6) tersebut, dinyatakan bahwa Pemerintah Daerah mempunyai kewenangan untuk membentuk Peraturan Daerah dalam rangka menyelenggarakan otonomi daerah dengan mengakomodir kondisi khas daerah. Dalam hal ini maka pembentukan peraturan daerah tentang pembangunan infrastruktur berkelanjutan merupakan regulasi yang diperlukan dalam rangka menjamin kepastian hukum penyelenggaraan infrastruktur di daerah untuk mewujudkan infrastruktur di daerah yang layak, memadai dan berkelanjutan.

Selanjutnya berdasarkan ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2004 dinyatakan bahwa pembangunan di daerah dilaksanakan melalui perencanaan pembangunan daerah yang disusun secara sistematis, terarah, terpadu, menyeluruh, dan tanggap terhadap perubahan dalam upaya mewujudkan prinsip pembangunan yang berkeadilan, demokratis, berkelanjutan dan konsisten dari satu periode pembangunan ke periode berikutnya. Pembangunan infrastruktur di daerah, pada prinsipnya merupakan bagian dari pembangunan di daerah dan harus dilakukan dalam koridor perencanaan pembangunan daerah yang telah ditetapkan dalam dokumen perencanaan daerah yakni Peraturan Daerah Sumatera Barat Nomor 6 Tahun 2016 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Provinsi Sumatera Barat Tahun 2016-2021 sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2018 Tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Sumatera Barat Nomor 6 Tahun 2016 Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Provinsi Sumatera Barat Tahun 2016-2021.

Dalam rangka mendukung pembangunan infrastruktur yang konsisten dan berkelanjutan, maka diperlukan regulasi lain di samping dokumen perencanaan pembangunan daerah yang menjamin kepastian hukum penyelenggaraan pembangunan infrastruktur di daerah. Pengaturan pembangunan infrastuktur berkelanjutan juga bertujuan untuk menjamin agar kebijakan yang tertuang dalam RPJMD tersebut dapat dilaksanakan secara baik dan konsisten sehingga pembangunan yang dilaksanakan di Sumatera Barat dapat secara maksimal bermanfaat untuk peningkatan kesejahteraan masyarakat.

Kemudian di dalam Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-undang, dinyatakan bahwa Peraturan Daerah Provinsi adalah Peraturan Perundang-undangan yang dibentuk oleh Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Provinsi dengan persetujuan bersama Gubernur. Peraturan Daerah merupakan bagian dari sistem hukum nasional, dalam hal ini berarti Peraturan Daerah merupakan elemen dari sistem hukum yang berlaku di Indonesia yang harus saling menunjang dengan peraturan perundang-undangan lainnya, dalam rangka mengantisipasi dan mengatasi permasalahan yang timbul dalam kehidupan berbangsa, bernegara, dan bermasyarakat yang berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Selanjutnya dalam Pasal 14 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011, dinyatakan bahwa materi muatan Peraturan Daerah Provinsi berisi muatan dalam rangka penyelenggaraan otonomi daerah dan tugas pembantuan serta menampung kondisi khusus daerah dan/atau penjabaran lebih lanjut Peraturan Perundang-undangan yang lebih tinggi. Jika dilihat dari ketentuan Pasal 14 Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2011 diatas, maka pembentukan Rancangan Peraturan Daerah tentang Pembangunan Infrastrutur Berkelanjutan termasuk ke dalam kewenangan pemerintah daerah terkait dengan penyelenggaraan otonomi daerah dan dalam rangka menampung kondisi khusus daerah. Oleh karena itu Pemerintah Provinsi Sumatera Barat mempunyai kewenangan dalam membentuk Rancangan Peraturan Daerah tentang Pembangunan Infrastruktur Berkelanjutan.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah, berkaitan dengan pembangunan infrastruktur, dalam lampiran bagian II mengenai manajemen penyelenggaraan urusan pemerintahan konkuren dinyatakan bahwa substansi urusan yang dibagi antara Pemerintah Pusat dan Daerah provinsi dan Daerah kabupaten/kota sebagaimana dimuat dalam matriks pembagian Urusan Pemerintahan konkuren antara Pemerintah Pusat dan Daerah provinsi dan Daerah kabupaten/kota termasuk kewenangan dalam pengelolaan unsur manajemen, yang meliputi sarana dan prasarana, personil, bahan-bahan, metode kerja; dan kewenangan dalam penyelenggaraan fungsi manajemen, yang meliputi perencanaan, pengorganisasian, pelaksanaan, pengoordinasian, penganggaran, pengawasan, penelitian dan pengembangan, standardisasi, dan pengelolaan informasi. Kewenangan pengelolaan unsur manajemen dan fungsi manajemen tersebut dalam substansi Urusan Pemerintahan tersebut melekat menjadi kewenangan masing-masing tingkatan atau susunan pemerintahan tersebut, kecuali apabila dalam matriks pembagian Urusan Pemerintahan konkuren antara Pemerintah Pusat dan Daerah provinsi dan Daerah kabupaten/kota tersebut terdapat unsur manajemen dan/atau fungsi manajemen yang secara khusus sudah dinyatakan menjadi kewenangan suatu tingkatan atau susunan pemerintahan yang lain, sehingga tidak lagi melekat pada substansi Urusan Pemerintahan pada tingkatan atau susunan pemerintahan tersebut.

Oleh karena itu dapat disimpulkan bahwa pembangunan infrastruktur merupakan kewenangan pengelolaan unsur manajemen yang harus dilakukan oleh Pemerintah Daerah dalam rangka mendukung pelaksanaan kewenangan provinsi yang terdapat dalam matrik pembagian urusan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintahan Daerah. Dalam rangka menjamin pembangunan infrastruktur tersebut tidak berada di luar kewenangan pemerintah provinsi dan menjamin penyelenggaraan infrastruktur yang efektif, efisien, memadai dan berkesinambungan, maka diperlukan regulasi dalam bentuk Peraturan Daerah tentang Pembangunan Infrastruktur Berkelanjutan. Penyusunan Rancangan Peraturan Daerah tentang Pembangunan Infrastrutur Berkelanjutan ini juga dilakukan dalam rangka mendukung penyelenggaraan otonomi daerah dan mengakomodir muatan lokal di Sumatera Barat.

# JANGKAUAN, ARAH PENGATURAN, DAN RUANG LINGKUP MATERI MUATAN PERATURAN DAERAH

Jangkauan, arah pengaturan dan ruang lingkup materi muatan diperlukan guna memetakan substansi materi yang akan diatur dalam rancangan peraturan daerah sehingga substansi peraturan Perundang-undangan yang dibuat tidak tumpang tindih dengan hukum positif. Jangkauan, arah pengaturan dan ruang lingkup materi muatan Peraturan daerah tentang Pembangunan Infrastruktur Berkelanjutan secara umum dapat digambarkan sebagai berikut :

## Jangkauan dan Arah Pengaturan

Tujuan pembangunan yang hakiki adalah untuk meningkatkan kualitas hidup manusia dengan membangun manusia yang sehat, sejahtera dan bahagia. Untuk itu, konsep pembangunan yang dibutuhkan dan perlu dibangun dalam kerangka pemikiran pembangunan berkelanjutan (*sustainable development*) yaitu pembangunan yang mampu menjaga keseimbanga lingkungan dan kehidupan, antara pembangunan ekonomi, sosial dan fisik lingkungan. Tujuannya adalah agar pembangunan yang dilaksanakan saat ini tidak mengurangi hak masyarakat atau manusia generasi berikutnya untuk juga menikmati pembangunan di masa yang akan datang.

Didalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Sumatera Barat tahun 2016-2021, visi provinsi Sumatera Barat adalah Terwujudnya Sumatera Barat yang Madani dan Sejahtera. Untuk mencapai tujuan tersebut, salah satu misinya adalah meningkatkan infrastruktur dan pembangunan yang berkelanjutan dan berwawasan lingkungan. Tujuan dari misi ini adalah untuk meningkatkan penyediaan infrastruktur untuk pengembangan ekonomi dan pengembangan wilayah. Pada prinsipnya ada empat komponen infrastruktur berkelanjutan yakni sebagai berikut : (1) Komponen keberkelanjutan ekonomi dan finansial, proyek infrastruktur dapat menciptakan pengembalian ekonomi dan finansial yang positif dalam total seluruh siklus proyek. Infrastruktur berkelanjutan harus dirancang untuk mendukung pertumbuhan secara keseluruhan dan berlanjut menerus. Selain itu proyek harus mendorong timbulnya produktifitas dan kualitas pelayanan yang tinggi serta resiko yang mungkin timbul dapat didistribusikan dengan merata. (2) Komponen keberkelanjutan lingkungan, infrastruktur yang berkelanjutan melestarikan, mengembalikan, dan mengintegrasikan lingkungan alam, termasuk keanekaragaman hayati dan ekosistem untuk mendukung penggunaan sumber daya alam yang berkelanjutan dan efisien. Keberlanjutan proyek infrastruktur diletakkan dan dirancang untuk memastikan ketahanan terhadap iklim dan risiko bencana alam. (3) Komponen keberkelanjutan sosial, infrastruktur yang berkelanjutan bersifat inklusif dan harus mendapat dukungan luas dari yang terkena dampak proyek tersebut, dan berkontribusi pada peningkatan pendapatan masyarakat dan kesejahteraan sosial selama siklus hidup proyek. (4) Komponen keberkelanjutan kelembagaan, secara kelembagaan, infrastruktur berkelanjutan selaras dengan komitmen nasional dan internasional, dan didasarkan pada sistem pemerintahan yang transparan dan konsisten selama siklus proyek. Kapasitas kelembagaan yang kuat dan prosedur yang jelas untuk proyek perencanaan, pengadaan, dan operasi adalah faktor yang memungkinkan terwujudnya keberlanjutan kelembagaan.

Berdasarkan hal tersebut diatas, maka dapat disimpulkan bahwa pada prinsipnya pengaturan rancangan peraturan daerah tentang pembangunan insfrastruktur berkelanjutan ditujukan untuk :

1. mempercepat penyediaan Infrastruktur Berkelanjutan secara efektif, efisien, tepat sasaran, dan tepat waktu;
2. menyelesaikan hambatan yang timbul dalam penyediaan Infrastruktur Berkelanjutan;
3. mencapai target penyediaan Infrastruktur Berkelanjutan melalui persiapan yang cermat, koordinasi yang efektif antar perangkat daerah dan pelaksanaan secara terarah, terencana dan terukur;
4. sebagai pedoman pelaksanaan penyediaan infrastruktur berkelanjutan dengan  pembiayaan tahun jamak bagi Perangkat Daerah;
5. optimalisasi penyediaan infrastruktur untuk pertumbuhan perekonomian  di Daerah; dan/atau
6. menjamin kepastian hukum keberlanjutan pembangunan infrastruktur yang telah ditetapkan menjadi infrastruktur berkelanjutan.

Selain itu pembangunan infrastruktur berkelanjutan yang dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah harus dipastikan untuk mengakomodir nilai kearifan lokal dan memperhatikan ketentuan adat yang terdapat ditengah masyarakat.

Jangkauan dan arah pengaturan rancangan peraturan daerah tentang pembangunan infrastruktur berkelanjutan meliputi:

1. Perencanaan pembangunan infrastruktur berkelanjutan, merupakan pengaturan yang memuat substansi materi berupa kriteria penetapan pembangunan infrastruktur berkelanjutan, jenis infrastruktur di daerah yang dapat ditetapkan menjadi pembangunan infrastruktur berkelanjutan, rencana aksi pembangunan infrastruktur berkelanjutan dan mekanisme pengusulan perencanaan pembangunan infrastruktur berkelanjutan.
2. Pembangunan infrastruktur berkelanjutan, merupakan pengaturan yang memuat substansi materi berupa perincian jenis-jenis pembangunan berkelanjutan yang meliputi, infrastruktur energi baru dan terbarukan, infrastruktur bangunan gedung, infrastruktur sumberdaya air, infrastruktur jalan dan jembatan, infrastruktur air bersih dan sanitasi, dan infrastruktur sarana perhubungan.
3. Koordinasi dan kerjasama merupakan pengaturan yang memuat substansi materi mekanisme pelaksanaan koordinasi dengan Pemerintah Kabupaten/Kota, institusi, lembaga negara atau instansi lainnya dan/atau antar Perangkat Daerah. Selanjutnya juga dimuat mekanisme ketentuan kerjasama Pemerintah Daerah dengan pihak swasta menggunakan pola kerjasama pemerintah dengan badan usaha dalam rangka percepatan pelaksanaan pembangunan infrastruktur berkelanjutan.
4. Peran serta masyarakat, merupakan pengaturan yang memuat substansi materi mekanisme pelaksanaan peran serta masyarakat dalam pembangunan infrasruktur berkelanjutan.
5. Pengendalian, pengawasan, dan pelaporan, merupakan pengaturan yang memuat substansi materi mekanisme pengendalian, pengawasan dan pelaporan terhadap pembangunan infrastruktur berkelanjutan di daerah dalam rangka menjamin pelaksanaan pembangunan infrastruktur berkelanjutan berjalan secara efektif, efisien, dan tepat waktu.
6. Pembiayaan, merupakan pengaturan yang memuat substansi materi mekanisme pembiayaan pembangunan infrastruktur berkelanjutan bersumber dari Anggaran Pendapatan Belanja Daerah, badan usaha melalui mekanisme kerja sama pemerintah daerah dan badan usaha, dan/atau sumber pembiayaan lain yang sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

## Ruang Lingkup Materi Yang Akan diatur Dalam Peraturan Daerah

Ruang lingkup pengaturan rancangan peraturan daerah tentang pembangunan infrastruktur berkelanjutan diuraikan sebagai berikut :

* + 1. BAB I KETENTUAN UMUM

Ketentuan umum berisi hal-hal sebagai berikut :

1. Batasan pengertian atau definisi dan/atau singkatan atau akronim yang dituangkan dalam batasan pengertian atau definisi yang digunakan berulang-ulang di dalam pasal atau beberapa pasal selanjutnya.Batasan pengertian atau definisi dan/atau singkatan atau akronim yang akan digunakan dalam rancangan peraturan daerah ini yaitu :

Daerah adalah Provinsi Sumatera Barat.

Dewan Perwakilan Rakyat Daerah yang selanjutnya disingkat dengan DPRD adalah lembaga perwakilan rakyat daerah yang berkedudukan sebagai unsur penyelenggara Pemerintahan Daerah Provinsi Sumatera Barat.

Gubernur adalah Gubernur Sumatera Barat.

Pemerintah Daerah adalah Gubernur sebagai unsur penyelenggara pemerintahan daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangan daerah otonom.

Perangkat Daerah adalah unsur pembantu Gubernur dan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah dalam penyelenggaraan Urusan Pemerintahan yang menjadi kewenangan Daerah.

Perangkat Daerah Terkait adalah perangkat daerah yang menyusun, merencanakan, mengusulkan penganggaran dana, dan melaksanakan pembangunan infrastruktur berkelanjutan dilingkungan Pemerintah Provinsi Sumatera Barat.

Infrastruktur adalah fasilitas teknis, fisik, sistem, perangkat keras,  dan lunak yang diperlukan untuk melakukan pelayanan kepada masyarakat dan mendukung jaringan struktur agar pertumbuhan ekonomi dan sosial masyarakat dapat berjalan dengan baik.

Penyediaan Infrastruktur adalah kegiatan yang meliputi pekerjaan konstruksi untuk membangun atau meningkatkan kemampuan infrastruktur dan/atau kegiatan pengelolaan infrastruktur dan/atau pemeliharaan infrastruktur dalam rangka meningkatkan kemanfaatan infrastruktur.

Pembangunan Infrastruktur Berkelanjutan adalah pembangunan proyek infrastruktur yang direncanakan, dirancang, dibangun, dioperasikan, dan dinonaktifkan dengan cara memastikan ekonomi dan keuangan, sosial, lingkungan dan kelembagaan mempunyai keberlanjutan selama siklus proyek

Energi terbarukan adalah energi yang berasal dari sumber energi terbarukan.

Energi tak terbarukan adalah energi yang berasal dari sumber energi tak terbarukan.

Bangunan Gedung adalah wujud fisik hasil pekerjaan konstruksi yang menyatu dengan tempat kedudukannya, sebagian atau seluruhnya berada di atas dan/atau di dalam tanah dan/atau air, yang berfungsi sebagai tempat manusia melakukan kegiatannya, baik untuk hunian atau tempat tinggal, kegiatan keagamaan, kegiatan usaha, kegiatan sosial, budaya, maupun kegiatan khusus.

Air adalah semua air yang terdapat pada, di atas, ataupun di bawah permukaan tanah, termasuk dalam pengertian ini air permukaan, air tanah, air hujan, dan air laut yang berada di darat.

Sumber Daya Air adalah air, sumber air, dan daya air yang terkandung di dalamnya.

Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.

Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha yang selanjutnya disebut sebagai KPBU adalah kerjasama antara pemerintah dan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur untuk kepentingan umum dengan mengacu pada spesifikasi yang telah ditetapkan sebelumnya oleh Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah/Badan Usaha Milik Negara/Badan Usaha Milik Daerah, yang sebagian atau seluruhnya menggunakan sumber daya Badan Usaha dengan memperhatikan pembagian risiko diantara para pihak.

Badan Usaha adalah Badan Usaha Milik Negara, Badan Usaha Milik Daerah, badan usaha swasta yang berbentuk Perseroan Terbatas, badan hukum asing, atau koperasi.

Badan Usaha Pelaksana KPBU, yang selanjutnya disebut dengan Badan Usaha Pelaksana, adalah Perseroan Terbatas yang didirikan oleh Badan Usaha pemenang lelang atau ditunjuk langsung.

Peran serta Masyarakat adalah peran serta warga masyarakat untuk menyalurkan aspirasi, pemikiran, dan kepentingannya dalam penyelenggaraan Pemerintahan Daerah.

Kegiatan Tahun Jamak adalah kegiatan yang dianggarkan dan dilaksanakan untuk masa lebih dari 1 (satu) tahun anggaran yang pekerjaannya dilakukan  melalui kontrak tahun jamak.

Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah yang selanjutnya disingkat dengan APBD adalah rencana keuangan tahunan Daerah yang ditetapkan dengan Peraturan Daerah

1. Asas-asas Pembangunan Infrastruktur Berkelanjutan

Pembangunan Infrastruktur Berkelanjutan dilakukan berdasarkan asas:

1. kesejahteraan;
2. keberlanjutan;
3. kemanfaatan;
4. efektif;
5. efisien;
6. kearifan lokal; dan
7. transparansi dan akuntabilitas.
8. Tujuan

Pengaturan Pembangunan Infrastruktur Berkelanjutan ini bertujuan untuk:

1. mempercepat penyediaan Infrastruktur Berkelanjutan secara efektif, efisien, tepat sasaran, dan tepat waktu;
2. menyelesaikan hambatan yang timbul dalam penyediaan Infrastruktur Berkelanjutan;
3. mencapai target penyediaan Infrastruktur Berkelanjutan melalui persiapan yang cermat, koordinasi yang efektif antar perangkat daerah dan pelaksanaan secara terarah, terencana dan terukur;
4. sebagai pedoman pelaksanaan penyediaan infrastruktur berkelanjutan dengan  pembiayaan tahun jamak bagi Perangkat Daerah;
5. optimalisasi penyediaan infrastruktur untuk pertumbuhan perekonomian  di Daerah; dan/atau
6. menjamin kepastian hukum keberlanjutan pembangunan infrastruktur yang telah ditetapkan menjadi infrastruktur berkelanjutan
   * 1. BAB II PERENCANAAN PEMBANGUNAN BERKELANJUTAN

Memuat pengaturan mengenai kriteria penetapan pembangunan infrastruktur berkelanjutan, jenis infrastruktur di daerah yang dapat ditetapkan menjadi pembangunan infrastruktur berkelanjutan, rencana aksi pembangunan infrastruktur berkelanjutan dan mekanisme pengusulan perencanaan pembangunan infrastruktur berkelanjutan.

* + 1. BAB III PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR BERKELANJUTAN
       1. Bagian Kesatu : Infrastruktur Energi Baru dan Terbarukan

Memuat pengaturan mengenai jenis-jenis infrastruktur energi baru dan terbarukan yang dapat ditetapkan menjadi pembangunan infrastruktur berkelanjutan.

* + - 1. Bagian Kedua : Infrastruktur Bangunan Gedung

Memuat pengaturan mengenai jenis-jenis infrastruktur bangunan gedung yang dapat ditetapkan menjadi pembangunan infrastruktur berkelanjutan.

* + - 1. Bagian Ketiga : Infrastruktur Sumberdaya Air

Memuat pengaturan mengenai jenis-jenis infrastruktur sumber daya air yang dapat ditetapkan menjadi pembangunan infrastruktur berkelanjutan.

* + - 1. Bagian Keempat : Infrastruktur Jalan Dan Jembatan

Memuat pengaturan mengenai jenis-jenis infrastruktur jalan dan jembatan yang dapat ditetapkan menjadi pembangunan infrastruktur berkelanjutan.

* + - 1. Bagian Kelima : Infrastruktur Air Bersih Dan Sanitasi

Memuat pengaturan mengenai jenis-jenis infrastruktur air bersih dan sanitasi yang dapat ditetapkan menjadi pembangunan infrastruktur berkelanjutan

* + - 1. Bagian Keenam : Infrastruktur Sarana Perhubungan

Memuat pengaturan mengenai jenis-jenis infrastruktur sarana perhubungan yang dapat ditetapkan menjadi pembangunan infrastruktur berkelanjutan.

* + 1. BAB IV KOORDINASI DAN KERJASAMA

Memuat pengaturan mengenai mekanisme pelaksanaan koordinasi dengan Pemerintah Kabupaten/Kota, institusi, lembaga negara atau instansi lainnya dan/atau antar Perangkat Daerah. Koordinasi ini dilaksanakan dalam hal:

* + - * 1. pelaksanaan program Pembangunan Insfrastruktur Berkelanjutan yang terkait dengan Kabupaten/Kota tertentu;
        2. perlunya tindakan segera dalam penanganan permasalahan atau hambatan dalam penyelenggaran Pembangunan Insfrastruktur Berkelanjutan; dan/atau
        3. koordinasi penanganan Pembangunan Insfrastruktur Berkelanjutan antar perangkat Daerah.

Selanjutnya juga dimuat substansi mengenai mekanisme kerjasama Pemerintah Daerah dengan pihak swasta menggunakan pola kerjasama pemerintah dengan badan usaha dalam rangka percepatan pelaksanaan pembangunan infrastruktur berkelanjutan.

* + 1. BAB VI PERAN SERTA MASYARAKAT

Memuat pengaturan mengenai mekanisme pelaksanaan peran serta masyarakat dalam pembangunan infrasruktur berkelanjutan yang dapat dilakukan melalui:

1. memberikan saran, masukan dan pendapat berkaitan dengan perencanaan Pembangunan Infrastruktur Berkelanjutan;
2. ikut berpartisipasi dalam sosialisasi atau pemberian informasi yang diselenggarakan Pemerintah Daerah dalam Pembangunan Infrastruktur Berkelanjutan;
3. ikut berpartisipasi dalam mendukung pelaksanaan Pembangunan Infrastruktur Berkelanjutan;
4. ikut berpartisipasi dalam pengawasan pelaksanaan Pembangunan Infrastruktur Berkelanjutan.
   * 1. BAB V PENGENDALIAN, PENGAWASAN DAN PELAPORAN

Memuat pengaturan mengenai mekanisme pengendalian, pengawasan dan pelaporan terhadap pembangunan infrastruktur berkelanjutan di daerah dalam rangka menjamin pelaksanaan pembangunan infrastruktur berkelanjutan berjalan secara efektif, efisien, dan tepat waktu. Dalam pelaksanaan pengendalian Gubernur membentuk tim pengendalian Pembangunan Infrastruktur Berkelanjutan. Selanjutnya substansi pengawasan diatur bahwa pengawasan akan dilakukan dalam bentuk pemantauan, evaluasi secara berkala; dan/atau penerimaan pengaduan masyarakat. Kemudian dalam Bab ini juga akan diatur mengenai kewajiban perangkat daerah terkait untuk menyampaikan laporan perkembangan pelaksanaan Pembangunan Infrasruktur Berkelanjutan kepada Gubernur dengan jangka waktu sebagaimana ditetapkan dalam rencana aksi.

* + 1. BAB VII PEMBIAYAAN

Pembiayaan, merupakan pengaturan yang memuat substansi materi mekanisme pembiayaan pembangunan infrastruktur berkelanjutan bersumber dari Anggaran Pendapatan Belanja Daerah, badan usaha melalui mekanisme kerja sama pemerintah daerah dan badan usaha, dan/atau sumber pembiayaan lain yang sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

* + 1. BAB IX KETENTUAN PERALIHAN (jika diperlukan)

Ketentuan Peralihan memuat penyesuaian pengaturan tindakan hukum atau hubungan hukum yang sudah ada berdasarkan Peraturan Perundang-undangan yang lama terhadap Peraturan Perundang-undangan yang baru, yang bertujuan untuk:

* + - 1. menghindari terjadinya kekosongan hukum;
      2. menjamin kepastian hukum;
      3. memberikan perlindungan hukum bagi pihak yang terkena dampak  perubahan ketentuan Peraturan Perundang-undangan; dan
      4. mengatur hal-hal yang bersifat transisional atau bersifat sementara.
    1. BAB X KETENTUAN PENUTUP

Ketentuan Penutup memuat ketentuan mengenai:

* 1. penunjukan organ atau alat kelengkapan yang melaksanakan Peraturan Daerah;
  2. nama singkat Peraturan Daerah;
  3. status Peraturan Perundang-undangan yang sudah ada; dan
  4. saat mulai berlaku Peraturan Daerah.
     1. PENJELASAN

Penjelasan berfungsi sebagai tafsir resmi pembentuk Peraturan Perundang-undangan atas norma tertentu dalam batang tubuh. Oleh karena itu, penjelasan hanya memuat uraian terhadap kata, frasa, kalimat atau padanan kata/istilah asing dalam norma yang dapat disertai dengan contoh. Penjelasan sebagai sarana untuk memperjelas norma dalam batang tubuh tidak boleh mengakibatkan terjadinya ketidakjelasan dari norma yang dimaksud.

# PENUTUP

## Simpulan

Ruang lingkup infrastruktur dalam naskah akademis Rancangan Peraturan Daeah Provinsi Sumatera Barat tentang Pembangunan Infrastruktur Berkelanjutan ini dibatasi pada: (a) infrastruktur energi baru dan terbarukan, (b) bangunan gedung, (c) sumberdaya air, (d) jalan dan jembatan, (e) air bersih dan sanitasi dan (f) sarana perhubungan. Penetapan enam jenis infrastruktur tersebut melalui tiga kali *focus group discussion* (FGD) di Bappeda Provinsi Sumatera Barat dan pertimbangan faktor yang akan dapat meningkatkan daya saing Sumatera Barat sebagai daerah tujuan wisata dan mempercepat pertumbuhan ekonomi daerah serta meningkatkan kesejaheraan masyarakat yang lebih merata.

Dari kajian praktik penyelenggaraan pembangunan infrastruktur dapat disimpulkan bahwa permasalahan pembangunan infrastruktur energi baru dan terbarukan, bangunan gedung, sumberdaya air, jalan dan jembatan, air bersih dan sanitasi serta sarana perhubungan yang terjadi selama ini disebabkan oleh rendahnya kedayagunaan dan kehasilgunaan dari peraturan yang berlaku saat ini. Permasalahan umum yang telah teridentifikasi dari kajian praktik penyelenggaraan pembangunan enam jenis infrastruktur tersebut adalah tidak sinkronnya kebijakan perencanaan, tidak tersedianya anggaran secara berkelanjutan, dan rendahnya capaian target pembangunan yang telah ditetapkan dalam RPJMD Provinsi Sumatera Barat 2016-2021, terdapat pekerjaan yang tidak rampung atau terbengkalai, tidak samanya kualitas infrastruktur, terhambatnya pengadaan lahan dan akses untuk lokasi pembangunan beberapa infrastruktur.

Secara khusus, permasalahan infrastruktur energi baru dan terbarukan adalah masih rendahnya capaian target dan pelaksanaan program energi terbaru. Selanjutnya permasalahan dari praktik pembangunan bagunan gedung secara spesifik adalah pembangunan gedung tidak sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, belum tersedia daftar satatus pembangunan gedung menurut urgensinya. Permasalahan infrastruktur sumber daya air yang teridentifkasi adalah belum ditetapkannya pola pengelolaan sumber daya air berbasis wilayah sungai, batas sempadan sungai dan irigasi yang menjadi kewenangan Provinsi Sumatera Barat, rendahnya peran kelembagaan dan partisipasi masyarakat dalam pengelolaan sumberdaya air. Kemudianpermasalahan infrastuktur jalan dan jembatan yang bernilai di atas Rp 100 milyar adalah sering terlantar pelaksanaan pembangunnannya dan kualitas infrastruktur berbeda-beda, kesulitan penetapan penanggung jawab apabila terjadi kerusakan struktur jembatan dan jalan. Perbedaan kualitas bangunan jembatan dan jalan tersebut disebabkan pembangunannya tidak berdasarkan tahun jamak dengan kontraktor yang berbeda-beda.

Selanjutnya, permasalahan pembangunan infrastruktur air bersih dan sanitasi adalah capaian penyediaan air bersih dan sanitasi layak masih rendah, kesulitan pengadaan lahan untuk pengambilan sumber air dan jalur pipa distribusi dan sistem koordinasi yang masih lemah. Permasalahan yang terkait dengan pembangunan infrstruktur perhubungan adalah belum lengkapnya fasilitas jalan dari PKN (Pusat Kegiatan Nasional) menuju PKW (Pusat Kegiatan Wilayah) dan PKL serta sebaliknya, terbatasnya tempat peristirahatan (rest area), kurangnya lokasi transfer (titik simpul) antar moda untuk bus AKBP dan AKDP dengan moda angkutan dalam kota dan moda angkutan dengan berbeda jenis, belum tersedia sistem informasi dan data base serta data spasial untuk angkutan barang dan penumpang dari PKN, PKW, PKL dan sebaliknya, belum maksimalnya peran terminal kargo pada Bandar Internasional Minangkabau.

Jika semua permasalahan pembangunan infrastruktur yang telah teridentifikasi tersebut diatasi dengan Peraturan Daerah Provinsi Sumatera Barat tentang Pembangunan Infrastruktur Berkelanjutan dengan kedayagunaan dan kehasilgunaan yang lebih tinggi, maka berdasarkan kajian implikasi sosial ekonomi peraturan tersebut akan mempunyai implikasi sosial ekonomi berikut: (a) meningkatkan kualitas hidup masyarakat baik secara sosial maupun ekonomi dan kesejahteraan masyarakat, mengurangi kesenjangan pembangunan antar wilayah, dan meningkatkan daya saing daerah baik sebagai tujuan investasi maupuan sebagai daerah tujuan wisata, (b) mengurangi pemborosan keuangan daerah, memperlancar aktivitas dan pelayanan kepada masyarakat, (c) meningkatkan pencapaian kinerja layanan air bersih, irigasi, meningkatkan kawasan terlindungi dari kerusakan air, kapasitas konservasi sumberdaya air, (d) meningkatkan pertumbuhan ekonomi dengan semakin lancarnya arus barang dan orang antar wilayah di Provinsi Sumatera Barat, interaksi sosial budaya dan penurunan biaya distribusi kebutuhan pokok dan kebutuhan input petani dan (e) meningkatkan akses dari PKN menuju PKW dan PKL dan sebaliknya, mengurangi kecelakaan, dan meningkatkan fungsi dan peran terminal cargo yang telah tersedia.

Berdasarkan evaluasi dan analisis peraturan perundang-undang dapat dikemukan bahwa rancangan Peraturan Pembangunan Daerah Provinsi Sumatera Barat tentang Pembangunan Infrastruktur Berkelanjutan dapat dikemukakan sebagai berikut: (a) sejalan dengan peraturan perundang-undangan yang lebih tinggi, (b) tidak bertentangan dengan peraturan daerah Provinsi Sumatera Barat yang lainnya dan (c) diperlukan untuk menjamin agar kebijakan yang tertuang dalam dokumen perencanaan pembangunan daerah, seperti RPJP dan RPJMD Provinsi Sumatera Barat dapat terlaksanakan secara konsisten dan memaksimalkan hasilnya untuk peningkatan kesejahteraan masyarat.

Selanjutnya rancangan Peraturan Daerah Provinsi Sumatera Barat tentang Pembangunan Infrastruktur Berkelanjutan telah memenuhi landasan filsofis, sosiologis dan yuridis. Dari sisi landasan filosofi pembangunan infrastruktur berkelanjutan bertujuan untuk memenuhi amanat Undang-Undang Dasar 1945, menyangkut kebutuhan dasar manusia dan terkait dengan upaya untuk memenuhi hak asasi manusia. Dari sisi landasan sosiologis pembangunan infrastruktur bertujuan untuk mengurangi kesenjangan pembangunan, mengantisipasi terjadinya berbagai krisis , mencapai kemandirian kebutuhan energi, memenuhi ruang interaksi sosial masyarakat dan lainnya. Selanjutnya dari sisi landasan yuridis dapat dikemukakan bahwa rancangan Peraturan Daerah Provinsi Sumatera Barat tentang Pembangunan Infrasturtur Berkelanjutan terkait dan tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undang yang lebih tinggi dan justru diperlukan untuk menjamin terlaksananya tujuan dan sasaran dari peraturan yang lebih tinggi dan peraturan daerah lainnya.

Berdasarkan kajian praktik penyelenggaran pembangunan infrastruktur, kajian implikasi sosial ekonomi pembangunan infrastruktur dan landasan filosofos, sosiologis dan yuridis, makan arah rancangan Peraturan Daerah Provinsi Sumatera Barat tentang Pembangunan Infrastruktur Berkelanjutan terdiri dari : (a) Ketentuan Umum, (b) Perencanaan Pembangunan Berkelanjutan, (c) Pembangunan infrastruktur Berkelanjutan, (c) Koordinasi dan Kerjasama (d) Peranserta Masyarakat, (e) Pengendalian, Pengawasan dan Pelaporan, (f) Pembiayaan, (g) Ketentuan Peralihan dan (h) Ketentuan Penutup.

## Saran

### Pemilahan Substansi Naskah Akademik

Meskipun Naskah Akademis Racangan Peraturan Daerah Provinsi Sumatera Barat tentang Pembangunan Infrastruktur Berkelanjutan telah disusun sedemikian rupa sesuai tuntunan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2011 tentang Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan dan perkembangan pemikiran pada saat penyusunan naskah akademis ini, tentu masih terdapat berbagai kekurangan yang memerperlukan penyempurnaan dan pemilahan subsantasi naskah akademik sesuai dengan perkembangan pemikiran dan praktek-praktek pembangunan infrastruktur yang terbaru.

### Skala prioritas penyusunan Rancangan Peraturan Daerah dalam Program Legislasi Daerah

Dalam satu tahun anggaran terdapat berapa Rancangan Peraturan Daerah (Ranperda) yang dibahas untuk mendapat pengesahan dari DPRD Provinsi Sumatera Barat. Oleh sebab itu perlu dipastikan apakah Racangan Peraturan Daerah Provinsi Sumatera Barat tentang Pembangunan Infrastruktur Berkelanjutan telah termasuk dalam daftar Prolegda DPRD Provinsi Sumatera Barat. Jika belum masuk daftar Prolegda DPRD Provinsi Sumatera Barat, maka Pemerintah Provinsi Sumatera Barat perlu segera mengurusnya agar dapat diketahui jadwal pembahasannya di DPRD Provinsi Sumatera Barat. Dengan demikian rentang waktu antara penyusunan naskah akademis Rancangan Peraturan Daerah Provinsi Sumatera Barat tentang Pembangunan Infrastruktur Berkelanjutan tidak telalu lama degan waktu pengesahaannya.

### Kegiatan untuk mendukung penyempurnaan penyusunan Naskah Akademik lebih lanjut

Naskah akademis yang telah disusun ini sudah dapat dipastikan terdapat kekurangan karena berbagai keterbatasan yang dimiliki dan suasan lingkungan yang terus berubah. Oleh sebab itu disarankan untuk melaksanakan langkah-langkah penyempurnaan Naskah Akademis dengan melakukan melakukan penyesuaian secara terus-terus substansi, jangkauan dan arah serta ruang lingkup muatan materi yang diatur sesuai dengan perkembangan yang terbaru dan melakukan sosialisasi kepada masyarakat dan seluruh stakeholder yang terkait untuk melakukan penyesuaian yang diperlukan.

# DAFTAR PUSTAKA

1. Departemen Pekerjaan Umum. (2005), Pedoman Studi Kelayakan. Jalan dan Jembatan, Jakarta.
2. National Road Authority. (2008), Project Appraisal Guidance, Dublin
3. Inter-American Developmen Bank (IDB). (2018), What is Sustainable Infrastructure? A Framework to Guide Sustainability Across the Project Cycle, Technical Note N IDB-TN-1388.
4. Peraturan Presiden Nomor 59 tahun 2017 Tentang Pelaksanaan Pencapaian Tujuan Pembangunan Berkelanjutan.
5. Peraturan Daerah Kabupaten Bulungan Nomor 20 Tahun 2011 tentang Pembiayaan Pembangunan Tahun Jamak.
6. Peraturan Daerah Kota Palembang Nomor 2 tahun 2013 tentang Pembangunan Berkelanjutan.
7. Peraturan Daerah Provinsi Banten Nomor 4 tahun 2018 tentang Percepatan Pembangunan Infrastruktur Dengan Pembiayaan Tahun Jamak.
8. Munyasya, B.M and Chileshe, (2018), Toward Sustainable Infrastructure Development Drivers, Barriers, Strategies, and Coping Mechanism, Sustaibaility2018, No.10, pp1-18.
9. Chairman of GIF. (2016), Chairman’s Statement of Global Infrastructure Forum, April 16, 2016 in Washington.
10. Corr, P. J., & Matthews, G. (Eds.), The Cambridge Handbook of Personality Psychology, Cambridge University Press, New York, (2009).
11. Randolph W. Hall (2003) *Handbook of Transportation Science (Second edition)*. New York, USA: Kluwer Academic Publishers.
12. Sierra, L. A., Pellicer, E. and Yepes, V. (2017) ‘Method for estimating the social sustainability of infrastructure projects’, *Environmental Impact Assessment Review*. Elsevier, 65(April 2016), pp. 41–53. doi: 10.1016/j.eiar.2017.02.004.
13. Rodrigue, J.P. (2004), Transport Geography: Course Notes, Hofstra University, Long Island
14. Rondinelli, A. D. (1985), *Applied Methods of Regional Analysis – The Spatial Dimensions of Development Policy*, Westview Press / Boulder. London
15. Undang Undang Dasar Republik Indonesia tahun 1945
16. UU No. 30 tahun 2007 tentang Energi
17. UU No. 30 tahun 2009 tentang Ketenagalistrikan
18. UU No. 23 tahun 2014 tentang pemerintah daerah
19. Peraturan Presiden No. 38 tahun 2015 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur
20. Peraturan Daerah Sumatera Barat Nomor 7 Tahun 2017 Tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Nomor 2 Tahun 2013 tentang Ketenagalistrikan.
21. Rencana Umum Energi Daerah Provinsi Sumatera Barat, 2019
22. Rencana Umum Ketenagalistrikan Daerah Provinsi Sumatera Barat, 2018
23. Kamus Besar Bahasa Indonesia. kbbi.web.id/energi, diunduh tangal 29 Agustus 2019.