Oleh : Slamet Haryono

"MENGENALI RISIKO DINI KERUSAKAN INFRASTRUKTUR AKSES KE PERDESAAN DAN INFRASTRUKTUR KAWASAN PERDESAAN SEBAGAI PENGENDALIAN ATAS POTENSI YANG AKAN MENGHAMBAT DALAM PERTUMBUHAN EKONOMI DAERAH"

"*Sharing Session* dalam BINWAS Perencanaan dan Pembangunan Infrastruktur yang mengacu pada Pemerataan dan Keadilan Pertumbuhan Ekonomi"

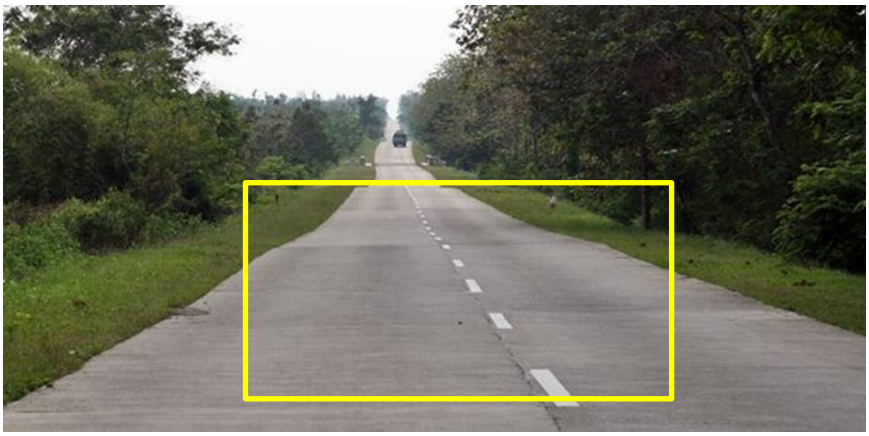
Infrastruktur Merupakan Salah Satu Motor Penggerak Pertumbuhan Ekonomi Daerah, Membantu Mengurangi Masalah Kemiskinan, Mengatasi Kesenjangan Antar Kawasan/Wilayah, Memperkuat Ketahanan Pangan dan Mengurangi Tekanan Urbanisasi Yang Secara Komprehensif Menuju Peningkatan Kesejahteraan Masyarakat. Pembangunan Infrastruktur harus berlandaskan pada UU dan PP Penataan Ruang, mengingat Negara menyelenggarakan penataan ruang untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat.

Pemerintah Daerah Provinsi Banten dewasa ini terus meningkatkan dan mengembangkan pembangunan infrastruktur terutama jalan dengan harapan tidak lagi ada daerah yang terisolasi dan kesejahteraan di setiap daerah akan meningkat. Mengingat keberadaan jalan (jalan nasional, jalan pemprov, jalan kota, jalan kabupaten, dan jalan perdesaan) merupakan prasarana transportasi darat yang memegang peranan yang sangat penting dalam sektor perhubungan, terutama untuk kesinambungan distribusi barang dan jasa maupun perpindahan manusia yang dianggap paling efisien dan murah. Keberadaan jalan yang layak sangatlah diperlukan untuk menunjang laju pertumbuhan ekonomi, pertanian, sosial, budaya dan sektor lainnya. Sebaliknya, jika jalan kondisinya yang tidak layak dan tidak mendukung sektor konektivitas dan hubungan transportasi darat, akan sangat merugikan sektor ekonomi, sosial, dan budi daya pertanian, dan sektor yang sangat mendukung pertumbuhan perekonomian Daerah.

Kerusakan jalan merupakan salah satu permasalahan kompleks yang terjadi hampir di setiap daerah di Indonesia. Di wilayah provinsi Banten, seringkali kita temui kondisi kerusakan jalan, baik jalan dalam kewenangan provinsi, Kabupatan dan Kota. Tidak jarang kerusakan jalan ini terjadi sebelum masa akhir rencana umur jalan dan pada umumnya kerusakan-kerusakan yang timbul tidak disebabkan oleh satu faktor saja, tetapi merupakan gabungan dari faktor penyebab yang saling terkait. Oleh karena itu, **kelalaian atas kerusakan yang kecil akan menimbulkan kerusakan yang jauh lebih besar.**

Sebelum mengungkap potensi dampak kerugian dan biaya yang tinggi untuk pemeliharaan dibandingkan dengan risiko membangunnya, kondisi infrastruktur perdesaan yang belum optimal tertangani, dan pentingnya ketersediaan infrastruktur yang layak, Penulis mencoba menyampaikan beberapa hal terkait kerusakan jalan maupun bangunan dari berbagai sumber referensi.

KERUSAKAN JALAN :	
Faktor penyebab kerusakan dini pada perkerasan jalan	Faktor-faktor penyebab kerusakan jalan tersebut antara lain mutu dan jumlah aspalnya, jumlah lintasan pada pemadatan, temperatur pencampuran, temperatur pemadatan.
	Kerusakan jalan dapat disebabkan oleh beberapa faktor, diantaranya air, perubahan suhu, cuaca, temperatur udara, material konstruksi perkerasan, kondisi tanah dasar yang tidak stabil, proses pemadatan di atas lapisan tanah dasar yang kurang baik dan tonase atau muatan kendaraan-kendaraan berat yang melebihi kapasitas .
Yang menyebabkan jalan berlubang	Kerusakan jalan aspal berupa lubang-lubang dapat terjadi ketika retakan-retakan dibiarkan tanpa perbaikan sehingga akhirnya air meresap dan membuat rapuh lapisan-lapisan jalan. Lubang-lubang yang awalnya kecil ini bisa berkembang menjadi lubang-lubang berukuran besar yang dapat membahayakan pengguna jalan.
Penyebab lubang di jalan cepat membesar	Tipikal kerusakan karena pengaruh air adalah lubang. Sekali lubang terbentuk maka air akan tertampung di dalamnya sehingga dalam hitungan minggu lubang yang semua kecil dapat membesar dengan cepat. Itulah sebabnya kerusakan jalan sering dikatakan bersifat eksponensial
Penyebab jalan aspal bisa berlubang	Kerusakan jalan aspal berupa lubang-lubang dapat terjadi ketika retakan-retakan dibiarkan tanpa perbaikan sehingga akhirnya air meresap dan membuat rapuh lapisan-lapisan jalan. Lubang-lubang yang awalnya kecil ini bisa berkembang menjadi **lubang-lubang berukuran besar yang dapat membahayakan pengguna jalan.**

Penyebab jalan beton bergelombang	Perkerasan aspal cenderung kurang kaku dalam bereaksi terhadap beban, sehingga jika tidak didukung dengan baik oleh lapisan di bawahnya maka jalan akan **melendut atau bergelombang.** 
Kerusakan Jalan berupa Retak Buaya	Retak buaya (*alligator cracking*), retak yang membentuk serangkaian kotak-kotak kecil yang saling berhubungan pada permukaan perkerasan beraspal menyerupai kulit buaya, umumnya akibat keruntuhan lelah oleh beban kendaraan yang berulang

Kerusakan Jalan berupa *Bleeding* pada aspal	Kerusakan jenis kegemukan (*bleeding, flushing*) merupakan jenis kerusakan yang diprediksi disebabkan sebagian atau seluruh agregat dalam campuran terselimuti aspal terlalu tebal, salah satunya akibat dari kelebihan prosentase aspal di dalam campuran, atau sebab lainnya. (**CACAT MUTU ASPAL**)
Kerusakan Jalan berupa Retak Refleksi	Retak refleksi merupakan retak yang terjadi pada lapisan tambahan *(overlay*), dan berbentuk memanjang (*longitudinal cracks*), diagonal (*diagonal cracks*), melintang (*transverse cracks*), atupun kotak (*block cracks*) yang menggambarkan pola retakan perkerasan dibawahnya.
KERUSAKAN BANGUNAN GEDUNG :	
Faktor faktor yang menyebabkan kerusakan pada bangunan	Kerusakan bangunan disebabkan oleh berbagai faktor, antara lain: (a) rendahnya kualitas bahan, (b) kesalahan perencanaan, (c) kesalahan proses pelaksanaan, dan (d) lemahnya pengawasan.

BIAYA TINGGI KERUSAKAN JALAN DAN HARUS KENALI KERUSAKANNYA

Kerusakan jalan sebagai gambaran di atas, akan mengakibatkan biaya pemeliharaan menjadi tinggi jika dibiarkan terus menerus, sehingga porsi anggaran pembangunan infrastruktur jalan terserap banyak untuk kegiatan pemeliharaan. Padahal di sisi lain, kemampuan pembiayaan Pemerintah Daerah untuk infrastruktur jalan sangat terbatas dan cenderung semakin berkurang sehingga mengakibatkan terbengkalainya kegiatan pemeliharaan jalan,

apalagi pembangunan jalan baru. Kondisi ini berdampak pada upaya peningkatan pertumbuhan ekonomi secara efektif dan manfaat. Demikian halnya jika sudah terjadi kerusakan dini pada hasil pembangunan gedung-gedung layanan masyarakat (Gedung RSUD, Gedung Sekolah, Puskesma, dll).

Pada satu sisi, sejauh yang penulis ketahui dilapangan, bahwa penanganan kerusakan konstruksi perkerasan jalan baik yang bersifat pemeliharaan, peningkatan maupun rehabilitasi, belum dapat dilakukan secara maksimal, salah satunya anggaran yang terbatas. Biaya Pemeliharaan tidak akan terjadi membengkak atau biaya besar, jika pada pelaksanaan pembangunan sudah mengikuti spesifikasi teknis dan pertimbangan teknis kondisi eksisiting jalan untuk dapat dilakukan tindakan teknis dan menjaga kualitas konstruksinya. **Kerusakan perkerasan jalan yang cukup dominan terjadi di Indonesia (beberapa daerah) berupa cacat permukaan dan retak, dan salah satu faktor penyebabnya adalah pemeliharaan drainase yang kurang baik.**

KATEGORI PELAYANAN PERKERASAN JALAN DAN PEMELIHARAANNYA

Kita ketahui bahwa kondisi pelayanan perkerasan jalan dapat dikategorikan sebagai perkerasan jalan mantap, tidak mantap, dan kritis. Kategori tersebut didefinisikan sebagai berikut :

Kondisi Pelayanan Mantap	Kondisi Pelayanan Tidak Mantap	Kondisi Kritis
Kondisi pelayanan sejak konstruksi masih baru sampai dengan kondisi pelayanan pada batas kemantapan (akhir umur rencana) dan penurunan nilai kemantapan wajar seperti yang diperhitungkan. Termasuk dalam kondisi ini adalah jalan dengan kondisi baik dan sedang.	Kondisi pelayanan berada di antara batas kemantapan sampai dengan batas kritis. Termasuk dalam kondisi ini adalah jalan dengan kondisi rusak atau kurang baik.	Kondisi pelayanan dengan nilai kemantapan mulai dari batas kekritisan sampai dengan tidak terukur lagi, dimana kondisi tersebut menyebabkan kapasitas jalan menurun. Termasuk dalam kondisi ini adalah jalan dengan kondisi rusak berat atau buruk. Kinerja perkerasan jalan akan menurun seiring dengan bertambahnya umur jalan

Untuk memelihara kondisi dan dampak yang akan terjadi di atas. ada beberapa tindakan perbaikan kerusakan berupa pemeliharaan jalan. Pemeliharaan jalan adalah penanganan jalan yang meliputi perawatan, rehabilitasi, penunjangan, dan peningkatan. Untuk jenis pemeliharaan jalan ditinjau dari waktu pelaksanaannya berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 13/PRT/M/2011 tentang tata cara pemeliharaan dan penilikan jalan sebagai berikut :

1. **Pemeliharaan rutin** adalah penanganan yang diberikan hanya pada lapis permukaan yang sifatnya untuk meningkatkan kualitas berkendara (Riding Quality), tanpa meningkatkan kekuatan struktural, dan dilakukan sepanjang tahun.
2. **Pemeliharaan berkala** adalah pemeliharaan yang dilakukan terhadap jalan pada waktuwaktu tertentu (tidak menerus sepanjang tahun) dan sifatnya meningkatkan kekuatan struktural.
3. **Peningkatan jalan** adalah penanganan jalan guna memperbaiki pelayanan jalan yang berupa peningkatan struktural dan atau geometriknya guna mencapai tingkat pelayanan yang direncanakan.

Dalam melakukan perbaikan terhadap perkerasan jalan maka dapat diklasifikasi menjadi dua bagian yaitu **perbaikan struktural** dan **perbaikan fungsional**. Dimana **kerusakan struktural** adalah kerusakan pada struktur jalan yang menyebabkan perkerasan tidak mampu lagi menahan beban yang bekerja di atasnya. **Kerusakan fungsional** adalah kerusakan pada permukaan jalan yang menyebabkan terganggunya fungsi jalan dalam melayani lalu lintas pengguna jalan. Keduanya dilakukan perbaikan dan pemeliharaan sesuai spesifikasi teknis dengan metode yang berbeda dalam penanganan dilapangan dan berpengaruh pula pada biaya penanganannya.

Selain itu, terdapat upaya mengurangi dampak dari kelemahan pemeliharaan drainase mengingat pentingnya fungsi drainase terhadap kinerja perkerasan jalan, maka drainase harus dibangun dengan perencanaan yang matang, pelaksanaan yang tepat dan pemeliharaan yang baik. Selanjutnya agar drainase dapat berfungsi dengan baik sesuai dengan tujuannya, maka drainase harus dipelihara dengan baik sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Mengingat drainase yang buruk dan tidak optimal akan mengganggu dan berisiko pada kerusakan perkerasan aspal.

Terdapat 4 (empat) macam pekerjaan pemeliharaan drainase, yaitu:

1. **Pemeliharaan rutin**, merupakan pemeliharaan drainase yang selalu dilakukan berulang-ulang pada waktu tertentu, misalnya mengangkut sampah yang hanyut disaluran dan membuang tumbuh-tumbuhan (gulma), dapat dilakukan setiap hari ;
2. **Pemeliharaan berkala**, merupakan pemeliharaan yang dilakukan pada waktu tertentu, misalnya mengangkat sedimen yang ada di saluran, dapat dilakukan setiap minggu sekali atau bulan atau tahun;
3. **Pemeliharaan khusus**, merupakan pemeliharaan drainase yang dapat dilakukan apabila saluran mengalami kerusakan yang sifatnya mendadak;
4. **Rehabilitasi**, dilakukan apabila saluran mengalami kerusakan yang menyebabkan aliran tidak sesuai lagi dengan debit banjir

Selain keempat pekerjaan pemeliharaan tersebut di atas, perlu dilakukan evaluasi terhadap **drainase-drainase yang tidak berfungsi dengan baik** untuk mengidentifikasi kemungkinan perlunya perencanaan ulang drainase yang sudah terbangun. Perencanaan ulang drainase permukaan dapat dilakukan jika ruas jalan **telah memenuhi faktor-faktor** berikut ini:

1. Ruas jalan dengan tingkat kerusakan yang tinggi
2. Ruas jalan dengan frekuensi terjadinya banjir kategori tinggi (kategori sering dan selalu)
3. Ruas jalan dengan luas genagan banjir >10%
4. Beban kendaraan tinggi atau rendah. Namun diprioritaskan pada beban kendaraan rendah. Hal ini dikarenakan pada ruas jalan dengan beban kendaraan tinggi, faktor penyebab dominan lebih dikarenakan oleh **beban kendaraan**, bukan karena pengaruh air.

Faktor penyebab kerusakan jalan yang berada pada peringkat kedua setelah drainase yang tidak berfungsi dengan baik yaitu **komposisi bahan material yang tidak sesuai persyaratan**. Komposisi material untuk perkerasan jalan harus diperhitungkan terlebih dahulu untuk mendapatkan perkerasan jalan yang mantap selama umur layanan jalan dimana biasanya dilakukan melalui uji laboratorium. Namun terkadang terdapat kesalahan dalam menentukan komposisi material dalam campuran baik secara disengaja maupun tidak disengaja. **Kesalahan komposisi material yang sering terjadi yaitu kadar aspal yang rendah**.

Dengan demikian, dapat disimpulkan terkait kerusakan perkerasan jalan dan rencana biaya perbaikannya, yaitu :

1. **Kerusakan** perkerasan jalan yang **dominan** adalah **kerusakan cacat permukaan dan retak**.
2. **Faktor penyebab** terjadinya kerusakan jalan yang paling utama **yaitu pemeliharaan drainase yang tidak dilakukan dengan baik** dimana biasanya terjadi penyumbatan sampah maupun tanaman yang tumbuh pada drainase.

3. **Kerusakan perkerasan jalan dengan biaya penanganan jalan** yang harus dikeluarkan memiliki hubungan yang sangat erat dimana setiap kerusakan yang terjadi dilihat dari jenis, tingkat keparahan dan jumlah kerusakan jalan **menentukan biaya yang harus dikeluarkan**.

PERCEPATAN PENANGANAN JALAN PERDESAAN DAN KAWASANNYA

Selama ini, kebijakan pembangunan di Indonesia terutama pembangunan Desa selalu bersipat top down dan sektoral dalam perencanaan serta implementasinya tidak terintegrasi, hal ini dapat dilihat dari program pemerintah pusat (setiap Kementerian) yang bersipat sektoral. Perencanaan disusun belum optimal dalam melibatkan sektor yang lain serta pemerintah daerah, hal lain yang menjadi permasalahan adalah tidak dicermatinya persoalan mendasar yang terjadi di daerah, sehingga formulasi strategi dan program menjadi tidak tepat.

Berkaitan dengan kemiskinan, sebagaimana terinformasikan dalam data statistik, ternyata sebagian besar masyarakat miskin berada di desa, oleh karena itu, **pembangunan sudah semestinya difokuskan di desa** sebagai upaya mengatasi kemiskinan dan membuka lapangan kerja serta menjaga kemandirian pangan. Memang, sudah menjadi permasalahan lama dan berkepanjangan ketika masyarakat desa dengan segala keterbatasan pindah ke kota mengadu nasib dan sebagian besar dari mereka berisiko menjadi persoalan besar di kota pada akhirnya.

Pembangunan desa (*rural development*), secara tradisional Mosher (1969:91) menyebutkan bahwa pembangunan desa mempunyai tujuan untuk pertumbuhan sektor pertanian, dan integrasi Nasional, yaitu membawa seluruh penduduk suatu negara ke dalam pola utama kehidupan yang sesuai, serta menciptakan keadilan ekonomi berupa bagaimana pendapatan itu didistribusikan kepada seluruh penduduk. Masih ada memang, kondisi di desa yang belum tersentuh pembangunan secara utuh dan optimal khususnya dalam layanan infrastruktur (baik jalan dan jembatan, gedung sekolah, layanan kesehatan, pengairan/irigasi, dll), padahal layanan infrastruktur dasar ini yang prioritas harus terpenuhi untuk mendukung aktivitas ekonomi, kemudahan transportasi dan peluang usaha, peningkatan layanan pendidikan dan kesehatan. Sehingga kondisi ini menyebabkan tidak ada pilihan lain bagi masyarakat desa untuk merubah nasibnya, yaitu dengan risiko baru merantau ke kota dengan harapan memperbaiki nasib lebih baik.

Kita semua tahun, desa memiliki sumber saya yang potensial untuk dikembangkan, baik SDM, SDA, dan potensi budaya lokalitasnya. Potensi sumberdaya manusia di desa, baik aparat maupun masyarakatnya sangat berpotensi memberikan kontribusi besar apabila dikelola dan dimanfaatkan secara lebih terencana dan optimal, sehingga akan mendukung percepatan dalam berbagai upaya pelaksanaan pembangunan desa itu sendiri.

Kondisi Jalan perdesaan dan Jalan Kawasan Pertanian / Perkebunan masih memperihatinkan (Pandeglang, Lebak)

Sudah saatnya, tidak memandang desa sebagai obyek pembangunan yang parsial tetapi harus lebih komprehensif, yaitu upaya pembangunan desa mulai dengan menempatkan desa sebagai suatu objek dengan klasifikasi yang lebih tinggi (**prioritas program pembangunan desa melalui desa wisata dan swasembada pertanian/perkebunan**), tidak sebaliknya desa selalu tidak menjadi prioritas dan bersifat seperlunya saja, sehingga dengan selalu memformulasikan suatu program yang bersifat *charity* (maaf yang penting ada kegiatan atau amal), maka dianggap telah memberikan sesuatu manfaat yang sangat besar, padahal masih "*jauh panggang dari api*" hasilnya.

Sudah saatnya pula kita mulai pada pemahaman yang menunjukan bahwa desa sebagai sumber utama pembangunan Nasional, sehingga desa patut menjadi sasaran utama pembangunan dan harus ditempatkan sebagai partner utama dalam sistem pembangunan Nasional. Peran Pemerintah Daerah, Kabupaten dan Kota agar lebih mendorong pembangunan desa yang diarahkan untuk menghilangkan atau mengurangi berbagai hambatan dalam kehidupan sosial ekonomi, seperti kurang pengetahuan dan keterampilan, kurang kesempatan kerja, ekonomi tidak tumbuh dan kemiskinan, masalah *stunting* (Banten masuk peringkat tertinggi dari 5 provinsi), dan sebagainya.

Pemerintah Daerah sudah seharusnya komitmen untuk menyusun program Pembangunan desa secara konkret dan komprehensif dengan harus memperhatikan berbagai faktor, diantaranya adalah terkait dengan **pembangunan ekonomi**, **pembangunan atau pelayanan pendidikan** dan **kesehatan, pengembangan kapasitas pemerintahan** dan penyediaan berbagai infrastruktur desa dengan **perbaikan infrastruktur desa yang lebih kongkrit dan berkelanjutan.**

Ketersediaan dan kemampuan APBD dan memfokuskan OPD dengan anggaran besar kedepan lebih diutamakan prioritas pembangunan desa untuk program kawasan wisata desa (agro wisata) dan program kemandirian pangan, dengan meningkatkan kualitas infrastruktur perdesaan, mengingat 2 atau 3 tahun kedepan potensi kelangkaan pangan akan menjadi risiko besar dari suatu daerah atau Negara. Slogan "***Petani tumbuh desapun berkembang, infrastruktur yang lebih baik dan layak, masyarakat desa akan lebih semangat untuk berkembang dan membangun ekonominya***". Dinas PUPR, Bappeda, dan Dinas PRKP dengan anggaran terbesar akan lebih bermanfaat jika fokus meningkatkan kualitas kawasan permukiman perdesaan dan kawasan pertanian/perkebunan wilayah perdesaan dengan mengacu tata ruang wilayah.

KETERSEDIAAN INFRASTRUKTUR YANG LAYAK DAN PERTUMBUHAN EKONOMI DAERAH DENGAN PENGENDALIAN LINGKUNGAN BERKELANJUTAN

Dalam rangka meminimalisasi risiko yang terjadi perlu upaya pengendalian yang cepat dan manfaat agar tidak menghambat upaya peningkatan pertumbuhan ekonomi, peningkatan kesejahteraan masyarakat dan laju sektor transportasi darat untuk layanan barang/jasa, perlu tindakan riil dengan melakukan pemeliharaan jalan yang tidak hanya difokuskan pada pemeliharaan fisik perkerasan jalan saja, namun pemeliharaan terhadap faktor lain yang menjadi penyebab terjadinya kerusakan, dalam hal ini pemeliharaan drainase.

Dengan melalui **kebijakan dan komitmen pembangunan infrastruktur yang berkelanjutan dan terkendali, maka diyakini dapat membantu mengurangi masalah kemiskinan, mengatasi persoalan kesenjangan antara kawasan mapunun antar wailayah**, selanjutnya akan memperkuat ketahanan pangan lokal (daerah) bahkan nasional, serta diyakini pula akan mengurangi tekanan urbanisasi akibat kesenjangan ketidaksejahteraan masyarakat

Ketersediaan infrastruktur yang baik sampai ke pelosok perdesaan mempunyai manfaat langsung untuk meningkatkan taraf hidup masyarakat dan kualitas lingkungan. Kondisi layanan infrastruktur yang baik dan nyaman mendorong rasa penuh kebahagiaan warganya yang akan tercermin dari perubahan kualitas hidupnya. Pembangunan infrastruktur bidang jalan dan jembatan merupakan salah satu STIMULAN dalam mendukung perkembangan ekonomi masyarakat lokal yang signifikan dna berdampak riil. Oleh karena itu, untuk memberikan manfaat yang lebih optimal, perlu direncanakan dengan matang sesuai tingkat kebutuhan dan perkembangan suatu wilayah terutama wilayah perdesaan. Pembangunan

wilayah perdesaan merupakan ujung tombak pembangunan nasional, sehingga dalam perencanaan sangat penting jika dimulai dari wilayah perdesaan untuk mendorong pertumbuhan secara cepat ekonomi perdesaan yang nantinya mendorong pertumbuhan perekonomian wilayah perdesaan yang optimal dan tepat sasaran dan manfaat.

Mengingat bahwa **pembangunan infrastruktur baik jalan dan jembatan maupun bangunan gedung pada prinsipnya adalah untuk mencapai 3 (tiga) strategi GOALS atau visi misi Pemerintah Provinsi Banten** yaitu :

1. Meningkatkan pertumbuhan ekonomi;
2. Meningkatkan kesejahteraan masyarakat dan mengurangi kemiskinan;
3. Meningkatkan kualitas lingkungan.

Keberhasilan pencapaian visi misi Pemerintah Provinsi Banten tentunya dapat tergambarkan dari perwujudan pembangunan infrastruktur dari mulai wilayah perdesaan sampai dengan perkotaan yang holistik dan berkelanjutan yang secara fisik terlihat melalui :

1. Pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan yang berperan untuk mendukung distribusi lalu lintas barang dan jasa (manusia) maupun pembentuk struktur ruang wilayah;
2. Pembangunan infrastruktur sumber daya air yang berperan dalam penyimpanan dan pendistribusian air untuk keperluan domestik (rumah tangga), industri, dan pertanian. Di sektor pertanian selain didukung infrastruktur jalan dan jembatan, peran infrastruktur SDA sangat esensial untuk menggerakan sektor pertanian yang optimal;
3. Pembangunan infrastruktur Permukiman yang berperan dalam menyediakan pelayanan air minum dan sanitasi lingkungan, selain sektor hunian yang layak bagi masyarakat berpenghasilan rendah dan permukiman bagi masyarakat tani (di sektor pertanian).
4. Penyediaan infrastruktur tersebut di atas **wajib** mengacu pada UU dan PP tentang Penataan Ruang yang diklasifikasikan berdasarkan sistem, fungsi utama kawasan, wilayah administratif, kegiatan kawasan, dan nilai strategis kawasan. Mengingat bahwa "**Negara menyelenggarakan penataan ruang untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat**".
5. Keseluruhan penyediaan dan pembangunan infrastruktur diwilayah perdesaan **wajib** diselenggarakan dengan berbasis penataan ruang yang berlandaskan UU nomor 41 Tahun 2009 tentang **Perlindungan Lahan Pertanian Pangan Berkelanjutan**. Artinya, program kegiatan pembangunan pemerintah di bidang infrastruktur tetap **wajib mempertimbangkan keberlanjutan lahan pertanian produktif dan tidak dengan mudah melakukan konversi LPPB.**

Pemerintah Provinsi Banten baik dalam merencanakan pembangunan infrastruktur maupun dalam penyediaan lahan untuk pembangunan infrastruktur seharusnya WAJIB konsisten dan komitmen dalam penyelenggaraannya berbasis penataan ruang yang sudah menjadi kewajiban Negara/Pemerintah untuk menjaga lingkungan berkelanjutan. Mengingat pembangunan infrastruktur yang tidak dikendalikan bisa saja berpotensi berkembangnya daerah permukiman dan industri sehingga menurunkan suatu wilayah/daerah/area resapan air dan mengancam kapasitas lingkungan dalam menyediakan air.

Seiring meningkatnya pertumbuhan permukiman dan industri memicu eksplorasi air tanah yang tidak terkendali dan berlebihan. Dampak risiko lanjutan dari tumbuh pesatnya permukiman dan industri juga memicu berkurangnya ruang resapan air, sehingga berdampak risiko pada banjir atau genangan air yang meluas karena rendahnya ruang resapan air. Laju pembangunan infrastruktur memang sudah waktunya harus dapat dikendalikan dengan melakukan analisa dampak dan risiko serta manfaatnya. **Jangan sampai dengan pembangunan infrastruktur yang masif dan tidak terkendali justru memberikan manfaat kurang daripada dampak risikonya yang besar**. Dampak Risiko Banjir, Genangan, Longsor bisa akibat dari rendahnya komitmen atas pengendalian tata ruang.

Dengan perencanaan yang matang, Pelaksanaan Konstruksi yang tepat dan berkualitas, serta mampu meminimalisasi risiko, maka pembangunan infrastruktur tentunya akan bermanfaat optimal. Infrastruktur yang Layak dan Berkualitas serta bermanfaat, tentunya akan memacu peningkatan kesejahteraan masyarakat Banten pada umumnya melalui pemerataan pertumbuhan ekonomi yang meningkat di provinsi Banten. ***Semoga bermanfaat***….. ***Salam Sehat Selalu*** (SLAHAR-020922)