

PERENCANAAN INFRASTRUKTUR RIAU: MEWUJUDKAN VISI RIAU 2020

Muhammad Ikhsan*

Abstract: Several backgrounds of infrastructure condition in Riau including geography, existing infrastructure and the people's condition will be presented in this paper. Apart from those, the sequence of the infrastructure development comprising urgently needed, intermediate and permanent infrastructures will also be discussed. The future needs of infrastructures in Riau which include transportation, telecommunication, clean water and energy/electricity will be explained through several suggestions of related projects. In order to obtain the optimum advantage of the infrastructure development a clean and organised infrastructure development management is needed. In addition, professional executors of the infrastructure development are required. To conduct a masterplan of infrastructures, an inter-regional institution, which will coordinate the inter-regional development, needs to be formed.

Keywords: *Infrastructure in Riau, Inter-Regional Development*

Pendahuluan

Yang membedakan antara masyarakat modern (maju) dan masyarakat kuno (terbelakang) salah satunya adalah standar kehidupan yang tinggi yang tidak hanya bisa dinikmati oleh kalangan kelas atas, tetapi juga oleh masyarakat secara umum.

Visi Riau 2020 untuk menjadikan Riau sebagai pusat kebudayaan dan perekonomian di Asia Tenggara merupakan motivasi yang besar untuk memajukan Riau. Secara teknis, visi tersebut dijabarkan dalam sebuah rencana induk atau master plan yang memuat perencanaan makro yang menyeluruh dengan mempertimbangkan dan melibatkan berbagai aspek.

Negara-negara atau wilayah yang sudah lebih dulu maju selalu menunjukkan bahwa infrastruktur dan teknologi selalu menyertai kehidupan mereka untuk mendapatkan standar kehidupan yang tinggi. Masalah kesehatan, sanitasi, perekonomian, pendidikan, keamanan, administrasi pemerintahan, dan banyak aspek lainnya sangat bergantung pada infrastruktur penyediaan air bersih, transportasi, telekomunikasi, dan energi. Sangat sulit untuk

mewujudkan kebersihan tanpa sarana air bersih; perdagangan tanpa transportasi; atau industri dan teknologi tanpa energi. Karena itulah pengadaan infrastruktur merupakan masalah penting yang mesti direncanakan dengan baik pula karena akan menentukan kehidupan khususnya bagi generasi mendatang.

Letak geografis

Provinsi Riau terdiri dari bagian kepulauan dengan pulau-pulau yang besar mulai dari Rupat, Bengkalis, Rangsang, Karimun, Batam, Bintan, Natuna, hingga Lingga dan Singkep. Selain itu ada bagian daratan di Pulau Sumatera. Hal itu merupakan kekhasan tersendiri karena provinsi lain di Indonesia tidak ada yang memiliki kombinasi antara wilayah daratan dan kepulauan ini.

Bagian kepulauan dengan pulau-pulau yang tersebar di wilayah yang cukup luas sampai ke Pulau Natuna adalah tantangan tersendiri dalam hal transportasi, komunikasi, dan sarana air bersih.

Bagian daratan relatif datar (*plain*). Kondisi tanah di pesisir timur Sumatera dan

* Peneliti Pusat Penelitian Industri dan Perkotaan- Universitas Riau

di pulau-pulau pesisir terdiri dari tanah gambut dan rawa yang lunak dengan ketebalan yang bisa mencapai 16 meter dan kondisi tanah ini tidak baik untuk konstruksi.

Dengan penduduk sekitar 4,7 juta orang, Riau yang terletak di lautan Selat Malaka dan terlibat langsung dalam perdagangan internasional Singapura-Malaysia-Indonesia merupakan front terdepan dan menjadi penghubung Indonesia dengan negara-negara tadi. Pulau-pulau di Riau dan daerah pesisir timur Sumatera merupakan pintu gerbang perdagangan bagi Indonesia yang harus didukung oleh infrastruktur yang memadai.

Kondisi infrastruktur eksisting

Transportasi

Jalan dan jembatan yang menghubungkan kota-kota khususnya di daratan Sumatera sudah tersedia. Dengan waktu tempuh rata-rata 50-60 km/jam, maka kualitas jalan yang ada sekarang memerlukan banyak peningkatan untuk mencapai kualitas jalan *highway* yang berkecepatan rencana dua kali lipat menjadi 100-120 km/jam. Kualitas jalan di Riau diperburuk dengan banyaknya truk pengangkut kayu untuk kebutuhan dua perusahaan *pulp and paper*. Sebanyak 1700 sampai 2250 truk berkapasitas 15 m³ lewat setiap hari untuk melayani dua pabrik besar yang memproduksi pada tingkat 3,6 juta ton pertahun. Diperkirakan antara 29 sampai 39 truk perjam lewat dari daerah konsesi ke pabrik. Disamping itu, pengangkutan tandan buah segar kelapa sawit dari perkebunan ke pabrik pengolah CPO- meskipun dalam radius yang lebih pendek dibandingkan dengan industri pulp dan paper- turut memperparah kerusakan jalan. Produksi CPO Riau pada tahun 2000 adalah 1,8 juta ton dan diperkirakan akan menjadi 3,5 juta ton pada 2005 dan 8,6 juta ton pada 2020.

Terdapat 58 pelabuhan laut di Riau. Pelabuhan utama terdiri dari Batam (primary), Dumai dan Kuala Enok (secondary), Kijang (akan menjadi secondary), dan pekanbaru (tertiary). Sungai Siak dan Indragiri dimanfaatkan

untuk transportasi minyak sawit, kayu, dan pulp. Sebanyak 6 juta m³ kayu diangkut ke pabrik dengan menggunakan tongkang melewati sungai Siak setiap tahunnya.

Transportasi laut yang menghubungkan pulau-pulau besar di wilayah kepulauan yang mengandalkan kapal motor cepat masih bisa melayani kebutuhan masyarakat. Akses ke pulau-pulau kecil yang menggunakan perahu dengan mesin tempel dan speed boat masih memprihatinkan.

Transportasi yang menghubungkan pulau-pulau besar yang berdekatan dengan pantai Timur Sumatera masih mengandalkan kapal, meskipun selat yang memisahkan pulau ini dengan daratan Sumatera tidak begitu jauh. Sungai Siak masih menjadi andalan jalur transportasi publik yang menghubungkan kota-kota di sepanjang sungai dan daerah kepulauan dengan Pekanbaru yang terletak di tengah Sumatera.

Terdapat 12 airport di Riau. Hang Nadim di Batam dan Sultan Syarif Kasim II di Pekanbaru adalah dua airport utama. Hanya Hang Nadim yang bisa didarati jet berbadan lebar. Airport lain, termasuk SSK II terbatas kapasitas karena runway yang kurang lebar sehingga pesawat internasional belum mau mendarat.

Air Bersih

Fasilitas air bersih (PDAM) masih sangat terbatas. Masyarakat di wilayah Pekanbaru, Kuansiang, Rohul, Kampar, dan Rohul yang memiliki air tanah dengan kualitas yang cukup baik menggunakan air tanah sebagai sumber utama air bersih. Sebagian masyarakat di pesisir timur Sumatra dan di kepulauan menampung air hujan untuk keperluan mereka. Karena itu di waktu musim kemarau, kebutuhan air bersih bagi masyarakat sulit dipenuhi. Sumber air dari PDAM hanya melayani sebagian kota besar Pekanbaru, Bintan, Batam, dan Bengkalis, meskipun dengan cakupan lebih kecil dari 30%.

Meskipun demikian, sumber air permukaan (sungai) dan air bawah tanah cukup

tersedia. Persediaan air untuk kebutuhan domestik dan industri di masa datang cukup. Yang diperlukan adalah tersedianya pengelola air bersih sehingga bisa dipakai.

Listrik

Penyediaan energi listrik di Riau daratan mengandalkan PLTA (Pembangkit Listrik Tenaga Air) Koto Panjang, Singkarak dan Maninjau dan beberapa Pembangkit Listrik Tenaga Diesel (PLTD). Distribusi jaringan listrik yang belum mencapai wilayah terpencil merupakan masalah tersendiri. Kebutuhan listrik saat sekarang adalah 1000-1100 MW total. PLN memiliki kapasitas terpasang 400 MW (termasuk 131 MW di Batam). PT CPI memiliki kapasitas terpasang 700 MW yang terdiri 500 MW untuk konsumen dan 200 MW cadangan. Sinar Mas Group memiliki 100 MW kapasitas terpasang. Diperkirakan kebutuhan listrik pada tahun 2020 adalah antara 5000 sampai 6000 MW.

Penyebaran energi yang tidak merata adalah masalah lain. Hanya 52% desa di Riau memiliki pelayanan listrik.

Telekomunikasi

Jaringan telepon masih terbatas di daerah perkotaan, itupun dengan kapasitas sambungan terbatas. Meskipun jaringan telepon seluler banyak membantu masyarakat karena kepraktisannya, namun mahalnya pulsa dan jangkauan yang terbatas menjadikannya hanya bisa dinikmati oleh warga kota terutama yang berpenghasilan tinggi. Sarana telekomunikasi elektronika lainnya seperti televisi dan radio sudah tersedia.

Kondisi masyarakat

Beberapa kondisi masyarakat secara umum antara lain adalah rendahnya kualitas sumber daya manusia, baik dari segi pendidikan, maupun kemampuannya dalam bidang ilmu pengetahuan dan teknologi. Kesenjangan sosial dan taraf hidup yang besar antara kaya-miskin, kota-dusun, dan daratan-pulau terpencil merupakan masalah besar.

Pembangunan yang susah mencapai daerah pelosok sehingga pemerataan pembangunan merupakan isu penting.

Selain itu, dampak krisis ekonomi dan politik yang panjang mengakibatkan banyak kondisi infrastruktur yang rusak tidak diperbaiki dan makin tidak terurus. Kondisi ini dapat dilihat pada infrastruktur jalan, baik di dalam kota maupun antara kota.

Hiruk pikuk pemekaran wilayah kabupaten dan penyusunan struktur organisasi tata kerja pemerintahan kabupaten, kota, dan provinsi yang baru menyebabkan banyak penyelenggaraan pemerintahan khususnya yang menyangkut infrastruktur sedikit banyak terhambat.

Kebutuhan infrastruktur Transportasi

Untuk menjamin kelancaran sirkulasi dan hubungan antar daerah, beberapa infrastruktur yang diperlukan antara lain adalah :

- Jalan berkelas *highway* yang menghubungkan kota, ibukota kabupaten, dan kota-kota besar lainnya baik di Riau daratan maupun di pulau-pulau besar di kepulauan seperti Bintan, Lingga, Singkep, Kundur, Karimun, dan Natuna.
- Jalan berkelas *highway* yang menghubungkan kota-kota pesisir sebagai *waterfront* dengan kota-kota di daratan di sebelah barat. Jaringan jalan *highway* dengan sistem grid utara-selatan dan barat-timur bisa dikombinasikan dengan hubungan pesisir-daratan.
- Jalan-jalan yang menghubungkan kota-kota kecil dan pelosok yang menjamin sirkulasi hasil bumi dan kebutuhan lainnya.
- Jembatan yang menghubungkan pulau-pulau utama di pesisir timur Sumatra dengan daratan Sumatra, antara lain : Pulau Rupat dengan Dumai. Jembatan yang menyatukan Pulau Bengkalis, Padang, Tebing Tinggi, dan Rangsang satu dengan lainnya dan menghubungkannya dengan daratan Sumatra. Jembatan ini akan membuka isolasi pulau-pulau tersebut

menyatu dengan Sumatra.

- Jalur kereta-api cepat yang bisa memuat penumpang dan barang jumlah besar merupakan pilihan utama setelah jalan *highway*. Jalur keretapi ini menghubungkan kota-kota besar dan jalur pesisir-daratan. Perencanaan ini bisa disinkronkan dengan rencana kereta api Sumatra (*Sumatra Railway System*).
- Infrastruktur *waterfront* yang meliputi pelabuhan dan struktur penahan gelombang dan abrasi (*breakwater*) terutama untuk daerah-daerah yang berhadapan langsung dengan gelombang dari Selat Malaka.

Air Bersih

Infrastruktur yang mengolah air (air permukaan dan air tanah) menjadi air yang layak untuk kebutuhan industri, pertanian, maupun rumah tangga diperlukan. Beberapa sumber air yang bisa diolah antara lain dari beberapa tasik di daerah Mandau, Sangai Kampar, Sungai Siak, Sungai Rokan dan dari pengeboran air tanah. Penyediaan air bersih ini erat kaitannya dengan kesehatan dan sanitasi di masyarakat serta pengembangan pertanian.

Permasalahan air bersih di Riau bukanlah sumber air yang kurang, tapi lebih pada sistem pengelolahan air bersih dan jaringan distribusinya sehingga didapatkan air yang siap dikonsumsi baik oleh domestik maupun industri.

Energi/listrik

Pengembangan pembangkit listrik baik dari tenaga air maupun dari tenaga lainnya seperti diesel (minyak) diperlukan untuk mengantisipasi kebutuhan masyarakat dan industri. Infrastruktur energi juga meliputi jaringan (line) distribusi yang harus mencapai pelosok sehingga perkembangan di daerah tersebut bisa dipacu.

Pengembangan energi listrik untuk memenuhi kebutuhan 5000-6000 MW per tahun pada 2020 harus diusahakan, misalnya dengan rencana membuat 2 x 600 MW

pembangkit listrik tenaga batu bara di Cerenti. Demikian pula dengan rencana untuk membuat *Riau Power*.

Telekomunikasi

Kebutuhan pelayanan informasi masa depan dipenuhi dengan mempersiapkan infrastruktur telekomunikasi. Infrastruktur jaringan telekomunikasi yang mencapai daerah pelosok mutlak diadakan untuk menghubungkan seluruh wilayah Riau. Jaringan telekomunikasi ini bisa dipakai untuk telepon, internet, dan jaringan komputer. Pengembangan jaringan telekomunikasi seluler (*mobile*) semestinya tidak menghambat pengembangan jaringan telekomunikasi yang permanen (menetap). Jaringan yang permanen disamping bisa melayani lebih luas masyarakat, harganya juga murah dan terjangkau oleh banyak bagian masyarakat.

Pembangunan Desa dan Pusat Desa

Hasil studi pada Initial Master Plan Riau 2020 merekomendasikan untuk menyelesaikan transisi ekonomi desa pada kurun waktu 2002-2011 melalui pembangunan pedesaan dan pusat desa. Pembangunan tersebut meliputi irigasi, jalan desa, air bersih, pendidikan dan penelitian pertanian. Untuk itu diperlukan dana sekitar USD 272 juta per tahun (Rp 2,72 trilyun untuk 1USD=Rp10.000). Keperluan dana ini bisa tertutupi dari bagi hasil minyak yang diperkirakan USD 350 juta per tahun. Dengan demikian kesenjangan antara desa dan kota dapat diperkecil.

Gejala *pseudo-urbanization* dimana urbanisasi ke kota yang kekurangan infrastruktur seperti yang banyak terjadi di Riau bukan hanya membebani kota, tetapi juga merusak tatanan dan melmahkan desa. Kota-kota di Riau bukan tidak dilengkapi dengan infrastruktur yang memadai diserbu oleh migran baik dari daerah lain, maupun dari desa era otonomi daerah ini. Sementara itu, maraknya industri pulp dan paper, industri perkebunan yang banyak memakai

lahan mengakibatkan perubahan tatanan masyarakat, khususnya di pedesaan. Banyak masyarakat yang beralih profesi menjadi penebang kayu dan pekerja perkebunan. Kepemilikan masyarakat tanah menjadi kurang.

Pentahapan

Mengingat banyaknya jumlah dan jenis infrastruktur yang akan dibangun maka dalam perencanaan masterplan perlu dibuatkan skala prioritas dan pentahapan dalam pembangunannya. Hal ini dilakukan untuk menghindari pembangunan infrastruktur yang sifatnya tidak urgen, baik dari segi waktu tahunan, maka perlu diatur supaya sebelum atau selama infrastruktur dibangun, kebutuhan masyarakat akan infrastruktur bisa dipenuhi, meskipun dengan derajat pelayanan yang tidak terlalu tinggi. Pentahapan dan prioritas pembangunan ini diuraikan sebagai berikut.

Infrastruktur mendesak (emergency)

Infrastruktur yang sifatnya sangat vital dan menentukan demi terlaksananya kegiatan masyarakat harus diperbaiki atau dibangun dalam prioritas pertama. Infrastruktur yang bila tidak segera diperbaiki akan menambah kerusakannya dan akan menambah biaya perbaikan yang makin besar masuk dalam kategori ini.

Beberapa contohnya antara lain adalah :

- Perbaikan jalan dalam kota yang rusak/berlobang beserta drainasenya, misalnya di Dumai dan Pekanbaru
- Perbaikan jalan luar kota yang rusak, misalnya ruas jalan Lintas Timur
- Penanganan banjir dan sistem drainase kota, misalnya Dumai, Pekanbaru, dan Bengkalis
- Penyediaan air bersih untuk daerah yang kesulitan air bersih. Bisa dilakukan dengan proyek pengeboran air bersih di beberapa tempat (misalnya per kecamatan). Air yang didapat ditampung dalam tanki penampungan untuk didistribusikan kepada masyarakat yang membutuhkan.

Infrastruktur peralihan

Infrastruktur ini diharapkan dapat melayani masyarakat sebelum infrastruktur sebelum infrastruktur besar yang dibangun dalam jangka waktu lama selesai dibangun. Hal ini dimaksudkan agar dalam pembangunan infrastruktur besar nanti, pelayanan masyarakat tidak terganggu atau minimal bisa diperkecil gangguannya. Contoh infrastruktur peralihan ini antara lain :

- Jalan-jalan alternatif pada pembangunan jalan tol
- Pembangkit listrik tenaga diesel sebelum pembangkit tenaga air atau yang lainnya dikembangkan
- Infrastruktur penyeberangan laut dan sungai (jarak pendek) seperti dermaga ponton dan pontonnya, sebelum pembuatan jembatan penghubung.

Infrastruktur permanen

Infrastruktur ini biasanya memerlukan perencanaan dan pelaksanaan yang lebih lama, dana yang relatif besar, dan bahkan memerlukan tahapan-tahapan pula dalam pembangunannya.

Manajemen Infrastruktur

Manajemen infrastruktur merupakan masalah penting yang tidak bisa ditinggalkan dalam pembangunan infrastruktur. Proyek infrastruktur yang tinggi biayanya memerlukan perencanaan, pengawasan, dan pengerjaan yang prima untuk menghindari kerugian. Mekanisme penyelenggaraan manajemen proyek yang bersih, rapi, dan terkontrol harus diupayakan sedemikian rupa sehingga semua sumberdaya, dana, dan usaha yang dicurahkan untuk pembangunan infrastruktur bisa dimanfaatkan seoptimal mungkin. Praktek-praktek penyelenggaraan proyek yang biasa terjadi dalam suasana yang "sudah diatur", komisi proyek, korupsi, dan manipulasi yang lain merupakan bahaya yang sangat serius dalam pembangunan infrastruktur.

Disamping itu, pengelolaan dan pemeliharaan infrastruktur yang sudah

dibangun menuntut perhatian yang lebih serius. Infrastruktur yang bernilai tinggi menuntut manajemen dan biaya pengelolaan yang sebanding pula. Permasalahan yang kerap terjadi di Indonesia adalah kurangnya perhatian terhadap pengelolaan dan pemeliharaan setelah infrastruktur terbangun. Akibatnya infrastruktur cepat rusak dan berkurang nilainya dan jika dibiarkan berlanjut akan menambah besar biaya perbaikan dibandingkan dengan biaya seandainya dilakukan pemeliharaan dan pengawasan rutin.

Lembaga Kerjasama Antar Daerah

Karena otonomi berada di tingkat Kabupaten, sedangkan propinsi berada pada level koordinasi, maka untuk melaksanakan masterplan pada tingkat propinsi perlu dibentuk semacam badan atau lembaga kerjasama antar daerah yang setara. Lembaga ini bisa duduk perwakilan dari kalangan pengusaha, birokrat, akademisi, dan ulama dari setiap daerah yang akan mengkoordinasikan dan mensinkronisasikan pembangunan pada setiap daerah. Dengan demikian, pembangunan yang sifatnya lintas daerah bisa dilakukan dengan optimal dan

telah mendapat pertimbangan dan persetujuan di lembaga kerjasama antara daerah ini.

Penutup

Masterplan infrastruktur direncanakan dengan mempertimbangkan latar belakang Riau khususnya geografis, infrastruktur yang ada, dan kondisi masyarakat. Pembangunan desa dan pusat desa sebaiknya menjadi prioritas pada tahapan 2002-2011 untuk mengejar kesenjangan desa - kota. Pentahapan pembangunan sebaiknya dibuat untuk mengatur prioritas dan menjaga agar pelayanan kepada masyarakat akan kebutuhan infrastruktur tetap baik sebelum dan selama pembangunan infrastruktur dijalankan. Pengawasan dalam pembangunan infrastruktur mulai dari pemilihan proyek, perencanaan, pembangunan, dan kontrol hendaknya benar-benar dilakukan dengan bersih dan rapi. Pembangunan infrastruktur yang mahal jika tidak dilakukan dengan baik akan mengakibatkan kerugian yang mahal pula. Perlu dibuat semacam lembaga kerjasama antar daerah untuk mengkoordinasikan pembangunan lintas daerah.