KLIPPING BERITA MEDIA MASSA

Selasa, 21 Agustus 2018

BADAN PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR WILAYAH
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM
DAN PERUMAHAN RAKYAT

KATA PENGANTAR

Klipping Media Massa adalah kumpulan guntingan berita yang kami sajikan secara rutin. Guntingan berita ini kami seleksi dari berita yang muncul di media cetak. Adapun tema berita yang kami pilih adalah berita yang berkaitan dengan organisasi dan substansi Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah dan yang berkaitan dengannya.

Kami berharap klipping ini bermanfaat untuk monitoring media BPIW.

Hormat kami

Tim penyusun

DAFTAR ISI

No	Media	Tanggal	News Title	Resume
1	Kompas (Halaman, 21)	Selasa, 21 Agustus 2018	Tumbuhnya Properti di Cirebon	Terbangunnya infrastruktur, seperti jalan tol, rel ganda kereta api, dan bandara, membuat Cirebon, Jawa Barat, menjadi incaran pengembang perumahan. Daerah sentra pangan itu oun perlahan berganti wajah.
2	Koran Tempo (Halaman, 22)	Selasa, 21 Agustus 2018	Perencanaan Konstruksi Akses Pelabuhan Patimban Diperketat	Kementerian PUPR memperketat proses persiapan pelaksanaan pekerjaan atau pre construction meeting (PCM) pembangunan akses pertama menuju Pelabuhan Patimban.
3	Investor Daily (Halaman Utama)	Selasa, 21 Agustus 2018	Jasa Marga dan Astra Infra Siap Bangun Akses Tol Patimban	PT Jasa Marga (Persero) Tbk tengah menyusun studi kelayakan proyek akses jalan tol ke Pelabuhan Patimban dari Tol Cikopo – Palimanan (Cipali).
4	Investor Daily (Halaman, 6)	Selasa, 21 Agustus 2018	PUPR Dukung pengembangan KSPN Labuan Bajo	Menteri PUPR Basuki Hadimuljono mengatakan, pengembangan kawasan Labuan Bajo sebagai salah satu aktivitas Pengembangan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional dilakukan secara terpadu.
5	Investor Daily (Halaman, 6)	Selasa, 21 Agustus 2018	Berita Foto	Lintas Manado Tuntas 2018
6	Investor Daily (Halaman, 6)	Selasa, 21 Agustus 2018	Tol Laut Turunkan Ketergantungan Warga Perbatasan	Ketergantungan warga perbatasan Indonesia dengan Malaysia di Kabupaten Nunukan Kaltara terhadap produk luar negeri mengalami penurunan berkat adanya program tol laut pemerintah Indonesia.
7	Bisnis Indonesia (Halaman, 7)	Selasa, 21 Agustus 2018	Penetapan Lokasi Belum Kelar	Lelang Investasi ruas tol prakarsa Gedebage-Tasikmalaya-Cilacap sepanjang 184 kilometer dengan perkiraan investasi Rp 46,60 triliun masih menunggu proses penetapan lokasi untuk disetujui pembangunanya oleh Gubernur Jawa Barat.
8	Bisnis Indonesia (Halaman, 7)	Selasa, 21 Agustus 2018	LMAN Bayar 94,70% dari total Tagihan	Sampai awal agustus 2018, LMAN telah mengembalikan dana talangan pembebasan lahan bendungan tahun anggaran 2017 sebesar Rp 752 Miliar.
9	Bisnis Indonesia (Halaman, 7)	Selasa, 21 Agustus 2018	3 BUMN Berbagi Proyek Rp 739 Miliar	Kementerian PUPR menandatangani kontrak pembangunan dan rehabilitasi dua pasar dan renovasi stadion senilai Rp 739 miliar dengan tiga kontraktor milik negara.
10	Bisnis Indonesia (Halaman, 26)	Selasa, 21 Agustus 2018	1.593 Pasar Siap Direvitalisasi Tahun Ini	Kementerian Perdagangan optimistis dapat menyelesaikan 1.593 proyek revitalisasi pasar pada tahun ini dengan alokasi dana senilai Rp 2,6 Triliun
11	Bisnis Indonesia (Halaman, 27)	Selasa, 21 Agustus 2018	Jakarta Harus Dieselamatkan	Jakarta Utara bisa tenggelam pada 2050 bila tidak ada upaya untuk menghentikan penurunan muka tanah.

Judul	**Tumbuhnya Properti di Cirebon**	Tanggal	Selasa, 21 Agustus 2018
Media	Kompas (Halaman, 21)		
Resume	Terbangunnya infrastruktur, seperti jalan tol, rel ganda kereta api, dan bandara, membuat Cirebon, Jawa Barat, menjadi incaran pengembang perumahan. Daerah sentra pangan itu oun perlahan berganti wajah.		

Tumbuhnya Properti di Cirebon

Terbangunnya infrastruktur, seperti jalan tol, rel ganda kereta api, dan bandara, membuat Cirebon, Jawa Barat, menjadi incaran pengembang perumahan. Daerah sentra pangan itu pun perlahan berganti wajah.

Abdullah Fikri Ashri

FOTO-FOTO: KOMPAS/ABDULLAH FIKRI ASHRI

Pembangunan Perumahan Taman Hasna di Desa Pamengkang, Kabupaten Cirebon, Jawa Barat, Selasa (7/8/2018).

Padahal, sepuluh tahun lalu, Cirebon tidak banyak dilirik untuk bisnis properti. Daerah di perbatasan Jabar dan Jawa Tengah itu lebih dikenal sebagai sentra pangan. Namun kini, pemandangan itu berubah.

Persawahan di Kecamatan Kedawung, Tengah Tani, dan Mundu, misalnya, telah terimpit tembok perumahan. Di beberapa petak sawah, terpajang tulisan "Tanah Ini Dijual, Hubungi Nomor di Bawah Ini".

Belasan perumahan memang telah terbangun, dari yang melayani kredit perumahan rakyat bersubsidi hingga bangunan rumah bergaya Eropa. Spanduk penunjuk jalan perumahan terpajang di berbagai sudut jalan.

Tidak semua perumahan dibangun di tepi jalan besar. Sebagian perumahan berskala kecil atau menengah justru agak masuk ke dalam jalan lingkungan dengan pohon bambu di sisinya. Sejumlah perumahan juga masih dalam tahap pembangunan.

Salah satu kawasan yang berkembang adalah Pamengkang itu tadi. Difasilitasi oleh jalan berlajur dua, membuat Pamengkang yang hanya 10 kilometer dari pusat kota Cirebon cepat tumbuh.

Antara Cirebon dan Pamengkang juga telah ada rumah sakit, sekolah, dan pasar.

"Kami mulai membangun di sini pada tahun 2013. Tak hanya bangun rumah, kami juga menyiapkan fasilitas, seperti ruko (rumah toko), tempat ibadah, sekolah, dan arena olahraga," ujar Head of Marketing Citraland Cirebon Joni Daud.

Citraland setidaknya memiliki lahan seluas 40 hektar di Pamengkang dan wilayah Kota Cirebon. Harga rumah yang ditawarkan mulai dari Rp 375 juta per unit hingga Rp 2 miliar per unit, bergantung pada luas tanah dan tipenya.

"Pertama masuk di Cirebon, ada 150 unit. Sekarang, dibangun 500 rumah. Ini masih akan berkembang karena masih ada sekitar 30 persen lahan," ujarnya.

Terus meningkat

Berdasarkan data Dinas Perumahan, Kawasan Permukiman, dan Pertanahan (DPKPP) Kabupaten Cirebon, industri properti makin tumbuh dalam 10 tahun terakhir. Tahun 2008, hanya ada 18 perumahan dengan luas lahan hanya sekitar 70 hektar. Namun, pada 2009 tercatat 33 perumahan dengan lahan 120 hektar.

Animo pengembang juga meningkat. Pada 2010 dan 2011, misalnya, jumlah pengembang perumahan masing-masing 70 perusahaan dan 94 perusahaan. Bahkan, pada 2012 tercatat terdapat 116 pengembang dengan luas lahan 160 hektar.

Hingga kini masih ada permohonan izin pengembang. Tahun lalu, tercatat ada 84 pengembang dan hingga kini tercatat 24 pengembang.

Kepala Seksi Pengawasan dan Pemanfaatan Bangunan Gedung DPKPP Cirebon Mellynita mengatakan, setiap bulan ada lima sampai delapan pengembang yang mengajukan permohonan pembangunan perumahan dengan luasan masing-masing kurang dari 1-8 hektar.

Berapa jumlah rumah yang sudah terbangun? "Kami masih menghitung ulang," ujar Mellynita.

Mellynita mengatakan, Cirebon kini menjadi tujuan industri properti karena infrastrukturnya sudah memadai. Sejak pertengahan 2015, Jalan Tol Cikopo-Palimanan yang memperpendek mobilitas manusia dan barang dari Jakarta ke Cirebon telah beroperasi.

Setidaknya, ada enam pintu keluar tol menuju Cirebon. Sebelumnya, rel ganda kereta api sudah beroperasi terlebih dahulu. Bandara Internasional Jabar (BIJB) Kertajati di Kabupaten Majalengka, sekitar 40 menit dari Cirebon, juga telah beroperasi pada Mei 2018.

Infrastruktur yang telah "matang" membuat Cirebon makin diincar pengembang. Rumah bersubsidi dengan angsuran sekitar Rp 700.000 per bulan hingga rumah komersial dengan angsuran jutaan rupiah pun tersedia di Cirebon.

Potensi industri properti di Cirebon pun diyakini masih baik. Berdasarkan Pasal 41 Peraturan Daerah Kabupaten Cirebon Nomor 7 Tahun 2018 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Cirebon 2018-2038, pemerintah menyiapkan lahan 10.000 hektar untuk kawasan industri.

Kepala Bidang Fisik dan Prasarana Badan Perencanaan Pembangunan Penelitian dan Pengembangan Daerah Cirebon Uus Sudrajat mengatakan segera dibangun pabrik sepatu dan garmen yang pindah dari daerah Jabodetabek dan Karawang. Kebutuhan terhadap perumahan pun akan meningkat.

Sudirman Wamad (26), karyawan swasta, mengatakan tidak perlu ke Jakarta karena sudah cukup banyak peluang usaha di Cirebon. Karena itu, ia memilih membeli rumah di Cirebon.

"Kalau tidak sekarang, nanti khawatir sulit beli rumah. Harga tanah di sini naik terus," ujar Sudirman, yang membeli rumah di Taman Hasna, Pamengkang.

Dengan uang muka Rp 10 juta dan angsuran Rp 728.000 per bulan selama 20 tahun tanpa mengikuti kenaikan suku bunga, Sudirman mendapatkan rumah tipe 36 dengan luas tanah 72 meter persegi.

"Ini lebih bagus untuk investasi dibandingkan harus sewa kos dengan biaya Rp 400.000 per bulan," ujar pria asal Indramayu yang telah berkeluarga ini.

Seiring tersedianya berbagai produk properti, banyak warga akhirnya tertarik mencicil rumah. Mereka dapat membeli rumah sesuai dengan kemampuan atau proyeksi pendapatan di masa mendatang.

Sentra pangan berkurang

Pembangunan perumahan di sisi lain juga rentan menggerus lahan pertanian. Data Dinas Pertanian Kabupaten Cirebon menunjukkan, pada 2013, areal persawahan di Cirebon masih sebanyak 53.560 hektar. Namun, empat tahun kemudian, lahan sawah tercatat 52.725 hektar. Artinya, dalam lima tahun terakhir, tiap tahun rata-rata sebanyak 167 hektar lahan sawah menghilang di Cirebon.

Padahal, selama ini, Cirebon menjadi salah satu sentra pangan nasional. Setiap tahun, Cirebon yang berpenduduk 2,3 juta jiwa mampu memasok lebih dari 100.000 ton beras ke wilayah Jabar, bahkan Jakarta.

"Itu sebabnya, dalam RTRW yang baru, ada lahan pertanian pangan berkelanjutan (LP2B) yang tidak boleh beralih fungsi seluas 40.000 hektar. Wilayahnya sebagian besar di Cirebon bagian barat karena daerah itu sudah dialiri Waduk Jatigede," ujar Uus.

Kepala Subbagian Program Dinas Pertanian Kabupaten Cirebon Aang Ruskandi mengatakan, dengan lahan 40.000 hektar tersebut, pasokan beras 30 tahun ke depan di Cirebon masih aman.

Dengan potensi lahan yang luas, Cirebon membutuhkan penataan kawasan yang tepat. Saat rumah itu dibangun, para penghuninya jelas masih butuh nasi yang sebagian di antaranya didapat dari panen setempat. Apabila sawah berganti rumah, dari mana beras itu bakal mereka dapatkan? Apakah pasokan besar ke Jakarta juga masih akan ada?

Judul	**Perencanaan Konstruksi Akses Pelabuhan Patimban Diperketat**	Tanggal	Selasa, 21 Agustus 2018
Media	Koran Tempo (Halaman, 22)		
Resume	Kementerian PUPR memperketat proses persiapan pelaksanaan pekerjaan atau pre construction meeting (PCM) pembangunan akses pertama menuju Pelabuhan Patimban.		

Perencanaan Konstruksi Akses Pelabuhan Patimban Diperketat

Penggunaan konten impor ditargetkan kurang dari 5 persen.

Yohanes Paskalis Pae Dale
yohanes.paskalis@tempo.co.id

SUMBER : ISTIMEWA

JAKARTA — Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) memperketat proses persiapan pelaksanaan pekerjaan atau *pre construction meeting* (PCM) pembangunan akses pertama menuju Pelabuhan Patimban, Kabupaten Subang, Jawa Barat. Selain untukmemastikandominasi penggunaan material lokal, PMC diharapkan akan dapat menjamin target waktu penyelesaian jalan sepanjang 8,1 kilometer tersebut tercapai.

Direktur Pembangunan Jalan Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian PUPR, Achmad Herry Marzuki, mengatakan material utama untuk jalan tersebut, seperti besi tulangan dan baja, bisa dipasok produsen domestik. "Hanya penyedia jasa atau kontraktor terkadang mencari yang lebih murah dari luar (negara lain). Tapi lokal pasti dominan sekali, kami akan arahkan di PCM," kata Herry kepada *Tempo*, kemarin.

Menurut Herry, sebagian besar jalan penghubung Patimban ke daerah Pamanukan, Subang, tersebut akan berstruktur layang. Terdapat 5,9 kilometer jalan ditopang tiang pancang. "Paling-paling pelengkap (tiang) *pile slab* jembatan itu saja yang impor. Dari segi nilai dan kontribusinya ke proyek, kecil sekali," ujarnya.

Pemerintah tengah meredam penggunaan material impor pada sejumlah proyek infrastruktur menyusul tekanan terhadap neraca pembayaran akibat defisit transaksi berjalan (*current account deficit*/CAD) yang melebar. Tingginya CAD hingga US$ 8 miliar pada triwulan II lalu atau 3 persen dari produk domestik bruto dianggap menyulitkan upaya menstabilkan nilai tukar rupiah.

Pembangunan Pelabuhan Patimban dan kelengkapannya menjadi salah satu proyek yang dievaluasi. Begitu pula proyek kereta cepat Jakarta-Surabaya. Besarnya perjanjian pendanaan pihak asing terhadap kedua proyek itu dianggap rentan memicu ketergantungan material impor yang tinggi.

Herry mengungkapkan bahwa jalan ke Pelabuhan Patimbang dikembangkan dengan konten lokal, meski mendapat pinjaman pemerintah Jepang Rp 1,127 triliun. "Ini bukan *tight loan*, tak ada persyaratan soal asal material," kata dia.

Direktur Jenderal Bina Marga Kementerian PUPR, Sugiyartanto, juga memastikan lembaganya mengawal PCM antara pejabat pembuat komitmen (PPK) dan para kontraktor yang terlibat, seperti PT Pembangunan Perumahan (persero), PT Bangun Cipta Kontraktor, dan Shimizu Corporation asal Jepang. Menurut dia, hanya komponen pelengkap struktur layang, seperti perekat jembatan (*lead rubber bearing*), yang akan diimpor lantaran belum banyak diproduksi lokal. "Di sejumlah jalan tol pun harus pakai buatan luar negeri. Tapi penggunaannya jarang dan hanya untuk jenis (jalan layang) bentang panjang," ujarnya.

Struktur layang untuk akses Patimban, ujar Sugiyartanto, dikembangkan lantaran banyaknya tanah rawa di lokasi proyek. "Vakum atau perkerasan tanah, kalaupun perlu transfer teknologi dari asing, hanya ilmu, bukan materi," kata dia.

Adapun Kepala Balai Besar Pelaksanaan Jalan NasionalVI Jawa Barat, Hari Suko Setiono, optimistis penggunaan konten impor pada proyek Patimban tak akan melebihi 5 persen dari keseluruhan konstruksi. "Saya belum bisa pastikan seberapa. Nanti saat PCM itu kami tahu," kata Hari. Rapat prakonstruksi akan dimulai menjelang akhir bulan ini. "Kalau maraton, PCM bisa rampung dalam sepekan."

Akses darat Pelabuhan Patimban-Pamanukan tersebut selanjutnya akan dihubungkan juga dengan jalan tol Cikopo-Palimanan yang dekat dengan kawasan industri. Pengembangan akses bebas hambatan sepanjang 37 kilometer itu, kata Hari, diinisiasi oleh PT Jasa Marga (persero) Tbk.

Meski tak merinci, Assistant Vice President Corporate Communication Jasa Marga, Dwimawan Heru, mengatakan sudah memiliki mitra konsorsium untuk membangun akses jalan tol ke Pelabuhan Patimban. Dokumen studi kelayakan proyek tersebut, kata dia, sudah dikirimkan ke Kementerian PUPR. "Sedang dievaluasi. Jika dinyatakan layak, proyek akan ditenderkan," kata Dwimawan. ●

Rencana Akses Jalan Pelabuhan Patimban, Agustus 2017.

> **Sedang dievaluasi. Jika dinyatakan layak, proyek akan ditenderkan.**
>
> KATA DWIMAWAN.

Penunjang Dermaga Ekspor

Pelabuhan Patimban diproyeksikan dapat menampung 7,5 juta TEUs pada 2027. Dermaga ini diharapkan bisa mendukung aktivitas ekspor yang bersumber dari kawasan industri, seperti Cikarang, Cibitung, hingga Cikampek. Fase pertama konstruksi pelabuhan tersebut ditargetkan rampung pada Maret 2019.

Berikut ini rencana awal akses Pelabuhan Patimban ke jalan tol Cipali sepanjang total 45,2 kilometer:

■ Akses Pelabuhan Patimban-Pamanukan

- Panjang: 8,1 kilometer
- Lebar: 20 meter (4 lajur dan 2 jalur)
- Pengelola: Kementerian PUPR
- Investasi: Pinjaman Japan International Cooperation Agency (JICA) Rp 1,127 triliun dan paket pengawasan supervisi Rp 63,5 miliar
- Kontraktor: Shimizu Corporation, PT PP (persero), dan PT Bangun Cipta Kontraktor
- Konsultan: Katahira & Engineer International, Nippon Engineering Consultant, PT Perentjana Djaja, PT Sarana Multi Daya, PT Parama Karya Mandiri, PT Mekaro Daya Mandiri, dan PT Maratama Cipta Mandiri
- Progres: persiapan *pre construction meeting* (PCM)
- Target rampung: akhir 2019

■ Akses Pamanukan-Jalan Tol Cipali KM 88

- Panjang: 37 kilometer
- Pengelola: PT Jasa Marga (persero) Tbk
- Progres: evaluasi studi kelayakan

YOHANES PASKALIS PAE DALE | SUMBER: RISET, KEMENTERIAN PUPR

Judul	**Jasa Marga dan Astra Infra Siap Bangun Akses Tol Patimban**	Tanggal	Selasa, 21 Agustus 2018
Media	Investor Daily (Halaman Utama)		
Resume	PT Jasa Marga (Persero) Tbk tengah menyusun studi kelayakan proyek akses jalan tol ke Pelabuhan Patimban dari Tol Cikopo – Palimanan (Cipali).		

Jasa Marga dan Astra Infra Siap Bangun Akses Tol Patimban

Oleh **Eko Adityo Nugroho** dan **Thresa Sandra Desfika**

JAKARTA-PT Jasa Marga (Persero) Tbk tengah menyusun studi kelayakan proyek akses jalan tol ke Pelabuhan Patimban dari Tol Cikopo-Palimanan (Cipali). Studi kelayakan tersebut diharapkan tuntas tahun ini, sehingga proyek tersebut bisa segera ditender.

Di pihak lain, salah satu anak usaha Grup Astra yang bergerak di bidang infrastruktur (tol dan *port*), PT Astra Infra, telah menyatakan minatnya untuk membangun akses tol pelabuhan itu.

"Ini sedang kami *propose* ke Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT). Panjang jalan tol ini diperkirakan sekitar 30 km, tetapi trasenya sama sekali belum bisa dipastikan karena masih dalam kajian," tutur Direktur Pengembangan Usaha Jasa Marga Adrian Priohutomo kepada *Investor Daily* di Jakarta, baru baru ini.

Menurut Adrian, Jasa Marga akan bekerja sama dengan investor asal Jepang untuk membangun jaringan jalan tol ke Pelabuhan Patimban tersebut. Itu karena Pelabuhan Patimban nantinya lebih banyak mengakomodasi perusahaan-perusahaan asal Negeri Matahari Terbit yang beroperasi di wilayah Cikarang-Karawang-Purwakarta-Subang.

"Kami rencananya bekerja sama (dalam membangun akses tol itu) dengan Jepang, karena berkaitan dengan Pelabuhan Patimban," ujar dia.

Dia mengakui, nilai investasi yang dibutuhkan untuk membangun akses jalan tol ke Pelabuhan Patimban belum bisa dipastikan. Soalnya, proses studi kelayakan dan kajiannya masih berlangsung.

▶ Bersambung ke hal 11

investor.co.id

Jasa Marga dan Astra Infra Siap Bangun Akses Tol Patimban

▶ Sambungan dari hal 1

"Itu belum tahu, *kan* kajian belum selesai," ucap dia.

Butuh Rp 6 Triliun

Sementara itu, Dirjen Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) Sugiyartanto mengungkapkan, jalan tol yang mengarah ke jalan Tol Cipali merupakan akses tahap dua Pelabuhan Patimban.

Rencana pembangunan tol tersebut sudah masuk ke sistem jaringan jalan yang ada di Ditjen Bina Marga. Dengan panjang 30-40 km, konstruksi jalan tol diperkirakan membutuhkan dana sekitar Rp 6 triliun. "Pembangunannya akan melihat kebutuhan di lapangan, mungkin akan dibangun dalam dua tahun ke depan," ujar dia.

Sekretaris Daerah Pemerintah Provinsi (Pemprov) Jawa Barat Iwa Karniwa menjelaskan, pembangunan akses tol Cipali juga perlu didorong bersamaan. Soalnya, berdasarkan target, Pelabuhan Patimban harus sudah beroperasi pada Febeuari 2020.

Pemprov Jawa Barat menilai Jasa Marga yang menginisiasi pembangunan tol tersebut bisa mengerjakannya secara paralel. "Jadi supaya seiring dengan penyelesaian Patimban, jalan akses untuk tolnya juga sudah harus siap," tutur Iwa.

Dia menambahkan, pemerintah Jepang melalui Japan International Cooperation Agency (JICA) telah memberikan pinjaman senilai total Rp 1,2 triliun untuk pembangunan jalan akses ke Pelabuhan Patimban sepanjang 8,2 km. Jalan yang rencananya dibangun mayoritas secara layang (*elevated*) dan ditargetkan rampung pada akhir 2019 tersebut merupakan jalan akses Pelabuhan Patimban tahap satu.

Hingga pengujung semester I-2018, kata dia, pemerintah secara nasional telah mengoperasikan jalan tol baru sepanjang 75 km. Tol-tol yang telah dioperasikan tersebut antara lain tol Bakauheni-Terbanggi Besar segmen Pelabuhan-Simpang Bakauheni (8,9 km) dan segmen Lematang-Kota Baru (5 km), tol Ngawi-Kertosono seksi Ngawi-Wilangan (51,95 km), tol Bogor Ring Road (BORR) seksi IIB (2 km), dan tol Gempol-Pasuruan seksi II Rembang-Pasuruan (6,6 km).

Pada semester II-2018, menurut Iwa Karniwa, jalan tol yang akan dioperasikan sekitar 835 km dari rencana 908,8 km selama tahun ini. Dari 835 km jalan tol yang akan dioperasikan, sekitar 235 km berasal dari tol Trans-Jawa yang akan tersambung seluruhnya hingga akhir tahun ini. Sedangkan sisanya tersebar di tol Trans-Sumatera, tol Jabodetabek dan non-Jabodetabek, serta tol di Kalimantan dan Sulawesi.

Partisipasi Astra

Ketika dihubungi *Investor Daily* secara terpisah, Direktur PT Astra Infra Wiwiek D Santoso mengungkapkan, pihaknya berminat membangun akses tol ke Pelabuhan Patimban. Hal itu antara lain didasari pertimbangan bahwa akses tol Pelabuhan Patimban akan terhubung ke Tol Cipali. Tol Cipali yang merupakan jalan bebas hambatan terpanjang di Indonesia juga dimiliki PT Astra Infra.

"Ya, kami berminat dengan akses tol itu. Selain akan terkoneksi dengan Tol Cipali, Astra ingin berpartisipasi di Pelabuhan Patimban. Dengan begitu, akses ini penting untuk operasional pelabuhan," papar dia.

Wiwiek mengemukakan, pihaknya akan bermitra dengan investor strategis dalam pembangunan akses tol maupun pelabuhan. Perseroan tengah menjajaki beberapa calon mitra potensial yang akan bekerja sama. "Untuk keduanya, kami akan ikut berpartisipasi. Tetapi belum final siapa saja mitranya, yang pasti kami akan bermitra," tandas dia.

Presiden Direktur PT Astra International Tbk (ASII) Prijono Sugiarto sebelumnya mengisyaratkan Astra siap menjadi pemimpin konsorsium untuk mengelola Pelabuhan Patimban, di Kabupaten Subang, Jawa Barat, yang merupakan pelabuhan ekspor otomotif dan salah satu proyek strategis nasional.

"Ada konsorsium Jepang, ada konsorsium Indonesia. Kami siap menjadi pengelola Patimban melalui konsorsium lokal (Indonesia) sebesar 51%," tegas dia.

Menurut Prijono, Astra berminat menjadi pengelola Patimban karena telah memiliki pabrik dan infrastruktur jalan tol yang berdekatan dengan Pelabuhan Patimban. "Patimban menjadi sangat strategis untuk operasional pabrik Toyota dan Daihatsu yang berlokasi di Karawang. Juga akses Tol Cikopo-Palimanan yang sahamnya dimiliki grup Astra," tutur dia.

Prijono menjelaskan, sejak beberapa tahun lalu Astra memindahkan sejumlah pabriknya ke arah timur Jakarta, seperti Bekasi dan Karawang, seiring kian padatnya pelabuhan Tanjung Priok dan kawasan Jakarta Utara yang sering terkena banjir.

Sebagai investor, menurut dia, Astra memiliki alasan yang sangat substansial menjadi pengelola Pelabuhan Patimban. Pada tahap awal pembangunan, misalnya, Pelabuhan Patimban mampu menampung sekitar 600 ribu unit mobil utuh tak terurai (*completely built up*/CBU).

Kecuali itu, dari 225 ribu ekspor mobil, sekitar 80%-nya merupakan produksi Astra International. "Belum lagi mobil impor," ujar dia.

Meski begitu, Prijono tidak bersedia menyebutkan nilai investasi yang akan disiapkan untuk menjadi operator Pelabuhan Patimban. Alasannya, nilai proyek tersebut masih dihitung dan Astra masih menunggu keputusan Kementerian Perhubungan (Kemenhub). Dia hanya menggambarkan, Astra International rata-rata berinvestasi sekitar US$ 2,5 miliar atau setara Rp 27-28 triliun per tahun.

Persiapan *Groundbreaking*

Ketika dikonfirmasi Senin (20/8), Menteri Perhubungan (Menhub) Budi Karya Sumadi menjelaskan, pelaksanaan *groundbreaking* proyek Pelabuhan Patimban tengah disiapkan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kemenhub dan diharapkan segera terealisasi.

Kemenhub dan konsorsium kontraktor Pelabuhan Patimban meneken kontrak pengerjaan konstruksi terminal fase 1 senilai Rp 6 triliun pada 27 Juli 2018. Pelabuhan Patimban ditargetkan mulai beroperasi tahun depan.

Budi mengatakan, konsorsium pelaksana proyek fase 1 terdiri atas lima perusahaan, yakni Penta Ocean, Toa, dan Kinkai dari Jepang, serta PT PP (Persero) Tbk dan PT Wijaya Karya (Persero) Tbk dari Indonesia.

Menhub menambahkan, Pelabuhan Patimban sangat strategis karena bisa menjadi tumpuan bagi kawasan-kawasan industri di Jawa Barat hingga Jawa Tengah bagian barat. Pelabuhan Patimban pun dapat mendukung peran Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta sehingga volume lalu lintas barang bisa dibagi.

"Dengan adanya Pelabuhan Patimban diharapkan tidak ada kemacetan lagi di Jakarta. Barang-barang yang biasa ke Tanjung Priok melalui Jakarta bisa dialihkan sebagian ke Patimban. Ini juga membuat kemudahan-kemudahan baru bagi konektivitas logistik dari dalam dan luar negeri," papar Budi.

Dirjen Perhubungan Laut Kemenhub Agus Purnomo mengemukakan, sebagai salah satu proyek strategis nasional, pembangunan Pelabuhan Patimban akan dilaksanakan dalam tiga fase. Tahap konstruksi akan dimulai pada Agustus 2018, *soft opening* pada awal 2019, dan ketiga fase ditargetkan rampung secara keseluruhan pada 2027.

Pembangunan Pelabuhan Patimban dilaksanakan melalui pendanaan dari *official development assistance* (ODA) *loan* pemerintah Jepang, yang meliputi 10 paket pekerjaan dan terbagi menjadi dua fase. "*Loan agreement* yang dilaksanakan tahun lalu itu baru mencakup dua fase," ucap dia.

Dia menerangkan, pada pekerjaan fase 1, Kemenhub mendapat tugas mengerjakan tiga paket konstruksi, satu paket konsultan supervisi, dan satu paket konsultan pemilihan operator. Sedangkan, Kementerian PUPR mendapatkan tugas mengerjakan satu paket konstruksi dan satu paket supervisi.

Menurut dia, saat beroperasi pada 2019, Pelabuhan Patimban akan berkapasitas 3,5 juta *twenty foot equivalent units* (TEUs) dan 382 ribu kendaraan bermotor (CBU). Selanjutnya, pada tahap kedua, kapasitas pelayanan akan ditingkatkan menjadi 5,5 juta TEUs dan pada tahap ketiga meningkat hingga menjadi 7,5 juta TEUs.

Untuk itu, Agus mengharapkan dukungan dan sinergi dari berbagai pihak, baik pemerintah pusat, pemda, swasta, maupun masyarakat sekitar agar proyek nasional ini dapat berjalan dengan baik sesuai target. **(tm)**

Judul	**PUPR Dukung pengembangan KSPN Labuan Bajo**	Tanggal	Selasa, 21 Agustus 2018
Media	Investor Daily (Halaman, 6)		
Resume	Menteri PUPR Basuki Hadimuljono mengatakan, pengembangan kawasan Labuan Bajo sebagai salah satu aktivitas Pengembangan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional dilakukan secara terpadu.		

PUPR Dukung Pengembangan KSPN Labuan Bajo

JAKARTA - Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) Basuki Hadimuljono mengatakan, pengembangan kawasan Labuan Bajo sebagai salah satu aktivitas Pengembangan Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) dilakukan secara terpadu.

"Pembangunan infrastruktur pada setiap KSPN direncanakan secara terpadu baik penataan kawasan, jalan, penyediaan air baku dan air bersih, pengelolaan sampah, sanitasi, dan perbaikan hunian penduduk melalui sebuah rencana induk pembangunan infrastruktur," kata Basuki di Jakarta, Senin (20/8).

Dia memaparkan, Rencana Pengembangan KSPN disusun oleh Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW), dan dilanjutkan dengan rencana teknis terinci/*detailed engineering design* (DED) dan pelaksanaan fisik oleh Ditjen Cipta Karya.

Penataan kawasan dilakukan dengan menyediakan sarana dan prasarana pendukung seperti pembangunan trotoar di Jalan Soekarno Hatta, pusat wisata kuliner dan ruang terbuka hijau di Kampung Ujung, *street furniture,* dan jembatan di Promenade Kampung Air.

"Semakin lengkapnya sarana dan prasarana di daerah penyangga sebagai bagian *tourist management* di mana sebelum menuju Pulau Rinca dan Pulau Komodo, wisatawan dapat menikmati Kampung Ujung dan Kampung Air sehingga wisatawan bisa tinggal lebih lama," ucap dia.

Salah satunya adalah penataan kawasan wisata kuliner Kampung Ujung, yakni deretan tenda penjual makanan kini lebih tertata dengan desain tenda baru berwarna putih. Wisatawan dapat menikmati beragam olahan *seafood* di tepi laut dengan tenda-tenda yang bisa menjadi spot untuk swafoto.

Sebagaimana diketahui, anggaran kegiatan penataan KSPN Labuan Bajo senilai Rp 40,35 miliar dan ditargetkan rampung 15 Desember 2018. Progres fisik kini sudah mencapai 66,70% dan penyerapan anggaran sudah 58,32%.

Sebelumnya, Kementerian PUPR menyatakan percepatan pengembangan kawasan strategis pariwisata nasional Labuan Bajo adalah untuk menjadikannya 'Bali Baru' atau sasaran utama baru wisatawan. Kepala Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) PUPR Hadi Sucahyono mengatakan, pengembangan terhadap Labuan Bajo tersebut diharapkan dapat meningkatkan jumlah kunjungan wisatawan mancanegara dan domestik ke Kawasan Strategis Pariwisata Nasional tersebut.

"KSPN Labuan Bajo pada 2019 telah ditargetkan mendapat kunjungan 500 ribu wisatawan mancanegara, kendati pada 2016 Labuan Bajo baru dikunjungi 26 ribu wisatawan mancanegara," ujar dia.

Hadi mengungkapkan peningkatan prasarana dan pelayanan dasar di Labuan Bajo menjadi hal penting untuk dikembangkan, baik di kawasan menuju destinasi wisata maupun di kawasan dalam destinasi wisata Labuan Bajo itu sendiri. Untuk mewujudkan Labuan Bajo menjadi destinasi wisata yang digandrungi banyak wisatawan mancanegara, Hadi memastikan bahwa Kementerian PUPR terus melakukan penanganan infrastruktur, seperti pengembangan konektivitas, pengembangan infrastruktur permukiman, pengelolaan sumber daya air, serta penyediaan perumahan.

Hadi juga menambahkan, untuk 2018-2019, terkait pengembangan konektivitas ada sejumlah program, yakni pembangunan Jalan Akses Bandara Komodo Labuan Bajo, rehabilitasi minor Jalan Labuhan Bajo-Malwatar.

"Selain itu ada juga program rehabilitasi minor Jalan Waemata, rehabilitasi minor Jalan Van Bekkum, rehabilitasi minor Jalan Yohanis Sahadun dan program lainnya," jelas Hadi. (**tm**)

Judul	**Berita Foto**	Tanggal	Selasa, 21 Agustus 2018
Media	Investor Daily (Halaman, 6)		
Resume	Lintas Manado Tuntas 2018		

ANTARA FOTO/HS Putra/jhw/pd/18

Lintas Manado Tuntas 2018

Sebuah eskavator berada di tepi jalan lintas Malindo (Malaysia Indonesia) menuju Pos Lintas Batas Negara (PLBN) Entikong di Kabupaten Sanggau, Kalbar, Sabtu (18/8). Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat menargetkan pembangunan dan pelebaran jalan lintas Malindo menuju PLBN Entikong sepanjang 4,8 Kilometer dijadwalkan selesai sebelum akhir 2018.

Judul	**Tol Laut Turunkan Ketergantungan Warga Perbatasan**	Tanggal	Selasa, 21 Agustus 2018
Media	Investor Daily (Halaman, 6)		
Resume	Ketergantungan warga perbatasan Indonesia dengan Malaysia di Kabupaten Nunukan Kaltara terhadap produk luar negeri mengalami penurunan berkat adanya program tol laut pemerintah Indonesia.		

Tol Laut Turunkan Ketergantungan Warga Perbatasan

NUNUKAN - Ketergantungan warga perbatasan Indonesia dengan Malaysia di Kabupaten Nunukan, Kaltara terhadap produk luar negeri mengalami penurunan berkat adanya program tol laut pemerintah Indonesia.

Kepala Bidang Perdagangan Dalam Negeri Dinas Perdagangan Kabupaten Nunukan Hasan Basri mengatakan, hal itu berkaitan dengan manfaat program tol laut di daerahnya.

"Program tol laut berhasil menurunkan ketergantungan warga perbatasan di Pulau Sebatik terhadap produk Malaysia hingga 20%," ujar dia di Nunukan, Kaltara, Senin (20/8).

Sebelum adanya program tol laut, kebutuhan pokok sehari-hari bagi masyarakat di Pulau Sebatik hampir 80% didatangkan dari Negeri Sabah, Malaysia secara ilegal. Namun program tol laut yang lancar dengan mengangkut produk dalam negeri sesuai kebutuhan sebanyak dua kali sebulan, maka warga setempat telah memiliki pilihan lain untuk memenuhi kebutuhannya.

"Ini membuktikan, pengaruh positif dari program tol laut sangat efektif sebagaimana keinginan Pemerintah Indonesia agar ketergantungan warga perbatasan terhadap produk luar negeri dapat dikurangi," papar Hasan Basri.

Hanya saja, produk dalam negeri melalui program tol laut ini harganya masih relatif tinggi dibandingkan produk Malaysia. Sebab, produk Malaysia merupakan subsidi dari pemerintahnya yang diperdagangkan ke Pulau Sebatik.

"Kita harus akui harga kebutuhan pokok dalam negeri lebih mahal dibandingkan produk Malaysia. Karena produk Malaysia ini disubsidi oleh pemerintahnya," ungkap dia.

Dia mengharapkan ke depannya produk dalam negeri ini semakin diminati oleh warga perbatasan. Tidak tertutup kemungkinan pasokan produk Malaysia yang masuk ke Kabupaten Nunukan secara ilegal akan dibatasi atau bahkan dilarang nanti. Barang kebutuhan pokok yang diangkut menggunakan kapal oleh program tol laut ini langsung dari Surabaya, Jatim. Produk yang diangkut sesuai dengan kebutuhan warga setempat melalui rekomendasi Pemkab Nunukan.

Kementerian Perhubungan (Kemenhub) mendorong tingkat isian muatan balik kapal tol laut naik dari rata-rata 30% menjadi 60%. Hal tersebut dilakukan melalui koordinasi bersama sejumlah pihak untuk mencari barang-barang potensial di daerah untuk dikirim ke Jakarta ataupun Surabaya.

Sementara itu, Menteri Perhubungan (Menhub) Budi Karya Sumadi mengatakan, program tol laut sebenarnya sudah berhasil menekan disparitas harga barang di sejumlah daerah. Akan tetapi, kapal-kapal tol laut belum teroptimalkan dengan baik dalam hal muatan balik.

"Satu PR (pekerjaan rumah) kita itu angkutan baliknya masih belum maksimal. Karenanya, saya minta tolong juga kepada pemerintah daerah untuk turut mendorong dalam mengoptimalkan kapal-kapal tol laut," kata Budi belum lama ini.

Budi mencontohkan, untuk Provinsi Maluku, pihaknya sudah berkoordinasi dengan gubernurnya dan menyepakati untuk mengoptimalkan kapal tol laut guna mengangkut kopra dan ikan ke Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta.

"Kami sepakat bawa kopra dan ikan dari Maluku akan menggunakan kapal tol laut. Saya yakin muatan balik yang tadinya hanya 30% bisa menjadi 60%," imbuh mantan direktur utama PT Angkasa Pura II itu.

Menurut Budi, dengan adanya angkutan balik dengan kapal tol laut, maka bukan hanya mengoptimalkan fungsi program tersebut dalam menekan disparitas harga, tapi juga dapat memberdayakan masyarakat setempat sehingga bisa meningkatkan perekonomian di wilayahnya.

"Kami tidak ingin keberhasilan program tol laut hanya pada fungsi utama saja. Kami ingin adanya bangkitan ekonomi di daerah itu. Makanya, saya komunikasi dengan segala pihak untuk meningkatkan isian muatan balik kapal tol laut," ujar Budi. (tm)

Judul	**Penetapan Lokasi Belum Kelar**	Tanggal	Selasa, 21 Agustus 2018
Media	Bisnis Indonesia (Halaman, 7)		
Resume	Lelang Investasi ruas tol prakarsa Gedebage-Tasikmalaya-Cilacap sepanjang 184 kilometer dengan perkiraan investasi Rp 46,60 triliun masih menunggu proses penetapan lokasi untuk disetujui pembangunanya oleh Gubernur Jawa Barat.		

Penetapan Lokasi Belum Kelar

JAKARTA — Lelang investasi ruas tol prakarsa Gedebage—Tasikmalaya—Cilacap sepanjang 184 kilometer dengan perkiraan investasi Rp46,60 triliun masih menunggu proses penetapan lokasi untuk disetujui pembangunannya oleh Gubernur Jawa Barat.

Riski Maulana & Irene Agustine
redaksi@bisnis.com

- **Badan usaha yang memprakarsai usulan pembangunan harus tetap mengikuti lelang investasi.**
- **ADHI menargetkan bisa memulai konstruksi ruas tol Solo—Yogyakarta pada tahun depan.**

Proyek jalan tol yang diinisiasi oleh konsorsium PT Jasa Marga (Persero) Tbk. (JSMR) dan PT Daya Mulia Turangga sejak 2017 itu masuk dalam salah satu dari enam jalan tol yang ditawarkan kepada investor melalui penjajakan pasar yang dilakukan oleh Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) untuk dilelang pada tahun ini.

Kepala BPJT Herry Trisaputra Zuna mengatakan bahwa JSMR tengah memfinalisasi dokumen pengadaan pengadaan tanah proyek tersebut dan prosesnya diperkirakan selesai pada bulan ini.

Herry menjelaskan bahwa untuk memulai lelang, diperlukan persetujuan penetapan lokasi dari gubernur. Apabila proses pengadaan tanah oleh JSMR segera diserahkan, Herry memperkirakan lelang sudah bisa dimulai pada bulan depan.

"Pekan lalu Jasa Marga bilang sudah selesai dan tinggal menyerahkan ke [Ditjen] Bina Marga, nanti Bina Marga yang menyerahkan ke gubernur. Kalau ini semua terpenuhi bisa cepat, mudah-mudahan bisa bulan depan kami urus izin lelang," kata Herry saat dihubungi *Bisnis*, Senin (20/8).

Herry menjelaskan bahwa awalnya rute ruas tol ini adalah rute Cileunyi—Garut—Tasikmalaya (Cigatas) sepanjang 72 km. Namun, dalam kajian selanjutnya, pihak pemrakarsa menetapkan agar pembangunan proyek dimulai dari Gedebage—Majalaya—Tasikmalaya dan akan diperpanjang hingga Cilacap.

"Karena pertimbangan Jasa Marga mungkin ingin menangkap daerah perkotaan atau daerah urban di Majalaya. Namun, prinsipnya tetap dari Bandung sampai Tasikmalaya dan akan dilanjutkan sampai Cilacap," ujarnya.

Dengan diperpanjang sampai Cilacap, nantinya akan ada satu kesatuan jaringan tol lainnya dari Cilacap ke wilayah Jawa Tengah.

Di sisi lain PT Adhi Karya (Persero) Tbk. tengah memfinalisasi desain untuk prakarsa ruas tol Yogyakarta—Solo—Cilacap.

Adapun, badan usaha yang memprakarsai usulan pembangunan harus tetap mengikuti lelang investasi, tetap akan mendapat kemudahan dalam proses pelelangannya.

Kemudahan tersebut antara lain mendapatkan hak untuk menawar kembali (*right to match*) dalam masa pelelangan, atau hak mendapatkan bonus seperti 10% diskon nilai proyek dari penawar terendah, ataupun pembelian atas hak prakarsa.

Direktur Utama JSMR Desi Arryani memperkirakan dari beberapa ruas tol prakarsa yang tengah diproses persetujuan, ruas tol Gedebage—Tasikmalaya—Cilacap bakal memulai lelang terlebih dahulu dari ruas tol lainnya.

"Tender yang sudah paling dekat itu Cigatas karena Tasikmalaya itu sangat membutuhkan itu karena saat ini padat luar biasa," katanya beberapa waktu lalu.

Selain itu, Desi mengatakan bahwa perusahaan juga tengah memproses dokumen pengadaan tanah untuk akses Patimban yang juga masuk dalam daftar ruas tol yang rencananya dilelang pada tahun ini.

Di luar itu, JSMR tengah menunggu proses pengajuan prakarsa untuk proyek jalan tol Tomang—Bandara, yang saat ini belum mendapatkan izin pemrakarsa dari Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

Ruas Gedebage—Tasikmalaya—Cilacap dan tol akses Patimban telah direstui untuk dibangun sebagai tol prakarsa oleh Menteri PUPR pada akhir tahun lalu. Pemrakarsa kedua ruas itu diminta agar melengkapi penyusunan kerangka acuan analisis mengenai dampak lingkungan dan dokumen perencanaan tanah dengan tenggat hingga Juli—Agustus tahun ini.

SOLO—YOGYAKARTA

Pada bagian lain, PT Adhi Karya (Persero) Tbk. (ADHI) menargetkan bisa memulai konstruksi ruas tol Solo—Yogyakarta pada tahun depan.

ADHI bakal berkongsi dengan Grup Gama untuk menggarap ruas yang ditaksir menghabiskan investasi Rp19 triliun tersebut.

Direktur Utama ADHI Budi Harto mengatakan bahwa ruas tol Solo—Yogyakarta akan menjadi tonggak baru penseroan dalam bisnis jalan tol.

Pasalnya, selama ini penseroan belum pernah berkecimpung secara signifikan dalam investasi jalan tol.

Berdasarkan laporan keuangan ADHI, sejauh ini penseroan tercatat berpartisipasi dalam ruas tol Bali Mandara dengan porsi hanya 2%.

Budi menuturkan bahwa di ruas Solo—Yogyakarta, perusahaan menguasai 40% saham, sedangkan 60% berasal dari partisipasi Grup Gama dan perusahaan swasta lainnya.

Grup Gama berkiprah di bisnis properti lewat entitas Gamaland. Grup ini dimiliki Ganda dan Martua Sitorus, pemilik Grup Wilmar.

"Kami sudah mengajukan diri sebagai pemrakarsa bersama Gama Group dan DMT [Daya Mulia Turangga]. Kami berharap tahun ini bisa dilelang sehingga tahun depan sudah bisa konstruksi fisik," ujarnya, Senin (20/8).

Jalan Tol Jalur Selatan Tak Tinggal Diam

Setelah memprioritaskan pembangunan jalan tol lintas utara Jawa ata yang dikenal dengan Trans-Jawa, pemerintah kini gencar membangun jalan tol lintas selatan. Salah satu di antaranya adalah ruas Gedebage-Tasikmalaya-Cilacap. Tak lama lagi ruas ini akan dibangun.

JICA Danai Padang—Pekanbaru

JAKARTA — Japan International Cooperation Agency berencana memberi pinjaman untuk proyek jalan tol Trans-Sumatra pada ruas Padang—Pekanbaru.

Pinjaman disalurkan melalui Kementerian Pekerjaan Umum & Perumahan Rakyat dan langsung ke PT Hutama Karya (Persero) selaku badan usaha yang ditugasi menggarap ruas jalan tol tersebut.

Direktur Keuangan PT Hutama Karya Anis Anjayani mengatakan bahwa pinjaman dari JICA merupakan salah satu opsi pendanaan untuk menyokong pembangunan jalan tol sepanjang 254,80 kilometer.

Opsi pendanaan lain yakni modal sendiri, kontrak terima jadi atau *turnkey*, dan dukungan pemerintah melalui pinjaman luar negeri.

Berdasarkan data Hutama Karya, proyek jalan tol Padang—Pekanbaru terbagi dalam enam segmen. Segmen pertama, konstruksi Padang—Sicincin sepanjang 28 kilometer sudah dimulai dan dihacapkan rampung pada 2020. Pendanaan segmen ini didukung oleh ekuitas perseroan.

Sementara itu, dua segmen lain, Sicincin—Bukittinggi sejauh 41 kilometer dan Bangkinang—Pekanbaru sepanjang 38 kilometer akan dibangun melalui skema kontrak terima jadi.

Sementara itu, dua segmen lain, Bukittinggi—Payakumbuh sepanjang 36 km dan Pangkalan—Bangkinang 56 km direncanakan digarap lewat pendanaan pinjaman langsung.

Di segmen Payakumbuh—Pangkalan sejauh 43 kilometer, JICA akan berpartisipasi memberi pinjaman untuk membangun terowongan.

Pinjaman senilai US$427 juta akan dikucurkan kepada Kementerian PUPR. Rencana pinjaman ini sudah masuk dalam daftar rencana prioritas pinjaman luar negeri atau *green book*.

Menurut Anis, Hutama Karya direncanakan mendapat pinjaman dari JICA untuk pengerjaan paket 1 dan paket 3 senilai Rp7 triliun. Paket 1 terdiri atas gerbang 1 ke gerbang 2 Payakumbuh, sedangkan paket 3 mencakup ujung terowongan ke gerbang 3 Pangkalan.

Dia menyebutkan bahwa perusahaan belum bisa memastikan pencairan pinjaman dari JICA.

"Saat ini [pinjaman] sedang dalam proses dan belum tahu apakah bisa tahun ini," ujarnya kepada *Bisnis*, pekan lalu.

Ruas tol Padang—Pekanbaru merupakan satu dari sebelas ruas prioritas Trans-Sumatra. Total kebutuhan investasi untuk menggarap ruas tol ini mencapai Rp78 triliun.

Sementara itu, secara keseluruhan, Hutama Karya membutuhkan dana investasi hingga Rp250,50 triliun untuk mengerjakan 11 ruas tol Trans-Sumatra. (Rhmd Maulana)

Judul	**LMAN Bayar 94,70% dari total Tagihan**	Tanggal	Selasa, 21 Agustus 2018
Media	Bisnis Indonesia (Halaman, 7)		
Resume	Sampai awal agustus 2018, LMAN telah mengembalikan dana talangan pembebasan lahan bendungan tahun anggaran 2017 sebesar Rp 752 Miliar.		

LMAN Bayar 94,70% dari Total Tagihan

JAKARTA — Sampai awal Agustus 2018, Lembaga Manajemen Aset Negara telah mengembalikan dana talangan pembebasan lahan bendungan tahun anggaran 2017 sebesar Rp752 miliar.

Direktur Lembaga Manajemen Aset Negara (LMAN) Rahayu Puspasari mengatakan bahwa pembayaran tersebut mencapai 94,70% dari total yang ditagihkan sebesar Rp794 miliar kepada lembaga yang dipimpinnya.

"[Dana yang dikembalikan itu] setara dengan pembebasan lahan 2.505 bidang untuk sembilan bendungan," kata Rahayu kepada *Bisnis*, Senin (20/8).

Kesembilan pembangunan bendungan yang lahannya telah dibayarkan tersebut yakni Bendungan Ciawi, Pidekso, Tugu, Tapin, Ladongi, Gongseng, Sukamahi, Passeloreng, dan Kuwil Kalangkoan.

Dalam waktu dekat, Rahayu mengatakan bahwa LMAN akan memproses empat pembayaran pembebasan lahan. Tiga di antaranya dilakukan dengan skema pembayaran langsung, sisanya menggunakan skema dana talangan badan usaha.

Tiga bendungan yang akan dibayar langsung pembebasan lahannya oleh LMAN yakni Karian, Pidekso, dan Passeloreng. Namun, dia tidak memerinci jumlah yang akan dibayarkan.

Sementara itu, pembayaran dana talangan akan dilakukan untuk Bendungan Kuwil Kalangkoan. Berdasarkan data LMAN per Juni 2019, berkas, surat, dan laporan hasil verifikasi proyek Bendungan Kuwil Kalangkoan belum diterima LMAN untuk bisa diproses.

Sampai dengan 2019, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat menargetkan pembangunan 65 bendungan. Pemerintah juga mengejar penyelesaian 29 bendungan pada 2019 dan 36 bendungan selesai pada 2022.

Sementara itu, Kementerian PUPR berencana melelang dua proyek bendungan, yakni Bagong di Jawa Timur dan Tamblang di Bali dalam waktu dekat.

Kepala Pusat Bendungan Kementerian PUPR Ni Made Sumiarsih mengatakan bahwa kedua bendungan tersebut direncanakan dilelang lebih dulu dari lima bendungan lainnya yang tersisa yang ditargetkan bisa ditender pada tahun ini.

Kelima bendungan lainnya tersebut yakni Digoel di Papua, Manikin di Nusa Tenggara Timur, Bolango Hulu di Gorontolo, Rukoh di Aceh, dan Mbay di Nusa Tenggara Timur.

Pada semester pertama tahun ini, Kementerian PUPR sudah memulai proses pelelangan empat bendungan yakni Beringin Sila di Nusa Tenggara Barat, Sadawarna di Jawa Barat, serta Randugunting dan Jlantah di Jawa Tengah. ***(Irene Agustine)***

Judul	**3 BUMN Berbagi Proyek Rp 739 Miliar**	Tanggal	Selasa, 21 Agustus 2018
Media	Bisnis Indonesia (Halaman, 7)		
Resume	Kementerian PUPR menandatangani kontrak pembangunan dan rehabilitasi dua pasar dan renovasi stadion senilai Rp 739 miliar dengan tiga kontraktor milik negara.		

3 BUMN Berbagi Proyek Rp739 Miliar

JAKARTA — Kementerian Pekerjaan Umum & Perumahan Rakyat menandatangani kontrak pembangunan dan rehabilitasi dua pasar dan renovasi stadion senilai Rp739 miliar dengan tiga kontraktor milik negara. Konstruksi proyek ini ditargetan rampung di penghujung 2019.

Direktur Bina Penataan Bangunan Ditjen Cipta Karya Iwan Suprijanto mengatakan bahwa tiga proyek yang diteken kontrak pembangunannya yakni renovasi dan pengembangan Stadion Manahan, pembangunan Pasar Atas Bukittinggi, dan rehabilitasi Pasar Johar Kota Semarang.

Dia menerangkan, renovasi dan pengembangan Stadion Manahan bakal menghabiskan dana sebesar Rp301 miliar. Berdasarkan hasil lelang, PT Adhi Karya (Persero) Tbk. (ADHI) memenangi lelang setelah mengalahkan 69 peserta lelang.

Sementara itu, PT Brantas Abipraya (Persero) memenangi lelang pembangunan Pasar Atas Bukittinggi dengan harga penawaran Rp292,29 miliar.

Kontraktor milik negara lainnya, PT Nindya Karya (Persero) juga memenangi lelang rehabilitasi Pasar Johar Kota Semarang. Nindya Karya menyisihkan 80 peserta lelang dengan harga penawaran Rp146,09 miliar.

Iwan menuturkan bahwa ketiga proyek ini bakal rampung pada September hingga Desember 2019.

"Proyek-proyek ini akan menjadi pilot project di daerah dalam menerapkan prinsip bangunan hijau. Artinya, ada efisiensi energi dan penggunaan air yang minimal," ujarnya, Senin (20/8).

Iwan menjelaskan bahwa renovasi dan pengembangan Stadion Manahan Solo akan membuat stadion itu menjadi miniatur Gelora Bung Karno. Bangku stadion akan dibuat dengan kursi tunggal sehingga kapasitas stadion akan susut menjadi 20.000 penonton dari sebelumnya 22.000.

Di samping itu, seluruh area penonton akan dilengkapi dengan tribun tertutup. Saat ini, hanya tribun di sisi barat yang dilengkapi atap. Kualitas rumput dan pencahayaan juga akan mengikuti standar internasional yang ditetapkan FIFA.

Di Bukittinggi, kontraktor akan membangun kembali pasar atas yang terbakar pada Oktober 2017.

Berdasarkan catatan *Bisnis*, Pasar Atas Bukittinggi memiliki luas 39.200 meter persegi dan bisa menampung 763 kios dan 542 lapak. Pengembangan pasar ini akan menyesuaikan dengan kawasan cagar budaya Jam Gadang yang menjadi ikon kota.

Menurut Iwan, kementerian juga akan melibatkan para ahli cagar budaya dalam merehabilitasi Pasar Johar. Pasalnya, pasar yang dibangun pada 1936 itu merupakan bangunan cagar budaya. Pasar Johar perlu direhabilitasi karena kondisinya kian terancam setelah terbakar pada 2015.

Menteri PUPR Basuki Hadimuljono mengingatkan pelaksanaan proyek pembangunan dan perehabilitasian pasar, serta perenovasian stadion harus mengutamakan aspek kesehatan dan keselamatan kerja (K3).

(Rivki Maulana)

Judul	**1.593 Pasar Siap Direvitalisasi Tahun Ini**	Tanggal	Selasa, 21 Agustus 2018
Media	Bisnis Indonesia (Halaman, 26)		
Resume	Kementerian Perdagangan optimistis dapat menyelesaikan 1.593 proyek revitalisasi pasar pada tahun ini dengan alokasi dana senilai Rp 2,6 Triliun		

1.593 Pasar Siap Direvitalisasi Tahun Ini

JAKARTA — Kementerian Perdagangan optimistis dapat menyelesaikan 1.593 proyek revitalisasi pasar pada tahun ini dengan alokasi dana senilai Rp2,6 triliun.

Berdasarkan catatan Kemendag, realisasi program revitalisasi pasar pada 2015, 2016, dan 2017 masing-masing mencapai 1.023 unit, 784 unit, dan 818 unit.

Direktur Sarana Distribusi dan Logistik Kemendag Sihard Hadjopan Pohan mengatakan, otoritas perdagangan tengah berupaya menyelesaikan target revitalisasi pasar jauh lebih banyak pada tahun ini.

"Rata-rata kami optimistis [target tahun ini bisa terselesaikan]. Jadi tahun depan tinggal menggenapi [target revitalisasi pasar sebanyak] 5.000 [unit sepanjang 2014—2019]. Tidak terlalu berat," katanya, Senin (20/8).

Sihard menjelaskan, program revitalisasi pasar milik Kemendag tidak terlalu berat, karena rata-rata pasar yang dibangun berkelas C, yang biaya pengerjaannya berkisar antara Rp4 miliar—Rp6 miliar, dengan waktu pengerjaan 120 hari.

"Tidak terlalu berat, karena memang tipe C, tapi itu muat untuk 200 pedagang, dengan kios, los pasar, kantor pengelola, tempat pemotongan, dan tepat pembuangan sementara."

Meski demikian, Sihard menjelaskan ada beberapa hambatan kecil yang mungkin membuat target tersebut tidak tercapai. *Pertama*, gempa Lombok, yang menyebabkan pembangunan 18 pasar di sana berpotensi tidak dapat terselesaikan.

Kedua, pembangunan yang tidak rampung 100% karena lambatnya kerja kontraktor. Hanya saja, kasus seperti ini akan diserahkan ke pemerintah daerah.

Lebih lanjut, dia memaparkan, dari target revitalisasi 1.593 pasar tahun ini, sebanyak 1.275 di antaranya menggunakan dana alokasi khusus, yang sudah dianggarkan dan tinggal menunggu eksekusi dari pemerintah daerah.

Sementara itu, 268 unit menggunakan dana tugas pembantuan dari Kemendag, yang telah disetujui kontrak pembangunannya. Sisanya, sebanyak 50 unit, adalah tanggung jawab dari Kementerian Koperasi dan UKM.

Di sisi lain, Ikatan Pedagang Pasar Indonesia (Ikappi) menilai masih banyak kelemahan yang terdapat dalam target revitalisasi pasar pemerintah.

Ketua Ikappi Abdullah Mansuri mengatakan, revitalisasi pasar bertujuan untuk meningkatkan kunjungan masyarakat dan meningkatkan kesejahteraan pedagang. Namun—dilihat dari proyek-proyek yang sudah terselesaikan—tujuan tersebut masih belum tercapai.

"Pemerintah perlu mengevaluasi kembali target-target dalam program revitalisasi pasarnya, jangan hanya membangun dan uang masyarakat terbuang cuma-cuma," tegasnya.

Dia berpendapat, revitalisasi pasar selama ini hanya terfokus pada realisasi proyek dan tak jarang melupakan banyak aspek, seperti kekokohan gedung, efektivitas tata ruang untuk pedagang, serta mengabaikan unsur khas pasar tradisional daerah tersebut.

Belum lagi, sebutnya, beberapa pembangunan dilakukan pada pasar yang masih belum membutuhkan revitalisasi, sehingga tidak memberi dampak apapun.

Menurutnya, pemerintah seharusnya juga memperhatikan tata kelola pasar, seperti memberantas praktik pungutan liar oleh pengelola pasar, yang membuat pedagang mencari tempat berdagang lain yang lebih aman.

Selain itu, sebutnya, pemerintah daerah sering tidak memiliki rencana yang matang dalam proses perencanaan revitalisasi pasar, baik dari sisi relokasi maupun tata letak pasar.

"Pemerintah daerah seringkali menganggap pasar itu punya negara, padahal pemilik kontribusi paling besar di pasar adalah pedagang," tuturnya. **(M. Richard)**

Judul	**Jakarta Harus Dieselamatkan**	Tanggal	Selasa, 21 Agustus 2018
Media	Bisnis Indonesia (Halaman, 27)		
Resume	Jakarta Utara bisa tenggelam pada 2050 bila tidak ada upaya untuk menghentikan penurunan muka tanah.		

PENURUNAN MUKA TANAH

Jakarta Harus Diselamatkan

Gloria F.K. Lawi
gloria.francisca@bisnis.com

Jakarta Utara bisa tenggelam pada 2050 bila tidak ada upaya untuk menghentikan penurunan muka tanah. Pengembang dituntut untuk membangun bangunan yang lebih ramah lingkungan.

Adalah riset tim peneliti geodesi Institut Teknologi Bandung (ITB) yang mengingatkan adanya ancaman yang mengkhawatirkan itu. Peneliti Geodesi ITB, Heri Andreas mengatakan riset tim peneliti tersebut menemukan bahwa di sejumlah wilayah di Jakarta mengalami penurunan muka tanah.

Jakarta Utara mengalami penurunan terdalam, yaitu 25 cm setiap tahun, sementara wilayah lainnya, Jakarta Barat turun sampai 15 cm per tahun, Jakarta Timur turun 10 cm per tahun, sedangkan di Jakarta Pusat turun 2 cm per tahun dan Jakarta Selatan 1 cm per tahun.

Dia memprediksi pada 2050, Jakarta Utara bisa tenggelam bila penurunan muka tanah itu terus berlanjut. Penyebab penurunan muka tanah adalah adanya pengambilan air tanah yang berlebih sehingga harus ada solusi untuk menghentikannya.

"Di Tokyo, Osaka, San Jose, dan San Joaquin, ketika mereka menghentikan pengambilan air tanah dalam, dan melakukan *artificial recharge*, maka *land subsidence* [penurunan muka tanah] berhenti," ujar Heri kepada *Bisnis*, Senin (20/8).

Dia menganggap pemerintah perlu melakukan *artificial recharge* atau injeksi air ke dalam sumber air tanah. Masyarakat juga harus dicegah untuk mengambil air tanah dengan cara pemerintah provinsi menyediakan alternatif air yang diambil bukan dari air tanah.

Saat ini, menurutnya, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta baru bisa menyediakan air ke masyarakat hanya 40% dari kebutuhan. Angka itu masih jauh dari kewajiban pemerintah menyediakan sebanyak 100% untuk semua elemen masyarakat.

"Solusi ini ada di pemerintah sebab pengembang pun membutuhkan air dan seharusnya itu bisa disediakan oleh pemerintah untuk proses pembangunan," kata Heri.

BEBAN BANGUNAN

Faktor penyebab penurunan muka tanah adalah efek pembebanan dari bangunan. Di Jakarta Utara, kata Heri, pengambilan air tanah sangat banyak dilakukan oleh gedung-gedung dan perumahan.

Selain itu, karakter tanah di Jakarta Utara paling lunak di antara kontur tanah di Jakarta. Hal ini yang menyebabkan nilai penurunan di Jakarta Pusat hanya 1 cm dan di Jakarta Selatan juga hanya 2 cm per tahun.

"Di Jakarta Utara paling lunak, karena sedimentasi tanah kan ujungnya di pantai, tanah sedimentasi pasti paling lunak. Jadi bisa dibayangkan dengan tanah yang lunak, dibebani gedungdan permukiman, ditambah air tanah diambil berlebihan."

Selain Jakarta, wilayah pesisir pntai yang juga mengalami penurunan muka tanah adalah di Pekalongan. Pasalnya, Pemerintah Daerah menyediakan 100% air bagi masyarakat yang bersumber dari air tanah. Akibatnya, penurunan muka tanah di Pekalongan 20 cm per tahun.

Ketua Himpunan Ahli Konstruksi Indonesia (HAKI) Davy Sukamta mengatakan pengembangan bangunan ke depannya memang harus mengurangi konsumsi pemompaan air tanah. Tujuannya, supaya tidak terjadi penurunan muka tanah.

Dia menegaskan, kontraktor juga harus melakukan konstruksi yang mengurangi penggunaan air tanah dengan mengandalkan air daur ulang dan air produksi perusahaan air minum dari pemerintah. "Jadi, sumber air harus dari PAM dan *recycled water*," tutur Davy.

COO Green Building Council Indonesia Iparman Desman mengatakan pihaknya sangat memperhatikan sumbangan emisi dari bangunan serta memastikan bangunan tersebut tak memberi dampak negatif terhadap lingkungan.

Iparman menjelaskan, ada enam komponen penting yang harus diperhatikan dalam mewujudkan bangunan dengan sertifikasi green building. Beberapa komitmen itu adalah; ketepatan tapak bangunan, *indoor quality*, efisiensi energi dalam gedung, efisiensi air, manajemen bangunan, serta siklus sumber dan material.

Jakarta, menurutnya, adalah salah satu kota dengan lahan yang sangat terbatas, alhasil, dari komponen penting *green building*, hal tersulit mendirikan bangunan baru di Jakarta adalah ketersediaan air.

Akhirnya, beberapa pembangun rumah mengeruk air tanah dengan mengambil risiko penurunan air tanah. Guna mengatasi hal itu, beberapa pengembang besar mengakali dengan membuka sumber air sendiri.

Bisnis mencatat, sampai dengan Desember 2016, bangunan yang bersertifikasi Greenship ada 14 gedung bangunan baru, 7 gedung terbangun, 2 kantor dalam kategori ruang interior. Saat ini proses terdaftar ada 39 gedung, dan yang sudah terdaftar *greenship* ada 59 gedung.

Sekretaris Jenderal Realestat Indonesia (REI) Paulus Totok Lucida menyatakan asosiasi telah memasukkan konsep-konsep penting pembangunan sehat dan hemat air dalam komponen sertifikasi profesi pengembang dari Lembaga Sertifikasi Profesi (LSP) yang bekerja sama dengan asosiasi. Hal ini dipandang sebagai komitmen asosiasi pengembang menjaga keseimbangan lingkungan hidup.

"Tentu saja, dengan LSP REI sudah lengkap kriteria *green building* untuk MBR sampai dengan *high rise building*," terang Totok.

Jakarta Utara Terancam Tenggelam

Penurunan muka tanah di Jakarta yang cukup cepat dikhawatirkan membuat Jakarta Utara akan tenggelam pada 2050. Penurunan muka tanah itu mulai cukup besar sejak 1975, yang disebabkan oleh penggunaan air tanah dan efek beban bangunan.