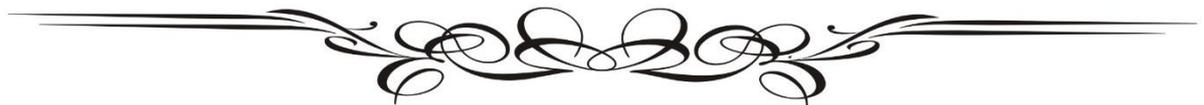


KLIPPING BERITA MEDIA MASSA



Jumat, 23 November 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	Media Indonesia (halaman 13)	Jumat, 23 November 2018	Bendungan Way Sekampung Rampung 2019	Menteri PUPR Basuki Hadimuljono menyatakan Bendungan Way Sekampung di Provinsi Lampung bisa rampung Desember tahun depan. Saat ini pembangunan bendungan tersebut sudah mencapai 42%. Bendungan ini memanfaatkan air sungai Way Sekampung untuk kebutuhan perikanan, pertanian, dan lainnya. Proyek ini adalah bagian dari pembangunan 49 bendungan yang dicanangkan Presiden Joko Widodo.
2	Koran Tempo (halaman 21)	Jumat, 23 November 2018	Kontraktor Dahulukan Proyek Kereta Di Luar Jalan Tol	Kementerian menertibkan waktu pengerjaan proyek di lokasi berpotensi macet.
3	Kompas (halaman 1)	Jumat, 23 November 2018	Bangun Kesadaran Warga Sejak Dini	Sistem sanitasi sewajarnya dibangun sesuai kebutuhan warganya. Fasilitas jamban dan IPAL komunal menjadi salah satu fasilitas yang sangat dibutuhkan dalam sebuah kota. termasuk sanitasi di sekolah-sekolah di perkotaan yang jumlahnya masih kurang.
4	Kompas (halaman 1)	Jumat, 23 November 2018	Penegakan Hukum Pembuangan Sampah Ke Laut Lemah	Meski memiliki seperangkat peraturan perundangan yang melarang pembuangan sampah oleh kapal laut, namun implementasinya belum tampak. Baru-baru ini di media sosial beredar tayangan video yang menunjukkan kapal motor Nggapulu membuang sejumlah kantong berisi sampah ke laut.
5	Kompas (halaman 17)	Jumat, 23 November 2018	Petani jadi Benteng Pertahanan	Selain komitmen pemerintah daerah, kesejahteraan petani juga menjadi kunci mempertahankan luas lahan pangan. Jika kesejahteraan petani tidak terjamin, lahan pertanian bakal terus beralih fungsi.
6	Kompas (halaman 17)	Jumat, 23 November 2018	Jalan Tol: Hadapi Trans-Jawa Siap atau Gagap	Jalan tol Trans-Jawa diharapkan dapat memperlancar arus logistic sehingga dapat menekan biaya logistic yang tinggi. Sebab, hingga saat ini truk masih mendominasi angkutan logistic di Pulau Jawa. Jalan tol juga membuka peluang berkembangnya destinasi wisata local. Kota dan daerah yang dilewati jalan tol makin mudah diakses. Namun bagi daerah yang belum siap atau gagap memanfaatkan potensinya, maka akan semakin ditinggalkan.
7	Kompas (halaman 20)	Jumat, 23 November 2018	Berita Foto	Petani beraktivitas di Sawah yang semakin sempit karena dialihfungsikan untuk keperluan Kawasan Industri Medan, di Desa Pematang Johar, Sumatera Utara
8	Kompas (halaman 21)	Jumat, 23 November 2018	Orang Rimba di Titik Kritis	Ratusan unit rumah yang dibangun Kementerian Sosial untuk orang Rimba di Merangin, Jambi kini terbengkalai karena tak lagi dihuni. Rumah-rumah yang disiapkan tidak dilengkapi dengan lahan untuk hidup, dan keberadaan orang rimba secara sosial masih belum diterima masyarakat.
9	Bisnis Indonesia (halaman 7)	Jumat, 23 November 2018	VGf Tol Semarang – Demak: Bangun Tanggul Pakai Pinjaman China	Kementerian PUPR mengusulkan pinjaman luar negeri Rp. 3,50 triliun digunakan untuk membiayai dukungan tunai pemerintah atau <i>viability gap fund</i>

				pada proyek jalan tol Semarang-Demak yang terintegrasi dengan tanggul laut sepanjang 26,80 km. Dirjen Bina Marga Kementerian PUPR mengatakan bahwa usulan pinjaman tersebut sudah diajukan ke BAPPENAS.
10	Bisnis Indonesia (halaman 7)	Jumat, 23 November 2018	Lelang Bendungan ManikinL 6 BUMN Lulus prakualifikasi	Enam BUMN lulus prakualifikasi lelang proyek pembangunan bendungan manilin di Kupang NTT dengan total nilai pengerjaan Rp. 1.99 triliun.
11	Bisnis Indonesia (halaman 7)	Jumat, 23 November 2018	BErita foto	KEmenterian PUPR menargetkan pengoperasian Bocimi pada November 2018
12	Bisnis Indonesia (halaman 7)	Jumat, 23 November 2018	Proyek Air Minum dan Sanitasi ditawarkan	Kementerian PUPR bakal menyiapkan sejumlah proyek infrastruktur yang berpotensi dibiayai melalui skema pembiayaan campuran/ <i>blended finance</i> . Proyek air minum dan sanitasi diunggulkan karena sejalan dengan agenda SDGs. Selain proyek sanitasi itu, ada dua proyek yang bisa didanai lewat skema pembiayaan campuran adalah Jakarta Sewerage System dan proyek sanitasi di Makassar.
13	Bisnis Indonesia (halaman 23)	Jumat, 23 November 2018	Bangunan Antigempa: KEpatuhan terhadap regulasi rendah	Komitmen engineer atau pengembang untuk mematuhi standar persyaratan ketahanan bangunan gedung terhadap bencana gempa dinilai masih rendah. Kepala Puslitbang Perumahan dan Permukiman, Kementerian PUPR Arief Sabarudin mengatakan pemerintah telah menyediakan setidaknya 200 standar pembangunan setiap gedung agar aman.

Judul	Bendungan Way Sekampung Rampung 2019	Tanggal	Jumat, 23 November 2018
Media	Media Indonesia (halaman 13)		
Resume	Menteri PUPR Basuki Hadimuljono menyatakan Bendungan Way Sekampung di Provinsi Lampung bisa rampung Desember tahun depan. Saat ini pembangunan bendungan tersebut sudah mencapai 42%. Bendungan ini memanfaatkan air sungai Way Sekampung untuk kebutuhan perikanan, pertanian, dan lainnya. Proyek ini adalah bagian dari pembangunan 49 bendungan yang dicanangkan Presiden Joko Widodo.		

Bendungan Way Sekampung Rampung 2019

MENTERI Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PU-Pera) Basuki Hadimuljono menyatakan Bendungan Way Sekampung di Provinsi Lampung bisa rampung Desember tahun depan. Saat ini, pembangunan bendungan tersebut sudah mencapai 42%.

"Ini kita berada di rencana Bendungan Way Sekampung yang insya Allah bisa selesai Desember 2019. Ini akan dibangun lagi di bawahnya, di hilirnya Bendungan Marga Tiga," ujar Menteri Basuki saat meninjau pembangunan Bendungan Way Sekampung, kemarin.

Bendungan tersebut memanfaatkan air sungai dari Way Sekampung. Menurut Basuki, dengan begitu, air sungai ini dapat dimanfaatkan lebih optimal untuk kebutuhan pertanian, perikanan, dan lainnya.

Bukan cuma Bendungan Way Sekampung, Bendungan Batusegi, Margatiga, Seguruh, dan Jabung juga memanfaatkan sungai tersebut,

"Semuanya dibangun untuk mengoptimalkan air



MII/CAHYA

PEMBANGUNAN BENDUNGAN: Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Basuki Hadimuljono meninjau pembangunan Bendungan Way Sekampung di Provinsi Lampung.

Sungai Way Sekampung ini karena potensinya sangat besar, terutama untuk irigasi. Manfaatnya bisa menaikkan indeks masa tanam menjadi 260%," ujar Menteri

PU-Pera. Proyek ini, kata dia, merupakan bagian dari pembangunan 49 bendungan yang dicanangkan Presiden Joko Widodo selama masa

jabatannya. Penyelesaian Bendungan Way Sekampung lebih cepat setahun dari yang direncanakan semula yakni pada 2020.

Metode pembangunan Bendungan Way Sekampung sangat unik karena memanfaatkan perbukitan menjadi penyangga. Dengan demikian, tidak perlu proses pengecoran beton untuk setiap sisinya.

Hal itu, kata dia, sempat diterapkan dalam proyek pembangunan Bendungan Leuwi Keris di Tasikmalaya, Jawa Barat. "Ini kita lihat rapi pelaksanaannya dan menahan longsoran tebing bisa dengan penanaman pohon, bukan beton," katanya.

Menurut Basuki, bendungan Way Sekampung nantinya juga bisa memberi dampak ekonomi selain menambah masa tanam menjadi dua kali, yakni menjadi tempat wisata sekaligus sumber budi daya ikan air tawar.

"Tapi jangan sampai ada keramba karena merusak kualitas air. Kalau ikan tangkap boleh," tukas Basuki. (Cah/E-25)

Judul	Kontraktor Dahulukan Proyek Kereta Di Luar Jalan Tol	Tanggal	Jumat, 23 November 2018
Media	Koran Tempo (halaman 21)		
Resume	Kementerian menertibkan waktu pengerjaan proyek di lokasi berpotensi macet.		



Konstruksi terowongan proyek kereta cepat Jakarta-Bandung di Cipeundeuy, Kabupaten Bandung Barat, Jawa Barat, Rabu lalu.

KONTRAKTOR DAHULUKAN PROYEK KERETA DI LUAR JALAN TOL

Kementerian menertibkan waktu pengerjaan proyek di lokasi berpotensi macet.

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

JAKARTA — Pemerintah dan pemangku kepentingan masih merundingkan rencana penghentian sementara proyek pembangunan kereta cepat Jakarta-Bandung dan kereta rel ringan (*light rail transit*/LRT) di jalur jalan tol Jakarta-Cikampek. "Kalau ditunda, kami harus berkoordinasi untuk *reschedule* kegiatan di titik tertentu," kata General Manager Technical Design Management PT Kereta Cepat Indonesia-China (KCIC), Rachman Suhanda,

kepada *Tempo*, kemarin.

Dia mengatakan, sebagai kontraktor kereta cepat, KCIC harus mengatur ulang jadwal pekerjaan di lapangan. Rachman mengklaim pengerjaan kereta cepat di area tersebut tak berdampak pada lalu lintas. Dia beralasan bahwa konstruksi proyek yang ditargetkan rampung pada pertengahan 2021 tersebut berada di sisi terluar jalan.

"Bahkan, KCIC di KM11-17 itu termasuk pekerjaan penunjang yang jika selesai bisa memperlancar simpang susun Cikunir," kata Rachman. "Kami harus mengerjakan target pe-

nambahan satu lajur di area *bottle neck* (penumpukan) hingga 7 Desember 2018."

Jika pembekuan proyek dilakukan, dia melanjutkan, KCIC akan berfokus merampungkan konstruksi di bagian lain. Perseroan masih merampungkan sejumlah terowongan dan jembatan di lintasan sepanjang 142,3 kilometer antara Jakarta dan Bandung.

Kementerian Perhubungan mewacanakan pembekuan pengerjaan proyek kereta cepat dan LRT Jabodebek, demi penyelesaian jalan tol layang Jakarta-Cikampek sepanjang 36,4 kilometer. Penumpukan ketiga proyek di jalur utama keluar Jakarta itu dianggap memicu tingginya kepadatan kendaraan.

Regulator mempertimbangkan bahwa target dan masa perampungan

dua proyek kereta masih panjang, sehingga jalan tol layang Jakarta-Cikampek diprioritaskan selesai lebih dulu. Rencananya, moratorium hanya diberlakukan pada sebagian ruas kerusial dari jalan tol layang, yaitu di KM 11-17, khususnya di kawasan simpang susun CikunirarahCikampek. Namun, durasinya bisa mencapai 3-4 bulan, bahkan memungkinkan hingga periode Lebaran tahun depan.

Adapun kontraktor proyek kereta rel ringan, PT Adhi Karya (Persero) Tbk, sedang mengatur agar pengerjaan LRT Jabodebek tak membebani jalur Jakarta-Cikampek. Direktur Utama Adhi Karya, Budi Harto, setelah berdiskusi dengan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, kemarin, memastikan perusahaannya hanya perlu



Adu Cepat Proyek Kereta

Pemerintah berencana menghentikan sementara pengerjaan proyek kereta cepat Jakarta-Bandung dan pembangunan kereta rel ringan (*light rail transit*/LRT) Jabodebek di jalur jalan tol Jakarta-Cikampek. Moratorium pengerjaan proyek untuk mengurangi kemacetan lantaran dikerjakan bersamaan dengan pembangunan jalan tol layang Jakarta-Cikampek II. Pemerintah menjamin penyelesaian proyek tetap sesuai dengan target, yakni pada 2019 untuk proyek LRT dan kereta cepat pada 2021.

Berikut ini profil kedua proyek yang masuk dalam proyek strategis nasional.

LRT JAKARTA-BOGOR-DEPOK-BEKASI

- Nilai Investasi : Rp 29,9 triliun
- Kontraktor : PT Adhi Karya (persero) Tbk
- Operator : PT Kereta Api Indonesia
- Target pengoperasian: Juli 2019
- Progres total : 48,5 % (Oktober 2018)
- Progres konstruksi per lintasan:
 1. Lintas Cawang-Cibubur (Cawang-Taman Mini-Kampung Rambutan-Ciracas-Cibubur): 70,9 %
 2. Lintas Cawang-Dukuh Atas (Cawang-Ciliwung-Cikoko-Rasuna Said Kuningan-Karet Kuningan-Dukuh Atas): 36,6 %
 3. Lintas Cawang-Bekasi Timur (Cawang/Halim-Jatibening Cikunir Bekasi Barat/Jatimulya): 41,3 %

KERETA CEPAT JAKARTA-BANDUNG

- Panjang lintasan : 142,3 kilometer
- Perkiraan Investasi : Rp 81,9 triliun
- Kontraktor : PT Kereta Cepat Indonesia China (konsorsium PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia dan China Railway International Co)
- Target pengoperasian : 2021
- Progres : Pembebasan lahan 80 %, konstruksi 3,2 % (Agustus 2018)
- Rencana jalur (5 stasiun): Halim-Cikarang-Depo Karawang-Kota Walini-Gedebage-Bandung Selatan

SUMBER: Riset WAWANCARA YOHANES PASKALIS PAE DAE

menyusun ulang jadwal aktivitas. "Aktivitas LRT hanya di enam titik (jalur Jakarta-Cikampek), tak akan berhenti," ujarnya.

Metode konstruksi proyek yang sudah selesai hingga 48 persen itu akan direkayasa. "Misalnya pembangunan stasiun yang memakai *crane* 250 ton. Bisa dikerjakan di luar tol," kata Budi.

Direktur Utama PT Jasmarga Jalanlayang Cikampek (JJC), Djoko Dwijono, memastikan pengaturan proyek di ruas tol layang Jakarta-Cikampek selalu didiskusikan. "Langkah terbaik selalu kami bahas dengan pemerintah dan *stakeholder* proyek terkait." Menteri Koordinator

Kemaritiman Luhut Binsar Pandjaitan menjamin pembekuan proyek tidak mempengaruhi target penyelesaian LRT Jabodebek ditargetkan selesai tahun depan dan kereta cepat Jakarta-Bandung pada 2021. "Lalu lintasnya begitu padat, jadi hanya dialihkan sedikit," kata dia.

Adapun Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi menegaskan bahwa Kementerian hanya menertibkan waktu pengerjaan proyek di lokasi yang berpotensi macet. "Kan dibahas bersama, penghentian proyek tak membuat buta," ujarnya, kemarin. ● YOHANES PASKALIS PAE DAE | DIAS PRASNOBIO | CESAR ANAN

Judul	Bangun Kesadaran Warga Sejak Dini	Tanggal	Jumat, 23 November 2018
Media	Kompas (halaman 1)		
Resume	Sistem sanitasi sewajarnya dibangun sesuai kebutuhan warganya. Fasilitas jamban dan IPAL komunal menjadi salah satu fasilitas yang sangat dibutuhkan dalam sebuah kota. termasuk sanitasi di sekolah-sekolah di perkotaan yang jumlahnya masih kurang.		

SANITASI

Bangun Kesadaran Warga sejak Dini

JAKARTA, KOMPAS — Sistem sanitasi sewajarnya dibangun sesuai kebutuhan warganya. Di kota, sanitasi tepat jika ditata berpijak pada kondisi kehidupan warga di permukiman padat, lahan terbatas, serta tingkat ekonomi ataupun pendidikan warganya yang begitu beragam.

Jamban pribadi ataupun jamban komunal dan instalasi pengolahan air limbah (IPAL) komunal menjadi salah satu jawaban, bagian dari fasilitas sanitasi yang dibutuhkan sebuah kota. Namun, permasalahan selanjutnya adalah kesadaran masyarakat masih rendah dalam menjaga kebersihan dan higienitas jamban pribadi, jamban umum/komunal, juga IPAL komunal.

Anggapan buang hajat hanya urusan "ke belakang" tampak dari kurang diajarkannya tentang kebersihan diri, toilet, dan fasilitas

>> BACA JUGA:

Revitalisasi Tangki Septik **METROPOLITAN/HLM 26**

Rata-rata rasio jamban di sekolah untuk perempuan adalah 1 jamban untuk 117 siswa perempuan. Adapun laki-laki 1 jamban untuk 122 siswa laki-laki. Padahal, sesuai ketentuan Kemdikbud untuk perempuan 1 : 50, sedangkan laki-laki 1 : 60.

Di SMP Yakpi I DKI Jaya di Pademangan Barat, Jakarta Utara, misalnya, hanya ada 1 bilik jamban bagi siswa laki-laki, 2 bilik untuk perempuan, serta 2 toilet untuk sekitar 20 guru. "Jumlah siswa di sekolah ini 414 anak," ucap Kepala SMP Yakpi Resmana, Kamis (22/11/2018).

Di SMP Negeri 26 Jakarta, toilet siswa di sekolah yang berada di Bidara Cina, Jatinegara, Jakarta Timur, ini tidak bersih, berbau, serta tidak semuanya dilengkapi wastafel dan sabun. Wakil Kepala SMP 26 Jakarta Nurbaiti Sitorus mengatakan, total ada 20 toilet untuk sekitar 600 siswa dan puluhan guru.

Dengan 394 siswa, SDN Palmerah 09 Pagi, Jakarta Barat, memiliki 14 bilik kloset. Di toilet laki-laki, seperti terlihat kemarin, hanya 1 dari 7 toilet yang dilengkapi sabun batang. Itu pun terletak di lantai, di sebelah pijakan toilet jongkok.

Toilet yang baik antara lain ada di SMAN 78 Jakarta, Kemanggis, Jakarta Barat. "Tidak jijik soalnya bersih, sabunya selalu diisi ulang, airnya bersih," kata Azakiah, siswi kelas XI.

(Bersambung ke hlm 15 kol 6-7)

Bangun Kesadaran Warga

(Sambungan dari halaman 1)

Di Kota Bogor upaya menanamkan kebersihan dilakukan sejak 2009 di sekolah-sekolah. "Lima tahun ke depan baru akan kelihatan perubahannya dan lima tahun berikutnya akan jelas hasilnya," kata Kepala Dinas Pendidikan Kota Bogor Fahrudin.

Untuk penambahan toilet terkendala ketersediaan lahan. Menurut aturan, luas lahan SD dan SMP minimal 3.000 meter persegi. Faktanya, banyak sekolah lahannya hanya 1.000 meter persegi. Sejauh ini, lanjut Fahrudin, toilet sekolah yang ada, semuanya memiliki tangki septik. "Yang perlu ditingkatkan pengawasan pada masalah kebersihannya," katanya.

Direktur Jenderal Pendidikan Dasar dan Menengah Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan Hamid Muhammad mengatakan, pemerintah daerah harus serius memantau kondisi pendidikan yang sudah diotonomikan ke daerah.

Sanitasi sekolah, kata Direktur Pembinaan SD Kemdikbud Khamim mulai menjadi fokus. Ke depan, toilet ditempatkan di bagian depan sekolah agar kebersihan terjaga. Sanitasi di sekolah bagian dari penguatan pendidikan karakter.

Manajer Riset Transparency International Indonesia Wawan Heru Suyatmiko mengingatkan, selama ini pemanfaatan bantuan operasional sekolah untuk membangun fasilitas sanitasi tidak berlandaskan perencanaan matang. Jumlah toilet sering dibangun tidak sesuai kebutuhan. Transparansi program, termasuk anggaran, serta evaluasi harus dibarengi *reward and punishment* agar persoalan sanitasi ini dapat diatasi.

(RTS/ELN/JOG/DNE/E03/E04)

Judul	Penegakan Hukum Pembuangan Sampah Ke Laut Lemah	Tanggal	Jumat, 23 November 2018
Media	Kompas (halaman 1)		
Resume	Meski memiliki seperangkat peraturan perundangan yang melarang pembuangan sampah oleh kapal laut, namun implementasinya bekum tampak. Baru-baru ini di media sosial beredar tayangan video yang menunjukkan kapal motor Nggapulu membuang sejumlah kantong berisi sampah ke laut.		

PENGELOLAAN LINGKUNGAN

Penegakan Hukum Pembuangan Sampah ke Laut Lemah



KOMPAS/BAHANA PATRIA GUPTA

Nelayan menuju pantai yang dipenuhi sampah setelah melaut di Kecamatan Paciran, Kabupaten Lamongan, Jawa Timur, Kamis (22/11/2018). Selain menimbulkan penyakit bagi warga yang tinggal di pesisir, sampah yang didominasi sampah plastik itu mencemari laut dan membahayakan ekosistem laut.

JAKARTA, KOMPAS — Meski memiliki seperangkat perundangan dan peraturan yang mengatur dan melarang pembuangan sampah oleh kapal ke laut, implementasi penegakan hukumnya belum tampak. Aparat penegak hukum didorong untuk memanfaatkan kewenangannya kepada pelaku kapal pembuang sampah ke laut agar menjadi contoh dan peringatan bagi kapal lain.

Praktik pembuangan sampah dari kapal ke laut masih sering terjadi. Contoh, baru-baru ini di media sosial beredar tayangan video yang menunjukkan Kapal Motor Nggapulu membuang sejumlah kantong berisi sampah ke laut (*Kompas*, 22/11/2018).

Tindakan tak terpuji kapal yang dikelola PT Pelnis ini menunjukkan kesadaran untuk menyelamatkan laut dari ancaman sampah belum dilaksanakan di lapangan. Padahal, baru-baru ini Presiden Joko Widodo menandatangani Peraturan Presiden Nomor 83 Tahun 2018 tentang Penanganan Sampah Laut.

Selain itu, pengelola kapal juga

wajib melaksanakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2014 tentang Pencegahan Pencemaran Lingkungan Maritim, PP No 21/2010 tentang Perlindungan Lingkungan Maritim, serta peraturan internasional Revisi Marpol Annex V (Resolusi MEPC.201 (62) tentang Prosedur Pembuangan Sampah Kapal. Belum lagi sejumlah perundangan seperti UU No 32/2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup dan UU No 17/2008 tentang Pelayaran.

"Sepengetahuan kami selama ini belum ada proses hukum bagi kapal yang membuang sampah di laut," kata Moh Abdi Suhufan, Ketua Harian Ikatan Sarjana Kelautan Indonesia, yang juga Koordinator Nasional Destructive Fishing Watch di Jakarta, Kamis (22/11).

Ia mengatakan, peristiwa KM Bukit Raya yang pertengahan Agustus lalu didapati membuang sampah di perairan Tanjung Priok-Natuna tidak terdengar

(Bersambung ke hlm 15 kol 3-7)

Penegakan Hukum Pembuangan Sampah ke Laut Lemah

(Sambungan dari halaman 1)

penyelesaiannya oleh pemerintah. Pengelola, PT Pelnis, mengakui kejadian tersebut dan menyatakan, pelaku merupakan pekerja alih daya (*Kompas*, 22/11).

Abdi berharap hal ini tak dianggap sebagai hal biasa. Kepedulian publik sangat dibutuhkan untuk mengadu dan melaporkan kasus seperti ini, seperti laporan warga terkait pembuangan sampah oleh KM Nggapulu.

Komitmen pemerintah

Abdi mendesak komitmen keseriusan pemerintah memerangi sampah juga ditunjukkan dengan penindakan hukum secara tegas dan adil bagi pelaku. Ini diharapkan bisa menjadi pembelajaran dan efek jera agar tak terulang

lagi di masa mendatang.

Secara terpisah, Menteri Kelautan dan Perikanan Susi Pudjiastuti mengatakan, pemerintah pusat tak mungkin bergerak sendiri untuk mengatasi masalah sampah di laut. Dibutuhkan peran pemerintah daerah dan masyarakat untuk menghentikan pemakaian sampah plastik.

Susi mengatakan, penanganan masalah sampah di laut juga membutuhkan regulasi, kampanye, ataupun aksi. Kementerian Kelautan dan Perikanan telah melakukan sejumlah langkah penanganan sampah di laut, antara lain program bersih pantai dan pembagian jaring untuk menjaga muara sungai agar sampah dari darat tidak masuk ke laut.

Kementerian Kelautan dan Perikanan juga berencana meng-

kaji penyusunan aturan terkait larangan kapal ikan untuk membuang sampah di laut. "Kami bisa buat peraturan menteri terkait larangan kapal ikan membuang sampah di laut. Kami akan tindak lanjut untuk mengadakan *workshop* (lokakarya) menyusun draf aturan," ujar Susi.

Terkait kasus KM Nggapulu, Abdi mendorong Kementerian Perhubungan melakukan investigasi dan audit serius kepada penanggung jawab kapal dan manajemen di Pelnis. Kejadian ini, katanya, menunjukkan lemahnya kontrol atau manajemen sampah yang dilakukan PT Pelnis.

Abdi menyebutkan, UU No 17/2008 tentang Pelayaran pada Pasal 230 menyebutkan, "Setiap nakhoda atau penanggung jawab unit kegiatan lain di perairan

bertanggung jawab menanggulangi pencemaran yang bersumber dari kapal dan/atau kegiatannya."

Mengutip Pasal 37 PP No 21/2010, ia menyebutkan, "Setiap nakhoda di perairan yang tidak melaksanakan kewajibannya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 24 Ayat (1) Huruf a diberikan sanksi administratif berupa pembekuan sertifikat, keahlian pelaut selama 1 (satu) tahun."

Selain penegakan hukum, Abdi menyarankan agar Pelnis mematuhi dan menjalankan standar operasi prosedur yang telah ada dan memperbaiki manajemen pengelolaan sampah di kapal. Secara teknis, Pelnis agar melakukan pencatatan ketat timbulan sampah saat berangkat dari satu titik keberangkatan hingga tiba di pe-

labuhan tujuan/singgah.

"Harus ada serah terima sampah kepada pihak pelabuhan atau pihak ketiga yang independen untuk memudahkan ketelusuran sampah dari kapal-kapal Pelnis," katanya.

Penanganan sampah di laut ini menjadi perhatian karena selama ini fokus perhatian pemerintah terkesan pada penanganan sampah di daratan. Ini karena studi menunjukkan 80 persen sampah di laut bersumber dari darat.

Pembuangan sampah ke laut ini terjadi beberapa hari sebelum temuan bangkai paus sperma di perairan Wakatobi, Sulawesi Tenggara. Di dalam saluran pencernaan paus terdapat 5,9 kilogram sampah yang sebagian besar berupa sampah plastik beraneka macam. (GCH/LKT)

Judul	Petani jadi Benteng Pertahanan	Tanggal	Jumat, 23 November 2018
Media	Kompas (halaman 17)		
Resume	Selain komitmen pemerintah daerah, kesejahteraan petani juga menjadi kunci mempertahankan luas lahan pangan. Jika kesejahteraan petani tidak terjamin, lahan pertanian bakal terus beralih fungsi.		

Petani Jadi Benteng Pertahanan

Selain komitmen pemerintah daerah, kesejahteraan petani juga menjadi kunci mempertahankan luas lahan pangan. Jika kesejahteraan petani tidak terjamin, lahan pertanian bakal terus beralih fungsi.

JAKARTA, KOMPAS — Petani dinilai harus menjadi tokoh sentral dalam upaya mempertahankan lahan pangan. Sebab, petani masih memegang mayoritas kepemilikan lahan sawah meski alih kepemilikan terus terjadi.

Guru Besar Fakultas Pertanian Institut Pertanian Bogor (IPB) sekaligus Ketua Umum Asosiasi Bank Benih dan Teknologi Tani Indonesia (ABZTI) Dwi Andreas Santosa, Kamis (22/11/2018), berpendapat, menjadikan petani sebagai tokoh sentral berarti menjamin kesejahteraan mereka, termasuk jaminan keuntungan di tengah fluktuasi harga pangan.

Jika sejahtera dengan lahan miliknya, petani cenderung mempertahankannya. Sebaliknya, jika kesejahteraan tak terjamin, petani akan menyerahkannya untuk memperoleh nilai ekonomi yang lebih baik.

Mengutip data Sensus Pertanian BPS tahun 2003 dan 2013 sekitar 503.000 hektar sawah milik petani di Pulau Jawa telah beralih kepemilikan sepanjang tahun 2003-2013.

Sementara data Kementerian ATR/BPN menyebutkan luas baku sawah di Pulau Jawa 20013-2018 meningkat 124.445 hektar.

Menurut Andreas, jika lahan tak lagi dimiliki petani, kepen-

tingan pemanfaatan lahan untuk ketahanan pangan tak lagi jadi prioritas. Oleh karena itu, insentif fiskal dan nonfiskal bagi petani mesti diperhatikan dan direncanakan matang. Kini pemerintah menyusun Peraturan Presiden tentang lahan sawah abadi. Salah satu poin yang dikaji adalah insentif bagi petani.

Di sela kunjungannya dalam rangka pendafaran tanah sistematis lengkap 2018 dan penyelesaian sengketa pertanahan di Lebak, Banten, Wakil Ketua Komisi II DPR Herman Khaeron menyatakan, insentif bisa berupa pupuk, bibit, dan alat pertanian.

Kepala Kantor Badan Pertanahan Nasional (BPN) Kabupaten Lebak Ady Muchtadi mengatakan, insentif yang selayaknya diberikan tak hanya pupuk, bibit, dan alat pertanian.

"Mereka juga perlu insentif pemasaran dengan harga komoditas pertanian yang stabil. Jadi, penghasilan petani tidak terganggu fluktuasi harga," ujarnya.

Janji melindungi

Komitmen pemda juga menjadi kunci. Pemda bertanggung jawab dalam mengeluarkan izin pemanfaatan lahan. Pemda juga harus mematuhi peraturan daerah terkait rencana tata ruang

Luas Lahan Baku Sawah di Pulau Jawa (Hektar)



Sumber: Kementerian ATR/BPN

wilayah (RTRW) yang memuat perlindungan lahan pangan.

Syngannya, menurut Direktur Jenderal Pengendalian Pemanfaatan Ruang dan Penguasaan Tanah Kementerian Agraria dan Tata Ruang/Badan Pertanahan Nasional (ATR/BPN) Budi Situmorang, sebagian pemda masih melihat sawah sebagai obyek yang bisa dialihfungsikan.

Menurut Direktur Eksekutif Komite Pemantauan Pelaksanaan Otonomi Daerah (KPPOD) Robert Endi Jaweng pemberian izin sesuai rencana detail tata ruang (RDTR) bisa efektif mem-

pertahankan lahan pangan. "Namun, dari pantauan, dari 542 kabupaten/kota, hanya sekitar 50 yang punya RDTR," ujarnya.

Dokumen RDTR merinci RTRW. Rencana pemanfaatan lahan, termasuk untuk sawah, tercantum di dalamnya. RDTR menjadi landasan pemda dalam mengeluarkan izin peruntukan penggunaan tanah (IPPT).

"Kalau RDTR tidak ada, pen-

nyelewengan IPPT rawan terjadi. Hal itu berimbas pada konversi lahan pangan karena secara nilai ekonomi lebih menguntungkan," ujarnya.

Selain itu, penyusunan dokumen RTRW ataupun RDTR tidak bersifat jangka panjang karena terbatas masa jabatan kepala daerah. RTRW provinsi dan nasional seharusnya jadi acuan, terutama terkait lahan pangan.

Berdasarkan data yang di-

mumkan pemerintah pada 22 Oktober 2018, luas baku sawah berkurang 645.855 hektar selama kurun tahun 2013-2018. Namun, sejumlah pemerintah kabupaten dan provinsi berjanji melindungi lahan pertaniannya melalui perda dan peraturan bupati.

Pemerintah Provinsi Jawa Ti-

mur, misalnya, menyiapkan peraturan daerah untuk melindungi 128 juta hektar sawah. Pemerintah Kabupaten (Pemkab) Banyuwangi juga tengah menyiapkan perda serupa.

Adapun Pemkab Malang menyiapkan Peraturan Bupati untuk memperkuat perda tentang lahan pertanian pangan berkelanjutan. Sejumlah kabupaten di Jawa Timur telah menetapkan lahan pertanian berkelanjutan, antara lain Kabupaten Ngawi, Kabupaten Madiun, dan Kabupaten Sidoarjo. Namun, upaya mempertahankan lahan pangan dinilai tidak mudah.

Kepala Dinas Pertanian dan Ketahanan Pangan Jawa Timur Hadi Sulistyono menyatakan, kendala mempertahankan luas sawah tetap berat. Di Jawa Timur, laju penyusutan atau alih fungsi lahan pertanian sekitar 18.000 hektar per tahun, setara dengan 25.210 kali ukuran lapangan sepak bola.

Kepala Dinas Pertanian Banyuwangi Arief Setiawan mengatakan, pihaknya berupaya melindungi lahan pertanian dari alih fungsi.

"Dari total luas lahan pertani-

an 65.457 hektar, sebanyak 55.030 hektar di antaranya akan kami lindungi dengan peraturan daerah. Hingga kini, peraturan itu masih dalam proses program legislasi daerah," ujarnya.

Bertambah

Berbeda dengan mayoritas provinsi di Pulau Sumatera dan Pulau Kalimantan, luas baku sawah di sebagian besar provinsi di Pulau Jawa, berdasarkan data Kementerian ATR/BPN, justru bertambah. Selama 2013-2018, lahan baku sawah di Pulau Jawa meningkat 124.445 hektar menjadi 3.473 juta hektar.

Penambahan paling signifikan terjadi di Jawa Timur, yakni dari 108 juta hektar menjadi 128 juta hektar. Hanya Jawa Tengah yang luas sawahnya tercatat susut, yakni 123.156 hektar, selama lima tahun tersebut. Sementara di Jawa Barat, Banten, DI Yogyakarta, dan DKI Jakarta bertambah. Penambahan itu dinilai tidak mencerminkan situasi di lapangan.

Menurut Budi Situmorang, penambahan luas dipengaruhi oleh teknologi citra satelit terbaru yang digunakan karena pengambilan datanya menjadi lebih rinci. Perbedaan data di daerah, hal itu akan menjadi bahan evaluasi bersama.

(JUD/BBO/GER/WER/NTK/BAY/EGO)

Judul	Jalan Tol: Hadapi Trans-Jawa Siap atau Gagap	Tanggal	Jumat, 23 November 2018
Media	Kompas (halaman 17)		
Resume	Jalan tol Trans-Jawa diharapkan dapat memperlancar arus logistic sehingga dapat menekan biaya logistic yang tinggi. Sebab, hingga saat ini truk masih mendominasi angkutan logistic di Pulau Jawa. Jalan tol juga membuka peluang berkembangnya destinasi wisata local. Kota dan daerah yang dilewati jalan tol makin mudah diakses. Namun bagi daerah yang belum siap atau gagap memanfaatkan potensinya, maka akan semakin ditinggalkan.		

JALAN TOL

Hadapi Trans-Jawa, Siap atau Gagap

Gubernur Jenderal Herman Willem Daendels membangun Jalan Raya Pos atau De Grote Postweg pada 1808-1809. Jalan itu membentang dari Anyer (Banten) sampai Panarukan (Situbondo) dengan panjang 1.000 kilometer. Ribuan nyawa manusia melayang, saat menjadi sebagai pekerja rodi ketika membangun jalan tersebut.

Sekitar 209 tahun kemudian, Jalan Tol Trans-Jawa akan tersambung dan beroperasi mulai Merak (Banten) sampai Surabaya (Jatim) pada akhir tahun ini. Bahkan, lanjutan dari Jalan Tol Trans-Jawa, mulai Surabaya ke arah timur sampai Banyuwangi, beberapa ruasnya sudah beroperasi.

Dulu Jalan Raya Anyer-Panarukan dibangun untuk memperlancar komunikasi pihak kolonial, memudahkan mobilisasi serdadu untuk mempertahankan sisi utara Pulau Jawa, serta menyedot kekayaan alam keluar dari Indonesia. Tidak ada maksud sedikit pun untuk memajukan kaum pribumi.

Pembangunan Jalan Tol Trans-Jawa yang sudah lama direncanakan berjalan tersendat-sendat. Ke arah barat Jakarta, Jalan Tol Jakarta-Tangerang telah beroperasi pada 1984. Namun, ruas selanjutnya, Jalan Tol Tangerang-Merak baru dibangun secara bertahap pada 1992 hingga 1996. Ke arah timur Jakarta, Jalan Tol Jakarta-Cikampek sudah dioperasikan sejak 1988. Sementara Jalan Tol Cikampek-Palimanan atau Cipali yang menjadi kelanjutannya baru beroperasi pada 2015 atau 27 tahun setelah Jalan Tol Jakarta-Cikampek beroperasi.

Saat ini Jalan Tol Jakarta-Cikampek menjadi urat nadi transportasi orang dan barang di Jakarta dan Bekasi (Jawa Barat) sehingga kemacetan sudah menjadi pemandangan sehari-hari. Kemacetan semakin menjadi-jadi karena ada tiga

proyek besar yang dibangun di sebelah kanan dan kiri ruas tol tersebut.

Selama ini, pembebasan lahan menjadi tantangan utama.

Selama ini, pembebasan lahan menjadi tantangan utama. Masalah selanjutnya adalah keseriusan dan kemampuan pemegang konsesi dalam kapasitas dan pendanaan. Hal ini terlihat dari perpindahan hak konsesi jalan tol hingga beberapa kali.

Penerbitan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum menjadi pendorong percepatan Jalan Tol Trans-Jawa. Tidak bisa dimungkiri "pengorbanan" badan usaha jalan tol melalui skema talangan tanah telah mempercepat pembangunan Jalan Tol Trans-Jawa. Dan, yang paling penting, kerelaan masyarakat pemilik tanah untuk melepaskan tanah mereka membuat Jalan Tol Trans-Jawa dapat terwujud.

Peluang

Jalan Tol Trans-Jawa diharapkan dapat memperlancar arus logistik sehingga dapat menekan biaya logistik yang tinggi. Sebab, hingga kini truk masih mendominasi angkutan logistik di Pulau Jawa. Seiring dengan kondisi itu, daerah atau kota-kota yang terhubung diharapkan menjadi lebih berkembang karena arus barang dan orang menjadi lebih lancar.

Keberadaan jalan tol juga membuka peluang baru. Dalam skala yang lebih sempit, destinasi wisata lokal bisa lebih mudah diakses. Misalnya, pariwisata di Cirebon (Jawa Barat) tumbuh pesat setelah Jalan Tol Cipali beroperasi. Jika lalu lintas lancar, Cirebon bisa diakses dari Jakarta hanya dalam waktu 3 jam, bahkan kurang. Contoh lain adalah kawasan Puncak, Bogor, (Jabar) yang menjadi tujuan pelesir warga ibu kota RI karena didukung Jalan Tol Jagorawi.

Nantinya, kawasan Tanjung Lesung di Banten bisa jadi destinasi baru jika Jalan Tol Serang-Panimbang beroperasi. Begitu juga kawasan Bromo-Semeru-Tengger yang didukung Jalan Tol Gempol-Pasuruan-Probolinggo-Banyuwangi ataupun Jalan Tol Pandaan-Malang.

Pengoperasian Jalan Tol Trans-Jawa sudah di depan mata. Dengan keberadaan jalan tol, kota atau daerah yang dilewati jalan tol semakin mudah diakses. Namun, sebaliknya, kendaraan bisa jadi hanya lewat. Daerah yang tidak siap atau gagap memaksimalkan potensinya, bisa jadi, akan semakin ditinggalkan. (NORBERTUS ARYA DWIANGGA)

Judul	Berita Foto	Tanggal	Jumat, 23 November 2018
Media	Kompas (halaman 20)		
Resume	Petani beraktivitas di Sawah yang semakin sempit karena dialihfungsikan untuk keperluan Kawasan Industri Medan, di Desa Pematang Johar, Sumatera Utara		

Alih Fungsi Lahan Sawah Pertanian



KOMPAS/NIKSON SINAGA

Petani beraktivitas di sawah yang semakin sempit karena dialihfungsikan untuk keperluan Kawasan Industri Medan di Desa Pematang Johar, Kecamatan Labuhan Deli, Kabupaten Deli Serdang, Sumatera Utara, Kamis (22/11/2018). Lebih dari 30.000 hektar sawah di Sumatera Utara dialihfungsikan untuk keperluan kawasan industri, perumahan, dan infrastruktur sejak tahun 2012.

Judul	Orang Rimba di Titik Kritis	Tanggal	Jumat, 23 November 2018
Media	Kompas (halaman 21)		
Resume	Ratusan unit rumah yang dibangun Kementerian Sosial untuk orang Rimba di Merangin, Jambi kini terbengkalai karena tak lagi dihuni. Rumah-rumah yang disiapkan tidak dilengkapi dengan lahan untuk hidup, dan keberadaan orang rimba secara sosial masih belum diterima masyarakat.		

Orang Rimba di Titik Kritis

Pemerintah sepertinya tidak sepenuh hati memberdayakan Orang Rimba. Meski menyiapkan rumah, tidak dilengkapi lahan untuk hidup. Program pun sia-sia.

JAMBI, KOMPAS — Berbagai program bantuan dalam 10 tahun terakhir belum mampu menyelamatkan Orang Rimba dari kesengsaraan. Tanpa upaya lebih serius, Orang Rimba tak hanya kehilangan akar budaya, tetapi juga berada pada titik kritis kepunahan.

Sebanyak 5.518 unit rumah dibangun Kementerian Sosial selama tahun 2009-2018. Program bernama Pembangunan Rumah Sederhana Pemberdayaan Komunitas Adat Terpencil (KAT) melalui Dana Tugas Pembantuan Kementerian Sosial. Pembangunan tersebar di lima wilayah jelajah Orang Rimba yang mengelilingi Taman Nasional Bukit Duabelas (TNBD), yakni Kabupaten Batanghari, Merangin, Sarolangun, Bungo, dan Tebo.

Dari jumlah itu, sekitar 200 unit rumah tak lagi dihuni Orang Rimba. Sebagian besar kini ditempati warga desa sekitar dan sisanya terbengkalai. Ratusan unit lainnya ditempati sewaktu-waktu saja karena penghuninya lebih banyak menghabiskan waktu menjajah dalam kawasan hutan untuk berburu dan mengumpulkan bahan makanan.

Sebanyak 43 unit rumah yang dibangun pemerintah pada tahun 2015 di Kungkay, Kabupaten Merangin, bahkan tak sempat dihuni Orang Rimba. Kondisi rumah baru itu kini tak terawat. Bahkan, bagian atap, daun pintu, jendela, dan fasilitas pendukung lainnya telah habis dicuri warga sekitar.

Antropolog Orang Rimba, Robert Aritonang, menilai, berbagai program selalu mengabaikan kebutuhan dasar, yakni pangan. Banyaknya bantuan rumah tanpa dilengkapi lahan kelolaan dan pendampingan budidaya serta usaha membuat Orang Rimba sulit bertahan.

Dari seluruh bantuan rumah untuk Orang Rimba, tak satu pun dilengkapi lahan pangan. "Padahal tidak mungkin Orang Rimba bertahan hidup tanpa makan. Mereka juga butuh lahan pa-



Komunitas adat Orang Rimba tak dapat menghuni 43 rumah bantuan yang telah dibangun Kementerian Sosial karena keberadaannya ditolak oleh penduduk desa. Rumah-rumah itu hingga kini terbengkalai dan sebagian besar atapnya dicuri. Dibutuhkan campur tangan pemerintah untuk mendorong pengakuan sosial bagi Orang Rimba di tengah masyarakat. Bantuan rumah yang terbengkalai seperti terlihat di Merangin, Jambi, Selasa (20/11/2018).

ngan," kata Robert di Jambi, Kamis (22/11/2018).

Pembukaan hutan yang masif dalam 30 tahun terakhir membuat Orang Rimba kehilangan rumah sekaligus sumber hidupnya. Menjelang 1980, pemerintah membuka program transmigrasi dan pembukaan kebun sawit dan tanaman industri besar-besaran.

Pembangunan itu mengawali migrasi besar-besaran warga asal Jawa. Lebih dari 40.000 keluarga transmigran didatangkan untuk menempati kawasan yang telah dibuka. "Demi kesuksesan program pembangunan, keberadaan Orang Rimba di hutan-hutan itu justru terabaikan," jelasnya.

Saat ini, dari 5.235 warga komunitas Orang Rimba, hanya sebagian kecil hidup nyaman di

kawasan TNBD. Sebagian lainnya hidup dalam kondisi darurat di sepanjang Jalan Lintas Sumatera dan perkebunan sawit dan akasia. Kehidupan yang dialami kelompok ini bisa dikatakan yang paling terlunta. "Bahkan, jika dibandingkan dengan kriteria warga miskin sebagaimana diatur Bapenas, mereka jauh di bawahnya lagi," tambahnya.

Tanpa penanganan serius, lanjut dia, Orang Rimba tak hanya akan terpisahkan dari akar budayanya, tetapi juga berada pada titik kritis kepunahan. Apalagi, usia harapan hidup Orang Rimba saat ini lebih rendah dibandingkan penduduk Indonesia umumnya. "Rata-rata kematian di bawah usia 50 tahun," ujar Robert. Banyak pula ditemui kematian

pada usia anak disebabkan kekurangan asupan makan. Kerawanan pangan yang terjadi pada akhir 2014, misalnya, sempat memicu kematian beruntun belasan anak di bagian timur Bukit Duabelas. Pada tahun yang sama juga didapati kejadian luar biasa kematian bayi akibat penyakit demam berdarah di Sarolangun.

Hal serupa ditegaskan peneliti Orang Rimba dari Universitas Diponegoro, Adi Prasetyo. Ia menilai program yang diberikan bagi Orang Rimba selalu berorientasi pada pembangunan permukiman, minus sumber penghidupan. Program pun kerap tidak sesuai pada penghormatan hak mereka sebagai suatu masyarakat yang punya identitas sendiri dan perlu dilindungi.

"Akhirnya, Orang Rimba seperti mengalami *displacement* karena lingkungan dan alamnya telah jauh berubah saat cara berpikirnya masih tetap," katanya.

Pemuka Orang Rimba, Ngilo, berharap pemerintah tak sekadar memberi bantuan fisik, tetapi juga membantu mereka beradaptasi pada cara hidup baru. "Kami mau bercocok tanam, tetapi bagaimana kalau tidak ada lahannya," jelasnya.

Kepala Seksi Pemberdayaan Komunitas Adat Terpencil Dinas Sosial Provinsi Jambi Meraldi mengatakan, tahun ini Kemensos membangunkan 112 unit rumah untuk Orang Rimba di Kabupaten Tebo. Bantuan sekitar Rp 4 miliar itu tak dilengkapi dengan lahan pengelolaan. (ITA)

Judul	VGf Tol Semarang – Demak: Bangun Tanggul Pakai Pinjaman China	Tanggal	Jumat, 23 November 2018
Media	Bisnis Indonesia (halaman 7)		
Resume	Kementerian PUPR mengusulkan pinjaman luar negeri Rp. 3,50 triliun digunakan untuk membiayai dukungan tunai pemerintah atau <i>viability gap fund</i> pada proyek jalan tol Semarang-Demak yang terintegrasi dengan tanggul laut sepanjang 26,80 km. Dirjen Bina Marga Kementerian PUPR mengatakan bahwa usulan pinjaman tersebut sudah diajukan ke BAPPENAS.		

► VGF TOL SEMARANG-DEMAK

Bangun Tanggul Pakai Pinjaman China

JAKARTA — Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat mengusulkan pinjaman luar negeri Rp3,50 triliun digunakan untuk membiayai dukungan tunai pemerintah atau *viability gap fund* pada proyek jalan tol Semarang—Demak yang terintegrasi dengan tanggul laut sepanjang 26,80 kilometer.

Irene Agustine
irene.agustine@bisnis.com

Direktur Jenderal Bina Marga Kementerian PUPR Sugiyartanto mengatakan bahwa usulan pinjaman tersebut sudah diajukan kepada Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas) untuk dimasukkan dalam daftar rencana prioritas pinjaman luar negeri atau *green book* 2019.

Dana Rp3,50 triliun tersebut, katanya, akan digunakan untuk mendanai kewajiban pemerintah dalam proyek itu, yakni membangun tanggul sepanjang 8 kilometer.

Sementara itu, sisa pembangunan tanggul akan dilakukan oleh badan usaha jalan tol (BUJT) yang terpilih dalam proses lelang yang saat ini baru dalam tahapan prakualifikasi.

"Kami sudah ajukan ke Bappenas, sedang menunggu respons. Pinjaman rencananya kami *propose* ke China, tetapi ada juga yang menawarkan dari Korea [Selatan]," kata Sugiyartanto kepada *Bisnis*, Rabu (21/11).

► Dana Rp3,50 triliun akan digunakan untuk mendanai kewajiban pemerintah, yakni membangun tanggul 8 kilometer.

► Saat ini, badan usaha yang lulus prakualifikasi dalam proses untuk mengajukan penawaran.

Viability gap fund merupakan bentuk dukungan pemerintah kepada proyek dengan skema kerja sama pemerintah dengan badan usaha (KPBU) yang bertujuan meningkatkan kelayakan finansial proyek.

Berdasarkan catatan *Bisnis*, nilai VGF yang diajukan tersebut jauh lebih kecil daripada perkiraan kebutuhan untuk mendukung proyek tersebut pada awal tahun lalu, sekitar Rp10 triliun—Rp11 triliun.

Secara total, Sugiyartanto memperkirakan total nilai investasi proyek yang juga bertujuan untuk mengatasi rob mencapai Rp13 triliun—Rp15 triliun, jauh lebih ren-

dah dari perkiraan awal untuk kebutuhan proyek ini Rp20 triliun—Rp21 triliun.

Berkurangnya perkiraan investasi tersebut antara lain dikarenakan sebagian kebutuhan lahan sudah tersedia.

"Banyak untuk tanggul, tetapi kan ini di laut, jadi tidak perlu pembebasan. Namun, kami akan koordinasi dengan Kementerian Agraria dan Tata Ruang untuk memastikan apakah lahan di laut ini juga perlu penggantian."

Saat ini, kata Sugiyartanto, badan usaha yang lulus prakualifikasi telah dalam proses untuk mengajukan penawaran yang diproses di Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT).

Bila pemenang sudah diketahui, Sugiyartanto memastikan bahwa nantinya akan ada dua lelang konstruksi yang akan dilakukan, yakni dari Kementerian PUPR untuk pengerjaan area VGF dan dari BUJT terpilih untuk pengerjaan bagian badan usaha.

TANDA TANGAN KONTRAK

Kepala Panitia Pelelangan Pengusahaan Jalan Tol BPJT Eka Pria Anas memperkirakan penandatanganan kontrak proyek tersebut baru bisa dilakukan pada Januari 2019.

"Mungkin lewat tahun ini ya, Januari tahun depan," ujarnya belum lama ini. Saat ini, terdapat empat peserta lelang pengusahaan jalan tol yang lulus ke tahap prakualifikasi dan dalam proses mengikuti tahapan pelelangan selanjutnya.

Dari empat peserta lelang yang lulus, dua peserta berasal dari China dan dua lainnya merupakan konsorsium lokal. Dua peserta lelang asal China yang lulus yaitu PT China Harbour Indonesia dan Sinohydro Corporation Limited.

Sementara itu, konsorsium lokal yang lulus ke tahap berikutnya dipimpin oleh PT Jasa Marga Tbk. (JSMR) dan PT Pembangunan Perumahan Tbk. (PTPP).

Dalam konsorsiumnya, JSMR menggandeng PT Waskita Toll Road, PT Adhi Karya Tbk. dan PT Brantas Abipraya.

Adapun, PTPP mengajak PT Wijaya Karya Tbk. dan PT Misi Mulia Metrical untuk melengkapi konsorsium.

Pembangunan jalan tol Semarang—Demak yang terintegrasi dengan tanggul laut Kota Semarang diharapkan dapat meminimalisasi kemacetan yang berada di jalur pantai utara Jawa (Semarang—Demak—Surabaya).

Selain itu, proyek prakarsa pemerintah tersebut dinilai sangat dibutuhkan untuk segera dibangun guna mengatasi abrasi dan rob di sepanjang pantai utara Semarang. □

Lelang Diulang karena Ada Perubahan

Sempat diulang karena lingkup pekerjaan proyek dipadukan dengan pembangunan tanggul laut Kota Semarang, lelang proyek jalan tol Semarang—Demak hampir mencapai titik akhir. Badan Pengatur Jalan Tol memperkirakan proses lelang tuntas pada November 2018 sehingga proyek tersebut bisa dibangun.

Proyek Jalan Tol Semarang—Demak Panjang	: 26,80 kilometer
Biaya investasi	: Rp15,34 triliun
Skema investasi	: Bangun, guna, serah (BOT)
Hasil prakualifikasi (desain proyek tanpa tanggul)	: Konsorsium PT Wijaya Karya Tbk. dan PT Pembangunan Perumahan (Persero) Tbk., serta Konsorsium PT Jasa Marga (Persero) Tbk dan PT Waskita Toll Road
Status	: Prakualifikasi diulang, 31 Juli—21 Agustus 2018.
Hasil prakualifikasi (desain proyek beserta tanggul)	: 4 konsorsium

Sumber: Kementerian PUPR, Agustus 2018, dotcom/BISNIS/ANUS/PRAPAT

Judul	Lelang Bendungan ManikinL 6 BUMN Lulus prakualifikasi	Tanggal	Jumat, 23 November 2018
Media	Bisnis Indonesia (halaman 7)		
Resume	Enam BUMN lulus prakualifikasi lelang proyek pembangunan bendungan manilin di Kupang NTT dengan total nilai pengerjaan Rp. 1.99 triliun.		

▶ LELANG BENDUNGAN MANIKIN

Enam BUMN Lulus Prakualifikasi

JAKARTA — Enam BUMN konstruksi lulus prakualifikasi lelang proyek pembangunan Bendungan Manikin di Kabupaten Kupang, Nusa Tenggara Timur dengan total nilai pengerjaan Rp1,99 triliun.

Sebagaimana dikutip dari laman Layanan Pengadaan Secara Elektronik Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, keenam BUMN tersebut adalah PT Waskita Karya Tbk., PT Wijaya Karya Tbk., PT Pembangunan Perumahan Tbk., PT Utama Karya Wilayah IV, PT Nindya Karya, dan PT Brantas Abipraya.

Keenam BUMN tersebut lulus dalam dua paket pengerjaan yang ditawarkan, yakni paket pertama dengan harga perkiraan sendiri Rp1,06 triliun, sedangkan paket kedua senilai Rp933,613 miliar. Enam BUMN itu menyisihkan 98 peserta dalam tiap penawaran paket.

Berdasarkan lini masa pengadaan, proses yang ditempuh peserta saat ini adalah mengunduh dokumen penawaran. Rencananya, penetapan pemenang dilakukan pada awal Desember dan penandatanganan kontrak pada 21 Desember 2018.

Bendungan itu direncanakan memiliki kapasitas tampungan bersih

mencapai 14,63 juta meter kubik air.

Sebelumnya, Direktur Operasi II PT Utama Karya Suroto mengatakan bahwa perseroan masih menunggu hasil lelang beberapa proyek bendungan yang tersisa pada tahun ini, salah satunya Manikin untuk mencapai target kontrak proyek bendungan Rp3 triliun.

Pada tahun ini, perusahaan baru mendapatkan kontrak proyek Bendungan Tiga Dihaji di Sumatra Selatan untuk paket pertama senilai Rp1,07 triliun, yang pengerjaannya dilakukan bersama (kerja sama operasi/KSO) dengan PT Basuki Rahmanta Putra.

"Kami baru dapat satu dari Tiga Dihaji, tetapi masih berproses lelangnya. Ini kami tunggu," kata Suroto kepada *Bisnis*, belum lama ini.

Sementara itu, Menteri PUPR Basuki Hadimuljono mengatakan bahwa satu bendungan di Nusa Tenggara Barat, yakni Mila di Kabupaten Dompu telah selesai dibangun dan siap untuk dilakukan penggenangan pada awal Desember 2018.

Bendungan Mila merupakan bendungan kedua yang rampung di Pulau Sumbawa setelah Tanju yang telah diresmikan oleh Presiden Joko Widodo pada 30 Juli 2018. *(Irene Agustine)*

Judul	BErita foto	Tanggal	Jumat, 23 November 2018
Media	Bisnis Indonesia (halaman 7)		
Resume	KEmenterian PUPR menargetkan pengoperasian Bocimi pada November 2018		

► **PENGOPERASIAN DUA RUAS TOL**



Antara/Yulus Satria Wijaya

Warga melintas di ruas tol Bogor–Ciawi–Sukabumi (Bocimi) seksi I yang belum beroperasi di Ciawi, Bogor, Jawa Barat, Selasa (20/11). Kementerian PUPR menargetkan pengoperasian dua ruas

tol pada November 2018, yaitu tol Sragen–Ngawi yang merupakan bagian dari tol Solo–Ngawi, serta seksi I tol Bogor–Ciawi–Sukabumi yang menghubungkan Ciawi–Cigombong.

Judul	Proyek Air Minum dan Sanitasi ditawarkan	Tanggal	Jumat, 23 November 2018
Media	Bisnis Indonesia (halaman 7)		
Resume	Kementerian PUPR bakal menyiapkan sejumlah proyek infrastruktur yang berpotensi dibiayai melalui skema pembiayaan campuran/ <i>blended finance</i> . Proyek air minum dan sanitasi diunggulkan karena sejalan dengan agenda SDGs. Selain proyek sanitasi itu, ada dua proyek yang bisa didanai lewat skema pembiayaan campuran adalah Jakarta Sewerage System dan proyek sanitasi di Makassar.		

► PEMBIAYAAN CAMPURAN

Proyek Air Minum & Sanitasi Ditawarkan

JAKARTA — Kementerian Pekerjaan Umum & Perumahan Rakyat bakal menyiapkan sejumlah proyek infrastruktur yang berpotensi dibiayai melalui skema pembiayaan campuran atau *blended finance*.

Proyek air minum dan sanitasi diunggulkan karena sejalan dengan agenda pembangunan berkelanjutan atau *sustainable development goals* (SDGs).

Direktur Jenderal Cipta Karya Kementerian PUPR Danis H. Sumadilaga mengatakan bahwa skema pembiayaan campuran potensial untuk menyokong proyek-proyek kerja sama di sektor air minum dan sanitasi, baik yang sudah masuk tahap lelang maupun dalam perencanaan.

"Proyek KPBU [kerja sama

pemerintah dengan badan usaha] sudah ada yang berjalan, tinggal nanti sumbernya dananya bisa pakai *blended*, seperti Semarang [Barat], Karian Serpong, dan Jatiluhur," ujarnya kepada *Bisnis*, Rabu (21/11).

Sementara itu, pada proyek sanitasi, dua proyek yang bisa didanai lewat skema pembiayaan campuran adalah Jakarta Sewerage System dan proyek sanitasi di Makassar.

Pembiayaan campuran merupakan skema baru dalam pembiayaan infrastruktur dengan sumber dana yang beragam. Hal paling mencolok dalam skema ini yakni keterlibatan dana-dana filantropi yang melengkapi sumber dana dari lembaga keuangan dan lembaga donor.

Di samping itu, skema ini secara khusus menyasar sektor-sektor yang secara langsung mendukung SDGs.

Danis menerangkan bahwa sektor air minum dan sanitasi memenuhi kriteria SDGs karena salah satu tujuannya adalah menjamin ketersediaan dan pengelolaan air minum dan sanitasi.

Secara keseluruhan, ada 15 tujuan pembangunan berkelanjutan, mulai dari pengentasan kemiskinan hingga memerangi perubahan iklim.

Sejauh ini, Indonesia telah mendapat komitmen sebesar US\$2,30 miliar atau sekitar Rp34,50 triliun untuk membiayai proyek infrastruktur.

Kementerian Keuangan juga telah meluncurkan SDGs In-

donesia One, platform kerja sama pendanaan terpadu yang menyediakan fasilitas pengembangan proyek, mitigasi risiko, pembiayaan, dan investasi.

Beberapa proyek air minum dan sanitasi yang berpotensi mendapat pembiayaan lewat skema pembiayaan campuran karena terdapat proyek yang belum masuk tahap pemenuhan pembiayaan.

Danis mencontohkan proyek SPAM Semarang Barat sudah mendapatkan pemenang lelang, yakni PT Aetra Air Indonesia, perusahaan patungan antara Aetra dengan Medco.

Investasi badan usaha dalam proyek ini mencapai Rp458 miliar atau 42% dari total nilai proyek sebesar Rp1,10 triliun.

(Rivki Maulana)

Judul	Bangunan Antigempa: KPatuhan terhadap regulasi rendah	Tanggal	Jumat, 23 November 2018
Media	Bisnis Indonesia (halaman 23)		
Resume	Komitmen engineer atau pengembang untuk mematuhi standar persyaratan ketahanan bangunan gedung terhadap bencana gempa dinilai masih rendah. Kepala Puslitbang Perumahan dan Permukiman, Kementerian PUPR Arief Sabarudin mengatakan pemerintah telah menyediakan setidaknya 200 standar pembangunan setiap gedung agar aman.		

► BANGUNAN ANTIGEMPA

Kepatuhan terhadap Regulasi Rendah

JAKARTA — Komitmen *engineer* atau pengembang untuk mematuhi standar persyaratan ketahanan bangunan gedung terhadap bencana gempa dinilai masih rendah.

Arief Sabaruddin, Kepala Puslitbang Perumahan dan Permukiman Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, mengatakan pemerintah telah menyediakan setidaknya 200 standar pembangunan setiap gedung agar aman.

Kendati demikian, lanjutnya, tidak banyak *engineer* dan pengembang yang berkomitmen untuk menggunakan semua standar tersebut pada praktik di lapangan.

"Artinya energi kami [pemerintah pusat] habis kalau tidak ada regulasi yang sudah dibuat tetapi tidak dijalankan karena regulasinya sebenarnya sudah cukup. Jadi sebenarnya mitigasi bencana dari regulasi sudah ada," ujar Arief, Rabu (21/11).

Arief mengatakan dari total 200 standar di setiap bangunan tersebut, setidaknya terdapat empat standar yang menjadi prioritas yang berkaitan dengan ketahanan gempa.

Keempat standar itu adalah SNI 1726:2012, SNI 1726:2013, SNI 1729:2015, dan SNI 2827:2013. Dari sisi regulasi, pengembang harus mematuhi regulasi yang berkaitan dengan strategi perencanaan pembangunan, yaitu Permen PU 29/PRT/M/2016 dan PU 26/PRT/M/2008.

"Itu baru menyangkut keamanan belum kesehatan, tetapi setidaknya tentang strategi perencanaan dua permen tersebut," paparnya.

Arief mengatakan, berdasarkan studi dari gempa yang telah terjadi di Nias, Yogyakarta, dan Sumatra Barat, keruntuhan bangunan disebabkan para engineer tidak memperhatikan rekayasa gempa.

Selain itu, tipikal keruntuhan bangunan lainnya terbesar akibat gempa di Indonesia adalah kerusakan yang berasal dari *non-engineered buildings*.

Berdasarkan data Kementerian PUPR, dari total 331 jumlah bangunan yang rusak akibat gempa di Sulawesi Tengah sekitar 80% berasal dari rumah yang dibangun sendiri oleh masyarakat. Dari keseluruhan total rumah masyarakat yang terdampak, sebanyak 83% termasuk ke dalam rumah rusak berat.

"Kalau mengikuti peraturan teknis dari kementerian PUPR pada setiap pembangunan, kerusakan yang terjadi tidak begitu berat," ujar Arief.

Dia juga menyayangkan pembangunan hunian oleh pengembang dalam pembangunan program 1 juta rumah. Berdasarkan hasil evaluasi, hanya 40% perumahan yang diintervensi oleh pemerintah telah memenuhi persyaratan standar dan hanya 30% yang telah memenuhi *standar detailing*.

"Pengembangan yang dipantau langsung oleh pemerintah tidak memegang komitmen pengembangan terhadap regulasi, bagaimana yang dibangun sendiri oleh masyarakat," paparnya.

KONSEP RISHA

Pemerintah, lanjutnya, telah menyediakan solusi pembangunan rumah oleh masyarakat dengan memperhatikan mitigasi bencana, yaitu dengan desain prototipe, memperkerjakan tenaga ahli, dan menggunakan teknologi Risha (Rumah Instan Sederhana dan Sehat).

Arief mengatakan telah menyiapkan desain prototipe yang telah tersebar di berbagai website sehingga bisa dijadikan pedoman atau diaplikasikan terhadap

pembangunan rumah oleh masyarakat.

Solusi lainnya adalah memperkerjakan tenaga ahli yang dapat menghitung desain bangunan secara spesifik sehingga terdapat pencegahan bangunan runtuh akibat gempa.

Selain itu, Kementerian PUPR dalam beberapa tahun terakhir juga selalu menyosialisasikan pembangunan rumah dengan menggunakan teknologi Risha yang telah terbukti tahan gempa.

Risha merupakan teknologi rumah layak huni dan terjangkau sistem *knock down* dan dapat dibangun secara bertahap. Waktu yang diperlukan untuk proses pembangunan setiap modul (3 mx3 m) adalah 24 jam oleh tiga orang pekerja.

Setiap modul memiliki tiga jenis komponen panel struktur, panel P1, P2, dan panel simpul yang memiliki sifat fleksibel dan efisien dalam konsumsi bangunan.

Risha memiliki sejumlah keunggulan, yaitu lebih cepat dirakit, lebih murah, ramah lingkungan, tahan gempa, mudah dipindahkan, lebih ringan, serta dapat dimodifikasi untuk bangunan sekolah, puskesmas, rumah sakit, dan lainnya.

Dengan menggunakan sistem Risha, pembangunan rumah dengan tipe 36 dapat dibanderol harga mulai dari Rp50 juta per unit.

Konsep ini telah diterapkan sebanyak 10.000 unit di Aceh pascatsunami, serta penerapan model sejumlah wilayah lain seperti di Jawa Barat, Kepulauan Riau, Sumatra Barat, Bengkulu, Lampung, Bangka Belitung, Riau, Jambi, Kalimantan Timur, Kalimantan Selatan, Sulawesi Utara, Sulawesi Tengah, Sulawesi Barat, Jawa Timur, Yogyakarta, Jawa Tengah, Bali, Nusa Tenggara Timur, dan Nusa Tenggara Barat. *(Finna U. Ulfah)*