

KLIPPING BERITA MEDIA MASSA



Sabtu-Senin, 27-29 Oktober 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	Bisnis Indonesia (Halaman, 7)	Senin, 29 Oktober 2018	Opsi Pemeliharaan Dibuka	Pemerintah membuka opsi pemeliharaan jembatan tol Surabaya- Madura atau Suramadu kepada badan usaha yang nantinya mendapatkan konsesi jalan tol di wilayah sekitarnya.
2	Bisnis Indonesia (Halaman, 7)	Senin, 29 Oktober 2018	Ini yang Kami Jaga	PT Jasa Marga Tbk terus aktif mengembangkan aktivitas bisnisnya di jalan tol, mulai dari rencana penambahan konsesi dan pengembangan anak usaha.
3	Koran Tempo (Halaman, 8)	Senin, 29 Oktober 2018	Sulawesi Tengah Masuki Masa Transisi Darurat	Sulawesi Tengah kini memasuki masa transisi darurat darurat tepat sebulan setelah bencana gempa, tsunami, dan likuefaksi pada akhir september lalu.
4	Koran Tempo (Halaman, 18)	Senin, 29 Oktober 2018	Penghapusan Tarif Suramadu Ganggu Bisnis Penerbangan	Pengusaha angkutan penyebrangan di selat Madura, Jawa Timur, berupaya menjaga kelangsungan bisnisnya di kawasan tersebut setelah pemerintah mengubah status Jembatan Suramadu – Madura menjadi non tol.
5	Koran Tempo (Halaman, 18)	Senin, 29 Oktober 2018	Info Grafis	Tertinggal Surabaya
6	Media Indonesia (Halaman, 9)	Senin, 29 Oktober 2018	Infrastruktur yang menyatu	Pembangunan infrastruktur sebuah negara sangat berhubungan erat dengan pertumbuhan ekonomi negara itu.
7	Media Indonesia (Halaman, 13)	Senin, 29 Oktober 2018	Jembatan Gantung Titian Asa Masyarakat Perdesaan	Sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki banyak sungai yang berhilir di lautan. Selain itu kontur permukaan di Indonesia yang dikelilingi sesar aktif dan gunung berapi juga menyebabkan banyak terdapat cekungan.
8	Media Indonesia (Halaman, 13)	Senin, 29 Oktober 2018	Jembatan Gantung Perlancair Mobilitas Masyarakat	Sebagai salah satu perwujudan nawacita ke-3, yaitu membangun dari daerah pinggiran dan perdesaan, pemerintah mulai 2015 melalui direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian PUPR membangun jembatan gantung.
9	Media Indonesia (Halaman Utama)	Minggu, 28 Oktober 2018	Jokowi Gratiskan Jembatan Suramadu demi keadilan	Jembatan Tol Surabaya- Madura atau Suramadu diubah status pengelolanya menjadi jembatan nontol sehingga tak lagi berbayar alias gratis.
10	Kompas (Halaman, 21)	Senin, 29 Oktober 2018	Huntara Lebih Ramah Anak	Kebersihan dan sanitasi yang tidak terkontrol di pengungsian memicu aneka penyakit. Relokasi para penyintas dari tenda-tenda pengungsian ke hunian sementara yang lebih tertata pun didorong lebih cepat diwujudkan, terutama mendukung kesehatan anak-anak penyintas bencana di Sulawesi Tengah.
11	Kompas (Halaman, 15)	Minggu, 28 Oktober 2018	Pacu Investasi Madura	Presiden Joko Widodo mengumumkan tarif jembatan Suramadu digratiskan untuk mendorong investasi dan pertumbuhan ekonomi lokal.
12	Kompas (Halaman, 22)	Sabtu, 27 Oktober 2018	Jembatan Suramadu Digratiskan	Jembatan Tol Surabaya – Madura atau Suramadu akan diubah status pengelolaannya menjadi jembatan bebas hambatan tidak berbayar.
13	Kompas (Halaman, 22)	Sabtu, 27 Oktober 2018	Kota Semarang Semakin Pro-Investasi	Pertumbuhan investasi dalam dua tahun terakhir di Kota Semarang, Jawa Tengah ,melesat dari sekitar Rp 1 triliun menjadi Rp 14 triliun.

Judul	Opsi Pemeliharaan Dibuka	Tanggal	Senin, 29 Oktober 2018
Media	Bisnis Indonesia (Halaman, 7)		
Resume	Pemerintah membuka opsi pemeliharaan jembatan tol Surabaya- Madura atau Suramadu kepada badan usaha yang nantinya mendapatkan konsesi jalan tol di wilayah sekitarnya.		

Opsi Pemeliharaan Dibuka

JAKARTA — Pemerintah membuka opsi pemeliharaan jembatan tol Surabaya—Madura atau Suramadu kepada badan usaha yang nantinya mendapatkan konsesi jalan tol di wilayah sekitarnya.



Pemerintah resmi menggratiskan tarif tol Jembatan Surabaya—Madura (Suramadu) setelah 9 tahun lamanya masyarakat yang tinggal di Pulau Madura harus membayar jika ingin bepergian ke Surabaya dengan kendaraan roda empat atau lebih. Penggratiskan tarif tersebut diharapkan dapat memacu pertumbuhan ekonomi di Pulau Garam itu.

Dengan begitu, biaya pemeliharaan jalan tol kembali ditanggung oleh pemerintah, yakni Kementerian PUPR.

Jembatan Suramadu

Nama Ruas	: Jembatan Surabaya—Madura
Panjang	: 5,43 kilometer
Peresmian	: 10 Juni 2019
Nilai investasi	: Rp5 triliun
Sumber dana	: APBN, APBD dan pinjaman China
Operator sebelumnya	: PT Jasa Marga (Persero) Tbk.
Masa konsesi	: 6 tahun sejak 1 Januari 2012
Lalu lintas rata-rata harian	: 19.000 kendaraan per hari

Sumber : Badan Pengatur Jalan Tol & PT Jasa Marga Tbk., diolah

Bisnis/Erianoga Adiputra

Irene Agustine
irene.agustine@bisnis.com

Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Basuki Hadimuljono mengatakan bahwa dengan diubahnya status jembatan tol Suramadu menjadi jalan tol gratis, biaya pemeliharaan akses dari Surabaya ke Pulau Madura tersebut kembali menjadi wewenang kementeriannya.

Akan tetapi, tentunya, terbuka opsi wewenang pemeliharaan jembatan sepanjang 5,43 kilometer tersebut diberikan kepada badan usaha yang berencana membangun tol lain di sekitar wilayah Surabaya dan Madura, dengan menambahkan jembatan tersebut sebagai aset pada konsesi jalan tol yang akan dibangun.

"Kalau ada pembangunan tol lagi di daerah dekat situ, nanti jembatan Suramadu bisa dipelihara oleh badan usaha tol tersebut sebagai asetnya, digabung dengan konsesi yang didapatkan. Untuk saat ini, pemeliharaan kembali ke PU [Kementerian PUPR]," kata Basuki kepada *Bisnis*, Jumat (26/10).

Basuki tidak memerinci

► **Pemeliharaan jembatan diberikan kepada badan usaha yang berencana membangun tol di sekitar Suramadu.**

► **Jembatan Suramadu tidak sepenuhnya menjadi jembatan nasional yang bersifat sama dengan jalan umum.**

pembangunan jalan tol yang dimaksud.

Berdasarkan catatan *Bisnis*, salah satu proyek jalan tol dalam Kota Surabaya yakni Waru—Wonokromo—Tanjung Perak sepanjang 18,2 km dikeluarkan dari proyek strategis nasional dan pemrakarsa menerima penolakan dari pemda setempat sehingga kemungkinan besar tidak dilanjutkan.

Setelah itu, ada usulan agar pembangunan jalan tol lingkaran tengah Surabaya tersebut diganti menjadi jalan tol lingkaran timur Surabaya, tetapi belum ada kejelasan mengenai usulan tersebut.

Paling baru, PT Hutama Karya (Persero) sempat menyatakan rencana untuk membangun jalan tol melayang sepanjang 25 km di Surabaya yang terhubung dengan jembatan tol Suramadu, tetapi belum diketahui kelanjutannya.

Sebelum jembatan tol Suramadu diputuskan untuk digratiskan, Hutama Karya gencar dikabarkan akan mendapat penugasan untuk mengelola jembatan tersebut sehingga pendapatannya dapat berkontribusi untuk pendanaan pembangunan Trans-Sumatra.

Basuki menegaskan bahwa jembatan tersebut tidak sepenuhnya menjadi jembatan nasional yang bersifat sama dengan jalan umum.

Pada prinsipnya, kata menteri, jembatan tersebut tetap jalan bebas hambatan, tetapi dengan penggratiskan tarif.

"Supaya tetap teratur. Jadi, yang lewat jembatan tetap kendaraan roda empat dan [sepeda] motor di jalur sendiri, tetapi

tidak dipungut bayaran. Tidak dibebaskan sebagai jalan nasional," ujarnya.

Pembebasan tarif Jembatan Suramadu tertuang dalam Peraturan Presiden No. 98 Tahun 2018 tentang Jembatan Surabaya—Madura.

Pada Pasal 2 perpres itu disebutkan bahwa penyelenggaraan jembatan Suramadu setelah tarifnya digratiskan dilaksanakan oleh menteri yang menyelenggarakan pemerintahan di bidang jalan.

EKONOMI BERTUMBUH

Peresmian pembebasan tarif tersebut dilakukan langsung oleh Presiden Joko Widodo, Sabtu (27/10). Presiden berharap supaya penggratiskan tarif dapat berdampak pada meningkatnya pertumbuhan ekonomi di Pulau Madura.

Sebelumnya, pemerintah sudah menurunkan tarif tol jembatan itu pada 2016. Saat

itu, pemerintah menggratiskan tarif tol untuk kendaraan roda dua dari sebelumnya Rp3.000 dan mendiskon tarif tol jembatan itu hingga 50% untuk golongan kendaraan I—V.

Bila sebelumnya kendaraan golongan I diharuskan membayar Rp30.000, pengguna jalan hanya perlu membayar Rp15.000 sejak 2 tahun lalu.

Selama 9 tahun, badan usaha yang bertindak bertindak sebagai operator jembatan tol Suramadu adalah PT Jasa Marga Tbk. (JSMR).

Direktur Utama JSMR Desi Arryani mengatakan bahwa perseroan tidak mempersoalkan pembebasan tarif tol tersebut.

Pasalnya, dia mengatakan bahwa selama ini pendapatan dari transaksi di jembatan Suramadu disetorkan ke kas negara, bukan ke perseroan karena anggaran pembangunannya berasal dari APBN. ▣

Judul	Ini yang Kami Jaga	Tanggal	Senin, 29 Oktober 2018
Media	Bisnis Indonesia (Halaman, 7)		
Resume	PT Jasa Marga Tbk terus aktif mengembangkan aktivitas bisnisnya di jalan tol, mulai dari rencana penambahan konsesi dan pengembangan anak usaha.		

“Ini yang Kami Jaga”

JAKARTA — PT Jasa Marga Tbk. terus aktif mengembangkan aktivitas bisnisnya di jalan tol, mulai dari rencana penambahan konsesi dan pengembangan anak usaha. Dalam menghadapi hal itu, emiten berkode JSMR terus melakukan strategi pembiayaan inovatif untuk mendukung kelangsungan investasi jalan tol di Indonesia. Untuk mengetahui apa saja yang dilakukan BUMN itu, berikut wawancara Bisnis dengan Dirut JSMR Desi Arryani.

Seperti apa rencana pengembangan bisnis jalan tol JSMR dalam beberapa tahun ke depan?

Jika berbicara tentang konsesi, saat ini kami sudah memiliki panjang konsesi sepanjang 1.527 kilometer. Dari total konsesi itu, jumlah yang sudah beroperasi 787 kilometer dan dalam tempo beberapa hari kami berharap bertambah 51 kilometer lagi dari tol Sragen—Ngawi yang sudah siap diresmikan. Sampai akhir tahun 2019, kami menargetkan akan mengoperasikan 1.260 kilometer. Sisanya, perkiraan yang belum selesai pada 2019 itu ada sekitar 230 kilometer.

Bagaimana strategi pembiayaan yang dilakukan, utamanya untuk menjamin permodalan skala besar?

Sesaat jalan tol itu beroperasi, kembali lagi skema *debt to equity* dalam pembangunan proyek itu akan dibebankan bunganya. Untuk itu, bagaimana dalam tempo yang dekat ini kami bisa menjamin semua struktur permodalan JSMR tetap kuat. Karena ini *heavy capex* (*capital expenditure*/belanja modal) serentak dan dalam tempo yang sangat pendek. Dari konsesi kami sebelumnya 583 kilometer bertambah menjadi 1.260 kilometer. Ini sangat pendek waktunya, dengan total yang sangat panjang dan dengan investasi yang sangat tinggi.

Oleh karena itu, sejak tahun lalu JSMR sudah melakukan berbagai inovasi keuangan. Jadi, sudah banyak yang kami lakukan sehingga saat itu sudah terjadi nanti tidak terjadi apa-apa. Sudah



Desi Arryani

terkendali kondisi finansial JSMR dalam *heavy capex*, laba juga tetap bisa diperoleh. Ini yang kami jaga.

Apakah salah satunya dengan menerbitkan produk DINFRA untuk ruas Gempol—Pandaan senilai Rp1,50 triliun yang diresmikan saat Annual Meeting IMF-World Bank lalu?

Betul. Kami sudah mengeluarkan berbagai *scheme* pembiayaan sejak 2017, mulai dari *global bond*, *project bond*, dan terakhir kami mengeluarkan RDPT (Reksa Dana Penyertaan Terbatas). Namun, RDPT itu hanya terbatas untuk *equity*. Jadi, kami mengundang investor hanya untuk masuk ke *equity* dalam jangka pendek. Nah, sekarang kami tingkatkan, jangan hanya *equity*, tapi sekalian dengan *debt*. Jadi, DINFRA itu kombinasi *equity* dan utang.

Apa benefit instrumen hybrid ini dibandingkan menerbitkan *medium term notes* dan *equity* secara bersamaan?

Pada prinsipnya pada saat tol beroperasi, itu kan bebannya besar sekali karena karakter bisnis investasi jalan tol yang panjang. Investasinya besar di muka untuk membangun jalan segitu panjang, pengembaliannya panjang sekali. Nah, saat beroperasi, bebannya langsung masuk. Padahal, dia belum punya pendapatan untuk menyelesaikan bebannya tersebut. Baru mulai positif beberapa tahun setelah dioperasikan.

Jadi, utangnya itu kuponnya juga beda.

Pewawancara: Irene Agustine

Judul	Sulawesi Tengah Masuki Masa Transisi Darurat	Tanggal	Senin, 29 Oktober 2018
Media	Koran Tempo (Halaman, 8)		
Resume	Sulawesi Tengah kini memasuki masa transisi darurat darurat tepat sebulan setelah bencana gempa, tsunami, dan likuefaksi pada akhir september lalu.		

Akses ke sejumlah kecamatan di Kabupaten Sigi kembali terputus.

Indri Maulidar

indri.maulidar@tempo.co.id

JAKARTA — Sulawesi Tengah kini memasuki masa transisi darurat tepat sebulan setelah bencana gempa, tsunami, dan likuefaksi pada akhir September lalu. Selama masa transisi darurat hingga dua bulan ke depan, pemerintah bakal berfokus membangun hunian sementara bagi pengungsi, identifikasi rumah rusak, membangun kembali prasarana dan sarana vital, serta membangun sekolah darurat.

Kepala Pusat Informasi, Data, dan Hubungan Masyarakat Badan Nasional Penanggulangan Bencana (BNPB), Sutopo Purwo Nugroho, mengatakan hunian sementara bagi pengungsi menjadi salah satu agenda penting selama masa transisi. Pengungsi tidak mungkin dibiarkan tinggal di tenda meski kebutuhan sehari-hari dipenuhi pemerintah dan relawan. "Tidak sehat secara psikologis," ujarnya kemarin.

Setidaknya, 214 ribu orang masih mengungsi di Kota Palu, Kabupaten Sigi, dan Donggala sebulan setelah bencana. Berdasarkan rapat terakhir antara pemerintah daerah dan pemerintah pusat, 23.414 keluarga akan diberi bantuan barak sementara. "Namun angka ini masih perlu diverifikasi," kata Sutopo.

Sebanyak 12 titik barak sementara telah ditetapkan. Tersebar dari Palu hingga Kabupaten Sigi. Kebanyakan titik hunian terpusat di lapangan sepak bola. Di Kelurahan Duyu, Palu Barat, misalnya, pembangunan barak hampir rampung. Warga akan menempati barak itu setidaknya selama dua tahun hingga rumah mereka selesai direnovasi dan direhabilitasi oleh pemerintah.

BNPB mencatat kerugian materi dan nonmateri akibat bencana dahsyat

Sulawesi Tengah mencapai Rp 18,48 triliun atau empat kali lipat dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) provinsi itu tahun ini. Diperkirakan, menurut Sutopo, dampak ekonomi berupa kerugian dan kerusakan akibat bencana masih akan terus bertambah karena belum semua pendataan kerusakan selesai dilakukan. BNPB juga belum menetapkan angka akhir kematian akibat bencana di provinsi itu.

Kemarin, empat kecamatan di Kabupaten Sigi tercatat kembali terisolasi akibat tanah longsor, yang terjadi setelah hujan deras, menutupi Jalan Palu-Kolawi. Empat kecamatan itu adalah Lindu, Kolawi, Kolawi Selatan, dan Titikor. Bantuan bagi pengungsi di kecamatan tersebut dikirim menggunakan helikopter BNPB.

Tim Pencarian dan Pertolongan Kota Palu kemarin juga kembali mengevakuasi satu jenazah korban likuefaksi di Kelurahan Petobo. Meski evakuasi telah ditutup, Kantor SAR Palu masih membuka posko untuk menerima laporan warga yang meminta bantuan evakuasi.

Jenazah yang dievakuasi di balik lumpur Petobo itu bernama Irdan Djusuna, 58 tahun. Irdan adalah Kepala Sekolah Madrasah Aliyah Biromaru, Kabupaten Sigi. Jasad Irdan dapat dievakuasi setelah tim bekerja selama tujuh jam. Setelah operasi SAR dan tanggap darurat ditutup, menurut Kepala Kantor SAR Palu, Basrano, 13 jenazah dievakuasi dari lokasi likuefaksi Petobo.

Gubernur Sulawesi Tengah Longki Djanggola mengatakan pendataan rumah rusak dan warga yang berhak mendapatkan bantuan masih dilakukan. Pendataan bakal dibantu petugas dari kabupaten dan kota.

● INDRI MAULIDAR | CHITRA PARAMESTI

Judul	Penghapusan Tarif Suramadu Ganggu Bisnis Penerbangan	Tanggal	Senin, 29 Oktober 2018
Media	Koran Tempo (Halaman, 18)		
Resume	Pengusaha angkutan penyeberangan di selat Madura, Jawa Timur, berupaya menjaga kelangsungan bisnisnya di kawasan tersebut setelah pemerintah mengubah status Jembatan Suramadu – Madura menjadi non tol.		

PENGHAPUSAN TARIF SURAMADU GANGGU BISNIS PENYEBERANGAN



Presiden Joko Widodo didampingi Menteri PUPR Basoeki Hadimoeljono (kedua dari kiri) serta pejabat setempat saat meresmikan pembebasan tarif jalan tol Jembatan Suramadu di Surabaya, Sabtu lalu.

ASDP Indonesia Ferry merugi Rp 8 miliar per tahun di Selat Madura.

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

JAKARTA—Pengusaha angkutan penyeberangan di Selat Madura, Jawa Timur, berupaya menjaga kelangsungan bisnisnya di kawasan tersebut setelah pemerintah mengubah status Jembatan Surabaya-Madura (Suramadu) menjadi non-tol. Penghapusan tarif sejak Sabtu lalu itu dinilai semakin memberatkan usaha kapal penghubung Jawa dan Pulau Madura.

Direktur Teknik dan Operasional PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) La Mane mengatakan perseroan harus meninjau

kembali target pendapatan perseroan di rute tunggal Ujung Surabaya-Kamal Madura. "Bisnis kami pasti terkena dampak begitu Suramadu menjadi gratis. Kami akan evaluasi apakah trayek itu masih efektif atau tidak," kata La Mane kepada *Tempo*, kemarin.

Meski demikian, La Mane memastikan evaluasi tak akan berujung pada penghapusan rute. Sebab, selama ini masih ada masyarakat yang terbiasa menumpang feri dari dan menuju Madura. Moda tersebut pun bisa menjadi angkutan alternatif saat lalu lintas Jembatan Suramadu terganggu. "Pemerintah Jawa Timur ingin kami tetap ada

karena kapal penyeberangan sudah membudaya di Madura," ujarnya.

Presiden Joko Widodo mengubah Jembatan Suramadu menjadi jalan umum melalui Peraturan Presiden Nomor 98 Tahun 2018. Ruas jalan tol sepanjang 5,4 kilometer itu sebelumnya dikelola oleh PT Jasa Marga (Persero) Tbk melalui cabang Surabaya-Gempol. Dengan penghapusan tarif, perawatan jembatan dikembalikan kepada regulator.

Jokowi menyebutkan penghapusan tarif dilakukan untuk meningkatkan pertumbuhan ekonomi di kawasan Madura. Apalagi tingkat kemiskinan wilayah tersebut—sekitar 16-23 persen—dinilai masih lebih tinggi dari daerah lain di Jawa Timur, seperti Surabaya dan Gresik.

Rute penyeberangan Ujung-Kamal saat ini hanya dilayani tiga kapal, yaitu dua armada milik PT ASDP serta kapal milik operator swasta, PT Dharma Lautan Utama. Setiap armada biasa menyeberangkan lebih dari 300 penumpang per hari, termasuk belasan unit kendaraan barang.

General Manager PT ASDP Surabaya Rudy Hanafiah mengatakan jumlah armada angkut di Selat Madura menurun drastis sejak 2009 seiring dengan pembukaan Suramadu. Sebelum itu, ada 16 kapal beroperasi dengan total pendapatan mencapai Rp 164 miliar per tahun. "Sekarang hanya tersisa tiga unit, terjun bebas ke Rp 14 miliar," kata Rudy.

PT ASDP Surabaya, ujar Rudy, bisa merugi hingga Rp 8 miliar per tahun untuk menutup biaya operasional. Jumlah itu diakumulasi dari investasi perawatan dan bahan bakar dua kapal sebesar Rp 4 miliar, biaya operasi dua pelabuhan sebesar Rp 2 miliar, dan biaya pendukung lainnya. Manajemen pun kerap mencari akal untuk menekan pengeluaran. "Sudah sempat ada 40 karyawan yang dimutasi ke cabang ASDP lain. Kami juga hanya memakai satu dari tiga dermaga di Pelabuhan Kamal," tuturnya.

Direktur Utama Jasa Marga Desi Arryani menyatakan tak akan mempermasalahkan penghapusan tarif Jembatan Suramadu. Meski volume lalu lintas harian ruas tersebut mencapai 19 ribu unit kendaraan per hari, punggutannya tidak disetor ke perseroan, melainkan ke kas negara. Sebab, pembangunan Suramadu dibiayai Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara. "Kami hanya mengoperasikan

dan memelihara. Kami lega juga telah menyelesaikan tugas," kata dia melalui keterangan tertulis.

Adapun Direktur Angkutan dan Multimoda Kementerian Perhubungan Ahmad Yani mengatakan akan berdiskusi dengan operator kapal di Selat

Madura. Menurut dia, Kementerian bisa membantu bila kelak terjadi pemekaran rute. "Yang pasti, kami melihat dulu sejauh mana dampak pembebasan tarif itu," kata Yani kepada *Tempo*.

● YOHANES PASKALIS PAE DALE | KARTIKA ANDRIANA

Judul	Info Grafis	Tanggal	Senin, 29 Oktober 2018
Media	Koran Tempo (Halaman, 18)		
Resume	Tertinggal Surabaya		

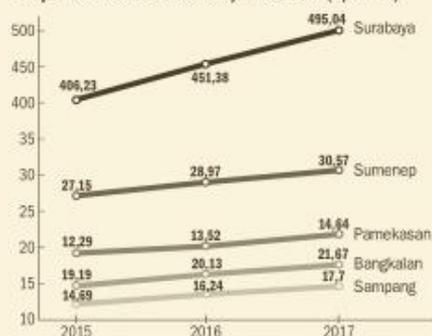
Tertinggal Surabaya

Pemerintah beralih penghapusan tarif jalan tol Jembatan Suramadu di Selat Madura, Jawa Timur, bertujuan memperbaiki perekonomian daerah. Presiden Joko Widodo mengatakan penurunan tarif jalan tol sebelumnya tidak bisa mengurangi ketimpangan ekonomi di empat kabupaten di Pulau Madura.

Data Badan Pusat Statistik Jawa Timur menunjukkan produk domestik regional bruto (PDRB) empat kabupaten di Pulau Madura, yakni Sampang, Bangkalan, Pamekasan, dan Sumenep, rata-rata tumbuh 7,5 persen tahun lalu. Angka ini lebih rendah dibanding pertumbuhan Kota Surabaya yang mencapai 9,7 persen.

Berikut ini datanya:

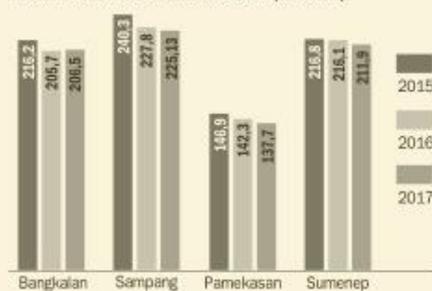
■ Laju PDRB Madura dan Surabaya 2013-2017 (Rp Triliun)



■ Komposisi PDRB 38 Kabupaten dan Kota di Jawa Timur 2017 (Rp Triliun)



■ Jumlah Penduduk Miskin 2015-2017 (Ribu Jiwa)



● YOHANES PUSKALIS FRE DALE | SUMBER: BPS

dan memelihara. Kami lega juga telah menyelesaikan tugas," kata dia melalui keterangan tertulis.

Adapun Direktur Angkutan dan Multimoda Kementerian Perhubungan Ahmad Yani mengatakan akan berdiskusi dengan operator kapal di Selat

Madura. Menurut dia, Kementerian bisa membantu bila kelak terjadi pemekaran rute. "Yang pasti, kami melihat dulu sejauh mana dampak pembebasan tarif itu," kata Yani kepada *Tempo*.

● YOHANES PUSKALIS FRE DALE | KARTIKA ANDRIANI

Judul	Infrastruktur yang menyatu	Tanggal	Senin, 29 Oktober 2018
Media	Media Indonesia (Halaman, 9)		
Resume	Pembangunan infrastruktur sebuah negara sangat berhubungan erat dengan pertumbuhan ekonomi negara itu.		

Infrastruktur yang Menyatu

PEMBANGUNAN infrastruktur sebuah negara sangat berhubungan erat dengan pertumbuhan ekonomi negara itu. Bila infrastrukturnya baik, negara itu akan memiliki daya tarik yang baik untuk investasi.

Sebaliknya, bila kondisi infrastruktur suatu negara buruk, daya tarik negara tersebut bagi investasi pun menjadi tidak menarik. Bila kondisi negara itu tidak menarik bagi investasi, dapat dipastikan ekonomi di wilayah tersebut juga tidak dapat bertumbuh dengan baik.

Konsekuensi dari perekonomian yang tidak tumbuh dengan baik ialah sulitnya upaya peningkatan kesejahteraan dan kemakmuran bagi masyarakatnya.

Pernyataan Presiden Joko Widodo bahwa pembangunan berbagai proyek infrastruktur bukanlah upaya untuk gagah-gagahan sejalan dengan semangat tersebut.

Saat meresmikan Bandara Maratua dan Bandara Aji Pangeran Tumenggung (APT) Pranoto yang dipusatkan di Bandara APT Pranoto, Kota Samarinda, Kalimantan Timur, Kamis (25/10), Jokowi menyatakan pembangunan yang dikerjakan pemerintah dalam empat tahun terakhir bukan untuk gagah-gagahan, juga bukan demi keren-kerenan.

Menurut Presiden, pembangunan infrastruktur tersebut meningkatkan mobilitas orang dan barang ke seluruh penjuru Tanah Air.

"Bayangkan 17 ribu pulau, 514 kabupaten/kota, 34 provinsi, bagaimana mempersatukannya kalau tidak ada konektivitas?

Pelabuhan, bandara, dan jalan menyatukan Indonesia ini," tegas Presiden. Pernyataan Presiden tersebut jelas benar adanya dan disampaikan pada saat yang tepat.

Kita mencatat bahwa belakangkan ini banyak yang nyinyir kepada pemerintah dengan melontarkan berbagai kritik terkait dengan pembangunan infrastruktur di hampir seluruh wilayah Tanah Air. Pada umumnya, kritik tersebut disampaikan untuk men-downgrade upaya pemerintah sebagai sesuatu yang tidak urgen dan sekadar upaya untuk pencitraan.

Kita tentu menolak keras pendapat dan kritik semacam itu. Adalah fakta bahwa pembangunan infrastruktur di Tanah Air masih jauh dari merata. Di lain sisi, selama 70 tahun lebih negeri ini merdeka, ketersediaan infrastruktur pun relatif lebih terpusat di Pulau Jawa.

Orientasi pembangunan infrastruktur yang Jawa-sentris itu jelas menciptakan kesenjangan antara Jawa dan luar Jawa. Kesenjangan antara Jawa dan luar Jawa itu, jika dibiarkan, selain akan menghambat pertumbuhan ekonomi, dapat memicu perasaan ketidakadilan di antara sesama anak bangsa.

Visi Presiden Joko Widodo untuk membangun infrastruktur hingga ke seluruh wilayah Tanah Air, bukan hanya di Jawa, jelas akan mengurangi kesenjangan dan mencegah munculnya sentimen ketidakadilan tersebut.

Selain itu, dengan pembangunan infrastruktur yang merata di seluruh wilayah Nusantara, konektivitas dan/atau keterhubungan antarwilayah menjadi lebih meningkat. Keterhubungan dan konektivitas antarwilayah itu pada gilirannya akan menyatukan seluruh daerah di Tanah Air sehingga meningkatkan semangat persatuan dan kesatuan.

Karena itu, sekali lagi, membangun infrastruktur tidak lagi sekadar perlu, tetapi telah menjadi urgensi. Pemerintahan Joko Widodo tidak perlu ragu untuk meneruskan dan mewujudkan visi pembangunan infrastruktur yang belum pernah dicapai dalam sejarah.

Pada akhirnya rakyatlah yang akan menilai apakah pembangunan infrastruktur itu merupakan proyek gagah-gagahan atau kerja, kerja, dan kerja nyata bagi Indonesia.



DUTA

Judul	Jembatan Gantung Titian Asa Masyarakat Perdesaan	Tanggal	Senin, 29 Oktober 2018
Media	Media Indonesia (Halaman, 13)		
Resume	Sebagai negara kepulauan, Indonesia memiliki banyak sungai yang berhilir di lautan. Selain itu kontur permukaan di Indonesia yang dikelilingi sesar aktif dan gunung berapi juga menyebabkan banyak terdapat cekungan.		

Jembatan Gantung Titian Asa Masyarakat Perdesaan



Sugiyartanto
Direktur Jenderal Bina Marga
Kementerian PUPR

Pembangunan Jembatan Gantung



SEBAGAI negara kepulauan, Indonesia memiliki banyak sungai yang berhilir di lautan, selain itu, kontur permukaan di Indonesia yang dikelilingi sesar aktif dan gunung berapi juga menyebabkan banyak terdapat cekungan.

Hal itu membuat sejumlah kawasan terputus dari daratan utama yang kebanyakan berupa perdesaan.

Salah satu solusi untuk menghubungkannya ialah dengan pembangunan jembatan penyeberangan berupa jembatan gantung sebagai akses utama penghubung dua permukaan daratan yang terpisah. Pembangunan jembatan gantung pun telah dilakukan sejak lama.

Namun, karena kurangnya pendataan, perawatan yang buruk, dan tidak terpenuhinya kaidah teknik, banyak jembatan gantung yang rusak, bahkan roboh. Sejumlah foto yang menunjukkan ironi anak sekolah menyeberangi jembatan gantung yang hampir roboh pun sempat jadi perbincangan hangat beberapa tahun lalu.

Keberadaan jembatan gantung yang sentral menjadi perhatian Presiden Joko Widodo dan Wakil Presiden Jusuf Kalla, terutama untuk mewujudkan Nawa Cita ke-3 yaitu membangun Indonesia dari pinggiran serta memperkuat daerah dan desa dalam kerangka negara kesatuan. Karena itu, sejak 2015, Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat yang punya kualifikasi teknis membangun jalan, mendapat tugas tambahan untuk membangun jembatan gantung sebagai prasarana keterhubungan dan konektivitas daerah yang terputus karena kondisi alam.

"Jembatan gantung sangat dibutuhkan dan keahliannya disambut baik oleh masyarakat karena manfaatnya nyata. Ini untuk menggantikan yang



"Beberapa pihak juga sudah ikut serta dalam pembangunan jembatan gantung ini. Seperti, para alumni dari perguruan tinggi. Dengan keterlibatan banyak pihak, program pembangunan jembatan gantung ini akan lebih terjaga keberlangsungannya (sustainable),"

Sugiyartanto
Direktur Jenderal Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PU-Per)

Indiana Jones," kata Menteri PUPR Basuki Hadimuljono dalam Rapat Kerja dengan Komisi V DPR RI di Jakarta, Kamis, 6 September 2018 seperti dikutip dari laman resmi Kementerian PUPR.

"Sejak 2015 kita sudah mulai membangun, yaitu ada 10 jembatan gantung yang kita bangun. Kemudian pada 2016 ada 7 jembatan gantung, pada 2017 ada 13. Dan pada tahun

ini akan ada 134 jembatan gantung yang selesai kita bangun," imbuh Dirjen Bina Marga Kementerian PUPR Sugiyartanto di kompleks Kementerian PUPR, Jakarta, Rabu (17/10).

Untuk merealisasikan 134 jembatan gantung pada tahun ini, Ditjen Bina Marga mengalokasikan dana sebesar Rp770,5 miliar. Adapun penyelesaiannya dilakukan secara bertahap, yaitu 50 jembatan gantung

pada November dan sebanyak 84 jembatan gantung lainnya akan selesai dibangun pada Desember mendatang.

"Sebanyak 5 jembatan gantung bahkan akan bisa dioperasikan mulai awal November mendatang. Pembangunan jembatan gantung ini dilakukan di seluruh daerah di Indonesia mulai dari Aceh hingga ke Papua. Pembangunannya memakan waktu 5-6 bulan," ujar Sugiyartanto.

Pembangunan jembatan gantung dilakukan berdasarkan usulan dari sejumlah pihak yang kemudian dinilai skala prioritas pembangunannya oleh Ditjen Bina Marga. Untuk 2019, Ditjen Bina Marga sudah menerima 425 usulan pembangunan jembatan gantung hingga pertengahan Oktober 2018.

Tahun depan, Ditjen Bina Marga memang menyediakan dana yang lebih besar untuk membangun jembatan gantung, yaitu Rp833 miliar yang diproyeksikan untuk membangun 366 jembatan gantung. "Bahkan kemungkinan bisa

untuk membangun hingga 200 jembatan gantung karena usulannya dipastikan terus bertambah sampai akhir tahun ini," ujar Sugiyartanto.

Kolaborasi

Skala prioritas yang ditetapkan oleh Ditjen Bina Marga dalam membangun jembatan gantung dikarenakan adanya keterbatasan pendanaan yang ada.

Untuk membangun jembatan gantung, Sugiyartanto menegaskan, biayanya bervariasi tergantung bentuk jembatan dan material yang digunakan.

Ditjen Bina Marga memastikan, jembatan gantung yang dibangun menggunakan material terbaik yang diproduksi di dalam negeri dan mengikuti kaidah teknik serta mempertimbangkan potensi bencana alam yang timbul. Secara umum dalam membangun satu jembatan gantung dibutuhkan dana sebesar Rp3 miliar-Rp5 miliar. Menteri Basuki bahkan menegaskan, proses pendanaan pembangunan jembatan gantung tidak akan terganggu fluktuasi



Rencana Pembangunan Jembatan Gantung 2019

Usulan penanganan jembatan gantung pada 2019: 425 unit

Rencana penyelesaian Desember 2018 (84)

- Aceh 1 unit
- Sumatra Utara 4 unit
- Sumatra Tengah 6 unit
- DI Yogyakarta 3 unit
- Kalimantan Barat 4 unit
- Sulawesi Selatan 6 unit
- Papua 3 unit
- Riau 2 unit
- Sumatra Selatan 2 unit
- Jawa Barat 18 unit
- Jawa Timur 7 unit
- Sulawesi Tengah 2 unit
- Sulawesi Utara 4 unit
- Sumatra Barat 5 unit
- Jambi 4 unit
- Jawa Tengah 6 unit
- Kalimantan Tengah 1 unit
- Sulawesi Tenggara 2 unit
- NTT 4 unit

- Aceh 82 unit
- Sumatra Utara 30 unit
- Sumatra Barat 19 unit
- Riau 17 unit
- Jambi 28 unit
- Bengkulu 2 unit
- Sumatra Selatan 43 unit
- Lampung 1 unit
- Jawa Barat 42 unit
- Jawa Tengah 19 unit
- DI Yogyakarta 8 unit
- Jawa Timur 32 unit
- Kalimantan Barat 16 unit
- Kalimantan Tengah 21 unit
- Bali 1 unit
- NTT 8 unit
- Sulawesi Tengah 6 unit
- Sulawesi Barat 9 unit
- Sulawesi Selatan 27 unit
- Sulawesi Tenggara 5 unit
- Papua 8 unit

nilai tukar rupiah karena bahan bakunya semua berasal dari dalam negeri.

"Prioritas pembangunan dilihat berdasarkan urgensinya. Misalnya saja, dari sisi jumlah penduduk yang terlayani, adanya anak usia sekolah yang membutuhkan akses menuju sekolah, dan keterubuhan dengan fungsi-fungsi pelayanan yang berada di seberangannya," kata Sugiyartanto lagi.

Selain itu, jembatan gantung lama yang sudah mulai rusak atau roboh juga masuk dalam skala prioritas pembangunan jembatan gantung. Ditjen Bina Marga bukan hanya membangun jembatan gantung saja, melainkan juga memberikan edukasi bagi masyarakat setempat untuk merawat jembatan gantung tersebut agar berumur panjang.

"Kita tekankan kepada masyarakat agar jembatan gantung ini hanya bisa dilewati oleh orang yang berjalan kaki dan kendaraan roda dua saja.

Kepada masyarakat, kami juga mengajak mereka cara sederhana merawat jembatan,

seperti mengencangkan baut bila mulai kendur," tuturnya.

Ditjen Bina Marga dalam proses pembangunan jembatan gantung juga menjalin kolaborasi dengan sejumlah pihak agar menjamin kualitas jembatan gantung semakin baik. Salah satunya dengan pihak perguruan tinggi melalui mahasiswa yang sedang melakukan kuliah kerja nyata (KKN) tematik.

Ditjen Bina Marga juga mendorong pihak perusahaan swasta untuk bisa turut serta membangun jembatan gantung sebagai bagian dari tanggung jawab sosial perusahaan (CSR). Keterlibatan pihak lain akan menjamin pembangunan jembatan gantung lebih merata di seluruh wilayah Indonesia yang membutuhkan.

"Beberapa pihak juga sudah ikut serta dalam pembangunan jembatan gantung ini. Seperti, para alumni dari perguruan tinggi. Dengan keterlibatan banyak pihak, program pembangunan jembatan gantung ini akan lebih terjaga keberlangsungannya (sustainable)," lanjut Sugiyartanto. (GNS/2-25)

Judul	Jembatan Gantung Perlancair Mobilitas Masyarakat	Tanggal	Senin, 29 Oktober 2018
Media	Media Indonesia (Halaman, 13)		
Resume	Sebagai salah satu perwujudan nawacita ke-3, yaitu membangun dari daerah pinggiran dan perdesaan, pemerintah mulai 2015 melalui direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian PUPR membangun jembatan gantung.		

Jembatan Gantung Perlancair Mobilitas Masyarakat

SEBAGAI salah satu perwujudan Nawacita ke-3, yaitu membangun dari daerah pinggiran dan perdesaan, pemerintah mulai 2015 melalui Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat membangun jembatan gantung. Hal tersebut menjadi salah satu infrastruktur pendukung untuk menjalin keterhubungan atau konektivitas antardaerah.

Umumnya, daerah yang disasar itu berupa perdesaan yang memiliki daratan terpisah karena keberadaan cekungan. Dengan jembatan gantung diharapkan masyarakat dapat melakukan aktivitas atau merasakan fungsi pelayanan pemerintah dengan baik.

Itulah yang disampaikan Presiden Joko Widodo saat meresmikan Jembatan Gantung Kali Galeh di Desa Skrikil, Temanggung, Jawa Tengah, beberapa

waktu lalu. Presiden menegaskan, keberadaan jembatan gantung sangat penting karena merupakan infrastruktur yang menghubungkan desa ke desa atau kecamatan ke kecamatan untuk menunjang mobilitas orang maupun barang yang lebih cepat.

"Karena disambungkan, akan ada kecepatan untuk logistik, mobilitas orang cepat, mobilitas barang cepat. Sekarang negara yang cepat akan mengalahkan negara yang lambat," ujar Presiden.

Sepanjang 2015-2017, Kementerian PUPR menuntaskan pembangunan 52 jembatan gantung yang tersebar di seluruh provinsi. Pada 2018-2019, Ditjen Bina Marga Kementerian PUPR menargetkan membangun hingga 300 jembatan gantung dengan rincian 134 jembatan gantung pada 2018 dan 166 jembatan

gantung pada 2019.

"Angka itu malah bisa bertambah hingga 200 jembatan gantung di 2019 karena saat ini sudah kami baka usulan untuk membangun jembatan gantung dan sampai pertengahan Oktober 2018 masuk 425 usulan yang berasal dari berbagai macam instansi, lembaga swadaya masyarakat, dan pemerintah daerah," tutur Direktur Jenderal Bina Marga Kementerian PUPR Sugiyartanto di kantornya, Jakarta, pada Rabu (17/10).

Masyarakat memang merasakan manfaat keberadaan jembatan gantung. Di Desa Soropadan, Kabupaten Temanggung, Jawa Tengah, misalnya, jembatan gantung di wilayah yang berbatasan dengan Kabupaten Magelang itu mempermudah masyarakat melakukan aktivitas seperti bekerja dan sekolah.

Hal serupa dirasakan pula

masyarakat Blahak Mungkid, Kabupaten Magelang, Jawa Tengah. Jembatan Gantung Mangusoko yang diresmikan presiden membuat masyarakat tak perlu lagi berjuang memintasi sungai berarus deras yang memisahkan desa tersebut dengan fungsi lain pemerintahan.

Prioritas

Tahun ini berdasarkan data Ditjen Bina Marga Kementerian PUPR, akan ada 50 jembatan yang diresmikan pada bulan depan. Serapan terbanyak terdapat di Provinsi Banten yang mencapai 24 unit, disusul Jawa Barat dan Jawa Timur sebanyak 5 jembatan gantung pada November.

Pada Desember akan ada 84 jembatan gantung yang selesai dibangun Ditjen Bina Marga. Serapan terbanyak berlokasi di Jawa Barat yang mencapai



18 unit, disusul Banten dengan 6 unit.

Provinsi lain yang akan dibangun jembatan gantung pada akhir tahun ini juga, yaitu Aceh, Riau, Sumatra Barat, Sumatra Utara, Sumatra Selatan, Jambi, Jateng, dan Daerah Istimewa Yogyakarta.

Untuk usulan pembangunan jembatan gantung pada 2019, hingga saat ini paling banyak berasal dari Aceh sebesar 82 unit, disusul Sumatra Selatan 43 unit dan Jawa Barat 42 unit.

Sugiyartanto memastikan, usulan jembatan gantung akan bertambah hingga akhir tahun karena beberapa provinsi, seperti Kepulauan Riau, Bangka Belitung, dan Maluku Utara belum memasukkan usulan. Pada 2019, Ditjen Bina Marga menyiapkan anggaran sebesar Rp833 miliar untuk membangun jembatan gantung. (Gnr/54-25)

PERESMIAN: Presiden Joko Widodo (kedua kanan) bersama Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) Basoeki Hadimoeljono (kanan) dan Bupati Temanggung Bambang Sukarno (kiri) meresmikan pembangunan infrastruktur di Parakan, Temanggung, Jateng.

Judul	Jokowi Gratiskan Jembatan Suramadu demi keadilan	Tanggal	Minggu, 28 Oktober 2018
Media	Media Indonesia (Halaman Utama)		
Resume	Jembatan Tol Surabaya- Madura atau Suramadu diubah status pengelolanya menjadi jembatan nontol sehingga tak lagi membayar alias gratis.		

INFRASTRUKTUR

Jokowi Gratiskan Jembatan Suramadu demi Keadilan

JEMBATAN Tol Surabaya-Madura atau Suramadu diubah status pengelolaannya menjadi jembatan nontol sehingga tak lagi membayar alias gratis. Presiden Joko Widodo mengatakan keputusan pemerintah itu dibuat untuk memenuhi rasa keadilan masyarakat.

Presiden yakin, pembebasan Jembatan Suramadu dari pungutan tol bakal mempercepat pertumbuhan ekonomi di Madura. "Kita harapkan dengan menjadi jembatan nontol biasa, pertumbuhan ekonomi Madura akan semakin baik, investasi semakin banyak, properti, turisme akan semakin berkembang di kabupaten-kabupaten," ujarnya saat mengumumkan kebijakan itu di atas Jembatan Suramadu, Jawa Timur, kemarin.

Jokowi menambahkan, keputusannya itu telah melalui proses panjang.

Pada 2015, jelas dia, berdasarkan saran dari para tokoh masyarakat Madura, pemerintah akhirnya menggratiskan tarif untuk motor. Pada 2016, pemerintah memutuskan pemotongan tarif kendaraan 50%.

Jokowi mengatakan, dari perhitungan yang dilakukan, keberadaan Jembatan Tol Suramadu itu belum memberikan dampak signifikan terhadap pertumbuhan ekonomi Madura. Di pulau garam itu, angka kemiskinan masih berada pada angka 16-23%. Padahal, daerah-daerah lain di Jawa Timur hanya 4% sampai 6,7%.

"Ini ialah keputusan sebagai bentuk dari rasa keadilan bagi seluruh rakyat Indonesia, utamanya bagi rakyat Madura," tandas mantan Gubernur DKI Jakarta itu.

Jokowi mengakui negara memang mendapat pemasukan dari Jembatan Suramadu saat masih menjadi tol,



PRESIDENTIAL PALACE/ANGUS SUPARTO

tetapi tak banyak, yakni sekitar Rp120 miliar per tahun. "Pemasukan dari tol ini untuk negara tidak sebanding dengan pertumbuhan ekonomi yang kita inginkan untuk kabupaten yang ada di Madura."

Pembangunan Jembatan Suramadu dicanangkan Presiden Megawati Soekarnoputri pada 2003 dengan menelan anggaran sebesar Rp4,5 triliun. Kemudian, pada Juni 2009, jembatan dengan total pan-

jang 5.438 meter itu diresmikan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono.

Sebelum diputuskan gratis, kendaraan golongan I yang melintasi Suramadu dikenai tarif Rp15 ribu, sedangkan golongan V Rp45 ribu.

Di Jawa Timur, Presiden akan melakukan kunjungan kerja dua hari. Setelah itu, dia dijadwalkan menghadiri Our Ocean Conference 2018 di Bali, Senin (29/10). (PoI/X-8)

TOL JEMBATAN SURAMADU GRATIS:

Presiden Joko Widodo bersama Ibu Negara Iriana Widodo bersama sejumlah tokoh dan ulama berjalan di Jembatan Suramadu sesuai pembebasan tarif Tol Jembatan Suramadu di Surabaya, Jawa Timur, kemarin.

Judul	Huntara Lebih Ramah Anak	Tanggal	Senin, 29 Oktober 2018
Media	Kompas (Halaman, 21)		
Resume	Kebersihan dan sanitasi yang tidak terkontrol di pengungsian memicu aneka penyakit. Relokasi para penyintas dari tenda-tenda pengungsian ke hunian sementara yang lebih tertata pun didorong lebih cepat diwujudkan, terutama mendukung kesehatan anak-anak penyintas bencana di Sulawesi Tengah.		

Huntara Lebih Ramah Anak

Hunian sementara idealnya mengakomodasi ruang untuk sosialisasi warga serta layanan kesehatan dan pendidikan anak.

PALU, KOMPAS — Kebersihan dan sanitasi yang tidak terkontrol di pengungsian memicu aneka penyakit. Relokasi para penyintas dari tenda-tenda pengungsian ke hunian sementara yang lebih tertata pun didorong lebih cepat diwujudkan, terutama mendukung kesehatan anak-anak penyintas bencana di Sulawesi Tengah.

Hunian sementara (huntara) akan menjadi tempat tinggal para penyintas sembari menanti rampungnya pembangunan hunian tetap. Huntara ditargetkan dapat ditempati pertengahan Desember hingga maksimal dua tahun.

"Kalau di tenda, meski sudah ada WC darurat, kami tidak bisa mengontrol pengungsi menggunakan fasilitas itu atau tidak. Apalagi anak-anak. Orang tua bisa menyuruh mereka buang air kecil atau besar di mana saja," kata Koordinator Kesehatan Central Sulawesi Earthquake and Tsunami Emergency Response (Centre) dari Wahana Visi Indonesia Dokter Willy Sitompul, Minggu (28/10/2018), di pengungsian di Desa Pombene, Kecamatan Biromaru, Kabupaten Sigi, Sulawesi Tengah.

Hal lain yang tidak terkontrol di tenda pengungsi adalah pembuangan popok bayi. Idealnya, popok dibersihkan dulu dari kotoran kemudian dicuci sebelum dibuang, sedangkan kotoran dimasukkan ke tangki septik. Jika langsung dibuang, bakteri *Escherichia coli* dan *Coliform* dari kotoran mencemari air tanah.

Bakteri *E.coli* dan *Coliform* merupakan pemicu utama diare pada anak. Willy mengatakan, sempat ada empat kasus diare pada anak pengungsi di Lapangan Pombene, yang merupakan penyintas gempa asal Desa Jono Oge, Kecamatan Biromaru.

Hal serupa terjadi di pengungsian di Kelurahan Petobo, Kota Palu. Salah satu pengungsi, Rosdina (62), mengatakan, ia dan anggota keluarganya kerap buang air di dekat semak-semak atau



KOMPAS/JOHANNES GALUH SIMANTARA

Kristin, penyintas gempa asal Desa Jono Oge, Kecamatan Biromaru, Kabupaten Sigi, Sulawesi Tengah, menyiapkan konsumsi bagi anak balita, ibu hamil, dan ibu menyusui di pos pengungsian di Desa Pombene, Biromaru, Sabtu (27/10/2018). Mereka mendapat asupan pangan khusus di dapur pemberian makan bayi dan anak (PMBA), yang menunjang kesehatan anak-anak.

sungai. Diare jadi hal biasa bagi keluarga Rosdina yang mengungsi bersama sembilan keluarga lain yang masih kerabat. "Hampir semua pengungsi pernah kena diare," ujarnya.

Berdasarkan data di Posko Induk Kesehatan Provinsi Sulawesi Tengah, diare merupakan penyakit terbanyak kedua setelah infeksi saluran pernapasan akut (ISPA). Pada 4-21 Oktober, tercatat 2.303 kasus diare akut yang terdiri dari 959 kasus di Donggala, 900 kasus di Palu, dan 444 kasus di Sigi.

Sebuah huntara terdiri atas 12 bilik untuk 12 keluarga. Dinding dan sekat antarbilik menguna-

kan bahan GRC Board (papan semen) yang lebih dingin. Setiap huntara dilengkapi fasilitas empat kamar mandi dan dua dapur bersama.

Jika dibandingkan dengan tenda, bentuk huntara yang menyerupai bedeng lebih teratur sehingga kebersihan dan sanitasi lebih mudah dikontrol. Saluran pembuangan air juga sudah diatur dan dilengkapi filter air minum.

Fasilitas huntara

Secara terpisah, Kepala Pusat Krisis Kesehatan Kementerian Kesehatan Achmad Yurianto mengatakan, konsep huntara ia-

lah penataan pengungsian berbasis pada pendekatan ketahanan keluarga. Dengan demikian, seharusnya ada beberapa kondisi yang juga turut disiapkan dalam pembangunan tersebut.

"Huntara harus menyediakan wilayah pribadi bagi keluarga sehingga sudah tepat jika satu keluarga bisa memiliki satu bilik tersendiri. Di huntara peran ibu rumah tangga untuk bisa menyiapkan makanan bagi keluarga tetap harus muncul kendati di setiap unit huntara terdapat dapur bersama dan menggunakan jatah bahan makanan yang dibagikan ke keluarga," tuturnya.

Selain itu, fasilitas sanitasi

meskipun berbasis komunal juga harus dipikirkan higienitas dan ketercukupan air bersih. Pembangunan huntara juga harus memikirkan fasilitas pembuangan dan pengolahan sampah.

Achmad menambahkan, pembangunan huntara juga harus menyediakan ruang terbuka bersama untuk bersosialisasi, mudah mengakses dan dialases layanan kesehatan dan pendidikan. Selain itu, memungkinkan kelompok penghuni secara mandiri membentuk ketahanan/ketangguhan dalam komunitasnya, semacam RT/RW, posyandu, dan yang lainnya sesuai kearifan lokal. (JOG/GER)

Judul	Pacu Investasi Madura	Tanggal	Minggu, 28 Oktober 2018
Media	Kompas (Halaman, 15)		
Resume	Presiden Joko Widodo mengumumkan tarif jembatan Suramadu digratiskan untuk mendorong investasi dan pertumbuhan ekonomi lokal.		

Pacu Investasi Madura

Presiden Joko Widodo mengumumkan tarif Jembatan Suramadu digratiskan untuk mendorong investasi dan pertumbuhan ekonomi lokal.

SURABAYA, KOMPAS — Setelah sekitar sembilan tahun berstatus sebagai jalan tol, pemerintah akhirnya memutuskan Jembatan Suramadu menjadi jalan umum. Semua kendaraan yang melewati jembatan yang menghubungkan Surabaya dengan Bangkalan itu tidak dikenai tarif. Penggratiskan ini dilakukan untuk memacu investasi dan pertumbuhan ekonomi di Madura.

Pembebasan tarif ini diputuskan karena negara tak berhitung untung-rugi dari pengelolaan infrastruktur Suramadu demi memacu pertumbuhan ekonomi kawasan Madura. Saat mengumumkan hal ini di atas Jembatan Suramadu, Sabtu (27/10/2018), selain pertimbangan keadilan dan kesejahteraan bagi rakyat Jawa Timur, Presiden Joko Widodo juga mempertimbangkan peluang investasi dan pertumbuhan ekonomi yang dapat terbuka lebar untuk meningkatkan kesejahteraan warga di kawasan Madura dan sekitarnya.

"Selama ini, dengan status jalan tol, negara mendapat pemasukan. Namun, itu tak sebanding dengan perekonomian yang dibutuhkan di Madura. Keputusan ini sebagai bentuk keadilan bagi rakyat Indonesia, khususnya di Madura," kata Presiden Jokowi.

Presiden Jokowi meresmikan pembebasan tarif itu di atas truk yang berhenti di Kilometer 3 Jembatan Tol Suramadu. Hadir dalam acara tersebut antara lain



KOMPAS/BAHANA PATRIA GUPTA

Presiden Joko Widodo (tengah) bersama tokoh masyarakat Madura saat penetapan pembebasan tarif di Jembatan Suramadu, Sabtu (27/10/2018), di Kabupaten Bangkalan, Jawa Timur. Pembebasan tarif untuk semua jenis kendaraan itu diharapkan dapat meningkatkan taraf ekonomi daerah di Madura.

Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Basuki Hadimuljono, Sekretaris Kabinet Pramono Anung, Gubernur Jawa Timur Soekarwo, Direktur Utama PT Jasa Marga Desi Arryani, Kepala Badan Pengatur Jalan Tol Herry Trisaputra Zuna, serta tokoh agama dari Madura.

Jembatan sepanjang 5,4 kilometer itu dibangun selama lima tahun sejak 2003 dan diresmikan pada 2009. Pembangunan jembatan itu dibiayai dengan menggunakan pinjaman dari China se-

besar Rp 2,5 triliun dan sisanya dari APBN 2003-2008.

Kemiskinan

Menurut Presiden, pembangunan Jembatan Tol Suramadu yang diresmikan pada 10 Juni 2009 itu belum memberikan dampak ekonomi bagi warga Madura. Hal itu tecermin dari angka kemiskinan di empat kabupaten yang ada di Madura, yakni Bangkalan, Sampang, Pamekasan, dan Sumenep, yang masih berkisar 16-23 persen. Keempat kabupa-

ten itu merupakan wilayah dengan angka kemiskinan tertinggi di Jatim. Hal ini berbeda dengan wilayah sekitar Surabaya, Gresik, dan Sidoarjo, yang hanya berjarak sekitar 5 kilometer dari Madura, yang memiliki angka kemiskinan 4-7 persen.

Terkait dengan penerimaan pengelolaan tol selama ini, Basuki menyatakan, ada Rp 110 miliar-Rp 120 miliar. "Sebesar 7-10 persen akan kami gunakan untuk pemeliharaan jembatan," kata Basuki. (HAR/SYA)

Judul	Jembatan Suramadu Digratiskan	Tanggal	Sabtu, 27 Oktober 2018
Media	Kompas (Halaman, 22)		
Resume	Jembatan Tol Surabaya – Madura atau Suramadu akan diubah status pengelolaannya menjadi jembatan bebas hambatan tidak berbayar.		

INFRASTRUKTUR

Jembatan Suramadu Digratiskan

JAKARTA, KOMPAS — Jembatan Tol Surabaya-Madura atau Suramadu akan diubah status pengelolaannya menjadi jembatan bebas hambatan tidak berbayar. Melalui perubahan itu, pengguna yang melewati Jembatan Suramadu tidak akan dikenai tarif alias gratis.

Menurut Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Basuki Hadimuljono, Jumat (26/10/2018), perubahan status pengelolaan Jembatan Suramadu diatur melalui peraturan presiden. Peresmian perubahan status pengelolaan Jembatan Suramadu akan dilakukan Presiden pada hari Sabtu ini.

"Jembatan Suramadu dikelola seperti tol, tetapi dengan tarif Rp 0. Jadi (kendaraan yang lewat) tetap diatur, motor tetap lewat sesuai jalur khusus. Kondisi lalu lintasnya tetap seperti sekarang, tetapi tidak bayar," kata Basuki.

Menurut Basuki, pemerintah menilai arus logistik menuju Madura masih rendah. Padahal, pemerintah ingin mendorong pengembangan dan pembangunan wilayah, terutama di Pulau Madura. Hal itulah yang kemudian mendasari keputusan untuk menghapus tarif Jembatan Suramadu yang saat ini dikelola Jasa Marga.

Sebelum pemerintah memutuskan untuk menghilangkan tarif Jembatan Suramadu, pada 2016, pemerintah telah mengambil kebijakan pengurangan tarif kendaraan 50 persen. Waktu itu, tarif kendaraan golongan I diturunkan dari Rp 30.000 menjadi Rp 15.000, sementara kendaraan golongan V diturunkan dari Rp 90.000 menjadi Rp 45.000. Kini, tarif tersebut sepenuhnya dihapus.

Meski tidak dikenai tarif, kata Basuki, pemerintah tetap mengevaluasi pola penggunaan Jembatan Suramadu oleh masyarakat. Untuk perawatannya, pemerintah akan mengalokasikan anggaran perawatan melalui Kementerian PUPR.

Namun, pemerintah berencana menyerahkan aset Jembatan Suramadu tersebut ke pengelola Jalan Tol Lingkar Timur Surabaya yang akan dibangun. "Jembatan ini diserahkan sebagai aset. Jadi, bukan menjadi jembatan nasional," ujar Basuki.

Secara terpisah, Sekretaris Perusahaan PT Jasa Marga (Persero) Tbk Mohamad Agus Setiawan mengatakan, Jembatan Suramadu dibangun sepenuhnya oleh pemerintah. Kemudian, melalui mekanisme tender, PT Jasa Marga (Persero) Tbk mendapat tanggung jawab pengoperasian. Dengan demikian, pihaknya berkewajiban memenuhi standar pelayanan seperti dilakukan di jalan tol, termasuk merekrut petugas.

"Pendapatan dari Jembatan Tol Suramadu langsung masuk ke pemerintah, kemudian Jasa Marga mendapat pembayaran kontrak untuk operasi dan perawatannya per tahun," kata Agus.

Menurut Agus, sampai saat ini, pihaknya baru menerima informasi tentang penghapusan tarif Jembatan Suramadu. Terkait dengan pemeliharaan Jembatan Suramadu di waktu mendatang sama sekali belum diketahui. "Kami masih menunggu ketentuan lebih lanjut dari pemerintah," ujarnya. (NAD)

Pendapatan dari Jembatan Tol Suramadu langsung masuk ke pemerintah, kemudian Jasa Marga mendapat pembayaran kontrak untuk operasi dan perawatannya per tahun.

Mohamad Agus Setiawan

Judul	Kota Semarang Semakin Pro-Investasi	Tanggal	Sabtu, 27 Oktober 2018
Media	Kompas (Halaman, 22)		
Resume	Pertumbuhan investasi dalam dua tahun terakhir di Kota Semarang, Jawa Tengah, melesat dari sekitar Rp 1 triliun menjadi Rp 14 triliun.		

PERKOTAAN

Kota Semarang Semakin Pro-investasi

SEMARANG, KOMPAS — Pertumbuhan investasi dalam dua tahun terakhir di Kota Semarang, Jawa Tengah, melesat dari sekitar Rp 1 triliun menjadi Rp 14 triliun. Targetnya, akhir 2018 tembus Rp 20 triliun. Faktor pemikat investasi di samping Bandara Internasional Ahmad Yani baru, juga tersedianya pelabuhan internasional yang mampu melayani 360.000 peti kemas per tahun serta dukungan jalan tol ruas Brebes Timur-Batang-Semarang.

"Tersedianya infrastruktur untuk mempermudah mobilisasi produksi tentunya menjadi daya tarik bagi investor untuk men-

dapat lokasi usaha yang serba mudah," ujar Ketua Harian Dewan Pertimbangan Pembangunan Kota Semarang Sudharto P Hadi, Jumat (26/10/2018) di Semarang.

Sudharto mengatakan, setelah infrastruktur tertata, Pemkot Semarang mengembalikan banyak lahan fasilitas umum untuk keperluan tata ruang hijau. Mulai dari Taman Warag Ngendok di Jalan Pandanaran, kawasan Simpang Lima makin rapi dan lebar jalannya dengan trotoar yang nyaman, juga mengubah taman menjadi lokasi pertunjukan umum seperti Taman Indonesia Kaya di

bundaran Jalan Menteri Supeno.

Proyek besar yang terkait dengan penataan wilayah sedang berlangsung, misalnya Kampung Bahari untuk menata perkampungan nelayan di kawasan pesisir Tambaklorok, Semarang Utara. Kampung Bahari akan menjadi perkampungan nelayan yang bersih dan layak jadi destinasi wisata. Selain itu, ada peningkatan Kanal Banjir Timur yang setara dengan penataan Kanal Banjir Barat serta proyek jalan tol tanggul laut yang menghubungkan Semarang-Demak.

Untuk menciptakan kota yang layak dan pro-investasi, Pemkot

Semarang menjalin kemitraan dengan sejumlah pihak. Hal ini mengingat Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) Kota Semarang kalah dibandingkan Kota Bandung ataupun Kota Surabaya. APBD Kota Semarang 2018 sekitar Rp 5,1 triliun, dengan pendapatan asli daerah Rp 1,7 triliun. Jumlah ini jauh lebih kecil dibandingkan APBD Kota Surabaya, yaitu Rp 9 triliun lebih.

Wali Kota Semarang Hendrar Prihadi mengatakan, pihaknya mendapat kehormatan untuk mempromosikan Kota Semarang pada pertemuan 100 CEO Forum Indonesia di Jakarta.

Untuk mendukung kinerja pemerintah, Kota Semarang berupaya mewujudkan *smart city*. Pemkot Semarang memberi perhatian pada perizinan dan kemudahan investasi. Hal itu didukung penyediaan enam kawasan industri. Perizinan terkait dengan usaha tidak perlu lagi ditandatangani wali kota, tetapi cukup pejabat terkait.

Keberadaan bandara dan pelabuhan internasional dimaksimalkan guna melayani peningkatan wisatawan dan investor, juga memudahkan akses barang dan produksi ke tujuan di dalam ataupun di luar negeri. (WHIO)