

KLIPING BERITA MEDIA MASSA

Sabtu-Senin, 4 – 6 Mei 2019



**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 8) | Sabtu, 4 Mei 2019 | Pemerintah Sudah Kantongi Calon Ibukota | Lokasi lahan calon ibukota baru tersebut saat ini dikelola Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan. Bukan di Sumatera di ujung barat atau Papua di ujung timur, melainkan di tengah-tengah. Pemerintah mengaku sudah mengantongi lokasi yang akan dijadikan ibukota baru menggantikan Jakarta. Namun, nama lokasi itu masih dirahasiakan guna menghindari ulah para spekulasi tanah. |
| 2 | Media Indonesia (halaman 11) | Sabtu, 4 Mei 2019 | Labuan Bajo Bisa Incar Ceruk Wisata Halal | Aspirasi lokal dari daerah yang ingin mengembangkan wisata halal akan membantu target kunjungan pariwisata halal secara nasional. Kemenpar menyatakan kesiapannya mendampingi pengelola destinasi wisata yang ingin mengembangkan wisata halal di daerahnya sesuai dengan potensi lokal masyarakat. Potensi Labuan Bajo sangat besar untuk menerima wisatawan muslim sebagai ceruk pasar yang dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat. |
| 3 | Kompas (halaman 6) | Sabtu, 4 Mei 2019 | Timbang-timbang Pindahan Ibukota Negara | Pada 29 April 2019 tersebar berita bahwa Presiden Joko Widodo telah memutuskan ibukota negara akan dipindahkan dari Jakarta ke luar Jawa. Selain untuk mengurangi tekanan urbanisasi terhadap Jakarta dan mengurangi konsentrasi pembangunan di Pulau Jawa, keputusan ini kabarnya juga dimaksudkan untuk lebih menggairahkan pembangunan di luar Pulau Jawa. |
| 4 | Kompas Satu (halaman 8) | Sabtu, 4 Mei 2019 | Ibukota Baru Impian Mesir | Sejak diluncurkan Presiden Abdel Fatah el-Sisi pada Maret 2015, pembangunan ibukota baru Mesir dikebut. Ini megaproyek paling ambisius Sisi yang diperkirakan menelan biaya 45 miliar dollar AS atau Rp 641,7 triliun. Truk-truk proyek pengangkut pasir atau bahan-bahan bangunan terlihat lalu lalang di kawasan yang kini disebut Ibukota Baru, sekitar 45 kilometer sebelah timur kota Kairo, Mesir. Disana terlihat kapling-kapling dengan papan bertuliskan "Disini akan dibangun kompleks kantor kedutaan besar", "Disini akan dibangun kompleks |

| | | | | |
|---|------------------------------------|----------------------|--|---|
| | | | | perkantoran”, “Disini akan dibangun Central Park”, dan lain lain. |
| 5 | Kompas (halaman 15) | Sabtu, 4 Mei 2019 | Banjir dan Longsor Belum Usai | Banjir dan longsor pada masa peralihan musim belum usai. Sejumlah daerah masih dilanda banjir dan penanganan setelah longsor masih berlanjut. Setelah banjir disertai tumpukan kayu gelondong di empat desa di Kabupaten Sigi, Sulawesi Tengah, Minggu (28/4/2019), Bupati Sigi Irwan Lapatta menduga ada pembalakan atau penebangan kayu liar di hulu sejumlah sungai yang meluap akhir pekan lalu itu. |
| 6 | Kompas (halaman 15) | Sabtu, 4 Mei 2019 | Tol Riau Potensial Ganggu Habitat Gajah | Persoalan potensi gangguan terhadap wilayah jelajah gajah sumatera dan kendala pembebasan lahan yang berlarut-larut masih melingkupi proyek pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai di Riau. Proyek pembangunan jalan tol yang menghubungkan Kota Pekanbaru dan Dumai di Riau akan melewati beberapa wilayah jelajah gajah Sumatera. Balai Besar Konservasi Sumber Daya Alam Riau dan PT Hutama Karya, sebagai pelaksana pembangunan jalan tol, belum menemukan solusi bersama untuk masalah ini. |
| 7 | Kompas (halaman 16) | Sabtu, 4 Mei 2019 | Batam Perlu Tambahan Waduk | Badan Pengusahaan Batam menawarkan alternatif mengatasi menipisnya persediaan air dalam empat tahun terakhir, salah satunya pembangunan Waduk Tembesi yang dirancang memasok 600 liter air per detik. Waduk akan mulai beroperasi pada 2020. |
| 8 | Bisnis Indonesia (halaman 1) | Sabtu, 4 Mei 2019 | Berita Foto : Konektivitas di Bumi Sriwijaya | Foto udara jembatan Smpera dan Rel LRT di Palembang, Sumatera Selatan, Kamis (2/5). Setelah dibangunnya jalur LRT dan Jembatan Musi IV hingga Tol Palembang-Indralaya, memudahkan masyarakat dan para investor untuk semakin mengembangkan usahanya. |
| 9 | Bisnis Indonesia (halaman 3) | Sabtu, 4 Mei 2019 | Menimbang Skema Proteksi Bencana | Cuaca ekstrem, kegagalan mitigasi dan adaptasi dari pemanasan global, sangat mungkin menyebabkan terjadinya bencana. Industri asuransi dinilai perlu menyiapkan skema untuk mengatasi dampak risiko tersebut terhadap perekonomian. Berdasarkan Laporan Risiko Global 2019 yang disusun World Economic Forum bersama Marsh & McLennan Companies dan Zurich Insurance Group, ketiga hal di atas menempati peringkat teratas dalam survei risiko global berdasarkan kemungkinannya untuk terjadi. Pemerintah sedang |

| | | | | |
|----|-------------------------------|--------------------|--|---|
| | | | | menggodok beberapa opsi skema asuransi bencana alam untuk meningkatkan proteksi aset dari risiko kerusakan. |
| 10 | Bisnis Indonesia (halaman 10) | Sabtu, 4 Mei 2019 | BPN Siapkan Lahan 300.000 Hektare | Pemerintah telah menyiapkan lahan seluas 300.000 hektare di atas lahan negara untuk dibangun sebagai Ibukota baru Indonesia. Menteri Agraria dan Tata Ruang/ Kepala Badan Pertanahan Nasional Sofyan Djalil menjelaskan bahwa pemilihan lahan negara dirasa bijaksana agar dapat meminimalisasi pengeluaran negara untuk biaya pembebasan lahan. |
| 11 | Bisnis Indonesia (halaman 10) | Sabtu, 4 Mei 2019 | Truk ODOL Masih Berseliweran | Upaya pemerintah untuk menertibkan angkutan barang yang melebihi kapasitas muatan dan dimensi tampaknya bakal alot. Di jalan lintas Sumatra, truk yang melebihi kapasitas muatan dan dimensi (overdimension overloading/ ODOL) masih merajai jalanan. |
| 12 | Media Indonesia (halaman 3) | Minggu, 5 Mei 2019 | Pemindahan Ibukota tidak Andalkan APBN | Pemerintah memastikan penggunaan anggaran pendapatan dan belanja negara (APBN) untuk memindahkan ibukota negara akan sangat minim. Sebaliknya, pemerintah akan menggunakan berbagai skema agar tidak membebani uang negara. |
| 13 | Kompas (halaman 1) | Senin, 6 Mei 2019 | Sadar bencana di Tanah Bahaya | Kicau burung seiring langkah Tarmin (51) menuju kebun di Kampung Cireundeu, Kota Cimahi, Jawa Barat, Rabu (1/5/2019). Jalanan menanjak. Angin bertiup pelan. Kampung Cireundeu ada di lembah. Masyarakat tinggal dan berkebun di lereng. Di lahan miring, kebun singkong dibuat terasering. Warga menanam pohon keras, seperti sengon, muncang, avokad, nangka, dan rambutan. Sebagian besar pohon ditanam di ujung lereng. Pola tanam itu turun-temurun. Meningkatnya kejadian bencana membuat Tarmin lebih waspada. Ia tak sembarangan menebang, terutama di musim hujan. Seperti umumnya kampung adat di Jabar, Kampung Cireundeu membagi tiga zonasi lahan: zona leuweung larangan (hutan terlarang), leuweung reboisasi (hutan reboisasi), dan leuweung baladahan (lahan pertanian). |
| 14 | Kompas (halaman 8) | Senin, 6 Mei 2019 | Baku Bendung di Hulu | Hampir 600 bendungan direncanakan dibangun di kaki Hindu Kush Himalaya dalam beberapa tahun ke depan. Selain untuk irigasi, dam-dam itu bisa menghasilkan listrik hingga 239.000 megawatt. |

| | | | | |
|----|-------------------------------------|----------------------|---|---|
| 15 | Kompas (halaman 8) | Senin, 6 Mei 2019 | Perumahan Rakyat: Harapan | Akhirnya Badan Pengelola Tabungan Perumahan Rakyat terbentuk dengan satu komisioner dan empat deputi. Badan itu baru terbentuk 3 tahun setelah Undang-Undang tentang Tabungan Perumahan Rakyat (UU Tapera) diundangkan pada Maret 2016). |
| 16 | Kompas (halaman 20) | Senin, 6 Mei 2019 | Penentuan Naturalisasi | Dua pekan ini, nasib naturalisasi di Jakarta akan ditentukan. Penentuan ini amat bergantung pada luas lahan di sekitar sungai yang bisa dibebaskan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Tim BBWS Ciliwung Cisadane membutuhkan waktu sekitar sepekan ke depan untuk pemeriksaan kembali 14 hektar lahan di sempadan Sungai Ciliwung yang sudah dibebaskan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. |
| 17 | Kompas (halaman 20) | Senin, 6 Mei 2019 | Mengintip Naturalisasi Sungai di "Negeri Singa" | "Di pinggir sungai disini tidak pernah ada pemukiman sejak 1960-an. Orang bisa coba-coba bangun rumah di pinggir sungai, pasti pemerintah akan tegas melarang," kata Meg (65), warga Ang Mo Kio, Singapura, di tepi Sungai Kallang, Jumat (3/5/2019). |
| 18 | Media Indonesia (halaman 13) | Senin, 6 Mei 2019 | Pemerintah Tetap Bantu Infrastruktur | Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Bapenas Bambang Brodjonegoro menyampaikan pemerintah tetap berkomitmen untuk membantu sejumlah proyek infrastruktur senilai Rp 570 triliun termasuk untuk pengelolaan air di Jakarta. |
| 19 | Bisnis Indonesia (halaman 7) | Senin, 6 Mei 2019 | Tak Semua Wilayah Ada Pintu Keluar | Sejumlah kepala daerah mengajukan permintaan agar ada pintu keluar jalan tol yang melalui daerahnya guna menunjang pertumbuhan ekonomi wilayah yang bersangkutan. Namun, tidak semua permintaan itu bisa dipenuhi. Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR), Basuki Hadimuljono mengatakan bahwa banyak kepala daerah yang meminta untuk dibangun tambahan pintu tol di wilayah masing-masing. "Kami banyak menerima masukan kepala daerah yang meminta tambahantambahan exit yang menghubungkan ke kawasan-kawasan industri," tuturnya menjawab pertanyaan Bisnis, pekan lalu. |
| 20 | Bisnis Indonesia (halaman 26) | Senin, 6 Mei 2019 | Tol Trans-Jawa Akan Gerus Penerbangan | Kementerian Perhubungan memprediksi operasional jalan Tol Trans-Jawa bakal menekan pertumbuhan jumlah penumpang pesawat tujuan kota di Jawa Tengah, Jawa Timur dan Bali. Harga tiket pesawat udara |

| | | | | |
|----|---------------------------|-------------------|-------------------------------------|---|
| | | | | <p>yang kini tak lagi murah juga mempengaruhi pergeseran pilihan moda transportasi pemudik pada Lebaran tahun ini. Sejauh ini, maskapai berjadwal juga memilih menunggu permintaan pasar sebelum mengeluarkan penerbangan ekstra. Indonesia National Air Carriers Association memprediksikan bahwa pertumbuhan jumlah penumpang angkutan udara selama Lebaran 2019 hanya di bawah 5% akibat peralihan moda transportasi darat setelah beroperasinya tol Trans-Jawa.</p> |
| 21 | Republika (Halaman Utama) | Sabtu, 4 Mei 2019 | Pemindahan Ibukota akan Masuk RPJMN | <p>Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional / Bappenas terus mematangkan rencana pemindahan ibukota. Sesuai keputusan Presiden Joko Widodo pada akhir April, ibukota bakal dipindahkan ke luar Pulau Jawa.</p> <p>Ketua tim kajian pemindahan ibukota negara dari Bappenas Imron Bulkin mengatakan, pemindahan ibukota bakal dimasukkan ke dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN).</p> |

| | | | |
|--------|---|---------|-------------------|
| Judul | Pemerintah Sudah Kantongi Calon Ibukota | Tanggal | Sabtu, 4 Mei 2019 |
| Media | Media Indonesia (halaman 8) | | |
| Resume | Lokasi lahan calon ibukota baru tersebut saat ini dikelola Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan. Bukan di Sumatera di ujung barat atau Papua di ujung timur, melainkan di tengah-tengah. Pemerintah mengaku sudah mengantongi lokasi yang akan dijadikan ibukota baru menggantikan Jakarta. Namun, nama lokasi itu masih dirahasiakan guna menghindari ulah para spekulasi tanah. | | |

Pemerintah Sudah Kantongi Calon Ibu Kota

Lokasi lahan calon ibu kota baru tersebut saat ini dikelola Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan. Bukan di Sumatra di ujung barat atau Papua di ujung timur, melainkan di tengah-tengah.

ANDHIKA PRASETYO
andhika@mediaindonesia.com

PEMERINTAH mengaku sudah mengantongi lokasi yang akan dijadikan ibu kota baru menggantikan Jakarta. Namun, nama lokasi itu masih dirahasiakan guna menghindari ulah para spekulasi tanah.

"Kami tidak mau masyarakat berspekulasi. Karena belajar dari pengalaman sebelumnya, ketika spekulasi muncul, tanah di lokasi tujuan dan sekitarnya akan diserbu habis-habisan," ujar Menteri Agraria dan Tata Ruang Sofyan Djalil di Jakarta, kemarin.

Ia menjelaskan, lokasi itu memiliki ketersediaan lahan hingga 300 ribu hektare (ha). Berdasarkan kajian yang sudah dibuat, lokasi itu cocok dibangun sebuah ibu kota baru untuk menggantikan Jakarta yang hanya seluas 66 ribu ha.

"Kami sudah tahu, sudah ada gambarnya. Lahannya juga ada. Bagus itu," ujar Sofyan.

Lahan itu, lanjutnya, disiapkan untuk membangun kota yang benar-benar mampu mengakomodasi kehidupan di masa depan.

"Kami ingin kota ini didesain sebaik mungkin. Sekarang, Jakarta kita ini sudah tidak laik, tidak bersahabat. Kami ingin ibu kota baru memiliki jalan yang besar, danau, taman, kebun raya. Semua itu berdampingan dengan pembangunan infrastruktur," ucapnya.

Tanah seluas 300 ribu ha itu, sambungnya, ialah tanah negara yang saat ini berada di bawah pengelolaan Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan.

Dipilihnya tanah milik negara sebagai lokasi calon ibu kota baru, ujar Sofyan, untuk menghemat anggaran

sehingga pemerintah tak perlu lagi mengeluarkan uang untuk pengadaan lahan. "Lahan itu seluruhnya milik negara. Dengan begitu, pemerintah akan leluasa mendesain tata ruang sebaik mungkin," tandasnya.

Luar Jawa

Gagasan pemindahan ibu kota negara bukan baru kali ini disuarakan.

Sebelumnya, di masa pemerintahan Soeharto, rencana serupa pernah dilontarkan. Saat itu, Jonggol, sebuah kecamatan di Kabupaten Bogor, Jawa Barat, dinominasikan pemerintah saat itu menggantikan Jakarta.

Alhasil, tanah-tanah di Jonggol banyak diburu spekulasi.

"Saat itu orang banyak beli tanah di sana. Harga tanah jadi mahal. Tapi karena akhirnya tidak jadi pindah ibu kota, malah merugi," tutur Sofyan.

Maka dari itu, lanjutnya, sampai benar-benar resmi diputuskan nanti, pemerintah berkomitmen tidak akan membocorkan nama lokasi yang akan menjadi ibu kota baru itu.

"Satu hal yang pasti, ibu kota baru berada di luar Jawa. Bisa di Sumatra, tapi itu terlalu jauh dari timur. Kalau Papua, juga terlalu jauh dari barat. Mungkin kita akan cari yang di tengah-tengah," jelasnya.

Di kesempatan terpisah, Wali Kota Bogor Bima Arya mengatakan pemindahan ibu kota itu akan menguntungkan Bogor. Pasalnya, tak sedikit pegawai pemerintahan pusat yang berdomisili di Bogor. Alhasil terjadi ledakan penduduk di 'Kota Hujan' itu.

"Sekarang banyak warga Jakarta yang bekerja di pemerintahan memilih Bogor sebagai tempat tinggalnya. Ini kan ledakan penduduk. Menurut saya, pemindahan ibu kota itu akan mengurangi beban Kota Bogor karena *magnitude*-nya akan berubah atau berpindah," ujarnya.

Bima Arya ialah salah satu kepala daerah yang diajak Presiden Joko Widodo ikut dalam rapat terbatas pada Selasa (30/4) lalu untuk membahas pemindahan ibu kota. Selain Bima, turut hadir Wakil Gubernur Jawa Barat Uu Ruzhanul Ulum, Wali Kota Tangerang Selatan Airin Rachmi Diany, dan Anies Baswedan selaku Gubernur DKI Jakarta. (DD/J-1)

| | | | |
|--------|--|---------|-------------------|
| Judul | Labuan Bajo Bisa Incar Ceruk Wisata Halal | Tanggal | Sabtu, 4 Mei 2019 |
| Media | Media Indonesia (halaman 11) | | |
| Resume | Aspirasi lokal dari daerah yang ingin mengembangkan wisata halal akan membantu target kunjungan pariwisata halal secara nasional. Kemenpar menyatakan kesiapannya mendampingi pengelola destinasi wisata yang ingin mengembangkan wisata halal di daerahnya sesuai dengan potensi lokal masyarakat. Potensi Labuan Bajo sangat besar untuk menerima wisatawan muslim sebagai ceruk pasar yang dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat. | | |

Labuan Bajo Bisa Incar Ceruk Wisata Halal

Aspirasi lokal dari daerah yang ingin mengembangkan wisata halal akan membantu target kunjungan pariwisata halal secara nasional.

JOHN LEWAR
john_lewar@mediaindonesia.com

KEMENTERIAN Pariwisata (Kemenpar) menyatakan kesiapannya mendampingi pengelola destinasi wisata yang ingin mengembangkan wisata halal di daerahnya sesuai dengan potensi lokal masyarakatnya.

Deputi Bidang Pengembangan Destinasi Pariwisata Kemenpar Dadang Rizki Ratman mengatakan Indonesia telah ditetapkan sebagai destinasi wisata halal atau *halal tourism* terbaik dunia 2019 oleh standar Global Muslim Travel Index (GMTI). Untuk mendukung hal itu, Kemenpar menggelar Sosialisasi Pengembangan Pariwisata Halal Labuan Bajo, di Sylvi Resort, Labuan Bajo, Nusa Tenggara Timur (NTT), Selasa (30/4).

Beberapa wilayah di Tanah Air tercatat mengungguli 130 destinasi dari seluruh dunia berdasarkan analisis GMTI yang mencakup 4 kriteria penilaian strategis, yaitu akses, komunikasi, lingkungan, dan layanan.

Kemenangan Indonesia di GMTI 2019 dan besarnya potensi wisata halal mulai dilirik beberapa wilayah di Tanah Air di luar 10 destinasi utama wisata halal yang sudah ditetapkan Kemenpar. Wilayah tersebut, antara lain Suma-

tra Utara, Malang, Gorontalo, termasuk Labuan Bajo.

"Dalam hal ini, Kemenpar menyambut baik aspirasi dari daerah yang ingin mengembangkan wisata halal sebab bila daerah turut membantu penetapan destinasi wisata halal, akan dapat membantu target wisatawan halal sebesar 5 juta wisman atau 25% dari total target wisman di 2019 sebanyak 20 juta," ucapnya.

Potensi Labuan Bajo sangat besar untuk menerima wisatawan muslim sebagai ceruk pasar yang dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

Asisten Deputi Pengembangan Destinasi Regional III, Harwan EC Wirasto, menambahkan posisi Indonesia nomor 1 GMTI harus diperkuat. Caranya, dengan memperbanyak destinasi wisata halal. "Atau menghadirkan nuansa wisata halal di destinasi prioritas seperti Labuan Bajo," paparnya.

Menurut Harwan, hal tersebut bukan sesuatu yang musta-

hil. Ia mencontohkan Bali yang tetap menjadi destinasi populer buat *traveler* Timur Tengah, sebagaimana dirilis Conde Nast Traveler. "Bali sudah menjadi contoh dan hal serupa juga bisa dilakukan di Labuan Bajo, tentu ini akan semakin melengkapi Labuan Bajo sebagai destinasi," paparnya.

Sementara itu, Dirut Badan Otorita Pariwisata Labuan Bajo, Shana Fatina, yang membuka acara sosialisasi itu menjelaskan, potensi Labuan Bajo sangat besar untuk menerima wisatawan muslim sebagai sebuah ceruk pasar yang dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat sekitar.

Meningkat

Kepala Dinas Kebudayaan dan Pariwisata Kabupaten Manggarai Barat Agustinus Rinus menambahkan pada 2017 wisatawan yang mengunjungi Labuan Bajo sebanyak 111.749 orang. Pada 2018, bertambah menjadi 163.807 wisatawan atau naik sebesar 46%. "Kenaikan secara signifikan ini turut membawa optimisme bagi Manggarai Barat untuk dapat meraih ceruk pasar wisatawan halal ke Labuan Bajo," ujarnya.

Adapun konsep pariwisata halal menurut GMTI ialah tersedianya makanan halal, fasilitas ibadah, air, dan toilet ramah wudu, serta lingkungan tanpa islamofobia. (RO/N-1)

| | | | |
|--------|---|---------|-------------------|
| Judul | Timbang-timbang Pemindahan Ibukota Negara | Tanggal | Sabtu, 4 Mei 2019 |
| Media | Kompas (halaman 6) | | |
| Resume | Pada 29 April 2019 tersebar berita bahwa Presiden Joko Widodo telah memutuskan ibukota negara akan dipindahkan dari Jakarta ke luar Jawa. Selain untuk mengurangi tekanan urbanisasi terhadap Jakarta dan mengurangi konsentrasi pembangunan di Pulau Jawa, keputusan ini kabarnya juga dimaksudkan untuk lebih menggairahkan pembangunan di luar Pulau Jawa. | | |

Timbang-timbang Pemindahan Ibu Kota Negara

Wicaksono Sarosa

Pemerhati Masalah Perkotaan Lulusan University of California, Berkeley; Pernah Terlibat dalam Perencanaan Pembangunan Beberapa Kota Baru

Pada 29 April 2019 tersebar berita bahwa Presiden Joko Widodo telah memutuskan ibu kota negara akan dipindahkan dari Jakarta ke luar Jawa. Selain untuk mengurangi tekanan urbanisasi terhadap Jakarta dan mengurangi konsentrasi pembangunan di Pulau Jawa, keputusan ini kabarnya juga dimaksudkan untuk lebih menggairahkan pembangunan di luar Pulau Jawa.

Gagasan untuk memindahkan ibu kota negara sudah muncul sejak era Presiden Soekarno yang pernah menyebutkan niatnya agar ibu kota negara dipindahkan ke Palangkaraya yang dianggap sebagai "titik tengah" Nusantara. Kemudian di era Presiden Soeharto, gagasan ini muncul kembali dengan adanya usulan agar Jonggol menjadi pusat pemerintahan dengan Jakarta tetap secara simbolik merupakan ibu kota negara. Selalu muncul pendapat pro dan kontra di setiap wacana.

Pada masa Presiden Susilo Bambang Yudhoyono pun pernah ada upaya untuk menampung berbagai masukan dan usulan tentang pemindahan ibu kota. Waktu itu, tahun 2010, penulis kebetulan diundang untuk berbicara di berbagai forum diskusi atau perdebatan terkait usulan tersebut dan menyuarakan aspirasi minoritas yang kurang setuju dengan pemindahan ibu kota. Bukan tidak setuju 100 persen karena sebagai orang yang pernah terlibat dalam perencanaan pembangunan kota-kota baru, penulis tentu sangat "excited" dengan gagasan ini. Namun, setidaknya ada tiga hal yang waktu itu penulis ajukan untuk menjadi pertimbangan sebelum keputusan final

diambil.

Pertama, pembangunan ibu kota baru yang tentu tidak akan murah dapat menimbulkan "moral hazard" karena kemudian akan ditiru oleh semua atau setidaknya sebagian besar provinsi dan kabupaten, yang jumlahnya ratusan.

Jika hal itu terjadi, anggaran pemerintah akan lebih banyak dialokasikan untuk membangun kantor dan fasilitasnya sendiri daripada untuk sarana-prasarana yang langsung dibutuhkan oleh masyarakat, seperti sekolah, rumah sakit, gelanggang remaja/olahraga, jembatan, dan pelabuhan. Ketika masih banyak bangunan sekolah yang bocor, rumah sakit yang ala kadarnya, gelanggang olahraga yang non-eksisten, jembatan penyeberangan sungai yang ambrol sehingga anak-anak pergi ke sekolah harus bergelantungan pada tali jembatan yang tersisa atau berjalan memutar, membangun pusat pemerintahan megah yang notabene adalah "fasilitasnya sendiri" terasa sangat tidak bijak.

Kedua, membangun kota baru dari nol—apalagi sebuah ibu kota negara yang tidak bisa asal-asalan—membutuhkan waktu puluhan tahun sehingga harus dipastikan kontinuitas dukungannya. Kota baru Bumi Serpong Damai saja, misalnya, membutuhkan lebih dari 30 tahun untuk menjadi kota yang "matang" dan hidup seperti sekarang. Pembangunan kota baru—apalagi sebuah ibu kota negara—bukan hanya memerlukan kepastian dukungan finansial yang terus-menerus, melainkan juga dukungan politis yang berkelanjutan walaupun presiden dan pemerintahan harus berganti karena batasan masa jabatan.

Ketiga, jika tujuannya adalah menyebarkan pembangunan ke luar Jakarta, dalam perdebatan-perdebatan waktu itu penulis berpendapat bahwa menyebarkan kantor-kantor pusat BUMN maupun fasilitasnya serta memberi insentif kepada korporasi swasta untuk memusatkan kegiatan mereka di luar Jawa akan jauh memberi dampak persebaran pembangunan wilayah daripada hanya memindahkan satu ibu kota ke luar Jakarta.

Sekarang lebih tepat waktu

Wacana pemindahan ibu kota negara waktu itu kemudian tenggelam entah bagaimana kabarnya hingga pergantian



presiden pada tahun 2014. Setelah berjalan beberapa saat, gagasan pemindahan ibu kota ini muncul kembali, umumnya ketika Jakarta sedang menghadapi masalah sangat berat, seperti banjir dan kemacetan yang luar biasa.

Bappenas pun ternyata terus melakukan kajian plus minus pemindahan ibu kota negara serta usulan alternatifnya: (i) tetap di Jakarta, (ii) pusat pemerintahan digeser ke pinggiran Jabodetabek, (iii) ibu kota pindah ke luar Jawa. Hasilnya kemudian disampaikan kepada Presiden Jokowi baru-baru ini. Dan, seperti biasa, Presiden Jokowi pun sangat "decisive" dengan memutuskan pemindahan ibu kota negara ke luar Jawa sebagaimana yang banyak diberitakan media massa sejak 29 April lalu.

Mendengar dan membaca berita ini, kemudian merefleksikan dengan apa yang pernah penulis sampaikan ke publik hampir sepuluh tahun lalu, penulis merasa saat ini bisa jadi merupakan waktu yang tepat, atau setidaknya lebih tepat daripada pada tahun 2010 atau bahkan 2014, untuk mengambil keputusan politis tersebut. Mengapa? Karena pemerintah telah semakin kuat menunjukkan komitmennya dalam pembangunan berbagai sarana-prasarana yang dirasakan secara langsung oleh masyarakat luas.

Maka, mengalokasikan dana yang cukup besar untuk "fasilitasnya sendiri" tidak lagi mudah dijadikan "sasaran tem-

bak politis" sebagai keputusan yang tidak bijak dan tidak adil. Lagi pula, banyak provinsi dan kabupaten—terutama hasil pemekaran seperti Gorontalo, Kepulauan Riau, Maluku Utara, dan Kalimantan Utara—yang telanjur membangun pusat pemerintahan masing-masing, meski menurut pandangan penulis banyak yang utilitas publiknya sangat rendah karena rancangannya lebih mementingkan kesan megah sebagai penguasa daerah daripada kesan kota kompak untuk pelayanan masyarakat yang efisien dan akrab.

Walau keputusan pemindahan ibu kota di mana saja selalu merupakan keputusan politis, pertimbangan-pertimbangan teknokratis tetap tidak bisa diabaikan. Jangan sampai "moral hazard" di mana pemerintah lebih mementingkan fasilitas-fasilitasnya sendiri menjadi menguat kembali pada masa depan. Dukungan politis—dan finansial—yang terus-menerus juga perlu mendapat perhatian khusus karena diperkirakan pembangunan ibu kota negara ini akan melewati beberapa masa jabatan seorang presiden. Jangan sampai proyek ini mangkrak terbengkalai karena secara politis dan anggaran tidak didukung oleh pimpinan negeri berikutnya.

Lebih jauh lagi, persebaran pembangunan wilayah tak bisa mengandalkan hanya dengan pemindahan ibu kota negara. Pelajaran dapat diambil dari berbagai kasus pemindahan ibu kota dengan tujuan pemerataan wilayah. Brasilia, ibu kota negara Brasil, yang dibangun di tengah Amazonia tidak berhasil mendorong pemerataan pembangunan di luar kawasan Pantai Timur Brasil mengajarkan bahwa pemindahan ibu kota negara saja tidak cukup. Beberapa ibu kota negara yang dibangun sama sekali baru seperti Canberra di Australia dan Naypyidaw di Myanmar juga masih sepi setelah puluhan tahun.

Penyebaran pusat-pusat kegiatan komersial—baik berupa insentif agar BUMN ataupun korporasi swasta menyebar ke kota-kota besar lain di Indonesia, khususnya di luar Jawa, maupun dorongan lainnya—akan lebih efektif jika tujuan utamanya adalah pemerataan pembangunan wilayah. Semoga hal-hal tersebut sudah atau akan dipertimbangkan dalam keputusan politis pemindahan ibu kota negara kali ini.

| | | | |
|--------|---|---------|-------------------|
| Judul | Ibukota Baru Impian Mesir | Tanggal | Sabtu, 4 Mei 2019 |
| Media | Kompas Satu (halaman 8) | | |
| Resume | Sejak diluncurkan Presiden Abdel Fatah el-Sisi pada Maret 2015, pembangunan ibukota baru Mesir disebut. Ini megaprojek paling ambisius Sisi yang diperkirakan menelan biaya 45 miliar dollar AS atau Rp 641,7 triliun. Truk-truk proyek pengangkut pasir atau bahan-bahan bangunan terlihat lalu lalang di kawasan yang kini disebut Ibukota Baru, sekitar 45 kilometer sebelah timur kota Kairo, Mesir. Disana terlihat kapling-kapling dengan papan bertuliskan "Disini akan dibangun kompleks kantor kedutaan besar", "Disini akan dibangun kompleks perkantoran", "Disini akan dibangun Central Park", dan lain lain. | | |

Ibu Kota Baru Impian Mesir

Sejak diluncurkan Presiden Abdel Fatah el-Sisi pada Maret 2015, pembangunan ibukota baru Mesir disebut. Ini megaprojek paling ambisius Sisi yang diperkirakan menelan biaya 45 miliar dollar AS atau Rp 641,7 triliun.

Musthafa Abd Rahman dari Kairo, Mesir

Truk-truk proyek pengangkut pasir atau bahan-bahan bangunan terlihat lalu lalang di kawasan yang kini disebut Ibu Kota Baru (New Capital), sekitar 45 kilometer sebelah timur kota Kairo, Mesir. Di sana-sini terlihat kapling-kapling dengan papan bertuliskan "Di Sini Akan Dibangun Kompleks Pemerintahan", "Di Sini Akan Dibangun Kompleks Kantor Kedutaan Besar", "Di Sini Akan Dibangun Kompleks Perkantoran", "Di sini akan dibangun Central Park", dan lain-lain.

Pemandangan tersebut dijumpai saat Kompas mengunjungi kawasan yang bakal menjadi ibu kota Mesir yang baru. Selasa (30/4/2019). Belum ada keputusan, apakah bakal ada nama baru bagi ibu kota Mesir setelah nanti dipindahkan ke lokasi baru itu atau tetap menggunakan nama "Kairo". Hingga kini, kawasan itu disebut Ibu Kota Baru (Asimah Al Jadidah).

Ibu kota baru, yang dicanangkan menelan biaya 45 miliar dollar AS itu, adalah megaprojek paling ambisius pemerintahan Presiden Mesir Abdel Fatah el-Sisi.

Megaprojek tersebut pertama kali diluncurkan Presiden Sisi dalam konferensi "Mendukung Pembangunan Ekonomi Mesir" pada Maret 2015 di kota Sharm el-Sheikh, Mesir. Pembangunan ibu kota Mesir yang baru ini untuk meringankan beban kepadatan penduduk kota Kairo saat ini yang mencapai 18 juta jiwa dengan infrastruktur yang sudah tidak memadai pula.

Di sepanjang jalan dari Kairo menuju kawasan lokasi ibu kota yang baru melalui jalan tol Kairo-kota Suez, terlihat geliat pembangunan yang luar biasa di Mesir. Di sepanjang jalan itu sudah berdiri beberapa kompleks perumahan be-

sar atau semi-kota mandiri yang modern, seperti Rehab City, Madinaty, dan Al-Surouq City.

Sesuai melewati Madinaty (sekitar 40 kilometer timur kota Kairo), terlihat tanda bertuliskan "Exit Tol" ke arah kanan dengan tanda panah menuju Ibu Kota Baru. Keluar dari pintu tol itu mulai terlihat geliat pembangunan masif di kiri-kanan jalan. Area megaprojek Ibu Kota Baru pun terlihat di depan mata.

Sebagian besar infrastruktur jalan sudah selesai dibangun. Jalan-jalan di kawasan itu cukup mulus dan lebar, dengan dua arah, yang masing-masing arah memiliki lima hingga tujuh lajur. Dari lalu lalang truk-truk proyek pengangkut pasir atau bahan bangunan, terlihat pengerjaan proyek bangunan tampak dilebut di sana-sini.

Central Park, salah satu area utama kompleks pemerintahan di kawasan ibu kota baru itu, memiliki luas 8 kilometer persegi atau disebut-sebut sebagai kompleks pemerintahan terbesar di dunia. Kompleks itu bakal menjadi lokasi 18 gedung kementerian, istana presiden, gedung parlemen, dan kantor perdana menteri. Menurut rencana, akan dibangun pula gedung konferensi dan kompleks stadion olahraga.

Sebagian besar kapling-kapling tanah di kawasan itu masih berupa tanah kosong. Belum terlihat geliat pembangunan. Yang terlihat sedang berjalan secara masif adalah proyek pembangunan kompleks-kompleks perumahan oleh pengembang swasta.

Masjid dan katedral

Ada proyek pembangunan yang sudah selesai, seperti kompleks superblok Al-Masah yang megah. Di dalamnya terdapat hotel bintang lima, pusat



Masjid Al Fatah Al Alim di kawasan ibu kota Mesir yang baru, sekitar 45 kilometer sebelah timur Kairo, seperti terlihat pada Selasa (30/4/2019). Masjid ini diresmikan Presiden Mesir Abdel Fatah el-Sisi pada 6 Januari 2019.



Pemandangan kompleks Hotel Al-Masah di kawasan ibu kota Mesir yang baru, sekitar 45 kilometer sebelah timur Kairo, seperti terlihat Selasa (30/4/2019). Kompleks ini dilengkapi hotel bintang lima, pusat perbelanjaan, gedung pertemuan, aneka permainan anak-anak, Masjid Al Fatah Al Alim, dan katedral.

Ibu Kota Baru Mesir



perbelanjaan, gedung pertemuan, dan aneka permainan anak-anak. Ada juga masjid yang megah dan besar, yakni Masjid Al Fatah Al Alim, dan Katedral. Masjid Al Fatah Al Alim diresmikan Presiden Sisi pada 6 Januari 2019.

Kemegahan bangunan masjid itu sangat menarik perhatian pengunjung. Kompleks Masjid Al Fatah Al Alim ber-

diri di atas lahan seluas 436.800 meter persegi dan bisa menampung sekitar 12.300 anggota jemaah shalat. Di dalam kompleks masjid, terdapat museum, perpustakaan, rumah sakit, ruang pertemuan, supermarket, dan perkantoran.

"Masjid ini mulai dibangun kurang dari tiga tahun lalu, tetapi bisa selesai dalam waktu yang sangat cepat. Pemb-

ngunan masjid ini dikerjakan siang-malam dengan melibatkan hampir 2.000 pekerja," kata salah seorang penjaga Masjid Al Fatah Al Alim yang mengaku bernama Ahmed (55) kepada Kompas.

Menurut Ahmed, saat ini bangunan utama masjid masih ditutup dan belum digunakan untuk shalat sehari-hari. "Aktivitas shalat sehari-hari dan juga shalat Jumat saat ini ditempatkan di area gedung samping masjid. Bangunan utama masjid bisa dibuka untuk dikunjungi jika ada rombongan dari luar yang ingin melihat langsung bagian dalam masjid," kata Ahmed.

Ia mengungkapkan, jika ada rombongan dari luar yang ingin mengunjungi masjid, diperlukan izin kepada pihak militer untuk mendapatkan kunci masjid dan bisa masuk ke dalam. "Setiap hari ada saja orang yang mampir ke kompleks masjid ini untuk mel-

kulkan shalat di sini. Kalau hari Jumat, banyak pekerja dari berbagai proyek di kawasan ini berdatangan untuk menjalankan shalat Jumat di sini," ujar Ahmed lagi.

Selain Masjid Al Fatah Al Alim, dibangun pula katedral di lahan seluas 63.000 meter persegi. Katedral tersebut merupakan katedral terbesar di Mesir dan Timur Tengah.

Proyek Investasi

Di Kairo, proyek pembangunan ibu kota baru itu sudah sangat akrab di mata dan telinga warga setempat. Sejahtera memandang di sejumlah jalan utama, terlihat iklan-iklan properti bertuliskan "Ibu Kota Baru". Iklan-iklan itu menawarkan berbagai produk properti, seperti apartemen, rumah tapak, dan perkantoran, di ibu kota baru Mesir.

Kini, ibu kota baru pun menjadi obyek investasi paling diburu dan menarik di Mesir.

Warga kelas menengah Mesir saat ini berbondong-bondong menguras saku demi dapat membeli berbagai produk properti di ibu kota dengan tujuan bisa memetik keuntungan di masa depan.

Para pengembang besar di Mesir juga beramai-ramai merilis proyek terbarunya di kawasan ibu kota dengan tujuan besar infrastruktur di kawasan ibu kota tersebut dibangun perusahaan modal ventura antara Kementerian Urusan Perumahan dan Masyarakat Urban Mesir dengan Kementerian Pertahanan Mesir.

Dalam perusahaan modal ventura dengan modal sekitar 350 juta dollar AS itu, sebanyak 51 persen sahamnya dimiliki Kementerian Perumahan dan Masyarakat Urban Mesir, sedangkan 49 persen saham dimiliki Kementerian Pertahanan Mesir.

Harian terkemuka Mesir, *Al-Ahram*, edisi Senin (29/4/2019) memberitakan, Menteri Urusan Perumahan dan Masyarakat Urban Mesir Asim al-Jazzar berhasil mencapai kesepakatan dengan sindikat perbankan China pada Minggu (28/4/2019) di Beijing untuk pengucuran dana senilai 3 miliar dollar AS. Dana ini dialokasikan untuk pembangunan 20 gedung pencakar langit di pusat distrik bisnis (CBD) di kawasan ibu kota baru. Kesepakatan itu dibuat bersamaan dengan Konferensi Tingkat Tinggi Prakarasa Sabuk dan Jalan atau Belt and Road Initiative.

Kawasan ibu kota baru dicanangkan akan memiliki luas sekitar 700 kilometer persegi atau hampir seluas Singapura, dan bakal menampung penduduk 5 juta jiwa hingga 7 juta jiwa. Kepala Proyek Ibu Kota, Mayor Jenderal Ahmed Zaki Abidin mengatakan, 180.000 pekerja kini terlibat dalam pembangunan ibu kota yang bekerja secara intensif.

| | | | |
|--------|--|---------|-------------------|
| Judul | Banjir dan Longsor Belum Usai | Tanggal | Sabtu, 4 Mei 2019 |
| Media | Kompas (halaman 15) | | |
| Resume | Banjir dan longsor pada masa peralihan musim belum usai. Sejumlah daerah masih dilanda banjir dan penanganan setelah longsor masih berlanjut. Setelah banjir disertai tumpukan kayu gelondong di empat desa di Kabupaten Sigi, Sulawesi Tengah, Minggu (28/4/2019), Bupati Sigi Irwan Lapatta menduga ada pembalakan atau penebangan kayu liar di hulu sejumlah sungai yang meluap akhir pekan lalu itu. | | |

KEBENCANAAN

Banjir dan Longsor Belum Usai

JAKARTA, KOMPAS — Banjir dan longsor pada masa peralihan musim belum usai. Sejumlah daerah masih dilanda banjir dan penanganan setelah longsor masih berlanjut.

Setelah banjir disertai tumpukan kayu gelondongan di empat desa di Kabupaten Sigi, Sulawesi Tengah, Minggu (28/4/2019), Bupati Sigi Irwan Lapatta menduga ada pembalakan atau penebangan kayu liar di hulu sejumlah sungai yang meluap akhir pekan lalu itu.

"Di titik-titik banjir ada kayu-kayu terangkut. Memang saya tidak bilang terjadi pembalakan liar, tetapi setelah saya cek, ada bekas potongan. Berarti ada sesuatu terjadi," kata Irwan, Jumat (3/5).

Kondisi terparah dialami Desa Bangga di Kecamatan Dolo Selatan dan Desa Tuva, Kecamatan Gumbasa. Di Tuva, kayu gelondongan menumpuk di pinggir Sungai Miu yang menghancurkan enam rumah warga.

Baco (63), warga Desa Tuva, menuturkan, banjir dengan gelondongan kayu jarang terjadi. "Seumur-umur, saya baru menyaksikan dan mengalami banjir model begini," katanya.

Bencana juga melanda warga Pulau Sembilan, Kabupaten Kota Baru, Kalimantan Selatan. Sekitar 300 warga Pulau Sembilan mengungsi setelah longsor di Pulau Matasirih. Warga khawatir longsor susulan yang menewaskan dua warga itu.

Longsor menerjang Desa Teluk Sungai dan Labuan Barat di

Seumur-umur, saya baru menyaksikan dan mengalami banjir model begini.

Pulau Matasirih, Rabu pukul 08.00 Wita. Sedikitnya 20 rumah terkena material longsor, delapan tertimbun.

Kepala Badan Penanggulangan Bencana Daerah (BPBD) Kalsel Wahyuddin mengatakan, jumlah warga mengungsi sudah berkurang. "Sebelumnya yang mengungsi sekitar 500 orang," ujarnya.

Pulau Matasirih berjarak 187 kilometer dari Kota Baru. Akses ke sana hanya melalui laut dengan waktu tempuh sekitar 16 jam dari Kota Baru. Di pulau itu, komunikasi hanya dengan radio *single sideband* (SSB).

Di Surabaya, Jawa Timur, ratusan rumah di enam RW di Kecamatan Pakal terendam. Ketinggian air 10-50 sentimeter. Namun, 2.000 warga dari 700 keluarga terdampak tidak mengungsi.

Banjir itu dipicu hujan, terutama di sekitar aliran Kali Lamong. Sebagian wilayah di Surabaya, Gresik, Mojokerto, dan Jombang terendam banjir.

Wali Kota Surabaya Tri Rismaharini mengatakan, banjir bermula ketika tanggul Kali Lamong di sekitar Kelurahan Sumberrejo jebol pukul 03.00. Akibatnya, air menggenangi perumahan.

"Lokasi tanggul jebol sepanjang 40 meter ditanami jagung oleh warga sehingga tanahnya gembur. Mereka tak boleh lagi memanfaatkan lahan itu," katanya. Pemkot membagikan 3.000 bungkus nasi tiga kali sehari.

Terseret arus

Lima orang di Bali dan Yogyakarta terseret arus ketika berenang di pantai. Dua warga Desa Lalanglinggah, Kecamatan Selemadeg Barat, Kabupaten Tabanan, Bali, hilang saat berenang di Pantai Petangahan, Kamis sore. Satu orang ditemukan tewas.

Dua orang hilang itu bapak dan anak. I Made Gunarta (40) belum ditemukan. "Anaknya (berusia 11 tahun) ditemukan meninggal," kata Kepala Polsek Selemadeg Barat Ajun Komisaris I Wayan Sugita.

Keduanya bagian dari tiga orang yang berenang di pantai. Saat ombak besar datang, satu orang terselamatkan.

Di Gunung Kidul, DI Yogyakarta, tiga mahasiswa Universitas Teknologi Yogyakarta terseret arus saat bermain air di Pantai Sanglen, Kecamatan Tanjungsari, kemarin. Satu orang dapat diselamatkan.

"Mereka berkemah di pantai menyambut bulan puasa. Mereka *padusan* (membersihkan diri sebelum puasa) di pantai itu," kata Koordinator SAR Satuan Pelindung Masyarakat Wilayah II Baron, Marjono. Meski diingatkan berisiko, pengunjung tetap berenang.

(VDL/JUM/SYA/COK/NCA)

| | | | |
|--------|---|---------|-------------------|
| Judul | Tol Riau Potensial Ganggu Habitat Gajah | Tanggal | Sabtu, 4 Mei 2019 |
| Media | Kompas (halaman 15) | | |
| Resume | Persoalan potensi gangguan terhadap wilayah jelajah gajah Sumatera dan kendala pembebasan lahan yang berlarut-larut masih melingkupi proyek pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai di Riau. Proyek pembangunan jalan tol yang menghubungkan Kota Pekanbaru dan Dumai di Riau akan melewati beberapa wilayah jelajah gajah Sumatera. Balai Besar Konservasi Sumber Daya Alam Riau dan PT Hutama Karya, sebagai pelaksana pembangunan jalan tol, belum menemukan solusi bersama untuk masalah ini. | | |

Tol Riau Potensial Ganggu Habitat Gajah

Persoalan potensi gangguan terhadap wilayah jelajah gajah Sumatera dan kendala pembebasan lahan yang berlarut-larut masih melingkupi proyek pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai di Riau.

PEKANBARU, KOMPAS — Proyek pembangunan jalan tol yang menghubungkan Kota Pekanbaru dan Dumai di Riau akan melewati beberapa wilayah jelajah gajah Sumatera (*Elephas maximus sumatranus*). Balai Besar Konservasi Sumber Daya Alam Riau dan PT Hutama Karya, sebagai pelaksana pembangunan jalan tol, belum menemukan solusi bersama untuk masalah ini.

Kepala Balai Besar Sumber Daya Alam Riau Suharyono mengatakan, Jalan Tol Pekanbaru-Dumai, yang melintasi wilayah Kabupaten Siak dan Kabupaten Bengkalis, akan melewati sedikitnya empat lintasan gajah. Jumlah gajah terbesar berada di wilayah Duri, Kecamatan Mandau, Bengkalis.

Jumlah gajah yang beredar di hutan dan perkebunan kelapa sawit yang merambah hutan habitat gajah masih tersisa 25 ekor.

"Sampai sekarang belum ada pembicaraan antara kami dan PT Hutama Karya. Saya ingin menagih komitmen mereka untuk menunjukkan desain terkait lintasan satwa. Kami berharap, jalur lintasan gajah tidak diganggu. Kami inginnya jalan tol dibangun *underpass* (bawah tanah)," kata Suharyono yang dihubungi di Pekanbaru, Jumat (3/5/2019).

Dengan jalan tol *underpass* di jalur lintasan gajah, menurut dia, dapat menekan gangguan terhadap habitat gajah. Hal ini karena kendaraan melintas tanpa dilihat satwa. "Tidak mung-

kin gajah yang melintas di atas pakai *flyover*. Semestinya mobil yang berjalan di bawah. Itu harapan kami," katanya.

Secara terpisah, Yanuar WN dari Humas PT Hutama Karya Proyek Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru sepakat bahwa pembangunan jalan tol tidak boleh mengganggu lintasan gajah. "Saya dengar masalah ini masih dikonsultasikan dengan pihak kementerian (Lingkungan Hidup dan Kehutanan), tetapi saya kurang paham persoalannya. Secara teknis, kalau jalan tol dibuat *underpass*, rasanya sulit karena pembangunan jalan sudah dilaksanakan. Mengubah satu bagian jalan dapat mengubah keseluruhan rencana," katanya.

Sementara itu, pembangun-

an Jalan Tol Pekanbaru-Dumai sepanjang 131,48 kilometer juga masih terkendala pembebasan lahan yang berlarut-larut. Akibatnya, ruas jalan tol itu belum dapat dilintasi arus mudik Lebaran 2019.

Tumpang tindih lahan

Hambatan terbesar dalam pembebasan lahan, menurut Yanuar, berupa tumpang tindih kepemilikan lahan yang dikuasai warga di tanah konsesi perusahaan tambang PT Chevron dan kawasan hutan. Di kawasan Minas, yang direncanakan menjadi simpang susun (*interchange*) atau pintu keluar dan masuk di Kecamatan Minas, misalnya, masih terdapat sengketa puluhan warga yang menduduki areal konsesi pertam-

ban PT Chevron. Sengketa itu menyebabkan 150 meter alur tol di ujung seksi I belum dapat dikerjakan.

Di seksi II, ruas Minas-Kandis Selatan, terdapat pula areal hutan konsesi PT Arara Abadi yang dirambah masyarakat. Di seksi IV ruas Kandis Utara-Duri Selatan, puluhan warga mengokupasi lahan PT Chevron sepanjang 2 kilometer. Sementara di seksi V, ruas Duri Selatan-Duri Utara, ada kawasan hutan yang dirambah warga sepanjang 7 kilometer.

Kepala Kantor Wilayah Badan Pertanahan Nasional Riau Lukman Hakim menyatakan masih mengupayakan pembebasan lahan negara yang diokupasi masyarakat di areal pembangunan Jalan Tol Pekan-

baru-Dumai. Berbagai pendekatan dilakukan, tetapi belum ada penyelesaian masalah.

"Kami sudah rapat penyelesaian sengketa lahan tol dengan jaksa pengacara negara. Pada dasarnya, tanah negara yang diokupasi warga tidak boleh diganti rugi," kata Lukman.

"Kami bersedia mengganti rugi tanam-tumbuh di areal okupasi masyarakat. Namun, karena tak ada kesepakatan, kami bawa persoalan ini ke pengadilan untuk proses konsinyasi. Kalau pengadilan menyatakan warga benar, nanti dibayarkan (ganti rugi)," lanjutnya.

Akibat sengketa lahan itu, dari pantauan Kompas pada akhir April lalu, terlihat pekerjaan ruas tol di seksi I Pekanbaru-Minas sepanjang 9,5 kilometer be-

lum selesai. Padahal, seksi I merupakan ruas pertama yang dibangun sejak akhir Desember 2016 atau sudah dikerjakan 2,5 tahun.

Menurut Yanuar, pembangunan di seksi I memang terlambat karena berbagai persoalan. Namun, keterlambatan tidak hanya disebabkan sengketa tanah di jalur *interchange*, tetapi juga kendala teknis pemindahan pipa gas PT Chevron yang berada di ahir persimpangan jalan tol dengan jalan nasional Pekanbaru-Dumai.

"Progres pekerjaan di seksi I 54 persen. Tersisa pemindahan pipa PT Chevron dan pembebasan lahan di *interchange* Minas. Kalau dua itu selesai, seksi I dapat selesai akhir tahun ini," katanya. (SAH)

| | | | |
|--------|--|---------|-------------------|
| Judul | Batam Perlu Tambahan Waduk | Tanggal | Sabtu, 4 Mei 2019 |
| Media | Kompas (halaman 16) | | |
| Resume | Badan Pengusahaan Batam menawarkan alternatif mengatasi menipisnya persediaan air dalam empat tahun terakhir, salah satunya pembangunan Waduk Tembesi yang dirancang memasok 600 liter air per detik. Waduk akan mulai beroperasi pada 2020. | | |

AIR BERSIH

Batam Perlu Tambahan Waduk

BATAM, KOMPAS — Badan Pengusahaan Batam menawarkan alternatif mengatasi menipisnya persediaan air dalam empat tahun terakhir, salah satunya pembangunan Waduk Tembesi yang dirancang memasok 600 liter air per detik. Waduk akan mulai beroperasi pada 2020.

Kepala Kantor Pengelolaan Air dan Limbah Badan Pengusahaan (BP) Batam Binsar Tambunan, Jumat (3/5/2019), mengatakan, proses desalinasi sudah selesai dan air di Waduk Tembesi bisa diolah. Waduk itu akan memasok kebutuhan air di Tanjung Uncang, Sagulung, dan Batu Aji.

Waduk Tembesi dibangun tahun 2010 dengan membendung teluk di ujung tenggara Pulau Batam, Kepulauan Riau. Proses desalinasi menawarkan air laut memakan waktu tiga tahun, terhitung dari selesainya pengerjaan konstruksi pada 2014.

Saat ini, sembilan konsorsium tengah bersaing mendapat

hak mengelola tender senilai Rp 250 miliar untuk membangun instalasi pengolahan dan penyaluran air. Konsorsium terpilih akan mendapat hak mengelola waduk 25 tahun.

"Pemenang tendernya akan ketemu sekitar tiga bulan ke depan. Setelah itu, lebih kurang enam bulan instalasi pengolahan dan penyaluran air akan selesai dikerjakan. Pada 2020 Waduk Tembesi diperkirakan bisa beroperasi," kata Binsar.

Dari enam waduk, satu tidak beroperasi karena rusak parah, Waduk Baloi. Pasokan air Waduk Sei Harapan menurun akibat pendangkalan dan kehilangan daerah resapan. Kini, Batam mengandalkan Waduk Duriangkang dan Muka Kuning.

Sekretaris Perusahaan ATB Maria Jacobus mengatakan, kebutuhan tambahan pasokan air dari Waduk Tembesi sudah sangat mendesak. Kebutuhan air bersih di Tanjung Uncang, Sagulung, dan Batu Aji dipasok

dari Waduk Duriangkang yang jaraknya sekitar 25 kilometer.

Perambahan

Alih fungsi daerah penyangga di sejumlah waduk dituding salah satu penyebab menipisnya cadangan air di Batam. Itu terjadi di Waduk Tembesi yang belum beroperasi. Perumahan, perkebunan, dan pertambangan menjamur di daerah penyangga 5.176 hektar itu.

Salah satu perambah yang menempati area penyangga Waduk Tembesi, Thomas Pati (47), mengatakan, warga mau dipindah jika diberi ganti rugi layak. Belasan tahun warga tinggal di sana, jauh sebelum Waduk Tembesi dibangun. Setidaknya 25 rumah di sana.

Menurut Binsar, petugas Direktorat Pengaman BP Batam sudah sering menertibkan daerah penyangga. Ke depan, BP Batam akan berkoordinasi dengan Pemkot Batam untuk penertiban. (NDU)

| | | | |
|--------|--|---------|-------------------|
| Judul | Berita Foto : Konektivitas di Bumi Sriwijaya | Tanggal | Sabtu, 4 Mei 2019 |
| Media | Bisnis Indonesia (halaman 1) | | |
| Resume | Foto udara jembatan Smpera dan Rel LRT di Palembang, Sumatera Selatan, Kamis (2/5). Setelah dibangunnya jalur LRT dan Jembatan Musi IV hingga Tol Palembang-Indralaya, memudahkan masyarakat dan para investor untuk semakin mengembangkan usahanya. | | |

► KONEKTIVITAS DI BUMI SRIWIJAYA



Bisnis/Abdullah Azzam

Foto udara jembatan Ampera dan Rel LRT di Palembang, Sumatera Selatan, Kamis (2/5). Setelah dibangunnya jalur LRT dan Jembatan Musi IV hingga Tol Palembang-Indralaya, memudahkan masyarakat dan para investor untuk semakin mengembangkan

usahanya. Tim Jelajah Infrastruktur Sumatra *Bisnis Indonesia* melakukan perjalanan darat menyusuri jalur Tol Trans Sumatra dan jalur non-tol Trans Sumatra, untuk melihat geliat perekonomian pascadibangunnya infrastruktur di wilayah itu.

| | | | |
|--------|---|---------|-------------------|
| Judul | Menimbang Skema Proteksi Bencana | Tanggal | Sabtu, 4 Mei 2019 |
| Media | Bisnis Indonesia (halaman 3) | | |
| Resume | Cuaca ekstrem, kegagalan mitigasi dan adaptasi dari pemanasan global, sangat mungkin menyebabkan terjadinya bencana. Industri asuransi dinilai perlu menyiapkan skema untuk mengatasi dampak risiko tersebut terhadap perekonomian. Berdasarkan Laporan Risiko Global 2019 yang disusun World Economic Forum bersama Marsh & McLennan Companies dan Zurich Insurance Group, ketiga hal di atas menempati peringkat teratas dalam survei risiko global berdasarkan kemungkinannya untuk terjadi. Pemerintah sedang menggodok beberapa opsi skema asuransi bencana alam untuk meningkatkan proteksi aset dari risiko kerusakan. | | |

Menimbang Skema Proteksi Bencana

Cuaca ekstrem, kegagalan mitigasi dan adaptasi dari pemanasan global, sangat mungkin menyebabkan terjadinya bencana. Industri asuransi dinilai perlu menyiapkan skema untuk mengatasi dampak risiko tersebut terhadap perekonomian.

Wibi Panegstu Pratama
rdakars@bisnis.com

Berdasarkan Laporan Risiko Global 2019 yang disusun World Economic Forum bersama Marsh & McLennan Companies dan Zurich Insurance Group, ketiga hal di atas menempati peringkat teratas dalam survei risiko global berdasarkan kemungkinannya untuk terjadi.

Dalam survei yang sama, tiga isu yang dinilai memiliki dampak terbesar adalah kerusakan massal akibat senjata, kegagalan mitigasi dan adaptasi dari pemanasan global, serta cuaca ekstrem. Isu-isu tersebut dinilai dapat berpengaruh terhadap kondisi perekonomian dunia.

Isu kerusakan massal akibat senjata dan cuaca ekstrem menempati posisi kedua teratas dalam survei yang sama pada 2018, sedangkan isu kegagalan mitigasi dan adaptasi dari pemanasan global menempati peringkat ketiga isu dengan dampak terbesar.

Isu lingkungan mulai menempati peringkat atas sejak 2011 yang diawali dengan masuknya isu perubahan iklim pada peringkat kedua.

Setelahnya, isu krisis ketersediaan air dan isu bencana alam yang besar mulai dilihat memiliki dampak besar, khususnya terhadap perekonomian.

CEO Zurich Insurance Indonesia Hassan Karim menjelaskan, pemerintah, pelaku bisnis, para pemangku kepentingan, dan masyarakat perlu melihat risiko-risiko tersebut secara holistik.

Adanya interkoneksi dari tiap risiko membuat mitigasi perlu segera dilakukan, khususnya mitigasi dari dampak terhadap perekonomian-

➤ **Setidaknya terdapat empat risiko besar yang akan dihadapi dunia.**

➤ **Pemerintah sedang menggodok beberapa opsi skema asuransi bencana alam untuk meningkatkan proteksi aset dari risiko kerusakan.**

an.

"Sebagai perusahaan asuransi, kenapa harus peduli terhadap risiko? Kita menghadapi kenyataan bahwa nilai utama dari industri asuransi adalah untuk membantu masyarakat dalam menghadapi risiko-risiko yang ada, melalui proteksi," ujar Hassan, belum lama ini.

Dia menjelaskan, setidaknya terdapat empat risiko besar yang akan dihadapi dunia. *Pertama* adalah risiko makroekonomi. Risiko tersebut saat ini dipicu oleh tekanan geopolitik antar pemimpin dunia, khususnya perang ekonomi antara China dan Amerika Serikat.

Risiko *kedua* adalah kerusakan lingkungan, khususnya pemanasan global yang sangat berpengaruh terhadap ketersediaan pangan. Hal tersebut kemudian, ujar Hassan, akan berpengaruh terhadap kontestasi perekonomian.

Risiko *ketiga* adalah meningkatnya permukaan laut, yang berkaitan dengan risiko *keempat* yakni urbanisasi. Menurut Hassan, kedua risiko tersebut memiliki kaitan kuat di Indonesia karena banyaknya kota besar yang terletak di dekat laut.

"Bertambahnya beban kota, disertai perpindahan penduduk dan peningkatan permukaan laut tentu menjadi risiko perekonomian yang besar,"

Dampak Bencana Alam pada Perekonomian

2018 dinilai merupakan tahun terpanas keempat dalam sejarah perekaman suhu permukaan bumi. Hal tersebut dinilai berkaitan dengan meningkatnya tren bencana alam di Indonesia. Risiko lingkungan memerlukan perhatian besar karena akan berdampak pada perekonomian.



Sumber: BMKG, diolah

| | Gempa Lombok (Juli 2018) | Gempa dan tsunami Sulawesi (September 2018) | Gempa dan tsunami Selat Sunda (Desember 2018) | El Nino di Indonesia (2015) |
|-----------|---------------------------------------|---|---|------------------------------------|
| Meninggal | 364 | 2.301 | 429 | *20 |
| Terluka | 1.886 | 4.338 | 1.485 | **100.000 |
| Mengungsi | 11.510 | 221.450 | 10.082 | tidak terproyeksikan |
| Kerugian | US\$1,3 miliar (Sektor 0,3% dari PDB) | US\$1,21 miliar (Sektor 0,3% dari PDB) | Masih dalam survey | US\$25 miliar (sektor 2% dari PDB) |

*akhir 20 orang
** sekitar 300 orang, terdampak masalah pemukiman

BISNIS/IRYAN/INDONESIA

tambah Hassan.

Hassan menekankan, risiko yang perlu mendapatkan perhatian besar di Indonesia adalah risiko lingkungan. Risiko tersebut sangat berpengaruh terhadap daya beli masyarakat dan akan memengaruhi rantai pasok dari industri.

Dia menjelaskan, pemerintah, pelaku industri asuransi, beserta pemangku kepentingan lainnya perlu menyusun skema asuransi yang dapat memberikan proteksi bagi sebanyak-banyaknya masyarakat dari risiko-risiko tersebut.

"Skema yang disiapkan harus merupakan kombinasi dari semua saran yang ada untuk pemerintah [terkait skema asuransi kebencanaan]. Sebanyak-banyaknya masyarakat harus mendapatkan proteksi dari risiko ben-

cana alam," ujar Hassan.

TREN BENCANA

Kepala Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika (BMKG) Dwikorita Karnawati menyampaikan hal senada dengan Hassan, bahwa risiko lingkungan memerlukan perhatian besar karena akan berdampak pada perekonomian.

Dwikorita menjelaskan, 2018 merupakan tahun terpanas keempat dalam sejarah perekaman suhu permukaan bumi. Hal tersebut dinilai berkaitan dengan meningkatnya tren bencana alam di Indonesia.

Berdasarkan pengamatan BMKG, bencana klimatologi atau yang diakibatkan cuaca dan iklim mengalami peningkatan intensitas. Bencana tersebut tidak menimbulkan banyak kor-

ban seperti gempa dan tsunami yang intensitasnya rendah, tetapi menurut Dwikorita tetap memiliki risiko yang harus diantisipasi.

Dia menyampaikan, proteksi melalui asuransi memiliki manfaat besar untuk mengantisipasi risiko tersebut. Untuk itu, perusahaan asuransi harus menyusun skema proteksi yang sesuai dengan risiko kebencanaan di Indonesia.

Menurut Dwikorita, tren yang meningkat dalam beberapa dekade ini adalah kumpulan bencana akibat dari cuaca ekstrem atau hidrometeorologi yang mencapai 96% dari total bencana. Salah satu bencana hidrometeorologi yang terus meningkat adalah banjir.

"Perusahaan asuransi perlu mengetahui risiko dan tren bencana ini untuk mengetahui level premi yang bagaimana produk yang sesuai," ujar Dwikorita.

Dwikorita pun menilai, bencana alam turut memengaruhi ketidakstabilan pangan di suatu negara. Dampak dari cuaca ekstrem, menurutnya, bukan sekadar bencana alam tetapi dampak sosial politik yang perlu diperhatikan.

Dalam kesempatan terpisah, Direktur Pengawas Asuransi Otoritas Jasa Keuangan (OJK) Ahmad Nasrullah menjelaskan bahwa pemerintah sedang menggodok beberapa opsi skema asuransi bencana alam untuk meningkatkan proteksi aset dari risiko kerusakan.

Proteksi tersebut, menurutnya, harus melibatkan pemerintah dan perusahaan-perusahaan asuransi.

"Salah satunya [skema] dengan menggabungkan uang [pool of fund tingkat regional], dipupuk untuk keperluan bencana atau pembelian produk asuransi. Sedang digodok juga pilihan *cat-bond* [catastrophic bond]. [Dapat] dicairkan kalau terjadi bencana," ujar Ahmad.

Menurutnya, OJK menyerahkan sepenuhnya pemilihan skema asuransi bencana alam dari opsi-opsi yang sedang dibahas.

Adapun, apabila industri dilibatkan, OJK akan bertugas memantau pelaksanaan dan menimbang apakah diperlukan adanya peraturan khusus dari OJK. ■

| | | | |
|--------|---|---------|-------------------|
| Judul | BPN Siapkan Lahan 300.000 Hektare | Tanggal | Sabtu, 4 Mei 2019 |
| Media | Bisnis Indonesia (halaman 10) | | |
| Resume | Pemerintah telah menyiapkan lahan seluas 300.000 hektare di atas lahan negara untuk dibangun sebagai Ibu Kota baru Indonesia. Menteri Agraria dan Tata Ruang/ Kepala Badan Pertanahan Nasional Sofyan Djalil menjelaskan bahwa pemilihan lahan negara dirasa bijaksana agar dapat meminimalisasi pengeluaran negara untuk biaya pembebasan lahan. | | |

► PEMINDAHAN IBU KOTA

BPN Siapkan Lahan 300.000 Hektare

Bisnis, JAKARTA — Pemerintah telah menyiapkan lahan seluas 300.000 hektare di atas lahan negara untuk dibangun sebagai Ibu Kota baru Indonesia.

Menteri Agraria dan Tata Ruang/ Kepala Badan Pertanahan Nasional Sofyan Djalil menjelaskan bahwa pemilihan lahan negara dirasa bijaksana agar dapat meminimalisasi pengeluaran negara untuk biaya pembebasan lahan.

"Kami sepakat, sebanyak mungkin [300.000 hektare tersebut] adalah tanah negara sehingga mengurangi biaya *procurement* pengadaan tanah," kata Sofyan, Jumat (3/5).

Sofyan mengatakan bahwa sekali pun sudah teridentifikasi 300.000 hektare lahan yang akan dibangun untuk Ibu Kota baru Indonesia, pihaknya belum dapat menyampaikan di mana lokasinya karena hal itu merupakan kewenangan Presiden Joko Widodo.

"Pokoknya calonnya ada di beberapa [daerah] sampai diputuskan nanti. Janganlah spekulasi tanahnya [ada di daerah] mana," ungkapnya.

Meskipun demikian, Sofyan menjelaskan bahwa tanah negara tersebut masih berbentuk hutan yang kewenangan pelepasannya ada pada Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan.

"Sepanjang menyangkut tata ruang dan tanah ini rupanya yang kami identifikasi ada tanah negara. Tanah negara itu umumnya masih dikuasai oleh Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan, tetapi kami sudah tahu di mana potensi-potensi [calon Ibu Kota baru tersebut]," lanjutnya.

Menurut Sofyan, kebutuhan lahan seluas 300.000 hektare tersebut didasari

pertimbangan bahwa calon Ibu Kota akan menjadi pusat kota administrasi negara atau pusat pemerintahan baru dan membutuhkan pembangunan infrastruktur yang layak.

Pembangunan infrastruktur yang dia maksud seperti infrastruktur pemerintah, perumahan untuk Aparatur Sipil Negara, serta infrastruktur swasta yang akan tumbuh dengan sendirinya.

"Jadi, nanti [ada] infrastruktur yang dibangun oleh pemerintah, masyarakat, dan swasta yang penting tanahnya cukup dan kemudian akan didesain sebaik mungkin sehingga menjadi kota administratif yang *friendly* dan ramah lingkungan," katanya.

Dia memberi bocoran, calon Ibu Kota baru nantinya memiliki jalan raya yang besar, taman kota, danau, kebun raya dan sebagainya.

Sebelumnya, pada rapat terbatas Senin (29/4), Presiden Joko Widodo menginginkan Ibu Kota negara dipindahkan dari Jakarta ke wilayah di luar Pulau Jawa.

Selain itu, Menteri ATR/Kepala BPN menegaskan bahwa instansinya bakal melakukan tindakan tegas dalam menyelesaikan konflik lahan antara pihak korporasi dan masyarakat sekitar lahan konsesi.

Menurut Sofyan, penyelesaian konflik lahan tersebut tentunya akan dilakukan sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku, baik yang melibatkan negara, BUMN, maupun perusahaan swasta.

Dia memberikan contoh, jika ada perusahaan swasta atau BUMN yang 'nakal' menggunakan lahan konsesi miliknya tanpa memerhatikan hak masyarakat, pihaknya akan turun tangan langsung. (Nur Faizah A.B.B.)

| | | | |
|--------|--|---------|-------------------|
| Judul | Truk ODOL Masih Berseliweran | Tanggal | Sabtu, 4 Mei 2019 |
| Media | Bisnis Indonesia (halaman 10) | | |
| Resume | Upaya pemerintah untuk menertibkan angkutan barang yang melebihi kapasitas muatan dan dimensi tampaknya bakal alot. Di jalan lintas Sumatera, truk yang melebihi kapasitas muatan dan dimensi (overdimension overloading/ ODOL) masih merajai jalanan. | | |

► JALAN LINTAS SUMATRA

Truk ODOL Masih Berseliweran

Bisnis, KAYU AGUNG — Upaya pemerintah untuk menertibkan angkutan barang yang melebihi kapasitas muatan dan dimensi tampaknya bakal alot.

Di jalan lintas Sumatera, truk yang melebihi kapasitas muatan dan dimensi (*overdimension overloading/ ODOL*) masih merajai jalanan.

Tim Jelajah Infrastruktur Sumatera 2019 menjumpai lebih dari 100 truk “menggeleng-geleng” di aspal lintas Sumatera dari gerbang tol Indralaya hingga Kayu Agung, Kabupaten Ogan Komering Ilir sepanjang 78 kilometer.

Di ruas itu, kondisi jalan di beberapa titik tidak mantap dengan lubang berukuran besar. Kendaraan Tim hanya bisa melaju dengan kecepatan 30 kilometer per jam. Pengguna kendaraan yang akan melewati jalan lintas Sumatera harus waspada, terutama pada malam hari.

Praktik ODOL dilarang dalam sejumlah regulasi, terutama Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Tahun 2009.

Kementerian Perhubungan juga telah menerbitkan regulasi terkait dengan mekanisme penertiban ODOL, yaitu Peraturan Menteri Perhubungan No. 134/2015.

Dalam beleid itu ditegaskan bahwa truk yang kelebihan muatan harus

mengalihkan sebagian muatan ke kendaraan lain. Truk akan ditimbang dan baru bisa beroperasi jika muatan berlebih dikurangi sesuai dengan jenis berat diizinkan.

Berkaitan dengan ODOL yang melintasi jalan tol, PT Hutama Karya (Persero) menegaskan bahwa pihaknya memiliki kewenangan untuk melarang ODOL yang akan memasuki jalan tol Bakauheni—Terbanggi Besar.

Kepala Cabang Tol Bakauheni—Terbanggi Besar Hutama Karya Hanung Hanindito mengatakan bahwa masih banyak kendaraan terindikasi ODOL yang memasuki jalan tol tersebut.

Dia menegaskan bahwa perusahaan memiliki kewenangan untuk menolak kendaraan tersebut untuk masuk.

Namun, berhubung ruas tol tersebut masih digratiskan, penindakan belum dilakukan secara tegas. Pihaknya pun fokus pada sosialisasi.

“Penindakan secara umum memang masih belum masif karena tolnya juga memang masih gratis. Nanti kalau sudah berbayar baru tindakannya tegas,” ujarnya kepada *Bisnis* di Bandar Lampung, Selasa (30/4).

Sebagai langkah pencegahan, para petugas akan ditugaskan mengawasi ODOL di sekitar pintu masuk tol. Mereka akan langsung menolak truk-truk tersebut untuk memasuki ruas tol. (*Tim Jelajah/Rivki Maulana*)



| | | | |
|--------|---|---------|--------------------|
| Judul | Pemindahan Ibukota tidak Andalkan APBN | Tanggal | Minggu, 5 Mei 2019 |
| Media | Media Indonesia (halaman 3) | | |
| Resume | Pemerintah memastikan penggunaan anggaran pendapatan dan belanja negara (APBN) untuk memindahkan ibukota negara akan sangat minim. Sebaliknya, pemerintah akan menggunakan berbagai skema agar tidak membebani uang negara. | | |

Pemindahan Ibu Kota tidak Andalkan APBN

PEMERINTAH memastikan penggunaan anggaran pendapatan dan belanja negara (APBN) untuk memindahkan ibu kota negara akan sangat minim. Sebaliknya, pemerintah akan menggunakan berbagai skema agar tidak membebani uang negara.

Staf Khusus Presiden bidang Ekonomi Ahmad Erani Yustika mengatakan skema-skema di luar APBN telah disiapkan. Hal ini melalui keterlibatan BUMN, lalu kerja sama yang melibatkan swasta dengan skema kerja sama pemerintah dan badan usaha (KPBU) dan lain sebagainya.

"Jadi enggak perlu khawatir dengan rencana ini dianggap akan membebani anggaran negara," tutur Erani dalam diskusi di kawasan Cikini, Jakarta Pusat, kemarin.

Dalam kajiannya, Bappenas memperkirakan anggaran yang dibutuhkan untuk pembangunan ibu kota baru sekitar Rp466 triliun. Anggaran itu nantinya untuk membangun

Sejauh ini konsentrasi pembangunan di Pulau Jawa yang masif membuat seolah-olah negeri hanya dibangun dari satu pusat.

kawasan administrasi ibu kota baru dengan lahan seluas 40 ribu hektare.

Erani menambahkan keterlibatan APBN mungkin hanya 20% dari kebutuhan pendanaan, yakni sekitar Rp100 triliun. Bila menggunakan APBN, dana juga tidak langsung dicairkan dalam periode satu kali anggaran, tetapi multiyears.

"Jadi sedikit, bahkan mungkin kalau bisa nol dari APBN, dan itu dimungkinkan Presiden

(Joko Widodo) bilang," jelas dia.

Direktur Eksekutif Komite Pemantau Pelaksanaan Otonomi Daerah Robert Endi Jaweng menambahkan rencana pemerintah untuk memindahkan ibu kota ke luar Pulau Jawa merupakan bagian dari upaya mendorong pembangunan Indonesia sentris. Wacana tersebut pun harus dimatangkan dengan menempuh sejumlah kajian.

Robert menilai pernyataan yang disampaikan Presiden Joko Widodo guna merealisasikan rencana tersebut tentu memerlukan proses panjang.

"Karena selama ini kita selalu Jawa sentris. Nah, ini (tujuannya) membangun Indonesia dari pinggiran, meskipun kita tidak berharap ibu kotanya jauh di pinggir sana."

Sejauh ini konsentrasi pembangunan di Pulau Jawa serta dampaknya yang masif, khususnya di Jakarta membuat seolah-olah negeri hanya dibangun dari satu pusat saja. (Gol/P-1)

| | | | |
|--------|--|---------|-------------------|
| Judul | Sadar bencana di Tanah Bahaya | Tanggal | Senin, 6 Mei 2019 |
| Media | Kompas (halaman 1) | | |
| Resume | Kicau burung seiring langkah Tarmin (51) menuju kebun di Kampung Cireundeu, Kota Cimahi, Jawa Barat, Rabu (1/5/2019). Jalanan menanjak. Angin bertiup pelan. Kampung Cireundeu ada di lembah. Masyarakat tinggal dan berkebun di lereng. Di lahan miring, kebun singkong dibuat terasering. Warga menanam pohon keras, seperti sengon, muncang, avokad, nangka, dan rambutan. Sebagian besar pohon ditanam di ujung lereng. Pola tanam itu turun-temurun. Meningkatnya kejadian bencana membuat Tarmin lebih waspada. Ia tak sembarangan menebang, terutama di musim hujan. Seperti umumnya kampung adat di Jabar, Kampung Cireundeu membagi tiga zonasi lahan: zona <i>leuweung larangan</i> (hutan terlarang), <i>leuweung reboisasi</i> (hutan reboisasi), dan <i>leuweung baladahan</i> (lahan pertanian). | | |

MITIGASI

Sadar Bencana di Tanah Bahaya

Kicau burung seiring langkah Tarmin (51) menuju kebun di Kampung Cireundeu, Kota Cimahi, Jawa Barat, Rabu (1/5/2019). Jalanan menanjak. Angin bertiup pelan.

Kampung Cireundeu ada di lembah. Masyarakat tinggal dan berkebun di lereng.

Di lahan miring, kebun singkong dibuat terasering. Warga menanam pohon keras, seperti sengon, muncang, avokad, nangka, dan rambutan. Sebagian besar pohon ditanam di ujung lereng. Pola tanam itu turun-temurun.

"Dari dulu begitu. Selalu ada lahan disisakan untuk pohon agar tidak rawan longsor," ujar Tarmin. Ia menanam singkong di lahan 2.800 meter persegi. Singkong makanan pokok warga adat Cireundeu.

Selain dikonsumsi sendiri, singkong juga diolah menjadi beras singkong, keripik, *peuyeu* (tape), dan aci atau tapioka. Makanan olahan itu menjadi oleh-oleh bagi pengunjung.

Setiap panen tiga bulanan, Tarmin dapat sekitar Rp 2 juta dari kebunnya. Itu cukup untuk pendidikan kedua anaknya hingga kuliah.

Di kampung itu, warga diperbolehkan memanen kayu.

Pohon-pohon ditebang saat berumur 5-6 tahun, tetapi tak ditebang sekaligus agar penahan tanah tidak hilang.

Sengon dipilih di antaranya karena tak mati seusaia dipanen. Tunas baru akan muncul.

"Akarnya tetap menahan air dan tanah. Pohon nangka, avokad, dan rambutan hanya diambil buahnya," ujarnya.

Tarmin tahu hasil panennya meningkat jika semua kebun ditanami singkong. Namun, ia pilih hidup cukup daripada berlebih, tapi cemas karena tanah rentan longsor.

Kampung Cireundeu terletak di Kelurahan Leuwigajah, Kecamatan Cimahi Selatan. Jaraknya 14 kilometer dari pusat Kota Bandung.

Dari kebun Tarmin terlihat jelas hamparan kebun pisang di kaki bukit. Kebun itu bekas longsor sampah dari Tempat Pembuangan Akhir Leuwigajah, Februari 2005. Lebih dari 150 orang tewas.

Banyak bencana terkait cuaca (hidrometeorologi) sepanjang 2019, termasuk di Cimahi. Jumat (26/4), tebing setinggi 30 meter di Kelurahan Citeureup, Cimahi Utara, longsor. Dua orang tewas.

Berdasarkan data Badan Nasional Penanggulangan Bencana (BNPB), ada 1.586

kejadian bencana pada Januari-April 2019. Sebesar 98 persennya banjir, banjir bandang, longsor, dan puting beliung. Sisanya bencana geologis.

Zonasi

Meningkatnya kejadian bencana membuat Tarmin lebih waspada. Setiap ke kebun, ia selalu memantau kondisi tebing di sekitarnya.

Ia tak sembarangan menebang, terutama di musim hujan. Hanya pohon mati ditebang untuk kayu bakar.

Seperti umumnya kampung adat di Jabar, Kampung Cireundeu membagi tiga zonasi lahan: zona *leuweung larangan* (hutan terlarang), *leuweung tutupan* (hutan reboisasi), dan *leuweung baladahan* (lahan pertanian).

Sesepuh Kampung Cireundeu, Emen Sunarya (83), mengatakan, ketiga zona itu punya fungsi menjaga keseimbangan alam. *Leuweung larangan* jadi sumber air. Pohonnya tidak boleh ditebang. Lokasinya di Puncak Salam.

Leuweung tutupan adalah hutan yang kelestariannya dijaga. Pohonnya boleh ditebang, tapi harus ditanam pohon baru sebagai pengganti.

(Bersambung ke hlm 11 kol 1-2)

Sadar Bencana di Tanah

(Sambungan dari halaman 1)

Leuweung baladahan adalah kawasan bercocok tanam dan permukiman. Warga adat Cireundeu terdiri atas sekitar 60 rumah tangga.

Kebun-kebun di kampung itu tak berbatas langsung dengan permukiman. Ada jarak sekitar 200 meter untuk kandang ternak dan pepohonan.

Itu mengantisipasi longsor. "Memang belum pernah longsor besar. Namun, harus tetap diantisipasi," ujar Emen.

Menurut dia, pembagian zona jadi benteng bagi kampung agar terhindar dari bencana. Warga adat wajib menaati. "Ini juga cara bersahabat dengan alam. Sebab, selain manusia, juga ada makhluk lain di alam ini. Jadi, manusia tidak boleh seenaknya," ujarnya.

Warga adat Kampung Cireundeu menganut kepercayaan Sunda Wiwitan. Sejak 1924, warga menjadikan singkong makanan pokok. Mayoritas warga tidak memakan nasi.

Kebiasaan mengonsumsi singkong mendukung ketahanan lingkungan. Kebun singkong tidak perlu genangan air seperti sawah yang kerap memicu longsor di lahan miring.

"Mungkin para leluhur sudah mempertimbangkan itu. Sebab, tinggal di lahan berbukit juga butuh cara bercocok tanam yang tepat," ujar Emen.

Kini, ketenangan Kampung Cireundeu terusik. Februari lalu, air bercampur lumpur masuk kampung. Ada perumahan dibangun di atas kampung.

Kearifan lokal

Kepala Subbidang Mitigasi

Gerakan Tanah Wilayah Barat Pusat Vulkanologi dan Mitigasi Bencana Geologi (PVMBG) Badan Geologi Sumaryono mengatakan, kearifan lokal jadi salah satu mitigasi bencana di tengah masyarakat. Oleh sebab itu, aturan adat perlu dijaga sebagai cara hidup berdampingan dengan alam.

"Hampir setiap daerah punya kearifan lokal mengantisipasi bencana. Namun, terkadang terbentur kebutuhan ekonomi," ujarnya.

Di Kampung Cireundeu, warga adat tetap memegang falsafah leluhur. Masyarakat berdaya memenuhi kebutuhan hidup tanpa harus mengeksploitasi alam berlebihan.

Kesadaran pada risiko bencana bisa dilatih. Kampung Yongsu Desoyo, Distrik Ravenirara, Jayapura, Papua, contohnya. Semua warga, 348 orang dari 90 keluarga, selamat dari banjir, 16 Maret 2019.

Mereka selamat setelah kepala kampung, Markus, memerintahkan evakuasi warga ke sebuah gereja di bukit, malam sebelum banjir bandang tiba dini hari. Evakuasi dilakukan setelah sejumlah pemuda terlatih mitigasi bencana dari BPBD Jayapura mendeteksi risiko bencana di Kali Yongsu.

Di empat distrik di Jayapura, bencana dari Pegunungan Cycloop itu menewaskan 106 orang serta menyebabkan 17 warga hilang dan ribuan orang mengungsi.

Anomali dan cuaca ekstrem sudah dan akan terus terjadi. Sepanjang manusia tahu diri dan menjaga lingkungan, jatuh korban bisa dihindari.

(TATANG MULYANA
SINAGA/FABIO LOPES COSTA)

| | | | |
|--------|--|---------|-------------------|
| Judul | Baku Bendung di Hulu | Tanggal | Senin, 6 Mei 2019 |
| Media | Kompas (halaman 8) | | |
| Resume | Hampir 600 bendungan direncanakan dibangun di kaki Hindu Kush Himalaya dalam beberapa tahun ke depan. Selain untuk irigasi, dam-dam itu bisa menghasilkan listrik hingga 239.000 megawatt. | | |

SUMBER DAYA ALAM

Baku Bendung di Hulu

Hampir 600 bendungan direncanakan dibangun di kaki Hindu Kush Himalaya dalam beberapa tahun ke depan. Selain untuk irigasi, dam-dam itu bisa menghasilkan listrik hingga 239.000 megawatt.

Bhutan, China, India, Nepal, dan Pakistan paling banyak membangun sebagian besar dari ratusan bendungan itu. Laos, Myanmar, Vietnam, dan Thailand yang dilewati Mekong-Irrawady serta anak-anaknya juga akan membangun sejumlah dam di sungai-sungai yang berhulu di gletser-gletser Hindu Kush Himalaya.

China dan India paling secepat beradu membangun bendungan-bendungan itu. Peneliti pada Akademi Ilmu Pengetahuan China di Kunming, Ed Grumbine, lewat makalah yang diterbitkan di jurnal *Science* pada Januari 2013 menyebut, kaki Himalaya akan menjadi wilayah paling banyak dibendung di Bumi ini. Dalam makalah yang ditulis bersama peneliti National University of Singapore, Maharaj K Pandit, dan berjudul "Threats from India's Himalaya Dams" itu disebutkan, India membangun 292 dam. Sementara *The Guardian* menyebut, China berencana membangun hingga 100

Proyek-proyek itu membawa ancaman serius bagi kehidupan manusia, hewan, dan tumbuhan.

dam. Apabila proyek-proyek itu selesai, di kaki Himalaya di wilayah India akan terdapat rata-rata satu bendungan pada setiap 32 kilometer.

Grumbine dan Pandit menyebut, proyek-proyek itu membawa ancaman serius bagi kehidupan manusia, hewan, dan tumbuhan. Hingga 90 persen dari lereng Himalaya akan terdampak proyek dan 27 persen proyek bendungan itu akan memangkas hutan dengan keanekaragaman hayati endemik.

Tim peneliti pimpinan Grumbine dan Pandit memperkirakan 170.000 hektar hutan musnah akibat proyek dam di India saja. Proyek itu juga menyebabkan setidaknya 22 jenis tumbuhan dan 7 spesies hewan akan musnah gara-gara proyek itu. Keragaman ikan di sungai-sungai itu pun berkurang. Akibatnya, nelayan setempat bisa kekurangan penghasilan.

Konflik

Selain isu lingkungan, kondisi geografis membuat dam-dam China paling diuntungkan karena mendapat air lebih dulu. Bendungan-bendungan Pakistan, Bangladesh, dan Thailand paling sial karena mendekati hilir. Sejumlah pihak khawatir, persoalan pengaturan air di ratusan dam itu akan memicu konflik antarnegara. Pengaturan akan semakin sulit apabila airnya sedikit.

Selain antarnegara, konflik di dalam negara juga terjadi gara-gara proyek dam. Penyebab utamanya adalah pengusuran warga terdampak proyek bendungan. Di India dan Tibet, berbagai unjuk rasa berlangsung gara-gara proyek itu. Di India, unjuk rasa bolak-balik terjadi di Uttarakhand, Himachal Pradesh, Sikkim, Assam, dan wilayah-wilayah India utara. Guru besar GD Agarwal yang mengajar di Institut Teknik Roorkee di Uttarakhand aktif menolak sejumlah proyek dam tersebut. Ia meninggal pada Oktober 2018 setelah mogok makan sejak Juni 2018 memprotes proyek-proyek dam tersebut.

Ini bukan perkara mudah. Isu sumber daya dan energi akan menguras perhatian.

(AFP/AP/RAZ)

| | | | |
|--------|--|---------|-------------------|
| Judul | Perumahan Rakyat: Harapan | Tanggal | Senin, 6 Mei 2019 |
| Media | Kompas (halaman 8) | | |
| Resume | Akhirnya Badan Pengelola Tabungan Perumahan Rakyat terbentuk dengan satu komisioner dan empat deputi. Badan itu baru terbentuk 3 tahun setelah Undang-Undang tentang Tabungan Perumahan Rakyat (UU Tapera) diundangkan pada Maret 2016). | | |

PERUMAHAN RAKYAT

Harapan

Akhirnya Badan Pengelola Tabungan Perumahan Rakyat terbentuk dengan satu komisioner dan empat deputi. Badan itu baru terbentuk 3 tahun setelah Undang-Undang tentang Tabungan Perumahan Rakyat (UU Tapera) diundangkan pada Maret 2016.

Namun, bukan berarti BP Tapera dapat langsung tancap gas melaksanakan tugas pokoknya. Mereka masih harus membentuk kelengkapan organisasi. Menurut rencana, Bapertarum-PNS yang telah dilikuidasi akan digabung ke dalam BP Tapera beserta dana kelolaannya. BP Tapera masih memerlukan peraturan pemerintah yang memberikan petunjuk teknis dalam melaksanakan tugas mereka.

Sejauh mana BP Tapera dapat berperan dalam menuntaskan masalah perumahan di Indonesia?

Jika melihat ke belakang, penyusunan UU Tapera tidak berjalan mulus. Ketidaksetujuan perihal penerbitan undang-undang itu muncul dari kalangan pengusaha. Setidaknya, ada dua alasan, yakni iuran yang diamanatkan UU Tapera akan menambah beban bagi kalangan pengusaha. Selain itu, maksud dan tujuan UU Tapera dinilai dapat dipenuhi BPJS Ketenagakerjaan tanpa perlu badan baru lagi.

Secara kronologis, UU Tapera juga sempat batal disahkan DPR pada 2015 karena pemerintah keberatan atas beban fiskal yang mesti ditanggung untuk mendukung skema Tapera. Saat itu, pemerintah mesti merogoh kocek Rp 1,4 triliun per tahun selama 21 tahun.

Pembiayaan menjadi masalah dasar dalam penyediaan perumahan bagi masyarakat berpenghasilan rendah. Selama ini sumber pembiayaan perumahan dari perbankan yang merupakan dana jangka pendek. Sementara pembiayaan perumahan idealnya bersumber dari dana jangka panjang.

Kini, BP Tapera—sebagai amanat dari UU Tapera—telah terbentuk. Secara singkat, tugasnya menghimpun dana jangka panjang dan disalurkan untuk kebutuhan pembiayaan perumahan yang bersifat jangka panjang.

Arah BP Tapera bisa dilihat dari pembagian tugas empat deputi komisionernya, yakni Pengerahan Dana Tapera, Pemupukan Dana Tapera, Pemanfaatan Dana Tapera, serta Hukum dan Administrasi. Para pejabat yang dipilih berlatar belakang bidang keuangan.

Dalam beberapa kali kesempatan disebutkan, BP Tapera bertugas membentuk kredibilitas serta membangun kepercayaan masyarakat. Sebab, BP Tapera merupakan badan baru. Nantinya, seluruh dana pemerintah untuk pembiayaan perumahan akan disatukan di dalam BP Tapera.

Sampai kini masih ada penolakan pengusaha. Sebab, dalam skema Tapera, dari iuran sebesar 3 persen dari gaji atau upah, peserta menanggung 2,5 persen, sedangkan pemberi kerja 0,5 persen. Hal ini yang menjadi keberatan pengusaha.

Pengoperasian BP Tapera dengan dana kelolaan triliunan rupiah sudah diincar kalangan perbankan. Terakhir, PT Bank Tabungan Negara (Persero) Tbk memperluas sektor bisnis ke bidang usaha manajemen investasi dengan membeli 30 persen saham PT Permodalan Nasional Madani Investment Management, anak usaha PT Permodalan Nasional Madani (Persero).

Jika dilihat dari sisi ini, terkesan BP Tapera hanya berkaitan dengan sumber pembiayaan perumahan. Padahal, hunian bukan hanya perlu uang, melainkan juga lahan.

Pembiayaan bisa dicari atau diciptakan, sementara tanah tidak bisa. Lalu, bagaimana jawabannya?

(NORBERTUS ARYA
DWIANGGA)



| | | | |
|--------|--|---------|-------------------|
| Judul | Penentuan Naturalisasi | Tanggal | Senin, 6 Mei 2019 |
| Media | Kompas (halaman 20) | | |
| Resume | Dua pekan ini, nasib naturalisasi di Jakarta akan ditentukan. Penentuan ini amat bergantung pada luas lahan di sekitar sungai yang bisa dibebaskan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Tim BBWS Ciliwung Cisadane membutuhkan waktu sekitar sepekan ke depan untuk pemeriksaan kembali 14 hektar lahan di sempadan Sungai Ciliwung yang sudah dibebaskan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. | | |

Penentuan Naturalisasi

Dua pekan ini, nasib naturalisasi di Jakarta akan ditentukan. Penentuan ini amat bergantung pada luas lahan di sekitar sungai yang bisa dibebaskan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta.

JAKARTA, KOMPAS — Tim Balai Besar Wilayah Sungai Ciliwung Cisadane membutuhkan waktu sekitar sepekan ke depan untuk pemeriksaan kembali 14 hektar lahan di sempadan Sungai Ciliwung yang sudah dibebaskan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Hasil pengecekan akan menentukan mungkin atau tidaknya konsep naturalisasi diterapkan.

Selain itu, BBWSCC juga membutuhkan sepekan lagi untuk menyelesaikan rancangan konstruksi penataan sungai.

Kepala BBWSCC Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Bambang Hidayah mengatakan, dengan lahan itu, kabarnya penataan kali bisa dilakukan pada total 2 kilometer ruas kali.

"Jika (pemeriksaan kembali) sudah tuntas, kami akan tentukan desain konstruksinya di setiap titik. Jika ruang cukup lebar, bisa naturalisasi," ucap

Bambang saat dihubungi, Minggu (5/5/2019).

Bambang menyebutkan, jika Pemprov DKI bisa mendapatkan lahan selebar 55 meter termasuk sungai, itu ideal, tetapi desain naturalisasi belum bisa diterapkan. Desain yang cocok masih normalisasi dengan menanggul sungai menggunakan beton dan dinding tanggul tegak lurus. Lebar 40 meter untuk sungai dan 15 meter (masing-masing 7,5 meter di kanan dan kiri sungai) untuk sempadan.

Sementara itu, Gubernur DKI Jakarta Anies Baswedan berjanji tidak ada pengrusakan dalam merevitalisasi sungai. Ia mengedepankan konsep naturalisasi, seperti tertuang dalam Peraturan Gubernur DKI Nomor 31 Tahun 2019 tentang Pembangunan dan Revitalisasi Prasarana Sumber Daya Air secara Terpadu dengan Konsep Naturalisasi.

Salah satu penerapan naturalisasi adalah menggunakan bronjong batu kali untuk turap sungai. "Kalau menggunakan bronjong, tebingnya harus landai. Jika tidak, bronjong akan terbawa arus," ujar Bambang.

Karena tebing mesti landai, Pemprov DKI harus menyediakan lahan selebar minimal 12,5 meter masing-masing di kiri dan kanan sungai untuk membuat tebing. Dengan demikian, lebar lahan yang mesti tersedia, termasuk untuk daerah sempadan, 80-90 meter.

Penataan Sungai Ciliwung dibutuhkan segera untuk menekan risiko banjir.

Ketua RW 007 Kelurahan Kampung Melayu, Kecamatan Jatinegara, Jakarta Timur, Abdul Madjid (65) berharap pemerintah dan Pemprov DKI melanjutkan program normalisasi seperti yang sudah berjalan di RW 001 hingga RW 003 Kampung Melayu. Sejumlah

warga di ketiga RW itu direlokasi ke rumah susun dan risiko banjir pun menurun.

Ketika itu, warga yang tinggal di pinggir Sungai Ciliwung di RW 004-RW 008 menurut rencana juga direlokasi untuk normalisasi sungai. Menurut Madjid, warganya sudah siap jika harus direlokasi, tetapi program penataan kemudian tidak jelas setelah gubernur berganti. "Jika pemprov tidak mau relokasi, kasihilah uang kerahiman," ujarnya.

Sunarto (42), warga RW 007 yang tinggal sekitar 3 meter dari bibir sungai, mengaku siap jika program relokasi berjalan. Meski demikian, jika bisa memilih, ia tetap ingin tinggal di sana. "Saya sejak kecil sudah terbiasa menghadapi banjir. Tidak masalah," katanya.

Tata bantaran

Sebelumnya, ahli lanskap kota dan pegiat Peta Hijau, Nir-

wono Joga, mengatakan, baik naturalisasi maupun normalisasi, pertama-tama sungai dan bantaran di Jakarta harus ditata. Sebab, masalah sungai Jakarta adalah penyempitan parah karena banyak okupasi permukiman.

Pengerukan sungai dan relokasi hunian yang melanggar aturan bantaran mutlak diperlukan. Saat ini, lebar sungai di Jakarta rata-rata menyusut dari sekitar 50 meter menjadi hanya 15 meter.

"Mau tidak mau harus dilakukan pelebaran, yang artinya juga harus ada relokasi warga dari bantaran kali," katanya beberapa saat lalu.

Naturalisasi ataupun normalisasi sungai bukanlah dua konsep yang perlu dibenturkan untuk masalah banjir Jakarta. Sebab, akar masalah penataan bantaran sungai justru jauh lebih mendasar dari dua konsep itu. (JOG/IRE)

| | | | |
|--------|---|---------|-------------------|
| Judul | Mengintip Naturalisasi Sungai di "Negeri Singa" | Tanggal | Senin, 6 Mei 2019 |
| Media | Kompas (halaman 20) | | |
| Resume | "Di pinggir sungai disini tidak pernah ada pemukiman sejak 1960-an. Orang bisa coba-coba bangun rumah di pinggir sungai, pasti pemerintah akan tegas melarang," kata Meg (65), warga Ang Mo Kio, Singapura, di tepi Sungai Kallang, Jumat (3/5/2019). | | |

TATA KOTA

Mengintip Naturalisasi Sungai di "Negeri Singa"

Irene Sarwindaningrum

"Di pinggir sungai di sini tidak pernah ada pemukiman sejak 1960-an. Orang bisa coba-coba bangun rumah di pinggir sungai, pasti pemerintah akan tegas melarang," kata Meg (65), warga Ang Mo Kio, Singapura, di tepi Sungai Kallang, Jumat (3/5/2019).

Jumat pagi itu, Meg bersama beberapa ibu seusianya berburu foto alam di taman kota Bishan-Ang Mo Kio Park yang di tengahnya dibelah Sungai Kallang. Mereka menentang kamera dengan lensa panjang, bersemangat memperhatikan sungai yang mengalir jernih dan burung-burung yang melintas di atas taman.

Meg yang menyaksikan perubahan Sungai Kallang itu antusias bercerita soal keluarga berang-berang (*otter*) yang sering mampir ke sana. "Itu tanda sungai sudah bersih dan sehat lingkungannya. Dulu masih berpolusi, jadi berang-berang juga tak ada di sini," katanya.

Alur Sungai Kallang meliuk-liuk alami berkilo-kilometer. Kawasan itu meriah oleh kehidupan tanaman dan satwa liar. Tak heran, banyak orang berburu foto di situ.

Ikan-ikan air tawar berenang bebas di air yang jernih. Biawak pun tak terlihat terancam berbagi ruang dengan manusia. Sepanjang hari, seluruh taman yang dikelilingi gedung bertingkat itu juga dihibur kicauan burung dan nyanyian serangga.

Dikutip dari data Badan Nasional Air Singapura, Public Utilities Board, Sungai Kallang di Bishan-Ang Mo Kio Park adalah bagian proyek naturalisasi sungai Pemerintah Singapura. Program ini disebut ABC Waters Programme. Dimulai pada 2006, program itu mengubah Sungai Kallang dari kanal beton menjadi sungai yang meliuk alami dengan



KOMPAS/IRENE SARWINDANINGRUM

Sungai Kallang di Taman Bishan-Ang Mo Kio, Singapura, Jumat (3/5/2019), terlihat alami. Sungai yang awalnya dibeton menjadi kanal ini diubah lewat program naturalisasi sungai yang dilakukan Pemerintah Singapura. Program ini berhasil didukung bantaran sungai yang bersih dari hunian.

bantaran hijau.

Teknik dan perencanaannya begitu rumit, tak sekadar membersihkan dan menanam tepi sungai dengan tanaman produktif. Sekitar 10 tipe teknik *bio-engineering* diterapkan di sana. Percobaannya saja memakan 11 bulan.

Tanaman di sana bukan hanya tanaman produktif, tetapi justru didominasi tanaman yang secara alami tumbuh di sekitar sungai.

Di bagian hulu terdapat *biotope*, yaitu sebidang tanaman yang sengaja dirancang sebagai penyaring polusi alami.

Kembalinya sungai yang sehat dan alami menarik kedatangan satwa liar yang menghidupkan rutinitas kota. Meg dan rekan-rekannya begitu antusias bercerita soal keluarga berang-berang dan monyet yang kembali ke sana.

"Dahulu memang Singapura habitat alami berang-berang, tetapi mereka tak ada lagi saat sungai kotor," ujarnya.

Kedatangan satwa liar itu, kata Meg, menunjukkan lingkungan sungai yang semakin sehat dan bersih sehingga bisa

menopang kehidupan alami.

Warga Singapura pun gembara dengan hadirnya satwa liar alami itu. Kehidupan mereka dibagikan salah satunya di halaman Facebook, Ottercity.

Tata sungai, tata bantaran

Dari sisi penanganan banjir, naturalisasi meningkatkan kemampuan bantaran menyerap luapan air dibandingkan tepian beton. Namun, penanganan banjir tak hanya mengandalkan kemampuan resap tepian kali hasil naturalisasi. Penataan sungai dan penataan bantaran dilakukan terpadu dengan sistem antisipasi banjir.

Sungai itu terhubung dengan jaringan saluran air Singapura. Terlihat pula sodetan-sodetan pendek di bantaran. Sodetan itu mengarah ke danau dan kolam-kolam penampung luapan air di dalam Bishan-Ang Mo Kio Park.

Batu-batu pemecah arus juga ditempatkan di aliran sungai, dilengkapi dengan sensor dan alarm tinggi air. Di banyak

titik, ada papan peringatan. Saat alarm tinggi air menyala, warga harus segera meninggalkan daerah aliran dan bantaran demi keselamatan. Saat debit air meningkat, luapan Sungai Kallang melebar jauh dari sungai intinya.

Sistem antisipasi banjir ini hanya mungkin terbangun dengan bantaran yang bebas dari okupansi. Mungkin karena akar masalah penataan sungai sudah selesai, naturalisasi tak jadi kontroversi di Singapura. Termasuk juga penataan bantaran dan ketegasan agar tak ada bangunan yang melanggar aturan di bantaran sungai.

Tak terlihat sungai di Singapura yang bantaran terganggu permukiman yang melanggar aturan, baik di sungai yang dinormalisasi jadi kanal beton seperti di Fullerton Square maupun sungai yang dinaturalisasi jadi ekosistem alami seperti Sungai Kallang.

Meg dan rekan-rekannya saling melengkapi cerita. Sejak 1960-an, Pemerintah Singapura sudah menyediakan flat-flat hunian vertikal sehingga tak ada lagi perkampungan

atau hunian liar di negeri itu.

Dari sumber sejarah, pada 1960, Pemerintah Singapura merintis program *resettlement* (penataan pemukiman) dan memindahkan warga perkampungan ke hunian vertikal.

Dalam Singapore Dialogue on Sustainable World Resource tahun ke-6 yang diselenggarakan Singapore Institute of International Affairs di Singapura, Kamis (2/5), Menteri Lingkungan dan Sumber Daya Air Singapura Masagos Zulkifli mengatakan, Singapura sudah mendaur ulang air, dari air sisa pakai menjadi air ultra bersih berkualitas yang bisa dipakai ulang.

Untuk menikmati naturalisasi sekaligus mengatasi banjir seperti di Singapura, pertama-tama Jakarta harus menangani akar masalah dahulu.

Ahli lanskap kota Nirwono Joga mengatakan, baik naturalisasi maupun normalisasi, pertama-tama sungai dan bantaran di Jakarta harus ditata.

Sulit membayangkan kebahagiaan bercengkerama dengan berang-berang saat banjir masih terus mengancam.

| | | | |
|--------|--|---------|-------------------|
| Judul | Pemerintah Tetap Bantu Infrastruktur | Tanggal | Senin, 6 Mei 2019 |
| Media | Media Indonesia (halaman 13) | | |
| Resume | Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Bappenas Bambang Brodjonegoro menyampaikan pemerintah tetap berkomitmen untuk membantu sejumlah proyek infrastruktur senilai Rp 570 triliun termasuk untuk pengelolaan air di Jakarta. | | |

Pemerintah Tetap Bantu Infrastruktur

MENTERI Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Bappenas Bambang Brodjonegoro menyampaikan pemerintah tetap berkomitmen untuk membantu sejumlah proyek infrastruktur senilai Rp570 triliun termasuk untuk pengelolaan air di Jakarta.

Meski demikian, bantuan itu tidak semuanya mengandalkan anggaran dari negara. Pemerintah nantinya melibatkan pihak swasta untuk turut membantu sejumlah proyek pembangunan infrastruktur tersebut.

“Kami akan tetap mendukung. Saya sudah bicara dengan (Gubernur DKI Jakarta) Pak Anies, kita sudah bicara dan kami akan bantu memfasilitasi Rp570 triliun. Tentunya tidak semua mengandalkan anggaran. Kami akan melibatkan swasta dan juga BUMN secara lebih masif membangun Jakarta,” kata Bambang melalui keterangannya kepada wartawan di Jakarta, kemarin.

Bambang pun menegaskan Jakarta harus tetap berkembang karena masih harus menampung arus urbanisasi. Urbanisasi masih diperlukan karena dapat menopang pertumbuhan ekonomi.

Sebagai informasi, Gubernur DKI Jakarta Anies

Baswedan sudah mengajukan proposal Rp570 triliun kepada pemerintah pusat. Anggaran itu rencananya digunakan untuk sejumlah proyek infrastruktur di Ibu Kota, seperti perpanjangan rute MRT dan LRT serta pengelolaan air. Untuk mencapai target penyediaan air bersih 100% bagi warga Jakarta dibutuhkan anggaran Rp27 triliun.

Sebelumnya, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat mengatakan dibutuhkan dukungan swasta dalam membangun infrastruktur. Dirjen Cipta Karya Kementerian PU-Pera Danis Sumadilaga mengakui anggaran pendapatan dan belanja negara (APBN) tidak mampu sepenuhnya memenuhi kebutuhan pembangunan sistem penyediaan air minum (SPAM).

“Sebetulnya diharapkan ini bukan dari APBN. APBN mungkin hanya mampu 30%, sisanya 70% diharapkan dari swasta. Tentu, kuncinya ialah tarif. Ini yang perlu kajian kembali dari kita,” jelas dia.

Itu sebabnya, Danis pun berharap skema kerja sama pemerintah dan badan usaha (KPBU) untuk penyediaan air bersih ini bisa ditingkatkan.

(*E-2)

| | | | |
|--------|--|---------|-------------------|
| Judul | Tak Semua Wilayah Ada Pintu Keluar | Tanggal | Senin, 6 Mei 2019 |
| Media | Bisnis Indonesia (halaman 7) | | |
| Resume | Sejumlah kepala daerah mengajukan permintaan agar ada pintu keluar jalan tol yang melalui daerahnya guna menunjang pertumbuhan ekonomi wilayah yang bersangkutan. Namun, tidak semua permintaan itu bisa dipenuhi. | | |

Tak Semua Wilayah Ada Pintu Keluar

Bisnis, JAKARTA — Sejumlah kepala daerah mengajukan permintaan agar ada pintu keluar jalan tol yang melalui daerahnya guna menunjang pertumbuhan ekonomi wilayah yang bersangkutan. Namun, tidak semua permintaan itu bisa dipenuhi.

Krizia Putri Kinanti
krizia.putri@bisnis.com

Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR), Basuki Hadimuljono mengatakan bahwa banyak kepala daerah

yang meminta untuk dibangun tambahan pintu tol di wilayah masing-masing. "Kami banyak menerima masukan kepala daerah yang meminta tambahan-tambahan *exit* yang menghubungkan ke kawasan-kawasan industri," tuturnya



► Biaya membangun *exit* tol sederhana butuh sekitar Rp60 miliar–Rp70 miliar dan untuk yang lengkap butuh hingga Rp200 miliar, tergantung dari lalu lintas sekitar area tersebut.

menjawab pertanyaan *Bisnis*, pekan lalu.

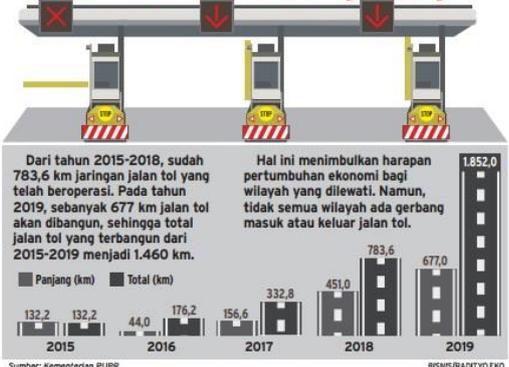
Menurut Basuki, permintaan ini datang dari tiap kabupaten. Seperti Ngawi, Jember, Pekalongan dan Ungaran. Usulan ini akan diperhatikan oleh kementerian dan akan dipertimbangkan karena konektivitas merupakan salah satu prioritas Presiden Joko Widodo. Adapun, tugas kepala daerah yang wilayahnya terlintasi jalan tol adalah untuk memanfaatkan jalan berbayar itu guna memaksimalkan potensi kawasan industri dan kawasan wisata.

Salah satu kepala daerah yang meminta dibangun pintu tol adalah Bupati Magetan Suprawoto yang mengaku telah mengirim surat ke Menteri PUPR guna meminta *exit* tol ruas tol Solo–Kertosono di kawasan itu. Dia mengatakan keberadaan gerbang tol tersebut bisa memberi dampak positif bagi perekonomian di Magetan, sebagai salah satu kota wisata di Jawa Timur.

Pihak Badan Usaha Jalan Tol (BUJT), Direktur Utama PT Waskita Toll Road, Herwidianto mengakui bahwa memang tujuan dibangun jalan tol adalah untuk mengembangkan kebangkitan-kebangkitan perekonomian sekitar jalan tersebut, misalnya area pabrik atau industri.

"Itu [pembangunan *exit* tol] kan bagus, cuma kalau tidak direncanakan dari awal, atau tiba-tiba muncul di tengah jalan, kan bisa menambah beban. Sebaliknya

Tol Kian Panjang



memang terintegrasi dari awal sehingga ketahuan *ruif* nilai investasinya berapa."

POLA KERJA SAMA

Menurut Herwi, pembuatan pintu keluar tol itu bisa juga menggunakan pola kerja sama dengan area industri, sehingga yang meminta atau mengajukan usulan *exit* tol, juga menjadi pihak yang mengeluarkan dana untuk pembangunannya.

Dia mencontohkan jalan tol Krian–Legundi–Bunder–Manyar (KLBM) di Provinsi Jawa Timur terdapat kawasan industri JIPE yang membangun *interchange* untuk masuk-keluar ke area tersebut.

"Kalau dia bersedia membangun, izinya kita proses. Kalau minta *bangunan* ya mungkin dalam 3 tahun–4 tahun lagi kita bangun," ujarnya.

Menurutnya, untuk membangun *exit* tol sederhana membutuhkan biaya Rp60 miliar–Rp70 miliar. Adapun, untuk biaya pembangunan *exit* tol yang lengkap membutuhkan biaya hingga Rp200 miliar, tergantung dari lalu lintas sekitar area tersebut.

Direktur Utama Jasa Marga Desi Aryani menjelaskan bahwa pembuatan *exit* tol tidak bisa seenaknya, karena terdapat penghitungan-penghitungan secara terperinci.

"Ya jalan tol itu kan jalan bebas hambatan. Nah, itu sudah diperhitungkan, misalnya jarak *segitu* ada *enggak* antrian? Kalau terlalu rapat sehingga menimbulkan antrian, ya namanya bukan jalan bebas hambatan lagi. Jadi, semua ada perhitungannya," tuturnya.

Apabila pemerintah daerah yang mengajukan ingin berinvestasi sendiri, menurut Desi, belum pasti diberi izin karena harus dipertimbangkan apakah pintu keluar masuk tol tersebut terlalu dekat sehingga mirip dengan jalan biasa. Dikhawatirkan, adanya antrian itu nantinya mengganggu arus jalan tol utama.

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) mencatat, dalam periode 2015–2018, terdapat 3.432 kilometer jalan baru dan 782 kilometer jalan tol baru terbangun.

Lelang Tol Semarang–Demak Tunggu Menteri PUPR

Bisnis, JAKARTA — Proses pelelangan pengusahaan jalan tol Semarang–Demak yang terintegrasi dengan tanggul laut makin mendekati tahap akhir. Pengumuman pemenang kini tinggal menunggu persetujuan Menteri Pekerjaan Umum & Perumahan Rakyat (PUPR).

Kepala Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) Danang Parikesit mengatakan pihaknya sudah menerima hasil penilaian dari panitia pelelangan. "Kita sampaikan ke pak mantri dan menunggu *approval*," ujarnya kepada *Bisnis* di Kabupaten Mesuji, Lampung, pekan lalu. Dia menambahkan, pengumuman pe-

menang tidak berarti mengakhiri proses pelelangan. Dia menyebut, BPJT masih ada tahap lain, yaitu masa sanggah. Artinya, panitia akan melakukan evaluasi bila ada sanggahan dari peserta lelang. Pemenang lelang baru akan ditentukan pada tahap penetapan pemenang.

Dalam catatan *Bisnis*, proses pelelangan pengusahaan jalan tol Semarang–Demak tinggal menyisakan dua peserta, yaitu konsorsium PTTP–Wijaya Karya–Misi Mulia dan konsorsium Jasa Marga–Waskita Toll Road–Adhi Karya–Brantas Abipraya.

Dua peserta lain dari kalangan asing

yang lulus prakualifikasi mundur di tengah proses pelelangan. Kedua peserta itu yakni PT China Harbour Indonesia dan Sinohydro Corporation Limited.

Danang sebelumnya mengatakan, bila proses pelelangan berjalan mulus, Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) bisa diteken pada Mei 2019. Tahap konstruksi jalan tol sepanjang 27 kilometer juga akan dimulai pada 2019.

Jalan tol Semarang–Demak akan dibangun di atas tanggul laut dengan investasi Rp15,3 triliun. Tanggul laut perlu dibangun untuk menanggapi rob dan penurunan muka tanah atau *land*

subsidence di Semarang. Hingga saat ini, Semarang masih dilanda rob, terutama di wilayah Genuk, Kaligawe, dan sekitarnya. Rob tidak hanya mengganggu arus lalu lintas, tetapi juga menghambat kegiatan perekonomian di kawasan industri Semarang.

Secara teknis, jalan tol Semarang–Demak dirancang untuk bisa mengakomodasi kecepatan 100 kilometer per jam. Selain itu, di sepanjang jalan tol akan ada empat simpang susun (SS) yang dibangun, yakni SS Kaligawe, SS Terboyo, SS Sayung, dan SS Demak.

(Riki Maulana)

| | | | |
|--------|---|---------|-------------------|
| Judul | Tol Trans-Jawa Akan Gerus Penerbangan | Tanggal | Senin, 6 Mei 2019 |
| Media | Bisnis Indonesia (halaman 26) | | |
| Resume | Kementerian Perhubungan memprediksi operasional jalan Tol Trans-Jawa bakal menekan pertumbuhan jumlah penumpang pesawat tujuan kota di Jawa Tengah, Jawa Timur dan Bali. Harga tiket pesawat udara yang kini tak lagi murah juga mempengaruhi pergeseran pilihan moda transportasi pemudik pada Lebaran tahun ini. Sejauh ini, maskapai berjadwal juga memilih menunggu permintaan pasar sebelum mengeluarkan penerbangan ekstra. Indonesia National Air Carriers Association memprediksikan bahwa pertumbuhan jumlah penumpang angkutan udara selama Lebaran 2019 hanya di bawah 5% akibat peralihan moda transportasi darat setelah beroperasinya tol Trans-Jawa. | | |

Tol Trans-Jawa Akan Gerus Penerbangan

Pilihan Moda Terpengaruh Jalan Tol Trans-Jawa

Kementerian Perhubungan memprediksi operasional jalan Tol Trans-Jawa bakal menekan pertumbuhan jumlah penumpang pesawat tujuan kota di Jawa Tengah, Jawa Timur dan Bali. Harga tiket pesawat udara yang kini tak lagi murah juga mempengaruhi pergeseran pilihan moda transportasi pemudik pada Lebaran tahun ini. Sejauh ini, maskapai berjadwal juga memilih menunggu permintaan pasar sebelum mengeluarkan penerbangan ekstra (extra flight).

Proyeksi Modal Share Pemudik Jabodetabek pada Angkutan Lebaran 2019

| Moda utama | Jumlah pemudik 2019 | Modal share (%) |
|----------------------|---------------------|-----------------|
| Pesawat | 1.411.051 | 9,5 |
| KA Eksekutif | 606.656 | 4,1 |
| KA Ekonomi | 1.405.292 | 9,4 |
| KA Bisnis | 476.110 | 3,2 |
| bus Eksekutif | 2.067.622 | 13,9 |
| Bus Ekonomi | 2.392.068 | 16,1 |
| Kapal laut | 119.027 | 0,8 |
| Kapal feri | 103.669 | 0,7 |
| Mobil travel | 318.686 | 2,1 |
| Kendaraan sewa | 259.173 | 1,7 |
| Mobil (inline) | 24.957 | 0,2 |
| Taksi reguler | 11.519 | 0,1 |
| Mobil pribadi | 4.300.346 | 28,9 |
| Sepeda motor | 942.621 | 6,3 |
| Kendaraan modifikasi | 11.519 | 0,1 |
| Mudik gratis | 191.980 | 1,3 |
| Lainnya | 259.173 | 1,7 |
| Total | 14.501.468 | 100 |

Sumber: Badan Litbang Perhubungan, diolah (Bisnis/Amri Hidayat)

Bisnis, JAKARTA — Indonesia National Air Carriers Association memprediksikan bahwa pertumbuhan jumlah penumpang angkutan udara selama Lebaran 2019 hanya di bawah 5% akibat peralihan moda transportasi darat setelah beroperasinya tol Trans-Jawa.

Rio Sandy Pradana
rio.sandy@bisnis.com

Ketua Bidang Penerbangan Berjadwal Indonesia National Air Carriers Association (INACA) Bayu Sutanto mengatakan, operasional jalan tol Trans-Jawa yang menyambungkan Merak—Surabaya ikut memengaruhi pertumbuhan jumlah penumpang pesawat udara tersebut.

"Mungkin (tumbuh) 3%—5%. Khusus untuk Pulau Jawa kemungkinan akan ada pergeseran moda transportasi ke mobil pribadi, sehingga berpengaruh terhadap penumpang pesawat," katanya kepada *Bisnis*, Minggu (5/5).

Dia menyatakan bahwa pertumbuhan jumlah penumpang pesawat udara itu tergolong rendah kendati masa Angkutan Lebaran 2019 bersamaan dengan masa liburan sekolah.

Pemerhati penerbangan yang juga

➤ **Arus penumpang pesawat udara selama angkutan Lebaran 2019 diprediksi hanya tumbuh 3%—5%.**

➤ **AP I dan AP II menyiapkan insentif khusus bagi maskapai berjadwal selama Lebaran 2019.**

anggota Ombudsman RI Alvin Lie juga memprediksi bahwa pengajuan penerbangan tambahan dari maskapai berjadwal akan cenderung menurun dibandingkan dengan masa Angkutan Lebaran 2018.

Sampai saat ini, paparnya, belum ada maskapai berjadwal yang mengumumkan kuota penerbangan ekstra (*extra flight*). Dengan kondisi itu, dia menyatakan, arus penumpang pesawat udara selama Lebaran 2019 akan turun belasan persen dibandingkan dengan periode yang sama 2018.

Alvin meragukan jumlah penumpang pesawat pada Lebaran 2019 bisa menyamai atau bahkan melebihi masa Lebaran 2018. Apalagi, catatan jumlah penumpang pesawat udara tidak begitu menggembirakan pada kuartal I/2019.

Menurutnya, terdapat beberapa faktor yang bisa menyebabkan perlambatan bisnis penerbangan pada saat Lebaran 2019. Salah satunya adalah operasional jalan tol Trans-Jawa yang bisa membuat penumpang beralih ke moda transportasi darat.

Terlebih, lanjutnya, peralihan moda itu tidak bisa dihindarkan karena biaya perjalanan pasti akan tinggi pada saat musim puncak (*peak season*) tersebut. Biaya perjalanan bukan hanya dari harga tiket pesawat, tetapi termasuk biaya sewa hotel, biaya transportasi lokal, hingga

makanan.

Dia menilai, masyarakat cenderung memilih moda transportasi yang terjangkau untuk mengompensasi biaya lain yang juga meningkat pada saat masa Lebaran.

Sebelumnya, Kementerian Perhubungan memprediksi bahwa jumlah penumpang pesawat pada masa Angkutan Lebaran 2019 mencapai 5,78 juta orang, atau meningkat 3,17% dibandingkan dengan realisasi pada 2018 yang sebesar 5,60 juta orang. Perinciannya, 4,91 juta penumpang rute domestik dan 867.042 penumpang rute luar negeri.

Pertumbuhan jumlah penumpang rute luar negeri diprediksi mencapai 7,88% atau lebih banyak dibandingkan dengan rute domestik sebesar 2,38% kendati melambat dari realisasi tahun sebelumnya yakni 11,16%.

INSENTIF BANDARA

Sementara itu, PT Angkasa Pura (AP) I berencana memberikan insentif kepada maskapai berjadwal berupa pembebasan biaya Pelayanan Jasa Pendaratan, Penempatan, dan Penyimpanan Pesawat Udara (PJP4U) khusus penerbangan tambahan.

Sekretaris Perusahaan AP I Handy Heryudhiawan mengatakan bahwa insentif tersebut akan diterapkan selama masa Angkutan Lebaran 2019 dan untuk seluruh bandara di bawah kelolaan perusahaan. Dia berharap insentif itu bisa mengurangi biaya operasional maskapai.

"Bagi maskapai yang melaksanakan *extra flight* akan diberikan pembebasan *landing fee, extend, dan advance fee*," kata Handy.

Dia menutarakan, insentif tersebut memang belum resmi diumumkan karena masih dalam tahap finalisasi dari bidang aeronautika. Rencananya, usulan insentif tersebut akan dimintakan persetujuan

direksi pada pekan ini.

Dia juga belum bisa menjelaskan secara terperinci insentif tersebut akan diberikan kepada rute domestik atau termasuk internasional, untuk maskapai nasional saja atau hingga maskapai asing.

Namun, dia menyatakan bahwa rencana tersebut sudah pasti akan dijalankan tinggal menunggu aspek formalitas saja. "Insyaallah 99% [kebijakan insentif] akan jalan karena polanya hampir mirip seperti Lebaran tahun lalu."

Di sisi lain, AP I masih tetap melaksanakan insentif lain kepada maskapai di luar pembebasan biaya untuk *extra flight*. Terdapat empat macam insentif yang telah diterapkan sejak Februari 2019.

Pertama, insentif terbesar adalah berupa diskon 100% *landing fee* untuk pembukaan rute penerbangan baru di 11 bandara selama 12 bulan.

Insentif tersebut berlaku untuk semua penerbangan domestik dan internasional kecuali insentif untuk Bandara Juanda di Surabaya yang hanya pada rute internasional. Bandara yang tidak masuk dalam insentif yang pertama ini adalah Bandara I Gusti Ngurah Rai di Denpasar dan Bandara Adisutjipto di Yogyakarta.

Insentif kedua, lanjutnya, pemberian diskon *landing fee* sebesar 50% untuk penambahan frekuensi penerbangan pada 11 bandara untuk 12 bulan. Ketiga, khusus Bandara Juanda dan Bandara Sultan Hasanuddin di Makassar potongan harga *landing fee* yang diberikan hanya 25% selama 12 bulan.

Terakhir, AP I memberikan pembebasan biaya aktivitas promosi dan inagurasi yang akan dilakukan maskapai di seluruh bandara yang dikelola. "Keempat insentif tersebut masih berlaku," ujarnya.

Insentif juga disiapkan AP II yang mengelola 17 bandara. Direktur Utama

AP II Muhammad Awaluddin menyatakan, insentif khusus selama angkutan Lebaran berupa *cash back* kepada maskapai yang mengoperasikan penerbangan tambahan dengan pesawat berbadan sedang (*narrow body*) selama masa angkutan Lebaran. "Besaran dari *cash back* adalah 100% dari biaya jasa pendaratan pesawat."

Dia menjelaskan, *cash back* untuk *extra flight* ini khusus diberikan supaya meringankan operasional maskapai. Di sisi lain mendorong agar jumlah penerbangan bertambah, sehingga memastikan ketersediaan kursi bagi para pemudik.

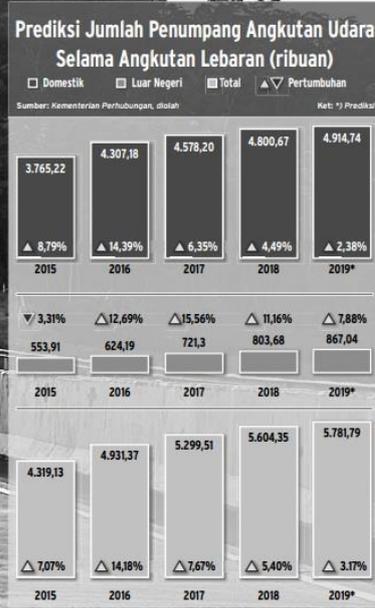
Adapun, insentif yang sebelumnya sudah diberikan dan masih berlaku juga saat angkutan Lebaran adalah New Route Incentives berupa *cash back* 100% dari jasa pendaratan pesawat selama 1 tahun juga diberikan bagi maskapai yang membuka rute baru di bandara AP II, kecuali Bandara Internasional Jawa Barat dan rute dalam negeri Soekarno-Hatta.

Kedua, New Airlines Entrance Incentives berupa *cash back* jasa pendaratan pesawat juga diberikan kepada maskapai yang baru masuk ke bandara AP II, kecuali Bandara Internasional Jawa Barat.

Ketiga, Red Eye Incentives berupa *cash back* 100% atas tarif jasa pelayanan jasa pendaratan dan jasa pelayanan penumpang pesawat selama 1 tahun bagi maskapai yang melakukan keberangkatan/keatangan pada pukul 24.00-04.00 waktu setempat di Bandara Soekarno-Hatta.

Keempat, *Unscheduled Flight Incentives* berupa *cash back* 100% atas tarif jasa pelayanan yang akan dilakukan bagi penerbangan tidak berjadwal, kecuali jika dilakukan di Bandara Internasional Jawa Barat.

Awaluddin mengatakan berbagai insentif yang diberikan merupakan salah satu inovasi AP II untuk meningkatkan lalu lintas penerbangan. ☐



| | | | |
|--------|---|---------|-------------------|
| Judul | Pemindahan Ibukota akan Masuk RPJMN | Tanggal | Sabtu, 4 Mei 2019 |
| Media | Republika (Halaman Utama) | | |
| Resume | Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional / Bappenas terus mematangkan rencana pemindahan ibukota. Sesuai keputusan Presiden Joko Widodo pada akhir April, ibukota bakal dipindahkan ke luar Pulau Jawa. Ketua tim kajian pemindahan ibukota negara dari Bappenas Imron Bulkin mengatakan, pemindahan ibukota bakal dimasukkan ke dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN). | | |

Pemindahan Ibu Kota akan Masuk RPJMN

● SAPTO ANDIKA CANDRA, RETNO WULANDARI

Pemerintah memiliki dua skema pemindahan ibu kota.

JAKARTA — Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas terus mematangkan rencana pemindahan ibu kota. Sesuai keputusan Presiden Joko Widodo (Jokowi) pada akhir April, ibu kota bakal dipindahkan ke luar Pulau Jawa.

Ketua Tim Kajian Pemindahan Ibu Kota Negara dari Bappenas Imron Bulkin mengatakan, pemindahan ibu kota bakal dimasukkan ke dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN). "Akan kita cantumkan di RPJMN 2020-2024," kata Imron melalui pesan singkat kepada *Republika*, Jumat (3/5).

Sayangnya, Imron menolak berkomentar lebih jauh ketika ditanyakan hal lain seputar pemindahan ibu kota. Pejabat lain di Bappenas juga bersikap serupa.

Jika menilik rancangan teknokratik RPJMN 2020-2024 yang disampaikan Kepala Bappenas Bambang Brodjonegoro saat menghadiri musyawarah perencanaan pembangunan di Surabaya, awal April, ada lima tema yang menjadi fokus pembangunan pemerintah selama periode RPJMN tersebut.

Kelima tema itu adalah pembangunan manusia, pembangunan ekonomi, pembangunan kewilayahan, pembangunan infrastruktur, dan pembangunan politik, hukum, pertahanan, serta keamanan. Dalam hal fokus pembangunan kewilayahan, Bappenas mencantumkan tiga poin, yaitu sentra-sentra pertumbuhan, komunitas unggulan daerah, dan pertumbuhan perkotaan.

Sementara itu, terkait isu strategis kewilayahan, Bappenas menyoroti soal pengelolaan urbanisasi. Penduduk perkotaan diperkirakan bakal mencapai 60 persen. Namun, kontribusi urbanisasi terhadap pertumbuhan ekonomi nasional rendah. Setiap satu persen urbanisasi hanya menghasilkan pertumbuhan produk domestik bruto (PDB) sebesar empat persen. Padahal, di negara lainnya, seperti di India, bisa mencapai 13 persen. Bambang Brodjonegoro sebelumnya mengatakan, pemindahan ibu kota membutuhkan waktu hingga 10 tahun dan dimulai paling cepat pada 2020.

Menteri Agraria dan Tata Ruang Sofyan Djalil mengatakan, pemerintah pusat telah menyiapkan 300 hektare lahan di luar Pulau Jawa untuk membangun ibu kota baru. Kendati demikian, Sofyan menutup rapat-rapat letak lahan tersebut.

Sofyan menjelaskan, pemerintah sengaja tidak membocorkan lokasi

Sudah ada lahannya, sudah disiapkan

Sofyan Djalil
Menteri Agraria dan
Tata Ruang

pasti ibu kota pemerintahan agar tidak terjadi lonjakan harga tanah oleh spekulan. "Yang jelas Pak Presiden mengatakan di luar Jawa. Kita sudah ada lahannya, sudah disiapkan," ujar Sofyan di Istana Kepresidenan Jakarta, kemarin.

Sofyan menambahkan, lahan seluas 300 hektare di luar Pulau Jawa disiapkan tanpa mengesampingkan pembangunan taman-taman kota. Menurut dia, ibu kota pemerintahan yang baru akan dilengkapi taman kota yang luas.

Pemerintah memiliki dua skema pemindahan ibu kota. Skema pertama, ibu kota baru akan dibangun di atas lahan seluas 40 ribu hektare dengan total jumlah penduduk 1,5 juta orang dengan kebutuhan biaya berkisar Rp 466 triliun. Skema kedua, ibu kota dibangun di atas lahan 30 ribu hektare dengan total penduduk sebesar 870 ribu orang dengan asumsi biaya yang dibutuhkan berkisar Rp 323 triliun.

Berkelanjutan

Direktur Eksekutif Parameter Politik Indonesia Adi Prayitno menilai, pemerintah perlu memastikan kajian pemindahan ibu kota secara detail yang meliputi kepastian pengembangan ekonomi ibu kota baru, struktur anggaran, pembangunan infrastruktur, kepastian politik, hingga harmonisasi regulasi terkait daerah dan pusat. "RPJMN sifatnya

masih bisa berubah kapan pun, jadi statusnya belum bisa tetap," kata Adi.

Menurut dia, wacana pemindahan ibu kota oleh pemerintah belum masuk dalam tahapan pembahasan detail. Padahal, ia menambahkan, pemindahan ibu kota bukan hal mudah dan harus dipastikan dapat berkelanjutan meski pemerintahan dan iklim politik berganti.

Lawan politik pemerintah dianggap perlu memiliki komitmen serupa. Artinya, kata dia, pemerintah perlu merangkul seluruh elemen, baik dari lingkup legislatif, daerah, hingga eksekutif untuk mengkaji secara detail skema perpindahan yang akan dilakukan.

Terjaminnya payung hukum bagi para pelaku usaha juga harus menjadi pertimbangan penting. Ketua Umum Asosiasi Pengusaha Indonesia (Apindo) Hariyadi B Sukamdani mengingatkan pemindahan ibu kota jangan sampai merugikan banyak pihak.

Hariyadi mengatakan, pemindahan ibu kota akan berlangsung dalam jangka panjang dan tak bisa diselesaikan dalam satu periode pemerintahan. "Jangan sampai tidak ada payung hukum kuat dan apabila ada pergantian presiden lima tahun lagi *enggak* jalan. Akibatnya, merugikan kita semua," ujar Hariyadi.

Ia mengakui wacana pemindahan ibu kota ke luar Jawa akan mendatangkan banyak manfaat, salah satunya pemerataan kue ekonomi. "Pertumbuhan tidak hanya terpusat di Pulau Jawa."

■ imas damayanti ed: satria kartika yudha