

KLIPING BERITA MEDIA MASSA

Sabtu-Senin, 6-8 April 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	Bisnis Indonesia (Halaman Utama)	Senin, 8 April 2019	Harga Bahan Pokok Stabil, Infrastruktur Dikebut.	Pemerintah mengklaim sejumlah sektor, seperti pangan, ritel modern, transportasi, infrastruktur, dan bahan bakar, siap menghadapi periode puasa dan Lebaran Pada Tahun ini.
2	Kompas (Halaman Utama)	Sabtu, 6 April 2019	Teluk Palu Cocok Untuk Mangrove	Data sejarah mendukung keberadaan mangrove di pesisir. Teluk Palu. Hingga awal 1980-an, di kawasan tersebut masih banyak tanaman mangrove dan sebagian mangrove yang tersisa terbukti mampu melindungi permukiman masyarakat dari tsunami.
3	Bisnis Indonesia (Halaman, 9)	Sabtu, 6 April 2019	Seksi I Dijadwalkan Beroperasi Oktober	Proyek jalan tol Manado – Bitung telah mencapai tahap penyelesaian 60,5%. Seksi I sepanjang 14 kilometer dari jalur ini dijadwalkan beroperasi mulai oktober tahun ini.
4	Bisnis Indonesia (Halaman, 22)	Senin, 8 April 2019	KEK Pariwisata Harus Dievaluasi	Ketua Perhimpunan Hotel dan Restoran Indonesia (PHRI) sekaligus Ketua Visit Wonderful Indonesia (VIWI) HARIYADI Sukamdani mengatakan, KEK pariwisata yang sudah ada saat ini masih banyak yang belum jalan.
5	Bisnis Indonesia (Halaman, 9)	Senin, 8 April 2019	Pengambilalihan Dinilai Tidak Transparan	Jeanny Sirait mengatakan, pihaknya pernah mengajukan permohonan informasi publik terkait dengan hasil kerja Tim Evaluasi Tata Kelola Air Minum dan audit independen terhadap PD PAM Jaya pada 2018. Namun, hingga saat ini permohonan tersebut tidak ditanggapi oleh Pemprov DKI Jakarta.
6	Bisnis Indonesia (Halaman, 7)	Senin, 8 April 2019	Konstruksi Berjalan Tanpa Hambatan	Direktur Keuangan PT Adhi Karya Tbk. (ADHI) Entus Asnawi mengatakan bahwa perseroan mendapat kontrak pembangunan ruas tol tersebut pada Desember 2018 sebesar Rp 8,40 triliun (termasuk pajak). Konstruksi jalan tol, Katanya sudah dimulai pada pertengahan Desember 2018.

Judul	Harga Bahan Pokok Stabil, Infrastruktur Dikebut.	Tanggal	Senin, 8 April 2019
Media	Bisnis Indonesia (Halaman Utama)		
Resume	Pemerintah mengklaim sejumlah sektor, seperti pangan, ritel modern, transportasi, infrastruktur, dan bahan bakar, siap menghadapi periode puasa dan Lebaran Pada Tahun ini.		

Harga Bahan Pokok Stabil, Infrastruktur Dikebut

Yusufius Andri & Rivki Maulana
redaksi@bisnis.com

Bisnis, JAKARTA — Pemerintah mengklaim sejumlah sektor, seperti pangan, ritel modern, transportasi, infrastruktur, dan bahan bakar, siap menghadapi periode puasa dan Lebaran pada tahun ini.

Tuti Prahastuti, Direktur Barang dan Kebutuhan Pokok Penting Direktorat Jenderal Perdagangan Dalam Negeri Kementerian Perdagangan, mengklaim hampir semua harga bahan pokok penting stabil, kecuali bawang merah dan putih.

Kendati demikian, dia menjamin harga kedua komoditas itu akan kembali terkendali lantaran pemerintah akan memetakan distribusi bawang merah

dari sejumlah sentra yang mengalami kelebihan pasokan ke daerah-daerah yang mengalami kenaikan harga karena pasokan terbatas.

Sementara itu, terkait dengan harga dan stok bawang putih, dia meyakini harganya akan kembali stabil dan turun karena ada stok tambahan dari impor yang dilakukan oleh Perum Bulog (Persero) sebanyak 100.000 ton.

Tuti optimistis proses pengadaan bawang putih dari luar negeri dapat dilakukan sebelum awal puasa. Dengan demikian, pasokan di pasar akan terjaga dan tidak menimbulkan gejolak harga.

"Kami akan terus lakukan koordinasi antarkementerian dan pemerintah daerah untuk amankan pasokan dan harga bahan pokok penting," jelasnya, Minggu (7/4).

Sekretaris Jenderal Asosiasi Perusahaan Ritel Indonesia (Aprindo) Solihin mengatakan, sejak awal tahun ini, para peritel telah menyiapkan tambahan stok untuk periode puasa dan Lebaran.

Pada tahun ini, pihaknya lebih optimistis bahwa konsumsi akan lebih baik dibandingkan dengan tahun lalu. Oleh karena itu, pihaknya memperkirakan penjualan meningkat 17%-20% pada bulan puasa dan Lebaran dibandingkan dengan hari biasa.

Dari sisi kesiapan infrastruktur untuk mudik Lebaran, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) menyiapkan sejumlah ruas tol yang masih dalam tahap konstruksi agar bisa digunakan saat mudik Lebaran.

Danang Partikesit, Kepala Badan Pengatur

Jalan Tol (BPJT) Kementerian PUPR, mengatakan bahwa ruas jalan tol yang akan dibuat fungsional antara lain ruas Terbanggi Besar—Pematang Panggang dan Pematang Panggang—Kayu Agung sepanjang 185 kilometer.

"Pengoperasian dua ruas tol di Sumatera itu membuat pemudik bisa menggunakan jalan tol dari Lampung hingga Palembang."

Di Pulau Jawa, Kementerian PUPR akan mengoptimalkan ruas Jakarta—Cikampek. Menteri PUPR Basuki Hadimuljono mengatakan, jalan tol layang Jakarta—Cikampek II belum bisa digunakan saat mudik kali ini.

Kementerian PUPR juga siap mengoperasikan jalan nasional di lintas pantai selatan atau pansela sepanjang 219 kilometer, yang berlokasi di Jawa Tengah

(151 kilometer) dan Daerah Istimewa Yogyakarta (68 kilometer).

Terkait dengan ketersediaan bahan bakar minyak (BBM), Direktur Pemasaran Retail PT Pertamina (Persero) Mas'ud Khamid mengatakan, pihaknya saat ini masih fokus mengamankan pasokan menjelang pemilihan umum.

"Ada satgas [satuan tugas] khusus untuk pengamanan pasokan dan distribusi BBM selama pemilu dan satgas ini akan dilanjutkan untuk pengamanan masa Ramadan dan Idulfitri," paparnya.

Saat ini, pihaknya sudah memulai persiapan untuk mendudukkan pasokan dan distribusi LPG pada hari pertama Ramadan, sedangkan untuk BBM dilakukan pada pekan kedua Ramadan.

(David E. Isselhardt/Rivki M. Azka)

Judul	Teluk Palu Cocok Untuk Mangrove	Tanggal	Sabtu, 6 April 2019
Media	Kompas (Halaman Utama)		
Resume	Data sejarah mendukung keberadaan mangrove di pesisir. Teluk Palu. Hingga awal 1980-an, di kawasan tersebut masih banyak tanaman mangrove dan sebagian mangrove yang tersisa terbukti mampu melindungi permukiman masyarakat dari tsunami.		

MITIGASI TSUNAMI

Teluk Palu Cocok untuk Mangrove

JAKARTA, KOMPAS — Data sejarah mendukung keberadaan mangrove di pesisir Teluk Palu. Hingga awal 1980-an, di kawasan tersebut masih banyak tanaman mangrove dan sebagian mangrove yang tersisa terbukti mampu melindungi permukiman masyarakat dari tsunami.

Oleh karena itu, alasan pembangunan tanggul karena mangrove dianggap tidak cocok tumbuh di pesisir Teluk Palu, Sulawesi Tengah, dinilai tidak tepat. Seperti diberitakan *Kompas* pada Jumat (5/4/2019), pemerintah tetap akan membangun tanggul laut di Teluk Palu sebagaimana diusulkan Jepang. Salah satu alasannya, seperti dikemukakan Kepala Satuan Tugas Pe-

nanggulangan Bencana Sulteng Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Arie Setiadi Moerwanto, karena Teluk Palu tidak memiliki pantai yang landai sehingga tidak cocok untuk mangrove.

Arkeolog yang juga Wakil Kepala Museum Daerah Provinsi Sulteng Iksam mengatakan, hingga akhir 1970-an, sepanjang pesisir Teluk Palu masih banyak mangrove. "Bahkan, hingga sebelum tsunami 28 September 2018, di Penggaraman, Pantai Talise, masih ada pohon mangrove besar yang karena tinggal sendiri disebut warga sebagai pohon jomblo," katanya.

(Bersambung ke hlm 15 kol 1-3)

Teluk Palu Cocok untuk Mangrove

(Sambungan dari halaman 1)

Dibabat

Iksam mengatakan, mangrove di pesisir Teluk Palu baru dibabat setelah tahun 1978. Itu setelah Kota Palu dimekarkan menjadi kota administratif dan ibu kota Provinsi Sulteng.

"Pembabatan mangrove di Teluk Palu ini bersamaan dengan pembangunan perumnas di Petobo dan Balaroa yang kemudian kena likuefaksi. Jadi, tidak tepat jika tanggul dibangun karena mangrove tidak cocok di Teluk Palu," kata Iksam.

Peneliti mangrove yang juga ahli tsunami dari Badan Riset dan Sumber Daya Manusia Kelautan Perikanan Kementerian Kelautan dan Perikanan (KKP) Semeidi Husrin mengatakan, Teluk Palu berpotensi untuk pengembangan mangrove. "Saya yakin Teluk Palu dulunya ada mangrove. Karena itu ada sungai besar, pasti dulu kanan-kirinya mangrove," katanya.

Dari survei setelah tsunami,

pesisir Teluk Palu juga mengalami pasang surut.

"Area pesisir yang secara periodik terendam air sangat cocok untuk mangrove. Memang ada sebagian di Teluk Palu yang terlalu curam, tetapi rata-rata masih cocok untuk mangrove," ujarnya.

Menurut Semeidi, hutan bakau merupakan salah satu jenis vegetasi yang memiliki kemampuan terbaik meredam energi tsunami karena kerapatan dan sistem perakarannya yang kuat. Bakau cocok untuk pantai yang secara reguler tergenang dan kering, ada substrat berlumpur, dan suplai air tawar.

Proteksi pantai

Di area pesisir yang tidak terendam pasang surut bisa dikembangkan tanaman keras untuk proteksi pesisir. Di antaranya adalah cemara laut, ketapang, dan waru laut.

"Intinya, untuk proteksi pantai secara alami bisa dikombinasikan mangrove dengan tanaman-tanaman pantai lain. Jadi, tidak harus tanggul laut un-

tuk melindungi pantai," ujarnya.

Semeidi menambahkan, pertimbangan penting untuk perlindungan pantai dengan proteksi alami adalah konteks sosial masyarakat, selain soal pendanaan.

"Selain pembangunan tanggul yang didanai utang, juga harus diperhitungkan biaya perawatan dan umur pakai. Jangan sampai nanti membebani APBD (Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah) untuk biaya perawatannya," katanya.

Semeidi termasuk anggota Ikatan Ahli Tsunami Indonesia (IATsI) yang mengusulkan agar pemerintah tidak memilih opsi pembangunan tanggul laut untuk memproteksi dari tsunami.

"Setelah tsunami Aceh, banyak infrastruktur fisik yang dibangun dengan biaya mahal, tetapi kurang optimal. Di antaranya *buoy* tsunami dan tsunami *shelter*. Jangan sampai kita mengulang hal ini di Palu," ucapnya.

(AIK)

Judul	Seksi I Dijadwalkan Beroperasi Oktober	Tanggal	Sabtu, 6 April 2019
Media	Bisnis Indonesia (Halaman, 9)		
Resume	Proyek jalan tol Manado – Bitung telah mencapai tahap penyelesaian 60,5%. Seksi I sepanjang 14 kilometer dari jalur ini dijadwalkan beroperasi mulai oktober tahun ini.		

► TOL MANADO-BITUNG

Seksi I Dijadwalkan Beroperasi Oktober

Bisnis, JAKARTA — Proyek jalan tol Manado–Bitung telah mencapai tahap penyelesaian 60,5%. Seksi I sepanjang 14 kilometer dari jalur ini dijadwalkan beroperasi mulai Oktober tahun ini.

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) menjadwalkan operasional sebagian jalan tol Manado-Bitung, yang dianggap istimewa karena perencanaannya terintegrasi dengan sektor industri dan kepelabuhan.

Kepala Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) Kementerian PUPR Danang Parikesit mengatakan, jalan tol yang akan beroperasi merupakan seksi 1 sepanjang 14 kilometer. Adapun, seksi 2 sepanjang 25 kilometer dijadwalkan beroperasi pada April 2020.

Seksi I dibangun dengan pendanaan dari anggaran negara dan pinjaman luar negeri Rp2,9 triliun. Adapun Seksi II digarap oleh PT Jasamarga Manado Bitung. Total in-

vestasi tol pertama di Sulawesi Utara ini mencapai Rp5,12 triliun. “Yang istimewa, untuk pertama kali, tol ini terintegrasi penuh dengan KEK Bitung dan Pelabuhan Bitung. Ini contoh kerja sama antarsektor yang baik,” ujarnya, Jumat (5/4).

Danang mengatakan, keberadaan jalan tol bakal memangkas waktu tempuh Manado ke Bitung sekira 60 menit. Tanpa melalui jalan tol, waktu tempuh antara dua kota terpenting di Sulawesi Utara itu mencapai kisaran 90 menit hingga 120 menit. Lewat jalan tol, waktu tempuh diyakini hanya 30 menit.

Menurutnya, keberadaan jalan tol juga diharapkan bisa mengakselerasi perekonomian di Bumi Nyiur Melambai. Terlebih, pemerintah sudah meresmikan kawasan ekonomi khusus (KEK) Bitung seluas 534 hektare. KEK ini diestimasi bisa menarik investasi Rp35,2 triliun dan menyerap 34.710 tenaga kerja. *(Rivki Maulana)*

Judul	KEK Pariwisata Harus Dievaluasi	Tanggal	Senin, 8 April 2019
Media	Bisnis Indonesia (Halaman, 22)		
Resume	Ketua Perhimpunan Hotel dan Restoran Indonesia (PHRI) sekaligus Ketua Visit Wonderful Indonesia (VIWI) HARIYADI Sukamdani mengatakan, KEK pariwisata yang sudah ada saat ini masih banyak yang belum jalan.		

KEK Pariwisata Harus Dievaluasi

Bisnis, JAKARTA — Evaluasi pembangunan empat kawasan ekonomi khusus pariwisata diperlukan sebelum pemerintah kembali menambah kawasan baru.

Yanita Petriela
yanita.petriela@bisnis.com

Ketua Perhimpunan Hotel dan Restoran Indonesia (PHRI) sekaligus Ketua Visit Wonderful Indonesia (VIWI) Hariyadi Sukamdani mengatakan, KEK pariwisata yang sudah ada saat ini masih banyak yang belum jalan.

"Sebaiknya dievaluasi dulu penyebabnya sebelum menambah KEK pariwisata [baru]," ujarnya kepada Bisnis, Jumat (5/4).

Dia menilai, apabila pemerintah kembali menambah daerah yang akan dijadikan KEK pariwisata tanpa melakukan evaluasi terlebih dahulu, diyakini fungsi KEK tersebut untuk menarik wisatawan terutama mancanegara tidak akan optimal.

"Investasi yang masuk di wilayah KEK pariwisata itu juga harus dievaluasi. Mengapa, misalnya, masih belum banyak investor yang masuk?" kata Hariyadi.

Saat ini terdapat empat KEK pariwisata yang telah ditetapkan yakni KEK Mandalika di Lombok, KEK Tanjung Lesung di Banten, KEK Tanjung Kelayang di Bangka Belitung, serta KEK Morotai di Maluku Utara.

Ketua Badan Cendekiawan Pariwisata Indonesia (ICPI) Azril Azahari berpendapat, tak semua wilayah yang ada di Indonesia layak dijadikan KEK pariwisata.

Setiap destinasi wisata Indonesia memiliki keunikan tersendiri sehingga tidak

perlu dipaksakan untuk menjadi KEK. Lagi pula, tanpa harus dijadikan KEK pun, pengembangan pariwisata masih dapat dilakukan dengan program lain.

"Pemerintah jangan malah membuat semua daerah menjadi KEK pariwisata."

Untuk KEK pariwisata yang ada saat ini, kata Azril, pemerintah perlu segera membuat cetak biru yang menggambarkan keterkaitan ekonomi antara wilayah di dalam KEK dan sekitar KEK. Pasalnya, pembangunan KEK sering kali tidak ada kesinambungan konektivitas dengan wilayah sekitar.

"Pengembangan infrastruktur di dalam dan di luar kawasan perlu mendapat prioritas seperti bandara, air bersih, dan pelabuhan," ujarnya.

Dengan demikian, Azril meminta agar pemerintah mengevaluasi efektivitas empat wilayah yang telah ditetapkan KEK pariwisata dalam menarik kunjungan wisman ke Tanah Air.

Di tempat terpisah, Sekretaris Dewan Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Enoch Suharto menuturkan, dari empat KEK pariwisata yang telah ditetapkan, tiga di antaranya sudah beroperasi, yakni KEK Mandalika, Tanjung Lesung, dan Tanjung Kelayang. "Untuk KEK Morotai akan diresmikan pada bulan ini," ucapnya.

TAMBAHAN KEK

Selain keempat KEK pariwisata itu, ungkapnya, akan ada tambahan wilayah yang tengah ditetapkan sebagai KEK pariwisata, yakni Singosari di Jawa Timur.

Enoh menambahkan pemerintah provinsi, pemerintah daerah, dan badan usaha bisa mengusulkan KEK pariwisata.

Pengusul diharapkan berasal dari badan usaha yang memiliki pengalaman dalam pengembangan kawasan dan memiliki kemampuan pembiayaan.



Lokasinya pun harus memenuhi kriteria seperti sesuai dengan Rencana Tata Ruang dan Wilayah (RTRW) dan tidak berpotensi mengganggu kawasan lindung.

Selain itu, adanya dukungan dari pemerintah daerah dan terletak pada posisi yang dekat dengan jalur perdagangan internasional atau dekat dengan jalur pelayaran atau terletak pada wilayah potensi sumber daya unggulan. "Batas-batas KEK pun harus jelas."

Untuk pembentukan KEK pariwisata, harus memenuhi prosedur dan menyampaikan dokumen seperti rencana bisnis dan masterplan pengembangan KEK. Lalu, ada studi kelayakan ekonomi dan keuangan serta analisis mengenai dampak lingkungan (amdal).

Ketua Tim Percepatan Kawasan Pariwisata Kempar Azwir Maloon mengatakan, dari 2017 hingga kini, terdapat 28 usulan KEK pariwisata, tetapi hanya tujuh yang tengah difasilitasi secara serius.

Ketujuh usulan KEK itu yakni KEK Singosari Malang yang tengah dilakukan finalisasi di Setiab, lalu KEK Tanjung Gumung Bangka Tengah yang tengah

menuju proses harmonisasi di Kementerian.

Usulan KEK Sungailiat Bangka yang saat ini dalam finalisasi kerja sama dengan PT Timah Tbk. dan KEK Pangandaran yang tengah menunggu sidang Tim Pelaksana Dewan Nasional KEK.

Selain itu, terdapat usulan KEK Sukabumi menunggu sidang Tim Pelaksana Dewan Nasional KEK, KEK Tanjung Pulisan Likupang Kabupaten Minahasa Utara yang tengah dalam proses verifikasi dokumen di Dewan Nasional KEK, dan KEK Selayar Kabupaten Selayar yang tengah dalam proses surat rekomendasi Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan.

"Model bisnis yang diajukan, apakah layak untuk mendapat insentif fiskal atau tidak. Jadi, usulan KEK yang masuk ini tak serta merta disetujui untuk jadi KEK," tutur Azwir.

Secara terpisah, Menteri Pariwisata Arief Yahya berharap agar banyak wilayah di Indonesia dapat dijadikan KEK pariwisata. Dia mengusulkan agar Aceh membentuk KEK pariwisata karena sektor pariwisatanya berkembang. Terlebih, Aceh tengah bersiap menuju target

sebagai salah satu destinasi wisata halal terbaik di dunia.

Selain Aceh, Arief mengusulkan supaya Provinsi Kalimantan Timur akan menjadi KEK pariwisata. "[Pada] 2019 ini, destinasi wisata Kaltim dapat direalisasikan menjadi KEK," ucapnya.

Menurutnya, penetapan KEK pariwisata akan berdampak pada pertumbuhan ekonomi setempat. "Dua usulan KEK di Jawa Barat yakni KEK Sukabumi [Cikidang] dan Pangandaran dinilai mampu memberi dampak signifikan bagi perkembangan pariwisata. Tahun ini targetnya kedua KEK itu disetujui," katanya.

Arief menambahkan, nantinya KEK Pangandaran akan dikhususkan untuk wisata bahari, sedangkan KEK Sukabumi untuk agrowisata. Kedua usulan KEK itu membutuhkan total anggaran senilai Rp8 triliun.

Selain usulan KEK di Jawa Barat, usulan KEK Pariwisata Tanjung Pulisan-Likupang di Minahasa Utara, Sulawesi Utara, juga dapat ditetapkan pada Juni 2019. Adapun, KEK Likupang ini akan dibangun di lahan seluas 374 hektare dengan nilai investasi sebesar Rp11 triliun. **CB**

► Pembangunan KEK pariwisata dinilai belum efektif mendorong jumlah kunjungan wisman.

► Pemerintah diminta tidak terburu-buru menetapkan KEK Pariwisata baru.

Judul	Pengambilalihan Dinilai Tidak Transparan	Tanggal	Senin, 8 April 2019
Media	Bisnis Indonesia (Halaman, 9)		
Resume	Jeanny Sirait mengatakan, pihaknya pernah mengajukan permohonan informasi publik terkait dengan hasil kerja Tim Evaluasi Tata Kelola Air Minum dan audit independen terhadap PD PAM Jaya pada 2018. Namun, hingga saat ini permohonan tersebut tidak ditanggapi oleh Pemprov DKI Jakarta.		

Pengambilalihan Dinilai Tidak Transparan

Bisnis, JAKARTA — Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dinilai tidak transparan dalam proses pengambilalihan pengelolaan air bersih dari PT PAM Lyonnaise Jaya (Palyja) dan PT Aetra Air Jakarta (Aetra).

Muhamad Wildan
redaksi@bisnis.com

Anggota KMMSAJ Jeanny Sirait mengatakan, pihaknya pernah mengajukan permohonan informasi publik terkait dengan hasil kerja Tim Evaluasi Tata Kelola Air Minum dan audit independen terhadap PD PAM Jaya pada 2018. Namun, hingga saat ini permohonan tersebut tidak ditanggapi oleh Pemprov DKI Jakarta.

Oleh karena itu, Koalisi Masyarakat Menolak Swastanisasi Air Jakarta (KMMSAJ) memandang bahwa Pemprov DKI Jakarta beserta Tim Evaluasi Tata Kelola Air Minum tidak transparan dalam proses pengambilalihan dan juga atas kajian yang digunakan atas rencana pengambilalihan tersebut.

"Gubernur DKI Jakarta berulang kali menyatakan air adalah barang publik. Namun, sayangnya Gubernur DKI Jakarta tidak melibatkan publik dalam mengambil kebijakan untuk menghentikan swastanisasi air di DKI Jakarta," kata Jeanny, Minggu (7/4).

Selain tidak transparan, tidak ada kejelasan dari Pemprov DKI Jakarta soal proses pengambilalihan pengelolaan air dari dua mitra PD PAM Jaya tersebut.

Untuk diketahui, Gubernur DKI Jakarta Anies Baswedan memerintahkan kepada Direktur Utama PD PAM Jaya Priyatno Bambang Hernowo untuk segera menyepakati *head of agreement* (HoA) bersama dengan Palyja dan Aetra pada Maret 2019.

Namun, hingga hari ini belum ada kejelasan dari kelanjutan HoA yang dimaksud baik Anies ataupun Bambang enggan menjelaskan bagaimana kelanjutan HoA tersebut.

Tim Evaluasi Tata Kelola Air menawarkan tiga langkah yang dapat ditempuh dalam

► **Pemprov DKI Jakarta beserta Tim Evaluasi Tata Kelola Air Minum tidak transparan dalam proses pengambilalihan dan juga atas kajian yang digunakan atas rencana pengambilalihan tersebut.**

rangka pengambilalihan pengelolaan air bersih. Berdasarkan kajian tim, ada tiga langkah kebijakan yang dapat diambil oleh Pemprov DKI Jakarta, yaitu membiarkan kontrak selesai hingga 2023, pemutusan kontrak kerja sama antara PD PAM Jaya dan pihak swasta terkait, dan yang terakhir adalah pengambilalihan melalui tindakan perdata.

Langkah pertama tidak direkomendasikan oleh tim karena kinerja mitra PD PAM Jaya masih jauh dari target yang diinginkan oleh Pemprov DKI Jakarta.

Cakupan pelayanan air bersih pada tahun 1998 baru 44,5%. Namun, setelah

pengelolaan air bersih dikelola oleh swasta cakupannya baru mencapai 59,4% pada 2017.

Adapun pada 2023 Pemprov DKI Jakarta menargetkan perluasan cakupan pelayanan air bersih hingga 82%.

Langkah pemutusan kontrak pun juga tidak direkomendasikan karena akan menimbulkan preseden buruk bagi iklim investasi DKI Jakarta serta adanya kewajiban membayar biaya terminasi kontrak yang mencapai Rp1 triliun.

Oleh karena itu, Tim Evaluasi Tata Kelola Air Minum menyarankan pengambilalihan melalui tindakan perdata.

Pengambilalihan pengelolaan air bersih ini terdiri dari tiga opsi yaitu pengambilalihan sebagian pengelolaan sesuai dengan PP No. 122/2015 tentang Sistem Penyediaan Air Minum, pembelian saham Palyja dan Aetra oleh Pemprov DKI Jakarta, dan pemutusan kontrak sesuai dengan pasal 49 poin 3 dari perjanjian kerja sama yang disepakati pada 1997. □



6 Prinsip Dasar Batasan Pengelolaan Sumber Daya Air yang Ditetapkan MK

1. Pengusahaan atas air tidak boleh mengganggu, mengesampingkan, apalagi meniadakan hak rakyat atas air.
2. Negara harus memenuhi hak rakyat atas air akses terhadap air adalah salah satu hak asasi tersendiri.
3. Kelestarian lingkungan hidup sebagai salah satu hak asasi manusia sesuai dengan Pasal 28 H ayat (1) UUD 1945.
4. Pengawasan dan pengendalian oleh negara atas air sifatnya mutlak.
5. Prioritas utama yang diberikan pengusahaan atas air adalah BUMN dan BUMD.
6. Pemerintah masih dimungkinkan untuk memberi izin kepada usaha swasta untuk melakukan pengusahaan atas air dengan syarat-syarat tertentu dan ketat.

Judul	Konstruksi Berjalan Tanpa Hambatan	Tanggal	Senin, 8 April 2019
Media	Bisnis Indonesia (Halaman, 7)		
Resume	Direktur Keuangan PT Adhi Karya Tbk. (ADHI) Entus Asnawi mengatakan bahwa perseroan mendapat kontrak pembangunan ruas tol tersebut pada Desember 2018 sebesar Rp 8,40 triliun (termasuk pajak). Konstruksi jalan tol, Katanya sudah dimulai pada pertengahan Desember 2018.		

► **TOL BANDA ACEH-SIGLI**

Konstruksi Berjalan Tanpa Hambatan

Bisnis, JAKARTA — PT Adhi Karya Tbk. meyakini bahwa konstruksi ruas tol Banda Aceh—Sigli sepanjang 74,82 kilometer bakal berjalan mulus seiring dengan tingkat kecepatan pembebasan lahan yang melampaui ekspektasi.

Rivki Maulana
rivki.maulana@bisnis.com

Direktur Keuangan PT Adhi Karya Tbk. (ADHI) Entus Asnawi mengatakan bahwa perseroan mendapat kontrak pembangunan ruas tol tersebut pada Desember 2018 sebesar Rp8,40 triliun (termasuk pajak). Konstruksi jalan tol, katanya, sudah dimulai pada pertengahan Desember 2018. Pembangunannya dicanangkan secara langsung oleh Presiden Joko Widodo. Berdasarkan catatan *Bisnis*, dalam waktu

4 bulan sejak peletakan batu pertama, lahan yang telah bebas telah mencapai hampir sepertiga panjang jalan tol. "Pengadaan lahan relatif cepat karena sebagian kami *ketemu*nya [lahan] tegalan. Karena [pembebasan lahan] cepat, kami tinggal konstruksi saja," ujarnya kepada *Bisnis*, Jumat (5/4). Sebelumnya Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat melansir bahwa hingga pertengahan Maret 2019, progres pembebasan lahan jalan tol tersebut sudah 29,18% atau sepanjang 21,83 km

Profil Jalan Tol Banda Aceh—Sigli

Pemilik	: PT Hutama Karya
Panjang	: 74,82 kilometer
Tahap pembangunan	: 6 seksi
Konsesi	: 45 tahun
Biaya Investasi	: Rp12,35 triliun
Status	: Konstruksi
Penyelesaian konstruksi	: Maret 2021

Sumber: PT Hutama Karya, diolah

dari total panjang 74,82 km. Khusus di seksi 4, lahan yang sudah dibebaskan sepanjang 12,68 km dari total panjang 14,71 km. Ruas tol Banda Aceh—Sigli merupakan bagian dari jalan tol Banda Aceh—Medan sepanjang 470 km. Ruas ini akan berlanjut ke ruas Sigli—Lhokseumawe (135 km), Lhokseumawe—Langsa (135 km), dan Langsa—Binjai (110 km). Konsesi ruas tol tersebut dimiliki oleh

PT Hutama Karya (Persero) selama 45 tahun. Ruas ini juga menjadi satu dari 24 ruas tol Trans-Sumatra yang ditugaskan kepada Hutama Karya.

ENAM SEKSI

Secara umum, ruas Banda Aceh—Sigli terbagi menjadi enam seksi. Keenam seksi itu yakni seksi 1 Padang Tiji—Seulimeum (25,20 km), seksi 2 Seulimeum—Jantho (6,10 km), dan seksi 3 Jantho—Indrapuri (16 km). Selanjutnya, seksi 4 Indrapuri—Blang Bintang (14,70 kilometer), seksi 5 Blang Bintang—Kuto Baro (7,70 km), dan seksi 6 Kuto Baro—Simpang Baitussalam (5 km).

Pembangunan ruas tol Banda Aceh—Sigli menelan investasi hingga Rp12,35 triliun. PT Hutama Karya sedikitnya telah menyiapkan Rp500 miliar untuk dalam porsi ekuitas untuk mendanai jalan tol ini. Dana tersebut berasal dari penyertaan modal negara (PMN) Tahun Anggaran 2019 sebesar Rp10,50 triliun.

► **Konstruksi jalan tol sudah dimulai sejak pertengahan Desember 2018.**

► **Konsesi jalan tol dimiliki oleh PT Hutama Karya selama 45 tahun.**

Di sisi lain, pengadaan lahan untuk ruas ini juga menerapkan pola baru karena Lembaga Manajemen Aset Negara (LMAN) memberi pembayaran langsung. Sebelumnya, badan usaha jalan tol membebaskan lahan dengan dana talangan untuk kemudian diganti oleh LMAN. Di ruas ini, dana pembayaran langsung untuk tanah pada tahap awal mencapai Rp350 miliar. Keberadaan ruas tol tersebut nantinya akan memangkas jarak dan waktu tempuh perjalanan dari Banda Aceh ke Sigli dari sekitar 2 jam—3 jam menjadi 1 jam perjalanan. □