KLIPING BERITA MEDIA MASSA

Kamis, 9 Mei 2019

BADAN PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR WILAYAH
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM
DAN PERUMAHAN RAKYAT

DAFTAR ISI

No	Media	Tanggal	News Title	Resume
1	Republika (Halaman 1)	Kamis, 9 Mei 2019	Jokowi: Saya Dapat Feeling di Kalteng	Presiden Joko Widodo merampungkan kunjungan kerjanya di Pulau Kalimantan. Dalam dua hari terakhir, Jokowi meninjau langsung sejumlah lokasi calon ibukota baru pemerintahan RI di Provinsi Kalimantan Timur dan Kalimantan Tengah. Kemarin siang, Jokowi meninjau kawasan Bukit Nyuling, Kecamatan Manuhing, Kabupaten Gunung Mas, Kalimantan Tengah. Lokasi itu disodorkan Pemerintah Provinsi Kalimantan Tengah sebagai ibukota baru pemerintahan RI.
2	Republika (Halaman 6)	Kamis, 9 Mei 2019	Model Relokasi Ibukota	Pemindahan (relokasi) untuk sebuah ibukota negara adalah isu yang sangat strategis dan akan melibatkan biaya langsung ataupun biaya sosial yang amat besar, selain juga dapat menciptakan peluang yang luar biasa.
3	Republika (Halaman 6)	Kamis, 9 Mei 2019	Korban Gempa Palu Masih Terlantar	Korban gempa bumi dan tsunami di Palu, Sulawesi Tengah (Sulteng), September 2018 lalu hingg saat ini belum pulang kembali ke kediamannya masing-masing. Sekitar 30 persen pengungsi masih tinggal dan hidup di selter-selter pengungsian. Wali Kota Palu, Hidayat, mengatakan bahwa masih banyaknya pengungsi tinggal di selter disebabkan fasilitas umum dan vital di hunian sementara (huntara), baik yang dibangun oleh non-government organization (NGO) maupun Kementerian PUPR, belum terpasang dan tersedia.
4	Kompas (Halaman 6)	Kamis, 9 Mei 2019	Memindahkan Ibukota ke Kawasan Gambut	Pasti ada puluhan atau paling tidak belasan alasan mengapa ibukota negara Indonesia direncanakan akan dipindahkan ke Palangkaraya. Akan tetapi berapa pun banyaknya alasan, kita harus dan sangat perlu memikirkan serius satu pertimbangan penting, yaitu Kalimantan Tengah dan Kota Palangkaraya adalah kawasan yang dikelilingi kawasan gambut yang luas, bahkan salah satu yang terluas di Indonesia.
5	Kompas (Halaman 13)	Kamis, 9 Mei 2019	Komitmen Kerja Sama	Jalan tol sudah jadi sebuah industri. Siapa pun dapat masuk, termasuk dari luar negeri. Meski saat ini pemainnya relatif masih “itu-itu” saja, industri ini terus bergerak sejalan dengan masih besarnya kebutuhan infrastruktur yang mendukung konektivitas.
6	Kompas (Halaman 15)	Kamis, 9 Mei 2019	Tim Kaji Lokasi Ibukota	Pemerintah terus mengkaji sejumlah daerah yang dicalonkan untuk menjadi lokasi ibukota negara. Lokasi ibukota negara yang baru itu akan ditentukan tahun ini. Presiden Joko Widodo akan membentuk tim besar dan tim kecil untuk mengkaji semua wilayah yang dicalonkan menjadi ibukota negara. Tim kecil akan datang ke daerah-daerah tersebut tanpa sepengetahuan pemerintah daerah.
7	Kompas (Halaman 16)	Kamis, 9 Mei 2019	Tol Pandaan-Malang Siap Dipakai	Tol Pandaan-Malang seksi I-III sepanjang 30 kilometer siap diguakan pada Lebaran 2019. Tol memanjang dari Pandaan, Kabupaten Pasuruan, hingga Karanglo, Kabupaten Malang, Jawa Timur. Konstruksi sudah selesai, lampu dan rambu-rambu kelengkapan jalan juga sudah terpasang.

8	Kompas (Halaman 16)	Kamis, 9 Mei 2019	Pascabencana Sulsel: Rumah Dibangun Lagi di Zona Terlarang	Tujuh bulan setelah bencana gempa, tsunami, dan likuefaksi di Sulawesi Tengah, penyintas kembali membangun rumah di zona terlarang atau zona merah. Padahal, lokasi itu harus dikosongkan dari hunian untuk mencegah jatuhnya korban jiwa saat bencana terulang. Zona merah merupakan daerah yang mengalami kehancuran parah saat gempa, tsunami dan likuefaksi. Jalur utama sesar Palu Koro yang memicu gempa juga masuk dalam zona merah.
9	Media Indonesia (Halaman 5)	Kamis, 9 Mei 2019	Presiden Tinjau Kawasan Segitiga Kalimantan	Presiden Joko Widodo kembali menyambangi lokasi calon ibukota baru Republik Indonesia. Lokasi yang ditinjau kali ini ialah 'kawasan segitiga' yang bertempat di antara Kota Palangkaraya, Kabupaten Katingan, dan Kabupaten Gunung Mas, Provinsi Kalimantan Tengah.
10	Media Indonesia (Halaman 18)	Kamis, 9 Mei 2019	Berita Foto	Ruas Tol Cisumdawu: Foto udara terowongan kembar pada proyek pembangunan Tol Cileunyi-Sumedang-Dawuan (Cisumdawu) di Kabupaten Sumedang, Jawa Barat, kemarin. Menurut rencana, ruas Tol Cisumdawu dari Rancakalong hingga terowongan kembar akan difungsikan satu jalur pada arus mudik tahun ini.
11	Media Indonesia (Halaman 19)	Kamis, 9 Mei 2019	Rest Area Plus Banjaratma Siap Sambut Pemudik	Rest area plus, yakni bangunan bekas Pabrik Gula Banjaratma, Kabupaten Brebes, Jawa Tengah, yang disulap menjadi tempat istirahat dan pelayanan (TIP) di Tol Pejagan-Pemalang, sudah siap menyambut mudik-balik Lebaran 2019. Tinggal pembenahan kecil aja.
12	Bisnis Indonesia (Halaman 1)	Kamis, 9 Mei 2019	Berita Foto	Foto udara memperlihatkan terowongan kembar pada proyek pembangunan Jalan Tol Cileunyi-Sumedang-Dawuan (Cisumdawu) di Kabupaten Sumedang, Jawa Barat, Rabu (8/5).
13	Bisnis Indonesia (Halaman 6)	Kamis, 9 Mei 2019	Jalan Tol Mengubah Wajah Andalas	Sudah 2 bulan Junaedi berpaling dari jalan lintas Sumatera dan beralih ke jalan tol Bakauheni-Terbanggi Besar. Dia mengatakan bahwa bisa menghemat banyak waktu dan tenaga jika melaju di jalan tol Trans-Sumatera itu. Jika melewati jalan Lintas Sumatera, perlu waktu waktu 4 jam bagi Junaedi untuk membawa pakan udang dari Tanjung Bintang, Kabupaten Lampung Selatan, menuju Manggala di Kabupaten Tulang Bawang. "Lewat tol paling lama 2 jam. Risikonya juga lebih kecil karena enggak ada yang ngemel [pungutan liar]," ujarnya kepada tim Bisnis saat ditemui di Tempat Istirahat & Pelayanan (TIP) KM 116, Sabtu (4/5).
14	Bisnis Indonesia (Halaman 7)	Kamis, 9 Mei 2019	Jungkir Balik Bangun Trans-Sumatera	Pembangunan Jalan Tol Trans-Sumatera membutuhkan anggaran yang besar dan jangka waktu lama. Komitmen pemerintah menjadi kunci dalam membangun jalan yang tingkat pengembalian investasinya rendah. Langit masih cerah saat Tim Jelajah Infrastruktur Sumatera menyambangi Tulang Bawang, kabupaten yang terletak di Utara Lampung, Rabu (1/5). Kabupaten penghasil komoditas perkebunan ini merupakan satu dari empat kabupaten yang dilintas jalan tol Terbanggi Besar—Pematang Panggang.
15	Bisnis Indonesia (Halaman 4)	Kamis, 9 Mei 2019	Berita Foto	Presiden Joko Widodo (tengah) didampingi Menteri PPN/Kepala Bappenas Bambang Brodjonegoro (keempat kanan), Menteri Agraria dan Tata Ruang Sofyan Djalil (ketiga kanan) serta sejumlah pejabat terkait melihat peta kawasan salah satu lokasi calon

				ibukota negara saat peninjauan di Gunung Mas, Kalimantan Tengah.
16	Bisnis Indonesia (Halaman 9)	Kamis, 9 Mei 2019	Biaya Terowongan & Jembatan Dikaji	Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat masih mengkaji pilihan terkait dengan panjang terowongan dan jembatan bentang yang akan dibangun di jalan tol Padang—Pekanbaru. Direktur Jenderal Bina Marga Kementerian PUPR Sugiyartanto mengatakan bahwa saat ini terdapat dua pilihan trase terowongan yang akan dibangun yakni terowongan yang lebih panjang dibandingkan dengan jembatan bentang dan jembatan bentang lebih panjang daripada terowongan
17	Bisnis Indonesia (Halaman 10)	Kamis, 9 Mei 2019	Pelindo I Gandeng Perusahaan Asal China	PT Pelabuhan Indonesia I (Persero) menggandeng perusahaan asal China, Zhejiang Provincial Seaport Investment & Operation Group Co, Ltd. guna mengembangkan Pelabuhan dan kawasan industri Kuala Tanjung, Kabupaten Batubara, Sumatra Utara.
18	Bisnis Indonesia (Halaman 23)	Kamis, 9 Mei 2019	Pemindahan Ibukota: Utamakan Faktor Kedekatan	Persatuan Perusahaan Realestat Indonesia menyarankan agar pemindahaan ibukota baru dekat dengan kota yang memiliki perkembangan dan laju ekonomi yang kuat. Wakil Ketua Umum REI Bidang Tata Ruang, Kawasan dan Properti Ramah Lingkungan Hari Ganie mengatakan bahwa akses transportasi yang mudah antara kota yang tengah berkembang dan laju ekonomi yang baik dengan ibukota baru akan mendorong pertumbuhan laju ekonomi calon ibukota.

Judul	**Jokowi: Saya Dapat Feeling di Kalteng**	Tanggal	Kamis, 9 Mei 2019
Media	Republika (Halaman 1)		
Resume	Presiden Joko Widodo merampungkan kunjungan kerjanya di Pulau Kalimantan. Dalam dua hari terakhir, Jokowi meninjau langsung sejumlah lokasi calon ibukota baru pemerintahan RI di Provinsi Kalimantan Timur dan Kalimantan Tengah. Kemarin siang, Jokowi meninjau kawasan Bukit Nyuling, Kecamatan Manuhing, Kabupaten Gunung Mas, Kalimantan Tengah. Lokasi itu disodorkan Pemerintah Provinsi Kalimantan Tengah sebagai ibukota baru pemerintahan RI.		

Jokowi: Saya Dapat *Feeling* di Kalteng

● SAPTO ANDIKA CANDRA, FAUZIAH MURSID

GUNUNG MAS — Presiden Joko Widodo merampungkan kunjungan kerjanya di Pulau Kalimantan. Dalam dua hari terakhir, Jokowi meninjau langsung sejumlah lokasi calon ibu kota baru pemerintahan RI di Provinsi Kalimantan Timur dan Kalimantan Tengah.

Kemarin siang, Jokowi meninjau kawasan Bukit Nyuling, Kecamatan Manuhing, Kabupaten Gunung Mas, Kalimantan Tengah. Lokasi itu disodorkan Pemerintah Provinsi Kalimantan Tengah sebagai ibu kota baru pemerintahan RI.

Lokasi yang disebut sebagai 'Segitiga Emas Kalteng' ini berada di tengah-tengah Kota Palangkaraya dan Kabupaten Katingan. Butuh waktu sekitar empat jam menempuh jalur darat sepanjang 137 kilometer (km) dari ibu kota Kalteng untuk mencapai Kecamatan Manuhing.

Pemprov Kalteng menyediakan lahan seluas 300 ribu hektare untuk dijadikan ibu kota. Menurut Jokowi, Kalteng merupakan provinsi paling siap dalam hal penyediaan lahan untuk ibu kota baru. Apalagi, rata-rata lahan di sana berstatus tanah negara. Dengan demikian, tidak sulit bagi pemerintah untuk memanfaatkannya nanti.

"Kalau dari sisi luas lahan, di sini mungkin paling siap. Mau minta 300 ribu hektare ya siap di sini. Kalau kurang, masih tambah lagi juga siap," ujar Jokowi di Bukit Nyuling, Gunung Mas, Rabu (8/5).

Presiden pun mengaku memiliki perasaan yakin bahwa Kalimantan Tengah merupakan pilihan yang tepat. Hal ini ia ungkapkan kepada wartawan setelah berkeliling dan berdiskusi dengan Gubernur Kalteng Sugianto Sabran serta sejumlah menteri Kabinet Kerja yang hadir. "*Nemu, nemu.* Saya *nemu feeling*-nya," kata Jokowi singkat.

Pernyataan Jokowi tersebut makin melebarkan peluang Kalteng untuk dipilih sebagai lokasi ibu kota baru pemerintahan RI. Meski begitu, berkali-kali Jokowi menyampaikan pemerintah masih merampungkan kajian.

Pemerintah melalui Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas) dan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) terus mengkaji sisi teknis terhadap sejumlah kandidat lokasi ibu kota baru.

Bersambung ke hlm 9 kol 4-6

Jokowi: Saya Dapat Feeling di Kalteng ..... dari hlm 1

Sejumlah aspek yang diteliti, ujar Jokowi, mulai dari ketersediaan lahan, kesiapan infrastruktur dasar, risiko kebencanaan, hingga kondisi sosial masyarakat. Khusus Bukit Nyuling, Jokowi menyebut, lokasi tersebut tak rawan bencana. Namun, di sisi lain, infrastruktur kawasan Bukit Nyuling belum memadai. "Urusan banjir mungkin di sini tidak, ya *kan*? Urusan gempa di sini tidak. Namun, kesiapan infrastruktur harus dimulai dari nol," kata Jokowi.

Gunung Mas menyodorkan sejumlah keunggulan sebagai kandidat kuat ibu kota baru. Sekretaris Daerah Kabupaten Gunung Mas Yansiterson menyebutkan, selain sebagian besar lahan di kabupaten tersebut berstatus tanah negara, lahan yang sudah dimiliki warga pun bisa ditebus dengan harga yang relatif lebih rendah dibandingkan di Jawa. Selain itu, Kalteng diyakini tidak memiliki sejarah kegempaan dengan magnitudo besar.

"Tantangan kita hanya kebakaran hutan dan lahan. Itu pun kejadiannya bisa kami tekan dalam beberapa tahun ini. Sosialiasi terus kami lakukan," kata Yansiterson.

Tantangan lain yang dimiliki Gunung Mas adalah ketersediaan infrastruktur dasar. Untuk menuju lokasi itu, perlu melintasi jalan nasional yang belum sepenuhnya mulus. Jaringan telekomunikasi juga belum memadai.

Jokowi mengatakan, ide pemindahan ibu kota sudah muncul sejak era Presiden Sukarno. Bahkan, kala itu, ujar Jokowi, Bung Karno sempat menyampaikan keinginannya untuk menjadikan Kota Palangkaraya di Kalimantan Tengah sebagai ibu kota baru. Artinya, ujar Jokowi, gambaran Kalteng sebagai ibu kota baru bukanlah isu baru.

"Kalteng ini visi memindahkan ibu kota sejak Bung Karno. Dan beliau dulu memiliki keinginan untuk di Palangkaraya, tapi dulu *loh* ya. Sekarang dilihat lagi," kata Jokowi.

Jokowi menegaskan, kajian terhadap sejumlah kandidat ibu kota baru masih dilakukan. Di Kalimantan Tengah, ada empat lokasi yang sedang dipertimbangkan sebagai ibu kota baru, yakni Kabupaten Katingan, Kabupaten Gunung Mas, Kabupaten Pulang Pisau, dan Kota Palangkaraya. Kemarin, Jokowi juga sempat meninjau Palangkaraya dan Kabupaten Katingan. Namun, ia hanya memantau dari udara.

Meski memiliki *feeling* dengan Kalteng, Jokowi menyebut Kalimantan Timur juga merupakan lokasi ideal untuk dijadikan ibu kota baru pemerintahan RI. Lokasi yang dimaksud Jokowi adalah Bukit Soeharto yang terletak di kawasan Taman Hutan Raya, Kecamatan Samboja, Kabupaten Kutai Kartanegara.

Jokowi menilai, lokasi ini memiliki nilai lebih karena diapit dua kota besar di Kaltim, yakni Balikpapan dan Samarinda. Artinya, infrastruktur dasar yang diperlukan bagi sebuah ibu kota baru sudah cukup memadai, seperti bandara dan pelabuhan. Belum lagi, jalan tol yang menghubungkan Kota Balikpapan dan Samarinda tak lama lagi rampung.

Meski memiliki berbagai kelebihan, Jokowi belum memastikan Bukit Soeharto merupakan kandidat terkuat sebagai ibu kota baru. Banyak aspek yang perlu dipertimbangkan dalam pemilihan ibu kota baru, selain tersedianya infrastruktur.

"Banyak aspek yang lain yang harus dihitung, dikalkulasi mengenai keluasan lahan, kedekatan dengan pantai, sumber air bakunya seperti apa, topografi cocok atau tidak. Banyak sekali. Jadi, bukan hanya masalah infrastruktur," kata Jokowi.

Wakil Presiden Jusuf Kalla menilai perlunya penguatan sistem otonomi di tingkat provinsi seiring dengan rencana pemindahan ibu kota. JK menilai sistem otonomi diperlukan untuk memudahkan proses perizinan dunia usaha tanpa harus mendapat respons cepat pemerintah pusat. "Apabila pindah ibu kota, sistem otonomi yang lebih besar harus terjadi," ujar JK.

Menurut JK, saat ini setiap perizinan usaha masih harus memerlukan persetujuan Badan Koordinasi Penanaman Modal di Jakarta. JK menginginkan model perizinan usaha nantinya tidak lagi mengacu pada perizinan tingkat pusat.

Ia mengacu Amerika Serikat yang sudah menerapkan model otonomi perizinan usaha. "Kalau Anda mau *bikin* usaha di San Fransisco, California, tidak perlu izin Washington. Namun, kalau sekarang ini mau *bikin* usaha di tempat lain ada hal-hal lain yang harus minta persetujuan BKPM di Jakarta," kata JK.

Wapres menilai penguatan harus terjadi di masing-masing provinsi. Sehingga, perizinan usaha tidak memerlukan laporan ke pemerintah pusat yang nantinya tidak lagi di Jakarta. "Kalau semua harus meminta izin ke pusat, berarti ibu kota baru itu menjadi padat lagi," katanya.

■ **ed:** satria kartika yudha

Judul	**Model Relokasi Ibukota**	Tanggal	Kamis, 9 Mei 2019
Media	Republika (Halaman 6)		
Resume	Pemindahan (relokasi) untuk sebuah ibukota negara adalah isu yang sangat strategis dan akan melibatkan biaya langsung ataupun biaya sosial yang amat besar, selain juga dapat menciptakan peluang yang luar biasa.		

Model Relokasi Ibu Kota

● **FAHMI AMHAR**
Peneliti Utama Badan Informasi Geospasial, Anggota Dewan Pakar Ikatan Alumni Program Habibie

Pemindahan (relokasi) untuk sebuah ibu kota negara adalah isu yang sangat strategis dan akan melibatkan biaya langsung ataupun biaya sosial yang amat besar, selain juga dapat menciptakan peluang yang luar biasa.

Di luar negeri, ada beberapa *success story* relokasi ibu kota, tetapi banyak juga yang *fail story*. Kisah sukses atau gagal ini, tidak cuma terkait seperti apa lokasi ibu kota baru itu, tetapi juga model relokasinya.

Tentang calon lokasi, sudah banyak kajian yang dilakukan, seperti oleh UGM, UI, Bappenas.

Sebuah lokasi yang jauh dari segala potensi bencana (gempa, tsunami, erupsi vulkanis, banjir, kebakaran hutan), masyarakatnya cukup heterogen, masih tersedia tanah luas yang dikuasai negara, dan tak terlalu jauh dari infrastruktur yang ada, ideal untuk membangun kembali ibu kota dari awal.

Sebuah kota yang diharapkan menjadi etalase Indonesia, jauh dari hiruk-pikuk industri dan bisnis, bersih dari segala macam polusi, dan ramah secara politik dan budaya.

Ketika dulu isu ini muncul pada era presiden SBY, penulis mendapat *grant* dari Kemenristek untuk meneliti aspek geospasial model relokasi ibu kota. Ada beberapa model relokasi yang ditemukan.

Model-A: membangun sama sekali ibu kota yang baru, seperti dulu digagas Presiden Sukarno yang menyiapkan Kota Palangkaraya. Namun hingga 60 tahun, gagasan ini tidak dieksekusi. Mungkin karena Palangkaraya terlalu jauh dari ibu kota asal. Biaya transisinya jadi terlalu tinggi, di luar kemampuan APBN.

Model-B: memberdayakan kota-kota satelit di sekitar ibu kota asal, misal Bumi Serpong Damai (BSD) di Tangerang, Sentul City di Bogor, dan Jababeka di Bekasi. Kota-kota satelit ini dari awal telah dirancang lebih baik sehingga berkemampuan optimal menyangga ibu kota, apalagi semua dalam radius kurang dari 50 km.

Untuk menghindari harga tanah yang sudah meroket di kota satelit yang telah ada, pemerintah bisa mencari lahan yang masih dikuasai negara di sekitarnya. Model ini lebih dekat dengan model Putrajaya (Malaysia) atau Canberra (Australia).

Model-C: membangun dua sampai lima kota sebagai *co-capital*, misalnya Jakarta bersama Surabaya, Denpasar, Batam, Balikpapan dan Makassar. Pemilihan area di dekat lima *co-capital* ini didasarkan pada kesiapan infrastruktur sebuah *co-capital*, terutama terkait sarana perkantoran, hotel, dan bandara.

Kelima kota tersebut dapat dipandang saat ini siap difungsikan sebagai *co-capital*.

Jerman telah berpengalaman dengan model *co-capital* ini, yakni pemerintahan secara umum (legislatif dan eksekutif) di Berlin, yudikatif (Mahkamah Agung dan Mahkamah Konstitusi) di Karlsruhe, dan finansial serta moneter (Bank Sentral dan Bursa) di Frankfurt.

Model-D: mendistribusikan fungsi ibu kota ke lebih banyak kota sehingga selain pemerataan beban, juga ada pemerataan pembangunan dan peluang ekonomi.

Di model ini, ibu kota disebar ke lebih banyak kota lagi sehingga nyaris setiap provinsi ketempatan satu atau beberapa kementerian/lembaga. Dengan demikian, pemilihan kota tak hanya dilihat dari kesiapan kini atau efek pemerataan pembangunan, tapi juga *brand image* yang sudah dimiliki.

Bisa dibayangkan dan tak berlebihan bila dalam model-D, relokasi Kementerian Pendidikan ke Yogyakarta, Kementerian Pariwisata ke Denpasar, atau Kementerian Perindustrian ke Batam.

Sementara itu, ada daerah-daerah yang hampir selalu bermasalah dan bergema secara nasional sehingga dapat dibayangkan bila instansi pemerintah terkait lebih prioritas berada di dekatnya.

Misalnya, masalah kehutanan dengan Kalimatan (Palangkaraya) atau Riau (Pekanbaru), masalah ketertinggalan dengan Papua, dan masalah kelautan dengan Kepulauan Riau atau Maluku Utara.

Kunci keberhasilan relokasi terletak pada kesesuaian daerah tujuan, dan biaya transisi dari kondisi lama ke baru, yang terdiri atas biaya langsung dan dan biaya tak langsung (yang harus ditanggung masyarakat). Semuanya ini harus sehemat mungkin.

Biaya langsung dihitung dari biaya pembangunan fisik kantor, pembangunan sarana pendukung (perumahan, sarana umum, sekolah, rumah sakit, hotel, bandara), biaya perpindahan ASN, dan biaya operasional sementara dalam transisi.

Biaya yang ditanggung masyarakat meliputi pembuatan kantor baru, biaya operasional baru untuk mitra yang frekuensi urusannya relatif tinggi, dan sebagainya.

Berbagai indikator ini lalu dinormalisasi pada satu ukuran yang sama, misalnya dikonversi ke rupiah. Tentu saja ini tak mudah, banyak asumsi yang tak dapat dihindari ketika kita ingin melakukan perbandingan biaya/manfaat (*cost/benefit*).

Dengan asumsi, pegawai pemerintah pusat di Jakarta sekitar 84 ribu orang (selain itu adalah pegawai DKI dan pegawai pusat untuk DKI yang tak akan ikut pindah), dengan keluarganya diasumsikan 424 ribu orang, maka terhadap populasi 12 juta jiwa baru empat persen.

Simulasi menunjukkan, kontribusi mereka pada kemacetan hanya di kisaran enam persen. Ini artinya, relokasi ibu kota tak akan banyak mengurangi kemacetan di Jakarta sebab kontributor di luar pemerintahan jauh lebih besar. Oleh karena itu, investasi untuk infrastruktur Jakarta masih diperlukan.

Namun, ibu kota yang baru akan meningkatkan efektivitas kerja dan efisiensi waktu pegawai. Untuk biaya transisi (biaya langsung, biaya sosial) simulasi menunjukkan model-B adalah yang termurah, diikuti model-C, model-A, dan model-D adalah yang termahal.

Dengan teknologi revolusi industri 4.0, sebenarnya jumlah SDM bisa dihemat dan kerja antarlembaga-lembaga negara dan pemerintahan bisa dioptimalkan dengan teknologi informasi.

Biaya yang diperlukan diperkirakan hanya di kisaran Rp 50 triliun sampai Rp 100 triliun, yang dapat dijabarkan dalam lima tahun atau Rp 10 triliun- Rp 20 triliun per tahun. Sebagian bisa melibatkan pengembang swasta.

Relokasi ibu kota, dengan memperhatikan transformasi mental dan intelektual sumber daya manusia, baik ASN maupun politisi yang sesuai zamannya, akan berhasil. Sebaliknya, bila mengabaikan faktor nonteknis ini, apalagi hanya untuk memenuhi syahwat para politikus atau kapitalis properti, dipastikan akan gagal. ■

Judul	**Korban Gempa Palu Masih Terlantar**	Tanggal	Kamis, 9 Mei 2019
Media	Republika (Halaman 6)		
Resume	Korban gempa bumi dan tsunami di Palu, Sulawesi Tengah (Sulteng), September 2018 lalu hingg saat ini belum pulang kembali ke kediamannya masing-masing. Sekitar 30 persen pengungsi masih tinggal dan hidup di selter-selter pengungsian. Wali Kota Palu, Hidayat, mengatakan bahwa masih banyaknya pengungsi tinggal di selter disebabkan fasilitas umum dan vital di hunian sementara (huntara), baik yang dibangun oleh non-government organization (NGO) maupun Kementerian PUPR, belum terpasang dan tersedia.		

Korban Gempa Palu Masih Telantar

PALU — Korban gempa bumi dan tsunami di Palu, Sulawesi Tengah (Sulteng), September 2018 lalu hingga saat ini belum pulang kembali ke kediamannya masing-masing. Sekitar 30 persen pengungsi masih tinggal dan hidup di selter-selter pengungsian.

Wali Kota Palu, Hidayat, mengatakan bahwa masih banyaknya pengungsi tinggal di selter disebabkan fasilitas umum dan vital di hunian sementara (huntara), baik yang dibangun oleh *non-government organization* (NGO) maupun Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR), belum terpasang dan tersedia.

"Permasalahannya listrik dan air bersih yang belum ada. Kebanyakan huntara atau hunian nyaman yang dibangun NGO," ujar Hidayat, Rabu (8/5). Pihaknya sudah meminta pada Pemerintah Provinsi (Pemprov) Sulteng untuk segera mengatasi persoalan tersebut agar pengungsi bisa kembali tinggal di rumah.

"Terang kami tidak punya dana untuk membiayai pemasangan dan penyediaan listrik dan air bersih di sana," ungkap Hidayat. Kemudian, Hidayat menambahkan, pengungsi juga masih banyak tinggal di tenda karena belum siapnya lahan yang akan digunakan sebagai kawasan pembangunan huntara.

Sebagai contoh, kata Hidayat, pengungsi tsunami di Kelurahan Baru yang kini tinggal di selter-selter pengungsian di halaman Masjid Agung Darussalam Palu masih menunggu huntara yang akan dibangun di halaman Universitas Tadulaku, Kelurahan Lere. Saat ini, kata Hidayat, jumlah pengungsi bencana di Palu tidak kurang dari 40 ribu jiwa.

> **Terang kami tidak punya dana untuk membiayai pemasangan dan penyediaan listrik dan air bersih.**

Selain di halaman Masjid Agung Darusslam Palu, beberapa kawasan selter pengungsian di ibu kota Provinsi Sulteng itu masih ditinggali oleh pengungsi. Di antaranya adalah kawasan pengungsian terpadu di Sport Center Kelurahan Balaroa, selter pengungsian bantuan Mercy Malaysia di Kelirahan Lere, dan sekitar lapangan golf di Kelurahan Talise.

Sementara itu, pasokan listrik juga belum normal bagi korban terdampak banjir di Kabupaten Sigi. "Kami terus berupaya maksimal untuk secepatnya menormalkan kembali pasokan listrik ke beberapa desa di Kabupaten Sigi yang sampai sekarang belum pulih akibat dari bencana alam banjir bandang beberapa waktu lalu itu," kata Manajer PLN Cabang Palu, Abbas Saleh, Selasa lalu.

Abbas mengatakan, jaringan listrik mulai dari Desa Omu sampai Desa Tuva di Kecamatan Gumbasa, salah satu kecamatan di Kabupaten Sigi yang dilanda banjir bandang pada 28 April 2019, putus total. Banyak tiang listrik dan jaringan diterjang banjir sehingga pasokan listrik, termasuk ke Kecamatan Kulawi dan Kulawi Selatan, belum normal.

Saat ini, kata Abbas, pihaknya sedikit mengalami hambatan dalam proses pemulihan jaringan listrik karena harus menunggu akses jalan yang putus akibat banjir bandang selesai diperbaiki. Pemulihan bisa cepat dilakukan apabila akses jalan pengangkut material sudah kembali normal.

Abbas juga mengaku terpaksa mencabut sementara meteran kWh milik pelanggan yang terdampak bencana banjir di sejumlah desa, baik di Kecamatan Gumbasa maupun Dolo Selatan. Meteran kWh untuk sementara dicabut dari rumah-rumah warga yang tertimbun material lumpur.

"Ada banyak rumah warga di dua wilayah tersebut yang tertimbun lumpur sehingga meter kWh listrik dicabut dan akan dipasang kembali oleh petugas PLN jika rumah tersebut sudah diperbaiki atau dibangun kembali," kata Abbas.

Sementara itu, beberapa warga di sejumlah wilayah Kabupaten Sigi yang terdampak bencana banjir bandang mengeluh terpaksa menjalani Ramadhan tanpa penerangan listrik karena jaringan listrik putus total diterjang bencana alam itu. "Seluruh wilayah Kecamatan Kulawi sudah lebih dari seminggu ini tidak lagi menikmati listrik," kata Petrus, seorang tokoh masyarakat di Kecamatan Kulawi, Kabupaten Sigi, Selasa lalu.

Jaringan listrik dari Desa Omu sampai Desa Tuva, Kecamatan Gumbasa, terputus sehingga beberapa wilayah di Kabupaten Sigi sampai sekarang tidak mendapat pasokan listrik. Sebagai penerang pada malam hari, warga menggunakan lentera, termasuk saat umat Muslim mulai menjalani ibadah puasa. ■ antara **ed:** nora azizah

Judul	**Memindahkan Ibukota ke Kawasan Gambut**	Tanggal	Kamis, 9 Mei 2019
Media	Kompas (Halaman 6)		
Resume	Pasti ada puluhan atau paling tidak belasan alasan mengapa ibukota negara Indonesia direncanakan akan dipindahkan ke Palangkaraya. Akan tetapi berapa pun banyaknya alasan, kita harus dan sangat perlu memikirkan serius satu pertimbangan penting, yaitu Kalimantan Tengah dan Kota Palangkaraya adalah kawasan yang dikelilingi kawasan gambut yang luas, bahkan salah satu yang terluas di Indonesia.		

Memindahkan Ibu Kota ke Kawasan Gambut

Bambang Setiadi
Pendiri dan Mantan Ketua Himpunan Gambut Indonesia (HGI)

Pasti ada puluhan atau paling tidak belasan alasan mengapa ibu kota negara Indonesia direncanakan akan dipindah ke Palangkaraya. Akan tetapi, berapa pun banyaknya alasan, kita harus dan sangat perlu memikirkan serius satu pertimbangan penting, yaitu Kalimantan Tengah dan Kota Palangkaraya adalah kawasan yang dikelilingi kawasan gambut yang luas, bahkan salah satu yang terluas di Indonesia.

Luas Kalimantan Tengah 153.559 kilometer persegi (km^2) dan 52,2 persennya adalah hutan. Ibu kota Indonesia yang baru itu akan dibangun di atas lahan gambut yang luasnya 2,5 juta-3,0 juta hektar dan rawa seluas 595.263 hektar.

Gambut, terutama gambut tropika, adalah suatu bahan alam yang disusun oleh tumpukan hasil runtuhan bagian tanaman yang disiram air hujan dalam hitungan puluhan, ratusan, bahkan ribuan tahun. Ketebalannya bisa mencapai 30 sentimeter hingga 20 meter. Komposisi gambut itu sendiri lebih dari 90 persen berisi air. Apakah mungkin membangun suatu ibu kota negara di atas lahan gambut?

Seingat saya, tak ada referensi untuk ibu kota suatu negara di atas gambut, apalagi di atas gambut tropika. Kota yang dibangun di atas lahan gambut yang bisa dilihat sampai saat ini adalah Wageningen. Itu juga tak seluruh kota Wageningen dan jenis gambutnya bukan gambut tropika, melainkan gambut yang dibentuk di kawasan empat musim. Belanda dan Finlandia adalah negara yang memiliki sejarah panjang membangun kota di atas gambut.

Wageningen adalah kota di atas gambut dengan sejarah pembangunan hampir 200 tahun. Mereka memiliki infrastruktur serta teknologi pengelolaan dan pengendalian air di kawasan *flat* atau mendatar paling hebat di dunia. Pompa-pompa air bertebaran di seluruh sungai buatan di tengah kota guna mengendalikan banjir.

Gambut di kawasan itu bukan disusun dari tumpukan bahan tanaman, melainkan dari lumut yang tumbuh di kawasan suhu dingin. Bukan gambut yang berkayu seperti gambut tropika di Indonesia, melainkan gambut berlumut. Penanganannya relatif lebih mudah. Apa masalahnya membangun kota di atas gambut tropika?

Sumber air

Kita masih belum selesai belajar mengelola gambut dengan baik. Sekitar 25 tahun lalu, meski idenya benar, yaitu usaha membangun kawasan baru untuk pertanian beras sebagai ganti hilangnya 1 juta lahan subur di Pulau Jawa setiap 10 tahun, pemerintah pernah melakukan kesalahan desain dengan membangun kawasan proyek lahan gambut (PLG) 1 juta hektar.

Kesalahannya adalah desain kanal sepanjang 112 km yang dibuat untuk menyatukan dua sungai dan mengalirkan air segar mengalami kegagalan karena bukan air segar dari dua sungai yang bersatu, melainkan air yang keluar dari kawasan gambut dan membuat gambut menjadi kering. Dan, ketika terjadi beberapa kali El Nino, dimulai 1997/1998, Indonesia menjadi bulan-bulanan kritik dunia karena kebakaran memengaruhi sangat serius lepasnya karbon di atmosfer dan memengaruhi perubahan iklim.

Lebih serius lagi, kegagalan kita membuka kawasan gambut karena membuka kanal itu bukan menjadi ilmu untuk menjadi pembelajaran bagi kawasan gambut yang lain, di kawasan Sumatera, misalnya. Sebaliknya, kita malah mengulang membuka kawasan gambut dengan cara yang sama, yaitu membuka kanal-kanal untuk mencari cara mudah mengurangi kelebihan air dan membuka lahan sehingga kebakaran gambut pindah ke Sumatera.

Sudah mulai terlihat tanda-tanda kebakaran gambut juga terjadi di Papua. Generasi kita menjadi saksi bahwa kebakaran gambut terus berulang, terutama di musim kemarau yang menyimpang. Membayangkan pembangunan ibu kota negara dengan skala pembangunan fisik yang masif, seperti gedung bertingkat, jalan raya, perumahan, atau ringkasnya membangun Palangkaraya menjadi seperti Jakarta sekarang, dan dibangun di atas kawasan gambut, maka pengalaman pembangunan kanal di PLG bukan bandingannya.

Tingkat kerusakan hilangnya gambut sebagai kawasan penyimpan atau tandon air akan berlipat daripada hanya pembangunan kanal PLG. Belum lagi memikirkan akibat bagi kawasan-kawasan di sekitar Kalimantan Tengah. Sebagai gambaran, Kalimantan Selatan, tiga-empat dekade lalu bukan kawasan mudah banjir karena sebesar apa pun curah hujan di kawasan hulu, di daerah Kalimantan Tengah, air hujan itu disimpan di hutan-hutan gambut dan hanya dilepas perlahan pada musim kemarau. Ketika hutan-hutan gambut semakin menipis, air hujan itu menggelontor menjadi banjir.

Kawasan yang bernapas

Membicarakan kawasan gambut sangat berbeda dengan kawasan tanah mineral. Kawasan gambut itu seperti kawasan yang bernapas karena kemampuannya menyerap dan melepas karbon yang ditentukan oleh kandungan air di dalamnya. Suatu pengukuran yang pernah dilakukan di Kalimantan Tengah, kandungan karbon di lahan gambut mencapai 6.351,52 juta ton karbon.

Topik sangat kuat dibicarakan para ahli gambut dunia dalam dekade terakhir ini adalah proses penurunan permukaan lahan gambut karena pengurangan kandungan air yang dikenal dengan *subsidence*. Konversi lahan gambut tropis ke berbagai kepentingan (jalan raya, perumahan, perkantoran, pompa bensin, dan fasilitas-fasilitas publik di ibu kota), akan menyebabkan pelepasan karbon dari kawasan gambut yang sebelumnya disimpan stabil dalam jangka panjang.

Penurunan itu terjadi karena lepasnya CO_2 ke atmosfer. Hasil suatu penelitian, penurunan dalam lima tahun pertama setelah drainase mencapai 142 cm. Tingkat kehilangan karbon rata-rata selama lima tahun pertama adalah 178 t CO_2eq/hektar/tahun dan berkurang menjadi 73 t CO_2eq/ha/tahun pada tahun-tahun berikutnya. Kehilangan karbon itu berpotensi menyebabkan hilangnya rata-rata 100 t CO_2eq/ha/tahun setelah lebih dari 25 tahun. Kekhawatiran inilah yang akan terjadi ketika kawasan gambut dan apalagi hutan gambut dikonversi menjadi kawasan non-gambut. Gambut akan hilang.

Apa yang harus dilakukan?

Sejak Bung Karno mencanangkan rencana pemindahan ibu kota ke Palangkaraya tahun 1957, dan diulang kembali tahun 1965 di Bandung, sudah ada beberapa tim yang bekerja untuk merealisasikan rencana itu di beberapa periode kepresidenan. Sebaiknya hasil-hasil kajian berbagai tim itu digelar ke publik atau minimal dalam suatu forum ilmiah di berbagai tingkatan lokal dan nasional untuk mencari penyelesaian dari tantangan yang muncul.

Apa pun kesimpulannya, harus ditaati dan menjadi acuan pemerintah. Memilih Palangkaraya sebagai ibu kota Indonesia yang baru harus melakukan kajian serius terhadap tata air, tenaga kerja terampil pengelola drainase, menghindari pembangunan infrastruktur yang membelah kubah gambut, dan membangun kawasan sekitar untuk mendukung kebutuhan penduduk ibu kota dalam skala yang memadai. Bukan hanya cukup.

Dalam suatu spirit untuk menyebarkan, dan mempercepat proses pembangunan merata bukan hanya Jakartasentris, pemikiran Bung Karno memindahkan ibu kota ke Palangkaraya itu memang suatu solusi. Namun, belajar dari keriuhan rencana perpindahan yang terjadi saat ini, harus ada suatu skala yang lebih tinggi dan jumlah pilihan kepindahan tak hanya terjadi satu kali dan satu tempat.

Maksudnya, harus ada suatu produk hukum atau undang-undang (UU) untuk menetapkan bahwa hingga tahun 3000, Indonesia setiap 50 tahun akan mengalami perpindahan ibu kota, misalnya.

Rakyat akan tahu bahwa Palangkaraya tidak selamanya menjadi ibu kota negara karena setelah Palangkaraya, akan berpindah ke salah satu kota di kawasan Sumatera, selanjutnya ke Sulawesi, dan kapan suatu hari Manokwari juga mempunyai kesempatan akan menjadi ibu kota Republik Indonesia karena itu diperintah UU. Dengan demikian, perpindahan ibu kota bukan hanya isu, melainkan sebuah skenario besar bagaimana Indonesia menyebarkan pembangunan ke 17.000 pulau yang dimiliki.

Apakah pindah ibu kota itu hal istimewa? Tidak juga. Ada negara yang pernah tiga kali ganti ibu kota. Jerman, misalnya, semula Berlin, kemudian pindah ke Bonn tahun 1949, dan 1990 balik lagi ke Berlin. Bahkan, Italia pernah pindah ibu kota empat kali: Turin, Florence, Salerno, kini Roma.

Daftar negara yang pernah pindah ibu kota juga berderet panjang, Amerika, Rusia, India, Brasil, dan Polandia. Persoalannya memang bukan hanya ke mana kita akan memindahkan ibu kota, melainkan kapan kita mulai. Dengan cara yang benar dan serius.

POJOK

Satu juta spesies menuju punah.
Ulah manusia, bukan Thanos.

◆

10 juta kendaraan diprediksi untuk mudik.
Sekalian pamer di kampung.

◆

Pemisahan pemilu serentak mendesak.
Tunggu pemilu saat ini beres!

◆

Pemerintah bentuk tim untuk tangani konten provokasi.
Kritik masih boleh?

Mang Usil

Judul	**Komitmen Kerja Sama**	Tanggal	Kamis, 9 Mei 2019
Media	Kompas (Halaman 13)		
Resume	Jalan tol sudah jadi sebuah industri. Siapa pun dapat masuk, termasuk dari luar negeri. Meski saat ini pemainnya relatif masih “itu-itu” saja, industri ini terus bergerak sejalan dengan masih besarnya kebutuhan infrastruktur yang mendukung konektivitas.		

INFRASTRUKTUR

Komitmen Kerja Sama

Jalan tol sudah jadi sebuah industri. Siapa pun dapat masuk, termasuk dari luar negeri. Meski saat ini pemainnya relatif masih ”itu-itu” saja, industri ini terus bergerak sejalan dengan masih besarnya kebutuhan infrastruktur yang mendukung konektivitas.

Biaya transportasi darat di Indonesia tergolong tinggi, yakni 24 persen dari produk domestik bruto (PDB). Sebagai perbandingan, biaya transportasi di Vietnam 20,9 persen dari PDB dan Thailand 15 persen PDB.

Salah satu penyebabnya adalah keterbatasan infrastruktur yang tersedia di Indonesia. Ongkos logistik menjadi tinggi dengan jarak tempuh per 100 kilometer (km) di koridor utama yang rata-rata ditempuh dalam waktu 2,7 jam. Bandingkan dengan Vietnam, yakni selama 2 jam atau Thailand yang sudah kurang dari 1,5 jam.

Oleh karena itu, pembangunan jalan tol secara besar-besaran empat tahun terakhir ini patut diapresiasi. Total tol yang telah beroperasi, berdasarkan data Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, saat ini sepanjang 1.714 km. Badan Pengatur Jalan Tol mencatat, ada 949 km jalan tol yang beroperasi sejak tahun 2015 sampai April 2019.

Terbitnya Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum membuat pembebasan lahan lebih cepat. Di sisi lain, kemauan politik ikut mendorong banyak pihak terlibat aktif dalam proses tersebut.

Meski demikian, hal itu bukan satu-satunya faktor pendorong. Ketika ruang fiskal sempit, pemerintah membuat skema talangan tahun 2016. Ketika pemerintah tidak bisa segera membebaskan lahan karena dana terbatas, investor tidak bisa membangun karena lahan belum bebas. Dengan skema talangan, dana investor untuk konstruksi digunakan lebih dulu untuk membebaskan lahan untuk kemudian diganti pemerintah. Periode penggantian yang dijanjikan adalah dua bulan setelah talangan tersalur.

HERYUNANTO

Pemerintah juga membuat regulasi tentang pendanaan pengadaan tanah untuk kepentingan umum. Pemerintah juga membentuk Badan Layanan Umum Lembaga Manajemen Aset Negara (BLU LMAN).

Waktu itu, investor atau badan usaha setuju karena mekanisme itu lebih pasti dibandingkan jika menunggu anggaran pemerintah. Dengan tanah yang sudah bebas, jalan tol bisa segera dibangun dan dioperasikan sehingga dapat mendatangkan pendapatan.

Meski demikian, selain mengganti pokok talangan, pemerintah hanya mengganti biaya dana, yakni sebesar suku bunga acuan Bank Indonesia. Sementara kebanyakan dana badan usaha merupakan kredit dari bank. Artinya, badan usaha tetap harus menanggung selisih bunga komersial dengan biaya dana yang diganti.

Dalam perjalanannya, pada pertengahan 2017, keluhan mulai muncul dari badan usaha. Pengembalian talangan dinilai lambat, sementara badan usaha mesti membayar bunga yang setiap hari bertambah. Dua tahun kemudian, keluhan serupa masih muncul. Masalahnya masih sama.

Ada badan usaha yang menyebut mesti menanggung bunga sampai Rp 200 juta per hari, ada yang Rp 1 miliar per hari. Semakin lambat pengembalian, semakin besar bunga yang ditanggung. Harapan awal untuk mempercepat pembangunan jalan tol malah berbalik merugikan badan usaha atau investor.

Saat ini dan ke depan, jalan tol akan terus dibangun, baik di Jawa, Sumatera, Kalimantan, maupun Sulawesi. Bagi pemerintah, terbangunnya infrastruktur akan mendorong pertumbuhan ekonomi. Bagi investor atau badan usaha, pembangunan tol memerlukan kepastian regulasi.

Lancar tidaknya pembangunan memerlukan komitmen kerja sama agar semua saling diuntungkan, bukan dikorbankan.

(NORBERTUS ARYA DWIANGGA)

Judul	**Tim Kaji Lokasi Ibukota**	Tanggal	Kamis, 9 Mei 2019
Media	Kompas (Halaman 15)		
Resume	Pemerintah terus mengkaji sejumlah daerah yang dicalonkan untuk menjadi lokasi ibukota negara. Lokasi ibukota negara yang baru itu akan ditentukan tahun ini. Presiden Joko Widodo akan membentuk tim besar dan tim kecil untuk mengkaji semua wilayah yang dicalonkan menjadi ibukota negara. Tim kecil akan datang ke daerah-daerah tersebut tanpa sepengetahuan pemerintah daerah.		

Tim Kaji Lokasi Ibu Kota

Pemerintah terus mengkaji sejumlah daerah yang dicalonkan untuk menjadi lokasi ibu kota negara. Lokasi ibu kota negara yang baru itu akan ditentukan tahun ini.

PALANGKARAYA, KOMPAS — Presiden Joko Widodo akan membentuk tim besar dan tim kecil untuk mengkaji semua wilayah yang dicalonkan menjadi ibu kota negara. Tim kecil akan datang ke daerah-daerah tersebut tanpa sepengetahuan pemerintah daerah.

"Nanti tim itu akan melaporkan kepada saya soal kajian yang dibuat. Saya ini ke lokasi-lokasi itu tujuannya hanya satu, mencari *feeling*-nya supaya kalkulasinya bisa lebih mudah," kata Presiden saat mengunjungi lokasi yang dicalonkan sebagai ibu kota negara di Kabupaten Gunung Mas, Kalimantan Tengah, Rabu (8/5/2019).

Ikut mendampingi Presiden, Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional Bambang Brodjonegoro, Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Basuki Hadimuljono, Menteri Agraria dan Tata Ruang Sofyan Djalil, Sekretaris Kabinet Pramono Anung, dan sejumlah pejabat daerah.

Pemindahan ibu kota, menurut Presiden Jokowi, merupakan salah satu upaya untuk menjadikan Indonesia masuk sebagai negara maju. "(Pemindahan ibu kota) ini merupakan rencana jangka panjang, bisa 50 atau 100 tahun lagi," katanya.

Dalam kunjungannya, Presiden Jokowi melihat langsung kawasan di Desa Tumbang Talaken yang disiapkan pemerintah daerah di Kabupaten Gunung Mas. Lokasi itu sebagian besar merupakan hutan sekunder dan sebagian lagi ditanami beberapa komoditas pertanian, seperti karet dan pohon sawit.

KOMPAS/DIONISIUS REYNALDO TRIWIBOWO

Presiden RI Joko Widodo mengunjungi salah satu wilayah yang disiapkan untuk menjadi lokasi pemindahan ibu kota, yakni Desa Tumbang Talaken, Kecamatan Manuhing, Kabupaten Gunung Mas, Kalimantan Tengah, Rabu (8/5/2019).

Kabupaten Gunung Mas masuk dalam "segitiga emas" yang disiapkan Pemerintah Provinsi Kalteng untuk menjadi ibu kota dengan total luas lahan 300.033,66 hektar. Rinciannya, 112.279,85 hektar di Kabupaten Katingan, 121.049,83 hektar di Kabupaten Gunung Mas, dan 66.703,96 hektar di Kota Palangkaraya.

Di lokasi itu, Presiden Jokowi juga berdiskusi dengan Gubernur Kalteng Sugianto Sabran dan Bupati Gunung Mas Arton Dohong. Beberapa yang dibahas persoalan infrastruktur dan sumber air.

"Secara geografis di Kalimantan lebih siap karena daerahnya luas sekali. Namun, kalau melihat infrastrukturnya harus mulai dari nol lagi," katanya.

Jarak Desa Tumbang Talaken dari ibu kota Kalteng, Kota Palangkaraya, mencapai 143 kilometer dengan waktu tempuh lebih kurang tiga jam. Sepanjang perjalanan memasuki desa tersebut banyak sekali jalan berlubang. Selain itu, jalan di sekitar desa juga masih banyak yang belum beraspal.

Desa ini juga berbatasan langsung dengan beberapa perusahaan perkebunan sawit serta Sungai Katingan dan Sungai Kahayan. Menurut warga setempat, desa yang berada di antara bukit-bukit itu tidak pernah dilanda banjir.

Syamsudin (45), warga Tumbang Talaken, mengungkapkan, selain persoalan jalan, warga sudah sering kali mengajukan permohonan untuk kestabilan listrik. Di desa itu listrik biasanya menyala bergantian siang atau malam. "Warga pakai genset karena listriknya (PLN) tidak bisa diprediksi. Kadang hanya menyala di siang hari, kadang malam hari. Sering juga pemadaman bergilir," katanya.

Target penentuan

Bambang Brodjonegoro mengungkapkan, kajian dan penentuan lokasi pemindahan ibu kota ditargetkan selesai tahun ini. Pihaknya mencari lokasi yang sesuai dengan peruntukkan dan bukan milik pihak swasta.

"Kami mencari lokasi yang bisa dikuasai pemerintah tanpa ganti rugi yang berlebihan. Kami lihat peruntukannya dan kendali ada di tangan siapa. Kalau di tangan pemerintah, tentu lebih mudah," katanya.

Bambang juga mencermati persoalan tata ruang di Kalteng yang memiliki banyak masalah. Menurut dia, urusan tata ruang harus diselesaikan sebelum ibu kota dipindahkan. Pemerintah pusat akan mendorong pemerintah daerah untuk menyelesaikan persoalan terebut.

"Itu (tata ruang), kan, tugas daerah dan kami masih belum memilih. Kami kaji dulu dan targetnya tahun ini sudah ditentukan lokasinya," katanya.

Sehari sebelumnya, Presiden mengunjungi Taman Hutan Rakyat Bukit Soeharto di Kabupaten Kutai Kartanegara, Kalimantan Timur. Lokasi itu juga dicalonkan sebagai ibu kota negara. (IDO/INA)

Judul	**Tol Pandaan-Malang Siap DIpakai**	Tanggal	Kamis, 9 Mei 2019
Media	Kompas (Halaman 16)		
Resume	Tol Pandaan-Malang seksi I-III sepanjang 30 kilometer siap diguakan pada Lebaran 2019. Tol memanjang dari Pandaan, Kabupaten Pasuruan, hingga Karanglo, Kabupaten Malang, Jawa Timur. Konstruksi sudah selesai, lampu dan rambu-rambu kelengkapan jalan juga sudah terpasang.		

PERSIAPAN MUDIK

Tol Pandaan–Malang Siap Dipakai

MALANG, KOMPAS — Tol Pandaan-Malang seksi I-III sepanjang 30 kilometer siap digunakan pada Lebaran 2019. Tol memanjang dari Pandaan, Kabupaten Pasuruan, hingga Karanglo, Kabupaten Malang, Jawa Timur. Konstruksi sudah selesai, lampu dan rambu-rambu kelengkapan jalan juga sudah terpasang.

Direktur Teknik PT Jasa Marga Pandaan-Malang (JPM) Siswantono, dihubungi dari Malang, Rabu (8/5/2019), mengatakan, pihaknya sudah melakukan uji laik tol dari Pandaan sampai Singosari, Kabupaten Malang.

JPM tengah menyelesaikan pembangunan *underpass* di pertigaan Karanglo, Singosari. Hal itu untuk mengurangi penumpukan kendaraan di perempatan yang mengarah ke Surabaya, Malang, Batu. Pembangunan sudah 80 persen.

Frandika Wijaya (40), warga Surabaya yang bekerja di Malang, mengatakan, keberadaan tol membuat laju kendaraan lebih lancar dan jarak tempuh lebih singkat. Di hari sibuk, dari Surabaya ke Malang, waktu tempuh tiga jam. Lewat tol hanya 1-1,5 jam.

Biasanya kemacetan di jalur arteri sering terjadi di Purwosari dan Singosari.

Antisipasi penumpukan

Kepolisian Daerah Jawa Tengah menyiapkan simulasi pemberlakuan sistem satu arah di jalan tol untuk arus mudik Lebaran. Rekayasa lalu lintas disiapkan untuk mengantisipasi kemacetan setelah keluar dari tol.

Kapolda Jateng Inspektur Jenderal Rycko Amelza Dahniel di Solo, Rabu, mengatakan, berdasarkan prediksi, tiga gerbang keluar tol, yaitu Pejagan, Brebes Barat, dan Brebes Timur, akan menjadi akses yang dipilih banyak pemudik menuju wilayah selatan Jawa Tengah, seperti ke Banyumas dan Purbalingga.

Kemacetan kendaraan yang keluar dari gerbang-gerbang tol perlu diantisipasi karena kondisi jalan menyempit. Sejumlah titik kemacetan setelah keluar dari gerbang tol, seperti lampu lalu lintas, pasar tumpah, penyempitan jalan, dan titik putar kendaraan akan diatur berkoordinasi dengan pemerintah daerah setempat.

Di Karawang, Jawa Barat, jalan rusak dan berlubang di jalur alternatif mudik akan diperbaiki secepat mungkin, misalnya jalan lingkar Tanjungpura, daerah Rawasikut, jalur Cikalong-Karasak, dan Lamaran-Karasak. H-10 Lebaran ditargetkan perbaikan rampung dan jalan bisa digunakan.

Sejumlah ruas jalan di Kabupaten Banyumas juga diperbaiki demi kelancaran arus mudik, seperti Sumpiuh, ruas Purwokerto-Patikraja, dan Patikraja-Rawalo. Ada pula pengaspalan di ruas Jalan Veteran, jalan Purwokerto-Sokaraja, Sokaraja-Kaliori, Kaliori-Banyumas, dan Banyumas-Buntu.

(WER/RWN/RTG/MEL/DKA)

Judul	**Pascabencana Sulsel: Rumah Dibangun Lagi di Zona Terlarang**	Tanggal	Kamis, 9 Mei 2019
Media	Kompas (Halaman 16)		
Resume	Tujuh bulan setelah bencana gempa, tsunami, dan likuefaksi di Sulawesi Tengah, penyintas kembali membangun rumah di zona terlarang atau zona merah. Padahal, lokasi itu harus dikosongkan dari hunian untuk mencegah jatuhnya korban jiwa saat bencana terulang. Zona merah merupakan daerah yang mengalami kehancuran parah saat gempa, tsunami dan likuefaksi. Jalur utama sesar Palu Koro yang memicu gempa juga masuk dalam zona merah.		

PASCABENCANA SULTENG

Rumah Dibangun Lagi di Zona Terlarang

PALU, KOMPAS — Tujuh bulan setelah bencana gempa, tsunami, dan likuefaksi di Sulawesi Tengah, penyintas kembali membangun rumah di zona terlarang atau zona merah. Padahal, lokasi itu harus dikosongkan dari hunian untuk mencegah jatuhnya korban jiwa saat bencana terulang.

Zona merah merupakan daerah yang mengalami kehancuran parah saat gempa, tsunami, dan likuefaksi. Jalur utama sesar Palu Koro yang memicu gempa juga masuk dalam zona merah.

Peta zona rawan bencana itu ditetapkan pada 12 Desember 2018 oleh Badan Perencanaan Pembangunan Nasional; Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika; Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral; Kementerian Agraria dan Tata Ruang/Badan Pertanahan Nasional, Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat; serta Pemerintah Provinsi Sulteng.

Zona merah meliputi sejumlah titik di Kabupaten Donggala, Sigi, dan Kota Palu. Semua penyintas di zona itu bakal direlokasi ke lahan baru. Pemerintah membangun rumah bagi penyintas yang direlokasi.

Merujuk data yang ditandatangani Gubernur Sulawesi Tengah Longki Djanggola pada 8 Januari 2019, korban meninggal akibat gempa, tsunami, dan likuefaksi 2.657 jiwa dan hilang 667 jiwa. Rumah rusak ringan, rusak sedang, rusak berat, dan hilang 88.852 unit.

Berdasarkan pantauan di jalur sesar di Jalan Padanjakaya, Kelurahan Pengawu, Kecamatan Tatanga, satu rumah beton dibangun lagi. Masih di jalur sesar, terutama di Jalan Asam, Kelurahan Kabonena, Kecamatan Ulujadi, penyintas juga membangun kembali rumah dan menempatinya. Padahal, patok batas zona merah dipasang sejak Februari 2019.

Di pesisir, sekitar 20 rumah telah dibangun dan ditempati di dekat bibir pantai di Kelurahan Mamboro Barat, Kecamatan Palu Utara. Di bekas area likuefaksi, Kelurahan Balaroa, empat rumah juga sudah didirikan dan ditempati.

Nunung (28), penyintas yang membangun rumah di jalur sesar di Kelurahan Pengawu, menyatakan, sejak awal dirinya tak mendapatkan informasi dari pemerintah soal larangan membangun kembali rumah di zona merah. Ia hanya mendengarkan informasi yang beredar di masyarakat. "Karena tidak punya lahan lain, saya tetap bangun di sini," ujarnya yang mengaku dana pembangunan rumah diberikan donatur.

Kepala Badan Penanggulangan Bencana Daerah Sulteng Bartolomeus Tandigala menyatakan, pemasangan patok batas zona merah sebenarnya sudah menjadi pemberitahuan bagi penyintas. "Sudah ada patok. Itu sudah jelas. Mau beri tahu bagaimana lagi," katanya.

Terkait rumah-rumah yang dibangun lagi di zona merah, Bartolomues memastikan akan menertibkan. (VDL)

Judul	**Presiden Tinjau Kawasan Segitiga Kalimantan**	Tanggal	Kamis, 9 Mei 2019
Media	Media Indonesia (Halaman 5)		
Resume	Presiden Joko Widodo kembali menyambangi lokasi calon ibukota baru Republik Indonesia. Lokasi yang ditinjau kali ini ialah 'kawasan segitiga' yang bertempat di antara Kota Palangkaraya, Kabupaten Katingan, dan Kabupaten Gunung Mas, Provinsi Kalimantan Tengah.		

ANTARA/ABAR NUGROHO GUMAY

PRESIDEN TINJAU GUNUNG MAS: Presiden Joko Widodo (tengah) didampingi sejumlah pejabat terkait melihat peta kawasan salah satu lokasi calon ibu kota negara saat peninjauan di Gunung Mas, Kalimantan Tengah, kemarin. Presiden Jokowi mengatakan, Gunung Mas merupakan paling siap untuk dijadikan ibu kota baru jika dilihat dari sisi keluasan wilayah.

Presiden Tinjau Kawasan Segitiga Kalimantan

PRESIDEN Joko Widodo kembali menyambangi lokasi calon ibu kota baru Republik Indonesia. Lokasi yang ditinjau kali ini ialah 'kawasan segitiga' yang bertempat di antara Kota Palangka Raya, Kabupaten Katingan, dan Kabupaten Gunung Mas, Provinsi Kalimantan Tengah.

"Kalau dari sisi keluasan, di sini mungkin paling siap. Mau minta 300 ribu hektare, ya siap di sini. Kalau kurang, masih tambah lagi juga siap," ujar Presiden sebagaimana disampaikan Deputi Bidang Protokol, Pers, dan Media Sekretariat Presiden Bey Machmudin, kemarin.

Wilayah di antara tiga kota dan kabupaten itu sebelumnya disiapkan oleh Pemerintah Provinsi Kalimantan Tengah sebagai calon ibu kota baru. Presiden Soekarno pernah memiliki visi untuk menjadikan salah satu wilayah di provinsi itu, tepatnya Kota Palangka Raya sebagai ibu kota negara.

"Beliau (Soekarno) dulu memilih kemungkinan kan juga pasti ada alasan-alasan khusus dan alasan besar. Itu yang juga dilihat. Enggak mungkin sebuah keputusan disampaikan tanpa argumentasi data dan fakta lapangan yang matang," kata Jokowi.

Menurutnya, kawasan itu memiliki keunggulan ketersediaan lahan yang luas dan minim risiko bencana. "Sekali lagi, ini menyangkut aspek yang tidak hanya satu-dua. Urusan banjir mungkin di sini tidak. Urusan gempa di sini tidak, tetapi kesiapan infrastruktur harus dimulai dari nol," tuturnya.

Presiden menambahkan bahwa kunjungannya ke sejumlah calon ibu kota untuk mengetahui gambaran awal mengenai kelayakan wilayah-wilayah itu. Nantinya, tim khusus akan kembali berkunjung untuk melakukan kajian dan kalkulasi mengenai kelayakan sebelum diambil keputusan.

Turut mendampingi Presiden antara lain Sekretaris Kabinet Pramono Anung, Menteri PUPR Basuki Hadimuljono, Gubernur Kalteng Sugianto Sabran, dan Bupati Gunung Mas Arton Dohong. (Pol/P-2)

Judul	**Berita Foto**	Tanggal	Kamis, 9 Mei 2019
Media	Media Indonesia (Halaman 18)		
Resume	Ruas Tol Cisumdawu: Foto udara terowongan kembar pada proyek pembangunan Tol Cileunyi-Sumedang-Dawuan (Cisumdawu) di Kabupaten Sumedang, Jawa Barat, kemarin. Menurut rencana, ruas Tol Cisumdawu dari Rancakalong hingga terowongan kembar akan difungsikan satu jalur pada arus mudik tahun ini.		

ANTARA/PUSPA PERWITASARI

RUAS TOL CISUMDAWU: Foto udara terowongan kembar pada proyek pembangunan Tol Cileunyi-Sumedang-Dawuan (Cisumdawu) di Kabupaten Sumedang, Jawa Barat, kemarin. Menurut rencana, ruas Tol Cisumdawu dari Rancakalong hingga terowongan kembar akan difungsikan satu jalur pada arus mudik tahun ini.

Judul	**Rest Area Plus Banjaratma Siap Sambut Pemudik**	Tanggal	Kamis, 9 Mei 2019
Media	Media Indonesia (Halaman 19)		
Resume	Rest area plus, yakni bangunan bekas Pabrik Gula Banjaratma, Kabupaten Brebes, Jawa Tengah, yang disulap menjadi tempat istirahat dan pelayanan (TIP) di Tol Pejagan-Pemalang, sudah siap menyambut mudik-balik Lebaran 2019. Tinggal pembenahan kecil aja.		

Rest Area Plus Banjaratma Siap Sambut Pemudik

REST area plus, yakni bangunan bekas Pabrik Gula Banjaratma, Kabupaten Brebes, Jawa Tengah, yang disulap menjadi tempat istirahat dan pelayanan (TIP) di Tol Pejagan-Pemalang, sudah siap menyambut mudik-balik Lebaran 2019. Tinggal pembenahan kecil saja.

Bangunan yang masih dalam proses penyelesaikan, yakni masjid yang berada di sebelah timur bangunan utama TIP. Sejumlah pekerja terlihat sibuk menyelesaikan bagian pelataran masjid, termasuk membuat taman burung dan juga SPBU.

"Kalau masjid dan taman burung, ditargetkan dalam minggu ini rampung. Namun, SPBU mungkin nanti mendekati musim arus mudik baru selesai," ujar Wahyudi, Manajer Teknik TIP Banjaratma.

Selain bangunan TIP, usaha kecil mikro menengah (UMKM) yang ada dalam bangunan juga sudah 70% terisi. "Dari 125 kios yang ada di dalam bangunan TIP ini sudah terisi 70%. Kami utamakan UMKM dari Kabupaten Brebes Tegal dan Kota Tegal, yang sebelumnya terdampak karena adanya Tol Pejagan-Pemalang," terang Wahyudi.

Bangunan TIP Banjaratma, jelas Wahyudi, merupakan cagar budaya yang ada di Jawa Tengah dan juga merupakan De Tjolomadoe kedua. Bukan sekadar *rest area*, tetapi juga sekaligus destinasi wisata.

"Keunggulan arsitektur zaman Belanda masih tetap dipertahankan keasliannya. Kami juga memadukan berbagai jenis kuliner serta produk-produk UMKM pada bangunan cagar budaya itu sehingga diharapkan mampu menarik minat pengendara untuk singgah," ungkapnya.

Sementara itu, pembangunan beberapa ruas jalur utama dan jalan alternatif di pantura di Jawa Tengah terus dikebut siang dan malam. Ditargetkan pada H-20 jalan itu sudah dapat dilintasi pemudik. Beberapa ruas jalur utama dan jalan alternatif di pantura Jawa Tengah mulai dilakukan pembenahan, di beberapa titik sepanjang pantura perbaikan terlihat di ruas Semarang-Demak, Pati-Rembang-Lasem, Rembang-Blora dan beberapa jalur alternatif yang dipersiapkan untuk menyambut pemudik Lebaran.

Di Ruas Semarang-Demak, pengecoran jalan dilakukan di Sriwulan-Demak sekitar 1 km. Pengaspalan ruas jalan di wilayah Rembang juga dikebut.

Kepala Dinas PU Bina Marga dan Cipta Karya Jawa Tengah Hanung Triyono mengatakan, ditargetkan pada H-10 seluruh kegiatan pembangunan jalan dan jembatan dihentikan dan sudah dapat dilintasi kendaraan pemudik. Dua titik jalur mudik di wilayah Banyumas, Jateng, ditargetkan pada H-14 Lebaran beres, yakni jalan Purwokerto-Patikraja dan Patikraja-Rawalo.

Kepolisian Resor (Polres) Padang Pariaman, Sumbar, juga mulai mempersiapkan pengamanan mudik pada titik-titik rawan kepadatan arus lalu lintas. "Fokus yang dititikberatkan pada pengamanan kali ini berupa para pemudik yang datang dengan menggunakan pesawat terbang dan para pemudik yang melintasi jalur lintas Sumatra dari arah padang menuju Padang Panjang ataupun sebaliknya," kata Kapolres Padang Pariaman AKB Riski Nugroho, kemarin. (JI/AS/LD/YH/EP/N-2)

Judul	**Berita Foto**	Tanggal	Kamis, 9 Mei 2019
Media	Bisnis Indonesia (Halaman 1)		
Resume	Foto udara memperlihatkan terowongan kembar pada proyek pembangunan Jalan Tol Cileunyi-Sumedang-Dawuan (Cisumdawu) di Kabupaten Sumedang, Jawa Barat, Rabu (8/5).		

PERSIAPAN JALUR MUDIK CISUMDAWU

Antara/Puspa Perwitasari

Foto udara memperlihatkan terowongan kembar pada proyek pembangunan Jalan Tol Cileunyi-Sumedang-Dawuan (Cisumdawu) di Kabupaten Sumedang, Jawa Barat, Rabu (8/5). Menurut rencana, ruas jalan Tol Cisumdawu dari Rancakalong hingga terowongan kembar yang menembus bukit sepanjang 472 meter tersebut akan difungsikan satu jalur untuk lalu lintas arus mudik 2019.

Judul	**Jalan Tol Mengubah Wajah Andalas**	Tanggal	Kamis, 9 Mei 2019
Media	Bisnis Indonesia (Halaman 6)		
Resume	Sudah 2 bulan Junaedi berpaling dari jalan lintas Sumatera dan beralih ke jalan tol Bakauheni-Terbanggi Besar. Dia mengatakan bahwa bisa menghemat banyak waktu dan tenaga jika melaju di jalan tol Trans-Sumatera itu. Jika melewati jalan Lintas Sumatera, perlu waktu waktu 4 jam bagi Junaedi untuk membawa pakan udang dari Tanjung Bintang, Kabupaten Lampung Selatan, menuju Manggala di Kabupaten Tulang Bawang. “Lewat tol paling lama 2 jam. Risikonya juga lebih kecil karena enggak ada yang ngemel [pungutan liar],” ujarnya kepada tim Bisnis saat ditemui di Tempat Istirahat & Pelayanan (TIP) KM 116, Sabtu (4/5).		

JELAJAH INFRASTRUKTUR SUMATRA 2019

Jalan Tol Mengubah Wajah Andalas

Satu botol air mineral tandas setengah di tangan Junaedi. Terik yang menyengat kulit di Terbanggi Besar, Lampung Tengah, Provinsi Lampung, membuat kerongkongannya terasa kering. Di depan truk yang terparkir, dia tak bisa menyembunyikan raut muka semringah.

Rivki Maulana, Dhiany Nadya Utami & Lucky Leonard
redaksi@bisnis.com

Bisnis Indonesia JELAJAH INFRASTRUKTUR SUMATRA 2019

Sudah 2 bulan Junaedi berpaling dari jalan lintas Sumatra dan beralih ke jalan tol Bakauheni-Terbanggi Besar. Dia mengatakan bahwa bisa menghemat banyak waktu dan tenaga jika melaju di jalan tol Trans-Sumatra itu.

Jika melewati jalan Lintas Sumatra, perlu waktu waktu 4 jam bagi Junaedi untuk membawa pakan udang dari Tanjung Bintang, Kabupaten Lampung Selatan, menuju Manggala di Kabupaten Tulang Bawang.

"Lewat tol paling lama 2 jam. Risikonya juga lebih kecil karena enggak ada yang *ngemel* [pungutan liar]," ujarnya kepada tim *Bisnis* saat ditemui di Tempat Istirahat & Pelayanan (TIP) KM 116, Sabtu (4/5).

Saban melintas di jalan nasional, Junaedi menuturkan bahwa dirinya kerap dimintai uang hingga empat kali oleh preman setempat. Dia terpaksa merogoh kocek Rp20.000 setiap kali dimintai uang sehingga sekali lewat, Rp80.000 keluar dari sakunya.

Sugih punya cerita yang sama dengan Junaedi. Sejak jalan tol beroperasi pada Maret 2019, dia tidak ragu untuk hengkang dari jalan Lintas Sumatra.

Dia merasa tak sabar menantikan jalan tol hingga Palembang beroperasi. Sugih beralasan, saat ini sudah berhemat cukup banyak berkat kehadiran jalan tol Bakauheni-Terbanggi Besar.

"Motong waktunya jauh sekali. Kalau lewat Lintas Sumatra bisa sampai 4 hari sampai Palembang. Kalau lewat tol sehari bisa sampai," katanya.

Saat ini, jalan tol baru Trans-Sumatra di bagian Selatan baru beroperasi sepanjang 140,9 kilometer. Namun, tiga ruas lanjutan dijadwalkan beroperasi tahun ini.

Ketiga ruas itu yakni Terbanggi Besar—Pematang Panggang (100 kilometer), Pematang Panggang—Kayu Agung (85 kilometer), dan Kayu Agung—Palembang—Betung Seksi 1 (33,5 kilometer).

Kehadiran jalan tol membuat kebiasaan Junaedi dan Sugih mulai berubah. Mereka lebih nyaman berkendara, tak lagi penat melahap jalan lintas timur yang di beberapa titik berlubang. Junaedi yang sudah 15 tahun menjadi sopir truk juga kini membeli kartu untuk membayar tol; sesuatu yang tidak pernah dia bayangkan sebelumnya.

Memang, saat ini PT Hutama Karya (Persero) selaku operator jalan tol Bakauheni—Terbanggi Besar belum memberlakukan tarif karena masih menggelar sosialisasi kepada pengguna. Namun, pembayaran tol hanya bisa dilakukan dengan kartu uang elektronik.

"Kalau nanti sudah bayar [tarif], ya tidak masalah. Kartu kan bisa *top up* di gerbang atau di counter pinggir jalan," tutur Junaedi.

Kementerian Pekerjaan Umum & Perumahan Rakyat (PUPR) sudah menetapkan tarif untuk ruas Bakauheni—Terbanggi Besar sejak April 2019. Untuk jarak tempuh (Gerbang Tol Pelabuhan Bakauheni—Gerbang Tol Terbanggi Besar), kendaraan golongan I dikutip Rp112.500. Sementara itu, tarif untuk kendaraan golongan II & III, dan golongan IV & V masing-masing Rp168.500 dan Rp224.500.

Kepala Cabang Jalan Tol Bakauheni—Terbanggi Besar Hanung Hanindito mengatakan, masa sosialisasi tarif memang membuat arus lalu lintas di jalan tol cukup menggembirakan.

Dia mencatat, dalam 2 bulan setelah diresmikan, lalu lintas harian rata-rata (LHR) telah mencapai 11.000 unit kendaraan. Angka itu, lanjut Hanung, memenuhi 70% dari proyeksi awal.

"Pencapaian ini sudah mendekati rencana. Paling dominan saat ini dari golongan kendaraan kecil," ujarnya.

Menurutnya, kendaraan golongan I yang mencakup kendaraan pribadi, bus, dan kendaraan barang kecil menyumbang 70% terhadap trafik. Adapun sisanya diisi golongan kendaraan II hingga V atau kendaraan barang berukuran sedang hingga besar.

Hanung memperkirakan, pemberlakuan tarif tidak akan mengubah tren LHR secara drastis. Dia menyebut, jalan tol sebagai jalan alternatif memberikan pilihan waktu tempuh yang lebih singkat bagi pengguna kendaraan.

Keberadaan jalan tol di Sumatra secara langsung menambah jaringan jalan. Data Kementerian PUPR menunjukkan, panjang jalan nasional di Sumatra mencapai 188.371 kilometer atau 35% dari bentangan jalan nasional.

Di sisi lain, proyeksi trafik bisa terus bertumbuh seiring dengan pertumbuhan populasi kendaraan. Dalam periode 2014—2017, populasi kendaraan roda empat di Lampung dan Sumatra Selatan meningkat lebih dari 30%.

Jalan telah menjadi urat nadi perekonomian Sumatra. Statistik Perdagangan Antawilayah yang diterbitkan Badan Pusat Statistik menunjukkan, lebih dari 90% perdagangan di Sumatra menggunakan moda angkutan jalan.

PACU INDUSTRIALISASI

Kehadiran jalan tol tak hanya membuat sopir truk semringah. Kalangan pengusaha juga antusias keberadaan jalan tol bakal menciptakan peluang usaha baru.

Wakil Ketua Umum Kadin Bidang Pengembangan Kawasan Ekonomi Sanny Iskandar mengatakan bahwa Sumatra berpotensi melahirkan kawasan ekonomi baru berkat kehadiran jalan tol.

Sanny menuturkan, Sumatra telah lama dikenal sebagai penghasil sumber daya alam unggulan, mulai dari kelapa sawit, karet, dan hasil perkebunan lainnya.

Statistik Perkebunan Kementerian Pertanian melansir, Sumatra merupakan sentra penghasil kelapa sawit, karet, dan kopi dengan pangsa terhadap produksi nasional masing-masing 65,69%, 76,89%, 70%.

Dia mengimbuhkan, jalan tol menambah keunggulan Sumatra sebagai pusat penghiliran produk berbasis sumber daya alam untuk tujuan ekspor maupun domestik.

"Jangan mengandalkan Jawa, [di Jawa] segalanya bisa menjadi mahal. Dengan adanya tol, kawasan industri dan pariwisata itu pasti akan terbangun," jelasnya kepada *Bisnis*.

Saat ini, di Sumatra sudah ada empat kawasan ekonomi khusus manufaktur yang bisa menjadi hinterland atau daerah asal kargo, baik untuk pelabuhan maupun jalan tol.

Keempat KEK itu yakni KEK Arun di Lhokseumawe, KEK Sei Mangkei, KEK Galang Batang, dan KEK Tanjung Api Api. Selain itu, Dewan KEK mencatat ada enam KEK lain yang sedang diusulkan.

Geliat industri di Sumatra, terutama bagian selatan juga sudah dirasakan PT PLN (Persero). General Manager PLN UID Lampung Pandapotan Manurung mengatakan, pertumbuhan industri di Lampung tumbuh pesat dan semakin kuat berkat kehadiran jalan Tol Trans Sumatra.

Saat ini, pertumbuhan industri di Lampung diklaim menjadi yang tertinggi se-Sumatra dengan mencapai lebih dari 9%. "Sekarang pembangunan di sekitar tol sudah mulai bergerak dan pasti tumbuh industri-industri baru," ujarnya.

Untuk mendukung pertumbuhan industri di Lampung, tambahan kapasitas dengan keandalan jaringan transmisi menjadi hal yang wajib terpenuhi. Kebutuhan tambahan kapasitas diperkirakan mencapai 150 megawatt (MW) per tahun.

Pandapotan menerangkan, industri berbasis agro menjadi salah satu bidang usaha yang terus berkembang sehingga memantik permintaan listrik. Di tambak udang misalnya, kebutuhan listrik terus meningkat karena setrum diperlukan untuk menggerakkan pompa dan kincir selama 24 jam.

Industrialisasi bisa menjadi resep bagi Sumatra untuk melepas ketergantungan terhadap komoditas. Dalam 5 tahun terakhir, pertumbuhan ekonomi Sumatra selalu di bawah rata-rata pertumbuhan ekonomi nasional. Sumbangsih ekonomi Sumatra bahkan juga terus lungsur ke level 21,36% pada kuartal I/2019.

Untuk memacu pengembangan kawasan industri, Hutama Karya juga juga berniat mengembangkan kawasan industri di koridor jalan tol.

Direktur Utama Hutama Karya Bintang Perbowo mengatakan, ada 85 potensi ekonomi di sepanjang koridor Trans-Sumatra yang bisa digarap, mulai dari pembangkit listrik, kawasan industri, bandara, pelabuhan, hingga infrastruktur perairan seperti irigasi dan bendungan.

Berdasarkan kajian perseroan, wilayah di sekitar jalan tol Trans Sumatra dengan radius lebih dari 50 kilometer memiliki dampak positif terhadap pertumbuhan produk domestik regional bruto.

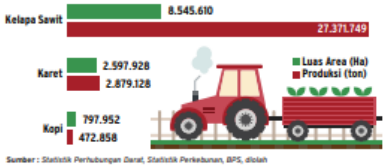
"Kami akan membangun zona industri yang terkait dengan kelapa sawit, kopi, dan lain-lain. Komoditas itu disebarkan ke tempat-tempat lain melalui jalan tol Trans-Sumatra," tuturnya.

Dengan demikian, sudah jelas tersali antara jalan tol dan pengembangan kawasan ekonomi amat erat. Mengutip pepatah China, *yo xing fu xin xi lu* ; yang artinya, bila ingin makmur, bangunlah jalan terlebih dahulu.

URAT NADI EKONOMI SUMATRA

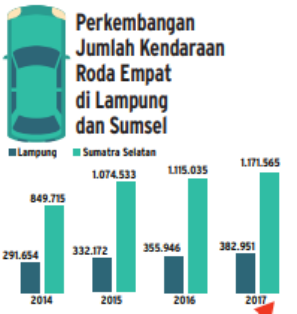
Jalan telah menjadi urat nadi perekonomian Sumatra. Kehadiran jalan tol tak hanya membuat sopir truk sumringah. Kalangan pengusaha juga antusias keberadaan jalan tol bakal menciptakan peluang usaha baru.

Luas Area dan Produksi 3 Komoditas Perkebunan Sumatra Tahun 2018



Sumber : *Statistik Perhubungan Darat, Statistik Perkebunan, BPS, diolah*

Perkembangan Jumlah Kendaraan Roda Empat di Lampung dan Sumsel



Tren Pertumbuhan Ekonomi Sumatra

Tahun	Sumatra	Nasional	Pangsa PDB Sumatra
2014	4.66%	5.01%	23.16%
2015	3.54%	4.88%	22.21%
2016	4.29%	5.03%	22.03%
k2017	4.30%	5.07%	21.66%
2018	4.54%	5.17%	21.58%
Kuartal I/2019	4.55%	5.07%	21.36%

Bisnis/Erlangga Adiputra

Judul	**Jungkir Balik Bangun Trans-Sumatera**	Tanggal	Kamis, 9 Mei 2019
Media	Bisnis Indonesia (Halaman 7)		
Resume	Pembangunan Jalan Tol Trans-Sumatera membutuhkan anggaran yang besar dan jangka waktu lama. Komitmen pemerintah menjadi kunci dalam membangun jalan yang tingkat pengembalian investasinya rendah. Langit masih cerah saat Tim Jelajah Infrastruktur Sumatera menyambangi Tulang Bawang, kabupaten yang terletak di Utara Lampung, Rabu (1/5). Kabupaten penghasil komoditas perkebunan ini merupakan satu dari empat kabupaten yang dilintas jalan tol Terbanggi Besar—Pematang Panggang.		

PROYEK INFRASTRUKTUR

Jungkir Balik Bangun Trans-Sumatra

Pembangunan Jalan Tol Trans-Sumatra membutuhkan anggaran yang besar dan jangka waktu lama. Komitmen pemerintah menjadi kunci dalam membangun jalan yang tingkat pengembalian investasinya rendah.

Rivki Maulana, Lucky Leonard & Dhiany Nadya
redaksi@bisnis.com

Langit masih cerah saat Tim Jelajah Infrastruktur Sumatra menyambangi Tulang Bawang, kabupaten yang terletak di Utara Lampung, Rabu (1/5). Kabupaten penghasil komoditas perkebunan ini merupakan satu dari empat kabupaten yang dilintas jalan tol Terbanggi Besar—Pematang Panggang.

Sebagian segmen jalan tol Terbanggi Besar—Pematang Panggang dibangun di atas rawa. Di KM 190, jalan tol membentang sekitar 5 meter di atas rawa. Kontraktor menggunakan sistem vakum mengeluarkan kadar air dan udara di dalam tanah sehingga memudahkan proses konsolidasi tanah.

Di Sumatra, jalan tol tidak saja membelah rawa, tetapi juga menundukkan lahan gambut. Konstruksi jalan tol di atas lahan gambut menggunakan tiang pancang atau *pile slab* dijumpai di ruas Pematang Panggang—Kayu Agung, tepatnya di STA 162-STA168.

Teknik khusus untuk mengatasi kontur rawa dan gambut tentu berdampak pada biaya konstruksi. PT Hutama Karya (Persero) melansir, pembangunan jalan tol Terbanggi Besar—Pematang Panggang dan Pematang Panggang—Kayu Agung sejauh 185 kilometer menelan biaya Rp21,95 triliun.

Membangun jalan tol di Sumatra merupakan aksi nekat. Disebut nekat karena di samping biaya konstruksi lebih mahal ketimbang di Jawa, tingkat pengembalian investasi atau *internal rate of return*.

Tak heran, pada periode 2009—2014, lelang jalan tol Trans-Sumatra tak pernah membuahkan hasil. Calon investor undur diri karena jalan tol Trans-Sumatra telanjur dianggap proyek rugi. Proyek jalan tol Trans-Sumatra yang menjadi bagian dari Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia atau MP3EI hampir menjadi rencana di atas kertas.

Titik balik dimulai pada Oktober 2014. Saat Joko Widodo naik ke tampuk pimpinan tertinggi. Alih-alih mengevaluasi penugasan kepada Hutama Karya pada pemerintah sebelumnya, tugas untuk perusahaan pelat merah ini justru bertambah.

Lewat Perpres No.117/2015, Presiden Joko Widodo menugaskan Hutama Karya untuk mengerjakan 20 ruas lagi, sehingga total ruas yang dikerjakan menjadi 24. Panjang jalan tol yang diamanahkan kepada Hutama Karya mencapai 2.765 kilometer dengan investasi Rp476 triliun.

Penugasan kepada HK memang tidak diberikan dengan tangan kosong. Pada 2015—2016, HK mendapat penyertaan modal negara (PMN) sebesar Rp5,6 triliun. Tahun ini, HK kembali mendapat suntikan modal Rp10,5 triliun.

Penyertaan modal memang mutlak dilakukan. Pada 2014, ekuitas HK hanya Rp975 miliar. Selain PMN, pemerintah memberikan penjaminan atas surat utang yang diterbitkan Hutama Karya.

Pada 2016—2017, secara bertahap HK menerbitkan obligasi dengan total emisi Rp5,5 triliun. Obligasi itu mendapat jaminan pemerintah, sehingga memperoleh peringkat atau idAAA. Rating obligasi itu membuat kupon atau bunga obligasi untuk tenor 10 tahun hampir setara dengan tingkat bunga surat utang yang diterbitkan pemerintah.

Bintang Perbowo, Direktur Utama HK, mengatakan bahwa pihaknya masih akan mencari sumber pendanaan untuk membiayai konstruksi ruas tol prioritas di Sumatra. Dia menyebut, tahun lalu pihaknya sudah mengantongi komitmen pinjaman dari beberapa sindikasi perbankan senilai Rp40 triliun.

"Kami mendapat jaminan [pemerintah] sehingga bisa mendapat biaya [dana] lebih murah," jelasnya.

Secara umum, investasi pembangunan jalan tol Trans-Sumatra akan lebih banyak berasal dari modal atau ekuitas. Bintang menyebut, porsi modal mencapai 68% sedangkan 32% dari pinjaman.

Bisa ditebak, investasi yang sarat dari kantong sendiri mencerminkan tingkat kelayakan proyek yang rendah. Di lain pihak, kalangan perbankan juga tidak sepenuhnya pesimis terhadap proyek jalan tol di Sumatra.

KELISTRIKAN

Dari utara ke selatan, infrastruktur Sumatra semakin menggeliat. Pembangunan jalan tol Trans-Sumatra menjadi era baru bagi pembangunan di pulau tersebut.

Tak boleh ketinggalan, kebutuhan akan infrastruktur kelistrikan menjadi kesiscayaan yang harus disiapkan secara matang agar titik-titik ekonomi baru yang tumbuh tak layu sebelum berkembang. Dalam hal ini, PT PLN (Persero) memegang peranan kunci untuk memacu terang di Sumatra.

Berbicara kelistrikan Sumatra, pandangan perlu diarahkan ke Sumatra Selatan (Sumsel) sebagai jantung sistem kelistrikan di pulau itu. Sebagai provinsi penghasil batu bara, sebagian besar pembangkit listrik tenaga uap (PLTU), yang sampai kini listriknya dianggap paling murah, dibangun di sana.

General Manager PLN Unit Induk Wilayah (UIW) Sumsel, Jambi, dan Bengkulu Daryono mengatakan, Sumsel memiliki peran penting sebagai pemasok utama listrik ke wilayah lain di Sumatra. Adapun hingga Februari 2019, daya mampu pembangkit Sumsel mencapai 1.544 megawatt (MW) dengan beban puncak yang hanya 705 MW.

Dengan banyaknya sisa daya, Sumsel kemudian menyalurkan 450 MW ke Jambi dan 254 MW ke Lampung yang daya mampunya masih di bawah beban puncak. "Kami punya peran penting untuk men-*support* wilayah lain di Sumatra. Hal itu ditunjang juga dengan adanya tol listrik 275 kV [kilovolt]," katanya kepada *Bisnis*.

Adapun wilayah paling selatan untuk tol listrik dimulai dari Lahat. Namun, dalam 2 tahun mendatang diharapkan bisa tersambung hingga Lampung, sehingga meningkatkan keandalan sistem kelistrikan Sumatra, karena bisa dengan cepat mengevakuasi daya dari satu wilayah ke wilayah lain.

Daryono pun menilai sistem kelistrikan Sumatra sudah bisa bersaing dengan sistem kelistrikan Jawa-Bali.

Terkait dengan kehadiran tol Trans-Sumatra yang diyakini bakal meningkatkan aktivitas industri di Sumatra, Daryono menegaskan pihaknya sangat siap untuk menyediakan daya yang dibutuhkan. PLN pun berencana untuk terus menambah kapasitas pembangkitnya di Sumatra.

Dia mengungkapkan 96% pelanggan listrik PLN di Sumsel merupakan golongan tarif rumah tangga. Untuk industri, persentasenya masih sekitar 2% saja.

Namun, dengan kehadiran tol Trans-Sumatra yang akan melewati Sumsel, dia yakin akselerasi pertumbuhan industri hanya tinggal menunggu waktu.

"Sudah ada beberapa kawasan industri yang siap disuplai listriknya oleh PLN di Sumsel. Beberapa MoU juga sudah kami teken dan kami siap memasok kebutuhan listrik untuk industri-industri baru," tuturnya.

Bergeser ke selatan, tepatnya Lampung, PLN memperkirakan pangsa pasar pelanggan listrik dengan jenis tarif bisnis dan industri di Lampung bisa mencapai 20% seiring dengan pesatnya pertumbuhan industri di provinsi tersebut.

Hingga kuartal I/2019, dari 2,11 juta pelanggan PLN di Lampung, sebanyak 2 juta pelanggan atau 94,69% di antaranya termasuk pada jenis tarif rumah tangga. Sisanya terbagi atas jenis tarif bisnis, industri, maupun pemerintahan.

General Manager PLN Unit Induk Distribusi (UID) Lampung Pandapotan Manurung mengatakan, komposisi tersebut akan berubah seiring dengan pertumbuhan industri yang pesat di Lampung.

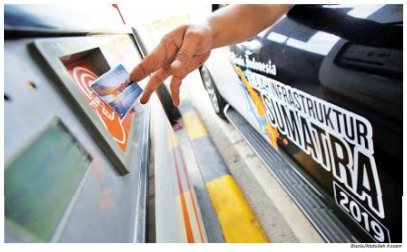
"Yanti komposisinya mungkin akan 20:80. Tapi, dari 20% bisnis dan industri itu, pendapatan bisa berkontribusi sekitar 55%-60%," katanya.

Dia memastikan tingginya pertumbuhan industri ditunjang oleh kehadiran jalan Tol Trans-Sumatra. Apabila seluruh rencana pembangunan infrastruktur berjalan lancar, Pandapotan optimistis bahwa pertumbuhan kebutuhan listrik di Lampung mampu bertahan di kisaran 9%.

Sumsel dan Lampung menjadi contoh bagaimana geliat infrastruktur di Sumatra memberi dampak positif bagi pulau itu. Ada harapan besar pembangunan yang dilakukan oleh berbagai pihak menjadi pemicu bagi pertumbuhan ekonomi yang signifikan di Bumi Andalas. ■

PEMBIAYAAN TOL TRANS-SUMATRA

Kiprah BNI di Tanah Andalas



Bisnis, JAKARTA — PT Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk. menyatakan bakal terus mendukung pembiayaan proyek jalan tol Trans-Sumatra. Dukungan ini merupakan komitmen perseroan terhadap pembangunan nasional.

Direktur Corporate Banking BNI Putrama Wahju Setyawan mengatakan BNI telah memberikan pinjaman kepada Hutama Karya untuk dua ruas tol di Sumatra, yaitu Bakauheni-Terbanggi Besar, Terbanggi Besar-Pematang Panggang, dan Medan-Kualanamu-Tebing Tinggi.

Di ruas Bakauheni-Terbanggi Besar, BNI menyalurkan kredit senilai Rp1,8 triliun atau 22,5% dari total pinjaman sindikasi yang diberikan untuk Hutama Karya. "Dalam sindikasi ini BNI menjadi *joint mazugger, lead mazugger*, dan sekaligus agen fasilitas," ujarnya kepada *Bisnis*.

Putrama menerangkan, BNI juga membidik pembiayaan untuk proyek jalan tol Trans Sumatra lainnya, yakni ruas Banda Aceh-Sigli. Dia menyebut nilai proyek jalan tol sepanjang 74 kilometer itu mencapai Rp12,6 triliun. Dalam catatan *Bisnis*, pencanangan pembangunan sudah dilakukan pada Desember 2018 dan saat ini lahan untuk 20 kilometer jalan tol sudah dibebaskan.

Partisipasi dalam pembiayaan proyek jalan tol di Sumatra, menurut Putrama, merupakan komitmen perseroan dalam mendukung pembangunan nasional. Dia mengimbuhkan, pengoperasian jalan tol bakal mendukung pertumbuhan ekonomi wilayah yang dilalui jalan tol. Jalan tol juga memberikan dampak turunan bagi sektor lain, antara lain usaha mikro, kecil, dan menengah (UMKM).

Hingga kuartal I/2019, penyaluran kredit BNI di sektor infrastruktur mencapai Rp113,92 triliun, tumbuh 9,35% dibandingkan dengan periode yang sama tahun sebelumnya Rp103,28 triliun. Sekitar 34% atau Rp38,73 triliun dari jumlah tersebut dikucurkan untuk pembiayaan jalan tol.

Berdasarkan jumlah proyek, pinjaman BNI disalurkan untuk 23 proyek jalan tol atau 33% dari jumlah proyek jalan tol di Indonesia yang mencapai 70. Dari 23 proyek yang dibiayai, 11 proyek jalan tol telah beroperasi.

Kendati terlihat agresif, Putrama menekankan, perseroan sangat mempertimbangkan aspek kelayakan dalam membiayai proyek-proyek jalan tol. Dia menggambarkan, tingkat pengembalian investasi atau *internal rate of return* minimal 13%. "Jadi itu pertimbangan kami masuk ke infrastruktur, bukan hanya karena tuntutan sebagai bank BUMN," ungkapnya.

TAPCASH

Seiring dengan pembangunan infrastruktur, BNI juga tak luput meningkatkan kemudahan nasabah dengan menyediakan layanan uang elektronik Tapcash. Putrama mengatakan, kehadiran Tapcash sebagai uang elektronik menjadi salah satu pilihan alat pembayaran bagi masyarakat sekaligus mendukung program pemerintah menggalakkan transaksi nontunai.

"[Tapcash] bisa untuk apa saja, untuk tol, untuk tiket. Dari sisi transaksi akan memudahkan masyarakat, kami [bank] juga memiliki peluang bisnis di situ," katanya.

Salah satu transaksi yang membutuhkan uang elektronik adalah pembelian tiket feri di Dermaga 6 Eksekutif yang dikelola PT ASDP Indonesia Feri. Tak hanya untuk membeli tiket, Tapcash BNI ini juga dapat digunakan untuk berbelanja di sejumlah gerai makanan dan minuman yang ada di dermaga ini, termasuk di Erkabe Shop.

Erkabe Shop merupakan nama kafe besutan Rumah Kreatif BUMN yang dikelola oleh BNI. Para calon penumpang yang tengah menunggu keberangkatan feri dapat menikmati berbagai pilihan menu, mulai dari roti bakar, kentang goreng, yoghurt, hingga kopi.

Ada pula beragam buah tangan hasil produksi UKM setempat yang dapat jadi pilihan seperti kue gipang, kripik lele, tas mote, dan batik Krakatoa khas Cilegon. Seluruh produk yang ada di Erkabe Shop merupakan produksi dari 23 UMKM binaan BNI yang telah dikurasi sebelumnya.

Pada musim mudik Lebaran mendatang akan ada promo Tapcash di gerai satu ini, salah satunya berupa *cashback* ketika berbelanja di Erkabe Shop dengan menggunakan pembayaran via Tapcash. *(Rivki Maulana/Lucky Leonard/Dhiany Nadya)*

Judul	**Biaya Terowongan & Jembatan Dikaji**	Tanggal	Kamis, 9 Mei 2019
Media	Bisnis Indonesia (Halaman 9)		
Resume	Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat masih mengkaji pilihan terkait dengan panjang terowongan dan jembatan bentang yang akan dibangun di jalan tol Padang—Pekanbaru. Direktur Jenderal Bina Marga Kementerian PUPR Sugiyartanto mengatakan bahwa saat ini terdapat dua pilihan trase terowongan yang akan dibangun yakni terowongan yang lebih panjang dibandingkan dengan jembatan bentang dan jembatan bentang lebih panjang daripada terowongan		

▸ JALAN TOL PADANG–PEKANBARU

Biaya Terowongan & Jembatan Dikaji

Bisnis, JAKARTA — Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat masih mengkaji pilihan terkait dengan panjang terowongan dan jembatan bentang yang akan dibangun di jalan tol Padang—Pekanbaru.

Krizia P. Kinanti
krizia.putri@bisnis.com

Direktur Jenderal Bina Marga Kementerian PUPR Sugiyartanto mengatakan bahwa saat ini terdapat dua pilihan trase terowongan yang akan dibangun yakni terowongan yang lebih panjang dibandingkan dengan jembatan bentang dan jembatan bentang lebih panjang daripada terowongan.

"Kalau dihitung-hitung kan dua variabel ini, kalau lebih panjang mungkin lebih mahal karena terowongan itu per kilometer kan lebih mahal, tetapi kalau pilihannya jembatan panjang kan daerah itu banyak hutan lindung. Nah, ini yang harus kami lihat itu masih perlu kajian-kajian dicermati betul dan detail," tuturnya menjawab pertanyaan *Bisnis*, pekan lalu.

Menurut Sugiyartanto, kedua pilihan tersebut sama-sama memiliki kendala tersendiri. Apabila jembatan bentang panjang pilihannya, harus dipikirkan jenis jembatan seperti apa yang sesuai dibangun.

Sebaliknya, apabila terowongannya lebih panjang, masih diperhitungkan sejauh mana pukat tanahnya agar ketika dibangun tampungan air, tanah tidak terganggu.

"Kalau *cost*-nya dari sisi inisiasi investasi lebih murah itu yang kami pilih, tetapi kami juga harus melihat itu kan potensi gempa, pilihan-pilihan jenis konstruksi itu yang harus menjadikan bahwa kalau jembatan bentang panjang atau terowongan juga harus mengakomodasi *safety* tinggi," ujarnya.

Sugiyartanto menyebutkan sebagian pendanaan pembangunan terowongan akan disokong pinjaman dari Jepang.

Panjang terowongan yang dibangun Kementerian PUPR berjarak 8,95 kilometer dengan kebutuhan dana US$420 juta. Pinjaman untuk pembangunan terowongan sudah masuk dalam Daftar Rencana Prioritas Pinjaman Luar Negeri atau *green book*.

Jalan tol Padang—Pekanbaru akan dibangun sepanjang 255 kilometer. Jalan tol ini dibangun oleh PT Hutama Karya (Persero) dengan masa konsesi 40 tahun. Perjanjian pengusahaan jalan tol (PPJT) sudah ditandatangani pada Juli 2018.

Pembangunan jalan tol Padang-Pekanbaru terbagi menjadi enam seksi, dimulai dari seksi 1 Padang—Sicincin (28 kilometer), seksi 2 Sicincin—Bukittinggi (41 kilometer), dan seksi 3 Bukittinggi—Payakumbuh (36 kilometer, seksi 4 Payakumbuh—Pangkalan (43 kilometer), seksi 5 Pangkalan—Bangkinang (56 kilometer), dan seksi 6 Bangkinang—Pekanbaru (38 kilometer).

KENAIKAN TARIF

Sementara itu, tiga ruas tol milik PT Nusantara Infrastructure Tbk., (META) lulus uji standar pelayanan minimum sehingga tarifnya akan dinaikkan pada akhir tahun ini.

Kenaikan tarif ini diusulkan pada tiga ruas yaitu Pondok Aren—Serpong, Ujung Pandang seksi 1 dan seksi 2, serta Makassar Seksi IV.

General Manager Corporate Affairs META Deden Rochmawaty mengatakan terdapat dua ruas yang belum lulus SPM pada semester I/2018, yakni Ujung Pandang seksi 1 dan 2, serta Makassar seksi 4.

"Kedua tol tersebut pada semester pertama [2018] memang belum memenuhi standar SPM dikarenakan kurangnya salah satu kategori yang ditetapkan oleh BPJT [Badan Pengatur Jalan Tol]. Namun, pada semester kedua kami telah memenuhi SPM tersebut," ujarnya kepada *Bisnis*, Rabu (8/5).

SPM diukur berdasarkan 26 parameter yang terbagi ke dalam enam aspek. Keenam aspek itu yakni kondisi jalan tol, kecepatan tempuh rata-rata, dan aksesibilitas. Selanjutnya mobilitas, keselamatan, dan pertolongan pertama.

▸ Sebagian pendanaan pembangunan terowongan akan disokong pinjaman dari Jepang.

▸ Tiga ruas tol milik META lulus uji standar pelayanan minimum.

Back To Top

Judul	**Pelindo I Gandeng Perusahaan Asal China**	Tanggal	Kamis, 9 Mei 2019
Media	Bisnis Indonesia (Halaman 10)		
Resume	PT Pelabuhan Indonesia I (Persero) menggandeng perusahaan asal China, Zhejiang Provincial Seaport Investment & Operation Group Co, Ltd. guna mengembangkan Pelabuhan dan kawasan industri Kuala Tanjung, Kabupaten Batubara, Sumatra Utara.		

PENGEMBANGAN KUALA TANJUNG

Pelindo I Gandeng Perusahaan Asal China

Bisnis, MEDAN — PT Pelabuhan Indonesia I (Persero) menggandeng perusahaan asal China, Zhejiang Provincial Seaport Investment & Operation Group Co, Ltd. guna mengembangkan Pelabuhan dan kawasan industri Kuala Tanjung, Kabupaten Batubara, Sumatra Utara.

Vice President Public Relation Pelindo I Fiona Sari Utami mengatakan, pihaknya telah meneken nota kesepahaman (*memorandum of understanding*/MoU) di Beijing, China pada April 2019. Melalui penandatanganan tersebut pengembangan pelabuhan dan kawasan bisa dilakukan. Selain itu, kerja sama pun mencakup pemasaran bersama untuk menarik perusahaan asal China agar membangun pabrik di kawasan industri Kuala Tanjung.

Adapun, perusahaan tersebut merupakan perusahaan yang bergerak di jasa kepelabuhan di China. Di bawah bendera Ning Bo Zoushan Group, terdapat beberapa lini usaha yang terhubung, yakni transportasi ore, minyak mentah, produk kimia cair, batu bara, hingga agensi pengapalan. Perusahaan yang sama pun telah meneken kerja sama di bidang *sister port* dengan PT Pelindo II.

Kendati demikian, pihaknya tidak merinci ekspektasi perusahaan pascapenandatanganan nota kesepahaman tersebut.

"Melakukan pemasaran bersama untuk menarik perusahaan atau industri China yang dapat membangun pabrik atau tenan di kawasan industri Kuala Tanjung," ujarnya, Rabu (8/5).

Seperti diketahui, perusahaan berencana membelanjakan modal Rp8 triliun pada tahun ini untuk pengembangan kawasan industri di sekitar pelabuhan dan melakukan revitalisasi pelabuhan eksisting.

Pelabuhan Kuala Tanjung memiliki terminal multiguna dengan kapasitas 600.000 TEUs. Guna mendukung aktivitas bongkar muat, terminal ini dilengkapi tiga unit *ship to shore* (STS) *crane*, delapan unit *automated rubber tyred gantry* (ARTG) *crane*, 21 unit *truck* terminal, dan dua unit *mobile harbour crane* (MHC). Untuk mengoptimasi Pelabuhan Kuala Tanjung, perusahaan tengah mengembangkan kawasan industri Kuala Tanjung.

Sebelumnya, perusahaan menyatakan sedang mencari mitra strategis untuk mengelola kawasan tersebut. Mitra strategis itu diharapkan menopang sebagian dana pengembangan melalui pembentukan perusahaan patungan dengan PT Prima Pengembangan Kawasan, anak perusahaan Pelindo I yang mengelola kawasan seluas 3.000 hektare itu.

Kawasan industri dengan luas hingga 3.000 hektare itu akan menjadi daerah asal barang (*hinterland*) Pelabuhan Kuala Tanjung yang disebut sebagai hub internasional di Selat Malaka.

Adapun, proyek infrastruktur diharapkan menjadi penggerak pertumbuhan ekonomi di Sumatra Utara pada tahun ini.

Kepala Perwakilan Bank Indonesia Sumatra Utara Wiwiek Sisto Widayat mengatakan, terdapat beberapa proyek diharapkan bisa terealisasi sehingga bisa menjaga pertumbuhan ekonomi.

Menurutnya, potensi datang dari pengerjaan Tol Trans Sumatra, pengembangan Pelabuhan Kuala Tanjung, pengembangan tahap II Pelabuhan Belawan, pengembangan Kawasan Danau Toba dan program ketenagalistrikan 35.000 MW. Selain itu, faktor penyaluran dana desa, inflasi yang terkendali, dan penerapan kebijakan bahan bakar nabati B20 yang membantu penyerapan pasokan CPO juga perbaikan harga komoditas.

Potensi ini, katanya, menggerakkan kegiatan investasi dan konsumsi yang berkontribusi sebesar 55% terhadap pertumbuhan ekonomi. Meskipun, dia mengakui, masih harus menanti apakah pemerintah yang baru akan melanjutkan kebijakan eksisting.

"Apakah dilanjutkan oleh pemerintah baru atau tidak. [Bila dilanjutkan] artinya sumbangan dari investasi pasti akan lebih besar dibandingkan dengan sekarang," jelasnya. **(Duwi Setiya Ariyanti)**

Judul	**Pemindahan Ibukota: Utamakan Faktor Kedekatan**	Tanggal	Kamis, 9 Mei 2019
Media	Bisnis Indonesia (Halaman 23)		
Resume	Persatuan Perusahaan Realestat Indonesia menyarankan agar pemindahaan ibukota baru dekat dengan kota yang memiliki perkembangan dan laju ekonomi yang kuat. Wakil Ketua Umum REI Bidang Tata Ruang, Kawasan dan Properti Ramah Lingkungan Hari Ganie mengatakan bahwa akses transportasi yang mudah antara kota yang tengah berkembang dan laju ekonomi yang baik dengan ibukota baru akan mendorong pertumbuhan laju ekonomi calon ibukota.		

▸ PEMINDAHAN IBU KOTA

Utamakan Faktor Kedekatan

Bisnis, JAKARTA — Persatuan Perusahaan Realestat Indonesia menyarankan agar pemindahaan Ibu Kota baru dekat dengan kota yang memiliki perkembangan dan laju ekonomi yang kuat.

Putri Z. Salsabila, Yodie Hardiyan & Gloria F.K. Lawi
redaksi@bisnis.com

Wakil Ketua Umum REI Bidang Tata Ruang, Kawasan dan Properti Ramah Lingkungan Hari Ganie mengatakan bahwa akses transportasi yang mudah antara kota yang tengah berkembang dan laju ekonomi yang baik dengan Ibu Kota baru akan mendorong pertumbuhan laju ekonomi calon Ibu Kota.

"Lebih baik calon Ibu Kota berada dekat dengan lokasi strategis atau kota *existing* yang sudah berkembang dengan baik karena nanti akan mendorong masyarakat untuk memenuhi kebutuhan mereka sedikit demi sedikit," ujarnya kepada *Bisnis*, Rabu (8/5).

Menurutnya, menciptakan sebuah peradaban baru sebagai Ibu Kota Indonesia akan menjadi tugas besar bagi negara. Pasalnya, akses transportasi yang masih sulit di Kalimantan—Jawa akan memberatkan perpindahan serta pertumbuhan ekonomi nantinya.

Berbeda dengan perpindahan Ibu Kota Malaysia, yakni Kuala Lumpur ke Putra Jaya yang hanya berjarak 39,60 kilometer atau dapat ditempuh selama 56 menit melalui jalur darat sehingga perekonomian dan perkembangan Ibu Kotanya akan tetap bertumbuh dengan baik karena masyarakat hanya menambah jarak rumah ke kantor tanpa harus berpindah tempat.

Ganie menyebutkan bahwa Kota Balikpapan memiliki pertumbuhan laju ekonomi yang baik, dengan adanya dua bandara serta bisnis penduduk yang terus berkembang.

Namun, lanjutnya, jarak antara calon Ibu Kota (Palangkaraya) menuju Balikpapan memiliki jarak tempuh sepanjang 597 kilometer atau dapat ditempuh selama 13 jam jalan darat.

Apabila tujuan pemindahan Ibu Kota baru untuk memeratakan pertumbuhan ekonomi di Indonesia, katanya, hal tersebut bukan menjadi masalah.

Ganie mencontohkan beberapa perpindahan Ibu Kota juga telah terjadi di Brasil. Ibu Kota yang baru dibangun di tengah hutan Amazon.

Kemarin, Presiden Joko Widodo meninjau lokasi yang disiapkan sebagai alternatif untuk Ibu Kota pemerintahan Indonesia yang baru di Kalimantan Tengah.

Kalimantan Tengah menjadi lokasi kedua yang dikunjungi oleh Presiden setelah pada Selasa (7/5) Kepala Negara mengunjungi Kalimantan Timur.

Presiden dan rombongan bertolak menuju Kabupaten Gunung Mas yang menjadi salah satu alternatif Ibu Kota Indonesia tersebut dengan helikopter Super Puma TNI AU melalui Bandar Udara Tjilik Riwut, Kota Palangka Raya dan tiba di *helipad* yang berada di Kabupaten Gunung Mas.

BERBAGAI ASPEK

Presiden menjelaskan bahwa berbagai aspek akan menjadi pertimbangan dalam pemilihan Ibu Kota tersebut.

Semua aspek, kata Presiden, memang harus dilihat, seperti masalah sosiologi, lingkungan, kebencanaan, masalah yang berkaitan dengan sosial politik, kebutuhan air bisa tersedia atau tidak, gambut dalam atau tidak, serta masalah konstruksi seperti apa.

"Semuanya akan dicek, dilihat, dikalkulasi oleh tim. Saya hanya melihat lapangannya, kemudian biar ada *feeling* begitu. Nah, nanti dalam memutuskan biar tidak salah," kata Presiden melalui siaran pers, Rabu (8/5).

▸ Pemerintah segera memutuskan pilihannya dengan terlebih dahulu berkonsultasi dengan DPR.

▸ Selain bebas dari cincin gunung api atau gempa, konteks sosial dan politik masyarakat di Kaltim juga cenderung minim konflik.

Apabila sudah memiliki data-data dari berbagai aspek tersebut yang berasal dari beberapa lokasi yang menjadi alternatif calon Ibu Kota, pemerintah segera memutuskan pilihannya dengan terlebih dahulu berkonsultasi dengan DPR.

"Kalau bahan-bahan yang tadi saya sampaikan sudah komplet yang dipaparkan pada saya mengenai aspek sosial politik, sosiologi kemasyarakatan, masalah lingkungan, masalah kebencanaan, masalah kependudukan, masalah topografi, masalah bahan baku air, banjir, gempa bumi, dan lain-lain sudah komplet ya, segera akan kami putuskan. Namun, kan tentu saja ini harus konsultasi dengan DPR," tutur Presiden.

Sementara itu, Wakil Gubernur Kalimantan Timur Hadi Mulyadi mengatakan bahwa pascakunjungan kerja Presiden Joko Widodo ke Taman Hutan Raya Bukit Soeharto, Kaltim menjadi kandidat yang cukup kuat sebagai arena pemindahan Ibu Kota.

Selain bebas dari cincin gunung api atau gempa, ditinjau dari konteks sosial dan politik masyarakat di Kalimantan Timur juga cenderung minim konflik.

Meski begitu, dia menilai bahwa salah satu kebutuhan utama Bumi Etam—julukan Provinsi Kaltim—saat ini adalah penguatan industri.

"Belum tentu untung [memindahkan ibu kota]. APBN terbebani. Perlu membangun klaster ekonomi baru di luar Jawa," terang Hadi di kantornya di Samarinda, Rabu (8/5).

Menurut Hadi, Kaltim sangat cocok mendapat predikat sebagai klaster industri energi di Indonesia. Hampir semua jenis energi bisa berkembang di Kaltim, seperti minyak, gas bumi, batu bara, hingga nuklir.

"Kalau gas dan batu bara dimaksimalkan seharusnya separuh industri pindah ke Jawa," sambung Hadi.

Hadi beranggapan hal ini perlu dipertimbangkan pemerintah pusat mengingat biaya untuk pemindahan Ibu Kota cukup besar yakni Rp475 triliun.