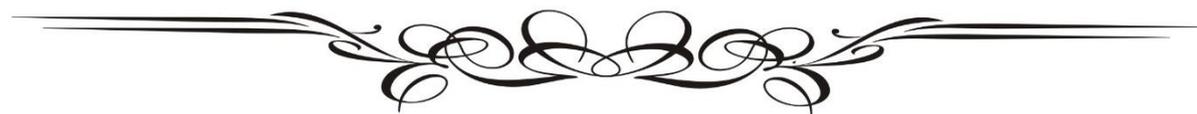


KLIPPING BERITA MEDIA MASSA



Selasa, 15 Januari 2019



**BADAN PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR WILAYAH
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM
DAN PERUMAHAN RAKYAT**

KATA PENGANTAR

Klipping Media Massa adalah kumpulan guntingan berita yang kami sajikan secara rutin. Guntingan berita ini kami seleksi dari berita yang muncul di media cetak. Adapun tema berita yang kami pilih adalah berita yang berkaitan dengan organisasi dan substansi Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah dan yang berkaitan dengannya.

Kami berharap klipping ini bermanfaat untuk monitoring media BPIW.

Hormat kami

Tim penyusun

DAFTAR ISI

No	Media	Tanggal	News Title	Resume
1	Bisnis Indonesia (halaman 7)	Selasa, 15 Januari 2019	Penlok Bawen-Jogja Dalam Proses	Pengajuan penetapan lokasi proyek Jalan tol Bawen-Yogyakarta masih dalam proses dokumen perencanaan pengadaan tanah untuk diserahkan kepada pemerintah Provinsi DIY dan pemerintah Provinsi Jawa Tengah.
2	Bisnis Indonesia (halaman 8)	Selasa, 15 Januari 2019	Kawasan Strategis Provinsi: Jabar Sisakan 2 KSP	Pemerintah provinsi jawa barat berencana mengurangi secara drastic jumlah kawasan strategis provinsi atau KSP dari 24 menjadi dua.
3	Kompas (halaman 1)	Selasa, 15 Januari 2019	Kota Cerdas: Kenali Potensi Lokal saja Tak Cukup	Tinggi rendahnya skor pada indeks kota cerdas takkan berarti jika tidak memacu semangat pengelolaan kota-kota menjadi cerdas yang inklusif. Bagaimana pengelola kota memahami identitas dan potensi local, lalu mengelolanya secara tepat bersama masyarakat, akademisi, dan swasta menjadi tantangan besar.
4	Kompas (halaman 7)	Selasa, 15 Januari 2019	Evaluasi Kebijakan Pembangunan yang Afirmatif untuk Papua	Mengupayakan percepatan untuk mengatasi ketertinggalan pembangunan di Prov. Papua dan Papua Barat telah menjadi Agenda prioritas pembangunan nasional sejak Orde Baru, yang dilanjutkan pada orde reformasi, dengan diterbitkannya UU no. 21 tahun 2001 tentang Otonomi khusus Papua.
5	Kompas (halaman 18)	Selasa, 15 Januari 2019	Perlu Peta Detail Zona Rawan Bencana	Peta zona rawan bencana perlu berskala besar dan rinci untuk menjadi dasar rencana induk rehabilitasi dan rekonstruksi. Sebagai contoh, energy dari sesar minor Palu-Koro cukup besar, tetapi belum terakomodasi.

Judul	Penlok Bawen-Jogja Dalam Proses	Tanggal	Selasa, 15 Januari 2019
Media	Bisnis Indonesia (halaman 7)		
Resume	Pengajuan penetapan lokasi proyek Jalan tol Bawen-Yogyakarta masih dalam proses dokumen perencanaan pengadaan tanah untuk diserahkan kepada pemerintah Provinsi DIY dan pemerintah Provinsi Jawa Tengah.		

► PEMBANGUNAN JALAN TOL

Penlok Bawen–Jogja dalam Proses

JAKARTA — Pengajuan penetapan lokasi proyek jalan tol Bawen–Yogyakarta masih dalam proses dokumen perencanaan pengadaan tanah untuk diserahkan kepada Pemerintah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta dan Pemerintah Provinsi Jawa Tengah.

Direktur Proyek Sektor Jalan dan Jembatan Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas Max Antameng mengatakan bahwa sampai saat ini progres dari tol Bawen–Yogyakarta (Jogja) belum pada tahap pengajuan penetapan lokasi (penlok).

“Penlok belum disetujui, penlok dari dua gubernur, Jateng dan Jogja. Untuk dapat penlok, Ditjen Bina Marga harus menyerahkan DPPT [dokumen perencanaan pengadaan tanah] kepada pemprov. Tampaknya, DPPT belum diserahkan ke pemprov,” tuturnya kepada *Bisnis*, Jumat (11/1).

Menurut Max, lelang akan dilakukan setelah dokumen perencanaan pengadaan tanah

diserahkan oleh pemerintah provinsi.

Kendati sempat menimbulkan polemik karena Pansus Perda RTRW DPRD Jawa Tengah menolak rencana pembangunan jalan tol itu, proyek strategis nasional (PSN) tersebut akan tetap berjalan sebagaimana mestinya.

Pansus RTRW DPRD Provinsi Jateng sempat menghapus proyek jalan tol Bawen–Yogyakarta. Pasalnya, pemerintah saat ini diminta untuk mengoptimalkan transportasi massal seperti kereta api, ketimbang pembangunan jalan tol. Namun, menurut Max, hal ini sudah bisa diantisipasi.

“Kami sudah pernah rapat di Semarang dengan seluruh *stakeholders*, rapat bersifat FGD [*forum group discussion*], termasuk yang hadir adalah DPRD dan *clear*, tinggal menunggu proses penyelesaian saja,” paparnya.

Jalan tol yang menghubungkan Bawen di Jawa Tengah dan Yogyakarta itu memiliki panjang 77 kilometer.

Pembangunan jalan bebas hambatan itu dimulai dari Ambarawa menuju Pringsurat, Magelang, lalu Mungkid.

Adapun, di Yogyakarta, jalan tol itu melintasi Bendung, Karangtalun, Minggir, dan Sleman. Kemudian memanjang sampai jalan lingkaran utara. Total investasi proyek jalan tol itu adalah Rp12,14 triliun.

CAGAR BUDAYA

Sebelumnya, Pemerintah Provinsi Jawa Tengah menyetujui pembangunan jalan tol Bawen–Yogyakarta dan Solo–Yogyakarta dengan catatan pintu keluar tol tetap berdekatan dengan bangunan cagar budaya.

Gubernur Jateng Ganjar Pranowo menyetujui jika ruas tol Solo–Yogyakarta tak melewati kawasan Candi Prambanan. Hal tersebut sesuai dengan keinginan Pemprov DIY supaya keberadaan jalan tol tidak merusak situs-situs penting di sana.

Begitu pula dengan jalan tol Bawen–Yogyakarta, Ganjar

juga setuju manakala jalurnya tak bersinggungan dengan area Candi Borobudur.

“Tidak langsung *nerabas* lewat candi dan situs, tapi di pinggirannya dan ada *exit toll* yang bisa menuju tempat wisata yang menuju Borobudur dan Prambanan. Itu kan menarik,” kata Ganjar, Rabu (9/1).

Selain dua objek wisata andalan itu, Gubernur Jateng mengharapkan nantinya pintu keluar tol juga bisa menjangkau daerah wisata pendukung di Jateng dan DIY lainnya. “Namun, aksesibilitas harus bisa menuju ke dua titik itu [Prambanan dan Borobudur]. Secara teknis, biarkan insinyur menghitung, kami kasih rambu-rambu,” tuturnya.

Proyek jalan tol Solo–Yogyakarta memiliki panjang 54 kilometer, diawali dari Solo, berlanjut ke Klaten, dan Yogyakarta. Rencananya, ada bagian ruas tol yang melayang. Pembangunan jalan tol ini membutuhkan dana Rp19 triliun.

(Krizia P. Kinanti)

Judul	Kawasan Strategis Provinsi: Jabar Sisakan 2 KSP	Tanggal	Selasa, 15 Januari 2019
Media	Bisnis Indonesia (halaman 8)		
Resume	Pemerintah provinsi jawa barat berencana mengurangi secara drastic jumlah kawasan strategis provinsi atau KSP dari 24 menjadi dua.		

Jabar Sisakan 2 KSP

BANDUNG — Pemerintah Provinsi Jawa Barat berencana mengurangi secara drastis jumlah kawasan strategis provinsi atau KSP dari 24 menjadi dua.

redaksi@bisnis.com

Eddy M. Nasution, Asisten Ekonomi dan Pembangunan Setda Jabar, mengatakan bahwa rencana pengurangan KSP sudah masuk dalam naskah akademik yang diajukan Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (Bappeda) Jabar soal revisi rencana tata ruang wilayah (RTRW) Jabar.

"Jumlah kawasan strategis provinsi akan dikurangi dari 24 KSP menjadi hanya dua," ungkapnya kepada *Bisnis*, Minggu (13/1).

Menurutnya, pengurangan tersebut dilakukan mengingat sejumlah KSP dalam 3 tahun terakhir juga masuk dalam delapan kawasan strategis nasional (KSN). Dia mencontohkan, KSP Bandung Raya yang sudah memiliki peraturan presiden (Perpres) KSN Cekungan Bandung Raya. "Dua yang tersisa tersebut adalah KSP BJB Kertajati dan KSP Selatan Sukabumi," tuturnya.

Meski banyak KSP yang sudah termasuk dalam KSN, Eddy meminta agar Bappeda kembali mengajukan alasan dan kajian yang lebih kuat mengingat pemangkasan 24 menjadi dua KSP sangat drastis.

Dalam rapat Tim Koordinasi Penataan Ruang Daerah (TKPRD) Jabar, pemilahan antara KSP yang masuk KSN disikapi berhati-hati. "Paling lambat kam i[TKPRD] minta waktu 2 minggu ini hasil detailnya selesai," ujarnya.

Eksekusi pengurangan KSP, menurutnya, tetap tidak boleh mengabaikan rencana pemanfaatan ruang Jabar hingga 2029 mengingat siklus revisi tidak bisa dilakukan setiap saat. Termasuk rencana infrastruktur yang akan dibangun ke depan, agar tidak menjadi alasan ke depan sebuah proyek urung masuk karena tidak tercantum dalam RTRW. "Jangan lagi seperti itu," paparnya.

Dihubungi terpisah, Ketua TKPRD Jabar Iwa Karniwa mengatakan bahwa is-

► **Eksekusi pengurangan KSP tetap tidak boleh mengabaikan rencana pemanfaatan ruang Jabar hingga 2029.**

Kawasan Strategis Provinsi Jawa Barat

Provinsi Jawa Barat mempunyai banyak kawasan strategis provinsi atau KSP sehingga berencana mengurangi secara drastis jumlah KSP dalam revisi tata ruang dan tata wilayah (RTRW) Jabar. Akan tetapi, eksekusi pengurangan KSP tetap tidak boleh mengabaikan rencana pemanfaatan ruang Jabar hingga 2029 mengingat siklus revisi tidak bisa dilakukan setiap saat.



24 Kawasan Strategis Provinsi Jabar

Bandung Utara; Hulu Sungai Citarum; Bogor-Puncak-Cianjur; Jonggol; Pangandaran dan sekitarnya; Sukabumi bagian selatan ds; koridor Bekasi-Cikampek; koridor Purwakarta-Padalarang; pertanian berlahan basah dan beririgasi teknis Pantura Jawa Barat; Bandara Internasional Jawa Barat dan Kertajati Aerocity; koridor Bandung-Cirebon; Garut Selatan ds; Observatorium Bosscha; pendidikan Jatinangor; perbatasan Jawa Barat-Jawa Tengah; Pulau Nusa Manuk-Tasikmalaya; pusat pemerintahan Gedung Sate; kilang minyak Balongan; pesisir Pantura; Panas Bumi Wayang Windu; Panas Bumi Kamojang-Darajat-Papandayan; Panas Bumi dan Pertambangan Mineral Bumi Gunung Salak-Pongkor; Panas Bumi Sangkanhurip; dan Panas Bumi Gunung Gede-Pangrango

8 Kawasan Strategis Nasional di Jabar

Kawasan Perkotaan Cekungan Bandung; Kawasan Perkotaan Jabodetabek-Punjab termasuk Kepulauan Seribu; Kawasan Pangandaran - Kalipuncang - Segara Anakan - Nusakambangan (Pacansanak); Kawasan Produksi dan Pengujian Raket Pamengpeuk; Kawasan Pusat Teknologi Satelit dan Pusat Teknologi Penerbangan Rumpin; Kawasan Stasiun Telecommand Rancabungur; Kawasan Teropong Bintang Bosscha; Kawasan Perbatasan Negara di Laut Lepas.

Sumber: Bappeda Jabar, 2018

BISNIS/HUSIN PARAPAT

tilah mengurangi jumlah KSP tidak tepat mengingat yang akan dilakukan pihaknya adalah penyesuaian dengan sejumlah payung hukum dan program yang disusun oleh pemerintah pusat hingga ke daerah. "Kalau memang sudah masuk ke program strategis nasional, maka di situ lah [penyesuaian]," tuturnya.

Penyesuaian jumlah KSP, menurutnya, juga berlatar belakang bertumpuknya anggaran dalam satu kawasan yang sebetulnya sudah menjadi kewenangan pusat.

Meski mengamini ada penyesuaian jumlah KSP, Iwa mengaku bahwa pihaknya sudah meminta Bappeda memperbaiki kembali naskah akademik. "Supaya ada dasar hukum yang tegak," ujarnya.

SINKRONISASI

Dalam rapat TKPRD Jabar pekan lalu setiap OPD yang terlibat diminta untuk mensinkronkan lagi masing-masing tanggung jawab agar dalam praktiknya tidak ada saling tuding terkait dengan kebijakan.

Menurutnya, semangat revisi RTRW Jabar harus selaras dengan peraturan pemerintah

termasuk Perpres yang terkait ketentuan tata ruang. "Selain itu terkait 32 proyek strategis nasional di Jabar," katanya.

Bahkan, selain KSP, menurutnya, pemerintah juga sudah mulai menyusun sekitar enam kawasan pariwisata strategis nasional (KPSN) di Jabar yang harus diakomodasi dalam RTRW.

Pemprov pun sudah menyusun sembilan kawasan strategis pariwisata provinsi dalam rencana pembangunan.

Sembilan kawasan tersebut antara lain Kawasan Ekowisata Puncak dan sekitarnya, Kawasan Geowisata Pelabuhan Ratu, Ciletuh, Ujung Genteng dan sekitarnya, Kawasan Cagar Budaya Sukabumi, Kawasan Industri Bekasi Karawang, Kawasan Sejarah di Cirebon, Kawasan Pariwisata Kreatif Bandung, dan Kawasan Pariwisata Alam Bandung Selatan Garut.

"Penyesuaian ini baru akan kita ketahui setelah dua minggu ke depan. Karena ini sangat serius, sangat penting karena berbagai aspek itu ada di situ. Kami sangat detail, dinas teknis juga harus ngasih secara utuh," tuturnya. (157)

Judul	Kota Cerdas: Kenali Potensi Lokal saja Tak Cukup	Tanggal	Selasa, 15 Januari 2019
Media	Kompas (halaman 1)		
Resume	Tinggi rendahnya skor pada indeks kota cerdas takkan berarti jika tidak memacu semangat pengelolaan kota-kota menjadi cerdas yang inklusif. Bagaimana pengelola kota memahami identitas dan potensi lokal, lalu mengelolanya secara tepat bersama masyarakat, akademisi, dan swasta menjadi tantangan besar.		

KOTA CERDAS

Kenali Potensi Lokal Saja Tak Cukup

JAKARTA, KOMPAS — Tinggi rendahnya skor pada indeks kota cerdas takkan berarti jika tidak memacu semangat pengelolaan kota-kota menjadi cerdas yang inklusif. Bagaimana pengelola kota memahami identitas dan potensi lokal, lalu mengelolanya secara tepat bersama masyarakat, akademisi, dan swasta menjadi tantangan besar.

Menurut hasil Indeks Kota Cerdas Indonesia (IKCI)-*Kompas* 2018, kota-kota pemenang di empat kategori belum memperoleh nilai maksimal. Hal itu memperlihatkan masih banyak pekerjaan rumah bagi pemerintah kota yang telah dinilai berdasarkan enam dimensi cer-



das versi Boyd Cohen.

Ketua Program Studi Teknik Perencanaan Wilayah Institut Teknologi Bandung Ridwan Sutriadi, yang juga juri *IKCI-Kompas* 2018, Minggu (13/1/2019), mengatakan, kendala sebuah kota berkembang menjadi kota cerdas, pertama-tama karena belum berhasil

mengembangkan atau menciptakan identitas lokal. Ciri khas ini bisa menjadi dasar pengembangan kota untuk mempunyai daya saing nasional hingga internasional.

Guna merumuskan identitas lokal ini, ada sejumlah langkah. Salah satunya mengenali basis ekonominya, basis jasa, sektor primer, industri atau teknologi informasi, hingga kecerdasan buatan. Setelah itu, tahap eksekusi yang tak kalah berat.

Wali Kota Semarang Hendrar Prihadi mengatakan, jika berbicara tentang konsep kota cerdas lebih luas, masih banyak

(Bersambung ke hlm 11 kol 3-5)

Kenali Potensi Lokal Saja Tak Cukup

(Sambungan dari halaman 1)

yang perlu dikejar oleh penghuni peringkat kedua kota cerdas kategori Kota Metropolitan itu, terutama penguatan Semarang sebagai tujuan wisata. Tingginya minat berwisata di kota itu belum diikuti penyediaan informasi yang cukup.

Di Kota Salatiga (peringkat kedua IKCI 2018 Kota Sedang), pemerintah kota masih berjuang mewujudkan layanan berbasis teknologi informasi agar lebih baik, cepat, dan transparan. "Saat ini, hal itu sudah dimulai di sejumlah organisasi perangkat daerah, tetapi belum terkoneksi satu sama lain," ujar Wali Kota Salatiga Yulianto.

Diawali pemerintah

Dosen tata kota dari Universitas Tarumanagara, Suryono Herlambang, mengatakan, konsep kota cerdas masih jauh dari konsep pengembangan kota-kota umumnya di Indonesia. "Tata kelola kota sebenarnya belum cukup," katanya.

Tata kota untuk mewujudkan kota cerdas seharusnya berawal

dari pemerintah, yaitu sumber daya manusia di pemerintahan daerah. Namun, tetap diperlukan keterlibatan pihak lain.

Ia menyoroti pentingnya partisipasi kalangan terdidik dan kreatif suatu kota dengan pemerintah daerahnya. Kalangan itu bisa dari universitas di kota itu. Namun, di sejumlah kota dengan universitas tak terlihat kolaborasi tersebut.

"Seharusnya kolaborasi datang dari dua pihak. Namun, banyak perguruan tinggi yang seperti republik sendiri di kota tempatnya berada. Hal ini merupakan kelemahan terbesar dari tidak terbentuknya kerja sama di sana," katanya.

Menurut Suryono, lokalitas atau identitas lokal sebuah kota dibangun lewat kerja sama para pihak. Hal itu tidak bisa dikembangkan dengan konsep proyek bersifat sementara.

Kerja sama antarpihak menjadi langkah awal mewujudkan kota cerdas yang inklusif. Inklusivitas antara lain ditandai lebarnya sekat-sekat perbedaan warga atas dasar apa pun.

Di Tangerang Selatan, inklu-

sivitas masih berat diwujudkan. Peringkat ketiga IKCI 2018 Kota Metropolitan itu dinilai belum menjadi kota cerdas yang inklusif. Kota Tangsel masih didominasi peran pengembang kawasan permukiman baru dan pusat bisnis. Muncul kesenjangan dengan masyarakat penghuni kawasan yang bukan dibangun pengembang besar.

Studi Vesselinov dan Cazesus (2007) di Amerika Serikat menyimpulkan, permukiman real estat, yang disebut sebagai komunitas berpagar, mempertegas ketimpangan sosial di masyarakat. Real estat yang dibangun pengembang didominasi warga berpendidikan tinggi, sedangkan permukiman biasa didominasi warga tanpa gelar.

Permukiman berpagar juga identik dihuni orang dengan pekerjaan tetap, mapan, dan berpenghasilan tinggi. Ada jarak dengan warga luar kompleks.

Sesuai diskusi IKCI, kota cerdas terus bertumbuh. Salah satu tantangan pengelola kota adalah mengikis kesenjangan di tengah masyarakat.

(IRE/PIN/E03/DIT/DIA/HRS)

Judul	Evaluasi Kebijakan Pembangunan yang Afirmatif untuk Papua	Tanggal	Selasa, 15 Januari 2019
Media	Kompas (halaman 7)		
Resume	Mengupayakan percepatan untuk mengatasi ketertinggalan pembangunan di Prov. Papua dan Papua Barat telah menjadi Agenda prioritas pembangunan nasional sejak Orde Baru, yang dilanjutkan pada orde reformasi, dengan diterbitkannya UU no. 21 tahun 2001 tentang Otonomi khusus Papua.		

Evaluasi Kebijakan Pembangunan yang Afirmatif untuk Papua

Suprayoga Hadi

Perencana Ahli Utama Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional Bappenas

Mengupayakan percepatan untuk mengatasi ketertinggalan pembangunan di Provinsi Papua dan Papua Barat telah menjadi agenda prioritas pembangunan nasional sejak Orde Baru, yang dilanjutkan pada orde Reformasi, dengan diterbitkannya Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2001 tentang Otonomi Khusus Papua.

Tidak berhenti di situ. Pemerintah merasa perlu untuk memperkuat implementasi dari otonomi khusus sekaligus untuk mempercepat pembangunan di Tanah Papua, melalui penerbitan Instruksi Presiden (Inpres) Nomor 5 Tahun 2007 tentang Percepatan Pembangunan Papua dan Papua Barat.

dan Papua Barat (UP4B) melalui Perpres Nomor 66 Tahun 2011, dan terakhir dilanjutkan dengan Inpres Nomor 9 Tahun 2017 tentang Percepatan Peningkatan Kesejahteraan Masyarakat di Papua dan Papua Barat.

Pertanyaannya adalah apakah penerbitan berbagai instrumen kebijakan dan regulasi itu benar-benar dapat memberikan hasil yang positif dalam mengupayakan percepatan pembangunan di Papua dan Papua Barat? Atau malah lebih dipandang sebagai salah satu kegagalan pemerintah di dalam membangun wilayah dan masyarakat di Tanah Papua dalam kerangka otonomi khusus Papua, mengingat bahwa pelaksanaan otonomi khusus Papua akan segera berakhir pada tiga tahun mendatang di 2021.

Cukup afirmatif kah?

Kerangka kebijakan afirmatif untuk memperkuat implementasi otonomi khusus di Papua, yang dimulai dengan penerbitan Inpres Nomor 5 Tahun 2007 tentang Percepatan Pembangunan Papua dan Papua Barat, yang sudah dengan mempertimbangkan belum efektifnya pelaksanaan Undang-Undang Nomor 21 Tahun 2001 tentang Otonomi Khusus Papua, sebenarnya telah dimulai dengan melakukan evaluasi yang komprehensif dan holistik terhadap berbagai permasalahan dan kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan otonomi khusus selama lima tahun.

Hal itu selanjutnya diupayakan untuk dikompensasikan dalam instruksi presiden untuk percepatan pembangunan Pa-

pua dan Papua Barat melalui Inpres Nomor 5 Tahun 2007.

Namun, di dalam implementasinya, Inpres Nomor 5 Tahun 2007 disalahartikan oleh pemerintah daerah dan masyarakat di Papua dan Papua Barat sebagai tambahan dana, di luar alokasi pendanaan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) yang diharapkan dapat dikuatkan ke wilayah dan masyarakat di Papua dan Papua Barat. Padahal, sebenarnya alokasi dana otonomi khusus dan dana sektoral serta alokasi dana transfer APBN ke kedua provinsi itu sudah sangat besar dan memadai untuk mengupayakan percepatan pembangunan di Papua dan Papua Barat.

Persepsi dan ekspektasi yang salah dari pemda dan masyarakat di Papua dan Papua Barat inilah yang menyebabkan instrumen kebijakan dan regulasi yang afirmatif melalui Inpres Nomor 5 Tahun 2007 ini menjadi tidak efektif dan kurang berhasil dalam mempercepat pembangunan wilayah dan masyarakat di tanah Papua.

Belajar dari Papua

Belajar dari pengalaman ketidakberhasilan Inpres Nomor 5 Tahun 2007, selanjutnya pemerintah melalui penugasan kepada Bappenas dan Unit Kerja Presiden Bidang Pengawasan dan Pengendalian Pembangunan (UKP4) pada 2011 mencoba memperbaiki instrumen kebijakan dan regulasi lanjutan untuk mempercepat pembangunan di Tanah Papua. Ini dilakukan melalui penerbitan Perpres Nomor 65 Tahun 2011 tentang Percepatan Pembangunan Papua dan Papua Barat, ter-

masuk instrumen kelembagaan pelaksanaannya dengan membentuk Unit Percepatan Pembangunan Provinsi Papua dan Papua Barat (UP4B) melalui Perpres Nomor 66 Tahun 2011.

UP4B ditugasi untuk mengawal langsung proses percepatan pembangunan di Tanah Papua secara koordinatif, non-eksekutif, belajar dari pengalaman Badan Rehabilitasi dan Rekonstruksi (BRR) saat membangun kembali Aceh-Nias pasca-bencana gempa dan tsunami 2004. Meski demikian, keberadaan UP4B yang tak memiliki fungsi eksekutor dan hanya menjalankan fungsi koordinasi sekali lagi menghadapi hambatan dan kendala, khususnya dari pihak Pemda Papua dan Papua Barat, yang relatif resisten terhadap adanya UP4B yang dianggap menganggu eksistensi kewenangan dari Pemda Papua dan Papua Barat.

Akhirnya, belajar dari pengalaman ketidakberhasilan UP4B dan rencana aksi percepatan pembangunan Papua dan Papua Barat yang ditetapkan melalui Perpres Nomor 65 dan Nomor 66 Tahun 2011, selanjutnya pemerintah sekali lagi menerbitkan Inpres Nomor 9 Tahun 2007 tentang Percepatan Pembangunan Kesejahteraan Masyarakat di Papua dan Papua Barat, yang lebih difokuskan pada pendekatan kewilayahan adat dalam membangun masyarakat di Papua dan Papua Barat, melalui tujuh wilayah adat yang tersebar di Provinsi Papua (lima wilayah adat) dan di Provinsi Papua Barat (dua wilayah adat).

Walaupun tanpa didukung kelembagaan semacam UP4B,



SUBRIANTO

diharapkan pelaksanaan instrumen kebijakan yang afirmatif untuk percepatan pembangunan kesejahteraan masyarakat di Papua dan Papua Barat dapat lebih efektif dan berhasil guna dalam kerangka Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019.

Problem koordinasi

Dalam penyusunan Inpres Nomor 5 Tahun 2007 tentang Percepatan Pembangunan Papua dan Papua Barat, selain Bappenas yang mengoordinasikan penyusunan rencana aksinya, juga penting fungsi koordinasi dari Kemenlo Perencanaan, yang lebih berperan dalam mengoordinasikan kebijakan/lembaga di dalam penyusunan rencana aksi percepatan pembangunan Papua dan Papua Barat, khususnya dalam bidang ekonomi dan infrastruktur wilayah.

Inpres Nomor 5 Tahun 2007 menegaskan instruksi kepada lebih dari 15 menteri dan kepala lembaga pemerintah non-kementerian (LPNK) serta gubernur Papua dan Papua Barat dalam melaksanakan berbagai program prioritas yang berorientasi pada percepatan pembangunan ekonomi di Papua dan Papua Barat. Sementara, dalam penyusunan Perpres Nomor 65 Tahun 2011 tentang Percepatan Pembangunan Papua dan Papua Barat (P4B) dan

Perpres Nomor 66 Tahun 2011 tentang UP4B, Bappenas berkolaborasi dengan UKP4 dalam koordinasi penyusunannya, yang lebih berorientasi pada pendekatan politis dan kelembagaan pelaksanaannya, di mana Bappenas berperan mengoordinasikan penyusunan Rencana Aksi P4B 2011-2014.

Akhirnya dalam penyusunan Inpres Nomor 9 Tahun 2017 tentang Percepatan Pembangunan Kesejahteraan Masyarakat di Papua dan Papua Barat 2017-2019, Bappenas bekerja sama dengan Kemenlo Polhukam dalam menyusun rencana aksi Inpres Nomor 9 Tahun 2017 dengan fokus pada pendekatan wilayah adat dalam membangun masyarakat Papua dalam kerangka RPJMN 2015-2019.

Implementasi optimal

Memperhatikan Rencana Aksi Inpres Nomor 5 Tahun 2007 dan Rencana Aksi P4B dalam Perpres Nomor 65 Tahun 2011, menunjukkan bahwa Bappenas diberi mandat untuk mengoordinasikan penyusunan rencana aksi percepatan pembangunan Papua dan Papua Barat secara teknokratik, dengan pendekatan kewilayahan, lintas sektoral, dan terpadu, atau telah menerapkan prinsip HITS (holistik, integratif, tematik, dan spasial) secara konsisten.

Namun, memang dalam

praktiknya, mengingat bahwa masih ada tim pengarah yang dikoordinasikan Kementerian Koordinator Perekonomian saat penyusunan rancangan Inpres Nomor 5 Tahun 2007 dan UKP4 saat penyusunan rancangan Perpres Nomor 65 Tahun 2011, serta adanya mispersepsi dan miskomunikasi dengan pihak Pemerintah Daerah Provinsi Papua dan Provinsi Papua Barat, maka rencana aksi yang dihasilkan tidak dapat diimplementasikan secara optimal, baik tanpa maupun dengan lembaga pengawal seperti UP4B.

Walaupun sudah didesain dengan menerapkan prinsip HITS, bukan berarti rencana aksi yang disusun dapat diimplementasikan dengan mudah dan lancar. Adanya mispersepsi dan misinterpretasi dari pemda dan masyarakat di Papua dan Papua Barat yang memandang instrumen kebijakan dan regulasi yang afirmatif ini sebagai tambahan alokasi pendanaan dari APBN untuk masyarakat di Tanah Papua, adanya mismanajemen dari UP4B yang lebih berfungsi sebagai *super body* tanpa fungsi eksekusi dalam mempercepat pembangunan di Papua, juga menyebabkan rencana aksi P4B sebagai pedoman percepatan pembangunan di Papua dan Papua Barat secara lebih terencana dan terpadu.

Judul	Perlu Peta Detail Zona Rawan Bencana	Tanggal	Selasa, 15 Januari 2019
Media	Kompas (halaman 18)		
Resume	Peta zona rawan bencana perlu berskala besar dan rinci untuk menjadi dasar rencana induk rehabilitasi dan rekonstruksi. Sebagai contoh, energi dari sesar minor Palu-Koro cukup besar, tetapi belum terakomodasi.		

Perlu Peta Detail Zona Rawan Bencana

Peta zona rawan bencana perlu berskala besar dan rinci untuk menjadi dasar rencana induk rehabilitasi dan rekonstruksi. Sebagai contoh, energi dari sesar minor Palu-Koro cukup besar, tetapi belum terakomodasi.

PALU, KOMPAS — Badan Perencanaan Pembangunan Nasional diminta menerbitkan peta besar dan detail untuk melengkapi peta zona rawan bencana yang diterbitkan untuk Sulawesi Tengah. Peta lebih besar dan detail bisa menyingkap lebih rinci potensi bencana akibat gempa bumi.

Hal itu dikatakan peneliti Ikatan Ahli Geologi Indonesia yang terlibat dalam Ekspedisi Palu-Koro, Reza Permadi, di sela-sela diskusi tata ruang untuk mitigasi bencana, Senin (14/1/2019), di Palu. Diskusi difasilitasi Perkumpulan Humana. "Peta zona rawan bencana hanya mengidentifikasi sesar utama Palu-Koro. Padahal, ada sesar minor berupa cabang-cabang sesar utama," ujarnya.

Pemprov Sulteng menetapkan peta zona rawan bencana yang disusun para pihak di bawah koordinasi Badan Perencanaan Pembangunan Nasional. Peta itu mengategorikan empat zona, yakni merah, kuning tua, kuning, dan hijau. Selain lokasi merah yang dikategorikan zona terlarang, aktivitas ekonomi dan permukiman bisa berjalan.

Peta tersebut merupakan respons terhadap gempa bumi disertai tsunami dan likuefaksi pada 28 September 2018 yang menghantam Kota Palu, Kabupaten Sigi, dan Donggala. Zona merah adalah wilayah yang dilanda tsunami dan likuefaksi di kanan dan kiri jalur sesar utama Palu-Koro. Gempa bumi dipicu aktivitas sesar aktif Palu-Koro yang membentang dari Laut Sulawesi membelah Kota Palu dan berakhir di Teluk Bone, Sula-

wesi Selatan.

Menurut Reza, peta yang diterbitkan masih sangat umum, berskala 1:100.000. Diperlukan peta berskala 1:5.000 untuk memetakan sesar-sesar minor dari sistem Palu-Koro.

Ia mencontohkan, di Kabupaten Donggala bagian utara cukup banyak sesar minor. Pusat gempa bumi pada 28 September terjadi di sesar minor sistem Palu-Koro.

Tanpa ada peta detail, sesar-sesar minor tak dihitung dalam tata ruang. Padahal, sesar-sesar minor itu punya daya rusak besar karena energinya mendekati energi sesar utama Palu-Koro. Namun, hal itu tak diakomodasi dalam rencana induk rehabilitasi dan rekonstruksi. Hanya sesar utama sistem Palu-Koro yang menjadi patokan mengatur jarak pembangunan rumah atau bangunan sejauh 35 meter di kiri dan kanan jalur sesar.

Direktur Perkumpulan Skala, LSM yang bergerak di bidang pembangunan berkelanjutan, yang juga Ketua Ekspedisi Palu-Koro Trinirmalaningrum menyatakan, tata ruang merupakan dilema bagi pemerintah daerah, terutama dalam konteks ekonomi. Namun, mitigasi berbasis tata ruang harus ditaati untuk mencegah jatuhnya korban akibat gempa bumi.

Kepala Dinas Bina Marga dan Penataan Ruang Provinsi Sulteng Syaifullah Djafar mengatakan, peta zona rawan bencana telah mengakomodasi mitigasi bencana. Langkah ke depan adalah revisi tata ruang Kota Palu, Kabupaten Sigi, dan Donggala berdasarkan peta itu.

Transparan

Dalam diskusi publik "Masa Depan Mitigasi Bencana Tsunami di Indonesia", Senin, di Bandung, ahli tsunami dari Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi, Widjo Kongko, menyatakan, perlu ada transparansi mitigasi bencana proyek pembangunan Bandara Internasional Kulon Progo, Daerah Istimewa Yogyakarta. "Jika ada kajian detail tentang mitigasi bencana, tolong dibuka. Sebab, keberadaan bandara memungkinkan kawasan itu menjadi magnet bagi investor," kata Widjo.

Widjo menyatakan, bandara tersebut rawan terdampak gempa dan tsunami karena berlokasi di pesisir selatan Jawa. Jarak bandara dengan bibir pantai sekitar 400 meter.

Pelaksana proyek PT Angkasa Pura I dan PT Pembangunan Perumahan Tbk telah berkunjung ke Jepang mempelajari mitigasi serta adaptasi gempa dan tsunami. Bangunan didesain tahan gempa hingga M 8,8 dan dilengkapi bangunan dengan kolom yang dikorbankan untuk mengurangi kekuatan tsunami. Disiapkan pula gedung pusat krisis yang berfungsi sebagai tempat evakuasi sementara jika terjadi tsunami (*Kompas*, 28/9/2018).

Rahman Hidayat, Asisten Deputi Bidang Infrastruktur Pelayaran, Perikanan, dan Pariwisata Kementerian Koordinator Maritim menyatakan, bandara sudah didesain tahan gempa dan tsunami. Namun, implementasi di lapangan perlu dicek karena pembangunan masih berlangsung. (VDL/NCA)