

KLIPPING BERITA MEDIA MASSA

Senin, 7 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 | Koran Tempo (halaman 27) | Senin, 7 Januari 2019 | Naturalisasi Waduk Diklaim Atasi 50% Banjir | Kepala Dinas Sumber Daya Air DKI Jakarta, Teguh HEndrawan mengatakan perbaikan waduk dengan metode naturalisasi berpotensi menangkal hingga 50% banjir ibu kota. Kemampuan waduk, situ dan embung menampung curah hujan dapat mengimbangi kepadatan sungai. |
| 2 | Kompas (halaman 10) | Senin, 7 Januari 2019 | Mitigasi Bencana : Tata ruang Perlu Perhitungkan Resiko | Tiga kejadian bencana yang menelan banyak korban jiwa pada 2018 seperti Lombok, Palu, dan Selat Sunda, mencerminkan pengabaian resiko bencana pada perencanaan tata ruang. Tata ruang daerah harus dievaluasi agar memperhitungkan resiko bencana. "Tiga kawasan terdampak bencana, seperti Lombok, Palu, dan Banten, ditetapkan sebagai KEK. Patut dipertanyakan apakah perencanaan KEK memperhitungkan resiko bencana." Kata direktur WALHI Nur Hidayati dalam diskusi di Jakarta, Minggu (6/1/2019). Sebagaimana diketahui KEK Palu menjadi pusat logistic terpadu dan industry pengolahan pertambangan di Sulawesi. Smentara Tanjung Lesung dan Mandalika sebagai KEK Pariwisata. "Pemerintah harus menyampaikan secara terbuka kerentanan wilayah agar warga tahu resikonya dan melakukan kesiapsiagaan bencana", Kata Nur. |
| 3 | Kompas (halaman 14) | Senin, 7 Januari 2019 | Menuju Jalan Tol 4.0 | Jalan Tol di Indonesia mengarah ke Industri 4.0. Selain teknologi yang akurat dan "realtime", digitalisasi menuntut perubahan kebiasaan pengguna. Selamat datang jalan tol 4.0. Saat penerapan transaksi nontunai di jalan tol pada akhir Oktober 2018, rata-rata tingkat penetrasi penggunaan uang elektronik ini masih di bawah 30%. Meskipun banyak keluhan atau protes, transaksi nontunai akhirnya diberlakukan di seluruh ruas jalan tol. Otomasisasi jalan tol pun perlu proses bertahap. Salah satunya transaksi non tunai yang dibarengi dengan integrase ruas tol yang ditandai dengan penghilangan gerbang tol. Transaksi non tunai ini hanya sementara. nontunai merupakan transisi antara transaksi tunai dan manual menuju transaksi serba otomatis. Targetnya menuju <i>Multi Lane Free Flow (MLFF)</i> . |
| 4 | Kompas (halaman 17) | Senin, 7 Januari 2019 | Huntara, Asa yang Tertahan | Bagi penyintas gempa bumi di Sulawesi Tengah yang kehilangan anggota keluarga dan harta benda, pembangunan hunian sementara yang dijanjikan pemerintah bak pelipur lara. Namun asa mendapat huntara itu belum sepenuhnya terwujud. Mereka masih harus bersabar karena target yang ditetapkan pemerintah meleset. rencana pembangunan 1.200 unit huntara sampai saat ini baru selesai 194 unit. |

| | | | | |
|---|------------------------------|-----------------------|--|--|
| 5 | Media Indonesia (halaman 7) | Senin, 7 Januari 2019 | Membangun Infrastruktur Anti Bencana | Kesadaran masyarakat Indonesia akan mitigasi bencana dalam persoalan infrastruktur dirasa masih kurang. Menurut data BMKG, masih terdapat hotel maupun penginapan dan tempat wisata yang tidak sesuai SOP mitigasi bencana. Khususnya bencana seperti gempa bumi, erupsi gunung berapi, dan tsunami. Idealnya, bangunan yang terletak pada tempat-tempat wisata setidaknya memiliki tangga darurat serta lapangan yang luas sebagai tempat evakuasi. Jika terjadi tsunami, pengunjung dapat menggunakan tangga darurat menuju tempat yang lebih tinggi. namun kurangnya lahan dalam membangun lapangan, kerap menjadi alasan oleh beberapa pihak. Kita perlu mencontoh Jepang dalam memberikan alternative lain atas sempitnya lahan. Bangunan di jepang didesain sedemikian rupa agar tahan gempa dan tsunami. Jepang menggunakan material kayu dengan sistem bongkar pasang yang dapat meredam gempa. Mereka tidak berusaha memperkuat bangunan namun mengandalkan kelenturan sambungan antarbagian bangunan untuk meredam energy gempa. |
| 6 | Kompas (halaman 1) | Senin, 7 Januari 2019 | Hunian Bagi Penyintas Disiapkan | Pemerintah menetapkan transisi darurat selama tiga bulan di Banten, sementara memperpanjang tanggap darurat di Lampung. Di sisi lain, penyintas berharap kehidupan layak. Saat ini upaya difokuskan pada pembangunan hunjara. Adapun untuk di Lampung, pemerintah tak akan membangun hunjara melainkan hunian tetap untuk relokasi pengungsi. Hunjara di Pandeglang akan dibangun untuk 1.071 keluarga korban tsunami. pembangunan ini ditargetkan selesai dalam 2,5 bulan. Warga masyarakat pandeglang berharap mereka mendapatkan bantuan makanan dan sandang, karena seluruh tabungan dan modal usahanya hanyut digulung tsunami. |
| 7 | Kompas (halaman 17) | Senin, 7 Januari 2019 | Berita Foto | Bendung karet Tirtonadi Solo selain berfungsi sebagai sarana pengendali banjir juga sebagai ruang publik. |
| 8 | Media Indonesia (halaman 14) | Senin, 7 Januari 2019 | Waskita Targetkan 3 tol rampung tahun ini | Tahun ini Waskita Karya memproyeksikan pendapatan usaha Rp. 54 Triliun dengan nilai kontrak baru sebesar 55 triliun. Waskita menargetkan bisa merampungkan 3 proyek utama jalan tol yakni Trans Sumatera, Jakarta-Cikampek II Elevated, dan ruas Pasuruan-Probolinggo. |
| 9 | Bisnis Indonesia (halaman 3) | Senin, 7 Januari 2019 | Pengembangan KEK: Progress Berjalan Lambat | Progres pengembangan dan pembangunan 12 Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) masih berjalan lambat, tercermin dari rendahnya serapan tenaga kerja serta realisasi investasi di kawasan tersebut. Berdasarkan data yang dihimpun, 12 proyek KEK yang ditargetkan beroperasi pada 2019 baru 6 yang diresmikan. padahal tahun ini menjadi penentuan bagi pemerintah untuk memenuhi salah satu target RPJMN yaitu mengoperasikan 12 KEK. Selain itu, realisasi investasi di 12 proyek tersebut baru 17,7 Triliun per November 2018 dari target Rp. 104.54 triliun. serapan tenaga kerja hanya 10.700 dari estimasi 695.783 orang. enam KEK yang telah beroperasi |

| | | | | |
|----|-------------------------------|-----------------------|---|---|
| | | | | 10 tersebut yaitu: Sei Mangkei, Tanjung Lesung, Palu, Mandalika, Galang Batang, dan Arun Lhoksumawe. |
| 10 | Bisnis Indonesia (halaman 8) | Senin, 7 Januari 2019 | Sulsel Tawarkan Proyek Tol Ke China | Pemprov Sulawesi Selatan melakukan pengkajian terhadap 23 proyek infrastruktur pada tahun 2019 guna menggenjot perekonomian daerah dengan mengupayakan menarik investor masuk ke wilayah tersebut. |
| 11 | Bisnis Indonesia (halaman 10) | Senin, 7 Januari 2019 | Geliat Pariwisata: Target Makin Greget | Pemerintah menargetkan sector pariwisata bisa menjadi sector unggulan dan penyumbang devsa terbesar. namun langkah tersebut dihadapkan berbagai tantangan seperti bencana alam, koordinasi antarinstansi dan lainnya. |
| 12 | Bisnis Indonesia (halaman 23) | Senin, 7 Januari 2019 | Berita Foto | Pekerja menyelesaikan pembangunan hunian sementara untuk pengungsi bencana Sulteng. Kementerian PUPR menggenjot penyelesaian Huntara tersebut. |
| 13 | Bisnis Indonesia (halaman 11) | Senin, 7 Januari 2019 | Dampak Bencana Alam: 1 juta Wisamn Batal Berkunjung | Sebanyak 1 juta wisman batal berkunjung ke Indonesia karena bencana alam yang terjadi di sejumlah wilayah. Bencana memengaruhi kunjungan tersebut. ada tiga bencana besar dan impact-nya sekitar 1 juta wisman yang tidak jadi dating ke Indonesia. Yaitu gempa Lombok, gempa dan tsunami Palu, dan Tsunami Selat Sunda. Wisman banyak besar dari Malaysia, Singapura, Timor Leste, Australia, dan China. |

| | | | |
|--------|---|---------|-----------------------|
| Judul | Naturalisasi Waduk Diklaim Atasi 50% Banjir | Tanggal | Senin, 7 Januari 2019 |
| Media | Koran Tempo (halaman 27) | | |
| Resume | Kepala Dinas Sumber Daya Air DKI Jakarta, Teguh HEndrawan mengatakan perbaikan waduk dengan metode naturalisasi berpotensi menangkal hingga 50% banjir ibu kota. Kemampuan waduk, situ dan embung menampung curah hujan dapat mengimbangi kepadatan sungai. | | |

Naturalisasi Waduk Diklaim Atasi 50 Persen Banjir

Tahun ini DKI gelontorkan Rp 350 miliar untuk perbaikan.

Linda Hairani
linda.hairani@tempo.co.id

JAKARTA — Kepala Dinas Sumber Daya Air DKI Jakarta, Teguh Hendarwan, mengatakan perbaikan waduk dengan metode naturalisasi berpotensi menangkal hingga 50 persen banjir di Ibu Kota. Kemampuan waduk, situ, dan embung menampung curah hujan dapat mengimbangi kapasitas sungai.

"Naturalisasi waduk jalan terus tahun ini," kata Teguh, kemarin.

Menurut dia, naturalisasi di Jakarta baru bisa dilaksanakan untuk waduk, situ, dan embung. Sedangkan pengendalian banjir melalui revitalisasi sungai besar di Jakarta dikerjakan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat melalui Balai Besar Wilayah Sungai Ciliwung Cisadane.

Teguh menjelaskan, tahun lalu, instansinya menyelesaikan naturalisasi atau perbaikan tanpa beton di 14 titik waduk, situ, dan embung. Salah satunya Waduk Cinta Aseleh di bantaran Kali Krukut, Jakarta

Selatan, yang berkapasitas maksimal 18 ribu meter kubik.

Waduk Cinta Aseleh di Kelurahan Cipadak, Kecamatan Jagakarsa, dibuat untuk menampung luapan air dari Kali Krukut saat musim hujan. Dengan begitu, Teguh melanjutkan, luas daerah yang terkena dampak banjir bisa berkurang sekaligus debit air yang menuju laut bisa dikendalikan.

Teguh menuturkan naturalisasi Waduk Cinta Aseleh dilaksanakan tanpa menggunakan beton. Tapi waduk



Waduk Cimanggis di Jakarta Timur, April 2017.

berupa tanah merah dilapisi dengan batu beronjong agar tak longsor. Selain Waduk Cinta Aseleh, waduk yang sudah rampung dibangun di antaranya Waduk Cimanggis, Waduk Pekayon, Waduk Pondok Rangon, dan Waduk Kampung Rambutan.

Adapun tahun ini, Teguh mengungkapkan, Dinas Sumber Daya Air menargetkan proyek naturalisasi 110 waduk, situ, dan embung senilai Rp 350 miliar. Dia berpendapat proses naturalisasi lebih sederhana ketimbang normalisasi

lantaran tak memerlukan pembebasan lahan seperti di bantaran sungai.

Sementara itu, Gubernur DKI Jakarta Anies Baswedan mengatakan, untuk program pengendalian banjir pada sungai, pembebasan lahannya masih berlangsung hingga pekan lalu. "Yang masih belum tuntas adalah soal pembelian lahan," ujarnya.

Anies mencontohkan, pembebasan lahan di Cipinang Melayu, Jakarta Timur, terhambat oleh masalah harga. Warga keberatan dengan tawaran harga dari pemerintah dengan alasan sama

dengan harga tiga tahun lalu. Sehingga Kementerian Keuangan sedang menaksir harga lahan pada titik-titik rawan banjir di Jakarta.

Ia menjelaskan, pembebasan lahan diperlukan untuk memperlebar sungai yang menyempit. Anies tak mau memastikan apakah pelebaran itu menggunakan metode normalisasi atau naturalisasi. Sedangkan lima tahun belakangan proyek pelebaran sungai di Jakarta menggunakan konsep normalisasi yang memanfaatkan beton di kedua tepi sungai.

● LANI DWI

IKLAN

| | | | |
|--------|---|---------|-----------------------|
| Judul | Mitigasi Bencana : Tata ruang Perlu Perhitungan Resiko | Tanggal | Senin, 7 Januari 2019 |
| Media | Kompas (halaman 10) | | |
| Resume | Tiga kejadian bencana yang menelan banyak korban jiwa pada 2018 seperti Lombok, Palu, dan Selat Sunda, mencerminkan pengabaian resiko bencana pada perencanaan tata ruang. Tata ruang daerah harus dievaluasi agar memperhitungkan resiko bencana. "Tiga kawasan terdampak bencana, seperti Lombok, Palu, dan Banten, ditetapkan sebagai KEK. Patut dipertanyakan apakah perencanaan KEK memperhitungkan resiko bencana." Kata direktur WALHI Nur Hidayati dalam diskusi di Jakarta, Minggu (6/1/2019). Sebagaimana diketahui KEK Palu menjadi pusat logistic terpadu dan industry pengolahan pertambangan di Sulawesi. Sementara Tanjung Lesung dan Mandalika sebagai KEK Pariwisata. "Pemerintah harus menyampaikan secara terbuka kerentanan wilayah agar warga tahu risikonya dan melakukan kesiapsiagaan bencana", Kata Nur. | | |

MITIGASI BENCANA

Tata Ruang Perlu Perhitungkan Risiko

JAKARTA, KOMPAS — Tiga kejadian bencana yang menelan banyak korban jiwa pada 2018, seperti di Lombok, Palu, dan Selat Sunda, mencerminkan pengabaian risiko bencana pada perencanaan tata ruang. Tata ruang di daerah harus dievaluasi agar memperhitungkan risiko bencana.

"Tiga kawasan terdampak bencana, seperti Lombok, Palu, dan Banten, ditetapkan sebagai KEK (kawasan ekonomi khusus). Patut dipertanyakan apakah perencanaan KEK memperhitungkan risiko bencana," kata Direktur Walhi Nur Hidayati dalam diskusi di Jakarta, Minggu (6/1/2019).

Sebagaimana diketahui, KEK Palu menjadi pusat logistik terpadu dan industri pengolahan pertambangan di Sulawesi. Sementara Tanjung Lesung (Banten) dan Mandalika (NTB) sebagai KEK Pariwisata. "Peme-

rintah harus menyampaikan secara terbuka kerentanan wilayah agar warga tahu risikonya dan melakukan kesiapsiagaan bencana," kata Nur.

Menurut Direktur Perkumpulan SKALA Trinirmalaningrum, pemda menutupi risiko bencana di wilayahnya karena khawatir mengganggu investasi. "Dua bulan sebelum gempa 28 September lalu, saya dan peneliti dalam tim Ekspedisi Palu Koro memaparkan kerentanan sesar ke Gubernur Sulteng, tetapi tak direspons karena dinilai menakuti investor," ujarnya.

Padahal, menurut Direktur Perkumpulan HuMa Indonesia Dahniar Adriani, pembangunan yang mengabaikan pengetahuan lokal dan riset kerentanan bencana memperbesar jumlah korban bencana. Contohnya, dua daerah terdampak likuefaksi di Palu, secara tradisional menjadi area konservasi air.

Dosen Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada, Rikardo Simarmata, menegaskan, perspektif bencana harus jadi bagian pengelolaan sumber daya alam dan terintegrasi dalam perencanaan, pelaksanaan, dan pengawasan. Pendidikan bencana penting agar warga bisa menyelamatkan diri dari bencana tanpa menanti peringatan dini dari instansi berwenang.

Nur juga mengkritisi wacana pembangunan tanggul laut di Teluk Palu dengan dana utang. Padahal, hutan bakau terbukti lebih baik melindungi area pesisir dan permukiman.

Untuk itu, pemerintah didorong agar mengevaluasi tata ruang dengan memasukkan perspektif kerawanan bencana alam dan memperhatikan pengetahuan lokal. Mitigasi bencana-perubahan iklim harus jadi bagian perencanaan tata ruang nasional-wilayah. (AIK)

| | | | |
|--------|--|---------|-----------------------|
| Judul | Menuju Jalan Tol 4.0 | Tanggal | Senin, 7 Januari 2019 |
| Media | Kompas (halaman 14) | | |
| Resume | Jalan Tol di Indonesia mengarah ke Industri 4.0. Selain teknologi yang akurat dan "realtime", digitalisasi menuntut perubahan kebiasaan pengguna. Selamat datang jalan tol 4.0. Saat penerapan transaksi nontunai di jalan tol pada akhir Oktober 2018, rata-rata tingkat penetrasi penggunaan uang elektronik ini masih di bawah 30%. Meskipun banyak keluhan atau protes, transaksi nontunai akhirnya diberlakukan di seluruh ruas jalan tol. Otomatisasi jalan tol pun perlu proses bertahap. Salah satunya transaksi non tunai yang dibarengi dengan integrasi ruas tol yang ditandai dengan penghilangan gerbang tol. Transaksi non tunai ini hanya sementara. Nontunai merupakan transisi antara transaksi tunai dan manual menuju transaksi serba otomatis. Targetnya menuju Multi Lane Free Flow (MLFF). | | |

Menuju Jalan Tol 4.0

Jalan tol di Indonesia mengarah ke Industri 4.0. Selain teknologi yang akurat dan "realtime", digitalisasi menuntut perubahan kebiasaan pengguna. Selamat datang jalan tol 4.0!



N Arya Dwiangga M

Tahun lalu, enam bulan menjelang penerapan transaksi nontunai di jalan tol pada akhir Oktober 2018, rata-rata tingkat penetrasi penggunaan uang elektronik untuk transaksi di jalan tol masih di bawah 30 persen. Sosialisasi oleh badan usaha jalan tol seolah tidak berdampak signifikan. *Kompas* mencatat, ketika mudik Lebaran 2017, transaksi nontunai meningkat jadi 30 persen, meski sebulan kemudian turun jadi 28 persen. Penerapan transaksi nontunai kemudian ditempuh bertahap di ruas tertentu. Harapannya, tidak timbul kekacauan ketika serentak diterapkan di seluruh ruas jalan tol. Di sisi lain, bank-bank penyedia uang elektronik mendiskon harga kartu sampai 50 persen dan memasarkannya melalui toko ritel modern. Hasilnya, dua minggu menjelang pemberlakuan, penggunaan nontunai meningkat menjadi 80 persen. Meski banyak keluhan atau protes, transaksi nontunai akhirnya diberlakukan di seluruh ruas jalan tol. Banyak alasan mengemuka, seperti sulitnya mendapat uang elektronik, terbatasnya lokasi isi ulang, harga kartu Rp 20.000 per buah yang dianggap mahal, kekhawatiran karena ada dana mengendap di kartu elektronik, hingga gugatan bahwa uang elektronik tidak sah sebagai alat pembayaran di Indonesia. Na-

mun, suka tidak suka, transaksi nontunai berlaku sampai saat ini. Sebenarnya, transaksi nontunai di jalan tol hanya bersifat sementara. Penggunaan nontunai merupakan transisi antara transaksi tunai dan manual menuju transaksi yang serba otomatis. Targetnya tidak setengah-setengah, yakni menuju *multi lane free flow* (MLFF) yang semua transaksinya dilakukan secara otomatis. **Integrasi** Akan tetapi, otomatisasi jalan tol perlu proses bertahap. Salah satunya, transaksi nontunai yang dibarengi dengan integrasi ruas tol yang ditandai penghilangan gerbang tol. Contohnya, gerbang tol (GT) Karang Tengah yang dihilangkan atau tidak difungsikan tahun lalu. Lalu GT Cibubur Utama dan Cimanggis Utama di ruas Tol Jagorawi atau GT Kayu Besar di Tol Lingkar Luar Jakarta (JORR). Kenapa mesti integrasi? Selama ini, sistem transaksi antara satu ruas dan ruas tol lainnya tak saling terhubung. Gerbang tol dibangun sebagai lokasi pengumpulan tarif sekaligus pembatas ruas tol. Dengan demikian, pengguna jalan tol harus berhenti untuk bertransaksi di setiap ruas tol. Hal ini terjadi bertahun-tahun sehingga diterima masyarakat sebagai hal yang wajar. Di sisi lain, jalan tol di Indonesia relatif masih pendek

dan terpisah-pisah. Sampai 2014, panjang jalan tol di Indonesia baru 780 kilometer. Namun, ke depan, panjang jalan tol akan bertambah signifikan. Sebenarnya, model transaksi dengan berhenti di setiap GT merugikan pengguna jalan tol karena mereka "dipaksa" berhenti untuk transaksi. Padahal, transaksi bisa dilakukan secara otomatis melalui sebuah sistem. Bagi operator, kapasitas jalan tol jadi kurang maksimal karena arus kendaraan tidak mengalir lancar. Di sisi lain, protes atau kritik muncul karena integrasi sistem dianggap sebagai kenaikan tarif terselubung. Dengan perubahan skema tarif berdasarkan jarak jadi tarif merata, tarif jarak pendek naik, sementara tarif jarak jauh justru turun. Namun, integrasi sistem mesti ditempuh untuk menuju MLFF. **Transaksi tanpa henti** Sebenarnya, MLFF bukan hal baru di Indonesia. Beberapa ruas jalan tol sudah menerapkan sistem gerbang tol otomatis (GTO) yang terhubung dengan alat di kendaraan (*on board unit*/OBU). Senada dengan itu, melalui MLFF, kendaraan bisa masuk dan keluar jalan tol tanpa berhenti untuk transaksi karena semua dilakukan secara otomatis. PT Jasa Marga (Persero) Tbk telah mulai menguji coba dua teknologi yang bisa mendukung MLFF, yakni yang berbasis identifikasi frekuensi radio (*radio frequency identification*/RFID) dan *dedicated short range communication* (DSRC). Selain menguji teknis penerapan di lapangan, mereka mempelajari sisi bisnisnya. Dari uji coba itu, waktu transaksi kendaraan makin cepat. Dengan transaksi manual secara tunai, setiap kendaraan mesti berhenti 10-12 detik. Sementara dengan cara nontunai, waktu berhenti berkurang jadi 3-5 detik. Dengan sistem tanpa henti, prosesnya bisa lebih cepat lagi. Dengan demikian, jumlah kendaraan yang bisa bertransaksi per jam di satu lajur pun meningkat, yakni dari 400 kendaraan per jam (dengan transaksi tunai) jadi 900 kendaraan per jam (nontunai). Sementara dengan transaksi otomatis yang diuji coba pada kendaraan yang melaju 20 kilometer per jam, jumlah kendaraan yang lewat meningkat sampai 2.000 kendaraan per jam. Meski demikian, MLFF bukan hanya soal jenis teknologi. Apa pun jenisnya, yang penting teknologi yang dipakai harus memenuhi tingkat akurasi dan identifikasi yang tinggi, bisa diakses *realtime*, dan tarifnya terjangkau masyarakat. Inilah indikator dasarnya. Seperti nomor telepon seluler yang didaftar berdasarkan data kependudukan, otomatisasi jalan tol perlu registrasi kendaraan beserta data pemiliknya. Jika kini pengguna jalan tol tidak diketahui identitasnya

karena hanya menggunakan uang elektronik yang bisa dipindatangkan dengan mudah, dengan otomatisasi, penggunaan jalan tol akan diketahui dan dicatat oleh sistem. Transaksi pun otomatis di akun keuangan pemilik kendaraan. Selain registrasi kendaraan, yang perlu dipikirkan adalah penindakan hukum jika identifikasi kendaraan oleh sistem tidak berjalan sempurna. Sebab, secanggih apa pun, kemungkinan terjadi kesalahan tetap ada. Seperti di Taiwan yang menerapkan MLFF dari rata-rata 1,5 juta kendaraan yang lewat tol per hari, akurasi pembacaan sistem "hanya" 99,98 persen. Berarti masih ada kendaraan yang tidak teridentifikasi. Jika ada kendaraan tidak terregistrasi yang "nyelonong" ke jalan tol, perlu ada prosedur penindakan yang jelas. Atau, apakah MLFF di Indonesia perlu palang penghalang (*single/multi lane with barrier*)? Di balik itu, data kendaraan yang ada di Polri idealnya terintegrasi dengan sistem MLFF. Namun, apakah data itu bisa dimanfaatkan untuk keperluan tersebut? Otomatisasi di jalan tol memang sudah mendesak karena jumlah kendaraan terus bertambah. Namun, perubahan sistem menuntut perubahan perilaku pengguna, kedisiplinan, serta transparansi. Berkaca pada penerapan nontunai, persiapan penerapan sistem transaksi tanpa henti harus matang

| | | | |
|--------|---|---------|-----------------------|
| Judul | Huntara, Asa yang Tertahan | Tanggal | Senin, 7 Januari 2019 |
| Media | Kompas (halaman 17) | | |
| Resume | Bagi penyintas gempa bumi di Sulawesi Tengah yang kehilangan anggota keluarga dan harta benda, pembangunan hunian sementara yang dijanjikan pemerintah bak pelipur lara. Namun asa mendapat huntara itu belum sepenuhnya terwujud. Mereka masih harus bersabar karena target yang ditetapkan pemerintah rencana pembangunan 1.200 unit huntara sampai saat ini baru selesai 194 unit. | | |

PASCABENCANA SULTENG

Huntara, Asa yang Tertahan

Bagi penyintas gempa bumi di Sulawesi Tengah yang kehilangan anggota keluarga dan harta benda, pembangunan hunian sementara yang dijanjikan pemerintah bak pelipur lara. Namun, asa mendapat huntara itu belum sepenuhnya terwujud. Sebagian besar penyintas masih perlu bersabar.

Di salah satu tenda pengungsian di persawahan Desa Mpanau, Kecamatan Biromaru, Kabupaten Sigi, Sulawesi Tengah, beridam Fatmiami (58) dan lima anggota keluarganya. Mereka merupakan penyintas gempa bumi yang diikuti likuefaksi pada 28 September 2018. Selama tiga bulan terakhir mereka mengungsi di tenda itu setelah rumah mereka di Desa Mpanau yang berbatasan dengan Kelurahan Petobo, Kota Palu, terendam lumpur.

Di tenda pengungsian itu, Kamis (3/1/2019) siang, Fatmiami tengah mengasuh cucunya yang berusia selatar satu tahun. Bayi perempuan itu terlihat kegerahan dengan keringat yang membasahi rambut dan wajahnya.

Di dalam tenda yang beratap dan berinding terpal itu terdapat satu kipas angin. Namun, kibasan kipas angin itu tak mampu menghalau panas di dalam tenda. "Kalau matahari terik, panas sekali di dalam tenda. Kami tidak bisa mengubah keadaan," ujar Fatmiami.

Hawa panas di dalam tenda bukan satu-satunya kondisi yang harus dialami pengungsi di sana. Saat hujan, kompleks

pengungsian yang sejatinya awal persawahan itu juga dipenuhi air. Atas tenda yang dilapisi karung, tikar, dan karpet, menjadi basah kuyup. "Karena ini sawah, air tergenang, masuk ke dalam tenda juga," tuturnya.

Fatmiami dan penyintas lainnya yang mendiami 50 tenda pengungsian di sana sangat berharap bisa segera menempati hunian sementara (huntara) yang dibangun di Desa Mpanau. Mereka berharap, kondisi huntara yang dijanjikan pemerintah itu lebih baik ketimbang kondisi di tenda-tenda darurat.

Di Desa Mpanau itu terdapat dua lokasi pembangunan huntara. Satu kompleks berlokasi persis di bagian barat pengungsian, satu lainnya sekitar 200 meter di sebelah utara tenda pengungsian.

"Kami dengar, huntara baru ditempati Maret nanti. Berarti tiga bulan ke depan kami di tenda terus," kata Fatmiami.

Pemerintah awalnya menjanjikan penyintas mengungsi huntara untuk tahap pertama pada akhir Desember 2018, tetapi hal itu tak terwujud. Hanya sebagian kecil huntara yang sudah bisa ditempati, yakni di Kelurahan Silae, Kecamatan Ulujadi, Kota Palu. Di titik lain, termasuk di Kota Palu, Kabupaten Sigi, dan Donggala, penyintas masih memendam asa untuk tinggal di huntara.

Selain di Desa Mpanau, masih banyak penyintas yang tinggal di tenda-tenda darurat, antara lain di Kelurahan Duyu, Kota Palu dan Desa Olobuju, Sigi. Seperti keluarga Fatmiami,



Satu keluarga penyintas gempa bumi masih tinggal di tenda darurat seperti terlihat di Desa Mpanau, Kecamatan Biromaru, Kabupaten Sigi, Sulteng, Kamis (3/1/2019). Awalnya penyintas dijanjikan menempati hunian sementara pada akhir Desember 2018. Namun, pembangunan huntara seret sehingga penyintas harus memperpanjang pengungsian di tenda darurat.

para penyintas itu hidup di tenda terpal dengan alas sedemikian, mulai dari papan bekas hingga spanduk bekas. Gempa bumi yang disertai tsunami dan likuefaksi di Kota Palu, Kabupaten Sigi, dan Donggala, 28 September 2018, mengakibatkan korban jiwa dan harta benda. Berdasarkan catatan Pusat Data dan Informasi Bencana Sulteng per 6 Desember 2018, korban meninggal 2.227 jiwa dan korban hilang 965 jiwa. Selain itu,

1.784 unit rumah dinyatakan hilang, 24.739 unit rumah rusak berat, 18.892 unit rumah rusak sedang, dan 22.820 unit rumah rusak ringan.

Target meleset

Pemerintah menargetkan pembangunan huntara tahap pertama mencapai 669 unit dari rencana 1.200 unit. Namun, hingga saat ini, baru selesai 194 unit. Huntara ditempati penyintas sambil menunggu pembangunan hunian tetap

yang lagi-lagi ditargetkan selesai dalam dua tahun ke depan. Satu kompleks huntara terdiri atas unit-unit yang berisi 12 kamar. Satu keluarga menempati satu kamar.

Sebagian penyintas telah menikmati huntara yang dibangun lembaga swadaya masyarakat atau pihak swasta, antara lain di Kelurahan Petobo dan Lere di Palu, serta di Desa Silabau dan Mpanau di Sigi. Huntara dibangun dari papan dengan lantai beton kasar.

Ketua Satuan Tugas Penanggulangan Bencana Sulteng Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Arie Setiadi Moerwanto menyampaikan, seretnya perampungan huntara karena terbatasnya stok baja ringan yang menjadi material utama. Selain di Sulteng, huntara juga dibangun di Nusa Tenggara Barat untuk penyintas gempa bumi yang terjadi sebelum bencana di Sulteng.

Kendala lain adalah terbatasnya tenaga terampil, terutama dalam merangkai baja ringan. Tenaga kerja lokal minim pengalaman sehingga tak bisa dipakai untuk memenuhi target pembangunan huntara.

Mohammad Jaya, salah satu kontraktor pembangunan huntara, mengakui kedua masalah itu. Ia diberi tenggat satu bulan untuk menyelesaikan satu unit huntara, tetapi di lapangan monev 1-2 minggu. Hal ini karena produsen dan distributor baja ringan di Palu tak beroperasi setelah diterjang tsunami. Baja ringan harus didatangkan dari Sulawesi Selatan dan Gorontalo lewat jalur darat sehingga butuh waktu lama untuk sampai di Sulteng.

Jumlah tenaga kerja terampil juga tidak ideal. Dari sebarannya 15 orang untuk menyelesaikan satu unit, yang tersedia hanya separuhnya. Tenaga kerja terampil itu kebanyakan harus didatangkan dari luar Sulteng.

Namun, kedua masalah itu seharusnya bisa diprediksi dan diatasi sejak perencanaan pembangunan huntara. Ketua Panitia Khusus Pengawasan

Penyelenggaraan Penanganan Bencana DPRD Sulteng Yabdi Basma menilai, pembangunan huntara tak matang sejak perencanaan. Kendala-kendala yang dihadapi sebelumnya bisa diatasi sejak awal.

"Keterampilan merangkai baja ringan itu bisa dilatih. Itu hanya pelatihan menggunakan alat tembak sekrup," katanya. Selain masalah pembangunan yang tak memenuhi tenggat waktu, banyak contoh huntara yang "cacat" dari perencanaan. Di Desa Lende, Kecamatan Sirrenja, Donggala, huntara dibangun tak jauh dari pantai. Akibatnya, saat laut pasang, kompleks huntara tergenang.

Di titik lain, huntara yang dibangun di Kelurahan Mamboro Indah, Kecamatan Palu Utara, dinilai terlalu jauh dari lokasi awal hunian pengungsi.

"Kami belum berpikir untuk tinggal di huntara. Kami mau tetap di sini," kata Novita (34), warga Kelurahan Mamboro Indah yang memilih membangun huntara mandiri tak jauh dari lokasi rumahnya yang hancur tersapu tsunami.

Tanpa pemantauan huntara hari Novia (43), penyintas di Kelurahan Petobo, bak kabur yang kabur. Dia bersama penyintas lainnya sudah dua kali dijanjikan untuk segera menempati huntara. Namun, hingga saat ini hal itu belum terwujud.

Huntara barangkali titik awal untuk evaluasi. Masalah lain ke depan adalah pembangunan hunian tetap untuk penyintas. Jangan-jangan nanti lebih seret lagi dari target dua tahun. (VIDELIS JEMAL)

| | | | |
|--------|--|---------|-----------------------|
| Judul | Membangun Infrastruktur Anti Bencana | Tanggal | Senin, 7 Januari 2019 |
| Media | Media Indonesia (halaman 7) | | |
| Resume | Kesadaran masyarakat Indonesia akan mitigasi bencana dalam persoalan infrastruktur dirasa masih kurang. Menurut data BMKG, masih terdapat hotel maupun penginapan dan tempat wisata yang tidak sesuai SOP mitigasi bencana. Khususnya bencana seperti gempa bumi, erupsi gunung berapi, dan tsunami. Idealnya, bangunan yang terletak pada tempat-tempat wisata setidaknya memiliki tangga darurat serta lapangan yang luas sebagai tempat evakuasi. Jika terjadi tsunami, pengunjung dapat menggunakan tangga darurat menuju tempat yang lebih tinggi. Namun kurangnya lahan dalam membangun lapangan, kerap menjadi alasan oleh beberapa pihak. Kita perlu mencontoh Jepang dalam memberikan alternative lain atas sempitnya lahan. Bangunan di Jepang didesain sedemikian rupa agar tahan gempa dan tsunami. Jepang menggunakan material kayu dengan sistem bongkar pasang yang dapat meredam gempa. Mereka tidak berusaha memperkuat bangunan namun mengandalkan kelenturan sambungan antarbagian bangunan untuk meredam energy gempa. | | |

Membangun Infrastruktur Antibencana

KESADARAN masyarakat Indonesia akan mitigasi bencana dalam persoalan infrastruktur dirasa masih kurang. Menurut data BMKG, masih terdapat hotel maupun penginapan dan tempat wisata yang tidak sesuai dengan standar operasional prosedur (SOP) mitigasi bencana. Khususnya, bencana seperti gempa bumi, erupsi gunung berapi, maupun tsunami.

Walau begitu, penginapan pada tempat-tempat wisata ini masih kerap ramai pengunjung, terlepas dari pelanggaran standar SOP. Padahal, masyarakat harusnya paham bahwa Indonesia ialah negara yang bersahabat dengan bencana karena letaknya yang melingkari cincin api Pasifik sehingga pemilihan tempat penginapan menjadi hal yang nomor satu.

Idealnya, bangunan yang terletak pada tempat-tempat wisata setidaknya memiliki tangga darurat serta lapangan yang luas sebagai tempat evakuasi. Dua aspek ini menjadi hal yang sangat krusial, apabila terjadi kemungkinan terburuk seperti gempa bumi yang kuat, para wisatawan dapat berkumpul di titik tersebut tanpa khawatir untuk tertimpa bangunan maupun reruntuhan. Bila terjadi tsunami, wisatawan dapat menggunakan tangga darurat untuk segera lari ke dataran yang lebih tinggi. Sayangnya, hal ini masih belum diterapkan sebagian penginapan di tempat wisata di Indonesia.

Kurangnya lahan dalam membangun lapangan yang luas kerap dijadikan alasan yang utama oleh beberapa pihak. Namun, hal tersebut seharusnya tidak menjadi masalah. Setidaknya kita dapat memberikan alternatif lain, seperti apa yang dilakukan 'Negeri Sakura'. Bangunan di sana didesain sedemikian rupa agar tahan terhadap gempa maupun tsunami. Dari rumah pribadi untuk tinggal, tempat penginapan wisata, hingga hotel-hotel mewah. Sebagai negara yang jauh lebih tua ditimpa kedua bencana tersebut, Jepang menerapkan prinsip penggunaan material kayu dengan sistem bongkar pasang yang

dapat meredam dampak gempa, serta dengan sistem *bottom-up*.

Mereka tidak berusaha memperkuat bangunan, tetapi justru mengandalkan kelenturan sambungan antarbagian bangunan untuk meredam energi gempa. Salah satu arsitektur rumah yang terkenal tahan gempa ialah *hat house* karya Apollo Architects, yang didirikan pada 2016.

Sementara itu, dalam program mitigasi bencana tsunami, pemerintahan Jepang mendirikan tembok beton setinggi 12,5 meter dan membentang sepanjang 395 meter di Prefektur Miyagi. Tembok ini didirikan atas trauma Jepang pascatsunami 2011.

Namun sebenarnya, pengalaman 'Negeri Sakura' dalam antisipasi bencana khususnya gempa sudah dilaksanakan di Indonesia, yakni dengan bangunan rumah rakyat tahan gempa (Barrataga). Barrataga dikembangkan pakar Rekayasa Kegempaan Universitas Islam Indonesia (UII) Yogyakarta, sekaligus Pengarah Badan Nasional Penanggulangan Bencana (BNPB), Ir H Sarwidi PhD. Konsep ini pun sudah bisa diterapkan di Yogyakarta. Sayangnya, pembangunan Barrataga ini kalah pamor di masyarakat.

Karena kebetulan bangsa kita dengan Jepang memiliki nasib yang sama, yakni bertempat di kawasan rawan gempa dan tsunami, setidaknya pemerintah dapat lebih gencar menyosialisasikan pentingnya mitigasi bencana dalam program pembangunan. Pemerintah dengan menggandeng pihak swasta dapat saling bekerja sama menyadarkan masyarakat bahwa pentingnya pembangunan rumah anti-gempa di kawasan bencana. Mungkin juga kita dapat meniru untuk membuat tembok penghalang tsunami. Dengan menyadarkan bahwa kesiapan bencana dalam pembangunan, tentunya hal ini dapat meredam korban menjadi lebih sedikit.

Mutiara Zahra

Mahasiswi Ilmu Politik FISIP
UIN Syarif Hidayatullah Jakarta

| | | | |
|--------|--|---------|-----------------------|
| Judul | Hunian Bagi Penyintas Disiapkan | Tanggal | Senin, 7 Januari 2019 |
| Media | Kompas (halaman 1) | | |
| Resume | Pemerintah menetapkan transisi darurat selama tiga bulan di Banten, sementara memperpanjang tanggap darurat di Lampung. Di sisi lain, penyintas berharap kehidupan layak. Saat ini upaya difokuskan pada pembangunan huntera. Adapun untuk di Lampung, pemerintah tak akan membangun huntera melainkan hunian tetap untuk relokasi pengungsi. Huntera di Pandeglang akan dibangun untuk 1.071 keluarga korban tsunami. pembangunan ini ditargetkan selesai dalam 2,5 bulan. Warga masyarakat pandeglang berharap mereka mendapatkan bantuan makanan dan sandang, karena seluruh tabungan dan modal usahanya hanyut digulung tsunami. | | |

Hunian bagi Penyintas Disiapkan

Pemerintah menetapkan transisi darurat selama tiga bulan di Banten, sementara memperpanjang tanggap darurat di Lampung. Di sisi lain, penyintas berharap kehidupan layak.

PANDEGLANG, KOMPAS — Pemerintah menetapkan fase transisi darurat penanganan bencana tsunami Selat Sunda di Banten berlangsung tiga bulan setelah masa tanggap darurat berakhir pada Sabtu (5/1/2019). Selama transisi darurat, upaya difokuskan pada pembangunan hunian sementara (huntera) dan relokasi penyintas bencana.

Adapun di Kabupaten Lampung Selatan, Provinsi Lampung, pemerintah memperpanjang masa tanggap darurat selama dua minggu, yaitu 6-19 Januari. Pemerintah tak akan membangun huntera, tetapi hunian tetap untuk relokasi pengungsi.

Kepala Pusat Data Informasi dan Humas Badan Nasional Penanggulangan Bencana (BNPB) Sutopo Purwo Nugroho mengatakan, huntera di Banten dibangun untuk menampung pengungsi yang rumahnya rusak berat dan ringan. Huntera diperlukan untuk mengurangi gejala sosial dan mengantisipasi musim hujan agar pengungsi dapat lebih nyaman.

"Diperlukan waktu dua bulan untuk membangun huntera sebelum pembangunan hunian tetap yang waktunya lebih lama," katanya.

Di Lampung Selatan, kata Sutopo, sudah tersedia lahan seluas 2 hektar untuk pemba-

ngunan hunian tetap. Balai Besar Wilayah Sungai Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat akan membersihkan lahan, sedangkan Dinas Pekerjaan Umum Kabupaten Lampung Selatan akan menyiapkan perencanaan, desain, serta rencana anggaran.

"Pemerintah Kabupaten Lampung Selatan akan mengajukan dana siap pakai BNPB untuk membangun hunian tetap beserta fasilitasnya," kata Sutopo dalam keterangan pers, Sabtu.

Sementara itu, Bupati Pandeglang Irna Narulita menyatakan, huntera akan dibangun bagi 1.071 keluarga di Pandeglang karena tempat tinggal mereka rusak sedang dan berat akibat diterjang tsunami. Pembangunan huntera ditargetkan rampung dalam 2,5 bulan.

"Kami khawatir dalam 2,5 bulan belum selesai semua. Maka, fase transisi jadi tiga bulan. Saat ini sudah mulai pembersihan lahan di beberapa lokasi," ujar Irna di Posko Terpadu Bencana Tsunami Selat Sunda, Kecamatan Labuan, Pandeglang, Banten.

Bencana tsunami akibat erupsi Gunung Anak Krakatau menerjang Provinsi Banten dan Provinsi Lampung 22 Desember

(Bersambung ke hlm 11 kol 1-3)

Hunian bagi Penyintas Disiapkan

(Sambungan dari halaman 1)

ber 2018 malam. Tsunami Selat Sunda itu mengakibatkan 431 orang tewas, 7.200 orang luka-luka, serta 46.646 warga mengungsi.

Menurut Irna, pembangunan huntera akan dilakukan di delapan lokasi di delapan kecamatan terdampak tsunami, yakni Carita, Cigeulis, Cimanggu, Labuan, Pagelaran, Panimbang, Sukaresmi, dan Sumur. Adapun pembersihan lahan untuk huntera mulai berlangsung di Kecamatan Carita serta Sumur.

Irna mengungkapkan, lahan pembangunan huntera dipastikan berjarak 500 meter dari garis pantai demi keamanan warga. Jika terdapat lahan yang berada kurang dari 500 meter, harus berada di ketinggian. Ada sebagian lahan yang dimiliki Pemkab Pandeglang, ada juga lahan milik perseorangan yang dipinjam oleh pemerintah.

Sewa rumah

Bagi penyintas bencana yang sudah keluar dari posko pengungsian tetapi rumahnya hancur, Irna memastikan pemerintah menyediakan bantuan menyewa rumah selama tiga bulan sembari menunggu pembangunan huntera rampung. "Bagi mereka yang tidak mampu, kami harus menyediakan tempat yang bukan

tenda," kata Irna.

Untuk membangun huntera, Irna meminta bantuan personel TNI. Satu huntera diproyeksikan berukuran 18 meter persegi dengan anggaran Rp 10 juta. "Sekarang dibuat prototipenya, material, dan rencana anggaran biayanya," ujarnya.

Pemerintah juga akan menyewa tempat-tempat yang layak untuk ditinggali penyintas bencana, seperti lapangan futsal di Desa Rancateureup, Labuan, yang selama ini digunakan sebagai posko pengungsian. "Jadi, para pengungsi tak lagi tinggal di sekolah atau tenda," ucap Irna.

Komandan Distrik Militer 0601/Pandeglang Letnan Kolonel (Inf) Nur Heru Wibawa mengakui, personel TNI akan menjadi tenaga utama dalam pembangunan huntera. "Jumlah personel yang akan membangun huntera tergantung kebutuhan, tetapi mungkin 200-300 orang," ujar Heru, yang juga Koordinator Penanggulangan Tsunami Selat Sunda di Pandeglang.

Harapan warga

Warga penyintas bencana di Kecamatan Labuan, Pandeglang, masih bingung untuk melanjutkan hidup setelah keluar dari posko pengungsian. Penyebabnya, tidak hanya rumah mereka yang hancur akibat tsunami, tetapi usaha

mereka juga hancur.

Penyintas di posko pengungsian lapangan futsal, Desa Rancateureup, Kecamatan Labuan, Yati (45), bingung jika harus keluar dari posko itu.

"Saya belum tahu harus kerja apa setelah keluar dari posko pengungsian," ucap perempuan yang dulu bekerja sebagai pedagang makanan dan minuman itu, kemarin.

Yati berharap tetap mendapatkan bantuan makanan dan sandang karena seluruh tabungan serta modal usahanya hanyut digulung tsunami. Ia akan mengikuti instruksi pemerintah jika harus direlokasi ke tempat yang aman. Namun, Yati berharap mendapat bantuan modal guna kembali membuka usaha.

Kepala Desa Waimuli Timur, Lampung Selatan, Zamra Ghozali berharap pemerintah segera merealisasikan hunian layak bagi warganya. Sebelum ini, pemerintah daerah berencana membangun hunian baru yang jauh dari pesisir, persisnya di Kalianda, ibu kota Lampung Selatan. Hal ini ditempuh dengan pertimbangan tsunami akibat erupsi Gunung Anak Krakatau masih bisa terjadi.

Namun, warga yang menjadi nelayan dan petani menolak karena lokasi itu terlalu jauh dari laut ataupun ladang tempat mereka bekerja. (ILO/PDS/BAY/BKY)

| | | | |
|--------|---|---------|-----------------------|
| Judul | Berita Foto | Tanggal | Senin, 7 Januari 2019 |
| Media | Kompas (halaman 17) | | |
| Resume | Bendung karet Tirtonadi Solo selain berfungsi sebagai sarana pengendali banjir juga sebagai ruang publik. | | |

Bendung Karet Tirtonadi



KOMPAS/FERGANATA INDRA RIATMOKO

Kompleks obyek wisata Bendung Karet Tirtonadi di Kecamatan Banjarsari, Solo, Jawa Tengah, Jumat (4/1/2019). Selain berfungsi sebagai sarana pengendali banjir, kompleks bangunan di Kali Anyar tersebut juga bermanfaat sebagai ruang publik.

| | | | |
|--------|--|---------|-----------------------|
| Judul | Waskita Targetkan 3 tol rampung tahun ini | Tanggal | Senin, 7 Januari 2019 |
| Media | Media Indonesia (halaman 14) | | |
| Resume | Tahun ini Waskita Karya memproyeksikan pendapatan usaha Rp. 54 Triliun dengan nilai kontrak baru sebesar 55 triliun. Waskita menargetkan bisa merampungkan 3 proyek utama jalan tol yakni Trans Sumatera, Jakarta-Cikampek II Elevated, dan ruas Pasuruan-Probolinggo. | | |

Waskita Targetkan 3 Tol Rampung Tahun Ini

Tahun ini Waskita Karya memproyeksikan pendapatan usaha Rp54 triliun dengan nilai kontrak baru sebesar Rp55 triliun.

ANDHIKA PRASETYO
andhika@mediaindonesia.com

PT Waskita Karya (persero) Tbk menargetkan bisa merampungkan tiga proyek utama pembangunan jalan tol pada 2019, yakni Tol Trans-Sumatra, Jakarta-Cikampek II Elevated, dan ruas Pasuruan-Probolinggo.

"Yang menjadi target nasional dari Terbanggi Besar sampai ke Palembang. Persisnya sampai di Kayu Agung sepanjang 185 kilometer. Pemerintah meminta tol bisa dipakai masyarakat saat Lebaran," kata Direktur Utama Waskita Karya I Gusti Ngurah Putra dalam paparan kinerja perseroan di Jakarta, kemarin.

Gusti menuturkan proyek Tol Trans-Sumatra itu merupakan bagian dari proyek ruas tol Terbanggi Besar-Pematang Panggang-Kayu Agung yang dimiliki PT Hutama Karya (persero).

Meski ditargetkan rampung sebelum Idul Fitri pada Juni mendatang, ia mengaku telah menyiapkan langkah antisipasi jika target penyelesaian meleset.

"Kalaupun tidak bisa selesai 100%, kami akan coba seperti di Jawa kemarin,

yaitu memberlakukan tol fungsional," katanya.

Gusti menjelaskan proyek lainnya yang paling penting ialah Tol Jakarta-Cikampek II Elevated yang ditargetkan rampung sebelum Lebaran.

Proyek itu, menurut dia, bergantung pada material *box girder* sepanjang 60-70 meter yang perlu dipabrikasi.

"Apakah pemasok bisa penuh itu atau tidak. Tapi dipastikan tahun ini selesai. Pemerintah minta sebelum Lebaran. Mudah-mudahan bisa," katanya.

Proyek ketiga yang dinilai penting untuk rampung tahun ini, lanjut Gusti, ialah ruas tol Pasuruan-Probolinggo sepanjang 31,30 kilometer.

"Tol Pasuruan-Probolinggo ini kami akan bisa menyelesaikan lebih cepat, bulan Februari ini mungkin sudah bisa," tandasnya.

Terima pembayaran

Sepanjang 2018 Waskita telah menerima pembayaran atas proyek dan dana talangan tanah sebesar Rp36,75 triliun.

Direktur Keuangan Waskita Karya Haris Gunawan mengungkapkan pem-

bayaran proyek tersebut ditujukan untuk beberapa proyek seperti tol Batang-Semarang sebesar Rp5,75 triliun, *light rail transit* (LRT) Palembang Rp3,9 triliun, tol Pasuruan-Probolinggo Rp2,1 triliun.

Perseroan juga menerima pembayaran dari proyek tol Salatiga-Kartasura sebesar Rp2 triliun, proyek ruas tol Terbanggi Besar-Kayu Agung senilai Rp1,96 triliun, penerimaan proyek lainnya sebesar Rp18,23 triliun, serta pengembalian dana talangan tanah Rp2,8 triliun.

"Selama tiga tahun terakhir Waskita Karya berhasil mencatatkan pertumbuhan secara signifikan hingga 100,31%," ujar Haris.

Tahun ini Waskita Karya memproyeksikan pendapatan usaha sebesar Rp54 triliun dengan nilai kontrak baru yang ditargetkan sebesar Rp55 triliun.

Di sisi lain, anak usaha Waskita yakni PT Waskita Beton Precast Tbk (WSBP) menargetkan pertumbuhan laba sebesar 10% pada tahun ini. Perusahaan juga menargetkan nilai kontrak baru pada 2019 sebesar Rp10,39 triliun, baik dari proyek internal maupun eksternal.

Pada Januari 2019 ada potensi nilai kontrak baru sekitar Rp2 triliun yang berasal dari pekerjaan tambahan berupa proyek Tol Krian-Legundi-Bunder-Manyar (KLBM), Cibitung-Cilincing, Bogor-Ciawi-Sukabumi (Bocimi), dan proyek lainnya. (Ant/E-1)

| | | | |
|--------|---|---------|-----------------------|
| Judul | Pengembangan KEK: Progress Berjalan Lambat | Tanggal | Senin, 7 Januari 2019 |
| Media | Bisnis Indonesia (halaman 3) | | |
| Resume | <p>Progres pengembangan dan pembangunan 12 Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) masih berjalan lambat, tercermin dari rendahnya serapan tenaga kerja serta realisasi investasi di kawasan tersebut. Berdasarkan data yang dihimpun, 12 proyek KEK yang ditargetkan beroperasi pada 2019 baru 6 yang diresmikan. padahal tahun ini menjadi penentuan bagi pemerintah untuk memenuhi salah satu target RPJMN yaitu mengoperasikan 12 KEK. Selain itu, realisasi investasi di 12 proyek tersebut baru 17,7 Triliun per November 2018 dari target Rp. 104.54 triliun. serapan tenaga kerja hanya 10.700 dari estimasi 695.783 orang. enam KEK yang telah beroperasi tersebut yaitu: Sei Mangkei, Tanjung Lesung, Palu, Mandalika, Galang Batang, dan Arun Lhoksumawe.</p> | | |

Senin, 7 Januari 2019

UTAMA

► PENGEMBANGAN KAWASAN EKONOMI KHUSUS

Progres Berjalan Lambat

JAKARTA — Progres pengembangan dan pembangunan 12 kawasan ekonomi khusus (KEK) masih berjalan lambat, tercermin dari rendahnya serapan tenaga kerja serta realisasi investasi di kawasan tersebut.

Kristia Putri Kianenti, Deandra Syarifata
& Annisa S. Rizki
redaksi@bisnis.com

Berdasarkan data Dewan KEK yang dihimpun *Bisnis*, dari 12 proyek KEK yang ditargetkan beroperasi pada 2019, baru enam yang diresmikan. Padahal, tahun ini menjadi penentuan bagi pemerintah untuk memenuhi salah satu target Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJMN), yaitu mengoperasikan 12 KEK.

Selain itu realisasi investasi di 12 proyek tersebut baru Rp17,7 triliun per November 2018 dari komitmen yang ditargetkan Rp104,54 triliun. Serapan tenaga kerjanya hanya 10.700 orang per November 2018 dari estimasi 695.783 orang.

Sekretaris Dewan KEK Enoch Suharto menyatakan, sejauh ini baru enam KEK yang telah beroperasi, yaitu Sei Mangkei, Tanjung Lesung, Palu, Mandalika, Galang Batang, dan Arun Lhoksumawe. "Sisa enam KEK dalam masa pembangunan. Diharapkan semuanya dapat beroperasi tahun ini," ujarnya kepada *Bisnis*, akhir pekan lalu.

Data Dewan KEK juga mengungkapkan, KEK Bitung, Morotai, dan MBTK telah dikategorikan siap beroperasi dengan rencana persiapan Februari 2018. Namun, hingga kini rencana itu belum terlaksana.

Di sisi lain, KEK Tanjung Kelayang, Sorong dan Tanjung Api-Api dikategorikan dalam tahap pembangunan dengan target operasi pada Maret dan April 2019. KEK Tanjung Api-Api masih menghadapi kendala dana pembangunan infrastrukturnya.

KEK ini memiliki keruangan geokonomi, yaitu berada di wilayah penghasil karet dan kelapa sawit terbesar di Indonesia.

Selain potensi daerah di sektor agro, KEK Tanjung Api-Api juga memiliki potensi sumber daya alam gas bumi dan batu bara yang melimpah. KEK ini diharapkan dapat menarik investasi Rp125 triliun hingga 2025.

Menanggapi lambatnya progres pengembangan KEK, Enoch mengklaim sejumlah investor masih menunggu momentum yang tepat untuk menanamkan modalnya. Salah satu pertimbangan adalah ekosistem dan infrastruktur penunjang di KEK.

"Mencari investor itu gampang-gampang susah, karena melihat ekosistem. Tanjung Lesung sudah ada beberapa calon investor asal Jepang dan Korea Selatan, tetapi masih *wait and see* dengan jalan tol," ujarnya.

Sejumlah tantangan dalam pengembangan KEK antara lain pergantian pimpinan daerah, pengalangan dan

sertifikasi lahan yang memakan waktu lama serta profesionalisme dan komitmen dari pengelola KEK itu sendiri. Untuk itu, Dewan KEK mendapat arahan dari Menteri Perekonomian untuk tidak lagi menerima usulan KEK dari pemerintah daerah, dan hanya menerima usulan KEK dari badan usaha yang telah berpengalaman.

Sejauh ini ada sekitar tiga usulan KEK dari badan usaha yang dalam proses penetapan, antara lain KEK Pariwisata Sungailiat seluas 273 hektare yang diusulkan PT Pantai Timur Sungailiat dan KEK Pariwisata Tanjung Gunung seluas 385 hektare (PT Pan Semujur Makmur).

Ada juga KEK Pariwisata Singasari seluas 107,6 hektare usulan konsorsium badan usaha PT Pengembangan Pariwisata Indonesia/ITDC, PT Intelegensia Grahatama, dan PT Cakrawala Mandala Nusantara.

Guna memenuhi kebutuhan tenaga kerja di 12 proyek KEK, Enoch mengatakan pihaknya bekerja sama dengan Kemristekdikti guna membentuk sekolah vokasi. Salah satunya telah berjalan di KEK Mandalika.

"Kami kerja sama dengan Dikti untuk membentuk akademi setara DI atau D2 guna memenuhi kebutuhan tenaga kerja, khususnya di bidang pariwisata,"

Aspek Investasi Pariwisata Kementerian Pariwisata Hengky Manurung menyatakan pihaknya ikut membantu menyiapkan SDM andal di bidang pariwisata melalui sekolah vokasi yang dikelola oleh Kemenpar.

Saat ini, Kemenpar mengelola 6 sekolah tinggi pariwisata yang tersebar di Bandung, Medan, Palembang, Bali, Makassar dan Lombok yang menyep-

rap sekitar 10.000 mahasiswa setiap tahunnya.

Kemenpar sendiri tengah melakukan percepatan lima KEK Pariwisata pada tahun ini, yaitu KEK Mentawai (Sumbar), Cikidang (Jabar), Pangdaran (Jabar), Selayar (Sulsel), dan Tanjung Pulisan Likupang (Sulut).

Investor yang menanamkan modal di dalam kawasan ekonomi khusus dapat memperoleh berbagai insentif fiskal, misalnya *tax holiday* yang mengurangi pengenaan pajak penghasilan badan sebesar 20%—100% dalam periode 10—25 tahun. Selain itu, investor terbebas pengenaan bea masuk, cukai, pajak pertambahan nilai dan pajak penjualan barang mewah.

Enoh mengatakan KEK yang sudah beroperasi sudah memiliki infrastruktur dasar yang baik. "Kalau ada investor yang mau masuk ke kawasan tersebut, airnya ada, listriknya ada, pengelolaan limbahnya ada, pengelolaan sampahnya ada, lahannya pun sudah tersedia."

JANJI PEMERINTAH

Dimintai pendapatnya, Direktur Riset Center of Reform on Economic (CORE) Pieter Abdullah menyatakan ada banyak hal yang dijanjikan pemerintah kepada para investor tapi belum diwujudkan. Hal ini menjadi salah satu faktor lambatnya realisasi investasi di KEK.

"Ketidaksiharian antara janji dan realita ini merusak *image* persepsi investor terhadap kita," ujarnya.

Contohnya, pemerintah menjanjikan fasilitas berupa infrastruktur pendukung seperti rel kereta api yang menghubungkan KEK Sei Mangkei dengan Pelabuhan Kuala Tanjung. Namun, tak kunjung terbangun sehingga calon investor ragu.

Begitu pula dengan pembangunan tol Serang—Panimbang yang belum rampung untuk calon investor KEK Tanjung Lesung.

Menurutnya, berbagai fasilitas fiskal yang dijanjikan pemerintah harus dibarengi dengan pembangunan infrastruktur. □

Kawasan Ekonomi Khusus Sudah Sampai Mana?

Target yang harus dipenuhi dalam proyek Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) masih jauh dari harapan. Padahal KEK adalah salah satu proyek strategis.

| Investasi Proyek KEK di Indonesia (Rp miliar) | | | Serapan Tenaga Kerja di Proyek Kek (orang) | | |
|---|---------------|--------------|--|----------------|---------------|
| Nama KEK | Komitmen | Realisasi* | Nama KEK | Kebutuhan TK | Serapan TK* |
| Sei Mangkei | 777 | 4,67 | Sei Mangkei | 83.304 | 3.672 |
| Tanjung Lesung | 2,28 | 1,04 | Tanjung Lesung | 85.000 | 1.358 |
| Mandalika | 1,96 | 0,23 | Mandalika | 97.500 | 1.660 |
| Palu | 7,77 | 4,67 | Palu | 58.700 | 1.240 |
| Bitung | 6,96 | 0,16 | Bitung | 34.710 | 70 |
| Morotai | 1,14 | 0,20 | Morotai | 30.000 | 200 |
| Tanjung Api Api | 13,41 | 0,07 | Tanjung Api Api | 149.000 | 60 |
| MBTK | 0,80 | 0,80 | MBTK | 55.700 | 140 |
| Tanjung Kelayang | 0,83 | 0,83 | Tanjung Kelayang | 23.645 | 216 |
| Sorong | 5,02 | 0,09 | Sorong | 15.024 | 80 |
| Arun Lhoksumawe | 8,18 | 0,01 | Arun Lhoksumawe | 40.000 | 1.500 |
| Galang Batang | 36,25 | 7,14 | Galang Batang | 23.200 | 503 |
| Total | 104,54 | 17,70 | Total | 695.783 | 10.700 |

| | | | |
|--------|--|---------|-----------------------|
| Judul | Sulsel Tawarkan Proyek Tol Ke China | Tanggal | Senin, 7 Januari 2019 |
| Media | Bisnis Indonesia (halaman 8) | | |
| Resume | Pemprov Sulawesi Selatan melakukan pengkajian terhadap 23 proyek infrastruktur pada tahun 2019 guna menggenjot perekonomian daerah dengan mengupayakan menarik investor masuk ke wilayah tersebut. | | |

► INFRASTRUKTUR DAERAH

Sulsel Tawarkan Proyek Tol ke China

MAKASSAR — Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan melakukan pengkajian terhadap 13 proyek infrastruktur pada 2019 guna menggenjot perekonomian daerah dengan mengupayakan menarik investor masuk ke wilayah tersebut.

Gubernur Sulawesi Selatan Nurdin Abdullah mengungkapkan bahwa pemprov telah membuka peluang kepada China untuk terlibat dalam pembangunan proyek prioritas. Hal itu disampaikan usai menerima kunjungan Duta Besar China untuk Indonesia Xiao Qian, akhir pekan lalu.

Pemprov Sulsel menawarkan pengerjaan proyek pembangunan tol lintas kabupaten, Kereta Rel Listrik, juga proyek lain sektor pariwisata.

"Kami mengusulkan proyek itu dan berharap kedua infrastruktur [tol dan KRL] ini bisa terwujud. Mereka sangat berminat," ungkap Nurdin.

Menurut gubernur, Dubes China akan mengumpulkan para investor dan mengundang secara resmi untuk berdiskusi di China bersama dengan jajaran Pemprov Sulsel.

Sejauh ini, tol rencananya akan dibangun melingkar mencakup beberapa daerah.

"Tol ini kita mau buat keliling, daerah kami kan pesisir. Seluruh kabupaten/kota kami harapkan bisa terkoneksi semua. Tetapi ini baru idenya, setelah itu kami buat pertemuan siapa investornya," jelasnya.

Ia mengaku, keberadaan jalan tol di wilayah Sulsel ke depan sangat penting. Hanya saja, rencana pembangunan proyek itu pada saat ini masih mengandalkan investor dan

tidak banyak berharap dari APBN.

Sementara itu, untuk proyek KRL digulirkan sebagai upaya untuk melanjutkan program pembangunan Kereta Api Trans—Sulawesi yang sejauh ini masih berlangsung di Kabupaten Barru, Sulsel.

"Kami hanya menawarkan, siapa tahu mereka [investor dari China] berminat. Dia [Xiao Qian] sangat serius karena sebelum resmi menyampaikan minatnya, dia sudah pelajari semua yang berpotensi," tambahnya.

Selain dua proyek infrastruktur itu, mantan Bupati Bantaeng dua periode itu juga menawarkan beberapa pulau untuk digarap sebagai destinasi wisata. Apalagi, menurut dia, Sulsel memiliki pulau-pulau yang berpotensi untuk mendongkrak kunjungan pariwisata daerah.

Kepala Dinas Penanaman Modal dan PTSP Sulsel AM Yamin menyatakan, apabila sejumlah proyek yang ditawarkan itu bisa dikerjakan oleh investor China, secara langsung hal tersebut akan turut meningkatkan angka investasi di Sulsel.

"Nantinya akan ada pertemuan dulu di Jakarta untuk mendalami sektor yang diinginkan oleh Sulsel sehingga nanti bisa mengundang investor yang diinginkan," jelasnya.

Yamin juga menegaskan, sejauh ini cukup banyak investor asal China yang menanam investasinya di Sulsel. "Kurang lebih ada 100 perusahaan asal China dan semua berjalan baik. Semua sektor ada, termasuk di antaranya energi dan perdagangan." (136)

| | | | |
|--------|---|---------|-----------------------|
| Judul | Geliat Pariwisata: Target Makin Greget | Tanggal | Senin, 7 Januari 2019 |
| Media | Bisnis Indonesia (halaman 10) | | |
| Resume | Pemerintah menargetkan sector pariwisata bisa menjadi sector unggulan dan penyumbang devsa terbesar. namun langkah tersebut dihadapkan berbagai tantangan seperti bencana alam, koordinasi antarinstansi dan lainnya. | | |

GELIAT PARIWISATA

TARGET MAKIN GEREGET

Pemerintah menargetkan sektor pariwisata bisa menjadi sektor unggulan dan penyumbang devisa terbesar dengan target US\$20 miliar pada 2019. Namun, langkah untuk mencapai target tersebut dihadapkan pada berbagai tantangan seperti bencana alam, koordinasi antarinstansi dan lainnya. Mampukah pemerintah memenuhi target tersebut? Berikut data dan fakta mengenai perkembangan sektor pariwisata nasional.

Penetapan 10 destinasi pariwisata prioritas atau 10 Bali Baru

- 1. Danau Toba**: Luas: 500 Ha, Investasi: US\$1 juta
- 2. Tanjung Kelayang**: Luas: 1200 Ha, Investasi: US\$1,6 juta
- 3. Borobudur**: Luas: 1000 Ha, Investasi: US\$1,5 juta
- 4. Wakatobi**: Luas: 500 Ha, Investasi: US\$1,4 juta
- 5. Morotai**: Luas: 300 Ha, Investasi: US\$3 juta
- 6. Tanjung Lesung**: Luas: 1500 Ha, Investasi: US\$5 juta
- 7. Kep. Seribu & Kota Tua**: Luas: 1000 Ha, Investasi: US\$1 juta
- 8. Bromo Tengger Semeru**: Luas: 1000 Ha, Investasi: US\$1 juta
- 9. Mandalika**: Luas: 1035 Ha, Investasi: US\$3,3 juta
- 10. Labuan Bajo**: Luas: 1000 ha, Investasi: US\$1,2 juta

Arah kebijakan pariwisata nasional?

Peraturan Pemerintah No.50/2011 tentang RIPARNAS 2010-2025

- Pembangunan destinasi pariwisata
- Pembangunan industri pariwisata
- Pemasaran pariwisata nasional
- Pembangunan kelembagaan pariwisata

Strategi pengembangan destinasi pariwisata:

- Perwilayahan
- Pembangunan daerah tujuan wisata (DTW)
- Aksesibilitas pariwisata
- Prasarana umum, fasilitas umum, dan pariwisata
- Pemberdayaan masyarakat
- Investasi pariwisata

Kebutuhan investasi sektor pariwisata

Skema investasi pengembangan 10 destinasi pariwisata prioritas (DPP) & kawasan strategis pariwisata nasional (KSPN) Rp500 triliun

- Investasi pariwisata Rp205 triliun**
 - Investasi pemerintah untuk pembangunan infrastruktur penunjang pariwisata Rp170 triliun
 - Investasi swasta Rp35 triliun
- Pembiayaan pariwisata Rp295 triliun**
 - Pembiayaan pemerintah Rp10 triliun (LPEI, PT SM, PT SMF, PT PI, PINA, LPOB)
 - Pembiayaan swasta Rp285 triliun

Perolehan devisa menurut lapangan usaha US\$ miliar:

| Tahun | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|------------|---------------|-------------------|-----------------------------|----------------------|---------------------|
| Tahun 2012 | Migas (36,97) | Batu bara (26,16) | Minyak kelapa sawit (18,84) | Karet olahan (10,39) | Pariwisata (9,12) |
| Tahun 2013 | Migas (32,63) | Batu bara (24,50) | Minyak kelapa sawit (15,83) | Pariwisata (10,05) | Karet olahan (9,31) |
| Tahun 2014 | Migas (30,31) | Batu bara (18,69) | Minyak kelapa sawit (18,61) | Pariwisata (11,16) | Pakaian jadi (7,45) |
| Tahun 2015 | Migas (18,57) | CPO (16,42) | Batu bara (14,71) | Pariwisata (12,25) | Pakaian jadi (6,41) |

Tingkat Penghunian Kamar (TPK) Hotel Klasifikasi Bintang 2016-2018 (%)

| Tahun | Jan | Feb | Mar | Apr | Mei | Jun | Jul | Aug | Sep | Ok | Nov | Des |
|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|----|-----|-----|
| 2016 | 49 | 51 | 52 | 53 | 54 | 55 | 56 | 57 | 58 | 59 | 60 | 61 |
| 2017 | 50 | 52 | 53 | 54 | 55 | 56 | 57 | 58 | 59 | 60 | 61 | 62 |
| 2018 | 51 | 53 | 54 | 55 | 56 | 57 | 58 | 59 | 60 | 61 | 62 | 63 |

Perbandingan peringkat daya saing pariwisata Indonesia dengan negara-negara ASEAN

| | |
|-----------|-----|
| Indonesia | 42 |
| Singapura | 13 |
| Malaysia | 26 |
| Thailand | 34 |
| Vietnam | 67 |
| Filipina | 79 |
| Laos | 94 |
| Kamboja | 101 |

30 42 2019*

Portofolio produk pariwisata Indonesia?

- 60% pariwisata budaya (wisata warisan budaya & sejarah, wisata belanja dan kuliner, wisata kota dan desa)
- 35% pariwisata alam (wisata bahari, ekowisata, wisata petualangan)
- 5% pariwisata buatan manusia (wisata MICE, wisata olahraga, objek wisata terintegrasi)

Realisasi dan target penyerapan tenaga kerja di sektor pariwisata (juta orang)

| Tenaga Kerja | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 |
|--------------------------------------|------|------|------|------|------|------|
| Tenaga kerja pariwisata langsung | 3,3 | 3,42 | 3,54 | 3,66 | 3,78 | 3,9 |
| Tenaga kerja pariwisata tak langsung | 5,5 | 5,7 | 5,9 | 6,1 | 6,3 | 6,5 |
| Tenaga kerja pariwisata terdampak | 2,2 | 2,28 | 2,36 | 2,44 | 2,52 | 2,6 |
| Total tenaga kerja pariwisata | 11 | 11,4 | 11,8 | 12,2 | 12,6 | 13 |

Program sertifikasi tenaga kerja pariwisata (orani)

Tantangan industri pariwisata?

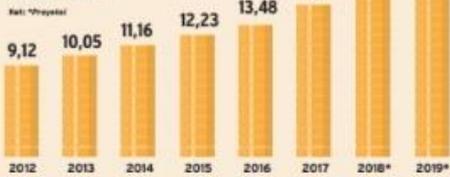
- Perubahan iklim dan bencana alam
- Ketersediaan konektivitas dan infrastruktur yang belum optimal
- Kesiapan masyarakat di sekitar destinasi pariwisata
- Kemudahan investasi yang belum optimal
- Belum optimalnya sinergi antarmata rantai usaha pariwisata
- Daya saing produk wisata
- Pengembangan tanggung jawab terhadap lingkungan



Sasaran pembangunan pariwisata

| Keterangan | 2014 | Target 2019 |
|----------------------------------|----------|-------------|
| Kontribusi terhadap PDB nasional | 4,2% | 8% |
| Wisatawan mancanegara (orang) | 9 juta | 20 juta |
| Wisatawan nusantara (kunjungan) | 250 juta | 275 juta |

Penerimaan devisa sektor pariwisata (US\$ miliar)



Perkembangan jumlah kunjungan Wisman (juta)



Program sertifikasi tenaga kerja pariwisata (orang)



Tanggapan pemerintah & pelaku usaha:



"Pariwisata saya tetapkan sebagai *leading sector*. Pariwisata dijadikan sebagai *leading sector* ini adalah kabar gembira, dan seluruh kementerian lainnya wajib mendukung dan itu saya tetapkan."

Presiden RI, Joko Widodo



"Untuk Indonesia pariwisata sebagai penyumbang PDB, devisa dan lapangan kerja yang paling mudah, dan murah."

Menteri Pariwisata, Arief Yahya



"Target devisa sebesar US\$20 miliar dari sektor pariwisata menjadi incaran yang berat, karena 2019 merupakan tahun politik. Sehingga, apabila terjadi gonjang-ganjing bisa memengaruhi iklim usaha."

Ketua Umum Association of the Indonesia Tours & Travel Agencies (ASITA) Asnawi Bahar

Kunjungan Wisman berdasarkan kawasan (ribu)



Perbandingan pertumbuhan Wisman Indonesia dengan pasar regional (Jan 17-Des 17)



Sumber: Kementerian, Regional, BPS, data dari berbagai sumber.



| | | | |
|--------|--|---------|-----------------------|
| Judul | Berita Foto | Tanggal | Senin, 7 Januari 2019 |
| Media | Bisnis Indonesia (halaman 23) | | |
| Resume | Pekerja menyelesaikan pembangunan hunian sementara untuk pengungsi bencana Sulteng. Kementerian PUPR menggenjot penyelesaian Huntara tersebut. | | |

► **KEBUT HUNIAN SEMENTARA**



Antara/Basri Marzuki

Pekerja menyelesaikan pembangunan Hunian Sementara (Huntara) untuk pengungsi bencana di Kelurahan Palupi Palu, Sulawesi Tengah, pekan lalu. Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan

Rakyat menggenjot penyelesaian Huntara tersebut, karena hingga akhir Desember 2018 baru sekitar 30% Huntara yang siap ditempati dari target 1.200 unit yang seharusnya sudah dihuni.

| | | | |
|--------|---|---------|-----------------------|
| Judul | Dampak Bencana Alam: 1 juta Wisman Batal Berkunjung | Tanggal | Senin, 7 Januari 2019 |
| Media | Bisnis Indonesia (halaman 11) | | |
| Resume | Sebanyak 1 juta wisman batal berkunjung ke Indonesia karena bencana alam yang terjadi di sejumlah wilayah. Bencana memengaruhi kunjungan tersebut. Ada tiga bencana besar dan impact-nya sekitar 1 juta wisman yang tidak jadi datang ke Indonesia. Yaitu gempa Lombok, gempa dan tsunami Palu, dan Tsunami Selat Sunda. Wisman banyak berasal dari Malaysia, Singapura, Timor Leste, Australia, dan China. | | |

► DAMPAK BENCANA ALAM

1 Juta Wisman Batal Berkunjung

SEMARANG — Sebanyak 1 juta wisatawan mancanegara batal berkunjung ke Indonesia karena bencana alam yang terjadi di sejumlah daerah.

redaksi@bisnis.com

Menteri Pariwisata Arief Yahya mengatakan, saat momentum libur hari raya Natal 2018 dan Tahun Baru 2019 banyak wisatawan mancanegara (wisman) batal ke Indonesia karena bencana tsunami Selat Sunda.

"Jadi bencana memengaruhi. Ada tiga bencana besar dan impact-nya sekitar 1 juta wisman yang tidak jadi datang ke Indonesia," ungkapnya di Semarang Jumat (4/1).

Dia menjelaskan, turunya jumlah wisatawan asing tak lepas dari tiga musibah besar yang terjadi. Mulai gempa di Lombok pada 5 Agustus 2018, gempa Palu 28 September 2018 serta Tsunami Selat Sunda pada 22 Desember 2018.

"Di Palu meskipun bukan destinasi utama tetapi orang luar tidak tahu, tahunya di Indonesia ada gempa dan tsunami. Lalu gempa Lombok pada 5 Agustus, sehari setelahnya wisman turun drastis dan membatalkan," katanya.

Menurutnya, kunjungan wisman tersebut banyak yang berasal dari negara China. Wisman asal Negeri Panda itu menduduki peringkat kelima, setelah Malaysia, Singapura, Timor Leste, dan Australia.

Arief menjelaskan, sebelum

► saat momentum libur hari raya Natal dan Tahun Baru 2018 banyak wisatawan mancanegara (wisman) batal ke Indonesia karena bencana tsunami Selat Sunda.

nya China selalu menempati urutan pertama turis yang datang ke Indonesia. "That's advice yang dikeluarkan Pemerintah China sangat efektif. Jumlah wisman dari China langsung nol. That's advice dianggap sebagai larangan, dan mereka sangat patuh kepada pemerintah," katanya.

Menpar menginginkan, setiap rest area di jalan tol Trans Jawa dipenuhi dengan kuliner khas daerah setempat. Hal itu dilakukan untuk menumbuhkan pariwisata dan ekonomi warga di sekitar lokasi tol.

Menurut Arief, Peta Kuliner Trans Jawa yang sebelumnya dikeluarkan Kementerian Perhubungan (Kemenhub) beberapa waktu lalu sangat bagus dan viral. Hal itu memacu Kempar untuk segera menjadikan rest area tol dipenuhi kuliner daerah setempat.

"Nanti akan kita buat di rest area ada *shoovroom* masing-masing daerah sekitar situ. Misalnya, sedang lewat Semarang *shoovroom*-nya Semarang, kita lewat Salatiga ada *shoovroom*-nya Salatiga dan sebagainya," katanya.

Dia menjelaskan, bagi pengguna tol yang ingin menemukan kuliner khas daerah setempat dengan rasa yang lebih enak tetapi terpaksa keluar tol, pihaknya akan mengusulkan agar ketika keluar tol tidak dikenal biaya tambahan.

"Kalau ada yang keluar masuk ada tambahan tol, orang cenderung tidak mau. Saya ingin usulkan ke pengelola tol masuk pada hari yang sama jangan kena *charge*," jelasnya.

Arief menyebutkan, pihaknya mengupayakan agar pengguna tol mendapatkan diskon 20%

agar kuliner di daerah-daerah setempat tersebut dapat berkembang.

"Saya ingin agar wisatawan dimanjakan. Saya berharap pengelola jalan tol untuk memberikan diskon tarif tol 20% kepada pengguna jalan yang kembali masuk gerbang tol pada hari yang sama," katanya.

KUNJUNGI LAWANG

Pada perkembangan lain, Ibu Negara Iriana Joko Widodo bersama dengan anggota Organisasi Aksi Solidaritas Era Kabinet Kerja mengunjungi bangunan bersejarah Lawang, Jumat (4/1).

Dalam kunjungan ke bangunan bersejarah yang telah terbus 1 juta pengunjung pada 2018 tersebut, Iriana mengajak ketua TP PKK Jawa Tengah Atiqoh Ganjar Pranowo berkeliling yang juga ditemani istri Panglima TNI Nanny Hadi Tjahjanto, serta Direktur SDM dan Umum PT KAI R. Ruli Adh.

Ibu negara berkali-kali mengajak Atiqoh dan rombongan untuk berfoto bersama, mulai dengan latar belakang dinding kaca patri berukuran tinggi lebih dari 2 meter.

Kemudian, Iriana juga melihat dari sisi arsitektur gedung Lawang Sewu yang dibangun tanpa menggunakan semen. Lawang Sewu dibangun dengan menggunakan adonan bligor atau pese yang merupakan istilah lokal untuk sebutan campuran pasir, kapur, dan batu bata merah.

Adonan bligor membuat bangunan menjadi tidak mudah retak, lebih awet, dan dapat menyerap air sehingga ruang menjadi sejuk.

Mulai awal tahun ini, bangunan bersejarah Lawang Sewu dikelola oleh PT Kereta Api Pariwisata, anak usaha PT Kereta Api Indonesia.

Direktur Utama PT KA Pariwisata Totok Suryono berharap agar jumlah pengunjung dapat mencapai 2 juta orang sepanjang 2019 setelah pada tahun lalu berhasil mencapai 1 juta orang.

Adapun, Pemerintah Provinsi Jawa Tengah menargetkan 1,2 juta wisatawan mancanegara masuk ke Jateng. Pasalnya, Jateng merupakan salah satu wisata unggulan di Indonesia.

Adapun, secara nasional target wisatawan mancanegara yang masuk ke Indonesia mencapai 20 juta orang. Dia mengharapkan, Jateng bisa menyumbangkan 10% dari target tersebut.

Kepala Dinas Kepemudaan Olahraga dan Pariwisata (Disporapar) Provinsi Jateng Urip Sihabudin mengatakan, tahun ini pihaknya menargetkan wisatawan mancanegara mencapai 1,2 juta orang. Target tersebut bakal tercapai seiring perkembangan wisata Jateng yang terus mengalami tren positif.

"Kami tahun ini menargetkan 1,2 juta wisatawan mancanegara masuk ke Jateng. Kami juga memperkuat promosi dan pengembangan sumberdaya manusia agar target tersebut bisa tercapai," kata Urip Jumat (4/1).

Menurutnya, saat ini akseptabilitas pariwisata di Jateng sudah cukup baik. Selain itu, dengan ditetapkannya Candi Borobudur menjadi ikon Bali baru diharapkan mendongkrak wisatawan mancanegara untuk singgah ke Jawa Tengah.

Urip menambahkan, Borobudur menjadi magnet kuat pariwisata di Jawa Tengah. Pasalnya, kebanyakan wisman menjadikan Candi Borobudur sebagai destinasi utama jika berlibur di Indonesia.

"Candi Borobudur kami harapkan bisa mendongkrak wisatawan untuk masuk ke Jateng. Pemerintah pusat juga mendukung dengan menetapkan Candi Borobudur menjadi ikon Bali baru," ujarnya.

Sementara itu, Menteri Pariwisata Arief Yahya mengatakan Jateng mempunyai banyak keunggulan untuk menarik wisatawan mancanegara masuk. Pasalnya, Candi Borobudur merupakan ikon pariwisata Indonesia. (K28/Yudi Supriyanto)