

# KLIPING BERITA MEDIA MASSA

Rabu, 02 Oktober 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	Kompas (Halaman 13)	Rabu, 02 Oktober 2019	Jalan Tol: Menyeimbangkan Kepentingan	Penyesuaian tarif jalan tol jadi peharhartian banyak pihak sebab, dengan bertambahnya jaringan tol, makin banyak pula penggunaannya. Meski merupakan alternatif jalan nasional, jalan tol jadi “hajat hidup” orang banyak Sampai pertengahan tahun ini, tercatat 1.773 kilometer jalan tol beroperasi, terbagi dalam 54 ruas tol. Sertiap hari, sebanyak 9,4 juta kendaraan melintas dan nilai transaksinya Rp 12 triliun per tahun.
2	Kompas (Halaman 15)	Rabu, 02 Oktober 2019	Konstruksi Rumah Tidak Tahan Gempa	Wiayah Maluku dan Maluku Utara rawan dilanda gempa dan tsunami karena itu, rumah dan bangunan lain harus dirancang tahan gempa Sebanyak 1.774 desa di Maluku dan Maluku Utara beresiko dilanda gempa dan tsunami. Untuk menimalkan risiko bencana, sekitar tiga juta penduduk yang mendiami wilayah itu dibekali pengetahuan tentang kebencanaan termaksud pembangunan hunian tahan gempa.
3	Kompas (Halaman 15)	Rabu, 02 Oktober 2019	Berita Foto	Korban Gempa Ambon.
4	Kompas (Halaman 18)	Rabu, 02 Oktober 2019	Tata Ruang Landasan Kota Cerdas	Mewujudkan kota cerdas merupakan upaya untuk membuat hidup penduduk di kota tersebut lebih berkualitas.kuncinya sekedar penerapan teknologi informasi, melainkan mesti dilandasi tata ruang kota yang benar. Ini yang menjadi tantangan bagi DKI Jakarta.
5	Bisnis Indonesia (Halaman)7	Rabu, 02 Oktober 2019	Investor Hong Kong Ambil Saham WTR	Menteri Pekerjaan Umum & Perumahan rakyat (PUPR) Basuki Hadimulyono mengatakan pihaknya sudah mendapat laporan terkait pendatanganan perjanjian jual beli bersyarat saham milik WTR pada dua perusahaan tol, yakni PT Jasamarga Ngawai (JSN) dan PT Jasamarga Ngawai kertosono Kediri (JNKK). Perjanjian tersebut diteken pada senin (30/9).
6	Bisnis Indonesia (Halaman 7)	Rabu, 02 Oktober 2019	Lelang Tiu Suntuk di NTB Dibuka	Pembangunan Bangunan Bendungan Tiu Suntuk (Nusa Tenggara Barat) Senilai R1,35 triliun menjadi proyek bendungan baru pertama yang di buka lelangnya pada 2019.
7	Bisnis Indonesia (Halaman 7)	Rabu, 02 Oktober 2019	Berita Foto	Proyek pembangunan jalan layang tol dalam kota di Makasar, Sulawesi Selatan, Selasa (1/10). Kementrian Pekerjaan Umum Rakyat (PUPR) menyatakan perkiraan investasi infrastruktur dalam priode 2020 – 2024 mencapai 6.445 triliun
8	Bisnis Indonesia (Halaman 7)	Rabu, 02 Oktober 2019	Berita Foto	Kapal Pinisi terparkir di kawasan pelabuhan Labuhan Bajo, Kabupaten Manggarai Barat, NTT beberapa waktu lalu. pemerintah menganggarkan Rp7,1 trilun pada, 2020 untuk mendukung infrastruktur dii lima kawasan strategis pariwisata nasional (KSPN) Superprioritas.
9	Bisnis Indonesia (Halaman 12)	Rabu, 02 Oktober 2019	Belajar Kelola Kota Pintar dari Swedia	Untuk mewujudkan nya, Indonesia bisa mencontoh dari swedia yang sudah memulai upaya menciptakan kota kota pintar untuk memenuhi kebutuhan manusia akan penggunaan energy yang lebih efisien dan berkelanjutan tanpa menguras sumber daya alam
10	Media Indonesia (Halaman 1)	Rabu, 02 Oktober 2019	Nepotisme, Suap masih Hantui Kementrian	Praktik nepotisme dan suap menyuap dalam penerimaan pegawai ataupun promosi jabatan masih menjadi masalah di lembaga pemerintah.

Judul	<b>Jalan Tol: Menyeimbangkan Kepentingan</b>	Tanggal	Rabu, 02 Oktober 2019
Media	Kompas ( Halaman 13)		
Resume	Penyesuaian tarif jalan tol jadi perhatian banyak pihak sebab, dengan bertambahnya jaringan tol, makin banyak pula penggunaannya. Meski merupakan alternatif jalan nasional, jalan tol jadi "hajat hidup" orang banyak Sampai pertengahan tahun ini, tercatat 1.773 kilometer jalan tol beroperasi, terbagi dalam 54 ruas tol. Setiap hari, sebanyak 9,4 juta kendaraan melintas dan nilai transaksinya Rp 12 triliun per tahun.		

## JALAN TOL

# Menyeimbangkan Kepentingan

Penyesuaian tarif jalan tol jadi perhatian banyak pihak. Sebab, dengan bertambahnya jaringan tol, makin banyak pula penggunaannya. Meski merupakan alternatif jalan nasional, jalan tol jadi "hajat hidup" orang banyak.

Sampai pertengahan tahun ini, tercatat 1.773 kilometer jalan tol beroperasi, terbagi dalam 54 ruas tol. Setiap hari, sebanyak 9,4 juta kendaraan melintas dan nilai transaksinya Rp 12 triliun per tahun.

Meski sudah dibangun sejak 1978, penambahan jalan tol secara signifikan baru empat tahun terakhir. Sejak 2015 sampai pertengahan 2019, terdapat 949 km jalan tol baru yang beroperasi. Dengan demikian, makin banyak daerah terjangkau jalan tol, makin banyak pula orang yang menaruh perhatian pada isu tarif tol.

Di sisi lain, meski merupakan jalan nasional, jalan tol dibangun dengan skema investasi. Di sini, tol Trans-Sumatera jadi pengecualian karena dibangun dengan skema penugasan pemerintah.

Tingkat pengembalian investasi diperhitungkan dengan memproyeksikan potensi lalu lintas kendaraan hingga kemampuan masyarakat dalam membayar tarif tol. Selain itu, diperhitungkan pula penyesuaian (baca: kenaikan) tarif tol tiap dua tahun sesuai Undang-Undang Tahun 2004 tentang Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2017 berdasarkan tarif lama yang disesuaikan dengan inflasi masing-masing daerah. Itu semua dituangkan dalam rencana bisnis yang kemudian jadi perjanjian pengusahaan jalan tol antara badan usaha dan pemerintah.

Dengan regulasi yang jelas dan terukur, industri jalan tol dinilai telah proinvestasi, sebagaimana terungkap dalam dialog "CEO Kompas100 Update" beberapa waktu lalu.

Namun, modal yang diperlukan untuk membangun memang besar dan waktu pengembaliannya relatif panjang.

Sebagai catatan, saat ini tiap kilometer tol yang dibangun di atas tanah (*landed*) perlu investasi Rp 100 miliar-Rp 150 miliar. Adapun tol layang (*elevated*) perlu investasi sekitar Rp 300 miliar per km.

Perhitungan tarif jadi lebih rumit ketika sistem penghitungannya berubah dari berbasis jarak menjadi sistem terbuka dengan tarif merata, seperti di ruas Jakarta-Tangerang, Jagorawi, dan Tol Semarang ABC. Meski bertujuan mengurangi kepadatan dan menyesuaikan pola lalu lintas, sebagian masyarakat tak bisa menerima kenyataan bahwa tarif jarak pendek justru jadi lebih tinggi dibandingkan sebelumnya.

Di sisi lain, penyederhanaan golongan dan rasionalisasi (baca: penurunan) tarif tol jarak jauh jadi Rp 1.000 per km juga memengaruhi rencana bisnis investor. Kebijakan itu muncul karena pelaku logistik keberatan dengan tarif tol jarak jauh (Trans-Jawa) yang dinilai mahal.

Tarif dasar tol yang dibangun sejak 2015 sudah di atas Rp 1.000 per km. Meski pemerintah mengompensasi dengan memperpanjang masa konsesi menjadi 50 tahun, kebijakan itu dipertanyakan badan usaha karena berdampak pada pengembalian investasi.

Tahun ini ada 13 ruas tol yang tarifnya dijadwalkan naik. Dalam konteks regulasi, hal ini bukan luar biasa karena tiap tahun pasti ada ruas tol yang disesuaikan tarifnya. Meski kenaikan tarif adalah hak operator jalan tol, keputusan akhir ada di tangan pemerintah. Selain harus memenuhi standar pelayanan minimum, masukan atau keberatan pengguna bisa jadi pertimbangan. Sementara bagi badan usaha, kenaikan tarif bagian dari kepastian pengembalian investasi. Bagi pengguna, tarif yang murah sudah pasti jadi harapan.

Bisa jadi, era tarif tol murah, yakni di bawah Rp 1.000 per km, telah berakhir. Namun, jalan tol tetaplah jalan alternatif karena masyarakat dapat memilih untuk tidak lewat tol.

Biaya rendah memang jadi harapan semua pihak. Namun, mesti diingat bahwa pembangunan jalan tol merupakan investasi swasta, bukan pemerintah. Oleh karena itu, kepentingan masing-masing pihak perlu diperhitungkan secara matang. (NORBERTUS ARYA DWIANGGA MARTIAR)



Judul	<b>Konstruksi Rumah Tidak Tahan Gempa</b>	Tanggal	Rabu, 02 Oktober 2019
Media	Kompas (Halaman 15)		
Resume	Wiayah Maluku dan Maluku Utara rawan dilanda gempa dan tsunami karena itu, rumah dan bangunan lain harus dirancang tahan gempa Sebanyak 1.774 desa di Maluku dan Maluku Utara beresiko dilanda gempa dan tsunami. Untuk meminimalkan risiko bencana, sekitar tiga juta penduduk yang mendiami wilayah itu dibekali pengetahuan tentang kebencanaan termasuk pembangunan hunian tahan gempa.		

# Konstruksi Rumah Tidak Tahan Gempa

Wilayah Maluku dan Maluku Utara rawan dilanda gempa dan tsunami. Karena itu, rumah dan bangunan lain harus dirancang tahan gempa.

**AMBON, KOMPAS** — Sebanyak 1.774 desa di Maluku dan Maluku Utara berisiko dilanda gempa dan tsunami. Untuk meminimalkan risiko bencana, sekitar tiga juta penduduk yang mendiami wilayah itu dibekali pengetahuan tentang kebencanaan termasuk pembangunan hunian tahan gempa.

Akibat gempa di Pulau Ambon dan sekitarnya, Kamis (26/9/2019), Badan Nasional Penanggulangan Bencana (BNPB) mencatat, 4.380 rumah rusak, 1.771 unit di antaranya rusak berat.

Pantauan *Kompas* di Desa Liang, Selasa (1/10), kebanyakan rumah yang rusak berat dibangun tak sesuai dengan standar tahan gempa. Rumah Umar Rehalat (40), misalnya, berukuran 12 meter x 8 meter hanya ditopang besi pada empat sudut. Untuk mengeratkan tembok, setiap tiga meter dipasang

paku pengait.

Beberapa detik setelah gempa berkekuatan magnitudo 6,5, rumah itu langsung runtuh hingga rangka atap menyentuh fondasi. Empat rumah lain di dekatnya juga roboh. Namun, beberapa rumah lain tampak kokoh. "Rumah yang masih berdiri itu memakai banyak besi penguat dan campuran semennya kuat," kata Umar.

Gempa membuka mata warga setempat agar ke depan mereka membangun hunian tahan gempa. Umar mengakui, konstruksi rumahnya tak terlalu kuat. Namun, untuk membangun rumah yang kokoh perlu biaya besar. Tidak semua warga mampu. "Mungkin ke depan kami bikin rumah papan saja," katanya.

Kepala BNPB Letnan Jenderal Doni Monardo yang dihubungi dari Ambon mengatakan, hampir semua rumah

yang rusak di lokasi gempa di seluruh Indonesia tidak memenuhi standar tahan gempa.

Rumah yang rusak akibat gempa di Banten 923 unit, Lombok 211.498 unit, Palu 110.214 unit, dan Halmahera Selatan 2.671 unit.

Menurut Doni, setelah masa tanggap darurat berakhir pekan depan, BNPB bersama kementerian terkait segera melakukan penilaian kondisi bangunan. Hal itu untuk menetapkan kategori kerusakan, yakni berat, sedang, atau ringan.

Data BNPB, tiga kabupaten/kota terdampak gempa, yakni Kota Ambon, Kabupaten Maluku Tengah, dan Kabupaten Seram Bagian Barat. Akibatnya, 30 orang meninggal, 156 orang luka, dan 136.780 orang mengungsi.

Gempa merusak 698 rumah, 2 fasilitas kesehatan, 16 rumah ibadah, 8 kantor pemerintahan,

19 fasilitas pendidikan, 2 jembatan, dan 1 pasar.

## Segera pulang

Bupati Maluku Tengah Tualikal Abua mengimbau warga yang rumahnya tidak mengalami kerusakan agar segera kembali ke rumah. Dengan demikian, aktivitas ekonomi warga pulih. "Frekuensi gempa sudah berkurang. Jangan terpengaruh isu-isu," katanya.

Beberapa warga di Desa Liang mulai membersihkan puing-puing rumah. Namun, malam hari mereka masih mengungsi ke dataran tinggi. "Butuh waktu untuk mengobati trauma," ujar Abua.

Desa Liang di Kabupaten Maluku Tengah merupakan desa di Pulau Ambon yang terkena dampak paling parah. Total warga yang terdampak 17.471 orang, termasuk 556 anak balita dan 510 warga lansia. (FRN)

Judul	<b>Berita Foto</b>	Tanggal	Rabu, 02 Oktober 2019
Media	Kompas (Halaman 15)		
Resume	Korban Gempa Ambon.		



KOMPAS/FRANSISKUS PATI HERIN

Selain menewaskan 30 orang, gempa bermagnitudo 6,5 yang mengguncang Pulau Ambon dan sekitarnya juga merusak ratusan rumah. Di Desa Liang, Selasa (1/10/2019), banyak rumah rata dengan tanah. Rumah-rumah itu tidak dibangun dengan konstruksi yang kuat. Ada bangunan yang sama sekali tidak ditopang besi. Ada pula yang hanya ditahan satu urat besi di setiap tiangnya.

Judul	Tata Ruang Landasan Kota Cerdas	Tanggal	Rabu, 02 Oktober 2019
Media	Kompas (Halaman 18)		
Resume	Mewujudkan kota cerdas merupakan upaya untuk membuat hidup penduduk di kota tersebut lebih berkualitas.kuncinya sekedar penerapan teknologi informasi, melainkan mesti dilandasi tata ruang kota yang benar. Ini yang menjadi tantangan bagi DKI Jakarta.		

## PERKOTAAN

# Tata Ruang Landasan Kota Cerdas

**JAKARTA, KOMPAS** — Mewujudkan kota cerdas merupakan upaya untuk membuat hidup penduduk di kota tersebut lebih berkualitas. Kuncinya bukan sekadar penerapan teknologi informasi, melainkan mesti dilandasi tata ruang kota yang benar. Ini yang menjadi tantangan bagi DKI Jakarta.

Tata ruang bertujuan membuat kota lebih padu atau *compact* sehingga penduduk kota bisa beraktivitas secara efisien. Ahmad Safrudin dari Koalisi Pejalan Kaki menyebutkan, DKI masih jauh dari keterpaduan tersebut.

"Jakarta masih sangat rumit. Orang mau bepergian dari satu titik ke titik lain masih sulit, termasuk untuk berpindah dari satu moda transportasi ke moda lain," ucap Ahmad atau akrab dipanggil Puput, Selasa (1/10/2019), di sela diskusi "Smart Cities for All: The Foundation for Sustainable Business". Acara diselenggarakan Kedutaan Besar Swedia untuk Indonesia,

Business Sweden, dan Most Valued Business (MVB).

Karena ketidakefisienan tersebut, kendaraan pribadi masih menjadi pilihan utama bagi banyak warga di Jakarta. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik, jumlah mobil penumpang pada 2012 sebanyak 2,74 juta, kemudian meningkat menjadi 3,52 juta unit pada 2016. Adapun jumlah sepeda motor pada 2012 sebanyak 10,82 juta unit, lalu menjadi 13,31 juta unit pada 2016.

Masih rendahnya penggunaan angkutan umum merupakan salah satu dampak meluasnya lahan terbangun di Jakarta dan sekitarnya yang masuk area Jabodetabek, tetapi tidak diikuti pembangunan infrastruktur dasar yang memadai, termasuk jaringan angkutan umum.

Hasil penelusuran Litbang Kompas yang antara lain bersumber dari Penelitian Penggunaan Lahan dan Evolusi Penggunaan Lahan di Provinsi DKI tahun 2012 menunjukkan,

pada 2008 lahan 57.063 hektar atau 86,3 persen wilayah telah beralih fungsi menjadi permukiman. Hanya 893,2 hektar berupa sungai/waduk/telaga/situ, 3.234,8 hektar tanah kosong dan sisanya masuk kategori non-urban seluas 4.934,7 hektar (*Kompas*, 8/8/2019).

Salah satu efeknya, tingginya tingkat polusi udara di Jakarta. Kualitas udara di Jakarta dalam beberapa bulan terakhir berstatus tidak sehat menurut versi AirVisual.

Puput menuturkan, salah satu kunci untuk membuat warga meminimalkan penggunaan kendaraan bermotor pribadi adalah menyediakan trotoar yang memadai. Ia pun memprotes rencana Pemerintah Provinsi DKI untuk membolehkan pedagang kaki lima (PKL) tetap berjualan di trotoar setelah selesai direvitalisasi.

Ia mengusulkan agar Pemprov membeli lahan kosong di berbagai titik untuk dijadikan lokasi PKL berjualan, sedang-

kan trotoar tetap diutamakan untuk pejalan kaki. Ia mengakui, mendapatkan lahan kosong tergolong sulit saat ini di Jakarta, tetapi jika dicek pada ruas-ruas yang ramai dilintasi warga, masih ada lahan kosong yang bisa dimanfaatkan.

Sebelumnya, pemerhati masalah perkotaan dari Universitas Trisakti, Jakarta, Nirwono Joga, mengusulkan agar Pemprov mendata lahan-lahan telantar di DKI. Namun, tujuannya adalah untuk dijadikan tambahan ruang terbuka hijau, bukan lokasi PKL.

### Cerdas berkelanjutan

Duta Besar Swedia untuk Indonesia Marina Berg menekankan, sebuah kota bukanlah kota cerdas jika tidak berkelanjutan. "Berinvestasi pada pembangunan dan bisnis yang berkelanjutan adalah berinvestasi untuk masa depan," ujarnya.

Berg menambahkan, kota-kota di dunia hanya menempati 3 persen daratan di Bumi, tetapi

berkontribusi pada 75 persen emisi karbon dan hampir 80 persen konsumsi seluruh energi. Upaya mewujudkan kota cerdas mesti mengatasi permasalahan tersebut. Salah satu kuncinya yaitu melalui kolaborasi pemerintah dengan dunia usaha dan akademisi.

Namun, Manajer Kemitraan Smart City Universitas Indonesia Ahmad Gamal memandang konsep kolaborasi yang dikenal sebagai *triple helix* itu belum berjalan ideal di Indonesia. Akademisi hampir sepanjang waktu hanya berfungsi sebagai penasihat bagi pemerintah, menyajikan kajian ilmiah untuk sekadar memilih teknologi yang tepat atau perusahaan penyedia teknologi yang cocok guna melaksanakan suatu program tertentu.

Jadi, pelaku usaha hadir sudah dengan teknologi yang siap pakai. Amat jarang hasil penelitian akademisi digunakan untuk menambah keunggulan pada produk industri. (JOG)

Judul	Investor Hong Kong Ambil Saham WTR	Tanggal	Rabu, 02 Oktober 2019
Media	Bisnis Indonesia (Halaman)7		
Resume	Menteri Pekerjaan Umum & Perumahan rakyat (PUPR) Basuki Hadimulyono mengatakan pihaknya sudah mendapat laporan terkait pendatanganan perjanjian jual beli bersyarat saham milik WTR pada dua perusahaan tol, yakni PT Jasamarga Ngawai (JSN) dan PT Jasamarga Ngawai kertosono Kediri (JNKK). Perjanjian tersebut diteken pada senin (30/9).		

► PERUSAHAAN JALAN TOL

# Investor Hong Kong Ambil Saham WTR

Bisnis, JAKARTA — Investor asing siap merambah ke bisnis jalan bebas hambatan seiring dengan kesepakatan jual beli saham bersyarat antara PT Waskita Toll Road (WTR) dan perusahaan berbasis di Hong Kong, Road King Infrastructure Ltd.

## Kiprah Waskita Toll Road di Jalan Tol

Ruas yang Diakuisisi	Panjang (km)	Entitas*	Tahun Akuisisi	Nilai Akuisisi dan atau Penyeritaan (Rp miliar)
Kanci-Pejagan	35	Semesta Marga Raya (SMR)	2015	347,27
Pejagan-Pemalang	57,5	Pejagan Pemalang Toll Road (PPTR)	2015	350
Pasuruan-Probolinggo	31,3	Trans Jawa Paspro Jalan Tol (TPJT)	2015	71,99
Pemalang-Batang	39,2	Pemalang Batang Toll Road (PBTR)	2016	220
Bekasi-Cawang-Kampung Melayu	16,02	Kresna Kusuma Dyandra Marga (KKDM)	2015	240
Cimanggis-Cibitung	26,5	Cimanggis Cibitung Tollways (CCT)	2015	551,25
Clawi-Sukabumi	54	Trans Jabar Tol (TJT)	2015	944,51
Kayu Agung-Palembang-Betung	111,7	Waskita Sriwijaya Tol	2016-2018	617,7
Cibitung-Cilincing	34,7	Cibitung Tanjung Priok Port Tollways (CTP)	2017	715
Krian-Legundi Bunder	38,3	Waskita Bumi Wira (WBW)	2014-2018	1.268,69

Ruas yang Diakuisisi	Panjang (km)	Entitas*	Tahun Akuisisi	Nilai Akuisisi dan atau Penyeritaan (Rp miliar)
Waskita Transjawa Toll Road (WTTR)**	-	Kanci-Pejagan Pejagan-Pemalang Pasuruan-Probolinggo	2018	5.000

Sumber: Kementerian PUPR  
BISNIS/RI/UTM/20

Nil: \*Sejumlah entitas mengalami perubahan nama setelah akuisisi. \*\*Pada 2018 dilakukan merger saham SMR, PPTR, dan TPJT ke WTTR. Pada 2018 WTR melepas 70% saham WTTR ke RPTI.

Riki Maulana  
rikimaulana@bisnis.com

Menteri Pekerjaan Umum & Perumahan Rakyat (PUPR) Basuki Hadimulyono mengatakan pihaknya sudah mendapat laporan terkait pendatanganan perjanjian jual beli bersyarat saham milik WTR pada dua perusahaan tol, yakni PT Jasamarga Solo Ngawai (JSN) dan PT Jasamarga Ngawai Kertosono Kediri (JNKK). Perjanjian tersebut diteken pada Senin (30/9).

"Setelah Cipali dan Waskita baru mau laporan [terkait perubahan pemegang saham]," jelasnya di Jakarta, Selasa (1/10).

Kepala Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) Danang Parikesit mengatakan peralihan saham di JSN dan JNK belum final karena kesepakatan baru sebatas CSPP atau conditional sales and purchase agreement. "Mereka akan buat laporan kalau SPA [sales and purchase agreement]. Jadi kita tunggu saja," ujarnya kepada Bisnis, Selasa (1/10).

Dia menambahkan, setelah perjanjian jual beli tuntas, badan usaha jalan tol akan membuat laporan perubahan pemegang saham. Dalam hal ini, JSN dan JNK akan melaporkan perubahan pemegang saham bila proses jual beli saham telah rampung.

Direktur Utama WTR Herwidianto

► Peralihan saham di JSN dan JNK belum final karena kesepakatan baru sebatas CSPP atau conditional sales and purchase agreement.

belum merespons pertanyaan yang dilayangkan Bisnis ihwal penjualan saham perseroan di JSN dan JNK. Sebelumnya, pada Jumat (27/9) lalu dia mengatakan proses divestasi bisa rampung pada Senin (30/9).

Untuk diketahui, WTR memiliki 40% saham di JSN dan JNK. JSN merupakan operator jalan tol Solo-Ngawi (90,43 kilometer) sedangkan JNK mengelola jalan tol Ngawi-Kertosono (87 kilometer). Kedua jalan tol sudah beroperasi penuh pada 2018 dan menjadi bagian dari koridor Trans Jawa.

Di lain pihak, Road King Infrastructure bukan pemain baru di bisnis jalan tol. Berdasarkan informasi dari laman perseroan, Road King mengelola lima ruas tol sepanjang 340 kilometer di China sejak 1993. Portofolio jalan tol ini tersebar di

empat provinsi, yakni Anhui, Shanxi, Hebei, dan Hunan.

Kelima ruas yang dikelola Road King yaitu Changsha-Yiyang Expressway (69 kilometer), Ma'an-shan-Chaohu Expressway (36 kilometer), Yuci Longhai Village-Chengzhao (72 kilometer), Baoding-Tianjin Expressway (105 kilometer), dan Tangshan-Tianjin Expressway (58 kilometer).

Pada 2018, pendapatan Road King dari bisnis jalan tol mencapai 3,07 miliar remminbi atau setara Rp6,12 triliun. Lalu lintas harian (LHR) di lima jalan tol yang dikelola pada tahun lalu mencapai 259.000 kendaraan atau tumbuh 11% dibandingkan dengan posisi 2017.

### AKUISISI TOL CIPALI

Dalam catatan Bisnis, divestasi saham WTR di JSN dan JNK memperpanjang daftar investor asing baru di sektor jalan tol. Sebelumnya, Canada Pension Plan Investment Board (CPPIB) juga mengumumkan transaksi jual beli 55% saham PT Lintas Marga Sedaya (LMS), operator jalan tol Cikopo-Palimanan.

Rencana akuisisi tersebut dilakukan bersama anak usaha Astra, PT Bhaskara Utama Sedaya (BUS) yang saat ini memiliki 45% saham LMS. Adapun mayoritas saham dipegang oleh PLUS Expressway International Bhd, lini usaha internasional UEM Group Bhd.

Berdasarkan keterangan resmi CPPIB pada 19 September 2019 lalu, akuisisi bersama saham LMS membuat porsi saham Astra Infra naik menjadi 55% sedangkan CPPIB memegang 45% saham.

Transaksi jual beli saham diperkirakan rampung pada kuartal IV/2019, bergantung pada syarat ketentuan yang disepakati dan juga persetujuan regulator.

Managing Director, Head of Infrastructure, CPPIB, Scott Lawrence mengatakan akuisisi saham operator jalan tol Cikopo-Palimanan (Cipali) menjadi langkah strategis untuk mendukung pengembangan infrastruktur, didukung oleh tingkat pertumbuhan kendaraan bermotor yang pesat. Jalan tol Cipali sejauh 117 kilometer merupakan yang terpanjang di Pulau

Jawa, menjadi simpul penting dalam jaringan jalan tol Trans-Jawa.

Dalam dua tahun terakhir, tren akuisisi saham perusahaan tol yang telah beroperasi juga terbilang marak. Bisnis mencatat, dalam periode Januari 2017 sampai dengan Mei 2019, terdapat pengalihan 15%—45% saham di sebelas perusahaan jalan tol, melibatkan tujuh investor dan nilai akuisisi Rp14,57 triliun.

Dalam periode tersebut, investor yang melakukan pembelian saham antara lain Astra Infra, Nusantara Infrastructure, Bangun Tjipta, Trans Optima Luhur, dan Lintas Marga Jawa. Das nama terakhir merupakan perusahaan yang khusus dibuat oleh pemegang instrumen reksa dana penempatan terbasah (RDPT) dan dana investasi infrastruktur (Dinfra).

Perlu diketahui, penjualan saham perusahaan tol tidak berarti melego aset negara. Perusahaan tol hanya memiliki hak pengelolaan atau konsesi selama periode tertentu. Saat konsesi berakhir, aset jalan tol akan menjadi milik negara. ■

Judul	Lelang Tiu Suntuk di NTB Dibuka	Tanggal	Rabu, 02 Oktober 2019
Media	Bisnis Indonesia (Halaman 7)		
Resume	Pembangunan Bangunan Bendungan Tiu Suntuk (Nusa Tenggara Barat) Senilai R1,35 triliun menjadi proyek bendungan baru pertama yang di buka lelangnya pada 2019.		

## ► PROYEK BENDUNGAN

# Lelang Tiu Suntuk di NTB Dibuka

Bisnis, JAKARTA — Pembangunan Bendungan Tiu Suntuk (Nusa Tenggara Barat) senilai Rp1,35 triliun menjadi proyek bendungan baru pertama yang dibuka lelangnya pada 2019.

Berdasarkan informasi dari laman layanan pengadaan secara elektronik (LPSE) yang dikutip *Bisnis*, Selasa (1/10), pelelangan Bendungan Tiu Suntuk dibagi ke dalam dua paket, yaitu paket I dan paket II dengan harga perkiraan sendiri (HPS) masing-masing Rp704,17 miliar dan Rp646,9 miliar.

Tahap prakualifikasi pelelangan Bendungan Tiu Suntuk sudah diumumkan pada 23 September 2019. Saat ini tahapan berlanjut ke tahap pemasukan dokumen kualifikasi.

Berdasarkan jadwal, pengumuman pemenang dijadwalkan pada 6 Desember 2019, berlanjut ke penandatanganan kontrak pada 19 Desember 2019.

Kepala Pusat Bendungan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR), Ni Made Sumiarsih sebelumnya mengatakan Bendungan Tiu Suntuk merupakan satu dari empat bendungan yang paling siap dilelang.

“Dalam waktu dekat itu ada Bendungan Tiu Suntuk di Nusa Tenggara Barat, Bendungan Ameroro di Sulawesi Tenggara, Bendungan Jragung di Jawa Tengah dan Bendungan Leuwikeris paket 4 di Jawa Barat,” ujarnya kepada *Bisnis*.

Dalam catatan *Bisnis*, Bendungan Tiu Suntuk

bakal menelan biaya pembangunan sebesar Rp1,3 triliun. Bendungan ini dirancang dengan kapasitas tampungan sebanyak 25 juta meter kubik.

Proyek ini bakal menjadi proyek bendungan keenam, menyusul Bendungan Bintang Bano, Bendungan Tanju, Bendungan Mila, Bendungan Meninting, dan Bendungan Beringin Sila.

Secara keseluruhan, sepanjang 2019 ada sembilan proyek bendungan yang akan dilelang. Kesembilan proyek itu yakni Bendungan Mbay (Nusa Tenggara Timur), Bendungan Jenelata (Sulawesi Selatan), Bendungan Pelosika (Sulawesi Tenggara), dan Bendungan Jragung (Jawa Tengah).

Selanjutnya Bendungan

Riam Kiwa (Kalimantan Selatan), Bendungan Tiro (Nanggroe Aceh Darussalam), Bendungan Budong-Budong (Sulawesi Barat), Bendungan Ameroro (Sulawesi Tenggara), dan Bendungan Tiu Suntuk (Nusa Tenggara Barat).

Bendungan Mbay memiliki volume 34,14 juta m<sup>3</sup>k dan dapat mengairi sawah irigasi seluas 6.378 hektare, air baku 0,234 m<sup>3</sup>/detik dan berpotensi menghasilkan listrik 0,2 megawatt.

Bendungan Jenelata memiliki volume 224,72 juta m<sup>3</sup> dan dirancang untuk mengairi lahan irigasi seluas 23.240 hektare, mereduksi banjir hingga 475 m<sup>3</sup>/detik, dan sumber air baku 3,12 m<sup>3</sup>/detik. (*Rivki Maulana*)

Judul	<b>Berita Foto</b>	Tanggal	Rabu, 02 Oktober 2019
Media	Bisnis Indonesia (Halaman 7)		
Resume	Proyek pembangunan jalan layang tol dalam kota di Makassar, Sulawesi Selatan, Selasa (1/10). Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) menyatakan perkiraan investasi infrastruktur dalam periode 2020 – 2024 mencapai 6.445 triliun		

## ▶ INVESTASI INFRASTRUKTUR



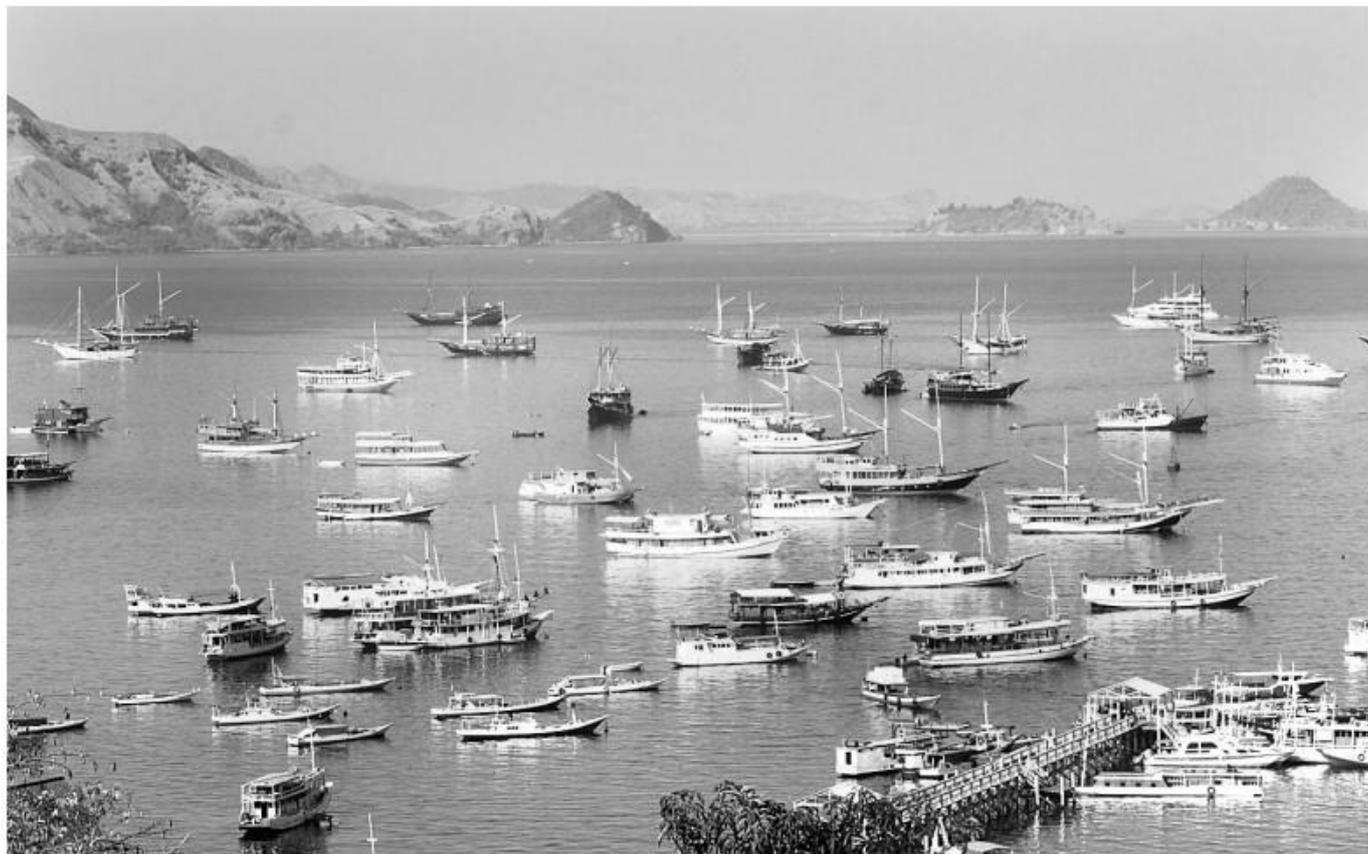
*Bisnis/Paulus Tandi Bone*

**Pekerja menyelesaikan** proyek pembangunan jalan layang tol dalam kota di Makassar, Sulawesi Selatan, Selasa (1/10). Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) menyatakan perkiraan investasi infrastruktur dalam periode

2020–2024 mencapai Rp6.445 triliun. Jumlah tersebut akan bertambah karena terdapat agenda pemindahan Ibu Kota negara ke Kalimantan Timur yang membutuhkan anggaran Rp466 triliun.

Judul	<b>Berita Foto</b>	Tanggal	Rabu, 02 Oktober 2019
Media	Bisnis Indonesia (Halaman 7)		
Resume	Kapal Pinisi terparkir di kawasan pelabuhan Labuhan Bajo, Kabupaten Manggarai Barat, NTT beberapa waktu lalu. pemerintah menganggarkan Rp7,1 triliun pada, 2020 untuk mendukung infrastruktur di lima kawasan strategis pariwisata nasional (KSPN) Superprioritas.		

## ► INFRASTRUKTUR KAWASAN PARIWISATA



*Bisnis/Paulus Tandi Bone*

**Kapal pinisi** terparkir di kawasan Pelabuhan Labuan Bajo, Kabupaten Manggarai Barat, NTT beberapa waktu lalu. Pemerintah menganggarkan Rp7,1 triliun pada 2020 untuk mendukung infrastru-

tur di lima kawasan strategis pariwisata nasional (KSPN) superprioritas. KSPN tersebut antara lain, KSPN Labuan Bajo, KSPN Danau Toba, KSPN Borobudur, KSPN Mandalika Lombok, KSPN Likupang Bitung

Judul	Belajar Kelola Kota Pintar dari Swedia	Tanggal	Rabu, 02 Oktober 2019
Media	Bisnis Indonesia (Halaman 12)		
Resume	Untuk mewujudkan nya, Indonesia bisa mencontoh dari swedia yang sudah memulai upaya menciptakan kota kota pintar untuk memenuhi kebutuhan manusia akan penggunaan energy yang lebih efisien dan berkelanjutan tanpa menguras sumber daya alam		

► TATA KOTA BERKELANJUTAN

# Belajar Kelola Kota Pintar dari Swedia

Dalam upaya mengembangkan kota pintar di Indonesia, masih banyak hal yang perlu diperhatikan, tak hanya dari sisi penerapan teknologi dalam segala aspek pengembangan, tetapi juga bagaimana menciptakan lingkungan yang berkelanjutan.

Mutiara Nabila  
redaksi@bisnis.com

**U**ntuk mewujudkan nya, Indonesia bisa mencontoh dari Swedia yang sudah memulai upaya menciptakan kota-kota pintar untuk memenuhi kebutuhan manusia akan penggunaan energi yang lebih efisien dan berkelanjutan tanpa menguras sumber daya alam.

Duta Besar Swedia untuk Indonesia Marina Berg mengatakan bahwa kini untuk menciptakan dan menerapkan kota pintar, kunci utamanya adalah kolaborasi *triple helix* atau gabungan antara kalangan akademik, bisnis, dan pemerintah.

"Banyaknya manusia yang tinggal di perkotaan dan perkembangan populasi masyarakat urban memberikan tekanan besar bagi persediaan air dan pembuangan, yang kemudian menimbulkan masalah lingkungan dan kesehatan. Dengan kolaborasi *triple helix*, bisa menciptakan solusi seperti daur ulang pembuangan sehingga lebih bernilai ekonomis," katanya dalam pembukaan Smart Cities For All, Selasa (1/10).

Pasalnya, sambung Berg, perkotaan hanya 3% mengisi bumi, tetapi sudah menyumbang 75% emisi karbon dan 60%—80%

► Untuk menciptakan dan menerapkan kota pintar, kunci utamanya adalah kolaborasi *triple helix* atau gabungan antara kalangan akademik, bisnis, dan pemerintah.

konsumsi energi. Oleh karena itu, perlu solusi yang lebih cerdas untuk membangun kota pintar yang nantinya juga bisa mendorong pertumbuhan ekonomi.

Adapun, salah satu upaya lain yang masih dalam proses dilakukan di Swedia dalam mewujudkan kota pintar adalah menurunkan ketergantungannya pada konsumsi energi.

Apalagi, dengan adanya digitalisasi, ketergantungan terhadap listrik juga akan semakin tinggi. Perkotaan tanpa listrik akan membuat aktivitas di dalamnya terhenti, padahal ketergantungan akan listrik ini juga akan memberikan dampak pada lingkungan, kecuali bisa dipenuhi dengan menggunakan sumber energi baru terbarukan.

"Di Swedia yang sedang diupayakan adalah agar penggunaan energinya 100% dari energi terbarukan pada 2040. Hal ini memerlukan upaya besar. Hal ini pada intinya adalah bagaimana kita bisa melakukan perubahan perilaku penduduk secara masif terkait dengan penggunaan energinya," kata Berg.

Berkaitan dengan teknologi, properti di Swedia, baik hunian maupun komersial sudah dilengkapi teknologi dan aplikasi untuk memastikan bahwa lampu mati ketika tidak digunakan, atau termostat juga bisa diatur otomatis ketika rumah sedang kosong.

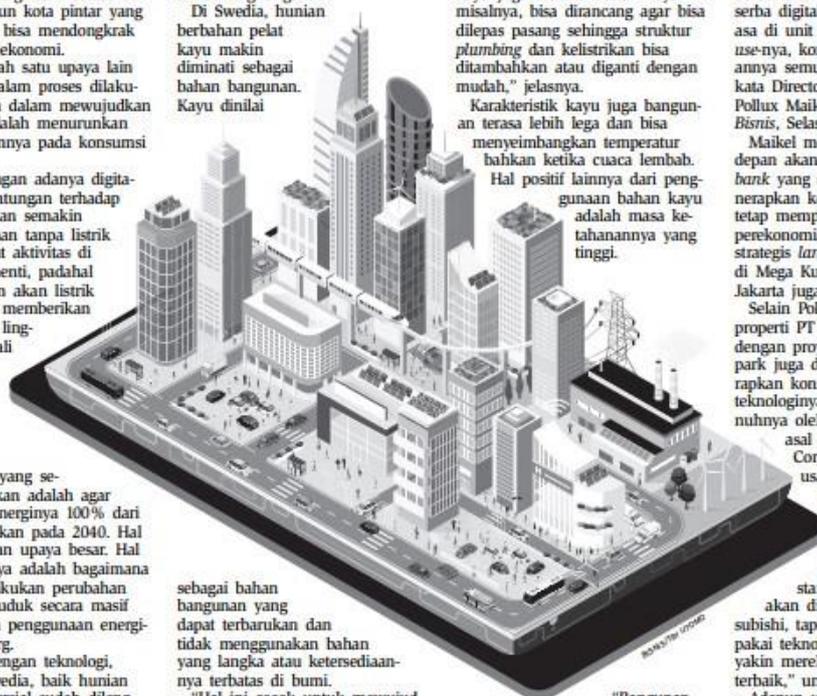
Selain itu, ada pula sejumlah aturan terkait dengan penggunaan

kendaraan listrik dan jadwal mencuci di saat listrik sedang dalam kondisi paling bersih dan paling murah. "Yang penting adalah inisiatif dari warganya sendiri," sambung Berg.

#### BAHAN KAYU

Pembangunan perumahan di kota pintar juga harus dilihat dari penggunaan bahan bangunan yang ramah lingkungan.

Di Swedia, hunian berbahan pelat kayu makin diminati sebagai bahan bangunan. Kayu dinilai



sebagai bahan bangunan yang dapat terbarukan dan tidak menggunakan bahan yang langka atau ketersediaannya terbatas di bumi.

"Hal ini cocok untuk mewujudkan kota pintar dari sisi pemeliharaan lingkungan, karena penggunaan bahan kayu juga secara signifikan bisa membantu mengurangi kadar emisi karbon dioksida dibandingkan dengan material bangunan yang lainnya," ungkap

Krister Lindstedt, Arsitek White Architect.

Bahan kayu, sambung Lindstedt, juga merupakan bahan yang ringan dan mudah diolah, tetapi memiliki daya topang yang cukup kuat. Bahan kayu juga mudah dirawat dan memberikan perasaan hangat bagi penghuni.

"Selain itu, dalam penggunaan teknologi di rumah berbahan kayu juga mudah. Lantai kayu misalnya, bisa dirancang agar bisa dilepas pasang sehingga struktur *plumbing* dan kelistrikan bisa ditambahkan atau diganti dengan mudah," jelasnya.

Karakteristik kayu juga bangunan terasa lebih lega dan bisa menyeimbangkan temperatur bahkan ketika cuaca lembab. Hal positif lainnya dari penggunaan bahan kayu adalah masa ketahanannya yang tinggi.

"Bangunan 4 lantai di Vallans-taden Linköping salah satunya, dibangun dengan struktur dan arsitektur berbahan kayu. Ini bisa jadi solusi lantaran membuat pembangunan mudah dirawat, dan diperbaiki," kata Lindstedt.

Sejumlah pengembang di Indonesia sebenarnya sudah mengadopsi kota pintar dalam proyek hunian skala kotanya.

Pengembang properti PT Pollux Properti Indonesia Tbk. salah satunya, sudah menerapkan konsep kota pintar di proyek Pollux Technopolis di Karawang Jawa Barat.

"Technopolis kita konsepnya sudah *smart city*, jadi sudah semua berbasis teknologi, semua sudah serba digital. Penerapannya sudah ada di unit hunian dan *mixed use*-nya, kontrol trafiknya, keamanannya semua sudah terdigitalisasi," kata Director of Sales & Marketing Pollux Maikel Tanuwidjaja kepada *Bisnis*, Selasa (1/10).

Maikel mengatakan bahwa ke depan akan ada beberapa *landbank* yang dicanangkan bisa menerapkan konsep tersebut, dengan tetap memperhatikan pasar dan perekonomian Indonesia. "Yang strategis *landbank* kita masih ada di Mega Kuningan dan di SCBD Jakarta juga ada," imbuh Maikel.

Selain Pollux, pengembang properti PT Sirius Surya Sentosa dengan proyeknya Vasanta Innopark juga disebut bakal menerapkan konsep *smart city*, tetapi teknologinya akan digarap sepenuhnya oleh rekanan pengembang asal Jepang Mitsubishi Corporation lewat anak usahanya PT Diamond Development Indonesia.

"Untuk teknologi, kita akan *upgrade* terus seperti untuk standar keamanan, itu akan diperhatikan sama Mitsubishi, tapi belum kita putuskan pakai teknologi seperti apa. Kami yakin mereka akan kasih yang terbaik," ungkapnya.

Adapun untuk konsep hunian pintar atau *smart home*, Vasanta juga sudah menyediakan kelengkapannya untuk mendukung, tinggal masing-masing konsumen yang ke depannya harus menambal sejumlah biaya untuk pemanfaatannya. □

Judul	<b>Nepotisme, Suap masih Hantui Kementerian</b>	Tanggal	Rabu, 02 Oktober 2019
Media	Media Indonesia (Halaman 1)		
Resume	Praktik nepotisme dan suap menyuap dalam penerimaan pegawai ataupun promosi jabatan masih menjadi masalah di lembaga pemerintah.		

*Hasil survei mengenai integritas di kementerian dan pemerintah provinsi diminta ditindaklanjuti dengan membuat sistem atau program pencegahan korupsi.*

# Nepotisme, Suap masih Hantui Kementerian

**DHIKA KUSUMA WINATA**  
dhika@mediaindonesia.com

**P**RAKTIK nepotisme dan suap-menyuap dalam penerimaan pegawai ataupun promosi jabatan masih menjadi masalah di lembaga pemerintahan. Hal itu tecermin dari hasil survei penilaian integritas (SPI) terbaru yang dirilis Komisi Pemberantasan Korupsi (KPK).

Survei yang dilakukan KPK bersama BPS itu memberikan gambaran integritas di lembaga pemerintahan. Penilaian dilakukan terhadap 26 kementerian/lembaga dan pemerintah provinsi.

Dari hasil survei ditemukan sekitar 25% responden internal (pegawai) pernah mendengar atau melihat keberadaan nepotisme dalam penerimaan pegawai. Angka itu meningkat dari 2017 yakni 20%.

Sekitar 5,6% responden juga pernah mendengar/melihat keberadaan suap dalam kebijakan promosi jabatan. Jumlah itu meningkat ketimbang di 2017 yang hanya 4%. Sekitar 21% responden juga cenderung

memercayai suap/gratifikasi memengaruhi kebijakan karier di lembaganya.

Wakil Ketua KPK Alexander Marwata menegaskan tugas pencegahan korupsi menjadi tanggung jawab semua lembaga. Hasil survei itu, ujar dia, agar menjadi acuan kementerian/lembaga dan pemerintah daerah dalam membuat sistem atau program pencegahan korupsi.

"Capaian SPI diharapkan dapat meningkatkan indeks persepsi korupsi secara keseluruhan, lalu bisa diintegrasikan dengan capaian koordinasi, supervisi, dan pencegahan. Kalau ternyata nilai SPI rendah, bisa jadi administratifnya saja yang baik, tetapi pelaksanaan (pencegahan) belum baik," kata Alexander saat peluncuran hasil SPI 2018 di Gedung KPK, Jakarta, kemarin.

Karena itu, Alex meminta hasil survei ini ditindaklanjuti semua institusi dengan membuat sistem atau program pencegahan korupsi di instansi masing-masing.

Temuan lain dalam survei ialah budaya antikorupsi yang

## Peringkat Penilaian Integritas Kementerian/Lembaga dan Pemerintah Provinsi

KPK bekerja sama dengan BPS merilis SPI 2018 di Gedung KPK, kemarin. Survei penilaian integritas (SPI) dilakukan untuk memetakan isu atau permasalahan integritas demi meningkatkan kesadaran akan risiko korupsi. Dengan demikian, perbaikan sistem pencegahan korupsi akan semakin terdorong.

Kementerian/Lembaga	Skor	Kementerian/Lembaga	Skor
1 Kementerian Kesehatan	74,75	5 Mahkamah Agung	61,11
2 Kementerian Keuangan	70,2	6 Polri	(Kecukupan sampel internal tidak terpenuhi)
3 Kementerian Perhubungan	66,99		
4 BPN	64,67		
Pemerintah Provinsi	Skor	Pemerintah Provinsi	Skor
1 Jawa Tengah	78,26	12 Bengkulu	66,47
2 Jawa Timur	74,96	13 Sumatra Utara	66,13
3 Sumatra Barat	74,63	14 Kalimantan Tengah	66
4 Gorontalo	73,85	15 Banten	65,88
5 Kepulauan Riau	73,34	16 Aceh	64,24
6 NTB	73,13	17 Jambi	63,87
7 Jawa Barat	72,97	18 Sulawesi Selatan	63,85
8 Kalimantan Selatan	68,76	19 Riau	62,33
9 DKI Jakarta	68,45	20 Sulawesi Tengah	(Kecukupan sampel eksternal tidak terpenuhi)
10 NTT	67,65		
11 Kalimantan Timur	67,55		

Sumber: KPK/BPS/Tim MI

belum tumbuh secara kuat. Dari hasil survei ditemukan 2 dari 10 pegawai yang menyaksikan atau sebagai pelapor praktik korupsi di unit kerja justru dikucilkan, diberi sanksi, atau kariernya dihambat dalam 12 bulan terakhir.

Selain itu, 2 dari 10 orang cenderung tidak percaya bahwa melaporkan korupsi akan mendapatkan perlindungan.

### Indeks integritas

Menurut Direktur Penelitian dan Pengembangan KPK Wawan

Wardiana, rata-rata indeks integritas dari sejumlah lembaga yang disurvei berada di posisi 68,75 (lihat grafik).

Secara umum, angka tersebut menunjukkan peningkatan nilai integritas dari tahun lalu yang rata-ratanya skornya 66.

"Untuk pemerintah daerah, indeks integritas tertinggi dimiliki Pemprov Jawa Tengah dengan skor 78,26, sedangkan indeks terendah dimiliki Pemprov Riau dengan skor 62,33," jelas Wawan.

Untuk kementerian/lembaga, skor tertinggi dimiliki Kementerian Kesehatan dengan nilai 74,75, sedangkan posisi terendah ialah Mahkamah Agung dengan skor 61,1.

Wawan mengatakan semakin tinggi skor, semakin tinggi pula integritas instansi. Sebaliknya, semakin rendah skor, semakin rawan pula terhadap praktik korupsi.

KPK mengatakan nilai indeks integritas Kepolisian RI tidak ditampilkan karena kecukupan sampel internal tidak terpenuhi. Demikian juga dengan Pemprov Sulawesi Tengah karena kecukupan sampel eksternal tidak terpenuhi. (X-6)