

# KLIPING BERITA MEDIA MASSA

Selasa, 08 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	Republika Halaman 1	Selasa, 08 oktober 2019	Belajar Pindah Ibu Kota dari kazakhstan	Presiden Joko Widodo telah mengumumkan Secara resmi rencana pemindahan ibu kota negara.
2	Tempo Halaman peristiwa 3	Selasa, 08 oktober 2019	Belanda Setuju Perpanjang Kerja Sama Proyek Tanggul Laut	Menteri Pekerjaan Umum dan perumahan Rakyat Basoeki Hadimoeljono mengatakan Perdana Menteri Belanda, Mark Rutte, setuju memperpanjang kerja sama Pembangunan terpadu Pesisir Ibu Kota Negara (National Capital Integrated Coastal Development/NCICD).
3	Bisnis Indonesia Halaman 7	Selasa, 08 oktober 2019	Proyek Ladongi Paket II Dilelang	Pemerintah membuka lelang pembangunan Bendungan Ladongi Sulawesi Tenggara Paket II dengan perkiraan kontrak Rp283 miliar, sementara pembangunan Bendungan Karalloe di Sulawesi Selatan ditergetkan rampung pada pertengahan 2020.
4	Bisnis Indonesia 7 (2)	Selasa, 08 oktober 2019	Akses Sanitasi Masih menyedihkan	Laporan mengejutkan datang dari Suku Dinas (Sudis) Kesehatan Jakarta Barat yang menyebutkan bahwa separu warga Tanjung Duren Utara, grogol petambunan, Jakarta Barat, belum memiliki bak pembangunan kotoran (saptick tank) sendiri.
5	Bisnis Indonesia Halaman 8	Selasa, 08 oktober 2019	Kaltim proses Administrasi Hibah	Pemerintah sedang memperoses administrasi penyelesaian proyek jalan Tol Balikpapan-Samarinda yang menggunakan porsi anggaran pendapatan dan belanja daerah (APBD) untuk diserahkan kepada badan usaha jalan tol (BUJT)
6	Bisnis Indonesia Halaman 10	Selasa, 08 oktober 2019	Bom waktu di Balik Labuan Bajo	Beberapa kali nahkoda perahu cepat atau speed boat mengurangi kecepatan saat saya Bersama rombongan wartawan tengah dalam perjalanan menuju Pulau Padar dari pelabuhan Labuan Bajo, Kabupaten Manggarai Barat, Nusa Tenggara Timur, speed terpaksa dikurangi karena perahu berpapasan dengan ongkongan sampah yang terbawa arus laut dan angin.
7	Media Indonesia Halaman 13	Selasa, 08 oktober 2019	Kementrian PU- Pera Garap 6 Kota Metropolitan Baru	Pemerintah akan terus mendorong pembangunan kota-kota di luar jawa. Langkah itu itu dilakukan demi mewujudkan pemerataan dan pertumbuhan ekonomi yang positif di seluruh wilayah Indonesia.
8	Media Indonesia Halaman 15	Selasa, 08 oktober 2019	Tambahan Kuota FLPP Genjot Rumah Subsidi	Jika tidak ada penambahan kuota FLPP, akan banyak rumah subsidi yang tidak bisa akad pada tahun ini, (FLPP) untuk pembiayaan rumah masyarakat berpenghasilan rendah (MBR) dipandang akan berdampak positif terhadap pengembangan perumahan subsidi

9	Kompas Halaman 16	Selasa, 08 oktober 2019	Lahan untuk Hunian Tetap Masih Terkendala	Upaya pemenuhan lahan untuk pembangunan hunia tetap bagi penyintas gempa, tsunami, dan likuefaksi di Palu, Sulawesi Tengah, terkendala, Luas lahan yang tersedia hingga saat ini baru separuh dari kebutuhan .
10	Kompas Halaman 16 (2)	Selasa, 08 oktober 2019	Pemerintah Petakan Masalah Lingkungan	Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan memetakan berbagai masalah di lokasi calon ibu kota di Kalimantan Timur sebagai rujukan Kajian Lingkungan hidup strategis, Senin (1/10/2019), di Balikpapan, Selain masalah tumpang tindih status tanah, keanekaragaman hayati di Teluk Balikpapan juga menjadi perhatian.
11	Media Indonesia Halaman 17	Selasa, 08 oktober 2019	Proyek Tanggul Raksasa Mendek	Proyek National Capital Integrated Coastal Developmen (NCICD) atau lumrah disebut giant sea wall (tanggul laut raksasa) di Teluk Jakarta mandek.

Judul	<b>Belajar Pindah Ibu Kota dari kazakhstan</b>	Tanggal	Selasa, 08 oktober 2019
Media	Republika Halaman 1		
Resume	Presiden Joko Widodo telah mengumumkan Secara resmi rencana pemindahan ibu kota negara.		

# Belajar Pindah Ibu Kota dari Kazakhstan

Republika - 08/10/2019

## Belajar Pindah Ibu Kota dari Kazakhstan

● OLEH JOKOSADEWO DARI ASTANA, KAZAKHSTAN

Presiden Joko Widodo telah mengumumkan secara resmi rencana pemindahan ibu kota negara. Rencananya ibu kota akan dipindahkan dari Jakarta ke kabupaten Kutai Kertanegara serta Kabupaten Penajam Paser Utara, Kalimantan Timur. Sejumlah alasan digulirkan, mulai dari kemacetan, kepadatan penduduk, polusi, banjir, rawan bencana alam, dan sebagainya.

Adapun Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas) pun me-

nyampaikan sejumlah alasan pemindahan. Mereka mengungkap tentang Jakarta yang sudah padat, kontribusi ekonomi terhadap produk domestik bruto (PDB), krisis ketersediaan air, hingga konversi lahan di Jawa mendominasi. Usulan pemindahan ini kemudian memunculkan lagi pro-kontra. Tidak hanya di kalangan elite tetapi juga sampai ke masyarakat kelas menengah ke bawah. Namun, pro-kontra pemindahan lebih pada persoalan pemindahan ibu kota dianggap bukan hal prioritas. Masih ada persoalan kemiskinan, pengangguran, konflik di dalam negeri, dan sebagainya. Dan yang menjadi sorotan tentu saja anggaran

memindahkan ibu kota yang angkanya sangat besar, mencapai Rp 446 triliun.

Polsemik pemindahan ini juga menjadi perhatian sejumlah anggota Dewan Perwakilan Daerah (DPD) RI. Kebetulan DPD RI juga sedang menghadiri Pertemuan Parlemen Negara Eurasia di Astana, yang kini berganti nama menjadi Nursultan Nazarbayev, ibu kota Kazakhstan.

Untuk diketahui, Kazakhstan termasuk negara yang sukses dalam memindahkan ibu kotanya. Sejak dibangun pada 1997 dan



● Penampakan Monumen Nur Alem di Astana, Sabtu (5/10). Bangunan itu perlambang masa depan energi Kazakhstan.

Bersambung ke hlm 9 kol 4-6

### Belajar Pindah Ibu Kota dari Kazakhstan ... dari hlm 1

mulai menjadi ibu kota Kazakhstan pada sekitar 1999, Astana telah berkembang menjadi kota yang modern di kawasan Asia Tengah.

Tidak hanya sukses berkembang sebagai kota yang maju secara ekonomi dan sosia, Astana juga banyak dihiasi dengan bangunan-bangunan indah yang memberikan kontribusi yang besar bagi kebudayaan dunia.

Anggota DPD RI, Damayanti Lubis, yang memimpin delegasi DPD RI, mengatakan, Indonesia bisa belajar dari Kazakhstan. "Perkembangan penduduk, tata kota. Pemerintah bisa membuat regulasi agar tidak terjadi urbanisasi berlebihan, tinggi bangunan tidak boleh lebih dari 300 meter, dan sebagainya," kata Damayanti saat mengunjungi museum pemindahan ibu kota Kazakhstan, Astanagenplan LLP.

#### Keputusan adalah awal

Kepala Kereta Api, yang dulunya staf ahli presiden untuk pemindahan ibu kota Kazakhstan, Farid Gulinov mengatakan, problem utama pemindahan ibu kota adalah persoalan psikologi. Hal ini karena ibu kota negara sudah lama eksis di sebelah selatan, yaitu Almaty. "Di sana udaranya hangat, lalu pindah ke wilayah yang udaranya dingin, banyak warga yang mempertanyakan untuk apa pindah?" kata Gulinov.

Permasalahan kedua, Kazakhstan merupakan pecahan dari Uni Soviet. Mereka telah diwariskan dengan struktur yang sudah ada. "Namun, Ibu kota di selatan (Almaty—Red) terlalu dekat dengan negara lain di wilayah selatan. Kita harus mempertimbangkan keamanan negara di-

bandingkan pertimbangan psikologis," kata dia, menjelaskan.

Adapun pemindahannya ke Astana, menurut Gulinov, karena Astana karena berada di tengah-tengah. Walaupun agak di utara, letaknya dekat ke Kazakhstan wilayah barat atau timur. Kemudian juga persoalan kebutuhan suplai ibu kota baru, mulai dari kebutuhan energi, industri, dan pangan, ini harus diperhitungkan.

Gulinov menjelaskan pemindahan ibu kota merupakan persoalan yang kompleks dan rumit. Untuk itu, perlu upaya yang terkonsolidasi dengan baik. Perlu sejumlah hal yang dilakukan secara bertahap. "Jadi, yang harus dilakukan adalah keputusan dulu. Kalau di Kazakhstan, diputuskan oleh Majelis Tinggi Kazakhstan," kata dia.

Jika sudah dipindahkan, lanjutnya, barulah kemudian dilakukan penyiapan segala kebutuhan ibu kota baru. Mulai dari penyediaan gedung-gedung pemerintahan, tempat tinggal pegawai pemerintahan, jalan, infrastruktur lain, dan pengembangan-pengembangan lain yang harus dipikirkan. Setelah diputuskan, presiden yang saat itu menjabat Nursultan Nazarbayev, mengeluarkan dekret. Baru kemudian dibentuk tim yang dikepalai wakil PM, yang satu tim beranggotakan 30-35 orang.

"Mereka yang mempersiapkan semua, kecuali pendanaan. Saat itu belum ada dana besar karena habis merdeka. Jadi, melalui dana nonbujeter untuk pemindahan ibu kota ini," kata Gulinov. Untuk pertama kali persiapan dana yang keluar sekitar 30 miliar dolar AS. Dari jumlah itu, dana dari pemerintahan sekitar 20 persen.

"Ibu kota baru itu membutuhkan banyak uang, tapi pada saatnya dia bisa mandiri dan mengembalikannya. Proses ini dialami empat hingga lima tahun," papar Gulinov. Hal yang memudahkan Kazakhstan adalah tidak ada masalah dalam penyediaan lahan ibu kota. Semua tanah mayoritas dimiliki negara, kecuali ada beberapa tanah yang penguasaannya sudah diberikan pada asing. Misalnya ada masterplan kota yang ternyata tanahnya sudah dikuasai asing.

Secara garis besar, Gulinov mengatakan, sebenarnya persoalan pemindahan ibu kota itu hal yang biasa saja. Jepang sudah empat kali gonta-ganti ibu kota, Amerika tiga kali, Kazakhstan juga sudah empat kali, Rusia bahkan bolak-balik dari Moskow ke St Petersburg lalu ke Moskow lagi.

Direktur Astanagenplan Kazakhstan Arseniy Pirozhkov menjelaskan, keputusan pindah ibu kota diambil pada 1997. Pada 1998 proses pemindahan dimulai dan pada 2001 mulai proses pembangunan.

Prinsip tata kota yang dikembangkan, menurut Pirozhkov, adalah keseimbangan antara alam dan industri. Mereka memperhatikan peruntukan area dengan sangat ketat, termasuk memperhatikan suplai kebutuhan pokok warga yang tinggal di ibu kota. Menurut Pirozhkov, saat ini ada 123 titik permukiman dengan jumlah warga 1,6 juta orang. Sementara, untuk di dalam Kota Astana, hanya 400 ribu orang saja.

Kazakhstan sangat ketat dalam menjaga konsep yang sudah mereka siapkan. Mereka sangat menjaga populasi maupun bangunan-bangunan di kawasan tersebut. ■ ed: fitriyan zamzami

Judul	<b>Belanda Setuju Perpanjang Kerja Sama Proyek Tanggul Laut</b>	Tanggal	Selasa, 08 oktober 2019
Media	Tempo Halaman peristiwa 3		
Resume	Menteri Pekerjaan Umum dan perumahan Rakyat Basoeki Hadimoeljono mengatakan Perdana Menteri Belanda, Mark Rutte, setuju memperpanjang kerja sama Pembangunan Terpadu Pesisir Ibu Kota Negara (National Capital Integrated Coastal Development/NCICD).		

**PERISTIWA**

## Belanda Setuju Perpanjang Kerja Sama Proyek Tanggul Laut

Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Basoeki Hadimoeljono mengatakan Perdana Menteri Belanda, Mark Rutte, setuju memperpanjang kerja sama Pembangunan Terpadu Pesisir Ibu Kota Negara (National Capital Integrated Coastal Development/NCICD).

EDISI, 8 OKTOBER 2019



**BOGOR** - Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Basoeki Hadimoeljono mengatakan Perdana Menteri Belanda, Mark Rutte, setuju memperpanjang kerja sama Pembangunan Terpadu Pesisir Ibu Kota Negara (National Capital Integrated Coastal Development/NCICD). "Karena nota kesepahamannya habis pada Juli 2020, beliau setuju meneruskan kerja sama pada NCICD ini," ujar Basoeki di Istana Kepresidenan Bogor, Jawa Barat, kemarin.

Basoeki menuturkan kerja sama NCICD antara Indonesia, Belanda, dan Korea Selatan berlangsung selama tiga tahun. Proyek ini mencakup pembangunan tanggul laut di pesisir utara Jakarta dalam tiga tahap. Pemerintah tengah berkulat menyelesaikan tanggul pantai tahap pertama atau fase A pada 2019. Studi kelayakan (feasibility study) proyek ini dilakukan bekerja sama dengan Korea Selatan. Sedangkan untuk pembiayaan, kata Basoeki, kerja sama dilakukan dengan Belanda.

NCICD merupakan bagian dari proyek strategis nasional sepanjang 122 kilometer, terdiri atas 60 kilometer di pesisir Jakarta sebagai penahan serta tambahan 62 kilometer aliran sungai-sungai untuk sanitasi, antisipasi pencemaran, dan penurunan tanah. Kementerian bertanggung jawab pada pembangunan tanggul sepanjang 20 kilometer. "Itu dulu yang kami selesaikan," ujar Basoeki.

**FRISKI RIANA**

Judul	<b>Proyek Ladongi Paket II Dilelang</b>	Tanggal	Selasa, 08 oktober 2019
Media	Bisnis Indonesia Halaman 7		
Resume	Pemerintah membuka lelang pembangunan Bendungan Ladongi Sulawesi Tenggara Paket II dengan perkiraan kontrak Rp283 miliar, sementara pembangunan Bendungan Karalloe di Sulawesi Selatan ditergetkan rampung pada pertengahan 2020.		

## ► BENDUNGAN DI SULAWESI

# Proyek Ladongi Paket II Dilelang

Bisnis, JAKARTA — Pemerintah membuka lelang pembangunan Bendungan Ladongi Sulawesi Tenggara Paket II dengan perkiraan kontrak Rp283 miliar, sementara pembangunan Bendungan Karalloe di Sulawesi Selatan ditargetkan rampung pada pertengahan 2020.

Berdasarkan informasi layanan pengadaan secara elektronik (LPSE) Senin (7/10), pengumuman prakualifikasi sudah dibuka pada 25 September 2019. Saat ini pelelangan memasuki tahap evaluasi dokumen kualifikasi.

Pengumuman pemenang dijadwalkan pada 28 November 2019. Selanjutnya penandatanganan kontrak direncanakan pada 10 Desember 2019. Sejauh ini, sudah ada 105 peserta yang berpartisipasi dalam pelelangan Bendungan Ladongi Paket II.

Di sisi lain, pembangunan Bendungan Ladongi Paket I telah mencapai 76% per September 2019. Konstruksi

paket I dikerjakan oleh PT Utama Karya (Persero) yang memenangkan lelang dengan penawaran Rp844,17 miliar. Pembiayaan bendungan ini berasal dari anggaran negara tahun 2016.

Direktur Jenderal Sumber Daya Air Kementerian Pekerjaan Umum & Perumahan Rakyat (PUPR) Hari Suprayogi, mengatakan Bendungan Ladongi bisa menampung air hingga 45 juta meter kubik. Bendungan bakal menjadi sumber air bagi daerah irigasi eksis seluas 2.212 hektare dan 1.392 hektare daerah irigasi pengembangan.

“Bendungan Ladongi juga akan memasok air baku sebesar 0,12 meter kubik per detik untuk Kecamatan Ladongi dan Kecamatan Tirawuta objek pariwisata di Kabupaten Kolaka Timur,” ujarnya.

Dia menambahkan konstruksi Bendungan Ladongi Paket I diharapkan tuntas sebelum Oktober 2020. Selain Bendungan Ladongi,

Kementerian PUPR juga tengah mempersiapkan pembangunan dua bendungan baru di Sulawesi Tenggara, yaitu Bendungan Ameroro dan Bendungan Pelosika.

Sementara itu, pembangunan Bendungan Karalloe di Sulawesi Selatan ditargetkan rampung pada pertengahan 2020. Bendungan ini akan menjadi sumber irigasi bagi 7.004 hektare lahan pertanian di Kabupaten Jeneponto.

Muklisun, PPK Bendungan 1 BBWS Pompengan Jeneberang, mengatakan progres konstruksi Bendungan Karalloe telah mencapai 65%. Konstruksi bendungan sempat terhambat karena dilanda banjir bandang pada Januari 2019.

Oleh karena itu, pekerjaan di lapangan digenjot setiap hari agar jadwal pembangunan tetap sesuai kontrak. Berdasarkan data Pusat Bendungan Kementerian PUPR, konstruksi Bendungan Karalloe dikerjakan oleh PT Nindya Karya (Persero). *(Rivki Maulana)*

Judul	Akses Sanitasi Masih menyedihkan	Tanggal	Selasa, 08 oktober 2019
Media	Bisnis Indonesia 7 (2)		
Resume	Laporan mengejutkan datang dari Suku Dinas (Sudis) Kesehatan Jakarta Barat yang menyebutkan bahwa separuh warga Tanjung Duren Utara, Grogol petambunan, Jakarta Barat, belum memiliki bak pembangunan kotoran (saptick tank) sendiri.		

# Akses Sanitasi Masih Menyedihkan

Laporan mengejutkan datang dari Suku Dinas (Sudis) Kesehatan Jakarta Barat yang menyebutkan bahwa separuh warga Tanjung Duren Utara, Grogol Petamburan, Jakarta Barat, belum memiliki bak pembuangan kotoran (*saptick tank*) sendiri.

► Urbanisasi yang tinggi dengan 56% penduduk tinggal pada kawasan perkotaan yang perlu terfasilitasi kebutuhan perumahan, air bersih dan sanitasi serta fasilitas permukiman lainnya.

Krizia P. Kinanti  
krizia.putri@bisnis.com

**W**arga di RT 15 RW 07 Tanjung Duren Utara sebanyak 124 Kepala Keluarga (KK) dinilai memiliki kondisi terburuk karena tidak punya jamban sehat, menurut data yang dikemukakan Suku Dinas Kesehatan Jakarta Barat.

Kepala Sudis Kesehatan Jakarta Barat Kristi Watini, dalam giat verifikasi Sanitasi Total Berbasis Masyarakat (STBM) mengungkapkan 214 Kepala Keluarga (KK) di 4 RW wilayah Tanjung Duren Utara belum memiliki jamban sehat dan memilih BAB di saluran air. "Kondisi terburuk paling banyak dialami warga di RT 15 RW 07 yakni 124 KK," ujar dia.

Dengan ketiadaan bak pembuangan kotoran ini membuat warga saat buang air besar, aliran kotoran dari jamban langsung mengalir ke Kali Sekretaris Jakarta Barat. Yang lebih memprihatinkan, sebanyak 30 Kepala Keluarga (KK) di Tanjung Duren ini harus bergantung menggunakan lima unit WC yang jauh dari kata layak.

Hal ini seperti mengonfirmasi informasi dari laman Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas (KPPPIP) yang menyebut tingkat layanan sanitasi Jakarta menempati posisi kedua terendah dibandingkan dengan sembilan ibu kota negara di Asia Tenggara.

Padahal, dalam rencana strategis

2015—2019, Kementerian Pekerjaan Umum & Perumahan Rakyat mencanangkan program 100-0-100. Artinya, 100% akses air minum, 0% permukiman kumuh, 100% akses sanitasi.

Dirjen Cipta Karya Kementerian PUPR, Danis H. Sumadilaga mengatakan bahwa realita yang ada di Indonesia, dari target 100% akses sanitasi sampai saat ini belum tercapai.

"Memang ini realita yang ada di kita demikian. Jadi secara nasional akses sanitasi kita baru sekitar 70% jadi memang ada sekitar 30% masyarakat Indonesia yang belum punya akses sanitasi yang baik, yang layak, dan yang aman. Nah ini [Warga Jakarta Barat] di antaranya," ujarnya Senin (7/10).

Meskipun demikian, Danis mengungkapkan bahwa untuk di Jakarta, akses sanitasi sudah di atas nasional yang berkisar sekitar 80%—85%. Dia mengakui masih menjadi pekerjaan yang harus diselesaikan semua pihak bagaimana agar menuju 100% itu terutama air bersih dan sanitasi secara merata.

"Saya pagi tadi sudah mengugaskan tim dari Direktorat Penyehatan Lingkungan Permukiman untuk turun ke lapangan dan berkoordinasi dengan Pemprov DKI Jakarta apa yang perlu kita lakukan yang dapat kita atasi," paparnya.

## PROYEK JSS

Pemerintah sendiri dalam mengatasi limbah cair rumah tangga di Jakarta menyiapkan proyek infrastruktur Jakarta Sewerage System (JSS) atau Instalasi Pengolahan Air

Limbah Terpadu (IPALIT) Jakarta.

JSS yang merupakan bagian dari proyek strategis nasional (PSN) itu amat penting untuk meningkatkan cakupan wilayah pengolahan air limbah yang saat ini hanya 4% dengan tingkat pencemaran *Biological Oxygen Demand* (BOD) 84 mg/l. Pencemaran terjadi karena air limbah rumah tangga langsung dibuang ke sungai.

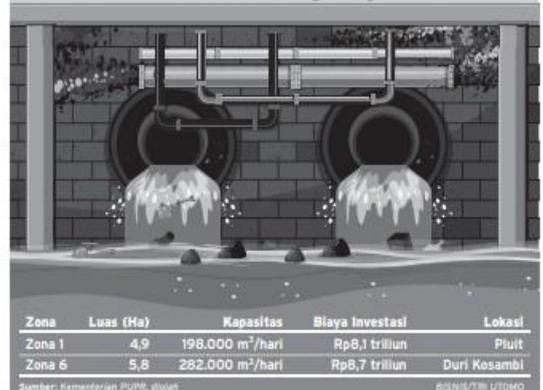
Kawasan Petamburan, Jakarta Barat sendiri termasuk zona 6, salah satu dari 38 kelurahan yang akan dibuat proyek JSS. Secara keseluruhan, proyek JSS mencakup 15 zona dengan dua zona prioritas, yaitu zona 1 dan zona 6. Zona 1 akan dibangun di Pluit, Jakarta Utara dengan kapasitas pengolahan limbah 198.000 m<sup>3</sup>/hari. Adapun zona 6 dibangun di Duri Kosambi, Jakarta Barat dengan kapasitas pengolahan 282.000 m<sup>3</sup>/hari.

Pembangunan Zona 1 dan Zona 6 diproyeksi meningkatkan cakupan pelayanan pengolahan air limbah Jakarta menjadi 20%. Sementara itu, bila 15 zona pengolahan air limbah rampung, cakupan pelayanan diperkirakan bisa mencapai 90%. Proyeksi ini diharapkan bisa terwujud pada 2035.

Kementerian PUPR memperkirakan konstruksi proyek sistem pengolahan air limbah domestik DKI Jakarta itu bisa dimulai pada akhir 2019.

PT Waskita Beton Precast Tbk. merupakan salah satu badan usaha yang mengincar proyek Jakarta Sewerage System tersebut. "Ini nanti ada [proyek] sewerage di Jakarta yang nilai kontraknya di atas Rp20 triliun. Nah, kita mau ke arah sana,"

## Profil Jakarta Sewerage System (JSS)



ular Direktur utama PT Waskita Beton Precast Tbk Jarot Subana, kepada *Bisnis*, di sela-sela acara perayaan HUT ke-5 PT Waskita Beton Precast Tbk di Cilegon, Senin (7/10).

Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) sendiri juga telah menganggarkan pagu anggaran 2020 sebesar Rp22,07 triliun untuk Direktorat Jenderal (Ditjen) Cipta Karya. Alokasi anggaran ini digunakan untuk penataan kawasan permukiman dan gedung Rp6,4 triliun, air minum dan sanitasi senilai Rp8,9 triliun dan prasarana pendidikan, olahraga, pasar senilai Rp6,3 triliun dan sisanya untuk lain-lain.

Danis menjelaskan, penyediaan air bersih dan sanitasi menjadi prioritas karena dalam lima tahun target penyediaan air bersih dan sanitasi diharapkan tuntas. "Ini kami prioritaskan. Khusus tahun ini ada penambahan 2%—3%," katanya.

Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Basuki Hadi-

muljono, juga menyebut ada empat tantangan besar pembangunan selama periode 2014—2019. Salah satunya adalah urbanisasi yang tinggi dengan 56% penduduk tinggal pada kawasan perkotaan yang perlu terfasilitasi kebutuhan perumahan, air bersih, dan sanitasi serta fasilitas permukiman lainnya.

Namun, pihaknya mengatakan empat tantangan besar pembangunan itu telah dijawab melalui pembangunan infrastruktur PUPR yang dituangkan dalam Rencana Strategis (Renstra) Kementerian PUPR tahun 2015—2019. "Di bidang permukiman, dibangun infrastruktur sanitasi layak untuk 9,8 juta KK, penanganan 23,407 hektare permukiman kumuh dan sistem penyediaan air minum [SPAM] dengan tambahan kapasitas 21.500 liter/detik," tutunya.

Basuki berharap ke depannya target 100-0-100 ini akan lebih merata dan cepat tercapai demi memenuhi kebutuhan hidup masyarakat Indonesia. (Arianus Doni)

Judul	<b>Kaltim proses Administrasi Hibah</b>	Tanggal	Selasa, 08 oktober 2019
Media	Bisnis Indonesia Halaman 8		
Resume	Pemerintah sedang memproses administrasi penyelesaian proyek jalan Tol Balikpapan-Samarinda yang menggunakan porsi anggaran pendapatan dan belanja daerah (APBD) untuk diserahkan kepada badan usaha jalan tol (BUJT)		

► **TOL BALIKPAPAN-SAMARINDA**

## Kaltim Proses Administrasi Hibah

Bisnis, BALIKPAPAN — Pemerintah sedang memproses administrasi penyelesaian proyek jalan Tol Balikpapan—Samarinda yang menggunakan porsi anggaran pendapatan dan belanja daerah (APBD) untuk diserahkan kepada badan usaha jalan tol (BUJT).

Kepala Dinas PU Penataan Ruang dan Perum Rakyat Kalimantan Timur Taufik Fauzi mengatakan jalan tol yang menjadi porsi badan usaha di seksi II, III, dan IV masih sesuai dengan jadwal semula untuk bisa beroperasi pada Oktober 2019, begitu pula dengan porsi pemerintah pusat dan daerah di seksi I dan V masih dikejar hingga akhir tahun ini.

Sejalan dengan rencana operasional tersebut, lanjutnya, audit teknis juga tengah berlangsung baik untuk proses konstruksi maupun pembebasan lahannya.

"Kementerian kan nggak begitu saja menerima yang sudah kami kerjakan. Masih dievaluasi juga selanjutnya serah terima BPKP yang menilai. Hibah gubernur ke kementerian PUPR. Karena semua akan dikelola kementerian pupr melalui PT Jasa Marga Balikpapan—Samarinda," jelasnya, Senin (7/10).

Taufik menjelaskan bahwa sebelumnya karena keterbatasan kontrak dan masa jabatan gubernur pada 2018 porsi sepanjang 500 meter yang belum diselesaikan sudah dialihkan kepada BUJT dan dalam tahap penyelesaian. Saat ini, ungkap dia masih ada porsi sepanjang 2 Km yang juga akan dilakukan oleh BUJT untuk peningkatannya.

Menurutnya, tarif jalan tol yang dibebankan kepada pengguna jasa nantinya sebesar 1.000 per km.

Jalan tol yang dikenal dengan Balsam ini total memiliki panjang lebih dari 99 km, terdiri atas lima seksi, yakni Seksi I ruas Balikpapan—Samboja (22,03 Km), Seksi II ruas Samboja—Muara Jawa (30,98 Km), Seksi III Muara Jawa—Palaran (17,50 Km), Seksi IV Palaran—Samarinda (17,95 Km), dan Seksi V ruas Balikpapan—Sepinggang (11,09 Km).

Ada empat sumber pembiayaan yang digunakan untuk mendanai pembangunannya. Dari lima seksi, Kementerian PUPR dan Pemerintah Provinsi Kalimantan Timur (Kaltim) memberikan dukungan pembangunan konstruksi di Seksi I dan Seksi V yang bertujuan meningkatkan kelayakan finansial ruas tol tersebut.

Pembangunan Seksi I menggunakan dana APBD Provinsi Kaltim sebesar Rp 1,5 triliun dan APBN sebesar Rp 271 miliar, yang mana Rp79,88 miliar di antaranya dialokasikan untuk pembangunan Jembatan Manggar sepanjang 613 meter.

Adapun untuk Seksi V didanai oleh APBN yang berasal dari pinjaman dari Pemerintah China sebesar Rp 848,55 miliar atau sekitar 8,5% dari total investasi. Untuk Seksi II—III dan IV, pembangunannya menggunakan dana BUJT yakni PT Jasa Marga Balikpapan-Samarinda.

Taufik melanjutkan untuk jalan tol Samarinda—Bontang sepanjang 90 km, dokumen pra desain dan studi kelayakannya sudah diserahkan kepada Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT).

Hal itu karena proyek tersebut direncanakan oleh Bappenas agar berskema Kerja sama Pemerintah Badan Usaha (KPBU) di luar proyek jembatan tol Balikpapan.

(Anitana W. Puspa)

Judul	<b>Bom waktu di Balik Labuan Bajo</b>	Tanggal	Selasa, 08 oktober 2019
Media	Bisnis Indonesia Halaman 10		
Resume	Beberapa kali nahkoda perahu cepat atau speed boat mengurangi kecepatan saat saya bersama rombongan wartawan tengah dalam perjalanan menuju Pulau Padar dari pelabuhan Labuan Bajo, Kabupaten Manggarai Barat, Nusa Tenggara Timur, speed terpaksa dikurangi karena perahu berpapasan dengan ongkongan sampah yang terbawa arus laut dan angin.		

► PROBLEM SAMPAH

# Bom Waktu di Balik Labuan Bajo



Beberapa kali nahkoda perahu cepat atau speed boat mengurangi kecepatan saat saya bersama rombongan wartawan tengah dalam perjalanan menuju Pulau Padar dari Pelabuhan Labuan Bajo, Kabupaten Manggarai Barat, Nusa Tenggara Timur.

Sri Mas Sari  
sri.masari@bisnis.com

Speed terpaksa dikurangi karena perahu berpapasan dengan ongkongan sampah yang terbawa arus laut dan angin. Tidak hanya potongan kayu dan serpihan ranting, tetapi juga botol minuman dan kemasan plastik lainnya tampak di antara tumpukan sampah. Entah dari mana datangnya.

Situasi yang hampir sama juga ditemukan di daratan. Di gang-gang sekitar Kampung Ujung, kawasan kuliner tak jauh dari pelabuhan, sampah plastik kerap terserak di jalanan. Ada yang sudah berwujud arang karena habis dibakar. Pada saat yang sama, jumlah tong sampah minim.

Pemerintah Kabupaten Manggarai Barat, NTT, mencatat produksi sampah di kabupaten yang terbentuk pada 2003 itu kini hampir 14 ton per hari. Padahal, volume sampah tahun lalu masih 12,8 ton per hari. Sampah itu berasal dari rumah tangga dan wisatawan.

Problem sampah di ujung barat Pulau Flores tersebut tidak lepas dari dampak perkembangan pariwisata yang begitu pesat sejak program Sailing Komodo dibuka mulai 2013. Setahun kemudian, jumlah wisatawan meningkat tajam. Berdasarkan Labuan Bajo sebagai salah satu dari 10 Destinasi Bali Baru—objek wisata yang potensial menjadi seperti Bali—pada 2016 semakin membuat jumlah pelancong terakselerasi. Jika pada 2013, jumlah turis domestik dan mancanegara 44.579 orang, maka 5 tahun kemudian jumlahnya sudah 163.807 orang.

Masalah sampah di Labuan Bajo sempat mengusik Kepala Badan Pengembangan Infrastruktur Wilayah (BPIW) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) Hadi Sulachyo. BPIW selama ini merancang infrastruktur pendukung di 12 kawasan strategis pariwisata nasional (KSPN). Labuan Bajo salah satunya, dengan anggaran infrastruktur pendukung pariwisata dari APBN sekitar Rp1 triliun pada 2020.

"Jika masalah sampah tidak ditangani baik, maka percuma pemerintah membangun infrastruktur pendukung pariwisata di sini," katanya saat meninjau kawasan pejalan kaki di dekat Pelabuhan Labuan Bajo, akhir bulan lalu.

Kepala Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Kabupaten Manggarai Barat Agustinus Rinus mengatakan kapal-kapal wisata tidak jarang membuang sampah langsung ke laut. "Mereka tidak membawanya pulang untuk di-tampung di Labuan Bajo."

Sementara di darat, Agustinus

itu tidak berjalan optimal," ungkapnya. Seperti ini, Agustinus mengatakan bahwa baru TPA pendamping yang digunakan. Manajemen sampahnya pun sekedar diangkat, dibuang ke TPA, dan dibakar. Kapasitas TPA pendamping yang tidak sanggup menampung seluruh limbah membuat sampah tercecer di sudut-sudut kota. Keterbatasan personel, tong sampah yang minim, dan pola pikir masyarakat yang membuang sampah di sembarang tempat, membuat masalah sampah di Labuan Bajo kian rumit.

Menurut mantan Kepala Dinas Kebersihan dan Lingkungan Hidup Manggarai Barat itu, menyelesaikan masalah sampah di Labuan Bajo tidak sederhana. Namun, Pemkab akan memulainya dengan memerintahkan kapal-kapal wisata.

Dia memaparkan inspeksi mendadak telah dilakukan oleh pemda dengan memeriksa surat izin kapal, kelengkapan keselamatan pelayaran, dan persiapan tong sampah. Bahkan ke depan, Pemkab akan mewajibkan seluruh kapal wisata yang membawa penumpang ke objek-objek wisata di Manggarai Barat, membuka homebase di Labuan Bajo sebagai bagian dari upaya mengontrol sampah.

Pemkab mengestimasi ada sekitar 350 unit-400 unit kapal wisata yang mengangkut wisata-

wan ke Taman Nasional Komodo (TNK). Banyak di antaranya yang memiliki homebase di Bali dan Jakarta.

"Sebanyak 59% kapal masuk ke TNK langsung dari Lombok. Mereka tidak ke Labuan Bajo dulu," kata Agustinus.

Selain kehilangan potensi pendapatan asli daerah dan penerimaan negara bukan pajak, Pemkab tidak dapat mengontrol ke mana limbah kapal dibuang. Dengan mewajibkan kapal wisata mendirikan homebase di Labuan Bajo, setiap kapal mau tidak mau harus membuang sampah di Labuan Bajo.

Seluruh izin kapal, termasuk surat persetujuan berlayar, baru dinyatakan clear jika dilengkapi dengan bukti kapal telah membawa sampahnya pulang ke pelabuhan.

Asnawi Bahar, pemilik Perusahaan Jasa Perjalanan Wisata Minang Permai Tours dan Travelmat.com, menilai keberadaan sampah membuat image destinasi wisata menjadi negatif.

"Rasa nyaman menjadi hilang sehingga bisa wisatawan ilfeel," ujar Asnawi.

Menurutnya, sampah Labuan Bajo berasal dari banyak tempat tergantung musim angin. Namun, keseriusan pemerintah dalam mengembangkan pariwisata di haruskan bisa mengelola sampah dengan baik.

"Ekosistem dan biota laut pun akan terganggu sehingga lokasi diving di Labuan Bajo menjadi rusak dan diver menjadi tidak puas," ujarnya.

Menurutnya, Labuan Bajo harus punya divisi pengelolaan sampah baik laut maupun darat. "Agar bisa bekerja maksimal dengan melibatkan masyarakat pariwisata juga menjadi sebuah keniscayaan karena ketergantungan mereka pada industri ini," ujarnya.

ANTISIPASI DINI

Sementara itu, Ketua Tim Percepatan Pembangunan 10 Destinasi Pariwisata Prioritas Kementerian Pariwisata Hiramayah S. Thalib mengatakan pihaknya telah mengantisipasi daya dukung lokasi destinasi wisata, baik dalam pengelolaan sampah, sanitasi, maupun penyediaan air minum di Labuan Bajo.

"Kami belajar dari pengalaman destinasi yang sudah ada sebelumnya," ujarnya.

Untuk sejumlah destinasi super prioritas, menurutnya, pemerintah telah mengerjakan *integrated tourism masterplan* (ITMP) sehingga pihaknya bisa membuat program kerja yang lebih terstruktur, komprehensif, dan saling terpadu.

"ITMP ini untuk jangka waktu 25 tahun, tapi meskipun itu bentuknya *masterplan*, di dalamnya ada *quick win strategy*, termasuk antisipasi mengenai pengelolaan sampah, sanitasi, dan penyediaan air minum," katanya.

Dia menyebutkan bentuk keterpaduan ITMP tersebut antara lain meningkatkan kualitas jalan dan kebutuhan pelayanan dasar, mendorong partisipasi lokal dalam perekonomian sektor pariwisata, serta meningkatkan lingkungan yang kondusif untuk investasi swasta di bidang pariwisata.

Problem sampah di Labuan Bajo seperti bom waktu. Persepsi tentang Labuan Bajo yang kotor mulai muncul ke permukaan.

Survei yang dilakukan Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Kabupaten Manggarai Barat menyebutkan 58% wisatawan menganggap Labuan Bajo kotor dan 38% wisatawan menilai laut dan pantai di sekitar Labuan Bajo kotor.

Jika terlambat dibenahi, bukan mustahil Labuan Bajo menjadi 'Kuta kedua'. Semua orang tahu, Pantai Kuta di Bali penuh dengan sampah pada musim tertentu, misalnya saat Tahun Baru.

Di belahan dunia lain, tidak jarang suatu destinasi wisata yang awalnya cantik, ditutup karena volume sampah tidak terkendali lagi. Maya Bay di Pulau Phi Phi Leh, Thailand selatan, ditutup hingga 2021.

Sampah berserakan di mana-mana setelah pengunjung membelud pascacrisis film *The Beach* yang dibintangi Leonardo DiCaprio itu pada 2000.

Semula, di pantai Maya, wisatawan bisa melihat air yang bening, pasir putih, dan tebing kapur yang memukau.

Pada 2018, pantai Maya ditutup selama 3 bulan, lalu dipertajam hingga 2021. Masyarakat lokal yang selama ini bergantung pada keberadaan pariwisata di pantai itu harus rela kehilangan pendapatannya.

Kita tentu tidak ingin apa yang terjadi di pantai Maya menimpa Labuan Bajo. (Puput Ady Sukarno)

mengekuti, manajemen pengelolaan sampah di Labuan Bajo belum disiplin. Padahal, sarana dan prasarana telah dibangun. Dia menyebutkan saat ini terdapat pusat daur ulang sampah dengan kapasitas 5 ton. Tenda-pat pula tempat pembuangan akhir (TPA) sanitari di pinggir kota, sekitar 20 km dari pusat kota, dengan luas lima hektare. Keduanya dibangun oleh Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan. Selain itu, ada lagi TPA pendamping dengan daya tampung 1,8 ton.

Idealnya, sampah dari kapal wisata masuk ke dermaga Labuan Bajo. Bersama sampah rumah tangga, limbah itu diangkut oleh mobil sampah ke pusat daur ulang. Dari pusat daur ulang, residu-dengan asumsi 30% dari bagian daur ulang yang ke TPA sanitari dan pendamping.

"Konsepnya, seluruh sampah atau paling tidak 70%-nya selesai di dalam kota. Sayangnya, skema

Top 5 Asal Wisatawan yang Berkunjung ke Taman Nasional Komodo 2017

1. 7.412 orang
2. 7.330 orang
3. 6.405 orang
4. 5.578 orang
5. 5.464 orang

Jumlah Kunjungan Wisatawan ke Labuan Bajo (orang)



Lama Tinggal Wisatawan Mancanegara di Manggarai Barat (hari)



Sumber: BPS Kab. Manggarai Barat, Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Kab. Manggarai Barat, 2019. Data Exit Survey Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Kab. Manggarai Barat, 2019

"Jika masalah sampah tidak ditangani baik, maka percuma pemerintah membangun infrastruktur pendukung pariwisata di sini," katanya saat meninjau kawasan pejalan kaki di dekat Pelabuhan Labuan Bajo, akhir bulan lalu.

Kepala Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Kabupaten Manggarai Barat Agustinus Rinus mengatakan kapal-kapal wisata tidak jarang membuang sampah langsung ke laut. "Mereka tidak membawanya pulang untuk di-tampung di Labuan Bajo."

Sementara di darat, Agustinus

itu tidak berjalan optimal," ungkapnya. Seperti ini, Agustinus mengatakan bahwa baru TPA pendamping yang digunakan. Manajemen sampahnya pun sekedar diangkat, dibuang ke TPA, dan dibakar. Kapasitas TPA pendamping yang tidak sanggup menampung seluruh limbah membuat sampah tercecer di sudut-sudut kota. Keterbatasan personel, tong sampah yang minim, dan pola pikir masyarakat yang membuang sampah di sembarang tempat, membuat masalah sampah di Labuan Bajo kian rumit.

Menurut mantan Kepala Dinas Kebersihan dan Lingkungan Hidup Manggarai Barat itu, menyelesaikan masalah sampah di Labuan Bajo tidak sederhana. Namun, Pemkab akan memulainya dengan memerintahkan kapal-kapal wisata.

Dia memaparkan inspeksi mendadak telah dilakukan oleh pemda dengan memeriksa surat izin kapal, kelengkapan keselamatan pelayaran, dan persiapan tong sampah. Bahkan ke depan, Pemkab akan mewajibkan seluruh kapal wisata yang membawa penumpang ke objek-objek wisata di Manggarai Barat, membuka homebase di Labuan Bajo sebagai bagian dari upaya mengontrol sampah.

Pemkab mengestimasi ada sekitar 350 unit-400 unit kapal wisata yang mengangkut wisata-

wan ke Taman Nasional Komodo (TNK). Banyak di antaranya yang memiliki homebase di Bali dan Jakarta.

"Sebanyak 59% kapal masuk ke TNK langsung dari Lombok. Mereka tidak ke Labuan Bajo dulu," kata Agustinus.

Selain kehilangan potensi pendapatan asli daerah dan penerimaan negara bukan pajak, Pemkab tidak dapat mengontrol ke mana limbah kapal dibuang. Dengan mewajibkan kapal wisata mendirikan homebase di Labuan Bajo, setiap kapal mau tidak mau harus membuang sampah di Labuan Bajo.

Seluruh izin kapal, termasuk surat persetujuan berlayar, baru dinyatakan clear jika dilengkapi dengan bukti kapal telah membawa sampahnya pulang ke pelabuhan.

Asnawi Bahar, pemilik Perusahaan Jasa Perjalanan Wisata Minang Permai Tours dan Travelmat.com, menilai keberadaan sampah membuat image destinasi wisata menjadi negatif.

"Rasa nyaman menjadi hilang sehingga bisa wisatawan ilfeel," ujar Asnawi.

Menurutnya, sampah Labuan Bajo berasal dari banyak tempat tergantung musim angin. Namun, keseriusan pemerintah dalam mengembangkan pariwisata di haruskan bisa mengelola sampah dengan baik.

"Ekosistem dan biota laut pun akan terganggu sehingga lokasi diving di Labuan Bajo menjadi rusak dan diver menjadi tidak puas," ujarnya.

Menurutnya, Labuan Bajo harus punya divisi pengelolaan sampah baik laut maupun darat. "Agar bisa bekerja maksimal dengan melibatkan masyarakat pariwisata juga menjadi sebuah keniscayaan karena ketergantungan mereka pada industri ini," ujarnya.

ANTISIPASI DINI

Sementara itu, Ketua Tim Percepatan Pembangunan 10 Destinasi Pariwisata Prioritas Kementerian Pariwisata Hiramayah S. Thalib mengatakan pihaknya telah mengantisipasi daya dukung lokasi destinasi wisata, baik dalam pengelolaan sampah, sanitasi, maupun penyediaan air minum di Labuan Bajo.

"Kami belajar dari pengalaman destinasi yang sudah ada sebelumnya," ujarnya.

Untuk sejumlah destinasi super prioritas, menurutnya, pemerintah telah mengerjakan *integrated tourism masterplan* (ITMP) sehingga pihaknya bisa membuat program kerja yang lebih terstruktur, komprehensif, dan saling terpadu.

"ITMP ini untuk jangka waktu 25 tahun, tapi meskipun itu bentuknya *masterplan*, di dalamnya ada *quick win strategy*, termasuk antisipasi mengenai pengelolaan sampah, sanitasi, dan penyediaan air minum," katanya.

Dia menyebutkan bentuk keterpaduan ITMP tersebut antara lain meningkatkan kualitas jalan dan kebutuhan pelayanan dasar, mendorong partisipasi lokal dalam perekonomian sektor pariwisata, serta meningkatkan lingkungan yang kondusif untuk investasi swasta di bidang pariwisata.

Problem sampah di Labuan Bajo seperti bom waktu. Persepsi tentang Labuan Bajo yang kotor mulai muncul ke permukaan.

Survei yang dilakukan Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Kabupaten Manggarai Barat menyebutkan 58% wisatawan menganggap Labuan Bajo kotor dan 38% wisatawan menilai laut dan pantai di sekitar Labuan Bajo kotor.

Jika terlambat dibenahi, bukan mustahil Labuan Bajo menjadi 'Kuta kedua'. Semua orang tahu, Pantai Kuta di Bali penuh dengan sampah pada musim tertentu, misalnya saat Tahun Baru.

Di belahan dunia lain, tidak jarang suatu destinasi wisata yang awalnya cantik, ditutup karena volume sampah tidak terkendali lagi. Maya Bay di Pulau Phi Phi Leh, Thailand selatan, ditutup hingga 2021.

Sampah berserakan di mana-mana setelah pengunjung membelud pascacrisis film *The Beach* yang dibintangi Leonardo DiCaprio itu pada 2000.

Semula, di pantai Maya, wisatawan bisa melihat air yang bening, pasir putih, dan tebing kapur yang memukau.

Pada 2018, pantai Maya ditutup selama 3 bulan, lalu dipertajam hingga 2021. Masyarakat lokal yang selama ini bergantung pada keberadaan pariwisata di pantai itu harus rela kehilangan pendapatannya.

Kita tentu tidak ingin apa yang terjadi di pantai Maya menimpa Labuan Bajo. (Puput Ady Sukarno)

itu tidak berjalan optimal," ungkapnya. Seperti ini, Agustinus mengatakan bahwa baru TPA pendamping yang digunakan. Manajemen sampahnya pun sekedar diangkat, dibuang ke TPA, dan dibakar. Kapasitas TPA pendamping yang tidak sanggup menampung seluruh limbah membuat sampah tercecer di sudut-sudut kota. Keterbatasan personel, tong sampah yang minim, dan pola pikir masyarakat yang membuang sampah di sembarang tempat, membuat masalah sampah di Labuan Bajo kian rumit.

Menurut mantan Kepala Dinas Kebersihan dan Lingkungan Hidup Manggarai Barat itu, menyelesaikan masalah sampah di Labuan Bajo tidak sederhana. Namun, Pemkab akan memulainya dengan memerintahkan kapal-kapal wisata.

mengekuti, manajemen pengelolaan sampah di Labuan Bajo belum disiplin. Padahal, sarana dan prasarana telah dibangun. Dia menyebutkan saat ini terdapat pusat daur ulang sampah dengan kapasitas 5 ton. Tenda-pat pula tempat pembuangan akhir (TPA) sanitari di pinggir kota, sekitar 20 km dari pusat kota, dengan luas lima hektare. Keduanya dibangun oleh Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan. Selain itu, ada lagi TPA pendamping dengan daya tampung 1,8 ton.

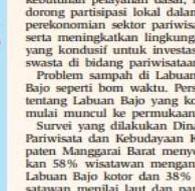
Idealnya, sampah dari kapal wisata masuk ke dermaga Labuan Bajo. Bersama sampah rumah tangga, limbah itu diangkut oleh mobil sampah ke pusat daur ulang. Dari pusat daur ulang, residu-dengan asumsi 30% dari bagian daur ulang yang ke TPA sanitari dan pendamping.

"Konsepnya, seluruh sampah atau paling tidak 70%-nya selesai di dalam kota. Sayangnya, skema

Top 5 Asal Wisatawan yang Berkunjung ke Taman Nasional Komodo 2017

1. 7.412 orang
2. 7.330 orang
3. 6.405 orang
4. 5.578 orang
5. 5.464 orang

Jumlah Kunjungan Wisatawan ke Labuan Bajo (orang)



Lama Tinggal Wisatawan Mancanegara di Manggarai Barat (hari)



Sumber: BPS Kab. Manggarai Barat, Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Kab. Manggarai Barat, 2019. Data Exit Survey Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Kab. Manggarai Barat, 2019

"Jika masalah sampah tidak ditangani baik, maka percuma pemerintah membangun infrastruktur pendukung pariwisata di sini," katanya saat meninjau kawasan pejalan kaki di dekat Pelabuhan Labuan Bajo, akhir bulan lalu.

Kepala Dinas Pariwisata dan Kebudayaan Kabupaten Manggarai Barat Agustinus Rinus mengatakan kapal-kapal wisata tidak jarang membuang sampah langsung ke laut. "Mereka tidak membawanya pulang untuk di-tampung di Labuan Bajo."

Sementara di darat, Agustinus

itu tidak berjalan optimal," ungkapnya. Seperti ini, Agustinus mengatakan bahwa baru TPA pendamping yang digunakan. Manajemen sampahnya pun sekedar diangkat, dibuang ke TPA, dan dibakar. Kapasitas TPA pendamping yang tidak sanggup menampung seluruh limbah membuat sampah tercecer di sudut-sudut kota. Keterbatasan personel, tong sampah yang minim, dan pola pikir masyarakat yang membuang sampah di sembarang tempat, membuat masalah sampah di Labuan Bajo kian rumit.

Menurut mantan Kepala Dinas Kebersihan dan Lingkungan Hidup Manggarai Barat itu, menyelesaikan masalah sampah di Labuan Bajo tidak sederhana. Namun, Pemkab akan memulainya dengan memerintahkan kapal-kapal wisata.

Dia memaparkan inspeksi mendadak telah dilakukan oleh pemda dengan memeriksa surat izin kapal, kelengkapan keselamatan pelayaran, dan persiapan tong sampah. Bahkan ke depan, Pemkab akan mewajibkan seluruh kapal wisata yang membawa penumpang ke objek-objek wisata di Manggarai Barat, membuka homebase di Labuan Bajo sebagai bagian dari upaya mengontrol sampah.

Pemkab mengestimasi ada sekitar 350 unit-400 unit kapal wisata yang mengangkut wisata-

wan ke Taman Nasional Komodo (TNK). Banyak di antaranya yang memiliki homebase di Bali dan Jakarta.

"Sebanyak 59% kapal masuk ke TNK langsung dari Lombok. Mereka tidak ke Labuan Bajo dulu," kata Agustinus.

Judul	<b>Kementerian PU-Pera Garap 6 Kota Metropolitan Baru</b>	Tanggal	Selasa, 08 oktober 2019
Media	Media Indonesia Halaman 13		
Resume	Pemerintah akan terus mendorong pembangunan kota-kota di luar Jawa. Langkah itu dilakukan demi mewujudkan pemerataan dan pertumbuhan ekonomi yang positif di seluruh wilayah Indonesia.		

# Kementerian PU-Pera Garap 6 Kota Metropolitan Baru

PEMERINTAH akan terus mendorong pembangunan kota-kota di luar Jawa. Langkah itu dilakukan demi mewujudkan pemerataan dan pertumbuhan ekonomi yang positif di seluruh wilayah Indonesia.

Saat ini, pemerintah melalui Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PU-Pera) tengah mengembangkan enam kota, yaitu Palembang, Banjarmasin, Makassar, Manado, dan Denpasar, juga ibu kota negara (IKN) di Kalimantan Timur.

Keenam kota tersebut, dengan segala infrastruktur yang akan dimunculkan, dipersiapkan untuk menjadi metropolitan di luar Jawa.

"Pengembangan kota-kota metropolitan itu akan mendorong pertumbuhan ekonomi di kawasan tersebut. Kami harap itu akan berkontribusi signifikan peningkatan PDB nasional," ujar Menteri PU-Pera Basuki Hadimuljono melalui keterangan resmi, kemarin.

Pembangunan kota-kota di luar Pulau Jawa juga merupakan kegiatan lanjutan dari Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) 2015-2019. Dalam lima tahun terakhir, pemerintah telah membangun fondasi pembangunan yang lebih tangguh, lebih produktif, dan merata.

"Fondasi pembangunan kita sekarang ialah Indonesiasentris, bukan lagi Jawasentris. Sekarang infrastruktur dibangun di semua wilayah di Indonesia," tuturnya.

Ke depannya, pemerintah perlu menyeimbangkan pembangunan kota-kota metropolitan dengan pengelolaan urbanisasi secara optimal.

Basuki menekankan bahwa urbanisasi tidak bisa lagi dianggap sebagai beban. Hal itu malah menjadi peluang bagi sebuah kota untuk berkembang.

"Melalui *planning*, regulasi, dan *finance* yang baik, urbanisasi bukan lagi beban, melainkan menjadi *engine of growth*," tandasnya. (Pra/E-1)

Judul	Tambahan Kuota FLPP Genjot Rumah Subsidi	Tanggal	Selasa, 08 oktober 2019
Media	Media Indonesia Halaman 15		
Resume	Jika tidak ada penambahan kuota FLPP, akan banyak rumah subsidi yang tidak bisa akad pada tahun ini, (FLPP) untuk pembiayaan rumah masyarakat berpenghasilan rendah (MBR) dipandang akan berdampak positif terhadap pengembangan perumahan subsidi		

# Tambahan Kuota FLPP Genjot Rumah Subsidi

*Jika tidak ada penambahan kuota FLPP, akan banyak rumah subsidi yang tidak bisa akad pada tahun ini.*

**DERO IQBAL MAHENDRA**  
 dera@mediaindonesia.com

**P**ENAMBAHAN kuota fasilitas likuiditas pembiayaan perumahan (FLPP) untuk pembiayaan rumah masyarakat berpenghasilan rendah (MBR) dipandang akan berdampak positif terhadap pengembangan perumahan subsidi.

"Kalau tidak ada penambahan, akan banyak rumah subsidi yang tidak bisa akad pada tahun ini sehingga harus menunggu tahun depan. Dengan begitu, *cashflow* pengembang pasti sangat terganggu," kata pengamat properti yang juga CEO Indonesia Property Watch Ali Trangganda saat dihubungi *Media Indonesia*, kemarin.

Beberapa waktu lalu, Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PU-Pera) Basuki Hadimuljono memastikan penambahan kuota FLPP sudah direstui Presiden Joko Widodo.

"(Ditetapkan melalui) PMK (Peraturan Menteri Keuangan) itu. Menteri Keuangan sudah kirim ke Presiden, sudah ke Setneg, mudah-mudahan sudah turun. Harusnya sudah," tutur Basuki.

Tambahan anggaran itu berasal dari dana talangan yang mencapai Rp2 triliun serta dapat dimanfaatkan hingga akhir 2019 untuk 20.000 unit rumah. Dengan skema dana talangan pemerintah, tidak perlu mengajukan perubahan anggaran ke DPR RI melalui APBN-P 2019.

"Kami sudah kumpulkan REI, Apersi, dan Himperra sepakat kemudian ketemu Menteri Keuangan. Supaya lebih cepat karena waktu itu ada BTN. Sama BTN bisa ditalangi, ditalangi dulu, nanti akan dibayar pada 2020," jelas Basuki.

Saat itu BTN menyanggupi talangan tersebut. Nantinya, bank lain yang juga bertindak sebagai pelaksana FLPP akan dikoordinasikan untuk

mendapatkan dana talangan tersebut.

## Responsif

KPR FLPP merupakan dukungan fasilitas bantuan pembiayaan perumahan kepada MBR yang pengelolaannya dilaksanakan Kementerian PU-Pera.

Dengan fasilitas tersebut, MBR bisa membeli rumah dengan uang muka terjangkau, bunga tetap 5% selama masa kredit maksimal 20 tahun. Selain itu, mereka juga terbebas dari PPN dan premi asuransi.

Untuk bisa mendapatkan rumah dengan fasilitas tersebut, MBR harus memenuhi beberapa syarat. Pertama, besar penghasilan maksimal Rp4 juta untuk rumah tapak dan Rp7 juta untuk rumah susun. Kedua, MBR belum memiliki rumah dan belum pernah menerima subsidi KPR FLPP.

Wakil Sekretaris Jenderal DPP REI Bambang Eka Jaya menyatakan apa yang dilakukan oleh pemerintah sebagai mitra saat ini sebagai bentuk kerja sama yang bagus lantaran responsif terhadap situasi kritis.

Ia menilai pencairan sudah mulai berproses. Saat

ini proses pencairan di REI sudah mencapai 170 ribu-180 ribu unit, meski tetap berharap akan dapat mencapai 200 ribu unit pada tahun ini.

"Kita lihat dengan tambahan ini apakah bisa mencapai atau tidak karena tambahan tersebut bukan hanya untuk REI, melainkan juga untuk asosiasi pengembang lainnya," jelasnya.

Berdasarkan informasi yang dihimpun *Media Indonesia*, REI telah membangun rumah subsidi sebanyak 400 ribu unit, Himperra 60 ribu, dan Apersi 150 ribu. Dengan begitu, kontribusi ketiga asosiasi itu secara keseluruhan sudah hampir 65% dari program sejuta rumah.

Bambang menerangkan nantinya tambahan dana akan digunakan bagi konsumen yang belum akad kredit karena tersendat FLPP sebelumnya.

"Misalnya, ada developer telah menjual 100 unit, tetapi akad kreditnya baru sekitar 30-40 unit yang kemudian menjadi *backlog*. Diharapkan dengan tambahan ini dapat mempercepat prosesnya sehingga suplai unit yang ada dapat terserap oleh pasar," tutur dia. (S-5)

Judul	<b>Lahan untuk Hunian Tetap Masih Terkendala</b>	Tanggal	Selasa, 08 oktober 2019
Media	Kompas Halaman 16		
Resume	Upaya pemenuhan lahan untuk pembangunan hunian tetap bagi penyintas gempa, tsunami, dan likuefaksi di Palu, Sulawesi Tengah, terkendala, Luas lahan yang tersedia hingga saat ini baru separuh dari kebutuhan .		

## PASCABENCANA SULTENG

# Lahan untuk Hunian Tetap Masih Terkendala

**PALU, KOMPAS** — Upaya pemenuhan lahan untuk pembangunan hunian tetap bagi penyintas gempa, tsunami, dan likuefaksi di Palu, Sulawesi Tengah, terkendala. Luas lahan yang tersedia hingga saat ini baru separuh dari kebutuhan.

Hal itu terungkap saat Wakil Presiden Jusuf Kalla datang ke Palu, Senin (7/10/2019). Wapres datang bersama Kepala Badan Nasional Penanggulangan Bencana Doni Monardo dan Kepala Badan Pertanahan Nasional/Menteri Agraria dan Tata Ruang Sofyan Djalil.

Turut mendampingi Wapres, Gubernur Sulteng Longki Djanggola, Kepala Satuan Tugas Penanggulangan Bencana Sulteng Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Arie Setiadi Moerwanto, dan Wali Kota Palu Hidayat.

Wapres meninjau lokasi pembangunan hunian tetap di Kelurahan Duyu, Kecamatan Tatanga, dan Kelurahan Tondo, Kecamatan Mantikulore, Kota Palu. Selain itu, Wapres juga

mengunjungi pembangunan rumah instan sehat di Desa Pengawu, Kecamatan Tatanga, serta RSUD Undata.

Di Tondo, sekitar 300 rumah sudah dan sedang dibangun. Rumah-rumah tersebut dibangun Yayasan Buddha Tzu Chi. Yayasan yang sama juga telah memulai pembangunan rumah atau hunian tetap di Desa Pombowe, Kecamatan Sigi Biromaru, Kabupaten Sigi.

Total kebutuhan lahan untuk pembangunan 11.700 hunian tetap mencapai 422 hektar yang tersebar di Kota Palu, Kabupaten Sigi, Donggala, dan Parigi Moutong. Dari luas kebutuhan tersebut, baru sekitar setengah lahan tersedia.

Di Kota Palu, misalnya, dari kebutuhan 228 hektar lahan, baru 105 hektar yang statusnya sudah pasti. Sisanya masih diurus Badan Pertanahan Nasional.

Wapres mengatakan, lahan-lahan yang kurang tersebut akan ditambahkan dengan lahan yang hak guna usaha

(HGU) atau hak guna bangunan (HGB)-nya sudah habis. Pemerintah berhak tidak memperpanjang HGU/HGB untuk kepentingan rakyat sesuai dengan peraturan berlaku.

"Rehabilitasi dan rekonstruksi di Sulteng harus selesai pada 2020, termasuk pembangunan hunian tetap untuk penyintas," katanya.

Hunian tetap disediakan untuk penyintas yang rumahnya rusak atau hilang dan lokasinya ditetapkan sebagai zona merah. Lokasi itu meliputi bekas tsunami, bekas likuefaksi, dan jalur sesar Palu-Koro yang terjadi 28 September 2018.

Bencana itu mengakibatkan 3.124 orang meninggal dan 705 orang lainnya hilang serta merusak 110.214 rumah.

Wali Kota Palu Hidayat mengatakan, pembangunan hunian tetap terhambat penyiapan lahan. Padahal, dana sudah tersedia, baik untuk pembangunan hunian tetap maupun infrastruktur pendukungnya, seperti jalan dan jaringan air

bersih. Ia memastikan, sesuai arahan Wapres, masalah lahan bakal segera diselesaikan.

### Perbaikan rumah

Pada kesempatan sama, Wapres menjanjikan pencairan dana stimulan perbaikan rumah rusak senilai Rp 2 triliun. Dana itu akan dicairkan pekan depan. Dana stimulan diperuntukkan bagi penyintas yang rumahnya rusak, tetapi tidak direlokasi. Besarannya Rp 10 juta-Rp 50 juta.

Pada tahap rehabilitasi dan rekonstruksi juga bakal dibangun dan diperbaiki sejumlah infrastruktur, seperti jalan, rumah sakit, jembatan.

Kepala Satuan Tugas Penanggulangan Bencana Sulteng Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Arie Setiadi Moerwanto mengatakan, banyak paket pekerjaan masuk tahap lelang. Proses itu diharapkan rampung Oktober ini sehingga pembangunan fisik bisa segera dimulai.

(INA/VDL)

Judul	<b>Pemerintah Petakan Masalah Lingkungan</b>	Tanggal	Selasa, 08 oktober 2019
Media	Kompas Halaman 16 (2)		
Resume	Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan memetakan berbagai masalah di lokasi calon ibu kota di Kalimantan Timur sebagai rujukan Kajian Lingkungan hidup strategis, Senin (1/10/2019), di Balikpapan, Selain masalah tumpang tindih status tanah, keanekaragaman hayati di Teluk Balikpapan juga menjadi perhatian.		

## PEMINDAHAN IBU KOTA

# Pemerintah Petakan Masalah Lingkungan

**BALIKPAPAN, KOMPAS** — Kementerian Lingkungan Hidup dan Kehutanan memetakan berbagai masalah di lokasi calon ibu kota di Kalimantan Timur sebagai rujukan kajian lingkungan hidup strategis, Senin (1/10/2019), di Balikpapan. Selain masalah tumpang tindih status tanah, keanekaragaman hayati di Teluk Balikpapan juga menjadi perhatian.

KLHK mengadakan diskusi kelompok terarah dihadiri sejumlah perkumpulan adat di Kaltim, kepala desa di Penajam Paser Utara, dan aktivis lingkungan. Diskusi itu bertajuk "Strengthening Forest Area Planning and Management in Kalimantan".

Staf Khusus Menteri LHK Bidang Koordinasi Jaringan LSM dan Analisis Dampak Lingkungan Hanni Adiaty mengatakan, pemetaan masalah dilakukan agar penyusunan kajian lingkungan hidup strategis tepat sasaran.

Ketua Harian Persekutuan Dayak Kalimantan Timur Marten Apuy mengatakan, ada beberapa masalah di Kecamatan Sepaku, Penajam Paser Utara. Masalahnya, banyak lahan yang status kepemilikan dan izinnya tumpang tindih antara perusahaan dan masyarakat.

"Kami pada dasarnya mengapresiasi pemindahan ibu kota. Karena belum ada informasi jelas tentang lokasinya, masyarakat khawatir. Sebab, masih ada sejumlah lahan yang statusnya belum jelas," katanya.

Presiden Joko Widodo mengumumkan, wilayah yang paling cocok menjadi lokasi ibu kota baru adalah perbatasan Penajam Paser Utara dan Kutai Kartanegara.

Teluk Balikpapan diprediksi akan menjadi perairan sibuk dan mengalami banyak pem-

angunan. Sebab, akses ke Penajam Paser Utara lebih mudah melalui Teluk Balikpapan yang saat ini menjadi tempat nelayan mencari ikan serta lalu lintas kapal penumpang dan barang.

Ketua Forum Peduli Teluk Balikpapan (FPTB) Husen mengkhawatirkan penurunan kualitas Teluk Balikpapan yang memiliki keanekaragaman hayati dan berpotensi menghidupi masyarakat sekitarnya. Di Teluk Balikpapan bagian utara terdapat hutan lindung Sungai Wain. Di sana ada 33 jenis anggrek dan 1007 spesies pohon. Area itu menjadi tempat hidup 10 jenis primata, termasuk bekantan (*Nasalis larvatus*).

Ada empat jenis mamalia laut di Teluk Balikpapan. Salah satunya adalah pesut yang diperkirakan tinggal 100 ekor.

"Kami fokus menjadikan Teluk Balikpapan sebagai kawasan konservasi yang bisa mewadahi berbagai kepentingan nelayan, biodiversitas, konservasi, sosial, budaya, ekonomi," ujar Husen.

Kawasan hijau Teluk Balikpapan dinilai mampu berkontribusi untuk menekan perubahan iklim, menjadi kawasan ekosistem esensial, serta memiliki potensi energi dan ekonomi berkelanjutan.

Saat ini, dibangun Jembatan Pulau Balang yang menghubungkan Kota Balikpapan dan Kabupaten Penajam Paser Utara. Ketua Jaringan Advokat Lingkungan Hidup Hamsuri menyarankan agar tidak membangun jalan antara Mentawir dan Pulau Balang. Dengan demikian, koridor satwa terjaga, antara hutan daratan dan pesisir tidak terputus.

"Akses ke Pulau Balang melewati Sungai Puda, Tengah, Berenga, dan Tempadung, sebaiknya dibangun jalan layang," ujar Hamsuri. (CIP)

Judul	Proyek Tanggul Raksasa Mandek	Tanggal	Selasa, 08 oktober 2019
Media	Media Indonesia Halaman 17		
Resume	Proyek National Capital Integrated Coastal Developmen (NCICD) atau lumrah disebut giant sea wall (tanggul laut raksasa) di Teluk Jakarta mandek.		

 JAKARTA UTARA

# Proyek Tanggul Raksasa Mandek

**P**ROYEK *national capital integrated coastal development* (NCICD) atau lumrah disebut *giant sea wall* (tanggul laut raksasa) di Teluk Jakarta mandek. Hal itu disebabkan belum adanya kesepakatan kelanjutan proyek tersebut antara Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dan pusat, dalam hal ini Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan (PU-Pera).

Penegasan itu disampaikan Kepala Dinas Sumber Daya Air (SDA) DKI Jakarta, Juaini, saat dihubungi *Media Indonesia*, kemarin.

"Direncana awal kan ada juga yang dikerjakan swasta. Ternyata, kemarin kita ada beberapa lokasi yang dulunya dikerjakan swasta terus di-

ambil alih DKI dan Kementerian PU-Pera. Dibagi dua. Sekarang masih dibicarakan untuk lokasi-lokasinya, yang mana kita kerjakan," dalih Juaini.

Melalui Kementerian PU-Pera, pemerintah sepakat dengan Kementerian Infrastruktur dan Manajemen Air Belanda (MIW) dan Korea International Cooperation Agency (Koica) untuk melanjutkan proyek NCICD tersebut.

Selain adanya perubahan pembagian lokasi dalam proyek NCICD tersebut, kendala lain, jelas Junaidi, terkait dengan kondisi di lapangan. Hal itu menyebabkan pelaksanaan proyek tidak sesuai rencana.

"Memang selain ada perubahan pembagian lokasi,

kedua juga kondisi di lapangan. Memang di situ ada kemungkinan juga di lokasi," kata Junaidi.

Sebelumnya, Kementerian PU-Pera telah menyelesaikan pembangunan tanggul sepanjang 4,5 km pada 2018, yaitu 2,3 km di Muara Baru dan 2,2 km di Kalibaru, Jakarta Utara.

## Kota baru

Perpres Nomor 54 Tahun 2008 dari Presiden ke-6 RI Susilo Bambang Yudhoyono yang menjadi landasan pembangunan *giant sea wall* yang kemudian disebut NCICD.

Tanggul laut raksasa itu berlokasi di sebuah teluk di bagian utara Jakarta. Upacara pencaanangan untuk megaprojek ini dilaksanakan pada

Oktober 2014. Belanda dan Indonesia bekerja sama untuk melaksanakan pembangunan proyek ini.

NCICD mencakup pembangunan sebuah tanggul laut raksasa di bagian utara dari Teluk Jakarta sebagai cara untuk melindungi Ibu Kota dari banjir yang berasal dari laut. Di dalam dinding ini akan dibuat laguna-laguna besar untuk menampung aliran dari 13 sungai di Jakarta (tempat-tempat penampungan air yang menjadi pompa raksasa). Tanggul laut raksasa ini akan dibangun dengan bentuk garuda (burung mitologis besar yang merupakan simbol nasional Indonesia) dan karena itu akan menjadi sebuah struktur yang ikonik.

Proyek ni ditargetkan akan memakan waktu 10-15 tahun, sebelum pembangunan tanggul ini selesai. Sementara itu, tanggul-tanggul yang sudah ada akan diperkuat.

Untuk menarik investor swasta, permukaan dari tanggul laut raksasa ini akan menjadi pusat pengembangan perkotaan, termasuk kantor-kantor, perumahan kelas atas dan perumahan berbiaya rendah, area hijau, dan pantai-pantai. Kota terintegrasi yang baru ini akan mencakup 17 pulau buatan, lengkap dengan tol, jalur kereta api, pelabuhan laut. Partisipasi swasta dibutuhkan karena megaprojek bernilai US\$40 miliar, pemerintah Indonesia sulit mendanainya. (Ins/j-3)