

KLIPING BERITA MEDIA MASSA

Jumat, 18 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 Jendela Halaman 1	Jumat, 18 Oktober 2019	Batam Yang Abai Menjaga Sumber Air Bersih	Hanya Berjumlah Sekitar 6.000 Jiwa, Selanjutnya, pada kurun 1985 hingga 1990, Otorita Batam membangun lagi tiga waduk tambahan, yaitu Sei Ladi (240 liter per detik), mukakuning (310 liter perdetik), dan Duriangkang (3.000) liter per detik), Dengan tambahan tiga waduk itu, total kapasitas produksi enam waduk di Batam mencapai 4.150 liter per detik.
2	Kompas Halaman 14	Jumat, 18 Oktober 2019	Pembebasan Lahan Hambat Pembangunan Waduk Kuwil kawangkoan	Konstruksi waduk Kuwil Kawangkoan yang dimulai sejak 8 agustus 2016 hingga kini baru terbangun sekitar 50 persen. Padahal, proyek ini di targetkan beroperasi pada agustus 2020, keterlambatan itu dipicu pembebasan lahan dan keterbatasan material konstruksi.
3	Republika Halaman 14	Jumat, 18 Oktober 2019	Titik Kumuh di Kota Bekasi Capai 350 Hektare	Jumlah titik kumuh di Kota Bekasi masih mencapai 350 baktere dari total luas wilayah 210,5 kilometerpersegi (km ²), meskipun demikian, dalam satu tahun terakhir, dinas Perumahan (Disperkimtsn) kota Bekasi telah mengurangi luas wilayah kumuh sampai 100 hektar dari sebelumnya yang mencapai 450 hektare.
4	Kompas Halaman 20	Jumat, 18 Oktober 2019	Air Tanah Jakarta Membaik	Kondisi air tanah di cekungan air tanah atau CAT Jakarta mulai, membaik, ini di tandai dengan kenaikan muka air tanah serta menurunyalaju perluasan zona air tanah yang rusak.
5	Bisnis Indonesia Halaman 22	Jumat, 18 Oktober 2019	Penandaan Bangunan Cagar Budaya	Cagar budaya di Jalan Asia Afirka, Bandung, Jawa Barat, Kamis (17/10). Pemerintah Kota Bandung Berencana Membuat penanda untuk 1.700 bangunan cagar budaya yang ada di kota Bandung agar lebih dapat diperhatikan oleh para penghuni dan pemiliknya
6	Bisnis Indonesia Halaman 23	Jumat, 18 Oktober 2019	Bina Marga Siapkan Rp3 Triliun	Dirjen Bina Marga Sugiartanto mengatakan bahwa anggaran sebesar itu merupakan alokasi terbesar dari total anggaran pembangunan infrastruktur Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) Senilai Rp7,1 Triliun adapun, Kelima destinasi wisata itu yakni Danau Toba, Borobudur, Lombok, Labuan Bajo, serta Manado-Bitung-Likupang.
7	Bisnis Indonesia Halaman 23	Jumat, 18 Oktober 2019	Jagorawi Dibuka Akses Baru	PT Jasa Marga (persero) Tbk, berencana membuka akses baru pada jalan tol Jakarta-bogor-ciawi (Jagowari) di wilayah bogor, sehingga diharpkan bisa memicu pengembangan wilayah di sekitarnya.
8	Bisnis Indonesia Halaman 26	Jumat, 18 Oktober 2019	Berharap Angkutan Massal Bisa Optimal	Sebenarnya solusi terbaik dalam persoalan tersebut adalah dengan membentuk suatu tata kota dan tat kelola yang berorientasi pada pengembangan transportasi massal perkotaan, yang mengarah pada tata guna lahan dan transportasi

Judul	Batam Yang Abai Menjaga Sumber Air Bersih	Tanggal	Jumat, 18 Oktober 2019
Media	Kompas Jendela Halaman 1		
Resume	Hanya Berjumlah Sekitar 6.000 Jiwa, Selanjutnya, pada kurun 1985 hingga 1990, Otorita Batam membangun lagi tiga waduk tambahan, yaitu Sei Ladi (240 liter per detik), mukakuning (310 liter perdetik), dan Duriangkang (3.000) liter per detik), Dengan tambahan tiga waduk itu, total kapasitas produksi enam waduk di Batam mencapai 4.150 liter per detik.		

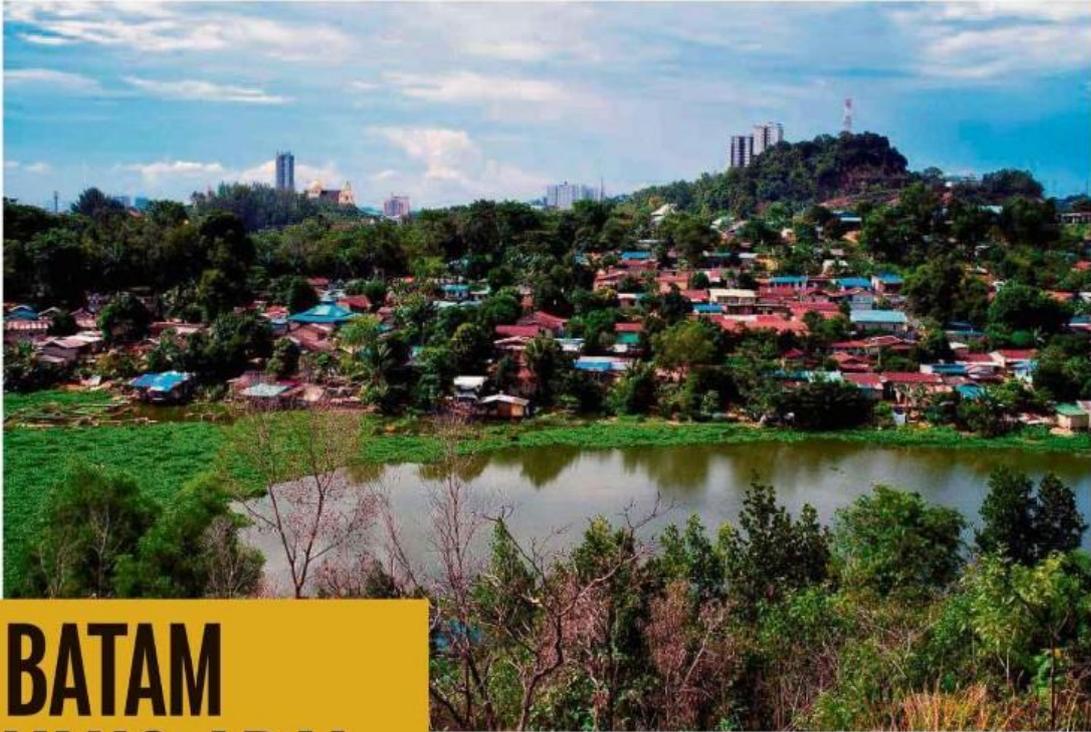


FOTO: FOTO: KOMPAS/PANDU WYHUA

Permukiman liar di sekitar Dam Baloi, Batam, Kepulauan Riau, Rabu (9/10/2019). Waduk yang dibangun pada 1977 itu berbentik beroperasi pada 2012 karena kandungan detergen, kromium, kadmium, dan timbal sudah terlampaui tinggi.

BATAM YANG ABAI MENJAGA SUMBER AIR BERSIH

hanya berjumlah sekitar 6.000 jiwa. Selanjutnya, pada kurun 1985 hingga 1990, Otorita Batam membangun lagi tiga waduk tambahan, yaitu Sei Ladi (240 liter per detik), Mukakuning (310 liter per detik), dan Duriangkang (3.000 liter per detik). Dengan tambahan tiga waduk itu, total kapasitas produksi enam waduk di Batam mencapai 4.150 liter per detik.

"Jadi pada 1990-an, pemerintah sudah menyiapkan waduk untuk memenuhi kebutuhan air baku sekitar 1,5 juta jiwa," kata Benny.

Total kapasitas enam waduk itu 10 kali lipat melebihi kebutuhan zamannya mengingat pada 1990 penduduk Batam baru berjumlah 105.820 jiwa. Saat itu, pemerintah merancang sejumlah waduk tersebut untuk memenuhi kebutuhan warga setidaknya hingga 10 tahun setelah rampung dibangun.

Sayangnya, langkah pemerintah yang visioner dalam memenuhi kebutuhan air tersebut tidak berlanjut. Hingga saat ini belum ada lagi waduk tambahan. Waduk Tembesi (600 liter per detik) masih dalam proses lelang, sedangkan Waduk Sei Gong (400 liter per detik) pembangunannya belum rampung.

merintah yang terkesan tidak mampu mencegah kerusakan daerah tangkapan air di sejumlah waduk. Bahkan, Waduk Duriangkang, yang merupakan dam terbesar saat ini, kapasitas produksinya juga melorot akibat alih fungsi hutan lindung.

"Waduk itu sekarang penuh eceng gondok, artinya sudah banyak limbah organik yang mengalir ke sana," kata Benny.

Duriangkang menyuplai 70 persen kebutuhan air baku di Batam. Namun, daerah tangkapan airnya sekarang dipenuhi ruli dan sebagian berubah jadi lahan pertanian. Yang paling dikhawatirkan, pestisida yang digunakan warga untuk mencegah gulma tanaman pada akhirnya akan mencemari waduk.

Janji pemerintah

Keluhan soal ketersediaan air baku di Batam yang menipis juga mengemuka dalam dialog antara Wali Kota Batam Muhammad Rudi dan perwakilan pengusaha, Kamis (3/10). Harapan bangkit dari krisis air saat ini ada di pundak Rudi yang baru saja menduduki jabatan sebagai Ex-officio Kepala BP Batam.

"Jalan terus dibangun, tetapi air enggak ada.

Dalam diam, jauh dari perhatian publik, Waduk Baloi di Batam, Kepulauan Riau, tak lagi berfungsi menampung air sejak 2012. Satu dari enam waduk penyedia air baku itu dibiarkan mati karena pemerintah abai. Dampaknya, sekitar 3.000 keluarga atau setidaknya 12.000 jiwa terancam kehilangan akses air bersih.

PANDU WIYOGA

K eberadaan waduk di Pulau Batam sangat penting karena pulau itu tidak memiliki sungai sebagai sumber air baku. Kota itu mengandalkan enam waduk menampung hujan. Selain bergantung pada curah hujan, ketersediaan air di waduk-waduk tersebut ditentukan juga oleh kelestarian hutan lindung di daerah tangkapan air.

Namun, kini alih fungsi lahan di daerah tangkapan air semakin merajalela. Hutan lindung berganti wajah menjadi rumah liar, lahan pertanian, dan pertambangan. Akibatnya, cadangan air baku di sejumlah waduk terus menurun.

Hal ini diperparah juga dengan menurunnya curah hujan di lokasi waduk. Pada 2009, rata-rata curah hujan di lima waduk yang tersisa adalah 2.240 milimeter per tahun. Sementara pada 2019, rata-rata curah hujan menjadi hanya 1.660 milimeter per tahun, turun sebanyak 24 persen.

Waduk Baloi adalah korban pertama alih fungsi daerah tangkapan air. Setelah berhenti beroperasi tujuh tahun lalu, kini kondisinya serupa dengan tangki septik raksasa. Limbah rumah tangga permukiman liar mengalir ke waduk. Hutan di sekitarnya juga lenyap karena bukitnya dipotong untuk diambil tanahnya.

Kerusakan Waduk Baloi bermula pada 2001 saat Pemerintah Kota Batam dan Otorita Batam sepakat menjadikan kawasan hutan lindung Baloi seluas 119 hektar sebagai kawasan jasa. Pertimbangannya, tingkat produktivitas waduk itu sebesar 30 liter per detik disebut tidak efisien (*Kompas*, 7/7/2008).

Penghentian operasi Waduk Baloi pada 2012 merupakan pukulan telak bagi PT Adhya Tirta Batam (ATB) yang diberi kewenangan mengelola semua waduk di Batam sejak 1995. Saat itu, Waduk Baloi berfungsi menyuplai kebutuhan air baku bagi warga di pusat perekonomian Batam, yaitu daerah Nagoya, Pelita, dan Jodoh.

"Bagi orang di Pulau Batam yang tidak memiliki sumber alami air baku, setetes air pun berarti sangat besar," kata Presiden Direktur PT ATB Benny Andrianto, Kamis (10/10/2019).

Penelitian Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi (BPPT) pada 2006 atau lima tahun setelah kawasan lindung Baloi ditetapkan menjadi kawasan jasa menunjukkan, konsentrasi kromium, kadmium, dan timbal di Waduk Baloi melebihi ambang batas maksimum yang ditentukan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 2001 tentang Pengelolaan Kualitas Air dan Pengendalian Pencemaran air.

Menurut Benny, PT ATB mampu mengolah air sekotor apa pun menjadi air baku yang aman dikonsumsi, kecuali jika telah tercemar logam berat. Biaya yang harus dikeluarkan untuk memurnikan air dari logam berat dinilai terlalu tinggi.

Mendahului zaman

Dam Baloi dan dua waduk lainnya dibangun pada 1978 atau lima tahun setelah Otorita Batam dibentuk. Setahun kemudian, Waduk Baloi dengan kapasitas 30 liter per detik, Nongsa (60 liter per detik), dan Sei Harapan (210 liter per detik) mulai beroperasi. Total kapasitas produksi tiga waduk itu mencapai sekitar 300 liter per detik.

Dengan hitungan 1 liter per detik untuk 100 keluarga. Maka, kapasitas ketiga waduk itu berarti mampu mencukupi kebutuhan air sekitar 30.000 keluarga atau 120.000 jiwa. Hal ini jauh melebihi kebutuhan air di Batam yang pada awal 1970-an penduduknya

Berdasarkan Data Badan Pusat Statistik, jumlah penduduk Batam pada 2016 sebanyak 1,2 juta jiwa. Adapun kebutuhan airnya diperkirakan 4.000 liter per detik. Jumlah itu belum menghitung kebutuhan air dari sejumlah kawasan industri.

Pada kenyataannya, kerusakan di daerah tangkapan air membuat kapasitas produksi lima waduk yang tersisa turun dari 3.820 liter per detik menjadi maksimal 3.500 liter per detik. Dengan pertumbuhan penduduk sebesar 74 persen per tahun, idealnya kapasitas waduk ditingkatkan menjadi 6.000 liter per detik.

Komitmen rendah

Anggota DPRD Provinsi Kepulauan Riau, Uba Ingan Sigalingging, mengatakan, komitmen pemerintah untuk merawat sumber air baku sangat rendah. Inkonsistensi kebijakan pengelolaan hutan lindung di Batam akhirnya berdampak pada kerusakan daerah tangkapan air sejumlah waduk.

Mantan Ketua LSM Gebrak yang telah lebih dari 10 tahun mendampingi warga rumah liar di Baloi Kolam itu menyatakan, pada 2018, Otorita Batam (kini Badan Pengusahaan) Batam pernah berupaya mengusir warga Baloi. Alih-alih mengembalikan fungsi hutan lindung, BP Batam malah berencana menjadikan lokasi itu sebagai pusat perkantoran.

"Warga jelas tidak mau pindah karena pengurusan dilakukan bukan untuk mengembalikan hutan lindung, melainkan memberikan lahan itu kepada pengusaha," kata Uba.

Sebanyak 3.500 keluarga ramai-ramai menolak kebijakan tersebut. Pemerintah akhirnya urung merealisasikan rencana itu karena gelombang penolakan warga sangat besar.

Benny juga merasa kecewa terhadap pe-

itu kan enggak lucu," kata Ketua Asosiasi Pengusaha Indonesia Wilayah Kepri Cahya saat pertemuan itu.

Selain masalah ketersediaan air baku, perwakilan sejumlah asosiasi pengusaha juga mendesak Rudi segera mengatasi persoalan rumah hunian liar. Kedua hal ini dianggap para pengusaha sebagai penyakit kronis yang menghalangi laju investasi di Kota Batam.

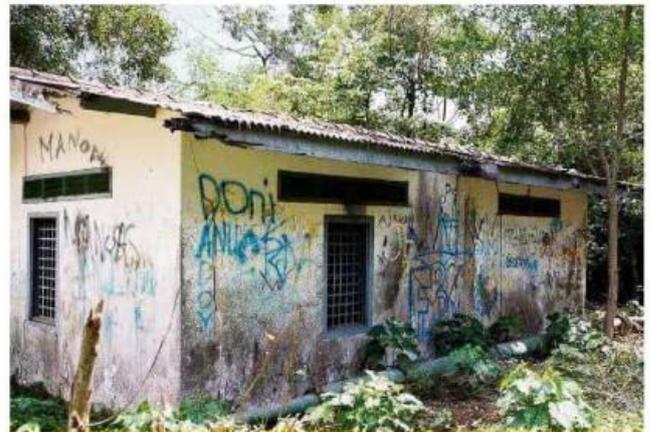
Memanggapi hal itu Rudi mengatakan, untuk mengatasi rumah hunian liar yang menjamur di Balai Kolam, pemerintah perlu mengganti strategi dari sebelumnya mengandalkan kapling siap bangun (KSB) sebagai lokasi relokasi. Hunian vertikal dinilai lebih cocok diterapkan di kota dengan lahan terbatas seperti Batam.

"Soal rumah liar solusinya bukan lagi KSB, karena itu justru akan menghabiskan lahan. Nanti kita bangun rumah susun sebagai tempat relokasi," katanya.

Sementara itu, Benny menyarankan, pemerintah bisa menerbitkan peraturan yang mewajibkan industri mulai menggunakan air baku hasil desalinasi air laut ataupun daur ulang air sanitasi. Hal ini dinilai akan cukup berdampak menghemat konsumsi air di Batam.

"Meskipun bisa diolah menjadi air baku, air laut tetap tidak baik untuk dikonsumsi manusia karena tidak ada kandungan mineralnya. Namun, untuk kebutuhan industri, air laut sangat bisa dimanfaatkan," katanya.

Matinya Waduk Baloi adalah suatu peringatan. Dengan persediaan air saat ini yang diperkirakan hanya bertahan dalam dua tahun ke depan, sejatinya bencana kekeringan telah mengintai Batam. Jika hal itu tetap diabaikan, bukan tak mungkin sebentar lagi warga harus bersiap hidup dalam kehausan yang panjang.



Bangunan untuk memantau penyaluran air bersih di Dam Baloi, Batam, Kepulauan Riau, terbengkalai, seperti terpantau pada Rabu (9/10/2019). Seluruh instalasi pengolahan air di Dam Baloi ditutup PT Adhya Tirta Batam pada 2012 karena air di waduk tersebut dinilai sudah tidak layak dikonsumsi.

Judul	Pembebasan Lahan Hambat Pembangunan Waduk Kuwil Kawangkoan	Tanggal	Jumat, 18 Oktober 2019
Media	Kompas Halaman 14		
Resume	Konstruksi waduk Kuwil Kawangkoan yang dimulai sejak 8 Agustus 2016 hingga kini baru terbangun sekitar 50 persen. Padahal, proyek ini di targetkan beroperasi pada Agustus 2020, keterlambatan itu dipicu pembebasan lahan dan keterbatasan material konstruksi.		

INFRASTRUKTUR

Pembebasan Lahan Hambat Pembangunan Waduk Kuwil Kawangkoan

MINAHASA UTARA, KOMPAS — Konstruksi Waduk Kuwil Kawangkoan yang dimulai sejak 8 Agustus 2016 hingga kini baru terbangun sekitar 50 persen. Padahal, proyek ini ditargetkan beroperasi pada Agustus 2020. Keterlambatan itu dipicu pembebasan lahan dan keterbatasan material konstruksi.

Hingga Kamis (17/10/2019), ratusan pekerja konstruksi menggarap Waduk Kuwil Kawangkoan di Kecamatan Kalawat, Minahasa Utara, Sulawesi Utara, itu. Pembangunan dilakukan simultan di pintu pengaliran air sungai, bendungan utama, dan bangunan pelimpah.

Pelaksana Teknis Pembangunan Waduk Kuwil Kawang-

koan Albi Daniel Hasudungan mengatakan, proyek ini direncanakan selesai 6 Agustus 2020. Dengan sisa waktu pengerjaan 10 bulan, ia memprediksi akan ada keterlambatan dari target penyelesaian.

Pembangunan proyek strategis nasional ini dibagi menjadi dua paket. Data Balai Wilayah Sungai Sulawesi (BWSS) I menunjukkan, bangunan fisik Paket 1 mencapai 54,8 persen dan Paket 2 mencapai 65,6 persen. Waduk dibangun dengan dana APBN sebesar Rp 1,4 triliun.

Pembangunan waduk, menurut Albi, terhambat material, seperti batuan piroklastik yang terbatas. Selain itu, faktor cuaca juga turut berpengaruh karena

pembangunan dihentikan sementara saat turun hujan. Di samping itu, pembangunan juga terkendala pembebasan lahan.

Pejabat Pembuat Komitmen Pengadaan Tanah Pembangunan Bendungan BWSS I Rony Rudson mengatakan, Waduk Kuwil Kawangkoan membutuhkan lahan seluas 276,3 hektar yang terbagi dalam 211 bidang tanah di empat desa dan satu kelurahan di Kecamatan Kalawat dan Airmadidi. Pembebasan lahan telah mencapai 86,6 persen. Dana Rp 170,4 miliar dari Lembaga Manajemen Aset Negara (LMAN) di bawah Kementerian Keuangan telah dikucurkan hingga Oktober 2019.

"Sekarang tersisa 30 bidang dengan luas 36,8 hektar. LMAN sudah menyiapkan dana Rp 11,8 miliar untuk membebaskan sisanya itu. Selain itu, ada 244 kuburan masyarakat yang mesti dipindahkan dari area wisata bendungan. Nanti kami pindahkan dengan dana APBN sebesar Rp 1,2 miliar," kata Rony.

Pembebasan 30 bidang lahan itu tersendat, di antaranya, karena pemilik tidak sepakat dengan nilai pembebasan serta tidak jelas pemilikinya.

Berdampak

Waduk Kuwil Kawangkoan berfungsi mengurangi banjir di Manado dan sekitarnya. Waduk ini dapat menahan debit banjir

40 tahunan sebesar 470 meter kubik per detik. Di samping itu, waduk ini juga menyediakan air baku untuk Manado serta Kawasan Ekonomi Khusus (KEK) Bitung dengan debit 4,5 meter kubik per detik.

"Waduk itu solusi untuk mengatasi banjir di Manado. Semoga saja tidak terjadi hujan besar sebelum waduk selesai dibangun," kata Kepala Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Manado Bart Assa.

Air dari Waduk Kuwil Kawangkoan juga akan dimanfaatkan untuk pembangkit listrik berkapasitas 2 x 0,7 megawatt. Area gardu pandang di atas waduk juga akan dijadikan daerah pariwisata. (OKA)

Judul	Titik Kumuh di Kota Bekasi Capai 350 Hektare	Tanggal	Jumat, 18 Oktober 2019
Media	Republika Halaman 14		
Resume	Jumlah titik kumuh di Kota Bekasi masih mencapai 350 baktere dari total luas wilayah 210,5 kilometerpersegi (km ²), meskipun demikian, dalam satu tahun terakhir, dinas Perumahan (Disperkimtsn) kota Bekasi telah mengurangi luas wilayah kumuh sampai 100 hektar dari sebelumnya yang mencapai 450 hektare.		

Titik Kumuh di Kota Bekasi Capai 350 Hektare

BEKASI — Jumlah titik kumuh di Kota Bekasi masih mencapai 350 hektare dari total luas wilayah 210,5 kilometer persegi (km²). Meskipun demikian, dalam satu tahun terakhir, Dinas Perumahan Kawasan Permukiman dan Pertanahan (Disperkimtan) Kota Bekasi telah mengurangi luas wilayah kumuh sampai 100 hektare dari sebelumnya yang mencapai 450 hektare.

Kepala Disperkimtan Kota Bekasi Jumhana Luthfi mengatakan, pihaknya memang belum dapat mengurangi jumlah titik kumuh secara signifikan di Kota Bekasi. Meskipun demikian, berkurangnya titik kumuh tersebut tetap merupakan sebuah pencapaian menggembirakan.

"Jadi, 112 titik (kumuh) itu tidak semuanya bisa kita kover. Kita hanya memperkecil *gitu*. Nah, ini kita lihat perkembangan yang awalnya 112 titik itu ada 450 hektare sekarang tinggal 350 hektare," kata Jumhana kepada wartawan, Kamis (17/10).

Terkait keberadaan titik kumuh tersebut, ia tidak bisa memerinci lokasinya. Jumhana hanya menyebutkan, keberadaan titik tersebut hampir merata di seluruh kecamatan Kota Bekasi. "Tersebar di 10 kecamatan. *Kan* semuanya 12 kecamatan. Jadi, hampir setiap kecamatan ada," katanya.

Sementara itu, terkait kendala pengurangan titik kumuh tersebut, Jumhana mengatakan, pengurangan titik kumuh membutuhkan dukungan dari masyarakat. Dia beralasan, pemusnahan titik kumuh harus dibarengi dengan perubahan kebiasaan masyarakat, tidak bisa hanya mengandalkan petugas disperkimtan. "Kadang-kadang kita bangun fisiknya, tapi tidak digunakan oleh masyarakat. Contohnya, MCK (mandi, cuci, kakus). Waktu saya masih di Bappeda, kita bangun MCK untuk bersama tapi malah tidak dipakai," ujar Jumhana.

Selain itu, ia menyampaikan, pengurangan titik kumuh juga menyesuaikan ketersediaan anggaran. Jumhana menyebut, selama ini anggaran untuk pengurangan titik kumuh sebesar Rp 25 miliar hingga Rp 30 miliar. Angka itu terbilang sedikit apabila dibandingkan luas wilayah kumuh di Kota Bekasi. "*Kan* yang dibangun itu macam-macam. Mulai rumah tidak layak huni, sanitasi, masyarakatnya, terus *septic tank* komunal, termasuk air bersihnya," ucapnya.

Jumhana melanjutkan, disperkimtan memiliki target mengurangi titik kumuh sebesar 10 persen setiap tahunnya. Dengan demikian, jika merujuk kepada Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kota Be-

kasi selama lima tahun ke depan, disperkimtan bisa mengurangi setengah wilayah kumuh.

Anggota DPRD Kota Bekasi, Nico-demus Godjang, membenarkan masih terdapat banyak titik kumuh yang mudah ditemukan di Kota Bekasi. Karena itu, ia mendesak Pemerintah Kota Bekasi agar memprioritaskan penyelesaian masalah itu. Dia pun memberi solusi agar persoalan pengurangan titik kumuh tidak hanya ditangani pemkot tetapi juga melibatkan aparat kelurahan. "Kami mendorong agar anggaran kelurahan sebesar lima persen dari PAD bisa ditingkatkan untuk menanggulangi persoalan itu," kata Nico.

Ketua DPRD Kota Bekasi Chair-oman Juwono Putro menyatakan, lambatnya pengurangan wilayah kumuh disebabkan tidak adanya kebijakan yang terintegrasi. Menurut dia, masalah itu seharusnya tidak hanya diserahkan kepada disperkimtan tetapi juga melibatkan instansi lainnya.

"Selama ini itu kita belum memiliki satu data. Masing-masing data tersebar di masing-masing tempat (dinas). Misalnya soal pemukiman padat dan kumuh itu *kan* membutuhkan data kesehatan, data ekonomi, data infrastruktur perkotaan. Karena selama ini *enggak* terhubung," ucap Chairoman.

■ rizawahyu pratama ed:erik purtama putra

Judul	Air Tanah Jakarta Membaik	Tanggal	Jumat, 18 Oktober 2019
Media	Kompas Halaman 20		
Resume	Kondisi air tanah di cekungan air tanah atau CAT Jakarta mulai membaik, ini di tandai dengan kenaikan muka air tanah serta menurunnya laju perluasan zona air tanah yang rusak.		

Air Tanah Jakarta Membaik

Keberanian pemerintah daerah untuk tidak mengeluarkan izin pemanfaatan air tanah mulai berdampak positif pada ketersediaan air tanah Jakarta.

JAKARTA, KOMPAS — Kondisi air tanah di cekungan air tanah atau CAT Jakarta mulai membaik. Ini ditandai dengan kenaikan muka air tanah serta menurunnya laju perluasan zona air tanah yang rusak.

"Yang jelas, pemanfaatan air tanah berkurang," kata Kepala Balai Konservasi Air Tanah (BKAT) Badan Geologi Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral (ESDM) Isnu H. Sulistyawan, Kamis (17/10/2019) di Jakarta Utara.

Isnu mencontohkan, pada satu titik pemantauan air tanah di CAT Jakarta bagian utara yang masuk wilayah Bekasi terdapat kenaikan muka air tanah yang signifikan. Tahun 2013, muka air tanah terpantau pada kedalaman 40 meter dari permukaan air laut. Pada 2018, muka air tanah menjadi 34 meter dari muka air laut.

Kenaikan muka air tanah juga terjadi di sejumlah titik lain, meski tidak signifikan, di Bekasi. Setelah ditelusuri pada titik-titik dengan kenaikan muka air tanah, BKAT banyak memberikan rekomendasi teknis berupa penolakan izin pembuatan sumur air tanah yang tak memenuhi syarat bagi pihak yang mengajukan di sana. Rekomendasi itu menjadi dasar bagi penda saat proses izin pengusahaan air tanah.

BKAT tahun ini mengeluarkan 300-an rekomendasi teknis atas pengajuan izin pengusahaan air tanah di wilayah DKI. Dari jumlah itu, 40 persen berisi rekomendasi agar Pemprov DKI Jakarta menolak memberikan izin.

Kepala Pusat Air Tanah dan Geologi Tata Lingkungan Badan Geologi Kementerian ESDM Andiani menjelaskan, karena cakupan wilayah CAT Jakarta lintas provinsi, pemerintah pusat, melalui ESDM,



Pengerjaan proyek pembangunan dan peningkatan konstruksi Waduk Sunter Selatan sisi timur, Jakarta Utara, Kamis (17/10/2019). Proyek ini dilakukan Dinas Sumber Daya Air Provinsi DKI Jakarta untuk program pengendalian banjir dan abrasi. Dalam skala rumah tangga, Pemprov berencana melibatkan warga membuat sumur resapan dalam rangka pengendalian banjir.

wajib memantaunya.

"CAT Jakarta adalah salah satu CAT yang mengalami tekanan terus-menerus karena penambahan jumlah penduduk, pertumbuhan ekonomi, dan banyak yang menggunakan air tanah," ujar Andiani.

Perbaikan kondisi air tanah, menurut Isnu, berkontribusi pada pengurangan laju amblesnya permukaan tanah, yang dikhawatirkan memicu sejumlah wilayah Jakarta tenggelam karena air laut masuk ke daratan. Meski demikian, pengambilan air tanah belum tentu kontributor utama penurunan muka tanah di Jakarta.

Andiani menyebutkan, faktor yang memicu penurunan muka tanah di DKI antara lain

beban akibat pendirian bangunan-bangunan, penurunan muka tanah secara alami karena pemadatan (kompaksi) material tanah, faktor tektonik, serta pengambilan air tanah.

Sumur resapan

Terkait dengan upaya mengurangi genangan sekaligus menambah cadangan air tanah, Pemprov DKI akan melibatkan warga untuk membangun sumur resapan.

Gubernur DKI Jakarta Anies Baswedan mengatakan, gerakan membuat sumur resapan di rumah warga mulai dieksekusi pada 2020. Pembangunan akan melibatkan warga kampung hingga rumah tangga, baik melalui karang ta-

runa maupun rukun tetangga/rukun warga (RT/RW).

"Intinya pada kolaborasinya, karena untuk menjangkau (Jakarta) selalu itu pasti tidak bisa. Makanya, kami mencoba mendorong kolaboratif ini. Kami berharap pada 2020 semua RT/RW yang punya risiko genangan air harus segera terapkan konsep (*zero run off*) itu," ujar Anies.

Pemerintah akan mengucurkan dana kepada warga untuk pembangunan sumur resapan.

Menurut Anies, meskipun pembangunan dilakukan secara swakelola oleh warga, pemerintah tetap mendampingi dan mengawasi. "Tantangan tersendirinya adalah memas-

takan bahwa *quality control*-nya berjalan dengan baik," ucapnya.

Konsep *zero run off* saat ini telah diterapkan di kantor-kantor pemerintahan, Anies berharap gedung-gedung perkantoran, sekolah, dan rumah-rumah warga segera menerapkan konsep serupa, terutama di kawasan yang berisiko banjir tinggi.

Meskipun demikian, ucap Anies, tidak semua kawasan di DKI bisa dibangun sumur resapan. Di Jakarta Utara, misalnya, sumur resapan sulit dibangun karena sebagian wilayahnya adalah rawa dan cekungan.

"Begitu digali 1,5 meter saja sudah ketemu air. Jadi, di tem-

pat yang seperti itu mau tidak mau harus dipompa dulu. Itu sebabnya, saya sering bilang, kalau di Jakarta ini tidak bisa *one solution fits all*," ujar Anies.

Tambah ruang terbuka

Selain itu, Dinas Kehutanan DKI Jakarta mengejar penyelesaian pembangunan 53 taman maju bersama (TMB) hingga akhir 2019.

Selain untuk ruang publik, TMB juga menjadi cara Jakarta mengejar target ruang terbuka hijau (RTH) sebesar 30 persen dari 661,52 kilometer persegi luas wilayah Jakarta. Kini, luas RTH Jakarta masih 99 persen. Berdasarkan data Dinas Kehutanan, persentase itu terdiri dari 6,90 persen RTH publik dan 3,07 persen RTH privat.

Kepala Dinas Kehutanan DKI Jakarta Suzi Marsitawati, mengatakan, 53 taman seluas lebih dari 5.000 meter persegi ini juga dimanfaatkan sebagai daerah resapan air.

Dari 53 taman, 30 di antaranya sudah selesai dibangun. Sisanya, yakni 23 persen, ditargetkan tuntas 10 Desember 2019. "Ke-53 TMB itu dibangun dengan anggaran Rp 130 miliar. Pada 2020, ada 51 TMB yang ditargetkan dibangun dengan anggaran Rp 190 miliar," ucap Suzi.

Dinas Kehutanan berupaya memenuhi ketersediaan lahan untuk taman dengan melakukan pembebasan lahan. Setiap tahun, dinas menargetkan bisa membebaskan 23 hektar lahan untuk taman. Pada 2018, lahan yang terbebaskan 47 hektar. Tahun ini targetnya juga sama, yakni 23 hektar.

Sementara untuk mengejar RTH privat, Dinas Kehutanan DKI Jakarta mendorong pihak swasta memenuhi RTH 10 persen. (JOG/BOW/IRE/HLN)

Judul	Penandaan Bangunan Cagar Budaya	Tanggal	Jumat, 18 Oktober 2019
Media	Bisnis Indonesia Halaman 22		
Resume	Cagar budaya di Jalan Asia Afirka, Bandung, Jawa Barat, Kamis (17/10). Pemerintah Kota Bandung Berencana Membuat penanda untuk 1.700 bangunan cagar budaya yang ada di kota Bandung agar lebih dapat diperhatikan oleh para penghuni dan pemiliknya		

► PENANDAAN BANGUNAN CAGAR BUDAYA



Antara/Raisan Al Farisi

Kawasan bangunan cagar budaya di Jalan Asia Afrika, Bandung, Jawa Barat, Kamis (17/10). Pemerintah Kota Bandung berencana membuat penanda untuk 1.700 bangunan cagar budaya yang ada di Kota Bandung agar lebih dapat diperhatikan oleh para penghuni dan pemiliknya.

Judul	Bina Marga Siapkan Rp3 Triliun	Tanggal	Jumat, 18 Oktober 2019
Media	Bisnis Indonesia Halaman 23		
Resume	Dirjen Bina Marga Sugiartanto mengatakan bahwa anggaran sebesar itu merupakan alokasi terbesar dari total anggaran pembangunan infrastruktur Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) senilai Rp7,1 Triliun adapun, Kelima destinasi wisata itu yakni Danau Toba, Borobudur, Lombok, Labuan Bajo, serta Manado-Bitung-Likupang.		

► AKSES 5 DESTINASI WISATA SUPER PRIORITAS

Bina Marga Siapkan Rp3 Triliun

Bisnis, JAKARTA — Direktorat Jenderal Bina Marga mengalokasikan anggaran sebesar Rp3 triliun untuk pembangunan akses untuk lima destinasi wisata super prioritas tahun depan yang sedang digarap pemerintah.

Krizia Putri K
krizia.putri@bisnis.com

Dirjen Bina Marga Sugiartanto mengatakan bahwa anggaran sebesar itu merupakan alokasi terbesar dari total anggaran pembangunan infrastruktur Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) senilai Rp7,1 triliun. Adapun, kelima destinasi wisata itu yakni Danau Toba, Borobudur, Lombok, Labuan Bajo, serta Manado-Bitung-Likupang.

"Iya, [alokasi besar dari Kementerian PUPR] karena infrastruktur yang paling besar itu jalan di Mandalika sepanjang 17 kilometer dengan 6 lajur dan Tano Ponggol di Toba yang memang jembatannya khusus," tuturnya di Jakarta, Kamis (17/10).

Selain itu, alokasi tersebut juga akan digunakan untuk ketiga destinasi wisata super prioritas lain dan perawatan akses jalan. Menurut Sugiartanto, jumlah Rp3 triliun ini juga termasuk pinjaman dari World Bank untuk infrastruktur Mandalika dan Danau Toba, dan sisanya didanai dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN).

"Seperti jembatan Tano Ponggol [di Danau Toba] itu signifikan dan jalannya cukup unik karena punya nilai seni dan nilai jual, yang mengandung unsur kearifan lokal. Desainnya segera kita masukkan seperti itu."

► **Anggaran sebesar itu merupakan alokasi terbesar dari total anggaran pembangunan infrastruktur Kementerian PUPR senilai Rp7,1 triliun.**

Sebagai informasi, untuk mendukung Danau Toba, Kementerian PUPR melalui Ditjen Bina Marga, membangun infrastruktur di antaranya Jembatan Tano Ponggol di Kabupaten Samosir 1,2 kilometer senilai Rp297 miliar dengan masa pelaksanaan tahun 2020-2021. Juga preservasi dan Pelebaran Jalan

Lingkar Samsir dengan total anggaran Rp 526 miliar.

Sementara infrastruktur Sumber Daya Air berupa pelebaran Alur Tano Ponggol dari 25 meter menjadi 80 meter dengan panjang 120 meter dengan anggaran Rp325 miliar.

Kementerian PUPR juga melakukan Penataan Kawasan Parapat yakni Pembangunan Gerbang Kawasan Rp148,2 miliar, dan Penataan Ruang Publik Parapat dengan anggaran Rp50 miliar.

Adapun, untuk Kawasan Strategis Pariwisata Nasional (KSPN) Lombok akan dilakukan pembangunan Jalan Bandara Internasional Lombok (BIL)-Kuta Mandalika dengan panjang 17 kilometer dan lebar 25 meter dengan anggaran Rp1,45 triliun. Berikutnya pembangunan Promenade Rp20

miliar, pengembangan kawasan Gili sebesar Rp50 miliar, dan pengembangan Geopark Rinjani anggaran Rp30 miliar.

Di KSPN Borobudur, akan dilakukan kegiatan berupa penataan kawasan permukiman Borobudur dengan membangun Gerbang Palbapang dan penataan koridor Jalan Mayor Kusen dengan dana Rp150 miliar.

Kemudian pembangunan Gerbang Klangon dan penataan jalan Klaben, Gerbang Wisata Borobudur serta Penataan parkir, Drop Off dan Koridor pedagang Kaki Lima di kawasan Candi Mendut mendapat alokasi Rp70 miliar.

Untuk KSPN Labuan Bajo, pada tahun 2020 berupa peningkatan jalan dan trotoar ruas jalan Soekarno Hatta Atas, peningkatan jalan dan trotoar ruas jalan Soekarno Hatta Bawah, penataan kawasan Puncak Waringin, Batu Cermin, Kampung Baru,

Bukit Pramuka, serta Kawasan Rinca. Kemudian untuk KSPN Manado-Bitung-Likupang akan diselesaikan pembangunan Bendungan Kuwilka-wangkoan di Kabupaten Minahasa Utara, dan peningkatan Jalan Akses Likupang.

Juga pembangunan Jembatan Bitung-Pulau Lembeh, Jalan Tol Manado-Bitung, penataan Kawasan Bunaken, penataan Kawasan Pantai Malalayang, dan Kawasan Wisata Pantai PAAL-Likupang.

3 TARGET UTAMA

Henky Manurung Asisten Deputi Investasi Pariwisata Kementerian Pariwisata mengatakan bahwa target Rencana Pembangunan Jangka Menengah. Nasional (RPJMN) 2020-2024 yang utama ada tiga target utama.

"Tiga target utama kami ke depannya adalah devisa pariwisata, jumlah dan keterampilan SDM pariwisata dan nilai tambah sektor pariwisata, dilihat dari kualitas pengalaman wisatawan," katanya.

Dia berharap, dengan terbangunnya lima destinasi wisata super prioritas ini dan banyaknya dukungan dari berbagai pihak, target RPJMN 2020-2024 bakal tercapai serta memberikan manfaat bagi daerah setempat.

Sebelumnya, Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) Basuki Hadimuljono mengatakan, anggaran fantastis dikucurkan untuk mempercepat pembangunan infrastruktur penunjang konektivitas, sumber daya air, perumahan dan permukiman.

"Sektor pariwisata adalah sektor unggulan yang harus didukung oleh ketersediaan infrastruktur," kata Basuki. ■



Judul	Jagorawi Dibuka Akses Baru	Tanggal	Jumat, 18 Oktober 2019
Media	Binis Indonesia Halaman 23		
Resume	PT Jasa Marga (persero) Tbk, berencana membuka akses baru pada jalan tol Jakarta-bogor-ciawi (Jagowari) di wilayah bogor, sehingga diharapkan bisa memicu pengembangan wilayah di sekitarnya.		

► GERBANG TOL

Jagorawi Dibuka Akses Baru

Bisnis, JAKARTA — PT Jasa Marga (Persero) Tbk. berencana membuka akses baru pada jalan tol Jakarta—Bogor—Ciawi (Jagorawi) di wilayah Bogor, sehingga diharapkan bisa memicu pengembangan wilayah di sekitarnya.

Kepala Divisi Regional Jabodetabek Jabar (RJJ) Jasa Marga, Reza Febriano mengatakan akses baru akan dibuka di KM 42 jalan tol Jagorawi. Dia menyebut, Pemerintah Kabupaten Bogor telah mengajukan permintaan kepada perseroan untuk membuka akses baru di titik tersebut.

Reza menerangkan, pembukaan akses baru dimungkinkan karena Pemerintah Kabupaten Bogor telah mengubah rencana umum tata ruang di daerah bukaan baru.

Saat ini rencana pembukaan akses baru masih perlu melalui tahap pengujian laik fungsi

oleh Kementerian Pekerjaan Umum & Perumahan Rakyat (PUPR).

“Rencananya awal 2020 dibuka. Lokasinya sebelum gerbang tol Ciawi. Jadi mungkin kami akan menamakan akses tersebut Ciawi 3,” ujarnya, Kamis (17/10).

Bisnis mencatat di jalan tol Jagorawi terdapat sebelas akses atau bukaan. Transaksi tol di jalan tol pertama di Indonesia itu ditunjang 145 gardu di seluruh gerbang tol. Dalam enam bulan pertama 2019, transaksi tol di Jagorawi mencapai 73,73 juta kendaraan atau 404.000 per hari. Pada periode yang sama, Jagorawi menyumbang pendapatan Rp411,5 miliar.

Secara berkala, Jasa Marga juga berupaya untuk menjaga standar pelayanan minimum (SPM) di jalan tol Jagorawi. Reza mengatakan pemenuhan SPM merupakan kewajiban

badan usaha yang diatur lewat Peraturan Menteri PUPR.

Dia menyebut, ada delapan aspek dengan 42 indikator yang harus dipenuhi oleh operator jalan tol secara berkala. Pemenuhan SPM diaudit oleh Ditjen Bina Marga dan Badan Pengatur Jalan Tol. Secara umum, SPM terbagi menjadi unsur transaksi, lalu lintas, dan konstruksi.

Jasa Marga juga rutin menggelar operasi penertiban kendaraan yang melebihi dimensi dan kapasitas angkut atau *overdimension overloading* (ODOL). Reza mengungkapkan, penerbitan dilakukan bersama Dinas Perhubungan dan Korps Kepolisian.

Berdasarkan hasil operasi, separuh kendaraan yang diperiksa melebihi dimensi dan atau melampaui kapasitas muat. Reza mengaku praktik ODOL hanya bisa ditindak oleh aparat. *(Rivki Maulana)*

Judul	Berharap Angkutan Massal Bisa Optimal	Tanggal	Jumat, 18 Oktober 2019
Media	Bisnis Indonesia Halaman 26		
Resume	Sebenarnya solusi terbaik dalam persoalan tersebut adalah dengan membentuk suatu tata kota dan tata kelola yang berorientasi pada pengembangan transportasi massal perkotaan, yang mengarah pada tata guna lahan dan transportasi		

► PENGEMBANGAN TOD

Berharap Angkutan Massal Bisa Optimal

Kota metropolitan dengan segala gemerlapnya di berbagai belahan dunia selalu menyisakan permasalahan klasik, seperti kemacetan, polusi, serta keterbatasan lahan untuk penghijauan. Problematika ini jika berhasil dituntaskan menjadi indikator kemajuan suatu kota besar.

Rinaldi M. Azka
rinaldi.azka@bisnis.com

Sebenarnya, solusi terbaik dalam menyiasati berbagai persoalan tersebut adalah dengan membentuk suatu tata kota dan tata kelola yang berorientasi pada pengembangan transportasi massal perkotaan, yang mengarah pada tata guna lahan dan transportasi.

Keterbatasan lahan terutama untuk tempat tinggal, yang disiasati dengan membangun gedung-gedung vertikal yang berdekatan atau bergabung dengan prasarana transportasi, dapat memecahkan keterbatasan lahan perkotaan. Tata kelola ini dinamakan pembangunan berorientasi angkutan atau *transit oriented development* (TOD). Indonesia pun sudah melirik tata kelola kota seperti ini, bahkan dalam rancangan teknokratik RPJMN 2015–2019, TOD sudah masuk prioritasnya.

TOD masuk strategi pengembangan transportasi perkotaan, melalui peningkatan akses terhadap angkutan umum dengan pembangunan berorientasi angkutan atau TOD, *park and ride*, sistem informasi lalu lintas secara *real time*, serta penerapan ATCS/ ITS.

Secara umum, Indonesia sudah menjajal konsep TOD di Ibu Kota. Pemprov DKI Jakarta sudah mendukung pengembangan TOD melalui Peraturan Gubernur No. 44/2017 tentang Pengembangan Kawasan TOD, dengan titik-titik

► TOD menjadi konsep selanjutnya yang akan digunakan dalam membangun transportasi di luar wilayah ibu kota.

pengembangan di kawasan Dukuh Atas, Blok M, dan lain-lain.

Hal ini penting karena dengan regulasi tersebut, DKI Jakarta memberikan contoh penerapan pengembangan. Pasalnya, selain berdasarkan potensi daerah dan kebutuhan, penerapan TOD juga butuh komitmen dan kesiapan dari sisi perizinan pemerintah.

Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan (Kemenhub) Budi Setiyadi menuturkan TOD menjadi konsep selanjutnya yang akan digunakan dalam membangun transportasi di luar wilayah ibu kota.

Dia menyebut saat ini terdapat 144 terminal penumpang tipe A di Indonesia. Adapun, 128 terminal di antaranya dikelola dan akan dikelola oleh Kemenhub.

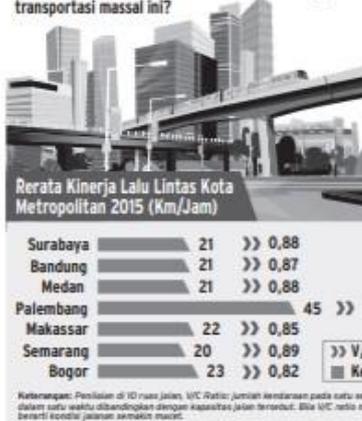
Kemenhub menginginkan agar terminal yang ada di seluruh Indonesia tersebut dibangun dan menjadi bagian dari aktivitas transportasi serta perekonomian melalui konsep TOD tadi.

Saat ini, katanya, Kemenhub masih menyelesaikan pembicaraan kerja sama pembangunan Terminal K.H. Ahmad Sanusi, Sukabumi, Jawa Barat, atau Sukabumi Hub City yang menjadi *pilot project* pembangunan berkonsep TOD tersebut.

Dengan penerapan konsep TOD,

TOD, Akankah Sekedar Ambisi Pebisnis?

Konsep pembangunan perkotaan terintegrasi dengan penataan angkutan massal yang lebih baik kini seakan menjadi prasyarat mutlak keberadaan kota metropolitan. Namun, sudahkah semua pengembang berkomitmen dan benar-benar peduli dengan transportasi massal ini?



Perusahaan	Lokasi/Simpul Moda	Transportasi
PT PP Tbk.	Stasiun Juanda Stasiun Manggarai	Kereta Api Kereta api
PT Waskita Karya Tbk. Perum Perumnas	Stasiun Bogor Stasiun Tanjung Barat	Kereta api Kereta api
Stasiun Pondok Cina PT Adhi Karya Tbk.	Kereta api LRT City Bekasi Royal Sentul Park Bogor Jati Cempaka Bekasi Barat	LRT
PT MRT Jakarta	Stasiun Dukuh Atas Stasiun Fatmawati Koridor Cipete Raya (Stasiun Cipete Raya, St. Haji Nawi dan St. Blok A) Stasiun Blok M-Sisingamangaraja	MRT

Sumber: Data Bisnis, diolah

Sumber: Ditjen Perhubungan Darat, Kemenhub, 2015
Bisnis/Patricia Carya Pratika

Evaluasi Kebijakan Ganjil Genap di Beberapa Ruas Jalan Jakarta

Moda Angkutan	Sebelum	Sesudah	%
Penumpang KRL Jabodetabek	1 juta	1,2 juta	20
Penumpang Transjakarta	440.000	616.744	40

lanjutnya, di situ akan ada bus AKAP (antarkota antarprovinsi), AKDP (antarkota dalam provinsi), angkutan kota. Di lokasi sekitarnya terdapat pusat perbelanjaan dan hotel.

Perkara lain yang tak kalah penting adalah nilai investasi yang dibutuhkan cukup besar untuk membangun sarana dan prasarana TOD. Dengan demikian, dibutuhkan investor bernyalai tinggi karena APBN tidak dapat diandalkan.

Secara aturan, terdapat beberapa kriteria sebagai prasyarat dalam mengembangkan kawasan TOD. Peraturan Menteri ATR/Kepala BPN No. 16/2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit, menyebutkan kriteria tersebut antara lain pembangunan TOD berada pada simpul transit jaringan angkutan umum massal

berkapasitas tinggi berbasis rel.

Selain itu, kawasan TOD harus dilayani minimal dua moda transportasi, sesuai dengan arah pengembangan pusat pelayanan kegiatan dan berbasis kawasan campuran (*mixed use*).

Faela Sufa, Vice Country Director Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) Indonesia, mengkhawatirkan konsep pembangunan TOD ini hanya menjadi wahana berjualan properti, sedangkan esensi pembangunan berorientasi angkutannya tidak berjalan. Menurutnya, prinsip TOD sebenarnya bukan hanya transit terminal, tetapi juga ada fasilitas pejalan kaki, sepeda dan konektivitasnya dengan lingkungan sekitar.

"Jadi, hal inilah yang perlu diperhatikan pemerintah. Takutnya, TOD ini dibangun cuma untuk

berjualan properti. Ini bahasa lugasnya, sedangkan esensi TOD sendiri malah tidak didapatkan," katanya kepada *Bisnis*.

Direktur Center for Sustainable Infrastructure Development (CSID) Universitas Indonesia Mohamad Ali Berawi mengatakan TOD merupakan pembangunan simpul kota yang lengkap dengan memenuhi berbagai fungsi seperti area residensial (*apartment*), hotel, komersial (*shopping mall*), perkantoran, taman, yang terintegrasi dengan sarana dan prasarana transportasi publik.

"Namun, tidak semua terminal bus dapat dibangun sebagai TOD dengan mempertimbangkan keterbatasan yang dimiliki masing-masing terminal, sehingga hanya beberapa terminal A yang layak dan mampu dikembangkan menjadi TOD," katanya. ■