

KLIPING BERITA MEDIA MASSA

Sabtu-Senin, 1-3 February 2020



BADAN PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR WILAYAH
KEMENTERIAN PEKERJAAN UMUM
DAN PERUMAHAN RAKYAT

KATA PENGANTAR

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

Kami berharap klipping ini bermanfaat untuk monitoring media BPIW.

Hormat kami

Tim penyusun

DAFTAR ISI

No	Media	Tanggal	News Title	Resume
1	Bisnis Indonesia Halaman 2	Sabtu, February 2020	1 Kesiapan Infrastruktur Atasi Banjir	Mengatasi banjir memerlukan pembunguan infrastruktur biru dan hijau yang sinergi antara daerah tangkapan air (RTB) dan daerah resapan air (RTH) Yang memadai. Langkah apa yang harus dilakukan? Pertama, pemerintah harus mengkonservasi dan merevitalisasi RTB berupa situ, danau, embung, waduk (SDEW) di Jakarta dan sekitarnya
2	Bisnis Indonesia Halaman 21	Senin, February 2020	3 Bisnis Precast Bertumbuh	Kebutuhan dana pada kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, misalnya, selama periode itu tercatat Rp2.058 triliun. APBN hanya sanggup mendanai 30% dari kebutuhan atau setara dengan Rp623 triliun, selebihnya sebanyak 70% atau Rp1.435 triliun diharapkan berasal dari BUMN, BUND, swasta, sumber perdanaan lain.
3	Kompas	Senin, February 2020	3 Kerentanan Kota Palu yang Diabaikan	Penelitian tentang keretakan kota Palu, Sulawesi Tengah, terhadap gempa bumi dan tsunami telah digulirkan sejak puluhan tahun silam. Gempa besar pun sudah terjadi berulang. Namun, Palu tetap berkembang menjadi kota tanpa upaya mitigasi. Pengabaian tentu saja berujung pada tragedy.
4	Media Indonesia Halaman 2	Sabtu, February 2020	1 Berita Foto	Presiden Joko Widodo didampingi Gubernur DIY Sri Sultan HB X (kanan) dan Menteri PU-Pera Basuki Hadimuljono (kiri) berjalan di trowongan (underpass) Yogyakarta Internasional Airport (YIA), Temon, Kulonprogo, Di Yogyakarta, kemarin. Presiden meresmikan underpass YIA, yang dibangun dengan panjang 1,3 km untuk mempertahankan ruas jalan nasional pantai selatan Jawa karena pembangunan bandara baru yang memotong ruas jalan penghubung kabupaten Purworejo dengan DI Yogyakarta, menjadi terowongan terpanjang di Indonesia.
5	Media Indonesia Halaman 5	Sabtu, February 2020	1 Berita Foto	Aktivitas pengerjaan proyek pembangunan Tol Bogor-Ciawi-Sukabumi (Bocimi) Seksi 2 di Desa Benda, Kabupaten Sukabumi, Kemarin. Pembangunan Tol Bocimi seksill (Cigombong-Cilandak) sepanjang 11,9 km saat ini pembebasan lahannya sudah lebih dari 70% dan telah memasuki tahap konstruksi

6	Kompas Halaman 13	Sabtu, February 2020	1	Tarif Baru di Sepuluh Ruas Tol	Pemerintah menyetujui penyesuaian tarif lima ruas jalan tol dan mengkaji lima ruas lainnya. Menteri Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat Basuki Hadimujono meminta tarif baru disosialisasikan setidaknya dua pekan sebelum pemberlakuan agar masyarakat tahu dan bersiap
7	Kompas Halaman 4	Senin, February 2020	3	Jalan Terjal Realisasi Program Prioritas	Pemerintahan Presiden Joko Widodo dan Wakil Presiden Ma'ruf Amin masih perlu berkerja keras merealisasikan target capaian lima prioritas hingga 2024. Bidang pembangunan infrastruktur mendapat apresiasi tertinggi dari masyarakat, tetapi empat program lainnya masih direspons beragam responden jejak pendapat "Kompas"
8	Kompas Halaman 14	Senin, Febuari 2020	3	Transaksi Nirsentuh Bertahap	Pembangunan system transaksi nirsentuh di jalan tol diperkirakan memerlukan investasi hingga 90 juta dollar AS atau sekitar Rp 1,2 triliun. Transaksi nirsentuh akan diterapkan bertahap. Kajian untuk lelang penetapan system transaksi nirsentuh telah diselesaikan Roatex Ltd pada akhir januari 2020
9	Kompas Halaman 15	Senin, February 2020	3	Bersama Menopang Tubuh Citarum yang Kian Renta	Citarum, sungai terpanjang di Jawa Barat, kian renta. Setiap musim hujan, Citarum yang dangkal selalu meluber. Pemerintah dan masyarakat harus berbagi peran menopang sungai yang kian renta ini.
10	Bisnis Indonesia Halaman 21	Senin, February 2020	3	Menyeimbangkan Beban Pantura dan Pansela Jawa	"Hati-hati, 40 kilometer perjam. Nyalakan lampu" Rekaman suara Mentri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Handimuljono akan menyapa Anda ketika Anda melintas di jalan lintas bawah atau underpass Yogyakarta International airport(YIA) di Kulon Progo.

Judul	Kesiapan Infrastruktur Atasi Banjir	Tanggal	Sabtu, 1 February 2020
Media	Bisnis Indonesia Halaman 2		
Resume	Mengatasi banjir memerlukan pembungunan infrastruktur biru dan hijau yang sinergi antara daerah tangkapan air (RTB) dan daerah resapan air (RTH) Yang memadai. Langkah apa yang harus dilakukan? Pertama, pemerintah harus mengkonservasi dan merevitalisasi RTB berupa situ, danau, embung, waduk (SDEW) di Jakarta dan sekitarnya		

Kesiapan Infrastruktur Atasi Banjir

Musim hujan belum mencapai puncaknya. Itu berarti banjir masih akan mengancam wilayah Jakarta dan sekitar. Sudah siapkah kita?

Mengatasi banjir memerlukan pembangunan infrastruktur biru dan hijau yang sinergi antara daerah tangkapan air (RTB) dan daerah resapan air (RTH) yang memadai. Langkah apa yang harus dilakukan?

Pertama, pemerintah harus mengkonservasi dan merevitalisasi RTB berupa situ, danau, embung, waduk (SDEW) di Jakarta dan sekitar. Situ merupakan suatu wadah genangan air di atas permukaan tanah yang terbentuk secara alami maupun buatan dan merupakan sumber air baku. Danau adalah bagian dari sungai yang lebar dan kedalamannya secara alamiah jauh melebihi ruas-ruas lain dari sungai yang bersangkutan.

Waduk adalah wadah air yang terbentuk sebagai akibat dibangunnya bangunan sungai dalam hal ini bangunan bendungan, dan berbentuk pelebaran alur/badan/palung sungai. Embung adalah kolam penampung kelebihan air hujan pada musim hujan dan digunakan pada saat musim kemarau.

Kedua, SDEW memiliki fungsi antara lain tempat parkir (tangkapan) air, mengurangi volume air permukaan, meredam banjir/genangan, pembangkit listrik, pengimbu/isi ulang air pada cekungan air tanah, habitat keanekaragaman hayati, sumber air baku untuk irigasi dan kebutuhan domestik, perikanan darat (terbatas), serta sarana olah raga dan wisata air.

SDEW merupakan salah satu sumber daya air yang potensi, salah satu perairan yang berada di daratan (*inland water*). Secara alamiah SDEW mempunyai kawasan tandon air

yang dibatasi oleh tanggul yang merupakan daerah peralihan (ekoton) antara ekosistem perairan dan daratan.

Ketiga, tipologi SDEW terdiri atas medium tampungan sumberdaya air, daerah penyangga, dan daerah tangkapan air. Luas dan kedalaman ditentukan bentuk morfologi (memanjang, bundar, atau berbentuk jari), fluktuasi air, tingkat sedimentasi, air masuk-keluar di permukaan, serta beban nutrien yang masuk ke perairan (gulma air).

Sempadan SDEW adalah luasan lahan yang mengelilingi dan berjarak tertentu dari tepi badan air yang berfungsi sebagai kawasan pelindung SDEW. Jarak sempadan SDEW adalah sejauh 50 meter, dihitung dari muka air tertinggi, dan bebas bangunan (Permen PUPR No.28/2015 tentang Penetapan Garis Sempadan Sungai dan Garis Sempadan Danau).

Keempat, sempadan SDEW merupakan daerah ekoton antara ekosistem terestrial dan akuatik.

Fungsi sempadan sebagai daerah sabuk hijau dan kawasan lindung yang berguna untuk mempertahankan ekosistem situ agar tidak terganggu baik kuantitas (luas dan volume air) dan kualitas perairannya. Sempadan SDEW dapat dikembangkan menjadi taman tepian air sekaligus menambah luas RTH kota.

Karakteristik perairan menggenang seperti SDEW volume perairannya dipengaruhi oleh musim, selain itu volume air SDEW relatif stabil dibandingkan perairan mengalir, serta tingkat aliran airnya relatif kecil

sehingga substrat dasarnya dapat berupa lumpur halus. Tingkat kesuburan perairan SDEW cenderung lebih tinggi dibandingkan perairan mengalir.

Kelima, kuantitas dan kualitas air SDEW berhubungan dengan tata air dan saluran air di setiap wilayah, serta dipengaruhi tipe pemanfaatan badan air dan pemanfaatan lahan di dalam wilayah tangkapan airnya.

Jenis ragam dan jumlah satwa liar di kawasan RTB-RTH berperan sebagai indikator kualitas air. Contoh, ikan sapu-sapu (*hyposarcus pordalis*) dalam jumlah besar mengindikasikan air tercemar dalam konsentrasi tinggi, sementara serangga

jenis capung abri (*ictinogomphus decoratus*), capung merah (*neurothermis terminata*), capung jarum (*agriocnemis sp.*), dan capung biasa (*orthetrum sabina*) menandakan kualitas air bersih yang layak minum.

Dengan memahami peranan RTB-RTH, kita dapat mengetahui tentang siklus rantai makanan yang terdapat di air tawar, mulai dari *fitplankton* sebagai produsen makanan yang dimakan oleh *zooplankton* seperti udang dan nimfa capung, kemudian dimakan lagi oleh ikan kecil, ikan besar, dan akhirnya dimakan burung sebagai rantai makanan terakhir.

Keenam, beberapa penyebab persoalan di SDEW yakni pendangkalan lumpur/sedimentasi (42%), konversi menjadi sawah/kebun/ladang, permukiman, perkantoran dan fasilitas umum (34,9%), kenaikan gulma air (eutrofikasi) (5%), tempat pembuangan sampah/

limbah (2,4%), dan lainnya (15,7%). Pendangkalan badan air menyebabkan volume/daya tampung air berkurang sehingga meningkatkan potensi banjir, berpengaruh terhadap siklus hidrologi dan perubahan iklim, dan nilai estetikanya.

Konversi lahan RTB ekosistem perairan menjadi ekosistem daratan (terrestrial) mengakibatkan ekosistem lingkungan di sekitar turut berubah dan ada yang punah sehingga mengganggu keseimbangan alam.

Ketujuh, untuk perlindungan dan optimalisasi fungsi SDEW perlu dilakukan pengendalian pemanfaatan ruang dan pendaftaran tanah kawasan SDEW agar jelas kepemilikannya dan memiliki kekuatan hukum atas deliniasi kawasan SDEW, sehingga perkembangan kawasan SDEW dapat dikendalikan oleh pemerintah.

Kementerian PUPR bertindak menentukan klaim atas batas lahan SDEW. Kementerian ATR/BPN melakukan penyusunan instrumen pengendalian pemanfaatan ruang pada SDEW dan mempercepat legalisasi aset SDEW. Kemendagri mengawal urusan pemerintah daerah yang terkait dengan proses penetapan batas serta legalisasi SDEW.

Pendataan SDEW meliputi luasan awal dan hasil pengukuran luasan dan penentuan batas, status kepemilikan lahan, kondisi fisik (volume, debit air, kualitas air), titik lokasi yang dilengkapi dengan koordinat, peta citra kawasan beresolusi tinggi dengan skala besar, serta gambaran penggunaan lahan di kawasan sekitar SDEW.

RTB-RTH tak hanya sekedar menjadi daerah tangkapan dan resapan air, tetapi lebih dari itu, RTB-RTH adalah sebuah sumber kehidupan alam. Perencanaan infrastruktur biru-hijau yang terpadu dan konsistensi dari pemerintah dan seluruh lapisan masyarakat merupakan kunci keberhasilan mengatasi banjir. Semoga.



NIRWONO JOGA
Pusat Studi Perkotaan

Judul	Bisnis Precast Bertumbuh	Tanggal	Senin, 3 February 2020
Media	Bisnis Indonesia Halaman 21		
Resume	Kebutuhan dana pada kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, misalnya, selama periode itu tercatat Rp2.058 triliun. APBN hanya sanggup mendanai 30% dari kebutuhan atau setara dengan Rp623 triliun, selebihnya sebanyak 70% atau Rp1.435 triliun diharapkan berasal dari BUMN, BUND, swasta, sumber perdanaan lain.		

| BETON PRACETAK DAN PRATEGANG |

BISNIS PRECAST TERUS BERTUMBUH

Pemerintah tidak sedikit pun mengendorkan pembangunan infrastruktur. Hal itu dibuktikan dengan masih tingginya kebutuhan dana pembangunan infrastruktur 2020—2024.

Aprianus D. Tolok dan Agne Yasa
redaksi@bisnis.com

Kebutuhan dana pada Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, misalnya, selama periode itu tercatat Rp2.058 triliun. APBN hanya sanggup mendanai 30% dari kebutuhan atau setara dengan Rp623 triliun, selebihnya sebanyak 70% atau Rp1.435 triliun diharapkan berasal dari BUMN, BUMD, swasta, sumber pendanaan lain. Pembangunan infrastruktur yang masif menumbuhkembangkan berbagai industri penunjang, seperti beton pracetak. Pemanfaatan beton pracetak bisa mempercepat penyelesaian proyek. Saat ini, hampir semua BUMN karya atau konstruksi memiliki atau usaha yang menggeluti bisnis beton pracetak untuk mendukung pro-

yek yang digarap oleh induk perusahaan mereka. Belum lagi, perusahaan atau produsen beton pracetak milik swasta. Data Asosiasi Perusahaan Pracetak dan Prategang Indonesia (AP3I) menunjukkan bahwa saat ini anggota asosiasi tersebut tercatat 33 perusahaan yang merupakan gabungan BUMN, anak usaha BUMN, dan perusahaan swasta. Kapasitas produksi anggota AP3I terus mengalami peningkatan selama 6 tahun terakhir. Jika pada 2014, kapasitas produksi tercatat 24 juta ton, pada 2019 meningkat menjadi 42 juta ton meskipun kapasitas terpakai industri beton pracetak di bawah naungan AP3I pada tahun lalu baru 64,64%. Jumlah pabrik pun mengalami peningkatan dari 57

rik, Riau dan Nusa Tenggara Barat masing-masing 2 pabrik, serta Sumatra Barat, Yogyakarta, Bali, Sulawesi Selatan, Sulawesi Tenggara, dan Sulawesi Utara masing-masing 1 pabrik. Direktur Utama PT Wijaya Karya Beton Tbk. (WIKABeton) Hadian Pramudita memprediksi permintaan kebutuhan beton pracetak dan turunannya pada tahun ini bertumbuh 15%—20%. Peralannya, sejumlah pekerjaan infrastruktur masih tetap menjanjikan pada tahun ini. "Seiring dengan prediksi pertumbuhan tersebut, WIKABeton akan menaikkan kapasitas yang saat ini 3,70 juta ton per tahun, menjadi sekitar 4 juta ton per tahun. Itu hanya untuk *precast*," ujarnya kepada *Bisnis*, Sabtu (1/2). Adapun, untuk *ready mix*,

Besarnya potensi pasar beton pracetak juga memunculkan persaingan. Menurut Hadian, meskipun pemasok beton pracetak terus bertambah baik dari segi jumlah pelaku usaha atau pun peningkatan kapasitas, pangsa pasar masih terus bertumbuh. Sementara itu, PT Waskita Beton Precast Tbk. (WSBP) optimistis bisa memenuhi kebutuhan beton pracetak pada proyek-proyek pembangunan infrastrukturnya di Tanah Air. Sekretaris Perusahaan WSBP Siti Fathia M.S. mengatakan bahwa perseroan siap mendukung kebutuhan beton pracetak maupun *ready mix* untuk seluruh proyek infrastruktur. "Kami memiliki sembilan *plant precast* [pabrik beton pracetak] dan 73 *batching plant*

dipesan. Walhasil, jika pabrik baru tersebut rampung, akan terjadi peningkatan total kapasitas beton pracetak dari 3,70 juta ton pada 2019 menjadi 4 juta ton pada tahun ini. Selain itu, Fathia juga meyakini bahwa dengan masifnya pembangunan infrastruktur pada masa pemerintahan Jokowi, industri beton pracetak sangat berpotensi terus berkembang dan kompetitor yang makin bertambah. Kasubdit Material dan Peralatan Konstruksi, Direktorat Bina Kelembagaan dan Sumber Daya Jasa Konstruksi, Kementerian PUPR, Yolanda Indah Permatasari mengatakan bahwa dari data statistik AP3I tersebut dapat diartikan Indonesia memiliki sumber beton pacetak

Penyeragaman kualitas produk harus dilakukan agar lebih memiliki daya saing terhadap produk impor.

pabrik pada 2014 menjadi 82 pabrik pada 2019. Sejauh ini, lokasi pabrik terbanyak produk beton pracetak ada di Jawa Barat dengan 30 pabrik. Selain itu, pabrik beton pracetak anggota AP3I di Jawa Timur sebanyak 13 pabrik, Banten 9 pabrik, Jawa Tengah 5 pabrik, Sumatra Utara, Sumatra Selatan, Lampung, dan Jakarta masing-masing 3 pab-

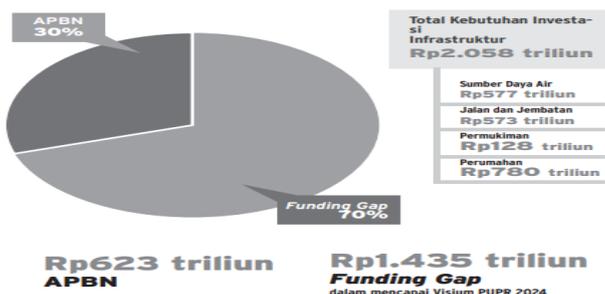
perseroan akan meningkatkan kapasitasnya sesuai dengan permintaan pasar. Untuk saat ini, kapasitas produksi *ready mix* di WIKABeton masih di kisaran 2,40 juta ton per tahun. *Ready mix* adalah beton yang diproduksi di *batching plant*, didesain dengan campuran yang dirancang sedemikian kuat sesuai dengan takaran yang dibutuhkan.

readymix di seluruh Indonesia. Tahun ini, kami sedang menyelesaikan pembangunan *plant* kami di ibu kota negara di Penajam Paser Utara," ujarnya kepada *Bisnis*, Sabtu (1/2). *Batching plant* adalah pabrik tempat menggabungkan takaran yang tepat dari batu-batuan, pasir, air, dan semen secara bersamaan, sesuai dengan takaran dan kualitas yang

dan prategang yang melimpah sehingga mampu memenuhi kebutuhan proyek-proyek pembangunan infrastruktur yang kini makin masif. "Secara kualitas, kita tidak kalah dengan produk asing, tapi perlu penyeragaman kualitas. Selain itu, juga diperlukan pengendalian harga BPP lokal dan impor pada batasan selisih tertentu," katanya. ■

KEBUTUHAN PENDANAAN KEMENTERIAN PUPR & KAPASITAS PRODUKSI ANGGOTA AP3I

Kebutuhan Anggaran Kementerian PUPR Tahun 2020—2024



Kapasitas Produksi AP3I 2014-2019

Tahun	Kapasitas Produksi (Ton/Tahun)	Jumlah Pabrik	Usulan
2014	24.566.913	57	Kapasitas pada 2024 tergantung pada rencana proyek PUPR dan proyek investasi lainnya.
2015	25.325.469	58	
2016	26.776.333	63	
2017	34.422.455	76	
2018	36.764.647	80	
2019	42.679.659	82	

Target pesimistis 2024 (kenaikan kapasitas 5% per tahun) 48 juta ton per tahun. Catatan: setiap kenaikan kapasitas 1 juta ton memerlukan investasi 4% Rp400 miliar.

Judul	Kerentanan Kota Palu yang Diabaikan	Tanggal	Senin, 3 February 2020
Media	Kompas		
Resume	Penelitian tentang kerentanan kota Palu, Sulawesi Tengah, terhadap gempa bumi dan tsunami telah digulirkan sejak puluhan tahun silam. Gempa besar pun sudah terjadi berulang. Namun, Palu tetap berkembang menjadi kota tanpa upaya mitigasi. Pengabaian tentu saja berujung pada tragedy.		

KERENTANAN KOTA PALU YANG DIABAIKAN

Penelitian tentang kerentanan Kota Palu, Sulawesi Tengah, terhadap gempa bumi dan tsunami telah digulirkan sejak puluhan tahun silam. Gempa besar pun sudah terjadi berulang. Namun, Palu tetap berkembang menjadi kota tanpa upaya mitigasi. Pengabaian tentu saja berujung pada tragedy.

Krisna Yogatama/Kelvin Hianusa/Harry Susilo

A

hli geologi kelahiran Sulawesi, JA Katili, sudah memperingatkan kerentanan gempa di Sulawesi Tengah, khususnya Palu, sejak 1970-an. Lulusan pertama doktor bidang geologi dari Institut Teknologi Bandung sejak 1970-an ini pula yang menamai sesar itu sebagai Palu Koro. Ini karena sesar itu membelah Teluk Palu di sebelah utara hingga ke Koro di sekitar Teluk Tondano sepanjang sekitar 1.000 kilometer.

Katili mempertanyakan penetapan pemerintah yang waktu itu memilih Palu sebagai ibu kota Provinsi Sulawesi Tengah pada tahun 1964. Namun, pengetahuannya tentang kerentanan bencana di Kota Palu tak dapat menghentikan keputusan pemerintah pusat untuk menjadikan Kota Palu sebagai kota administratif sejak 1978 (*Kompas*, 20 Juli 1976).

Palu dan Donggala juga telah lama diketahui sangat rentan gempa bumi dan tsunami. Analisis indeks kerentanan seismik Kota Palu yang dikeluarkan Stasiun Geofisika Kelas I Palu dan Badan Penanggulangan Bencana Daerah Kota Palu mencantumkan terdapat delapan gempa besar yang merusak Palu dan sekitarnya dalam rentang waktu 1900-2014.

Ahli tsunami Gezar Prasetya dalam tulisan ilmiahnya, "The Makassar Strait Tsunamiogenic Region, Indonesia", yang diterbitkan di jurnal *Natural Hazards* (2001), menyebutkan, sebanyak 14 tsunami terjadi di kawasan ini dari tahun 1820



hingga 1882. Sementara sejak tahun 1927 hingga 2001 telah terjadi enam kali tsunami di kawasan ini.

Kerentanan Kota Palu ini juga sudah tercantum dalam Peta Sumber dan Bahaya Gempa Indonesia yang disusun Pasat Studi Gempa Nasional (Pusgen) Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Peta itu kemudian diluncurkan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat pada September 2017.

Selain gempa bumi dan tsunami, kerentanan likuefaksi Palu juga sudah dipetakan. Laporan penelitian potensi likuefaksi Palu oleh Risma Widyaningrum dari Badan Geologi Kementerian Energi dan Sumber Daya Mineral pada 2012 menyimpulkan, mayoritas wilayah kota itu memiliki potensi likuefaksi amat tinggi karena lemahnya daya dukung tanahnya, selain dekat jalur patahan.

Peta kerawanan zona likuefaksi itu kini sudah dimutakhirkan dengan Atlas Zona Kerentanan Likuefaksi Indonesia yang dirilis Badan Geologi

pada September 2019. Hasilnya identik dengan peta potensi likuefaksi 2012. Palu dan sekitarnya ternyata termasuk zona sangat rawan likuefaksi.

Namun, penelitian itu tak diikuti upaya mitigasi sehingga bencana kembali berujung pada tragedy.

Pada 28 September 2018, gempa yang diikuti tsunami dan likuefaksi merengas Palu, Sigi, dan Donggala. Sebanyak 4.845 orang tewas dan hilang, 172.999 orang mengungsi, dan 110.214 rumah rusak.

Dalam 20 tahun terakhir, bencana ini menjadi yang terbanyak di Indonesia setelah tsunami Aceh pada 2004.

Setahun lebih berlalu, puing-puing sisa kehancuran bencana masih tersisa. Seperti terlihat di permukiman padat penduduk di Kompleks Perumahan Balaroa, Kecamatan Palu Barat, Kota Palu, Rabu (8/1/2020). Puing-puing rumah dan bangunan tertambur berantakan bersama tanah yang naik hingga sekitar 3 meter akibat likuefaksi.

Tamsil Sitopa (43), warga Ba-

Sisa-sisa permukiman di Kelurahan Balaroa, Kecamatan Palu Barat, Kota Palu, yang hancur berantakan akibat gempa dan likuefaksi pada 28 September 2018. Foto diambil pada hari Rabu (8/1/2020).

laroa yang selamat dari likuefaksi, mengaku tidak pernah tahu wilayah kediamannya adalah zona rawan bencana tinggi. "Tidak pernah ada yang beri tahu soal ini. Tibalah bencana datang begitu saja," kata Tamsil.

Kembali terjadi

Bencana di Sulawesi Tengah, September 2018, sebenarnya menjadi pelajaran. Ironisnya, pengabaian akan potensi bahaya bencana kembali terjadi. Penyusunan peta zona ruang rawan bencana (ZRB) sebagai landasan revisi tata ruang wilayah Palu, Sigi, dan Donggala malah mengabaikan survei ke-

rawanan gempa Badan Meteorologi, Klimatologi, dan Geofisika (BMKG).

Merespons hal itu, Kepala BMKG Dwikorita Karrawati yang diwakili Deputy Geofisika BMKG Muhammad Sady melakukakan tunda tangan. Sady hanya menandatangani paraf dengan memberikan catatan pada peta ZRB tersebut. "ZRB 1 menurut BMKG adalah ZRB 3". Artinya, zona 1 atau zona pengembangan di peta ZRB adalah zona 3 atau zona terbatas dalam survei BMKG.

Pengabaian survei kerawanan gempa ini bertolak belakang dengan apa yang disampaikan Presiden Joko Widodo mengenai kondisi Indonesia yang rawan bencana. Saat memberikan sambutan pada pembukaan Rapat Koordinasi Nasional BMKG tahun 2019 di Istana Negara, Jakarta, Selasa (23/7/2019), Presiden memerintahkan agar potensi bencana disampaikan apa adanya kepada kepala daerah dan publik.

"Tolong beritahukan apa adanya supaya setiap pembangunan juga mengacu, kalau daerah-daerah yang rawan bencana, ya, beritahukan," ujar Presiden Jokowi seperti dikutip dalam siaran pers yang diunggah di situs Sekretariat Negara.

Selain itu, Presiden juga meminta BMKG menjalin hubungan baik dengan kepala daerah agar memudahkan koordinasi terkait kebencanaan. Hal ini agar pembangunan daerah bisa mengacu pada potensi bencana supaya menegah terulangnya kembali jatuh korban jiwa karena bencana.

"Tegas-tegas harus disampaikan. Jangan sampai kita mengulang-ulang sebuah kesalahan yang di situ jelas garisnya lempengan tektonik, kok, dibangun perumahan besar-besaran," kata Presiden Jokowi.

Keinginan Presiden senada dengan harapan Wali Kota Palu Hidayat. Menurut Hidayat, publik berhak tahu seberapa rawan tempat tinggalnya akan rawan gempa. "Biarlah aja publik tahu soal potensi bencana di tempat tinggalnya. Pemerintah jangan menutupi," kata Hidayat.

Judul	Berita Foto	Tanggal	Sabtu, 3 February 2020
Media	Media Indonesia Halaman 2		
Resume	Presiden Joko Widodo didampingi Gubernur DIY Sri Sultan HB X (kanan) dan Menteri PU-Pera Basuki Hadimuljono (kiri) berjalan di terowongan (underpass) Yogyakarta Internasional Airport (YIA), Temon, Kulonprogo, Di Yogyakarta, kemarin. Presiden meresmikan underpass YIA, yang dibangun dengan panjang 1,3 km untuk mempertahankan ruas jalan nasional pantai selatan Jawa karena pembangunan bandara baru yang memotong ruas jalan penghubung kabupaten Purworejo dengan DI Yogyakarta, menjadi terowongan terpanjang di Indonesia.		



AGUS SUPARTO
PRESIDENTIAL PALACE/AGUS SUPARTO

TEROWONGAN TERPANJANG: Presiden Joko Widodo didampingi Gubernur DIY Sri Sultan HB X (kanan) dan Menteri PU-Pera Basuki Hadimuljono (kiri) berjalan di terowongan (underpass) Yogyakarta International Airport (YIA), Temon, Kulonprogo, Di Yogyakarta, kemarin. Presiden meresmikan underpass YIA, yang dibangun dengan panjang 1,3 km untuk mempertahankan ruas jalan nasional pantai selatan Jawa karena pembangunan bandara baru yang memotong ruas jalan penghubung Kabupaten Purworejo dengan DI Yogyakarta, menjadi terowongan terpanjang di Indonesia.

Judul	Berita Foto	Tanggal	Sabtu, 3 February 2020
Media	Media Indonesia Halaman 5		
Resume	Aktivitas pengerjaan proyek pembangunan Tol Bogor-Ciawi-Sukabumi (Bocimi) Seksi 2 di Desa Benda, Kabupaten Sukabumi, Kemarin. Pembangunan Tol Bocimi seksiii (Cigombong-Cilandak) sepanjang 11,9 km saat ini pembebasan lahannya sudah lebih dari 70% dan telah memasuki tahap konstruksi		



MI/ BARY FATAHILAH

PROGRES TOL BOCIMI: Aktivitas pengerjaan proyek pembangunan Tol Bogor-Ciawi-Sukabumi (Bocimi) seksi 2 di Desa Benda, Kabupaten Sukabumi, Jawa Barat, kemarin. Pembangunan Tol Bocimi seksi II (Cigombong-Cibadak) sepanjang 11,9 km saat ini pembebasan lahannya sudah lebih dari 70% dan telah memasuki tahap konstruksi.

Judul	Tarif Baru di Sepuluh Ruas Tol	Tanggal	Sabtu, 3 February 2020
Media	Kompas Halaman 13		
Resume	Pemerintah menyetujui penyusuaian tarif lima ruas jalan tol dan mengkaji lima ruas lainnya. Menteri Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat Basuki Hadimujono meminta tarif baru disosialisasikan setidaknya dua pekan sebelum pemberlakuan agar masyarakat tahu dan bersiap		

JALAN TOL

Tarif Baru di Sepuluh Ruas Tol

JAKARTA, KOMPAS — Pemerintah menyetujui penyesuaian tarif lima ruas jalan tol dan mengkaji lima ruas lainnya. Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Basuki Hadimujono meminta tarif baru disosialisasikan setidaknya dua pekan sebelum pemberlakuan agar masyarakat tahu dan bersiap.

Lima ruas tol yang telah diberlakukan tarif baru mulai Jumat (31/1/2020) pukul 00.00 yakni Tol Dalam Kota Jakarta, Tol Pondok Aren-Serpong, Tol Gempol-Pandaan, Tol Ujung Pandang Seksi I dan II, dan Tol Bali Mandara. Adapun lima ruas tol lain dalam proses penyesuaian, yakni ruas Tol Palimanan-Kanci, Belawan-Medan-Tanjung Morawa, Tangerang-Merak, Pasir Koja-Soreang, dan Surabaya-Gempol.

"Tarif baru harusnya disosialisasikan dulu dua minggu, baru diberlakukan. Saya minta pemberlakuan tarif baru dilihat dulu meskipun penyesuaian tarif sudah diajukan sejak 31 Desember 2019," kata Basuki.

Tidak hanya kenaikan, penyesuaian juga mencakup penurunan tarif, khususnya untuk kendaraan di beberapa golongan kendaraan jenis truk. Penurunan tersebut diharapkan

dapat mendorong angkutan logistik atau angkutan barang untuk menggunakan jalan tol.

Basuki memastikan, ruas tol yang disesuaikan tarifnya telah memenuhi standar pelayanan minimum. Selain itu, penerapan tarif baru juga mempertimbangkan kondisi atau situasi yang terjadi di masyarakat. Tarif untuk lima ruas tol pertama, misalnya, sebenarnya sudah diajukan sejak Desember 2019. Namun, pemerintah menunda pemberlakukannya karena ada sebagian tol terdampak banjir pada awal tahun ini.

Peningkatan layanan

Secara terpisah, Kepala Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) Danang Parikesit menyatakan, sebagaimana tertuang dalam Keputusan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, sosialisasi tarif baru tetap akan dilakukan selama dua pekan, yakni sepekan pertama sejak 23 Januari dan sepekan berikutnya sampai 7 Februari.

Dengan adanya penurunan tarif untuk kendaraan golongan 5, Danang berharap angkutan barang menggunakan tol meskipun pengoperasiannya diharapkan tetap mengikuti aturan soal muatan dan kecepatan.

Menurut Danang, berdasarkan kajian yang dilakukan BPJT, kenaikan tarif tidak menjadi perhatian utama masyarakat, khususnya pengguna jalan tol. Mereka lebih sensitif terhadap kondisi lalu lintas, seperti kemacetan. Alasannya, mereka telah membayar sehingga berhak mendapat layanan maksimal.

Oleh karena itu, peningkatan layanan terkait ketepatan waktu menjadi fokus pembenahan ke depan. Dengan semakin banyaknya jaringan jalan tol yang selesai, seperti Tol Lingkar Luar Jakarta (JORR) 2 yang dijadwalkan selesai pada tahun ini, kepadatan kendaraan diharapkan dapat terurai.

Menurut Sekretaris Jenderal Asosiasi Jalan Tol Indonesia Kris Ade Sudiwana, kebijakan mengklasifikasi ulang golongan kendaraan merupakan upaya memacu kinerja logistik nasional. Jika logistik nasional berkembang, bisnis jalan tol pun akan terdampak.

"Dengan kerja sama yang baik dengan Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, selaku pemegang otoritas jalan tol, dampak jangka pendek ataupun jangka panjangnya telah dimitigasi bersama," kata Kris Ade. (NAD)

Judul	Jalan Terjal Realisasi Program Prioritas	Tanggal	Senin, 3 February 2020
Media	Kompas Halaman 4		
Resume	Pemerintahan Presiden Joko Widodo dan Wakil Presiden Ma'ruf Amin masih perlu berkerja keras merealisasikan target capaian lima prioritas hingga 2024. Bidang pembangunan infrastruktur mendapat apresiasi tertinggi dari masyarakat, tetapi empat program lainnya masih direspons beragam responden jejak pendapat "Kompas"		

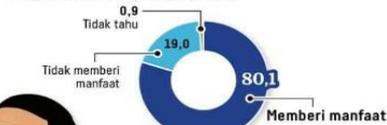
Jalan Terjal Realisasi Program Prioritas

Pemerintahan Presiden Joko Widodo dan Wakil Presiden Ma'ruf Amin masih perlu bekerja keras merealisasikan target capaian lima program prioritas hingga 2024. Bidang pembangunan infrastruktur mendapat apresiasi tertinggi dari masyarakat, tetapi empat program lainnya masih direspons beragam oleh responden jajak pendapat "Kompas".

Apresiasi terhadap Upaya Pemerintah Meningkatkan Kemampuan Generasi Muda Menguasai Pengetahuan dan Teknologi Berdasarkan Responden (persen)



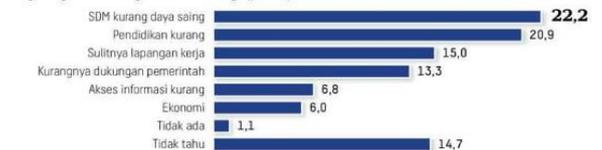
Menurut Anda, apakah pembangunan infrastruktur oleh pemerintah saat ini sudah benar-benar memberikan manfaat bagi daerah Anda? (persen)



Sudah siap atau belum siapkah dunia pendidikan dan industri Indonesia dalam perubahan menuju negara industri manufaktur dan jasa modern? (persen)



Hambatan Utama Terwujudnya Generasi Muda Indonesia Siap Kerja dan Menguasai Teknologi (persen)



Sudah memadai atau belum upaya pemerintah meningkatkan hal berikut ini? (persen)



Metode Penelitian: Pengumpulan pendapat melalui telepon ini diselenggarakan Litbang Kompas pada 29-30 Januari 2020. Sebanyak 532 responden berusia minimal 17 tahun terdistribusi merata hingga ke pelosok Aceh hingga ke 17 kota besar di Indonesia, yaitu Banda Aceh, Medan, Palembang, Padang, Jakarta, Bandung, Semarang, Yogyakarta, Surabaya, Malang, Denpasar, Pontianak, Samarinda, Makassar, Manado, Ambon, dan Jayapura. Jumlah responden dibatasi secara proporsional di setiap kota. Menggunakan metode ini, pada tingkat kepercayaan 95 persen, representasi ± 4,2 persen. Hasilnya demikian, kesalahan di luar pencacahan dan pengisian terdapat. Hasil jajak pendapat ini mencerminkan pendapat masyarakat sesuai karakteristik responden di 17 kota besar.



Pembangunan infrastruktur adalah satu dari lima program prioritas pemerintahan Joko Widodo-Ma'ruf Amin yang sudah mulai dirasakan manfaatnya oleh publik. Pada periode kedua pemerintahan Presiden Jokowi, tantangan besar bagi pemerintah adalah mewujudkan keempat program prioritas lainnya.

Dalam pidato pelantikannya, 20 Oktober 2019, Jokowi menyampaikan lima program prioritasnya. Kelima program itu ialah pembangunan sumber daya manusia (SDM), melanjutkan pembangunan infrastruktur, penyederhanaan regulasi, penyederhanaan birokrasi, serta transformasi ekonomi. Dari kelima program prioritas itu, pembangunan infrastruktur memperoleh apresiasi menonjol di mata publik.

Hasil jajak pendapat Kompas pekan lalu merekam, 80,1 persen responden menyatakan bahwa pembangunan infrastruktur dinilai memberikan manfaat besar bagi masyarakat. Infrastruktur menjadi program strategis yang tepat sebagai kebutuhan mendasar meningkatkan akses dan potensi ekonomi daerah. Sebanyak 66,4 persen responden menilai, langkah pemerintah tepat dan memahami pentingnya infrastruktur menarik investasi dan bisnis.

Program-program prioritas pembangunan terlihat dari peningkatan belanja negara di RAPBN 2020 yang tercatat Rp 2.528,8 triliun. Angka ini naik dibandingkan tahun 2019 yang

mencapai Rp 2.341,6 triliun. Pada 2019, anggaran belanja infrastruktur Rp 420 triliun atau meningkat 157 persen dibandingkan 2014 sebesar Rp 163 triliun. Salah satu program utama Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat adalah membangun 2.500 kilometer jalan tol pada tahun 2020-2024.

Namun, kemajuan infrastruktur yang dirasakan publik ini belum sepenuhnya dibarengi kemajuan program prioritas lainnya. Upaya penyederhanaan regulasi, efisiensi struktur birokrasi, transformasi ekonomi, apalagi pembangunan SDM masih menghadapi beragam tantangan. Publik belum melihat jejak pembangunan yang mudah dikenali sebagaimana capaian kinerja di bidang infrastruktur.

Dalam hal pembangunan SDM, misalnya, upaya pemerintah meningkatkan kemampuan generasi muda dalam penguasaan pengetahuan dan teknologi dipandang gamang. Publik cenderung terbelah memandang hal ini. Di satu sisi, publik menilai upaya pemerintah memadai (47,9 persen), tetapi sebaliknya lainnya menyatakan sebaliknya. Ini mengindikasikan minimnya informasi apa yang dilakukan pemerintah.

Meskipun demikian, jika diturut berdasarkan kelompok umur, penilaian responden milenial justru lebih positif. Dukungan dan perhatian Presiden Jokowi terhadap perkembangan bisnis usaha rintisan yang

melibatkan anak-anak muda Indonesia, misalnya, menjadi sinyal positif di mata kaum muda dalam jajak pendapat kali ini.

Selain itu, upaya Jokowi menempatkan sosok-sosok muda di jajaran Kabinet Indonesia Maju, termasuk jajaran staf khusus, sedikit banyak memengaruhi persepsi positif responden milenial terhadap kesungguhan Jokowi memberi kesempatan kepada kaum muda.

Struktur birokrasi

Program prioritas terkait penyederhanaan birokrasi juga ditanggapi gamang oleh publik. Setidaknya hanya separuh lebih responden (54,9 persen) yang menanggapi positif upaya pemerintah meningkatkan kualitas pelayanan birokrasi. Sisanya menyatakan sebaliknya.

Hal ini menjadi tantangan bagi pemerintah mengingat struktur birokrasi di instansi pemerintahan diyakini juga berpengaruh pada Global Competitiveness Index. Pada 2019, posisi Indonesia dalam indeks ini berada di urutan ke-50 dari 141 negara, turun lima peringkat dibandingkan tahun sebelumnya. Disinyalir, regulasi dan birokrasi pemerintah yang masih rumit jadi penyebab penurunan peringkat itu. Akibatnya, Indonesia dinilai masih belum jadi negara ramah investasi.

Adapun program prioritas terkait penyederhanaan regulasi cenderung kurang populer di mata publik. Hal ini terkait

JAJAK PENDAPAT KOMPAS

rencana pemerintah membentuk *ombuds law* atau undang-undang sapa jagat tersebut meskipun ketika dijelaskan maksud penggabungan UU ini adalah untuk penyederhanaan regulasi, separuh lebih responden (64,1 persen) cenderung mendukungnya. Sosialisasi yang masif menjadi pekerjaan rumah pemerintah agar publik

memahami bahwa niat penyederhanaan regulasi ini untuk membuka saluran investasi yang lebih baik.

Jalan terjal

Masih gamangnya publik memandang program prioritas pemerintahan Jokowi-Amin ini mengindikasikan sejumlah kendala. Dalam hal peningkatan kualitas SDM, khususnya mewujudkan generasi muda Indonesia yang siap kerja dan menguasai pengetahuan/teknologi, pendidikan ternyata dipandang masih jadi problem.

Data Statistik Pendidikan 2019 mencatat, tingkat pendidikan Indonesia masih menengah. Hanya satu dari empat penduduk usia 15 tahun ke atas yang lulus sekolah menengah/ sederajat, bahkan hanya 9

persen yang berhasil menyelesaikan pendidikan hingga jenjang universitas. Rendahnya SDM dari aspek jenjang pendidikan ini dinilai separuh bagian responden menjadi penyebab Indonesia belum siap bertransformasi jadi negara industri manufaktur dan jasa modern.

Selain pendidikan yang rendah, sejumlah hal lain dinilai jadi tantangan, di antaranya SDM yang kurang bersaing, dukungan pemerintah, akses informasi kurang, serta masih sulitnya lapangan kerja. Sejumlah hal ini secara tak langsung juga menjadi penghambat bagi pemerintah untuk merealisasikan program-program prioritasnya.

Meskipun demikian, secara umum publik masih menaruh harapan pada pemerintahan Jokowi-Amin. Jajak pendapat

ini menangkap keyakinan responden terhadap kerja-kerja pemerintah ke depan dalam besaran sekitar dua pertiga responden.

Keyakinan publik ini menjadi modal sosial pemerintah untuk meyakinkan diri mengambil langkah dan keputusan yang tepat guna merealisasikan program-programnya.

Jalan panjang masih terbuka lebar bagi pemerintah untuk merealisasikan program-program prioritasnya. Tentu hal itu tak mudah dilalui karena tak bisa lepas dari jalan terjal hambatan yang dihadapi. Namun, dengan keyakinan publik yang masih terjaga, pemerintah diyakini mampu melewati jalan terjal tersebut.

(SUSANTI AGUSTINA S/
Litbang Kompas)

UNIVERSITAS GUNADARMA UG
Terakreditasi Institusi Unggul

Kerja sama dengan lebih dari 40 Perguruan tinggi luar negeri

- Université de Bourgogne France • Borås University Sweden • BTH Sweden • Teikyo University Japan • Hainan Medical University China • University of Quebec Canada
- Bielefeld University Germany • University of Girona Spain • Slovakia University of Agriculture Slovakia • PAN Europe Slovakia • Varna Free University Bulgaria
- University of Belgrade Serbia • Moscow State Technical University of Information Technology Radio Technics and Automation (MIREA) Russia
- Edward Computer Foundation Vanuatu • Ulsan University Korea • Taskent State University of Economics Uzbekistan • Bukhara State University Uzbekistan

Judul	Transaksi Nirsentuh Bertahap	Tanggal	Senin, 3 February 2020
Media	Kompas Halaman 14		
Resume	Pembangunan system transaksi nirsentuh di jalan tol diperkirakan memerlukan investasi hingga 90 juta dollar AS atau sekitar Rp 1,2 triliun. Transaksi nirsentuh akan diterapkan bertahap. Kajian untuk lelang penetapan system transaksi nirsentuh telah diselesaikan Roatex Ltd pada akhir januari 2020		

JALAN TOL

Transaksi Nirsentuh Bertahap

JAKARTA, KOMPAS — Pembangunan sistem transaksi nirsentuh di jalan tol diperkirakan memerlukan investasi hingga 90 juta dollar AS atau sekitar Rp 1,2 triliun. Transaksi nirsentuh akan diterapkan bertahap.

Kajian untuk lelang penerapan sistem transaksi nirsentuh telah diselesaikan Roatex Ltd pada akhir Januari 2020. Persiapan lelang dilakukan cermat karena tidak hanya terkait teknologi nirsentuh yang akan digunakan, tetapi juga cara membayar dan registrasi kendaraan yang menjadi kewenangan lembaga lain. Pemenang lelang penyedia sistem nirsentuh sudah diperoleh selambat-lambatnya pada akhir tahun ini.

"Begitu kita masuk ke sistem digital, isunya banyak sekali. Jadi, model penerapannya dengan semacam peta jalan, tidak langsung ganti semuanya," kata Kepala Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) Danang Parikesit, akhir pekan lalu, di Jakarta.

Penerapan sistem nirsentuh memerlukan waktu transisi sekitar tiga tahun. Pada tahap awal, transaksi nirsentuh diterapkan pada satu lajur dengan penghalang.

Teknologi yang digunakan

dapat yang berbasis *radio frequency identification* (RFID) ataupun *dedicated short range communication* (DSRC). Kedua teknologi itu tengah diuji coba oleh beberapa operator jalan tol di Indonesia, yakni PT Jasa Marga (Persero) Tbk dan Astra Infra.

Tahap berikutnya, menerapkan transaksi nirsentuh multi-lajur (MLFF) dengan penghalang yang dilanjutkan tanpa penghalang. Terakhir, diterapkan teknologi transaksi nirsentuh berbasis satelit (*global navigation satellite system*/GNSS).

Tingkat layanan

Menurut Danang, jika sedari awal pemerintah membatasi penggunaan teknologi tertentu, tantangan yang dihadapi adalah teknologi tersebut segera usang atau ketinggalan. Padahal, siklus teknologi adalah tiga tahun. Oleh karena itu, pemerintah mempertimbangkan untuk mengunci tingkat layanannya.

"Idenya, yang dikunci adalah *service level*-nya. Teknologinya apa saja, sejauh mereka dapat memenuhi itu. Dan, kita bisa mensyaratkan agar tingkat layanannya meningkat. Jadi, pe-

nyelenggara sistem akan terus mencari teknologi yang adaptif terhadap kebutuhan layanan," ujar Danang.

Penerapan sistem transaksi nirsentuh juga berkaitan dengan Kementerian Komunikasi dan Informatika untuk penggunaan sensor dan dengan Bank Indonesia untuk cara pembayaran. Sementara registrasi kendaraan sekaligus penindakan terkait dengan kepolisian yang saat ini telah memiliki sistem registrasi dan identifikasi secara elektronik.

Dalam kesempatan terpisah, Direktur Perumusan Kebijakan dan Evaluasi Ditjen Pembiayaan Infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan Kementerian PUPR Herry Trisaputra Zuna mengatakan, penerapan transaksi nirsentuh secara bertahap dilakukan sebagai transisi dari transaksi di tol yang bersifat anonim saat ini menjadi teregistrasi atau terdaftar.

"Uang elektronik, kan, anonim sehingga siapa pun bisa pakai itu. Ke depan, ketika transaksi nirsentuh, semua bisa lewat. Oleh karena itu, kendaraan harus terdaftar," kata Herry. (NAD)

Judul	Bersama Menopang Tubuh Citarum yang Kian Renta	Tanggal	Senin, 3 February 2020
Media	Kompas Halaman 14		
Resume	Citarum, sungai terpanjang di Jawa Barat, kian renta. Setiap musim hujan, Citarum yang dangkal selalu meluber. Pemerintah dan masyarakat harus berbagi peran menopang sungai yang kian renta ini.		

REHABILITASI SUNGAI

Bersama Menopang Tubuh Citarum yang Kian Renta

Citarum, sungai terpanjang di Jawa Barat, kian renta. Setiap musim hujan, Citarum yang dangkal selalu meluber. Pemerintah dan masyarakat harus berbagi peran menopang sungai yang kian renta ini.

Cemas di wajah Salim Roesdiana (42) muncul lagi seiring mendung di langit Baleendah, Kabupaten Bandung, Selasa (28/1/2020). Hujan bisa datang kapan saja. Meluapkan Sungai Cisangkuy, anak Sungai Citarum, dan kembali merendam rumahnya lebih dalam.

Setidaknya sejak 30 tahun terakhir, Baleendah, Dayeuhkolot, dan Bojongsoang selalu terendam banjir Citarum. Letaknya yang lebih rendah dengan permukaan Citarum jadi penyebabnya.

Akan tetapi, galau itu ternyata belum mampu menyingsingkan niat mulianya siang itu. Berbekal bambu panjang, ia bertahan menyingsingkan sampah yang menutupi Sungai Cisangkuy. Plastik, styrofoam, dan kayu menutupi air yang bakal mengalir ke Citarum. Ada juga bangkai hewan.

"Sampahnya datang terus sejak tiga hari lalu. Kalau dibiarkan, sungai akan tersumbat dan banjir di rumah saya semakin parah," ujarnya.

Sudah lima hari rumah Salim terendam. Tingginya 2 meter. Tak lebih rendah dari banjir tahun sebelumnya.

Ia banyak berharap dari keberadaan kolam retensi Cieunteung, sekitar 800 meter dari rumahnya. Kolam itu diproyeksikan salah satu bagian sistem penanggulangan banjir di hulu Citarum, sungai sepanjang 269 kilometer.

Bentuknya mirip kolam raksasa. Volumeampungannya hingga 189.661,82 meter kubik dan luas genangan 47.501,625



KOMPAS/TATANG MULYANA SINAGA

Kondisi Terowongan Nanjung di Kecamatan Margaasih, Kabupaten Bandung, Jawa Barat, Rabu (29/1/2020). Presiden Joko Widodo meresmikan terowongan yang berfungsi menanggulangi banjir di kawasan Bandung selatan itu.

meter persegi. Namun, banjir besar belum terhadang.

Harapan Salim atas solusi terbaik bisa jadi belum segera. Saat meresmikan Terowongan Nanjung, infrastruktur pengendali banjir hulu Citarum lainnya, Rabu (29/1), Presiden Joko Widodo mengatakan, infrastruktur lain rampung 2020.

Perbedaan

Infrastruktur pengendali banjir di hulu Citarum mulai gencar dibangun pemerintah dua tahun lalu. Sebelum Terowongan Nanjung rampung Desember 2019, embung Gedebage seluas dan kolam retensi Cieunteung seluas 5 hektar terlebih dulu tuntas tahun 2018.

Tahun ini, masih ada kolam retensi Andir (4,9 ha), pembuatan polder di sejumlah daerah, hingga sodetan Cisangkuy. Targetnya rampung tahun ini.

Khusus sodetan Cisangkuy bisa menampung 225 meter kubik per detik air.

Saat peresmian Terowongan Nanjung, Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Basuki Hadimuljono mengatakan, terowongan itu inovasi anyar di Citarum, jadi solusi di antara polemik kontur sungai melengkung yang diduga membuat air Citarum mengalir tak lancar dan keberadaan formasi batuan lava gunung api purba 4 juta tahun lalu.

"Karena warisan geologi, Curug Jompong tidak mungkin dipotong. Oleh karena itu, saya desain terowongan. Sebagian air tetap mengalir di Citarum lama. Sebagian lagi dengan debit air lebih besar masuk ke terowongan," katanya.

Terowongan Nanjung terdiri atas dua terowongan air masing-masing sepanjang 230 meter diameter 8 meter. Tero-

wongan ini meningkatkan kapasitas debit Citarum di kawasan itu, dari 570 meter kubik per detik jadi 700 meter kubik per detik.

Meski baru dibuka lebih kurang sebulan, Basuki mengatakan, peran terowongan kembar itu mulai terlihat. Luasan banjir berkurang. Banjir 2016 mencapai 490 ha, sedangkan Januari 2020 menjadi 80 ha.

Lama genangan juga berkurang. Sebelum ada terowongan, hujan empat hari dengan curah hujan 35-67 milimeter membuat Dayeuhkolot terendam 40 jam, April 2019. Setelah dibangun terowongan, hujan lima hari dengan intensitas 60-72 mm menggenangi kawasan sama selama 11 jam.

Meski kesal banjir masih merendam rumahnya, Asep Solihin (35), warga Dayeuhkolot, mengakui banjir surut lebih cepat. Sebelum ada tero-

wongan, dalam satu fase hujan tidak turun berturut-turut, banjir baru surut 24 jam. Kini, dalam fase yang sama setelah terowongan itu rampung, genangan banjir surut 3-5 jam.

Hilir dulu

Saat Asep mulai merasakan perbedaan itu, Evi Rohimah (42), warga Andir, Baleendah, belum seberuntung itu. Musim hujan tahun ini rumahnya terendam lagi. Banjir 2 meter itu baru surut seminggu. "Akhirnya bisa lihat lantai rumah lagi," katanya saat membersihkan tegel putih beranda rumahnya, Rabu lalu.

Bambang Supriyanto (52), warga Andir, bosan dengan banjir yang selalu merendam rumahnya. Awal tahun ini, ia mengungsi lagi bersama puluhan warga lain. "Kami buat lagi dapur umum mandiri. Uangnya iuran," katanya.

Bambang mendengar bakal ada solusi di Andir. Pemerintah bakal membangun kolam retensi Andir seluas 4,9 ha. Namun, ia masih ragu keberadaan kolam itu jadi solusi.

Di tengah keraguan itu, pemerintah yakin sistem pengendalian banjir Citarum hulu bakal ideal. Menurut Presiden, tidak hanya membangun infrastruktur, tetapi juga merampungkan rehabilitasi lahan lewat program Citarum Harum. Program dimulai 2018 dan ditargetkan selesai tujuh tahun.

Setelah hulu rampung, dilanjutkan pembangunan di hilir Citarum, seperti Karawang dan Bekasi.

Saat ini, warga sekitar Citarum memupuk kemandirian. Sampah mereka singkirkan. Lumpur dari hulu dibersihkan. Mereka ingin peduli di sisi Citarum yang kian renta.

(TATANG MULYANA SINAGA/
CORNELIUS HELMY)

Judul	Menyeimbangkan Beban Pantura dan Pansela Jawa	Tanggal	Senin, 3 February 2020
Media	Bisnis Indonesia Halaman 21		
Resume	"Hati-hati, 40 kilometer perjam. Nyalakan lampu" Rekaman suara Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Handimuljono akan menyapa Anda ketika Anda melintas di jalan lintas bawah atau underpass Yogyakarta International airport(YIA) di Kulon Progo.		

| UNDERPASS YOGYAKARTA INTERNATIONAL AIRPORT |

Menyeimbangkan Beban Pantura dan Pansela Jawa

Agne Yasa
agne.yasa@bisnis.com

"Hati-hati, 40 kilometer per jam. Nyalakan lampu!" Rekaman suara Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Basuki Hadimuljono akan menyapa Anda ketika Anda melintas di jalan lintas bawah atau *underpass* Yogyakarta International Airport (YIA) di Kulon Progo.

Hal ini tentu menjadi daya tarik tersendiri bagi jalan lintas bawah sepanjang 1.300 meter yang saat ini tercatat sebagai jalan lintas bawah terpanjang di Tanah Air.

Rekaman suara Basuki yang diperdengarkan melalui pengeras

suara yang ada di jalan lintas bawah tersebut mengundang rasa penasaran Presiden Joko Widodo saat meresmikan infrastruktur anyar ini pada Jumat (31/1).

Presiden ketika itu bertanya pada awak media, "Suara siapa itu?" Para wartawan pun kompak menjawab, "Pak Bas."

Presiden Jokowi menimpali sambil tersenyum. "Semua pasti tahu."

Hal yang lebih menarik lagi soal jalan lintas tanah ini yaitu kehadirannya menjadi bagian dan penghubung jalur pantai selatan (pansela) Jawa dan bandara baru YIA.

Presiden Joko Widodo berharap supaya pariwisata di Provinsi DIY dan sekitarnya dapat terdongkrak

seiring dengan hadirnya fasilitas infrastruktur seperti bandara dan jalan. Lebih jauh lagi, yaitu rencana konektivitas dan pengembangan ekonomi di Pulau Jawa. "Ini kan kita tidak berbicara hanya sekarang. Ini berbicara *plan* ke depan di Pulau Jawa ini akan seperti apa."

Lewat bandara baru YIA yang akan beroperasi pada akhir Maret 2020 dengan ditunjang kemampuan slot penerbangan yang makin banyak di Kulon Progo, Presiden meyakini hal itu dapat mendorong peningkatan turis ke lokasi ini.

"Bisa *double*, bisa *triple* karena bandaranya juga sangat besar sehingga ada pilihan-pilihan bagi penerbangan jarak jauh, untuk

turun langsung di Yogyakarta," katanya.

Di sisi lain, keberadaan lintas bawah YIA yang dibangun persis di bawah bandara menjadi penyambung kembali jaringan jalan pansela yang sempat terputus akibat pembangunan YIA. "Dengan *underpass* ini, maka jalan pansela yang di atasnya ada *runway* tetap bisa berfungsi," ujar Basuki.

Pemerintah memang berupaya meningkatkan konektivitas di pansela guna mengurangi kesenjangan dengan pantai utara (pantura) Jawa.

Peresmian jalan lintas bawah YIA ini juga menambah kemajuan pembangunan di lintas pansela

yang diklaim telah capai 70%. Targetnya, jalan di lintas pansela bisa tersambung seluruhnya pada 2024.

Dirjen Bina Marga Kementerian PUPR Sugiyartanto mengatakan bahwa jalan lintas bawah YIA merupakan bagian dari segmen ruas jalan di kawasan pansela yang diharapkan dapat menyeimbangkan dengan pantura nantinya.

Pengembangan pansela bukan berarti untuk membuatnya menjadi saingan bagi pantura, melainkan untuk keseimbangan pola lalu lintas untuk mengatasi kepadatan pada tahun-tahun yang akan datang dan pilihan bagi masyarakat.