



**Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/
Badan Perencanaan Pembangunan Nasional**

Sekretariat Tim Kerja Konektivitas MP3EI

**KLIPING
BERITA MEDIA CETAK
TIM KERJA KONEKTIVITAS**

HARI RABU, 17 APRIL 2013



DAFTAR ISI

Jembatan Selat Sunda	1
Proyek Monorel	2
Proyek MRT	3
Jalan Tol	4
Bandara Kertajati	5



Kementerian
Perencanaan Pembangunan Nasional/
BAPPENAS

KLIPING BERITA MEDIA CETAK

Halaman:

Tim Kerja Konektivitas

Hal. Koran/Media:

Bagian:

POSITIF (+)

NETRAL

NEGATIF (+)

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

Jan Feb Mar Apr Mei Jun Jul Agt Sep Okt Nov Des

2013

- ☐ Kompas ☐ Media Indonesia ☐ Koran Tempo ☒ Bisnis Indonesia
☐ Republika ☐ Sinar Harapan ☐ Suara Pembaruan ☐ Pikiran Rakyat
☐ Rakyat Merdeka ☐ Seputar Indonesia ☐ Investor Daily ☐ Kontan
☐ Suara Karya ☐ Neraca ☐ Jurnal Nasional ☐ Indopos ☐ Lain-lain,

Jenis Berita	Topik Berita	Tahun mulai	Tahun selesai	Biaya	Pelaku	Keterangan
Jembatan Selat Sunda Menuju Ground Breaking 2014	Seperti diketahui pembangunan JSS yang direncanakan selesai pada 2025 itu membutuhkan biaya hingga Rp. 250 triliun, termasuk antara lain pembangunan jalan tol, jalur kereta api, jaringan pipa gas, listrik dan telekomunikasi					

► JEMBATAN SELAT SUNDA

Menuju Ground Breaking 2014

Terkait dengan harapan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono, agar pemancangan tiang perdana (*ground breaking*) megaprojek Jembatan Selat Sunda (JSS) bisa dilaksanakan 2014, akhir pekan lalu, Menteri Pekerjaan Umum Djoko Kirmanto mengatakan dirinya sudah memilih dan mengusulkan nama-nama sejumlah BUMN untuk berkonsorsium dalam menggarap pembangunan JSS kepada Menteri Perekonomian Hatta Rajasa.

Dimas Novita S. & Zulfriald
redaksi@bisnis.com.id

Namun, Djoko enggan menyebut BUMN mana saja yang telah diusulkannya tersebut. "Saya pun sudah memilih [BUMN], tapi siapa yang saya pilih itu biar Menko [Perekonomian] yang bicara."

Seperti diketahui pembangunan JSS yang direncanakan selesai pada 2025 itu membutuhkan biaya hingga Rp250 triliun, termasuk antara lain pembangunan jalan tol, jalur rel kereta api, jaringan pipa gas, listrik, dan telekomunikasi.

"Tidak hanya jembatan untuk transportasi kendaraan tapi bisa juga untuk pipa bawah laut dan sebagainya, sehingga mereka bisa berinvestasi di sana," ujarnya.

Sejumlah BUMN yang dihubungi Bisnis, memberikan jawaban beragam mengenai kesiapan mereka dalam berpartisipasi di proyek tersebut.



"Kalau bicara kemungkinan pasti selalu ada peluang di sana, akan tetapi tentunya butuh waktu, tingkat finansial yang lebih tinggi, serta aspek legalnya," ujar Sekretaris Korporasi PT Wijaya Karya Tbk Natal Argawan.



"Untuk pipa bawah laut Jawa ke Sumatra itu kami sudah punya, jadi kemungkinan tidak ikut," ujar Corporate Communication PT Perusahaan Gas Negara Tbk Ridha Ababil.



"Sampai saat ini tidak ada rencana, akan tetapi bisa saja berubah di masa depan, tergantung kapan jembatan tersebut dibangun," ujar Direktur Utama PLN Nur Pamudji.



"Tidak menutup kemungkinan kami ikut serta. Tentunya KAI tidak sendiri, semua BUMN memiliki kesempatan yang sama. Dengan begitu rencana jalur kereta Jawa-Sumatra dapat terealisasi," ujar Humas PT Kereta Api Indonesia Mateta Rizalulhaq.

Profil Jembatan

Panjang: 29 kilometer
Lebar: 60 meter
Jalan mobil: 2x3 meter
Jalan sepeda motor dan pejalan kaki: 2x1 meter, jalur ganda kereta di tengah
Lokasi: 50 kilometer dari Gunung Anak Krakatau, desain tahan gempa dan tsunami
Melintasi tiga pulau: Prajurit, Sanglang, dan Ular.
Terdiri atas dua jembatan gantung berbentuk ultrapanjang: 3,5 km dan 7 km.
Terdiri atas tiga jembatan konvensional berbentuk: 6 km-7,5 km.
Kapasitas maksimum: 160.000 kendaraan dan 31.318 orang per hari, barang seperti batu bara sekitar 1,75 juta ton per tahun atau 4.700 ton per hari.

Kronologi Rencana Pembangunan JSS

1960: Prof Sedyatmo dari Institut Teknologi Bandung (ITB) mencetuskan ide pembangunan JSS untuk menghubungkan Pulau Sumatra, Jawa, dan Bali pada masa pemerintahan Presiden Soekarno.

1965: Desain percobaan mulai disusun di ITB.

1986: Presiden Soeharto menunjuk Menteri Negara Riset dan Teknologi/Kepala Badan Penerapan dan Pengkajian Teknologi (BPPT) B.J. Habibie untuk menangani proyek ini yang masuk dalam megaprojek Tri Nusa Bima Sakti (proyek yang menghubungkan tiga pulau yakni Sumatra, Jawa, dan Bali), serta studi mengenai kondisi alam dan pengembangan teknis.

1986: Departemen Pekerjaan Umum (kini Kementerian PU) melakukan studi sosio ekonomi terkait estimasi perlintasan lalu lintas.

1997: Prof Dr Wiratman Wangsadinata, pemilik Wiratman & Associates akademisi ITB, melakukan studi awal dan memberikan rekomendasi bahwa jembatan panjang merupakan alternatif terbaik dibanding terowongan.

Studi tersebut mengestimasi proyek ini akan menyedot dana sekitar Rp25 triliun dengan masa konstruksi 10 tahun.

2002: Rencana pembangunan JSS dilanjutkan oleh Departemen Perhubungan dan Prasarana Wilayah (Depkimpaswil) dengan menandatangani nota kesepahaman (MoU) bersama Kementerian Perhubungan China. Kedua negara bersepakat melakukan studi teknologi spesifik dan investigasi geologi.

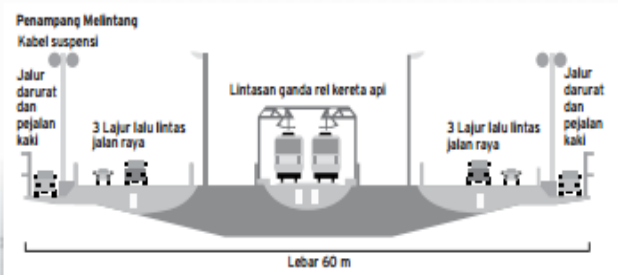
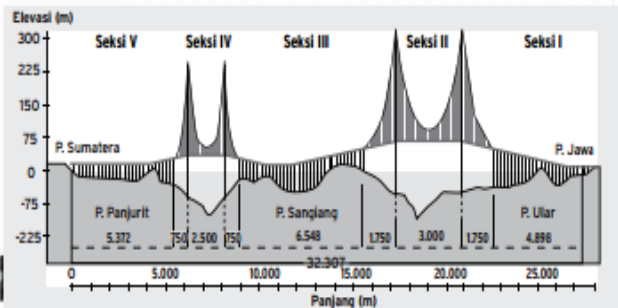
2007: Nota kesepahaman yang menjadi dasar pelaksanaan proyek antara Pemerintah Daerah Lampung dan Banten ditandatangani di atas Kapal Tunas Wisma milik Tomi Winata.

Prof Wiratman Wangsadinata dan Tomi Winata selaku pemilik Artha Graha Group, pengembang jalan tol antarpulau ini juga menandatangani selaku pelaksanaan proyek. Penandatanganan disaksikan Menteri Negara Perencanaan Pembangunan Nasional/Kepala Bappenas Paskah Suzetta dan Menteri Sekretaris Negara Hatta Rajasa.

2009: Pada Desember, Keputusan Presiden Nomor 36 tentang Tim Nasional Persiapan Pembangunan Jembatan Selat Sunda diterbitkan. Tim antara lain bertugas menyiapkan kajian kelayakan pembangunan JSS dan pengembangan kawasan sekitar Selat Sunda, yang mencakup aspek teknis, pengembangan wilayah, lingkungan, sosial, ekonomi, keuangan, dan kelembagaan.

2011: Pada Desember, Perpres Nomor 86 tentang Pengembangan Kawasan Strategis dan Infrastruktur Jembatan Selat Sunda diterbitkan dan Keppres No. 36/2009 dinyatakan tidak berlaku lagi. Konsorsium Banten-Lampung (PT Graha Banten Lampung Sejahtera) ditetapkan sebagai pemrakarsa proyek dan akan menyiapkan proyek, termasuk di dalamnya membiayai dan menyelesaikan persiapan proyek.

2012: Menteri Keuangan Agus Martowardojo mengusulkan Perpres No. 86/2001 direvisi dan studi kelayakan JSS didanai melalui APBN. Pemerintah kemudian membentuk Tim Tujuh. Rencana pembuatan studi kelayakan pun terkatung-katung.





Kementerian
Perencanaan Pembangunan Nasional/
BAPPENAS

KLIPING BERITA MEDIA CETAK

Halaman:

Tim Kerja Konektivitas

Hal. Koran/Media:

Bagian:

POSITIF (+)

NETRAL

NEGATIF (+)

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

Jan Feb Mar Apr Mei Jun Jul Agt Sep Okt Nov Des

2013

- ☐ Kompas
- ☐ Media Indonesia
- ☐ Koran Tempo
- ☒ Bisnis Indonesia
- ☐ Republika
- ☐ Sinar Harapan
- ☐ Suara Pembaruan
- ☐ Pikiran Rakyat
- ☐ Rakyat Merdeka
- ☐ Seputar Indonesia
- ☐ Investor Daily
- ☐ Kontan
- ☐ Suara Karya
- ☐ Neraca
- ☐ Jurnal Nasional
- ☐ Indopos
- ☐ Lain-lain,

Jenis Berita	Topik Berita	Tahun mulai	Tahun selesai	Biaya	Pelaku	Keterangan
Proyek Monorel JM Pakai Kereta dai China	- PT. Jakarta Monorel menunjuk perusahaan asal China, Changchun Railway Vehicle Co, Lts (CNR) untuk pengadaan rolling stock atau rangkaian kereta monorel - Pihak JM juga telah menyelesaikan pembayaran tiang pancang - Proyek MRT memasuki tahap mendapatkan rekomendasi dari Mendagri sebagai syarat pencairan pinjaman dari Bappenas					

► PROYEK MONOREL

JM Pakai Kereta dari China

JAKARTA—PT Jakarta Monorel menunjuk perusa-
haan asal China, Changchun Railway Vehicle Co,
Ltd (CNR), untuk pengadaan rolling stock atau
rangkaian kereta monorel.

Emanuel T. Hayon & Akhmal Anwar
redaksi@blanis.co.id

Direktur Teknik Jakarta Monorel (JM) Bovanantoo mengatakan pada Senin (15/4) telah disepakati penggunaan rolling stock, dan perusahaan yang ditunjuk telah memproduksi rolling stock monorel di Kota Chongqing, China.

"Kita sudah sepakati rolling stock dari CNR," kata Bovanantoo kepada Bisnis, Selasa (16/4).

Dia menjelaskan sebelum penentuan pengadaan rolling stock, dilakukan seleksi terlebih dahulu dengan syarat yang harus dipenuhi yakni kereta minimal telah beroperasi selama 5 tahun.

Menurut Bovanantoo, selain karena sudah lama beroperasi, hal lain yang menjadi alasan terkait dengan jumlah penumpang di Jakarta yang lebih banyak ketimbang di Kuala Lumpur sehingga pihak JM lebih memilih CNR yang sukses dalam pengadaan kereta monorel di Kota Chongqing de-

ngan kemiripan jumlah penduduk di Jakarta.

Dia menjelaskan saat ini tengah disiapkan kereta contoh dari CNR yang akan dipamerkan. Kemungkinan pada pekan pertama Juni 2013 diharapkan kereta contoh sudah tiba di Jakarta.

Kereta contoh tersebut akan dipamerkan dalam rangkaian sosialisasi atau preview center proyek monorel di Jakarta di kawasan Monas, sekaligus dalam rangkaian HUT Jakarta ke-486. "Kami sedang mempersiapkan segala urusan yang terkait dengan perizinan Pemprov DKI."

Ke depan, lanjut Bovanantoo, pada 2016 nanti JM akan menyiapkan empat rangkaian untuk jalur hijau dan enam rangkaian untuk jalur biru. Di luar dua jalur tersebut, kebutuhannya mencapai 200 kereta.

Selain penentuan pengadaan rolling stock monorel, pihak JM juga telah menyelesaikan pembayaran tiang pancang. Saat ini Ortus

Infrastructure Capital Limited telah menyelesaikan pembayaran seluruh saham PT Adhi Karya Tbk di PT JM dan PT Indonesia Transit Central (ITC) senilai Rp190 miliar.

Gubernur DKI Joko Widodo berharap proyek angkutan massal monorel bisa secepatnya diselesaikan, apalagi kendala terkait berbagai regulasi telah terselesaikan. "Aturannya banyak, pusing. Bukan pusing kerjanya, tapi pusing aturannya," katanya.

Jokowi memastikan salah satu proyek angkutan massal itu—monorel dan mass rapid transit (MRT)—dapat diputuskan pada bulan ini. "Bisa MRT atau monorel yang mulai dieksekusi. Keduanya sama-sama ngebut menuntaskan pembangunannya."

Pengamat transportasi dari Universitas Indonesia, Alvinsyah, menuturkan tidak jelasnya perkembangan rencana pembangunan dua moda angkutan massal itu harus dilihat secara mendalam.

Untuk monorel, JM semestinya menunjukkan keseriusannya membangun monorel dengan eksekusi lapangan terhadap tiang-tiang pancang. Dengan adanya eksekusi itu masyarakat tidak lagi bertanya-tanya.

BUTUH SEPEKAN

Dalam perkembangan lain, pro-

► Kereta contoh monorel segera didatangkan.

► Jokowi minta angkutan massal segera dieksekusi.

yek MRT memasuki tahap mendapatkan rekomendasi dari Mendagri sebagai syarat pencairan pinjaman dari Bappenas.

Mendagri Gamawan Fauzi menyatakan butuh waktu mempelajari materi sampai dengan mengeluarkan rekomendasi sekitar satu minggu. "Sebentar kok, pokoknya seminggu saya selesaikanlah," katanya.

Pihaknya mengaku sudah menerima laporan lisan dari Direktur Jenderal Keuangan Daerah tentang usulan Gubernur DKI yang berniat membangun transportasi massal berbasis rel tersebut.

"Saya baru dilaporkan lisan dari Dirjen Keuangan Daerah. Nanti akan kita bahas dulu seperti apa usulan Pak Gubernur itu," tuturnya.

Wakil Gubernur DKI Basuki Tjahaja Purnama menegaskan surat sudah dikirim sejak awal pekan ini. Apabila belum sampai di tangan Mendagri, kemungkinan baru sampai di staf tingkat bawah. "Sudah dikirim, mungkin baru sampai bawah. Kita harus kawal ini." ■



Kementerian
Perencanaan Pembangunan Nasional/
BAPPENAS

KLIPING BERITA MEDIA CETAK

Halaman:

Tim Kerja Konektivitas

Hal. Koran/Media:

Bagian:

POSITIF (+)

NETRAL

NEGATIF (+)

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

Jan Feb Mar Apr Mei Jun Jul Agt Sep Okt Nov Des

2013

- ☐ Kompas
- ☐ Media Indonesia
- ☐ Koran Tempo
- ☒ Bisnis Indonesia
- ☐ Republika
- ☐ Sinar Harapan
- ☐ Suara Pembaruan
- ☐ Pikiran Rakyat
- ☐ Rakyat Merdeka
- ☐ Seputar Indonesia
- ☐ Investor Daily
- ☐ Kontan
- ☐ Lain-lain,
- ☐ Suara Karya
- ☐ Neraca
- ☐ Jurnal Nasional
- ☐ Indopos

.....

Jenis Berita	Topik Berita	Tahun mulai	Tahun selesai	Biaya	Pelaku	Keterangan
Menanti Babak Baru Proyek MRT	<div><div>- Dengan beroperasinya transportasi massal yang bergerak cepat, jumlah dan mobilitas penumpang yang nantinya diangkut diharapkan jauh lebih signifikan dibandingkan dengan “resep sederhana” melalui layanan armada Transjakarta atau kereta api konvensional</div><div>- Jakarta sangat membutuhkan transportasi massal untuk atasi kemacetan parah</div><div>- Pemborosan waktu, energi, dan sumber daya harus segera diatasi</div></div>					

Menanti Babak Baru
Proyek MRT

Muncul rasa lega ketika nasib proyek transportasi massal atau *mass rapid transit* (MRT) memperoleh kejelasan setelah Kementerian Dalam Negeri memberikan lampu hijau kepada Pemprov DKI Jakarta untuk merealisasikannya.

Tidak dapat disangkal lagi Ibu Kota negara ini sangat membutuhkan sarana transportasi massal untuk mengatasi problema kemacetan yang semakin parah dengan berbagai implikasinya.

Dengan beroperasinya transportasi massal yang bergerak cepat, jumlah dan mobilitas penumpang yang nantinya diangkut diharapkan jauh lebih signifikan dibandingkan dengan ‘resep sederhana’ melalui layanan armada Transjakarta atau kereta api konvensional.

Alhasil, penggunaan kendaraan pribadi yang populasinya kian menyedakkan Jakarta secara bertahap dapat berkurang pula secara berarti. Artinya, pemborosan waktu, energi, dan sumber daya akibat kemacetan parah yang setiap hari melilit dan sudah menjadi ‘kebudayaan’ yang melekat bagi warga Jakarta diharapkan juga dapat ditekan, dan berangsur beralih menjadi dinamika kehidupan kota yang jauh lebih efisien, produktif, dan berdaya saing tinggi.

Inilah cita-cita lama Ibu Kota negara yang bakal menjadi realita. Jelas, ini bukan sulap atau sihir. Optimisme yang paling pragmatis terhadap kelanjutan proyek MRT ini adalah dimulainya pembangunan fisik. Untuk menikmatinya, warga harus bersabar dulu karena penyelesaiannya membutuhkan waktu paling tidak 2 hingga 3 tahun.

Justru di sinilah tahapan yang paling krusial, karena menyangkut nasib proyek tersebut. Menyoal hal ini, Wakil Gubernur DKI Basuki T. Purnama sudah memberi jawaban tegas bahwa kendala administrasi yang selama ini menggantal sudah diselesaikan oleh Balai Kota dan Kementerian Dalam Negeri. Artinya, pembangunan MRT dapat segera dimulai.

Kendala utama yang sempat menghadang proyek yang diperkirakan menelan dana Rp16 triliun itu menyangkut pinjaman daerah. Pasalnya, Pemprov DKI memperoleh pinjaman dari Japan International Cooperation Agency (JICA), sedangkan rasio beban pengembalian pinjaman yang ditetapkan sudah berubah dari semula Pemprov DKI 58% dan pemerintah pusat 42%—telah dituangkan dalam peraturan daerah—menjadi 51%:49%.

Perubahan komposisi ini yang kemudian ‘menyandera’ MRT. Bayangkan, kelanjutan proyek vital terhenti gara-gara masalah administrasi belaka. Persoalan sepele itu jangan sampai mentok tanpa solusi. Terobosan harus cepat diambil tanpa perlu bersikap *sok jago* dengan melabrak aturan main yang berlaku.

Dalam Peraturan Pemerintah mengenai Pinjaman Daerah Nomor 30/2011 dinyatakan bahwa Bappenas tidak dapat mencairkan dana bila Mendagri dan DPRD belum membuat revisi persetujuan pinjaman.

Syukurlah kebuntuan yang tidak perlu sudah disingkirkan. Bahkan DPRD Jakarta juga tidak mau dipusingkan dengan persoalan administrasi yang menghadang MRT. Kini semua pihak satu suara: Tuntaskan MRT. Berbekal persetujuan Mendagri dan lembaga legislatif, tahapan proyek transportasi massal itu tinggal menunggu pengumuman pemenang lelang fisik terhadap enam paket sipil yang telah ditenderkan pada 2012.

Proyek MRT Jakarta terdiri dari delapan paket tender konstruksi, baik prasarana maupun sarana. Sebanyak tiga di antaranya merupakan paket konstruksi sipil untuk bawah tanah, tiga paket untuk *elevated*, satu paket untuk *systems and truck works*, dan satu paket untuk *rolling stocks* yang terkait dengan kereta. Di luar itu masih ada sejumlah paket pekerjaan konsultansi.

Ruas yang disilapkan meliputi Lebak Bulus sampai Sisingamangaraja dengan konsep jalan layang, ruas Senayan-Bundaran Hotel Indonesia dibangun di bawah tanah, dan ruas Bundaran Hotel Indonesia-Kampung Bandan.

Setelah pengumuman pemenang tender dan peletakkan batu pertama dimulainya proyek yang dijadwalkan akhir bulan ini, lembaran dan tantangan baru sesungguhnya baru saja dimulai.

Kita tidak ingin proyek MRT Jakarta justru dicibir oleh warganya sendiri, karena merasa hanya menjadi korban dan tidak memperoleh ganti rugi yang semestinya. Oleh karena itu, Pemprov DKI tidak boleh abai terhadap berbagai persoalan yang masih menggelayuti warga, apalagi menyelesaikannya dengan cara-cara kekerasan.

Jadikan MRT sebagai wajah dan bentuk pelayanan baru di bidang transportasi yang kredibel bagi warga Ibu Kota. **■**

- Kita tidak ingin proyek MRT Jakarta justru dicibir oleh warganya sendiri.

► Jakarta sangat membutuhkan transportasi massal untuk atasi kemacetan parah.

► Pemborosan waktu, energi, dan sumber daya harus segera diatasi.



Kementerian
Perencanaan Pembangunan Nasional/
BAPPENAS

KLIPING BERITA MEDIA CETAK

Halaman:

Tim Kerja Konektivitas

Hal. Koran/Media:

Bagian:

POSITIF (+)

NETRAL

NEGATIF (+)

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

Jan Feb Mar Apr Mei Jun Jul Agt Sep Okt Nov Des

2013

- ☐ Kompas
- ☐ Media Indonesia
- ☐ Koran Tempo
- ☒ Bisnis Indonesia
- ☐ Republika
- ☐ Sinar Harapan
- ☐ Suara Pembaruan
- ☐ Pikiran Rakyat
- ☐ Rakyat Merdeka
- ☐ Seputar Indonesia
- ☐ Investor Daily
- ☐ Kontan
- ☐ Lain-lain,
- ☐ Suara Karya
- ☐ Neraca
- ☐ Jurnal Nasional
- ☐ Indopos

Jenis Berita	Topik Berita	Tahun mulai	Tahun selesai	Biaya	Pelaku	Keterangan
Jalan Tol Pembebasan Lahan Gempol- Rembang 86%	<div>- Lahan yang perlu dibebaskan untuk seksi I tinggal 14% lagi. Kontraktor yang menggarap ruas ini sudah mulai bekerja melakukan land clearing (pembebasan lahan)</div> <div>- Pengerjaan konstruksi di Lapangan sudah mulai dan sangat bergantung pada pembebasan lahan</div>					

JALAN TOL

Pembebasan Lahan Gempol-Rembang 86%

JAKARTA—PT Trans Marga Ja-
tim Pasuruan, pemegang konsesi
jalan tol Gempol-Pasuruan di
Jawa Timur, mengungkapkan
pembebasan lahan untuk Seksi I
ruas Gempol-Rembang sepan-
jang 13,02 kilometer sudah men-
capai 86%.

Direktur PT Trans Marga Jatim
Pasuruan Hengki Herwanto
mengungkapkan sisa lahan yang
perlu dibebaskan untuk seksi I
tinggal 14% lagi. Kontraktor yang
menggarap ruas ini sudah mulai be-
kerja melakukan land clearing (pem-
bebasan lahan).

"Panitia Pembebasan Tanah (P2T)
Kabupaten Pasuruan membayar uang
ganti rugi kepada pemilik tanah dan
bangunan senilai lebih dari Rp4 mi-
liar. Tanah dan bangunan yang terdiri
dari 14 bidang itu berada di wilayah
Desa Cuningasari dan Desa Sido-
wayah," ujarnya, Selasa (16/4).

Dia menjelaskan bertindak sebagai
kontraktor dalam proyek ini ialah PT
Waskita Karya dan PT Adhi Karya
Tbk. Pengerjaan konstruksi di lapang-

Pembangunan Jalan Tol Gempol-Pasuruan		
Seksi	Ruas	Panjang (Km)
I	Gempol-Rembang	13,02
II	Rembang-Pasuruan	7,59
III	Pasuruan-Grati	11,39

Sumber: PT Trans Marga Jatim Pasuruan

an sudah dimulai dan sangat bergan-
tung pada pembebasan lahan.

Seksi I ruas Gempol-Rembang
akan menolong memperlancar mobi-
litas logistik barang di Pasuruan In-
dustrial Estate Rembang (PIER) dan
wilayah sekitarnya.

Data Kementerian Pekerjaan Umum
Rabu (10/4) mencatat secara umum
pembebasan lahan untuk ruas jalan
tol Gempol-Pasuruan sepanjang 32
km mencapai 32,66%. Pembebasan
lahan sebesar 32,66% itu menelan
biaya sebesar Rp140,23 miliar.

Sementara itu, dua seksi lainnya,

ruas Rembang-Pasuruan se-
panjang 7,59 km dan ruas Pasu-
ruan-Grati sepanjang 11,39 km
masih dalam tahap sosialisasi ke-
pada masyarakat. Total nilai in-
vestasi untuk membangun jalan
bebas hambatan ini mencapai
Rp2,7 triliun.

Dibubungi secara terpisah Ge-
neral Manager Productions and
Investor Relation Waskita Karya
Agus Sugiono menjelaskan pen-
gerjaan jalan tol Gempol-Pasu-
ruan sejauh ini masih dalam tahap
awal. Perseroan menggarap dua
paket di jalan tol Gempol-Pasuruan.

"Proyek baru mulai pekerjaan fisik-
nya, kira-kira mencapai 5%," ujarnya.
Sekretaris Perusahaan Adhi Karya
Amrozi Hamidi sebelumnya meng-
ungkapkan perseroan menargetkan
paket pembangunan yang dikerjakan
dapat selesai pada tahun ini.

Dia menjelaskan perseroan menaih
kontrak senilai Rp120 miliar untuk
pengerjaan salah satu paket di jalan
tol tersebut.

Pemegang konsesi untuk ruas itu

ialah PT Trans Marga Jatim Pasuruan

yang merupakan usaha patungan

dari PT Jasa Marga Tbk (90%) dan

dan BUMD Pemprov Jawa Timur, PT

Jatim Marga Utama (10%). (Thomas

Mela)

Pembangunan BORR Dipercepat

JAKARTA—PT Marga Sarana Ja-
bar berencana mempercepat pem-
bangunan Bogor Outer Ring Road
Seksi II B, menyusul tingginya
nilai kelayakan ruas tersebut.

Direktur Teknik dan Operasi
Marga Sarana Jabar Ahmad Luk-
man Lenantoro mengatakan saat
ini melakukan studi dan kajian
untuk tingkat kelayakan jalan
dari Simpang Yasmin hingga
Dramaga.

"Kami sudah melakukan studi
sejak Januari 2013, dan sepertinya
hasil kelayakannya sangat bagus,
sehingga sayang kalau tidak segera
dibangun," katanya, Selasa (16/4).

Dari hasil studi awal tersebut,

lanjutnya, terlihat potensi lalu lin-

tas yang sudah mencapai 25.000
kendaraan per hari, di atas rata-
rata yakni 20.000 kendaraan per
hari.

Ahmad menjelaskan sebelum-
nya perusahaan berencana mulai
mengerjakan Seksi II B, 6 bulan
setelah proses konstruksi Seksi II A
rampung, yang ditargetkan selesai
pada Desember 2013.

Dengan berjalannya survei dan
kajian tersebut, diharapkan pen-
gerjaan Seksi II B yang dimulai
dengan pembebasan tanah dapat
dieksekusi pada semester II/2013.

"Hasil dan laporan survei terse-
but akan diusahakan selesai akhir
bulan ini sehingga kami bisa lang-
sung ajukan ke pemegang saham,"

jelasnya.

Ahmad menyampaikan laporan
tersebut akan berisi nilai kelayak-
an, besaran investasi, desain, dan
kebutuhan lainnya yang terkait.

Jika pemegang saham menyetu-
jui, perusahaan akan mengamen-
demen perjanjian pengusahaan
jalan tol (PPJT) dengan Badan
Pengatur Jalan Tol.

Secara keseluruhan BORR memi-
liki panjang 11 km, terbagi atas
tiga seksi. Seksi 1 ruas Sentul Sela-
tan-Kedung Halang sepanjang 3,8
km, Seksi 2 ruas Kedung Halang-
Simpang Yasmin sepanjang 4 km,

dan Seksi 3 dari ruas Simpang
Yasmin-Dramaga sepanjang 3,2
km. (Dimas Novila S.)



Kementerian
Perencanaan Pembangunan Nasional/
BAPPENAS

KLIPING BERITA MEDIA CETAK

Halaman:

Tim Kerja Konektivitas

Hal. Koran/Media:

Bagian:

POSITIF (+)

NETRAL

NEGATIF (+)

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

Jan Feb Mar Apr Mei Jun Jul Agt Sep Okt Nov Des

2013

- ☒ Kompas
☐ Republika
☐ Rakyat Merdeka
☐ Suara Karya
- ☐ Media Indonesia
☐ Sinar Harapan
☐ Seputar Indonesia
☐ Neraca
- ☐ Koran Tempo
☐ Suara Pembaruan
☐ Investor Daily
☐ Jurnal Nasional
- ☐ Bisnis Indonesia
☐ Pikiran Rakyat
☐ Kontan
☐ Indopos
- ☐ Lain-lain,

Jenis Berita	Topik Berita	Tahun mulai	Tahun selesai	Biaya	Pelaku	Keterangan
Bandara Kertajati Belum Diminati Investor	<div>- Daerah tidak mampu menanggung seluruh pembiayaan bandara tanpa adanya dukungan investor</div> <div>- Pembangunan bandara ini memang bukan inisiatif pemerintah pusat, melainkan inisiatif masyarakat dan pengusaha di Jabar</div> <div>- Tujuannya untuk menggerakkan ekonomi di wilayah timur Jabar yang meliputi kawasan Cirebon, Indramayu, Majalengka dan Kuningan</div>					

BANDARA KERTAJATI

Belum Diminati Investor

CIREBON, KOMPAS — Pembangunan Bandara Kertajati di Kabupaten Majalengka, Jawa Barat, terkendala belum adanya investor yang cocok dengan proyek tersebut. Sejumlah investor sempat menyatakan siap bekerja sama untuk membiayai proyek itu, tetapi mundur kembali dengan berbagai alasan.

Kondisi itu dikatakan Gubernur Jabar Ahmad Heryawan, Selasa (16/4), se usai melantik pasangan Ano Sutrisno-Nasrudin Azis sebagai Wali Kota dan Wakil Wali Kota Cirebon (periode 2013-2018) di Gedung DPRD Kota Cirebon. Ia mengakui, daerah tidak mampu menanggung seluruh pembiayaan bandara itu tanpa ada dukungan investor.

"Pembangunan Bandara Kertajati, kan, berbeda dengan bandara-bandara lain di Indonesia. Bandara lain seperti yang dibangun di Medan dan NTB, misalnya, pendanaannya murni dari APBN, sedangkan Bandara Ker-

tajati tak murni dari APBN, tetapi akan diswastakan sehingga perlu investor. Kenyataannya menemukan investor itu tidak mudah," kata Heryawan.

Semula investor yang berminat menanamkan modal pada proyek bandara itu cukup banyak dalam rentang waktu 2009 hingga 2012. "Namun, setelah (investor) mau masuk, mundur lagi. Ada (investor) yang baru mau masuk lagi, tapi kemudian mundur lagi. Begitu terus," ujarnya.

Ia menyebutkan, pada 2013, pemerintah pusat mengalokasikan sekitar Rp 150 miliar untuk proyek bandara ini. Dana itu akan dialokasikan untuk pembebasan lahan yang masih kurang sekitar 500 hektar dari target 1.200 hektar lahan buat pembangunan landasan pacu (*runway*) bandara. Ukuran *runway* itu lebih luas dibandingkan Bandara Juanda di Surabaya (400 hektar) dan Makassar (800 hektar).

Kendati demikian, Pemerintah

Provinsi Jabar tidak bisa sepenuhnya bergantung suntikan dana APBN. "Sesuai dengan proposal awal, pembangunan bandara ini memang bukan inisiatif pemerintah pusat, melainkan inisiatif masyarakat dan pengusaha di Jabar. Tujuannya untuk menggerakkan ekonomi di wilayah timur Jabar yang meliputi kawasan Cirebon, Indramayu, Majalengka, dan Kuningan," katanya.

Menurut Kadis Perhubungan Jabar Dedi Taufik, tahun 2017 pembangunan fisik bandara ditargetkan rampung, termasuk kawasan *aerocity* 3.200 hektar yang akan dikembangkan jadi kota pusat perdagangan dan jasa. Dari total 5.000 hektar kawasan bandara yang direncanakan, baru 646 hektar yang dibebaskan.

Dedi menyebutkan, tahun 2009-2012 dialokasikan Rp 293 miliar untuk pembebasan lahan yang berasal dari APBD Jabar. Pada 2013, 102 hektar lagi akan dibebaskan. (REK)