



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

Sekretariat Tim Kerja Konektivitas MP3EI

**KLIPING
BERITA MEDIA CETAK
TIM KERJA KONEKTIVITAS**

HARI SABTU, 30 MARET 2013



DAFTAR ISI

Air Bersih	1
Perkeretaapian	2
Monorel	3
Pelabuhan	4
Megaproyek	5



Kementerian
Perencanaan Pembangunan Nasional/
BAPPENAS

KLIPING BERITA MEDIA CETAK

Tim Kerja Konektivitas

Halaman:

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
Enam Bulan Pasokan Air Bersih Terganggu	<div>- Selama enam bulan terakhir, pasokan air di Kelurahan Kapuk Muara, Kecamatan Penjaringan, Jakarta Utara terganggu</div> <div>- Warga tetap saja harus membeli air dari pedagang keliling bahkan warga harus pergi ke toilet umum untuk mandi dan buang air besar</div> <div>- Soal perbaikan jaringan, pihak Palyja mengaku sudah menysosialisasi kepada warga dan mengirim pemberitahuan kepada Gubernur DKI Joko Widodo</div>				PT. Palyja	

INFRASTRUKTUR

Enam Bulan Pasokan Air Bersih Terganggu

JAKARTA, KOMPAS — Selama enam bulan terakhir, pasokan air di RW 001, 004, dan 005 di Kelurahan Kapuk Muara, Kecamatan Penjaringan, Jakarta Utara, terganggu. Sebagian warga sama sekali tak mendapatkan pasokan air, sebagian lagi menerima air yang tidak layak pakai.

"Padahal, pipa baru dipasang enam bulan lalu, tetapi pasokan air sudah terhenti. Walaupun mengalir, airnya keruh dan bau busuk sehingga tak bisa dipakai untuk memasak, minum, atau mandi. Seperti tercampur air got," kata Sunarno (38), Ketua RT 007 RW 004, Kapuk Muara, Jumat (29/3), kepada *Kompas*.

Naifnya, setiap bulan warga rutin menerima tagihan, seperti yang dialami Suryati (53), warga RT 008 RW 004 Kapuk Muara, yang harus membayar Rp 61.000 per bulan. Dalam surat tagihan, Rp 49.600 untuk pemakaian 13 meter kubik air serta menanggung biaya pemeliharaan meteran, biaya beban tetap, dan pajak yang totalnya sekitar Rp 12.000.

Sementara warga tetap saja harus membeli air dari pedagang keliling rata-rata Rp 3.000 per 40 liter air. Mereka juga harus pergi ke toilet umum untuk mandi dan buang air besar atau menyedot air dari sumur-sumur air tanah dangkal yang air tanahnya berwarna kekuningan dan payau.

Warga berkali-kali mengadu ke PT Palyja selaku operator ataupun pemerintah daerah melalui kelurahan, kecamatan, hingga pejabat di Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, tetapi pasokan

air tetap terganggu. Belum ada solusi dalam enam bulan terakhir.

Meyritha Maryanie, Corporate Communications and Social Responsibilities Head Palyja, mengakui ada gangguan pelayanan di area tersebut. Hal ini terjadi karena adanya perbaikan jaringan pipa dan pembangunan pompa pendorong.

"Izin pembangunan *booster pump* dari Tubagus Angke masih belum keluar dari Dinas Pekerjaan Umum Pemprov DKI Jakarta. Air dari sana yang akan kami alirkan kepada warga," katanya.

Soal perbaikan jaringan, pihak Palyja mengaku sudah menysosialisasi kepada warga dan mengirim pemberitahuan kepada Gubernur DKI Joko Widodo.

Menunggu perbaikan selesai, Palyja melayani pasokan air bersih dari truk tangki. "Namun, warga Kapuk Muara sering tidak mau menerima air bersih dari mobil tangki karena susah pembagiannya," katanya.

Soal biaya abonemen, kata Meyritha, pelanggan yang tidak menerima pasokan air selama tiga bulan berturut-turut bisa bebas dari pembayaran. Pihaknya belum menjelaskan mengapa warga Kapuk Muara harus membayar beban meski pasokan terganggu, bahkan sebagian warga tak menerima suplai sama sekali.

Kemarin *Kompas* menghubungi Kepala Dinas PU Pemprov DKI Manggas Siahaan, tetapi tidak mendapatkan jawaban meski terdengar nada sambung di telepon selulernya. (MKN/NDY)



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
Tarif Terjangkau Cegah Orang Pakai Kendaraan Pribadi	- Tiket Bersubsidi itu membedakan antara penumpang kaya dan miskin. Ada potensi untuk diselewengkan seperti program bantuan langsung tunai. Juga akan muncul joki demi mendapatkan tiket khusus karena dengan imbalan uangkebijakan angkutan massal jangan berdasarkan pada kemampuan penumpang membayar. Namun bagaimana pemerintah membuat masyarakat lebih senang memakai angkutan massal dari pada kendaraan pribadi					

PERKERETAAPIAN

Tarif Terjangkau Cegah Orang Pakai Kendaraan Pribadi

JAKARTA, KOMPAS — Rencana memberikan subsidi hanya kepada pengguna kereta rel listrik berdaya beli rendah menunjukkan ketidakberpihakan pemerintah dalam memajukan perkeretaapian.

Opsi yang ditawarkan Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan dinilai diskriminatif dan tidak mendidik. Pemerintah sebaiknya menurunkan tarif angkutan massal sehingga lebih diminati masyarakat pemakai kendaraan pribadi. Pilihan lainnya membentuk unit usaha khusus pengelola kereta rel listrik (KRL) ekonomi.

Demikian diutarakan oleh Sekretaris Jenderal Asosiasi Penumpang Kereta Api Anthony Ladjar, pengamat perkeretaapian Djoko Setijowarno, dan Direktur Institut Studi Transportasi Darmaningtyas, Jumat (29/3).

Tiket bersubsidi itu membedakan antara penumpang kaya dan miskin. Ada potensi untuk diselewengkan seperti program bantuan langsung tunai. Juga akan muncul joki demi mendapatkan tiket khusus itu dengan imbalan uang.

"Pemerintah hingga sekarang belum punya kebijakan politik di bidang perkeretaapian. Masih fokus pada kebijakan jalan raya. Akibatnya, keputusan penting seperti subsidi bagi penumpang berdaya beli rendah diserahkan kepada Ditjen KA yang kewenangannya terbatas. Padahal, kebijakan itu butuh kerja sama dengan instansi lain," kata Djoko.

Darmaningtyas menambahkan, kalau alasan PT Kereta Api Indonesia menghentikan operasional KRL ekonomi karena ger-

bong dan lokomotif KRL sudah terlalu tua dan sering mogok, solusinya adalah pemerintah perlu membeli KRL ekonomi baru yang lebih andal.

Opsi lain, menurut Darmaningtyas, justru lebih baik jika pemerintah membuat unit usaha khusus yang mengelola KRL ekonomi. PT KAI di bawah BUMN tetap mengoperasikan kereta api komersial untuk tujuan mendapatkan laba sebanyak-banyaknya.

Subsidi semua

Namun, Djoko dan Darmaningtyas menegaskan, sesuai dengan amanat Undang-Undang Dasar, sebaiknya pemerintah memberikan subsidi untuk semua jenis angkutan umum massal, termasuk KRL. Dengan adanya subsidi, tarif angkutan umum massal seperti KRL tetap akan terjangkau oleh semua lapisan masyarakat.

Pihak operator bisa menjalankan moda transportasi sesuai standar pelayanan, yaitu menjamin keamanan dan kenyamanan penumpang tanpa membedakan orang miskin atau kaya.

"Saya juga lebih setuju semua disubsidi," kata Anthony.

Ia mengatakan, KRL ekonomi bertarif Rp 1.500-Rp 2.000 boleh dihapus. Namun, dapat diganti dengan KRL *commuter line* bertarif Rp 8.500-Rp 9.000 yang disubsidi sehingga tarifnya menjadi serupa dengan KRL ekonomi.

"Tarif KRL ekonomi di Jabodetabek idealnya Rp 3.000-Rp 4.000 per orang. Dengan catatan *public service obligation* dari pemerintah dibayarkan penuh dan diberikan di depan," kata Darma-



KOMPAS/AGUS SUSANTO

Pemerintah akhirnya menunda penghapusan KRL ekonomi yang akan dilakukan PT Kereta Api Indonesia setelah munculnya sejumlah aksi demonstrasi dan gugatan publik atas kebijakan tersebut. Penundaan itu dilakukan hingga Juli 2013.

ningtyas.

Anthony mencontohkan, pemerintah pernah mensubsidi KRL ekonomi Tangerang-Jakarta. KRL ini dihapus sejak Agustus 2012. Saat beroperasi dan belum disubsidi, tarifnya Rp 7.300 per orang. Namun, setelah disubsidi, tarifnya cuma Rp 1.000. Pemerintah pernah berani mensubsidi Rp 6.300. Keberanian yang sama dituntut dalam hal penurunan tarif KRL *commuter line*.

Anthony mengingatkan, kebijakan angkutan massal jangan berdasarkan pada kemampuan

penumpang membayar. Namun, bagaimana pemerintah membuat masyarakat lebih senang memakai angkutan massal daripada kendaraan pribadi. Konsumsi bahan bakar minyak (BBM) akan menurun. Subsidi BBM tidak lagi diperlukan kecuali untuk armada angkutan umum, antara lain bus, minibus, dan angkutan kota.

Koordinator Aksi Forum Aliansi Rakyat Bersatu Pengguna Kereta Api Ekonomi dan *Commuter Line* Indonesia Bersatu Leonardus N Abi mengharapkan KRL, bertarif murah tetap diper-

tahankan. "Amat penting bagi kami yang tidak berpenghasilan tinggi," katanya.

Leonardus mengatakan, angkutan massal bertarif murah merupakan hak warga negara. Sebaiknya, pengeluaran transportasi tidak lebih dari 10 persen dari pendapatan setara upah minimum regional. Apabila biaya transportasi kecil, masyarakat bisa didorong menambah pengeluaran untuk membeli bahan makanan bergizi, pendidikan, dan kesehatan. Kualitas hidup menjadi lebih baik. (BRO/NEI)



Kementerian
Perencanaan Pembangunan Nasional/
BAPPENAS

KLIPING BERITA MEDIA CETAK

Tim Kerja Konektivitas

Halaman:

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
Adhi Karya-Ortus Garap Monorel	<div>- BUMN konstruksi PT. Adhi Karya dan Ortus Holding telah bersepakat untuk menggarap jalur transportai massal monorel di luar jalur blue line dan green line</div> <div>- Pemprov DKI Jakarta belum dapat membicarakan kesepakatan antara ortis dan Adhi Karya secara perinci karena mereka belum diputuskan oleh Kementerian Perhubungan</div>				<div>- PT Adhi Karya</div> <div>- Ortus Holding</div> <div>- PT. Jakarta Monorel</div>	

Adhi Karya-Ortus Garap Monorel

Monorel mulai dibangun setelah semua dokumen sudah lengkap.

MENTENG — BUMN konstruksi PT Adhi Karya dan Ortus Holding telah bersepakat untuk menggarap jalur transportasi massal monorel di luar jalur blue line dan green line. Kesepakatan ini tercapai setelah Direktur Utama PT Adhi Karya Kiswo Dharmawan bersama pemilik Ortus Holding Ltd Edward Soerjadijaya bertemu Gubernur DKI Jakarta Joko Widodo (Jokowi) pada Kamis (28/3) lalu.

"Kami juga sudah melaporkan rencana kerja sama kami dengan Ortus kepada Gubernur DKI. Pak Jokowi setuju dan menyambut baik," kata Direktur Utama PT Adhi Karya Kiswo Dharmawan dalam rilisnya, Jumat (29/3). Hasil pertemuan mereka secepatnya akan dilaporkan kepada Menteri BUMN Dahlan Iskan yang saat ini masih berada di luar negeri.

Menurut Kiswo, kerja sama itu akan mempercepat terwujudnya transportasi modern yang bebas kemacetan. Untuk membangun dan mengelola monorel di luar jalur blue line dan green line ini,

akan digarap perusahaan baru turunan dari Adhi Karya dan Ortus.

Seperti diketahui, jalur blue line dan green line saat ini telah dipercayakan pada PT Jakarta Monorel yang 90 persen sahamnya dimiliki Ortus Holdings. Jalur blue line membentang sepanjang 30 kilometer, sedangkan jalur green line sepanjang 14,5 kilometer. Jalur blue line dimulai dari Kampung Melayu-Kuningan-Casablanca-Tanah Abang-Roxy-Taman Angrek dengan penambahan jalur ke timur dari Pondok Kelapa-Sentral Timur Jakarta dan ke Barat dari Puri Indah. Sedangkan, jalur green line mulai Kuningan-Kuningan Sentral-Gatot Subroto-Asia Afrika-Pejompongan-Karet-Dukuh Atas-kembali ke Kuningan.

Jokowi mengaku, memang telah bertemu PT Adhi Karya membicarakan proyek jalur monorel di luar jalur biru dan jalur hijau itu. Namun, dia belum dapat berbicara lebih jauh karena kewenangan ada pada Kementerian Perhubungan. "Ya, kita membicarakan jalur dari timur ke barat, tapi belum pasti karena menyangkut Bekasi, Jakarta, dan Tangerang," ujar Jokowi, di Masjid Sunda Kelapa, Menteng, Jakarta Pusat, Jumat (29/3).

Menurut Jokowi, semuanya belum jelas karena masih menunggu laporan dari PT Jakarta Monorail. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta belum dapat membicarakan kesepakatan antara Ortus dan Adhi Karya secara perinci karena rancangan mereka belum diputuskan oleh Kementerian Perhubungan. Kalau benar Adhi Karya yang mendapatkan proyeknya, berarti penugasan langsung. Namun, jika proyek dilakukan bukan oleh mereka, berarti harus melalui proses lelang karena rutenya saja belum diputuskan akan seperti apa.

Jokowi juga menambahkan bahwa sarana monorel akan dibangun jika seluruh dokumen yang diperlukan sudah lengkap. Jokowi masih menunggu dokumen pembayaran PT Jakarta Monorail kepada PT Adhi Karya atas tiang pancang dan fondasi yang telah terpasang sebelumnya. "Urusan antara PT JM dan PT Adhi Karya sudah selesai, PT JM bersedia membayar tiang pancang dan fondasi kepada PT Adhi Karya. Namun, sampai saat ini, saya belum menerima dokumen pembayarannya," ujar Jokowi.

Juru Bicara PT Jakarta Monorail Boovnantoo mengungkapkan, angka yang telah disepakati ber-

sama PT Adhi Karya atas harga tiang pancang dan fondasi tersebut adalah sebesar Rp 190 miliar. "Kita sepakati angka Rp 190 miliar untuk pembayaran sebanyak 90 unit tiang pancang, fondasi dalam tanah, sekaligus desain," ungkap Boovnantoo. Selanjutnya, PT JM akan segera menyerahkan dokumen pembayaran kepada Jokowi sehingga pembangunan monorel dapat segera dimulai.

Kiswodarmawan juga menambahkan, selain harga tiang pancang dan fondasi, ada dua kesepakatan lain yang dibuat oleh kedua belah pihak. Kesepakatan pertama, yaitu integrasi jalur monorel yang berada di pinggiran ibu kota, seperti Bekasi dan Cibubur, akan dikerjakan oleh PT Adhi Karya.

"Ini merupakan kesepakatan integrasi. Jadi, kita akan bangun jalur dari Bekasi, Cibubur, serta mulai dari Bandara Soekamo-Hatta sampai Harmoni. Sehingga, rute-rute monorel saling terintegrasi," kata Kiswo. Kesepakatan kedua, yakni terkait tambahan tenaga ahli dan manajemen. Akan tetapi, kesepakatan tersebut masih berupa penawaran dan Adhi Karya masih menunggu persetujuan dari PT JM.

■ c72/antara ed: rahmad budi harto



Kementerian
Perencanaan Pembangunan Nasional/
BAPPENAS

KLIPING BERITA MEDIA CETAK

Tim Kerja Konektivitas

Hal. Koran/Media:

Bagian:

Halaman:

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
Pelabuhan Teluk Bayur Dukung Pemerataan Ekonomi	<div>- Pelabuhan Teluk Bayur diharapkan bisa mendorong percepatan pertumbuhan kesejahteraan di Sumatera</div> <div>- Terminal Peti Kemas Pelabuhan Teluk Bayur merupakan terminal peti kemas pertama yang dikelola oleh PT. Pelabuhan Indonesia II (Persero) atau Indonesia Port Corporation (IPC) Cabang Teluk Bayur</div>				PT. Pelabuhan Indonesia II	

Pelabuhan Teluk Bayur Dukung Pemerataan Ekonomi

JAKARTA – Pelabuhan Teluk Bayur diharapkan bisa mendorong percepatan pertumbuhan kesejahteraan di Sumatera. Pelabuhan ini juga diharapkan bisa mendorong perputaran ekonomi yang merata di Indonesia.

“Perusahaan ingin ada perputaran ekonomi yang merata di seluruh Indonesia, agar ekonomi tidak hanya terkonsentrasi di Pulau Jawa. Kami semua yakin bahwa terminal kontainer di Pelabuhan Teluk Bayur ini dapat menjadi pendorong bagi percepatan pertumbuhan kesejahteraan masyarakat di Sumatera,” kata General Manager Pelabuhan Teluk Bayur Dalsaf Usman dalam keterangan tertulis

yang diterima *KORAN SINDO* kemarin.

Terminal Peti Kemas Pelabuhan Teluk Bayur, Padang, Sumatera Barat yang diresmikan kemarin merupakan terminal peti kemas pertama yang dikelola oleh PT Pelabuhan Indonesia II (persero) atau Indonesia Port Corporation (IPC) Cabang Teluk Bayur. Terminal ini memiliki luas 46.886 meter persegi dan diperkirakan mampu menampung lebih dari 4.000 boks peti kemas. Jumlah arus keluar-masuk peti kemas melalui terminal peti kemas Pelabuhan Teluk Bayur saat ini mencapai 68.000 TEUs.

Lokasi Pelabuhan Teluk Ba-

yur sebagai satu dari sedikit pelabuhan yang ada di punggung barat Pulau Sumatera turut menjadikan pelabuhan tersebut sebagai aset yang potensial dalam mendorong pemerataan pertumbuhan ekonomi Indonesia.

Direktur Utama Indonesia Port Corporation (IPC) RJ Lino mengatakan, salah satu kunci sukses akselerasi pertumbuhan ekonomi nasional terletak pada efisiensi pelabuhan. “Hal ini yang mendasari keinginan IPC untuk terus mengembangkan infrastruktur kepelabuhanan di berbagai daerah di Nusantara,” ucapnya.

ichsan amin



Kementerian
Perencanaan Pembangunan Nasional/
BAPPENAS

KLIPING BERITA MEDIA CETAK

Tim Kerja Konektivitas

Hal. Koran/Media:

Bagian:

Halaman:

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
Megaproyek Tunggu Disetujui DPRD	<div>- Pembangunan empat megaproyek di ibu kota menunggu persetujuan DPRD DKI</div> <div>- Dewan membutuhkan waktu untuk mempelajari empat proyek tersebut. Hal itu tidak bisa dilakukan dalam waktu satu atau dua hari</div> <div>- Megaproyek deep tunnel diklaim mampu mengurangi banjir dan kemacetan lalu lintas di ibu kota</div>					

Megaproyek Tunggu Disetujui DPRD

JAKARTA – Pembangunan empat megaproyek di Ibu Kota menunggu persetujuan DPRD DKI Jakarta. Empat proyek tersebut yakni tanggul raksasa (*giant sea wall*), monorel, *mass rapid transit* (MRT), dan *deep tunnel*.

Gubernur DKI Jakarta Joko Widodo (Jokowi) mengatakan, persetujuan DPRD tersebut merupakan prosedur yang harus dilalui dan pihaknya tidak menjadi masalah karena program yang dilakukan untuk kepentingan masyarakat DKI Jakarta. Jokowi tidak bisa memastikan berapa lama persetujuan

DPRD DKI Jakarta akan keluar. Jika persetujuan DPRD bisa selesai cepat, hal tersebut mempercepat pembangunan. "Kalau persetujuan dari Dewan lambat, itu menghambat," tuturnya saat menggelar pertemuan informal dengan sejumlah anggota DPRD DKI Jakarta di Balai Agung kemarin. Anggota Komisi I DPRD DKI Jakarta HM Ashraf Ali me-

ngatakan, pemaparan pembangunan untuk memastikan kelanjutan empat megaproyek tersebut. Ada tiga hal yang menjadi perhatian berkaitan dengan pembangunan proyek tersebut. Pertama, apakah semua proyek tersebut sudah memiliki payung hukum. "Ini untuk kelancaran pembangunan jangan sampai nanti di tengah perjalanan ada gangguan," kata Ketua Fraksi Partai Golkar ini. Kedua, tender yakni bagaimana teknis pelaksanaan, siapa saja yang bisa mengikuti, dan bagaimana sejarah perusahaan yang fokus di bidang pembangunan. Ketiga, masalah penganggaran dan pemanfaatan waktu.

Lebih lanjut Ashraf mengatakan, dari empat proyek tersebut, masih ada satu yang menjadi pertanyaan yakni terkait pembangunan monorel. Pembangunan proyek tersebut kelanjutan dari gubernur sebelumnya. Penjelasan Jokowi proyek tersebut akan dilakukan pihak swasta. "Intinya kita mendukung, namun yang masih menjadi kendala adalah apakah proyek monorel bisa dilaksanakan tanpa proses selang," ungkapnya. Anggota Komisi B DPRD DKI Jakarta Nasrullah mengatakan, salah satu fungsi Dewan adalah pengawasan. Untuk itu, pemaparan berkelanjutan merupakan hal yang wajar agar tidak terjadi kesalahan

atau pun penyelewengan. Menurutnya, Dewan memang butuh waktu untuk mempelajari empat proyek tersebut. Hal tersebut tidak bisa dilakukan dalam waktu satu atau dua hari. Namun, Nasrullah menegaskan, semua kebijakan yang pro masyarakat DKI akan didukung. "Kita meminta penjelasan agar semua lancar, apalagi ini untuk kepentingan warga Jakarta," tutur politikus Partai Keadilan Sejahtera ini. Megaproyek *deep tunnel* diklaim mampu mengurangi banjir dan kemacetan lalu lintas di Ibu Kota. *Deep tunnel* akan dibangun dengan mesin bor modern berdiameter mencapai

16 meter dengan kedalaman 40-60 meter dari permukaan tanah. Adapun lintasan TMF yakni Jalan MT Haryono hingga ke Pluit Jakarta Utara dengan panjang 19 km. Biaya proyek diperkirakan membutuhkan Rp26,5 triliun. Sementara monorel dibangun dua rute yakni *green line* dan *blue line*. Rute *green line* menempuh waktu 27 menit dan *blue line* 18 menit. Tiga tahun mendatang ditarget proyek bernilai USD725,6 juta ini selesai. MRT Jakarta akan membentang kurang lebih 110,8 km yang terdiri atas koridor selatan-utara (Lebak Bulus-Kampung Bandan) sepanjang kurang lebih 23,8 km dan

koridor timur-barat sepanjang kurang lebih 87 km. Tahap I (Lebak Bulus-Bundaran HI) sepanjang 15,7 km dengan 13 stasiun (7 stasiun layang dan 6 stasiun bawah tanah) ditargetkan mulai beroperasi pada akhir 2016. Sedangkan *giant sea wall* dibangun dengan sistem polder di kawasan Teluk Jakarta. Pembuatan tanggul raksasa ini untuk mengantisipasi banjir karena penurunan permukaan tanah semakin besar akibat pemakaian air tanah yang berlebihan. Ketinggian muka air laut juga sudah mencapai 250 cm. Pada 2025 proyek ini terealisasi.

• ridwansyah