

Bulan :

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----

2	0	1	9
---	---	---	---



SUBBAGIAN HUMAS

Tanggal :

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

Anggaran MRT Fase II Membengkak

JAKARTA - Anggaran pembangunan *mass rapid transit* (MRT) Fase II membengkak. Awalnya kebutuhan dana fase II Rp22,5 triliun untuk rute Bundaran HI-Kota, kemudian diperpanjang hingga Ancol Barat.

Untuk perpanjangan jalur Kota-Ancol Barat, saat ini masih dibahas pendanaannya. "Kalau dananya *nambah*, kita akan bicarakan opsi untuk mendapatkan dananya. Apakah pinjam dari JICA lagi atau dari pemerintah," kata Direktur Utama PT MRT Jakarta William Sabandar kemarin.

Pastinya perubahan rute MRT Fase II Bundaran HI-Ancol Barat didukung Badan Kerja Sama Internasional Jepang (Japan International Corporate Agency-JICA). "Kita sudah bersurat ke JICA dan bersedia mendukung pendanaan untuk melakukan studi kelayakan (*feasibility study*) dan *detail engineering design* dari Kota ke Ancol Barat. Nanti deponya persis dipinggir pantai," ujarnya.

Menurut dia, penambahan dana baru ketahuan jika *feasibility study* selesai atau sekitar 2-3 bulan ke depan. PT MRT juga akan mengecek kesiapan lahan depo di Ancol Barat lantaran untuk membangun depo dibutuhkan lahan seluas 19,5 hektare. "Lahan di Ancol sudah diidentifikasi milik korporasi dan hanya tinggal mekanisme pembebasannya," katanya.

Pemerintah Jepang dan Indonesia telah menandatangani pertukaran dokumen (*exchange note*) pinjaman untuk proyek MRT Fase II sebesar Rp9,46 triliun. Penandatanganan dilakukan antara Duta Besar Jepang untuk Indonesia Masafumi Ishii dan Direktur Jenderal Asian Pasifik dan Afrika Kementerian Luar Negeri

Desra Percaya pada 24 Oktober 2018. "JICA sudah setuju dan mendukung pendanaan studi kelayakan fase II b (Kota-Ancol Barat). Tambahan dana diketahui setelah studi kelayakan rampung," ujar William.

Menurut dia, ada beberapa syarat yang harus dipenuhi pemerintah Indonesia termasuk PT MRT Jakarta. *Pertama*, pemerintah Jepang melalui JICA menerapkan suku bunga yang cukup murah. Suku bunga pinjaman 0,1%, sementara suku bunga untuk konsultan 0,01% per tahun. *Kedua*, pemerintah Jepang menerapkan masa pengembalian pinjaman yang lama yaitu 40 tahun. Masa pengembalian utang termasuk *grace period* 12 tahun. *Ketiga*, syarat pengadaan atau lelang konstruksi maupun non-konstruksi bersifat mengikat atau dikenal dengan istilah *Japan Tied*.

Mengacu pada syarat tersebut, perusahaan Jepang akan menggandeng perusahaan Indonesia untuk membentuk *joint venture*. Perusahaan *joint venture* yang baru terbentuk akan mengikuti lelang yang diselenggarakan secara internasional (*international bidding*) oleh PT MRT Jakarta.

Untuk pembangunan MRT Fase II dibagi menjadi dua tahap, yaitu fase II a Bundaran HI-Kota dan fase II b Kota-Ancol Barat. Total panjang fase II (a dan b) 11,5 km terdiri atas 11 stasiun, yaitu 7 stasiun bawah tanah (*underground*) di lokasi fase II a dan 4 stasiun *underground* dan layang (*elevated*)

pada fase II b.

Corporate Communication PT MRT Jakarta Muhammad Kamaluddin mengatakan, proses lelang fase II Bundaran HI-Kota sudah dimulai. MRT telah menyelesaikan tender dengan nomor CP 200-CP 203 untuk membangun D-Wall RSS Monas dan pengeboran stasiun bawah tanah. Tender akan dilanjutkan hingga CP 204-206 untuk melelang pembangunan depo, sistem persinyalan, serta kereta (*rolling stock*). Penyelesaian fisik fase II ditargetkan rampung 2024 dan akan beroperasi pada 2025.

"Proses fisik per 22 September untuk CP 200 sudah mencapai 91,7%. Pekerja sudah membersihkan area proyek dan sedang inspeksi pengecekan penggantian pohon dengan UPK Monas," ujarnya.

Ketua Bidang Perkeretaapian Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) Aditya Dwi Laksono menyarankan Pemprov DKI tidak perlu terburu-buru memutuskan lahan depo sebelum adanya kajian matang. Menurutnya, ada banyak ketidakpastian mengenai perpanjangan rute dari depo yang direncanakan sebelumnya di Kampung Bandan, Jakarta Utara.

Pertama, masalah kepastian lahan di Ancol Barat. Diambil lahan dan status kepemilikan lahan harus sesuai pembuatan depo sebagaimana mestinya. *Kedua*, masalah investasi. Menurut Adit, adanya perpanjangan jalur dari Kampung Bandan ke Ancol Barat, biaya pinjaman akan bertambah dan apakah tidak merugikan atau justru mendapat keuntungan. *Ketiga*, harus ada stasiun di lahan Ancol Barat agar titik akhir perjalanan bisa terintegrasi di kawasan Ancol," ujarnya.

● bima setiyadi