

BAB III

MRT (*MASS RAPID TRANSPORTATION*) DAN BANTUAN ODA

Pada bab III ini penulis akan memaparkan sejarah MRT (*MASS RAPID TRANSPORTATION*) dan juga penggunaannya di beberapa negar maju seperti Jepang yang juga menjalin kerjasama MRT dengan Indonesia dan juga Singapura sebagai salah satu contoh yang baik dalam menggunakan MRT di wilayah Asia Tenggara. MRT (*Mass Rapid Transportation*) sendiri merupakan suatu sistem transportasi perkotaan yang mempunyai 3 kriteria utama, *mass* (daya angkut besar), *rapid* (waktu tempuh cepat dan frekuensi tinggi), dan *transportation* (alat transportasi).

BRT (*Bus Rapid Transportation*) merupakan sistem transportasi berjalan yang mengkombinasikan elemen stasiun dan kendaraan dengan sistem perencanaan transportasi kota. BRT juga umumnya mencakup : (i) sistem turun naik penumpang yang cepat ; (ii) sistem tiket yang efisien ; (iii) stasiun dan halte yang nyaman ; (iv) teknologi bus yang ramah lingkungan ; (v) integrasi modal transportasi ; (vi) pelayanan konsumen yang baik.

Commuter Line Systems merupakan kereta komuter yang menghubungkan kereta urban dengan *sub-urban*, namun berbeda dengan LRT atau *metro*, dimanaperjalanan lebih panjang dan jalur rel merupakan bagian dari sistem yang telah ada.

LRT (*Light Rail Transpostation*) merupakan sistem transportasi metropolitan berbasis rel elektrik yang ditandai dengan kemampuan mengoperasikan kereta pendek di sepanjang jalur eksklusif, baik dibawah tanah, udara atau jalan .

Metro merupakan sistem transportasi dengan menggunakan kereta berkinerja tinggi, digerakkan secara elektrik, beroperasi di jalur eksklusif, tanpa jalur persilangan, dengan peron stasiun yang besar. Metro adalah istilah internasional untuk subway atau heavy rail-transit.

Jadi, jika diambil definisi dari penjelasan diatas maka KRL/*Commuter Line* yang sudah ada di Jabodetabek merupakan salah satu jenis MRT. Transjakarta dengan busway nya pun merupakan salah satu jenis MRT. Berbeda dengan Monorail karena monoraill itu lebih ke Light Rail Transportation, karena biasanya kereta monorail itu hanya terdiri dari maksimal 3 gerbong dengan daya tampung penumpang yang lebih sedikit dibanding kereta komuter. Berat kendaraan pun lebih ringan. Juga disebut “mono” rail karena sistem rel dan roda kereta berbeda dengan kereta konvensional. Contohnya di Indonesia ada di Taman Mini Indonesia Indah.²⁴

Bantuan dalam rangka mengatasi kemacetan lalu lintas di Jakarta, Jepang telah memberikan bantuan di bidang pembenahan sarana transportasi ke tempat kerja seperti kereta api, jalan tol dan pembangunan jalan layang pada perempatan yang menjadi sumber kemacetan. Akhir-akhir ini Jepang mulai memberikan bantuan untuk

²⁴ Austengineer, Mass Rapid Transit, <https://austengineer.wordpress.com/2012/12/24/mass-rapid-transit-2/> diakses pada Rabu 9 November 2016 pukul 20.00 WIB

proyek kereta bawah tanah pertama di Indonesia, yaitu “Proyek MRT Jakarta”, berupaka pembangunan jaringan sarana angkutan transportasi umum yang baru di Jakarta dan sekitarnya. Proyek MRT ini akan dilaksanakan dengan memanfaatkan semaksimalnya pengalaman dan teknologi Jepang, bagi terealisasinya angkutan kereta bawah tanah yang aman dan nyaman yang sesuai dengan posisi Jakarta sebagai ibu kota negara. Dalam rangka menjadikan jaringan transportasi umum ini sebagai modul yang baru, akan diperkenalkan konsep “Stasiun” yang baru, dengan fungsi sebagai pusat bisnis dan aktifitas perdagangan berupa pertokoan.²⁵

A. MRT (*Mass Rapid Transportation*) di Jepang

Sebagian besar orang Jepang dulunya menggunakan kaki sebagai alat transportasinya. Dengan kata lain, jika ingin berpindah dari satu tempat ke tempat lain mereka menempuhnya hanya dengan berjalan kaki. Hingga pada tahun 1872 jalur kereta api dari Tokyo ke Yokohama dibuat dan makin berkembang. Saat ini Jepang menjadi salah satu negara yang maju akan sistem transportasinya. Alat transportasi ini cepat dan masal di Jepang makin bervariasi. Kereta atau Densha adalah alat transportasi yang paling populer di Jepang. Kereta itu berangkat tiap 10 menit sekali. Tak heran bila saat hari kerja di pagi hari, kereta ini penuh sesak akan orang-orang yang ingin berangkat bekerja. Transportasi kereta api di Jepang merupakan sarana utama transportasi penumpang, terutama untuk menampung penumpang banyak dan yang ingin pergi ke antar kota-kota besar dan untuk transportasi kereta komuter di

²⁵ Kedutaan Besar Jepang di Indonesia, Bantuan ODA Jepang di Indonesia http://www.id.emb-japan.go.jp/oda/id/whatisoda_04b.htm diakses pada 4 Mei 2017

wilayah metropolitan. Hal ini relatif sedikit digunakan untuk angkutan barang, terhitung hanya 0,84% dari pergerakan barang. Kebijakan pemerintah dipromosikan kereta api sebagai sistem transportasi yang efisien untuk sebuah negara yang tidak memiliki bahan bakar fosil dan hampir sepenuhnya tergantung pada impor.

Tanah di pedesaan dekat kota-kota besar diakuisisi murah oleh perusahaan kereta api swasta dari akhir abad kesembilan belas, yang kemudian dibangun jalur yang menjadi tulang punggung transportasi perkotaan antara pinggiran kota dan kota-kota terbentuk di sekitar jalur kereta api memancar keluar dari daerah metropolitan, mirip dengan pertumbuhan pinggiran kota sekitar kereta api di negara-negara lainnya. Satu lagi alat transportasi yang terkenal paling canggih di seluruh dunia, yaitu Shinkansen atau kereta api super cepat. Kereta ini bisa melesat dengan kecepatan 300 km/jam. Pada mulanya Shinkansen dari Tokyo ke Shin-Osaka (515,4km) memakan waktu kira-kira 4 jam. Pada 1992, Shinkansen model baru 'Nazomi' yang dapat menghasilkan kecepatan 270 km/j telah menghasilkan perjalanan yang singkat. Rancangan penggunaan landasan kereta api linear motor car pada abad ke-21 yang akan datang ini diharapkan akan menambah kecepatan Shinkansen.

Jepang memelopori kecepatan tinggi Shinkansen namun, kereta lain yang berjalan di jalur konvensional atau "zairaisen" tetap relatif lambat, beroperasi pada tercepat 160 km / jam dan kebanyakan di bawah 130 km / h.

JR Group adalah kelompok penerus milik pemerintah Kereta Api Nasional Jepang (JNR). Kelompok JR terletak di jantung Kota Jepang, hampir semua layanan kereta api beroperasi antarkota dan sebagian besar layanan kereta api komuter.

Enam perusahaan-perusahaan mengoperasikan layanan kereta api jarak jauh melampaui batas-batas daerah mereka. Keenam perusahaan tersebut adalah: Hokkaido Railway Company, East Japan Railway Company, Central Japan Railway Company, West Japan Railway Company, Shikoku Railway Company, dan Kyushu Railway Company. Keenam perusahaan-perusahaan berasal dari grup JR yang dipisahkan berdasarkan daerah mereka.

Selain jaringan kereta api yang luas, Jepang memiliki sejumlah besar sistem kereta bawah tanah. Yang terbesar adalah kereta bawah tanah Tokyo, di mana jaringan pada tahun 1989 terdiri dari 211 kilometer jalur melayani 205 stasiun. Dua sistem kereta bawah tanah melayani ibukota: satu dioperasikan dengan Metro Tokyo (bernama Teito Rapid Transit Authority sampai 2004), dengan sembilan jalur (yang tertua, Ginza baris dibangun pada tahun 1927), dan yang lainnya dioperasikan oleh Transportasi Biro pemerintah metropolitan Tokyo (Toei), dengan empat jalur. daerah-daerah terpencil dan pinggiran kota yang dilayani oleh tujuh perusahaan kereta api swasta, yang garis berpotongan di stasiun utama dengan sistem kereta bawah tanah. Lebih dari enam puluh kilometer tambahan kereta bawah tanah berada di bawah konstruksi pada tahun 1990 oleh dua perusahaan. Sementara sistem metro di kota-kota Jepang biasanya dioperasikan oleh pemerintah kota dan karena itu

cenderung untuk membatasi jaringan mereka dalam perbatasan kota, ada banyak kasus melalui layanan menggunakan kereta bawah tanah di jalur kereta api pinggiran kota dan sebaliknya. Salah satu alasan untuk situasi ini adalah peningkatan tajam dari penumpang pada kereta api dalam pertumbuhan pesat ekonomi pascaperang yang tidak bisa ditangani oleh terminal kereta api kecil di pusat kota. Kereta api Jepang adalah yang paling tepat waktu di dunia. Penundaan rata-rata pada Tokaido Shinkansen di fiskal 2012 hanya 0,6 menit²⁶. Padatnya transportasi kereta di Jepang telah membuat salah satu stasiun paling sibuk di Jepang semakin padat. Setiap hari, di stasiun Shinjuku terdapat 680.000 orang yang menggunakan kereta. Selain itu, jalur lalu lintas kereta api swasta di daerah Tokyo, Kyoto, Osaka dan Kobe juga berkembang cepat. Tak hanya itu, sistem subway pun sudah dibangun di kota besar dan dibangun setiap tahunnya. Jalur swasta diketahui telah mencapai 6.600 kilometer. Lebih besar bila dibanding jalur pemerintah yang sepanjang 2.000 kilometer.

B. MRT (*Mass Rapid Transportation*) di Singapura / SMRT

Singapura adalah salah satu negara dengan transportasi publik terbaik di dunia. Tersedia berbagai modal transportasi yang memungkinkan baik penduduk maupun turis menjelajah negara pulau ini secara efisien dan tepat waktu, mulai dari MRT (*Mass Rapid Transit*), Bus Kota, dan taksi. Singapore Mass Rapid Transit atau MRT Singapura adalah sebuah sistem angkutan cepat yang membentuk satu kesatuan dari sistem kereta api di Singapura dan membentang ke seluruh negara kota ini. Bagi

²⁶ JR Central, *Central Japan Railway Company Annual Report 2012*, (Central) diakses pada 9 November 2016 pukul 20.00 WIB

kebanyakan orangsingapura , naik MRT adalah cara yang paling enak dan mudah untuk menuju suatu lokasi di Singapura. Kebanyakan stasiun MRT berada pada bawah tanah, dan lokasi bawah tanah ini cukup dalam. Meskipun ada dibawah tanah, sinyal telepon tetap hidup normal. Dan juga sirkulasi udara cukup nyaman dengan adanya Air Conditioner. Setiap stasiun dilengkapi dengan fasilitas mesin tiket otomatis untuk pembelian tiket. Informasi penumpang di pelayanan penumpang. Berbagai petunjuk dan informasi dalam bentuk LED dan Plasma Display.

SMRT sendiri di singapura sudah dibuka sejak tahun 1987 dan bagian pertama dari proyek SMRT ini adalah stasiun Yio Chu Kang dan stasiun Toa Payoh dan menjadi sistem angkutan tercepat kedua di Asia Tenggara, setelah sistem LRT Manila. Jaringan ini telah berkembang cepat sebagai hasil dari tujuan dari Singapura untuk mengembangkan jaringan kereta yang lengkap sebagai faktor utama dari sistem angkutan umum di Singapura dengan perjalanan penumpang harian rata-rata 1,952 juta jiwa tahun 2009, hampir 63% dari 3,085 juta penumpang jaringan bus pada waktu yang sama. SMRT memiliki 79 stasiun dengan jalur sepanjang 129,7 kilometer dan beroperasi pada rel standar. Jalur rel ini dibangun oleh Land Transport Authority, sebuah badan milik Pemerintah Singapura yang memberi konsesi operasi kepada perusahaan laba SMRT Corporation. Operator-operator ini juga mengelola layanan bus dan taksi, sehingga menjamin adanya integrasi penuh layanan angkutan umum. SMRT ini dilengkapi oleh sistem Light Rail Transportation (LRT) regional yang menghubungkan stasiun MRT dengan perumahan umum HDB(*Housing and*

Development Board). Perumahan *Housing & Development Board (HDB)* adalah [perumahan publik \(milik negara\)](#), berkepadatan tinggi dan berharga murah di [Singapura](#).²⁷

Layanan ini beroperasi mulai pukul 05:30 pagi waktu setempat dan berakhir sebelum pukul 01:00 pagi waktu setempat setiap hari dengan frekuensi tiga sampai delapan menit, dan layanan ini diperpanjang selama hari-hari libur. Sejarah pembangunan dari MRT Singapura bermula dari ramalan perencanaan kota pada tahun 1967 dimana pada tahun 1992 diperlukan sistem transportasi kota di atas rel. Diawali sebuah debat, akhirnya parlemen Singapura menyimpulkan bahwa sistem transportasi hanya menggunakan bus tidak akan mencukupi karena akan memerlukan jalur jalan dengan adanya batasan lahan di negara tersebut. Biaya konstruksi awal MRT sebesar 5 milyar dolar Singapura adalah biaya termahal yang pernah dikeluarkan untuk sebuah proyek pada waktu itu, yang dimulai pada 22 Oktober 1983 di Jalan Shan yang terdapat di pusat kota Singapura. Jaringan SMRT dibangun bertahap dimana Jalur Utara-Selatan diutamakan karena melewati daerah pusat kota yang sangat memerlukan transportasi publik. *Mass Rapid Transportation Corporation (MRTC)*, selanjutnya diganti menjadi SMRT Corporation didirikan pada 14 Oktober 1983 untuk mengelola otoritas MRT. Pada 7 November 1987, bagian pertama dari Jalur Utara-Selatan mulai beroperasi yang terdiri dari lima stasiun dengan jarak enam kilometer. Lima belas stasiun lagi kemudian dibuka dan MRT

²⁷ Admin, *Singapore Mass Rapid Transit (SMRT) : Solution Transportation Problem In Singapore*, (Admin) diakses pada 9 November 2016 Pukul 21:00 WIB

Singapura resmi dibuka pada 12 Maret 1988 oleh Lee Kuan Yew, sebagai Perdana Menteri Singapura waktu itu. Sebanyak 21 stasiun ditambahkan dalam jaringan dimana pembukaan Stasiun Boon Lay pada Jalur Timur-Barat 6 Juli 1990 menandai selesainya jaringan dua tahun lebih awal dari jadwal. MRT Singapura kemudian bertahap berkembang. Termasuk S\$1.2 milyar pengembangan Jalur Utara-Selatan melalui Woodlands yang melengkapi keseluruhan sistem dan diresmikan pada 10 Februari 1996. Konsep untuk mendekatkan jalur rel ke perumahan menghadirkan sistem LRT Singapura. Jalur LRT terhubung ke jalur SMRT. Pada 6 November 1999 jalur LRT pertama di Bukit Panjang mulai beroperasi. Pada 2002 stasiun Bandar Udara Changi dan Stasiun Expo ditambahkan pada jalur SMRT. Jalur Utara-Timur, yang dioperasikan oleh SBS Transit dan dibuka pada 20 Juni 2003 sebagai jalur rel otomatis penuh pertama di dunia. Kemudian, pada 15 Januari 2006 setelah melakukan diskusi dengan masyarakat, Stasiun Buangkok dibuka. Jalur pengembangan Boon Lay, meliputi Stasiun Pioneer dan Stasiun Joo Koon mulai membuka layanan pada 28 Februari 2009. Selanjutnya pada 28 Mei 2009 bagian pertama dari Jalur Lingkaran (Circle Line) dari Stasiun Marymount ke Stasiun Bartley dibuka. Selanjutnya 9 stasiun dari Stasiun Tai Seng ke Stasiun Dhoby Ghaut dibuka pada 17 April 2010.

Sistem operasional SMRT dapat dikatakan sebagai sistem transportasi massal terbaik di dunia dilihat dari kebersihan dan pelayanannya. Aksesibilitas sistem transportasi SMRT sangat mudah dicapai oleh masyarakat. SMRT bekerja dan didukung oleh moda transportasi lain, seperti bus dan taxi. Dapat dikatakan bahwa

semua jaringan stasiun SMRT sudah terintegrasi dengan jaringan transportasi yang lain. Dari segi ini, pemerintah Singapura sudah memasukkan salah satu konsep transportasi yaitu kemudahan atau aksesibilitas. Sebagian rute, terutama di tengah kota, dibuat di bawah tanah (*underground*), dan sisanya adalah elevated. Di jam sibuk terutama di stasiun interchange, kereta bisa sangat ramai dan penuh oleh masyarakat yang akan berganti menuju ke stasiun yang berbeda. Jam sibuk dari jaringan SMRT terjadi pada pukul 08.00-09.00 pagi waktu setempat dan pukul 17.00-19.00 malam waktu setempat. Tarif perjalanan dengan SMRT dihitung berdasarkan jarak atau jumlah stasiun yang dilewati. Untuk jarak satu stasiun dikenakan SGD 0.60 hingga SGD 0.80. Untuk jarak yang terjauh dikenakan biaya hingga SGD 2. Penumpang boleh bebas tukar line asalkan belum keluar dari ticket gate. Untuk memudahkan informasi rute dan jaringan transportasi SMRT, pemerintah Singapura telah menyiapkan peta rute SMRT. Peta ini dipasang di tempat-tempat umum, papan informasi, dan pintu masuk di setiap stasiun. Setiap jalur SMRT diberi warna berbeda di dalam peta sehingga mudah dibedakan. Warna kuning atau circle line adalah jalur terbaru dan belum beroperasi penuh (garis putus-putus berarti jalur tersebut belum beroperasi). Banyak masyarakat Singapura, terutama wisatawan asing, yang memanfaatkan sistem transportasi SMRT ini. Ketepatan waktu merupakan salah satu kelebihan dari jaringan transportasi SMRT. SMRT memiliki jadwal yang sudah diatur sehingga setiap waktu tertentu, penumpang dapat memasuki SMRT untuk berganti stasiun. Ketepatan waktu ini dapat diaplikasikan karena jalur atau rute

SMRT sudah terintegrasi satu sama lain dan juga sudah terhubung dengan stasiun yang lain. Manajemen pengelolaannya sangat profesional dapat dilihat dari kemudahan wisatawan asing untuk mendapatkan rute perjalanan SMRT. Di Singapura, SMRT melayani jarak 120 km dengan 85 stasiun, Light Rail Transit (LRT) melayani 29 km dan 43 stasiun yang setiap harinya melayani 1,9 juta penduduk. Sistem ini didukung oleh 4.000 armada bus dengan 370 rute melayani 3,1 juta penduduk serta 24.000 unit taksi yang melayani 900 ribu penduduk. Jika dilihat dari data di atas, SMRT dibangun bukan hanya memperhatikan jaringan transportasi SMRT tersebut, melainkan juga memperhatikan pembangunan jaringan transportasi lain yang mendukung SMRT. Secara singkat, jika penumpang ingin melakukan pergerakan dengan SMRT, penumpang dapat menuju ke stasiun SMRT dengan bus maupun taxi. Begitu sampai di stasiun, penumpang dapat menaiki SMRT dan berpindah stasiun. Untuk menuju tempat yang diinginkan, penumpang dapat menaiki bus atau taxi kembali begitu keluar dari stasiun SMRT. Sistem transportasi yang baik ini sangat didukung dengan pengembangan tata guna lahan. Pemerintah Singapura memisahkan pusat ekonomi dengan pemukiman penduduk. Tentunya, pemerintah Singapura serius melakukan hal tersebut dan juga bekerja sama dengan investor yang tertarik dengan pengembangan SMRT.

Secara umum, SMRT dan fasilitas transportasi lain telah mampu untuk memenuhi kebutuhan transportasi masyarakat Singapura. Namun, ini tidak membuat pemerintah Singapura membatalkan rencana pengembangan SMRT. Selain menambah dan

memperbaharui armada SMRT, rencana pengembangan SMRT akan lebih difokuskan untuk penambahan jumlah rute dan evaluasi rute-rute yang telah berjalan. Evaluasi rute yang telah berjalan bertujuan untuk melihat seberapa jauh efektif rute tersebut untuk melayani permintaan transportasi. Selain itu, dilihat juga sisi ekonomi jika rute tersebut tetap beroperasi. Rencana pengembangan lainnya adalah penambahan fasilitas pada stasiun SMRT. Integrasi antar stasiun juga akan lebih ditingkatkan untuk memastikan waktu kedatangan dan keberangkatan dari kereta SMRT. Integrasi antar moda transportasi juga akan diperhatikan agar semua fasilitas transportasi dapat menunjang satu sama lain.²⁸

C. MRT (Mass Rapid Transportation) di Jakarta, Indonesia

Lama menjadi perdebatan, pembangunan Mass Rapid Transportation akhirnya dimulai dengan ditandai pengeboran pondasi pertama di Jalan Muhammad Husni Thamrin. Dimulainya pembangunan MRT di Jakarta merupakan sejarah besar bagi pembangunan sistem transportasi massal yang bisa diandalkan.

Kita belum mempunyai model sistem transportasi massal yang terintegrasi secara baik. Meski kota-kota metropolitan terus bermunculan mulai dari Medan, Bandung, Jakarta, Surabaya, Makassar, namun tidak ada satu pun yang berinisiatif untuk membangun sistem transportasi massal yang bisa diandalkan.

²⁸ ibid

Tidak usah heran apabila kondisi kota-kota di Indonesia menjadi semrawut. Itulah yang membuat kota dipadati kendaraan pribadi baik itu mobil maupun motor. Kemacetan tidak terhindarkan karena jumlah kendaraan bermotor bertambah seperti deret ukur, sementara infrastruktur jalan bertambah seperti deret hitung.

Tidak mau belajar dari kota-kota lain di kawasan Asia Tenggara yang menyelesaikan persoalan kesemrawutan kota dengan transportasi massal. Singapura lebih cepat menyelesaikan persoalan kemacetan yang terjadi dengan membangun sistem transportasi massal.

Dengan transportasi massal yang baik, maka segala aturan untuk menghambat penambahan jumlah kendaraan bermotor bisa dilakukan. Singapura bisa menerapkan aturan "*electronic road pricing*" bagi kendaraan yang melewati jalan utama, karena masyarakat sudah diberi alternatif pilihan transportasi.

Investasi untuk pembangunan MRT memang mahal. Namun untuk jangka panjang, investasi itu akan menguntungkan. Ketika masyarakat sudah merasakan manfaat penggunaan transportasi massal, maka mereka pasti akan beralih dari kendaraan pribadi ke transportasi massal. Itu akan memberikan penghematan luar biasa kepada pengeluaran bahan bakar minyak.

Keuntungan lain dari kehadiran MRT adalah pembentukan budaya baru bagi masyarakat. Kita dipaksa untuk mau mengantre dan tepat waktu. Disiplin menjadi

sesuatu yang harus melekat pada keseharian kita, karena kereta akan tiba dan berangkat dalam waktu yang cepat.

Wajah kota pun pasti akan berubah secara signifikan ketika MRT sudah selesai dibangun kelak. Stasiun-stasiun bawah tanah akan berkembang menjadi kawasan baru dan ini akan memengaruhi gaya hidup dari masyarakat Jakarta. Stasiun-stasiun MRT menjadi tempat aktivitas baru dari masyarakat kota.²⁹

Meski telah sekitar 40 tahun sejak konsep MRT Jakarta pertama kali dimunculkan, sekitar 20 tahun sejak studi kelayakan pertama dilakukan (pada 1990-an selama era Soeharto) dan sekitar 15 tahun sejak Jepang menawarkan dukungan untuk membangun Jakarta MRT pada hari-hari awal era Reformasi saat Indonesia sedang dalam tahap pemulihan dari krisis keuangan Asia. Sekretaris Jenderal Departemen Perhubungan Muchtaruddin Siregar pernah ditunjuk sebagai kepala proyek dan sudah menyusun cetak biru pembangunan transportasi massal di Jakarta. Namun kepentingan kalangan industri otomotif begitu kuat. Lobi yang mereka lakukan membuat pembangunan transportasi massal terus ditunda-tunda. Sampai kemudian krisis besar terjadi tahun 1998 dan kita kehilangan momentum untuk membangun sistem transportasi massal yang bisa diandalkan.

Setelah bertahun-tahun kurangnya investasi dalam infrastruktur Jakarta, kemacetan lalu lintas telah menyebabkan kebuntuan lengkap tentang jalan-jalan dari

²⁹ IRIB, *Sejarah MRT Dimulai*, http://indonesian.irib.ir/editorial/cakrawala/item/70737-Sejarah_MRT_Dimulai diakses pada 9 November 2016 pukul 21:00 WIB

beberapa bagian dari Jakarta pada hari kerja. Hingga akhirnya pada tahun 2005, Pemerintah menegaskan bahwa proyek MRT Jakarta tersebut merupakan proyek nasional. Pemerintah pusat dan daerah bekerja sama untuk mewujudkan transportasi yang memudahkan mobilisasi warga Ibukota. Pada akhir tahun 2013, pengerjaan konstruksi dimulai. Joko Widodo menjadi Gubernur DKI Jakarta pada tahun 2013 dibantu oleh Wakil Gubernur Basuki Tjahaja Purnama, lebih dikenal sebagai Ahok, pasangan yang bersemangat untuk membuat perbedaan dan mendorong realisasi proyek Jakarta. Mesin bor Antareja yang digunakan proyek terus mengeruk bumi untuk membuat terowongan bawah tanah *Mass Rapid Transportaion* (MRT) Jakarta. Direncanakan MRT Jakarta ini akan membentang sepanjang 110,8 kilometer yang dibagi menjadi dua koridor, yakni Koridor Selatan - Utara (Lebak Bulus - Kampung Bandan) sepanjang 23,8 kilometer dan Koridor Timur - Barat sepanjang 87 kilometer.³⁰

Salah satu kendala terkenal untuk proyek-proyek infrastruktur di Indonesia adalah pembebasan lahan. Meskipun sebagian besar lahan yang diperlukan untuk pembangunan MTR Jakarta telah diperoleh, masih ada beberapa masalah pembebasan lahan, terutama di bagian selatan dari proyek yang dibangun di atas permukaan tanah. Hal ini dapat menyebabkan keterlambatan dalam penyelesaian proyek. Untuk bagian

³⁰ Yunaidi Joepoet, *Mass Rapid Transit (MRT) Jakarta Kebanggaan Indonesia Untuk arga Ibukota*, (Joepoet) diakses pada 9 November 2016 pukul 21:00 WIB

bawah tanah, 6,05 meter terowongan diameter dalam harus dibuat menghapus sekitar 5 juta meter kubik material dari daerah konstruksi.³¹

Baru sekarang pembangunan MRT bisa direalisasikan. Itu pun masih sempat terjadi tarik-ulur untuk memulainya. Lagi-lagi masalah biaya yang menjadi persoalan. Padahal pembangunan transportasi massal yang baik membutuhkan investasi yang tinggi dan Indonesia tidak bisa hanya menghitung dari sekadar penerimaan dari tiket penumpang. Indonesia harus menghitung juga keuntungan yang lain seperti penghematan BBM, penghematan waktu, pembentukan kultur baru, sampai terbukanya daerah bisnis yang baru.

Proyek Pembangunan MRT dibiayai oleh Pemerintah Pusat dan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta serta didukung oleh Pemerintah Jepang melalui Japan International Cooperation Agency (JICA).

Dukungan JICA diberikan dalam bentuk penyediaan dana pembangunan dalam bentuk pinjaman. Komitmen yang telah diberikan JICA terhadap bantuan pembangunan MRT ini adalah sebesar ¥125,237,000,000,-, sedangkan *loan agreement* yang telah diberikan sebesar ¥50,019,000,000,- terdiri dari *Loan Agreement* No. IP-536 sebesar ¥1,869,000,000,- dan *Loan Agreement* No. IP-554 sebesar ¥48,150,000,000,-. Serta *Loan Agreement* No. IP-571 sebesar ¥75,218,000,000,-.

³¹ Ir. K.H. Van Der Schaar, *Mass Rapid Transit (MRT) Jakarta*, (Schaar)?Diakses pada 9 November 2016 pukul 21:00 WIB

Pelaksanaan Pembangunan MRT melibatkan beberapa instansi, baik pada tingkatan Pemerintah Pusat, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, dan PT. MRT Jakarta. Oleh karena itu, Dokumen Anggaran yang diperlukan juga melibatkan lembaga-lembaga tersebut dengan nama program dan kegiatan berbeda namun dengan satu output yang sama, pembangunan MRT.

Dana pinjaman JICA yang telah diterima Pemerintah diterushibahkan kepada Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Dokumen anggaran (APBN) yang berkaitan dengannya berada pada Kementerian Keuangan, Direktorat Jenderal Perimbangan Keuangan, Direktorat Pembiayaan dan Kapasitas Daerah, Sub Direktorat Hibah Daerah, nama program dan kegiatannya adalah Program Pengelolaan Hibah Negara dengan Kegiatan Penerusan Pinjaman dan/atau Hibah LN sebagai hibah kepada Pemerintah Daerah. Executing Agency adalah Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, sebagai *implementing agency*, akan mencatat sebagai penerimaan dan pengeluaran dalam APBD, menempatkan dokumen pelaksanaan anggaran kegiatan pembangunan MRT pada Badan Pengelola Keuangan Daerah (BPKD) DKI Jakarta dengan nama Program dan Kegiatan Penyertaan Modal (Pembiayaan/Investasi) Pemerintah DKI Jakarta kepada PT. MRT Jakarta. Selain itu, dokumen pelaksanaan anggaran pembangunan MRT Jakarta juga ditempatkan pada BAPPEDA DKI Jakarta sebagai belanja langsung dengan nama program,

Perencanaan Pembangunan Sarana dan Prasarana Kota, dengan nama kegiatan, Management Consulting Services for MRT Jakarta.

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sebagai implementing agency, telah menunjuk PT. MRT Jakarta sebagai sub implementing dari program pembangunan MRT Jakarta.³²

D. BANTUAN DANA ODA DAN MRT

Dengan menggunakan dana Jepang Chief Representative Japan International Cooperation Agency (JICA) Indonesia Naoki Ando mengatakan, pembangunan MRT Jakarta tahap I menggunakan bantuan pembangunan pemerintah (*official development assistance/ODA*) Jepang senilai 123 miliar yen atau setara US\$ 1 miliar. "Proyek MRT tahap I fase I ditargetkan beroperasi secara komersial pada Februari 2019. Untuk line utara-selatan MRT ini diproyeksikan mengangkut 433.000 penumpang per hari, apabila sudah beroperasi penuh. Perkiraan lama perjalanan Lebak Bulus-Bundaran HI 25 menit. Lalu, dari Bundaran HI ke Kampung Bandan lama perjalanannya sekitar 41 menit," paparnya.

Menurut Naoki, pembangunan MRT Jakarta lintas timur-barat juga akan dibagi dalam dua tahap. Tahap I dengan rute Kalideres menuju Ujung Menteng, dengan panjang lintasan mencapai 31,7 km dan diproyeksikan terbagi pula dalam dua fase, yaitu fase 1 Kalideres-Cempaka Baru dan fase 2 Cempaka Baru-Ujung Menteng.

³² MRT Jakarta, *Pendanaan Proyek MRT Jakarta*, <http://jakartamrt.co.id/project-funding/id>, diakses pada 9 November 2016 pukul 21:00 WIB

"Namun, untuk tahap kedua lintas timur-barat, masih diperlukan lagi konfirmasi atas kajian kelayakan (*feasibility study*/FS). Tahap II lintas timur-barat diperkirakan mempunyai panjang lintasan 56,2 km yang berlokasi di luar Jakarta. Apabila sudah rampung dan beroperasi penuh, lintas timur-barat akan melayani sekitar 1 juta penumpang setiap harinya," tambah dia³³.

MRT yang berbasis rel listrik ini akan membentang sepanjang 108,7 km dari Lebak Bulus ke Bundaran HI dengan lebar rel 3 meter. "Jaringan listriknya bukan menggunakan jaringan listrik atas, tetapi jaringan listrik bawah," tuturnya. Selain itu, jarak tempuh yang sangat cepat dari Lebak Bulus menuju Bundaran HI dengan moda transportasi ini hanya membutuhkan waktu 30 menit. "Ada 6 stasiun bawah tanah, kehidupan baru bagi warga Jakarta, yang biasa menunggu transportasi dari terminal dan stasiun yang biasa," terangnya Menurut rencana, akan ada 12 unit MRT yang masing-masing unit terdiri dari 6 gerbong dengan daya angkut per gerbong maksimal 200 orang. Sebanyak 12 unit MRT ini akan dioperasikan untuk yang pertama kalinya mulai 2016. MRT Jakarta memungkinkan pedestrian dibuat lebih lebar dengan alternatif tangga, eskalator, dan elevator

Dalam pembangunan fase 1 ini terdapat sekira 13 stasiun. Stasiun ini dibagi menjadi dua jalur, yaitu jalur layang dan jalur bawah tanah. Stasiun yang melalui

³³ Thresa Sandra Desfika, Terowongan MRT capai 620 Meter <http://www.beritasatu.com/industri-perdagangan/355411-terowongan-mrt-capai-620-meter.html> diakses pada 4 mei 2017

jalur bawah tanah yaitu stasiun Bundaran HI, Dukuh Atas, Setiabudi, Bendungan Hilir, Istora, dan Bundaran Senayan dengan panjang 5,9 km. Adapun stasiun yang akan melalui jalur layang adalah Sisingamangaraja, Blok M, Blok A, Haji Nawii, Cipete Raya, Fatmawati, hingga Lebak Bulus dengan panjang 9,8 km.

Fase kedua Bundaran HI-Ancol Timur sepanjang 13,5 kilometer rencananya akan mulai dibangun pada tahun 2019 dan dapat beroperasi pada tahun 2021. Adapun fase ketiga, Cikarang-Balaraja sepanjang 87 kilometer akan mulai dibangun pada tahun 2020. Diharapkan pembangunan di fase ini akan selesai pada tahun 2024-2027.

Dengan begitu, MRT yang mulai dibangun pada tahun 2013 ini akan membentang sepanjang kurang lebih 110 kilometer dari Utara Selatan dan Barat Timur.³⁴

³⁴ Dedi Afrianto, Rampung 80% intip megahnya terowongan bawah tanah MRT Jakarta <http://economy.okezone.com/read/2017/02/23/320/1626305/rampung-80-intip-megahnya-terowongan-bawah-tanah-mrt-jakarta> diakses pada tanggal 22 januari 2017 pukul 17:00 WIB