

## **BAB V**

### **KESIMPULAN**

Proyek MRT direncanakan di Jakarta sudah dirintis sejak tahun 1985. Namun saat itu proyek MRT belum dinyatakan sebagai proyek nasional. Pada tahun 2005, Presiden Republik Indonesia menegaskan bahwa proyek MRT Jakarta merupakan proyek nasional. Berangkat dari kejelasan tersebut, maka Pemerintah Pusat dan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta kemudian mulai bergerak dan saling berbagi tanggung jawab. Pencarian dana pinjaman disambut oleh Pemerintah Jepang yang bersedia memberikan dana pinjaman.

Pada 28 November 2006, penandatanganan persetujuan pembiayaan Proyek MRT Jakarta dilakukan oleh Gubernur Japan Bank for International Cooperation (JBIC) Kyosuke Shinozawa dan Duta Besar Indonesia untuk Jepang Yusuf Anwar. JBIC pun mendesain dan memberikan rekomendasi studi kepada Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Telah disetujui pula kesepakatan antara JBIC dan Pemerintah Indonesia, untuk menunjuk satu badan menjadi satu pintu pengorganisasian penyelesaian proyek MRT ini.

JBIC kemudian melakukan merger dengan Japan International Cooperation Agency (JICA). JICA bertindak sebagai tim penilai dari JBIC selaku pemberi pinjaman. Dalam jadwal yang dibuat JICA dan MRT Jakarta, desain teknis dan pengadaan lahan dilakukan tahun 2008-2009. Tender konstruksi dan tender peralatan

elektrik serta mekanik pada tahun 2009-2010. Pekerjaan konstruksi dimulai tahun 2010 sampai tahun 2014. Uji coba operasional dimulai tahun 2014. Namun jadwal tersebut akhirnya mundur. Desain proyek dilakukan mulai 2008 - 2009, tahap konstruksi dilakukan mulai Oktober 2013 dan direncanakan selesai 2018.

Berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku, terdapat 3 jenis badan usaha yang dapat dibentuk oleh Pemerintah Daerah, yaitu Badan Pengelola (BP), Badan Usaha Milik Daerah dalam bentuk Perusahaan Daerah (BUMD/PD) dan Badan Usaha Milik Daerah dalam bentuk Perseroan Terbatas (BUMD/PT). Ditinjau dari perspektif manajemen, baik BP maupun BUMD/PD tidak memiliki fleksibilitas yang cukup untuk alih daya (outsourc) maupun bekerjasama dengan sektor swasta, sehingga beresiko terjadinya in-efisiensi karena terbatasnya pendanaan dari Pemerintah Daerah. Sementara BUMD/PT memiliki fungsi yang sama dengan sektor swasta sehingga mampu memanfaatkan sumber daya eksternal secara maksimal. Berdasarkan hal inilah maka kemudian dibentuk PT MRT Jakarta.

Adapun struktur kepemilikan PT MRT Jakarta, yakni sebagai berikut:

- Pemerintah Daerah Provinsi DKI Jakarta: 99.98%
- PD Pasar Jaya: 0.02%

Proyek MRT Jakarta akan dimulai dengan pembangunan jalur MRT tahap I sepanjang ±16km kilometer dari Terminal Lebak Bulus hingga Bundaran Hotel Indonesia yang memiliki 13 stasiun berikut 1 Depok. Untuk meminimalisir dampak pembangunan fisik tahap I, selain menggandeng konsultan manajemen lalu lintas, PT

MRT Jakarta juga memastikan telah memiliki Analisa Mengenai Dampak Lingkungan (Amdal). Pengoperasian Tahap I akan dimulai pada tahun 2018.

Pembangunan Jalur MRT Tahap I ini akan menjadi awal sejarah pengembangan jaringan terpadu dari sistem MRT yang merupakan bagian dari sistem transportasi massal DKI Jakarta pada masa yang akan datang. Pengembangan selanjutnya adalah meneruskan jalur Sudirman menuju Kampung Bandan yang akan disebut jalur Utara-Selatan serta pengembangan jalur Timur-Barat.

Pelaksanaan pembangunan MRT melibatkan beberapa instansi, baik pada tingkatan Pemerintah Pusat, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, dan PT MRT Jakarta sendiri. 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.

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.

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,-.

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