



**SISTEM PERENCANAAN MASS RAPID TRANSIT
(MRT) SEBAGAI TRANSPORTASI MASSAL
DI PROVINSI DKI JAKARTA**

**(Studi Pada Program Perencanaan MRT Di Dinas Perhubungan
Provinsi DKI Jakarta)**

SKRIPSI

**Diajukan untuk menempuh ujian sarjana
pada Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya**

**QUROTA AINI
NIM. 0910310288**



**UNIVERSITAS BRAWIJAYA
FAKULTAS ILMU ADMINISTRASI
JURUSAN ADMINISTRASI PUBLIK
MALANG**

2013



MOTTO

*Hanya dengan bersyukur,
yang membuat selalu merasa
bahagia*

(Qurota Aini)



Qurota Aini, 2013, **Sistem Perencanaan Mass Rapid Transit (MRT) Sebagai Transportasi Massal Di Provinsi DKI Jakarta (Studi Pada Program Perencanaan MRT Di Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta)**, Prof. Dr. Bambang Supriyono, MS, Drs. Minto Hadi, M.Si, 117 hal + xv.

Penelitian ini didasari pentingnya sarana transportasi terutama yang bersifat massal pada suatu kota yang salah satunya adalah Jakarta. Saat ini masalah transportasi yang ada di Jakarta semakin kompleks. Mutu layanan dan standar layanan transportasi umum dari segi kualitas maupun kuantitasnya yang rendah. Kondisi tersebut membuat masyarakat lebih memilih kendaraan pribadi yang kemudian menyebabkan kemacetan di ruas-ruas jalan utama di Jakarta. Keadaan seperti ini mendorong Pemerintah untuk menemukan solusi permasalahan tersebut. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui dan mendeskripsikan sistem perencanaan Mass Rapid Transit (MRT) sebagai transportasi massal di Jakarta.

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Jenis dan sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer untuk penelitian ini didapatkan dari wawancara terhadap pihak terkait yang mengetahui dan menguasai bidang ini. Sedangkan data sekunder didapatkan dari dokumen organisasi, jurnal, pustaka, dan data yang telah diolah sebelumnya. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah studi pustaka, observasi, wawancara, dan dokumentasi.

Kebijakan Pola Transportasi Massal (PTM) merupakan solusi jangka panjang dalam penataan sistem transportasi dan mengatasi kemacetan. Upaya pelaksanaan pengembangan sistem transportasi umum massal di Jakarta salah satunya yaitu *Mass Rapid Transit* (MRT). Pembangunan MRT merupakan kebijakan lanjutan untuk sistem transportasi di Jakarta. Harapan dari pembangunan MRT dapat memberikan kenyamanan masyarakat untuk menggunakan transportasi umum yang aman, nyaman dan cepat. Sistem perencanaan MRT didasari atas Peraturan Gubernur No 103 tahun 2007, Peraturan Daerah no 12 tahun 2004, dan Undang-undang no 29 tahun 2007. Secara konseptual, pembentukan sistem perencanaan MRT sudah berjalan sesuai dengan dasar teori, hanya saja dalam prakteknya, terdapat beberapa hal yang menghambat perencanaan tersebut diantaranya adalah pergantian posisi pemerintahan yang menyebabkan perubahan sistem perencanaan, dana, pro dan kontra dari masyarakat yang membuat sistem perencanaan perlu dikaji lagi.

SUMMARY



Qurota Aini, 2013, **Mass Rapid Transit (MRT) Design System As Mass Transport At DKI Jakarta Province (Studi At MRT Design Program Dinas Perhubungan Province DKI Jakarta)**, Prof. Dr. Bambang Supriyono, MS, Drs. Minto Hadi, M.Si, 117 Pages + xv.

This research was based on the importance transportation especially about mass transport on the city like Jakarta. Now, transport problem at Jakarta more and more complex. Service quality and service standarts of public transportation in terms of quality although quantity was very low. That condition make people chose private vehicles as her transport and make congestion on the main road of jakarta. This condition encourage government to take solution about that problem. The purpose of this research is to know and explain about Mass Rapid Transit (MRT) design system for mass transport at Jakarta.

Types of this research used is qualitative research with a descriptive approach. Types and sources of data used are primary data and secondary data. Primary data for this research were obtained from do interviuw with related parties that known in this field, while the secondary data were obtained from organization documents, journal, books, and data have been processed before. Data collection techniques in this research is using literature study, observation, interview, and documentation.

Pola Transportasi Massal (PTM) policy is the long term solution on transportation system regulation and overcome the congestion. MRT is one of efforts to implement the development of public transport systems at Jakarta. MRT project is the next policy for transportation system at Jakarta. The expectation from this project was MRT can give convenience of the public to use public transport a safe, comfortable and fast. MRT design system was based on governor rule number 103, 2007, local regulations number 12, 2004 and statute of indonesia number 29, 2007. Conceptually, the establishment of the MRT system is going according to plan on the basis of theory, only in practice, there are some things that hinder the plan to be implemented. Thing holding that hinder is change of government positions that cause changes in the system of planning, funding, agree and disagree of the public who make design system needs to be studied further.



Alhamdulillah,

*Puji Syukur kepada Allah SWT, akhirnya hasil
karyaku S1 terselesaikan*

karyaku ini aku hadiahkan kepada :

✚ *Kedua orang tua ku tercinta*

H. M. Subakir Abbas

Hj. Badriyah

✚ *Kakak dan adik ku tersayang*

Dewi Wardah, Wahyu Hidayat

Hania Sari, Suhero, Indah Maulida

✚ *Sahabat sahabat ku semua*

Patricia Ismie, Praadilla,

Eka Prasetya, Diana Titin

✚ *Kekasih Hatiku*

Febrian Muriko



KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirobbil Alamin, puji syukur kehadirat Allah SWT yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang dan syukur Alhamdulillah atas segala limpahan Rahmat dan Hidayah-Nya kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan skripsi dengan judul **“Sistem Perencanaan Mass Rapid Transit (MRT) Sebagai Transportasi Massal Di Provinsi DKI Jakarta (Studi Pada Program Perencanaan MRT Di Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta)”**, yang diajukan untuk memenuhi syarat dalam memperoleh gelar Sarjana Administrasi Publik pada Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang.

Peneliti berusaha untuk menggambarkan dan mendiskripsikan perencanaan *Mass Rapid Transit* (MRT) sebagai transportasi massal di Provinsi DKI Jakarta dengan melihat sejauh mana kebijakan tersebut berjalan sesuai dengan perencanaan yang telah ditentukan dan sejauh mana memberikan dampak terhadap transportasi di DKI Jakarta.

Peneliti juga menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini tidak akan terwujud tanpa bantuan dan dukungan dari berbagai pihak. Sebagai ungkapan rasa kebahagiaan atas terselesaikan skripsi ini, penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada yang terhormat:

1. Bapak Prof. Dr. Bambang Supriyono, MS selaku Dekan Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang dan selaku Ketua Komisi Pembimbing.



2. Bapak Dr. Mujiburrahman Khoirul Muluk, M.Si selaku Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Publik.

3. Bapak Drs. Minto Hadi, M.Si selaku Sekertaris Jurusan Ilmu Administrasi Publik dan selaku Anggota Komisi Pembimbing.

4. Seluruh Dosen Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya yang telah memberikan ilmu yang bermanfaat kepada penulis.

5. Seluruh jajaran Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta yang telah memberikan informasi, data dan waktunya kepada penulis sehingga penulis memperoleh banyak hal untuk bahan analisis pada skripsi ini.

6. Seluruh jajaran Dewan Transportasi Kota Jakarta yang telah memberikan informasi dan waktunya kepada penulis dalam memperoleh bahan analisis penulisan skripsi.

7. Teman-teman Fakultas Ilmu Administrasi, Jurusan Administrasi Publik Angkatan 2009 yang sudah membantu proses skripsi.

8. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih belum mencapai kesempurnaan, oleh karena itu penulis mengharapkan segala saran dan kritik yang sifatnya membangun. Demikian, penulis mengharapkan skripsi ini dapat bermanfaat dan memberikan bagi pihak yang membutuhkan.

Malang, 15 Juli 2013

Penulis

x

PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI

Saya menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa sepanjang pengetahuan saya, di dalam naskah skripsi ini tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh pihak lain untuk mendapatkan karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebut dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila ternyata di dalam naskah skripsi ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur jiplakan, saya bersedia skripsi ini digugurkan dan gelar akademik yang telah saya peroleh (S-1) dibatalkan, serta diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (UU No. 20 Tahun 2003, Pasal 25 ayat 2 dan pasal 70).

Malang, Juli 2013



QUROTA AINI
NIM. 0910310288

TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

Judul : Sistem Perencanaan *Mass Rapid Transit* (MRT) Sebagai
Transportasi Massal Di Provinsi DKI Jakarta
(Studi Pada Program Perencanaan MRT Di Dinas
Perhubungan Provinsi DKI Jakarta)

Disusun Oleh : QUROTA AINI

NIM : 0910310288

Fakultas : Ilmu Administrasi

Jurusan : Administrasi Publik

Konsentrasi : -

Malang, Juli 2013

Komisi Pembimbing

Ketua

Anggota



Prof. Dr. Bambang Supriyono, MS
NIP. 19610905 198601 1 002



Drs. Minto Hadi, M.Si
NIP. 19540127 198103 1 003

TANDA PENGESAHAN

Telah dipertahankan di depan majelis penguji skripsi, Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya, pada:

Hari : Senin
Tanggal : 22 Juli 2013
Jam : 11.00 – 12.00 WIB
Skripsi atas nama : Qurota Aini
Judul : Sistem Perencanaan *Mass Rapid Transit* (MRT) Sebagai Transportasi Massal Di Provinsi DKI Jakarta (Studi Pada Program Perencanaan MRT Di Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta).

dan dinyatakan lulus.

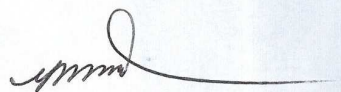
MAJELIS PENGUJI

Ketua



Prof. Dr. Bambang Supriyono, MS
NIP. NIP. 19610905 198601 1 002

Anggota



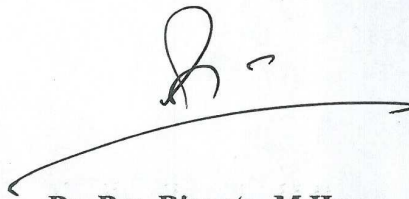
Drs. Minto Hadi, M.Si
NIP. 19540127 198103 1 003

Anggota



Dr. Drs. Luqman Hakim, M.Sc
NIP. 19560801 198701 1 001

Anggota



Dr. Drs. Riyanto, M.Hum
NIP. 19600430 198601 1 001



SUMMARY

Qurota Aini, 2013, **Mass Rapid Transit (MRT) Design System As Mass Transport At DKI Jakarta Province (Studi At MRT Design Program Dinas Perhubungan Province DKI Jakarta)**, Prof. Dr. Bambang Supriyono, MS, Drs. Minto Hadi, M.Si, 119 Pages + xiv.

This research was based on the importance transportation especially about mass transport on the city like Jakarta. Now, transport problem at Jakarta more and more complex. Service quality and service standarts of public transportation in terms of quality although quantity was very low. That condition make people chose private vehicles as her transport and make congestion on the main road of jakarta. This condition encourage government to take solution about that problem. The purpose of this research is to know and explain about Mass Rapid Transit (MRT) design system for mass transport at Jakarta.

Types of this research used is qualitative research with a descriptive approach. Types and sources of data used are primary data and secondary data. Primary data for this research were obtained from do interveiw with related parties that known in this field, while the secondary data were obtained from organization documents, journal, books, and data have been processed before. Data collection techniques in this research is using literature study, observation, interview, and documentation.

Pola Transportasi Massal (PTM) policy is the long term solution on transportation system regulation and overcome the congestion. MRT is one of efforts to implement the development of public transport systems at Jakarta. MRT project is the next policy for transportation system at Jakarta. The expectation from this project was MRT can give convenience of the public to use public transport a safe, comfortable and fast. MRT design system was based on governor rule number 103, 2007, local regulations number 12, 2004 and statute of indonesia number 29, 2007. Conceptually, the establishment of the MRT system is going according to plan on the basis of theory, only in practice, there are some things that hinder the plan to be implemented. Thing holding that hinder is change of government positions that cause changes in the system of planning, funding, agree and disagree of the public who make design system needs to be studied further.



RINGKASAN

Qurota Aini, 2013, **Sistem Perencanaan Mass Rapid Transit (MRT) Sebagai Transportasi Massal Di Provinsi DKI Jakarta (Studi Pada Program Perencanaan MRT Di Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta)**, Prof. Dr. Bambang Supriyono, MS, Drs. Minto Hadi, M.Si, 119 hal + xv.

Penelitian ini didasari pentingnya sarana transportasi terutama yang bersifat massal pada suatu kota yang salah satunya adalah Jakarta. Saat ini masalah transportasi yang ada di Jakarta semakin kompleks. Mutu layanan dan standar layanan transportasi umum dari segi kualitas maupun kuantitasnya yang rendah. Kondisi tersebut membuat masyarakat lebih memilih kendaraan pribadi yang kemudian menyebabkan kemacetan di ruas-ruas jalan utama di Jakarta. Keadaan seperti ini mendorong Pemerintah untuk menemukan solusi permasalahan tersebut. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui dan mendeskripsikan sistem perencanaan Mass Rapid Transit (MRT) sebagai transportasi massal di Jakarta.

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kualitatif dengan pendekatan deskriptif. Jenis dan sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer untuk penelitian ini didapatkan dari wawancara terhadap pihak terkait yang mengetahui dan menguasai bidang ini. Sedangkan data sekunder didapatkan dari dokumen organisasi, jurnal, pustaka, dan data yang telah diolah sebelumnya. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah studi pustaka, observasi, wawancara, dan dokumentasi.

Kebijakan Pola Transportasi Massal (PTM) merupakan solusi jangka panjang dalam penataan sistem transportasi dan mengatasi kemacetan. Upaya pelaksanaan pengembangan sistem transportasi umum massal di Jakarta salah satunya yaitu *Mass Rapid Transit* (MRT). Pembangunan MRT merupakan kebijakan lanjutan untuk sistem transportasi di Jakarta. Harapan dari pembangunan MRT dapat memberikan kenyamanan masyarakat untuk menggunakan transportasi umum yang aman, nyaman dan cepat. Sistem perencanaan MRT didasari atas Peraturan Gubernur No. 103 tahun 2007, Peraturan Daerah no 12 tahun 2004, dan Undang-undang no 29 tahun 2007. Secara konseptual, pembentukan sistem perencanaan MRT sudah berjalan sesuai dengan dasar teori, hanya saja dalam prakteknya, terdapat beberapa hal yang menghambat perencanaan tersebut diantaranya adalah pergantian posisi pemerintahan yang menyebabkan perubahan sistem perencanaan, dana, pro dan kontra dari masyarakat yang membuat sistem perencanaan perlu dikaji lagi.



KATA PENGANTAR

Alhamdulillahirobbil Alamin, puji syukur kehadiran Allah SWT yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang dan syukur Alhamdulillah atas segala limpahan Rahmat dan Hidayah-Nya kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan skripsi dengan judul **“Sistem Perencanaan Mass Rapid Transit (MRT) Sebagai Transportasi Massal Di Provinsi DKI Jakarta (Studi Pada Program Perencanaan MRT Di Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta)”**, yang diajukan untuk memenuhi syarat dalam memperoleh gelar Sarjana Administrasi Publik pada Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang.

Peneliti berusaha untuk menggambarkan dan mendiskripsikan perencanaan *Mass Rapid Transit* (MRT) sebagai transportasi massal di Provinsi DKI Jakarta dengan melihat sejauh mana kebijakan tersebut berjalan sesuai dengan perencanaan yang telah ditentukan dan sejauh mana memberikan dampak terhadap transportasi di DKI Jakarta.

Peneliti juga menyadari bahwa dalam penulisan skripsi ini tidak akan terwujud tanpa bantuan dan dukungan dari berbagai pihak. Sebagai ungkapan rasa kebahagiaan atas terselesaikan skripsi ini, penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada yang terhormat:

1. Bapak Prof. Bambang Supriyono, MS selaku Dekan Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya Malang dan selaku Ketua Komisi Pembimbing.
2. Bapak Dr Mujiburrahman Khoirul Muluk, MSi selaku Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Publik.



3. Bapak Drs. Minto Hadi, M.Si selaku Sekertaris Jurusan Ilmu Administrasi

Publik dan selaku Anggota Komisi Pembimbing.

4. Seluruh Dosen Fakultas Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya yang telah memberikan ilmu yang bermanfaat kepada penulis.

5. Seluruh jajaran Dinas/Perhubungan Provinsi DKI Jakarta yang telah memberikan informasi, data dan waktunya kepada penulis sehingga penulis memperoleh banyak hal untuk bahan analisis pada skripsi ini.

6. Seluruh jajaran Dewan Transportasi Kota Jakarta yang telah memberikan informasi dan waktunya kepada penulis dalam memperoleh bahan analisis penulisan skripsi.

7. Teman-teman Fakultas Ilmu Administrasi, Jurusan Administrasi Publik Angkatan 2009 yang sudah membantu proses skripsi.

8. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih belum mencapai kesempurnaan, oleh karena itu penulis mengharapkan segala saran dan kritik yang sifatnya membangun. Demikian, penulis mengharapkan skripsi ini dapat bermanfaat dan memberikan bagi pihak yang membutuhkan.

Malang, 15 Juli 2013

Penulis



DAFTAR ISI

	Halaman
MOTO	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
TANDA PENGESAHAN	iii
PERNYATAAN ORISINALITAS SKRIPSI	iv
RINGKASAN	v
SUMMARY	vi
LEMBAR PERSEMBAHAN	vii
KATA PENGANTAR	viii
DAFTAR ISI	x
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR GAMBAR	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xv
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	12
C. Tujuan Penelitian	12
D. Kontribusi Penelitian	13
E. Sistematika Penulisan	13
BAB II KAJIAN PUSTAKA	
A. Penelitian Terdahulu	16
B. Pembangunan	17
1. Konsep Pembangunan	17
2. Pembangunan Berkelanjutan	18
3. Pembangunan Nasional	18
C. Sistem Perencanaan	20
1. Konsep Sistem	20
2. Konsep Perencanaan	21
3. Langkah-langkah Sistem Perencanaan	23
D. Transportasi	23
1. Konsep Transportasi	23
2. Konsep Sistem Perencanaan Transportasi	26
D. <i>Mass Rapid Transit</i> (MRT)	33
1. Latar Belakang Pembangunan Sistem Transportasi Massal Cepat	33
2. Konsep <i>Mass Rapid Transit</i> (MRT)	39
E. Landasan Hukum	41
1. Undang-undang Nomer 29 Tahun 2007 Tentang Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia	41



2. Peraturan Daerah Nomer 12 Tahun 2003 Tentang
alu Lintas Jalan, Kereta Api, Sungai dan Danau
serta Penyebrangan di Provinsi DKI Jakarta 43
3. Peraturan Gubernur Nomer 103 Tahun 2007
Tentang Pola Transportasi Makro 43

BAB III METODE PENELITIAN

- A. Jenis Penelitian 47
- B. Fokus Penelitian 48
- C. Lokasi Dan Situs Penelitian 49
 1. Lokasi Penelitian 49
 2. Situs Penelitian 49
- D. Sumber Data 50
- E. Teknik Pengumpulan Data 51
- F. Instrumen Penelitian 52
- G. Analisis Data 53

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

- A. Gambaran Umum Provinsi DKI Jakarta 56
- B. Gambaran Umum Dinas Perhubungan DKI Jakarta 69
- C. Penyajian Data Fokus 78
 1. Sistem Perencanaan MRT Sebagai Transportasi
Massal DI DKI Jakarta 78
 - a. Konseptual *Mass Rapid Transit* (MRT) 79
 - b. Sistem Perencanaan dan Pelaksanaan
Perencanaan MRT 87
 - c. Bentuk Kerjasama Dalam Perencanaan MRT
Sebagai Transportasi Massal Antara Dinas
Perhubungan, Pemerintah Provinsi DKI
Jakarta dan PT. MRT Jakarta 90
 2. Faktor Pendukung dan Penghambat Dalam Sistem
Perencanaan MRT Sebagai Transportasi Massal Di
Provinsi DKI Jakarta 91
 - a. Faktor Pendukung dan Penghambat dari
lingkungan internal 91
 - b. Faktor Pendukung dan Penghambat dari
lingkungan eksternal 93
- D. Analisis Dan Interpretasi Data 95
 1. Sistem Perencanaan MRT Sebagai Transportasi
Massal DI DKI Jakarta 95
 - a. Konseptual *Mass Rapid Transit* (MRT) 95
 - b. Sistem perencanaan dan pelaksanaan
perencanaan MRT 104



c. Bentuk Kerjasama Dalam Perencanaan MRT Sebagai Transportasi Massal Antara Dinas Perhubungan, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dan PT. MRT Jakarta..... 110

2. Faktor Pendukung dan Penghambat Dalam Sistem Perencanaan MRT Sebagai Transportasi Massal Di Provinsi DKI Jakarta 111

a. Faktor Pendukung dan Penghambat dari lingkungan internal..... 111

b. Faktor Pendukung dan Penghambat dari lingkungan eksternal 113

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan..... 116

B. Saran..... 118

DAFTAR PUSTAKA..... 120



DAFTAR TABEL

No.	Judul	Halaman
1.	Pertambahan Kendaraan Bermotor Tahun 2006-2010 Di Wilayah DKI Jakarta.....	6
2.	Luas Daerah Dan Pembagian Administrasi Menurut Kota Adm./Kab.....	59
3.	Penduduk Di Wilayah Provinsi DKI Jakarta Menurut Jenis Kelamin, Rasio Jenis Kelamin Dan Kabupaten/Kota Administrasi, 2011.....	63
4.	Penduduk Dan Laju Pertumbuhan Penduduk Menurut Kabupaten/Kota Administrasi Hasil Sensus Penduduk 2000 Dan 2010.....	62
5.	Jumlah Angkutan Umum yang Beroperasi Menurut Perusahaan, 2011.....	65
6.	Nilai Penjualan Tiket Kereta Api Menurut Bulan Dan Tujuan, 2011.....	68
7.	Program Strategis Dinas Perhubungan.....	73
8.	Kepegawaian Dinas Perhubungan Di Provinsi DKI Jakarta berdasarkan status.....	75
9.	Kepegawaian Dinas Perhubungan Di Provinsi DKI Jakarta berdasarkan pendidikan.....	76
10.	Kepegawaian Dinas Perhubungan Di Provinsi DKI Jakarta berdasarkan jenis kelamin.....	77
11.	Konseptual MRT.....	81
12.	Proyek MRT Jakarta.....	83
13.	Struktur Financial Proyek MRT Jakarta Koridor Lebak Bulus-Dukuh Atas.....	86
14.	Pembagian Tugas Dalam Pembangunan MRT.....	90

DAFTAR GAMBAR

No.	Judul	Halaman
1.	Konsep Future-Nodal City	30
2.	Strategi Pola Transportasi Makro	46
3.	Analisis Data Model Spradley	55
4.	Peta Provinsi DKI Jakarta	60
5.	Rute Angkutan Umum	64
6.	Jaringan Jalan Rel	67
7.	Denah MRT Jakarta	82



DAFTAR LAMPIRAN

No.	Judul	Halaman
Lampiran 1	Peraturan Gubernur Nomer 103 Tahun 2007 Tentang Pola Transportasi Makro	123
Lampiran 2	Surat Pengantar Ijin Riset/ Penelitian	138
Lampiran 3	Surat Keterangan Penelitian	139
Lampiran 4a	Foto Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta.....	140
Lampiran 4b	Foto Kegiatan Di Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta.....	140
Lampiran 4c	Foto Daerah Bundaran HI	141
Lampiran 4d	Foto Daerah Duku Atas	142
Lampiran 5	Pedoman Wawancara	143
Lampiran 6	Curricullum Vitae	144



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Daerah Khusus Ibukota Jakarta (DKI Jakarta) merupakan Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia. Sebagai Ibukota Negara, Jakarta juga merupakan daerah yang memiliki ciri khusus yang berbeda dengan daerah lain di Indonesia. Jakarta menjadi tempat pusat pemerintahan Indonesia, perwakilan negara asing, serta sebagai lokasi berdirinya perusahaan multinasional. Dalam Undang-Undang Nomor 29 Tahun 2007 menjelaskan secara khusus tentang Pemerintahan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia. Kedudukannya memiliki kepentingan sebagai satuan pemerintahan yang bersifat khusus dan juga sebagai daerah otonom pada tingkat provinsi yang memiliki fungsi dan peran yang penting dalam mendukung penyelenggaraan pemerintahan berdasarkan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945.

Status tersebut membuat DKI Jakarta sebagai kota metropolitan, setiap tahunnya selalu mengalami perkembangan. Oleh karenanya, Jakarta dituntut terus berbenah diri melalui pembangunan daerah. Perkembangan Jakarta tersebut didominasi oleh kaum urban, karena memiliki kegiatan utama bukan dari pertanian melainkan pemusatan distribusi pelayanan jasa pemerintahan,



kegiatan ekonomi dan pelayanan sosial. Berdasarkan data pada Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi DKI Jakarta, Hasil Sensus Penduduk 2010 menunjukkan jumlah penduduk Jakarta pada siang hari sekitar 10,2 Juta, jumlah tersebut termasuk para pekerja dari wilayah BODETABEK (Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi) yang bekerja di Jakarta, sedangkan jumlah penduduk Jakarta pada malam hari sekitar 8,9 Juta. Kepadatan penduduk di Jakarta mencapai 13.000-15.000 jiwa/km², dan pada daerah tertentu (Daerah Tambora, Kali Anyar Tanah Sereal) mencapai 20.000-30.000 jiwa/km².

Sebagai ibukota negara, DKI Jakarta dihadapkan pada karakteristik permasalahan yang sangat kompleks dan berbeda dengan provinsi lain. Seperti luas wilayah dan daya dukung lingkungan yang terbatas, pemukiman, penataan wilayah, potensi bencana alam, penyediaan fasilitas publik, transportasi dan faktor-faktor lainnya. Hal ini terutama berkaitan dengan jumlah penduduk yang tidak sebanding dengan luas daerah, fasilitas publik, hingga transportasi sehingga menyebabkan munculnya permasalahan yang kompleks. Luas Jakarta yang hanya 661,52 km² berbanding dengan sekitar 8,9 juta masyarakat Jakarta dan masih ditambah dengan masyarakat BODETABEK yang beraktifitas di Jakarta tentu bukan perbandingan yang seimbang.

Salah satu permasalahan yang terjadi adalah masalah transportasi. Masalah transportasi memerlukan pemecahan masalah yang sinergis melalui berbagai instrumen. Menurut Tamin, Sarana transportasi diartikan sebagai salah satu dari sekian macam alat penghubung yang dimaksudkan untuk melawan jarak. Transportasi sudah digunakan dalam kehidupan manusia sejak



jaman dahulu kala. Transportasi yang digunakan pun sangat tradisional dan terbatas yaitu masih menggunakan sumber tenaga yang memanfaatkan tenaga manusia ataupun hewan. Seiring dengan perkembangan zaman, alat transportasi yang ada saat ini sudah semakin berkembang dan canggih.

Perkembangan kemajuan teknologi yang mutakhir menunjang pertumbuhan sarana transportasi tersebut. Perkembangan transportasi harus mengikuti dan dapat memenuhi pemenuhan kebutuhan dalam pergerakan. Keterlambatan perkembangan alat transportasi akan menyebabkan tidak tercapainya maksud utama dari transportasi itu sendiri.

Transportasi berhubungan dengan aksesibilitas dan mobilitas. DKI Jakarta yang sebagai kota metropolitan yang terus berkembang, tentu memiliki masyarakat dengan aksesibilitas dan mobilitas yang tinggi. Dengan mobilitas yang tinggi tersebut, otomatis masyarakat membutuhkan transportasi yang digunakan sebagai penunjang dalam aktifitasnya. Transportasi digunakan untuk memudahkan aksesibilitas dalam mendukung, mendorong dan menunjang untuk mencapai tujuan kegiatan dalam segala aspek kehidupan. Dengan pernyataan seperti itu dapat dijelaskan bahwa transportasi sangatlah penting dalam kegiatan mobilitas aktifitas. Apabila kegiatan mobilitas terganggu maka akan berdampak pada kegiatan ekonomi, sosial dan politik. Terganggunya aktifitas akan membuat pencapaian usaha pengembangan kehidupan pun tidak maksimal. Sistem transportasi yang semakin baik, maka akan berakibat baik pula kehidupan.



Isu kebutuhan transportasi massal menjadi masalah yang tidak terelakan lagi dan menjadi kebutuhan yang sangat mendesak untuk segera dipenuhi. Apalagi dengan kenyataan yang ada bahwa permasalahan transportasi di Jakarta saat ini semakin kompleks. Permasalahan tersebut seperti rendahnya mutu layanan dalam bentuk keamanan, kenyamanan, kelayakan, kemudahan, efisiensi, dan sistem pengelolaan dan operasional yang kurang baik serta belum adanya peraturan standar pelayanan. Dari segi kualitas maupun kuantitasnya, hal ini membutuhkan perencanaan dan penanganan yang komprehensif, strategis dan seksama. Menurut pasal 3 dalam Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 1003 Tahun 2007 tentang Pola Transportasi Maksro menjelaskan tentang arahan pengembangan sistem transportasi di DKI Jakarta yaitu :

1. Mengoptimalkan penggunaan angkutan umum sebagai tulang punggung sistem dan menerapkan kebijakan manajemen permintaan (*Transport Demand Management/TDM*) serta penyediaan jaringan jalan sebagai pendukungnya.
2. Meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas di daerah dan sekitarnya, serta menata ulang moda transportasi secara terpadu.
3. Memasyarakatkan sistem angkutan umum massal.
4. Meningkatkan jaringan jalan.
5. Menggalakan penggunaan angkutan umum.
6. Mengurangi penggunaan kendaraan pribadi.

Kondisi permasalahan transportasi baik segi kualitas maupun kuantitas yang ada di Jakarta, mendorong masyarakat untuk lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi. Transportasi massal mutlak dibutuhkan untuk menunjang kegiatan masyarakat Jakarta yang memiliki kegiatan yang harus dikerjakan di luar rumah. Transportasi massal merupakan suatu integrasi sistem transportasi yang terdiri dari berbagai macam jenis transportasi yang digunakan oleh



pemerintah dalam upayanya menyediakan fasilitas bagi masyarakat.

Berdasarkan sumber dalam buku "Perhubungan Darat dalam Angka 2008" di Jakarta pada tahun 2007, hampir 40.000 bus kota, 2.809 adalah Bus besar, 7.821 Bus Sedang, dan 26.002 Bus Kecil.

Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan, pada tahun 2010 penggunaan kendaraan pribadi di Jakarta mencapai 98,8% yang melayani 44% perjalanan, ini tentu tidak sebanding dengan penggunaan angkutan umum yang hanya 1,2% harus melayani 56% perjalanan (diantaranya 3% dilayani KA/KRL Jabotabek). Kebutuhan perjalanan DKI Jakarta sekitar 21,9 juta perjalanan/hari, dengan kendaraan bermotor 15,3 juta perjalanan/hari. Panjang jalan hanya 6.548 kilometer, luas jalan 42,3 km² (6,4% dari luas wilayah DKI Jakarta), pertumbuhan panjang jalan hanya sekitar 0,01% per tahun, sedangkan jumlah kendaraan bermotor di Jakarta sekitar 7,3 juta unit, kendaraan pribadi sekitar 7,25 juta unit (sekitar 98,8%) dan angkutan umum sekitar 89.270 ribu (sekitar 1,2%), dengan pertumbuhan kendaraan bermotor rata-rata dalam kurun waktu 5 tahun (tahun 2006-2010) kurang lebih sekitar 8,0 % pertahun.

Menurut data dari Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta, dalam lima tahun terakhir (2006-2010), setiap harinya terdapat rata-rata 1284 kendaraan baru di Jakarta yang terdiri atas 216 mobil dan 1068 sepeda motor. Kepemilikan kendaraan pribadi baik sepeda motor dan mobil yang meningkat dikarenakan kemudahan yang dinikmati penggunaannya memberikan kontribusi terhadap kenaikan jumlah tersebut.



Tabel 1.

**PERTAMBAHAN KENDARAAN BERMOTOR TAHUN 2006-2010
DI WILAYAH DKI JAKARTA**

Tahun	Jumlah			Pertambahan						Per tumbuhan kendaraan (%/th)
	Mobil	Motor	Mobil + Motor	Jumlah Mobil		Jumlah Motor		Jumlah Mobil + Motor		
				Per tahun	Per Hari	Per Tahun	Per Hari	Per Tahun	Per Hari	
2006	2.161.653	3.242.090	5.403.743	51.404	141	354.918	972	406.322	1.113	8,1
2007	2.218.380	3.579.622	5.798.002	56.727	155	337.532	925	394.259	1.080	7,3
2008	2.295.644	3.968.749	6.264.393	77.264	212	389.127	1066	466.391	1.278	8,0
2009	2.355.354	4.333.559	6.688.913	59.710	164	364.810	999	424.520	1.163	6,8
2010	2.505.133	4.835.650	7.340.783	149.779	410	502.091	1376	651.870	1.786	9,7
Rata2 Pertambahan Jumlah Kendaraan 2006-2010					216		1068		1284	8,0

Sumber: Dinas Perhubungan Dalam Angka Tahun 2010

Berdasarkan kenyataan diatas, dapat dipastikan bahwa pertambahan kendaraan pribadi di Jakarta tidak seimbang dengan pertambahan jalan yang dilakukan. Hal inilah yang kemudian menyebabkan terjadinya kemacetan dan menjadi alasan kedua atas digiatkannya sistem transportasi masal di Jakarta. Alasan lain yang menjadi dasar penggiatan program transportasi masal di Jakarta adalah enggannya masyarakat untuk menggunakan transportasi masal tersebut karena alasan kenyamanan. Ini yang menyebabkan alasan kedua tadi muncul dan berimbas pada macetnya lalu lintas di Jakarta. Apabila keadaan transportasi masal yang tersedia kurang nyaman, maka masyarakat akan memilih kendaraan pribadi yang lebih nyaman sebagai alat transportasinya, hal inilah yang menyebabkan tingginya tingkat kepemilikan kendaraan pribadi sehingga menyebabkan kemacetan.



Tingginya jumlah kendaraan bermotor khususnya kendaraan pribadi yang beroperasi di wilayah DKI Jakarta berakibat pada kemacetan pada ruas-ruas jalan utama. Keadaan seperti ini sangatlah mengganggu kelangsungan aktivitas masyarakat. Kepadatan kendaraan bermotor pada ruas-ruas jalan selain mengakibatkan kemacetan, juga menimbulkan masalah lain yaitu seperti waktu yang terbuang sia-sia, pemborosan bahan bakar, polusi udara dan juga dapat mengganggu kesehatan.

Keadaan yang seperti ini mendorong pemerintah untuk mengatur dan menemukan solusi untuk permasalahan tersebut. Salah satu alternatif kebijakan dalam permasalahan transportasi massal yaitu dengan menerapkan Pola Transportasi Makro (PTM). Kebijakan tersebut disesuaikan dengan rencana umum jaringan transportasi kota yang ditetapkan berdasarkan kebutuhan transportasi yang mengacu pada Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Provinsi DKI Jakarta. Rencana umum jaringan transportasi kota ditujukan untuk keterpaduan antar moda transportasi. Pola Transportasi Makro dimaksudkan untuk meningkatkan pelayanan dan penyediaan jasa transportasi yang aman, terpadu, tertib, lancar, nyaman, ekonomis, efisien, efektif dan terjangkau oleh masyarakat, yang bertujuan untuk menetapkan rencana induk sistem jaringan transportasi di Provinsi DKI Jakarta sebagai perwujudan tatanan transportasi wilayah. Kebijakan PTM yang dikeluarkan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dimaksudkan untuk penataan sistem transportasi dan penanganan dalam mengatasi kemacetan yang terjadi di Jakarta. Selain itu, juga untuk mengurangi pemborosan energi, polusi, biaya



operasional kendaraan dan lain-lain. Secara rinci penjelasan tentang PTM, terdapat pada Peraturan Gubernur No.103 tahun 2007. Dalam Peraturan Gubernur tersebut dijelaskan pengembangan pengembangan sistem transportasi yang terdiri dari :

1. Pengembangan sistem angkutan umum bus.
2. Pengembangan sistem angkutan umum massal.
3. Pengembangan sistem jaringan jalan.
4. Pengembangan sistem angkutan jalan rel.
5. Pengembangan sistem transportasi alternatif.
6. Pengembangan kebijakan pendukung.

Dalam upaya pelaksanaan pengembangan sistem angkutan umum massal yaitu dengan Jaringan *Bus Priority (Busway)*, LRT dan MRT. Saat ini sedang dilakukan pengenalan terhadap *Mass Rapid Transit (MRT)*. Konsep dan rencana pengembangan sistem MRT di Jakarta sebenarnya telah mulai diwacanakan pada tahun 80-an ketika problem kemacetan lalu lintas terutama ruas-ruas jalan utama semakin parah akibat pesatnya pertumbuhan kendaraan pribadi yang tidak dapat imbangi dengan peningkatan kapasitas jalan dan peningkatan layanan angkutan umum. Diharapkan dengan dibuatnya sistem transportasi massal, kebutuhan akan transportasi dapat terpenuhi.

Negara-negara maju yang telah berhasil mengatasi masalah transportasi dengan menerapkan kebijakan MRT yaitu seperti Singapura, Jepang, Kolumbia dan Jerman. Di Singapura sendiri, awal dibuka MRT pada tahun 1987. Berkembang pesat dalam mengembangkan jaringan rel yang komprehensif sebagai tulang punggung utama dari sistem transportasi massal dengan rata-rata penumpang harian 1.952.000. Stasiun dan jalur-jalur MRT yang berada di



bawah tanah dan di atas (*sky train*) memiliki sistem pelindung dari guncangan gempa dan bom, yang menjangkau hampir seluruh pelosok Singapura dari barat-timur hingga selatan-utara.

Pengguna kendaraan pribadi khususnya mobil merupakan konsumen yang memiliki ekspektasi yang sangat tinggi tentang standar pelayanan dan fasilitas. Masyarakat yang menggunakan kendaraan pribadi khususnya mobil merupakan kelompok kelas menengah ke atas yang sangat memperhatikan standar pelayanan dan ketepatan waktu. Sistem MRT sendiri memang menawarkan ketepatan waktu dengan aman dan nyaman. Hal ini memberikan solusi komprehensif bagi pelanggan dengan ekspektasi tinggi tersebut.

Implementasi BRT (*Busway*) sebagai tonggak dimulainya penataan sistem angkutan umum massal yang lebih baik menjadi dasar pengenalan MRT. Pembangunan MRT dipandang sebagai kebijakan lanjutan yang penting bagi sistem transportasi di DKI Jakarta yang lebih baik. Diharapkan fasilitas angkutan umum yang modern ini dapat memberikan kontribusi yang signifikan dalam menarik masyarakat untuk menggunakan angkutan umum.

MRT pada dasarnya memiliki daya tampung yang lebih besar dibandingkan dengan moda transportasi jalan raya lainnya sehingga, dapat mengurangi selisih antara *demand* dan *supply* transportasi angkutan umum yang ada. MRT ini di desain sedemikian rupa dimana memiliki jalur tersendiri yang berupa rel kereta api sehingga memungkinkan untuk bergerak tanpa hambatan. MRT inipun dapat didesain untuk dapat bergerak dengan jalur di



bawah tanah, di permukaan tanah, maupun melalui lajur melayang sehingga kecepatan operasional kereta dapat dipertahankan.

Transportasi massal MRT ini merupakan program jangka panjang Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam mewujudkan transportasi massal yang berkelanjutan. Saat ini, MRT masih dalam tahap perencanaan. Perencanaan MRT sebenarnya sudah ada dari beberapa puluh tahun yang lalu. Dalam melakukan perencanaan tersebut banyak mengalami kendala-kendala dalam mewujudkannya. Perdebatan tentang penerapan MRT sampai sekarang pun masih berlanjut. Hal ini karena MRT membutuhkan perencanaan secara matang agar nantinya kebijakan yang diambil dapat secara sempurna dalam penataan sistem transportasi dan untuk mengatasi kemacetan di Jakarta.

Secara umum tujuan dari penerapan sistem MRT ini adalah sebagai berikut:

1. Peningkatan pelayanan angkutan massal saat ini.
2. Penyediaan jalur khusus kereta api dengan daya angkut tinggi.
3. Waktu perjalanan yang lebih terjadwal dan dapat diperkirakan.
4. Peningkatan kenyamanan, keamanan dan keselamatan bagi pengguna angkutan umum (MRT).

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, dalam pembangunan MRT bertujuan untuk meningkatkan standar pelayanan transportasi massal di Jakarta dan juga untuk meremajakan tata ruang disepanjang koridor MRT serta menstimulasi pertumbuhan yang lebih jauh untuk memastikan keberlanjutan pertumbuhan ekonomi dan sosial. Peremajaan tata ruang di sekitar kawasan stasiun dan depo



MRT juga menjanjikan dalam penciptaan nilai (*value capture*) yang signifikan dari pendapatan pajak properti, yang pada akhirnya akan meningkatkan kapasitas Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk mengembangkan jaringan MRT lebih lanjut.

MRT yang ada di Jakarta berbasis rel, rencananya dapat mengangkut sekitar 300ribu penumpang perhari, sehingga akan jauh lebih efektif bila dibandingkan dengan *busway* yang dapat mengangkut sekitar 70ribu penumpang perhari. MRT akan dibangun dengan membentang dari Koridor Selatan-Utara Tahap 1 (Lebak Bulus-Bundaran HI) sepanjang kurang lebih 15.5 kilometer dan Tahap 2 (Bundaran HI-Kampung Bandan) sepanjang kurang lebih 22.7 kilometer. Sedangkan untuk Koridor Barat-Timur masih dalam tahap studi kelayakan.

Keberhasilan pengembangan sistem transportasi di Jakarta yang nyaman, terpadu dan berkelanjutan secara langsung akan membantu kelancaran seluruh aktifitas kota. Oleh karenanya dibutuhkan perencanaan transportasi massal yang benar-benar matang agar nantinya tercipta pembangunan transportasi massal yang optimal. Hanya saja saat ini muncul fenomena serta pertanyaan dari masyarakat yang membuat publik ragu atas sistem perencanaan moda transportasi ini. Fenomena ini adalah lamanya waktu perencanaan yang secara logika publik terlalu lama dari biasanya sedangkan seperti apa sistem perencanaan tersebut tidak ketahui oleh masyarakat.

Dari pemaparan yang disebutkan di atas maka peneliti tertarik untuk mengkaji permasalahan yang terjadi dengan mengangkat judul “Sistem



Perencanaan *Mass Rapid Transit* (MRT) Sebagai Transportasi Massal Di Provinsi DKI Jakarta (Studi Pada Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta)”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian yang telah dijelaskan dalam latar belakang, maka rumusan masalah dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Bagaimanakah sistem perencanaan *Mass Rapid Transit* (MRT) sebagai transportasi massal di Provinsi DKI Jakarta?
2. Apa sajakah faktor-faktor pendukung dan penghambat yang dihadapi dalam menerapkan sistem perencanaan *Mass Rapid Transit* (MRT) sebagai transportasi massal di Provinsi DKI Jakarta?

C. Tujuan Penelitian

Dari beberapa rumusan masalah diatas maka penelitian ini bertujuan antara lain :

1. Untuk mengetahui dan mendeskripsikan sistem perencanaan *Mass Rapid Transit* (MRT) sebagai transportasi massal di DKI Jakarta ditinjau dari sudut pandang dari Dinas Perhubungan DKI Jakarta.
2. Untuk mengetahui dan mendeskripsikan faktor-faktor yang mendorong dan menghambat dalam menerapkan perencanaan *Mass Rapid Transit* (MRT) sebagai transportasi massal di Provinsi DKI Jakarta.



D. Kontribusi Penelitian

Penelitian yang dilakukan tentang sistem perencanaan *Mass Rapid Transit* (MRT) sebagai transportasi massal di Provinsi DKI Jakarta dikontribusikan sebagai berikut:

1. Kontribusi Akademis

Kontribusi akademis bagi mahasiswa yaitu sebagai salah satu kajian dalam melakukan penelitian mengenai pengembangan keilmuan administrasi publik dan penelitian ini dapat dijadikan rujukan untuk memberikan kontribusi ilmu pengetahuan mengenai konsep sistem perencanaan transportasi massal, sehingga untuk kedepannya diharapkan dapat menjadi lebih baik.

2. Kontribusi Praktis

Hasil dari penelitian ini diharapkan nantinya pemerintah dapat merumuskan konsep sistem perencanaan transportasi massal dalam mendukung rencana transportasi yang berkelanjutan dan hasil penelitian ini dapat dijadikan bahan masukan dalam mendukung konsep pembangunan manajemen transportasi massal serta dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat.

E. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan yang dipaparkan dalam penelitian skripsi ini secara singkat adalah sebagai berikut:



BAB I : PENDAHULUAN

Pada bab ini menguraikan tentang hal-hal yang berhubungan dengan tahap awal penelitian seperti latar belakang penelitian yang membahas tentang penyebab munculnya permasalahan, rumusan masalah, tujuan penelitian, kontribusi yang diperoleh dari penelitian baik secara teoritis maupun praktis, serta sistematika penulisan.

BAB II : KAJIAN PUSTAKA

Pada bab ini menguraikan dan memberikan penjelasan tentang dasar-dasar dari definisi dan konsep teori terkait yang digunakan sebagai acuan dalam penelitian. Serta menjelaskan penelitian terdahulu yang relevan. Teori yang digunakan seperti teori pembangunan dan transportasi.

BAB III : METODE PENELITIAN

Bab ini menguraikan mengenai metodologi penelitian yang digunakan dalam penelitian seperti menjelaskan jenis penelitian yang digunakan, fokus penelitian, lokasi penelitian, sumber data, teknik pengumpulan data, instrumen penelitian dan analisis data.

BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini menyajikan data-data yang telah berhasil dikumpulkan dalam proses penelitian yang memuat seperti gambaran umum



lokasi penelitian, data-data pada fokus penelitian, serta analisis

data yang didasarkan atas data-data yang telah diungkapkan.

BAB V : KESIMPULAN

Pada bab ini berisi kesimpulan dan saran. Kesimpulan yang

diambil berdasarkan dari hasil-hasil penelitian yang telah

dilakukan dan saran yang diberikan berdasarkan masukan

alternatif terhadap penyelesaian permasalahan yang dibahas.



BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Penelitian Terdahulu

Dalam penelitian ini, menggunakan peneliti terdahulu yang relevan yang berfungsi sebagai rujukan dalam menguraikan dan menerangkan penelitian. Penelitian terdahulu yang digunakan adalah sebagai berikut:

1. Meita Triana Indah Puri, 2008

Penelitian yang dilakukan oleh Meita Triana Indah Puri, 2008 berjudul “Evaluasi Dampak Kebijakan Pembangunan *Busway* Kota Jakarta”, penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi dampak kebijakan pembangunan *Busway* yang dilakukan dengan melihat dampak yang muncul dan mengevaluasi dampak tersebut berdasarkan kriteria evaluasi dampak kebijakan.

Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa kebijakan pembangunan *Busway* mempunyai dampak sosial dan fisik. Dampak sosial ini berhubungan dengan individu, masyarakat dan organisasional. Sedangkan dampak fisik berhubungan dengan kondisi wilayah sasaran sebelum dan sesudah pembangunan *Busway* serta kondisi fasilitas penunjang sebagai dampak fisik dari keberadaan *Busway*. Dampak tersebut mempengaruhi peralihan masyarakat Kota Jakarta untuk menggunakan kendaraan umum melalui pemanfaatan *Busway*.



B. Pembangunan

1. Konsep Pembangunan

Pembangunan menurut Siagian dalam Suryono (2004:21) berpendapat bahwa pembangunan merupakan usaha atau rangkaian usaha pertumbuhan dan perubahan yang terencana yang dilakukan secara sadar oleh suatu bangsa, negara dan pemerintah menuju modernitas dalam rangka pembinaan bangsa.

Dengan demikian pembangunan diartikan sebagai suatu proses yang merupakan suatu usaha secara sadar dilaksanakan dan pembangunan dilaksanakan secara berencana dan perencanaannya berorientasi pada pertumbuhan dan perubahan.

Hal yang sama di sampaikan menurut Tjokrowinoto dalam Suryono (2004:21) yang menyimpulkan beberapa makna pembangunan sebagai citra pembangunan dalam perspektif diakronis (pembangunan menurut tahap pertumbuhan dan periode waktu yang dasarnya tidak jelas) sebagai berikut :

- a. Pembangunan sebagai proses perubahan sosial menuju ketataran kehidupan masyarakat yang lebih baik.
- b. Pembangunan sebagai upaya manusia yang sadar, terencana dan melembaga.
- c. Pembangunan sebagai proses sosial yang bebas nilai.
- d. Pembangunan memperoleh sifat dan konsep transdental, sebagai *metadisciplinary phenomenon*, bahkan memperoleh bentuk sebagai ideologi, *the ideology of developmentalism*.



e. Pembangunan sebagai konsep yang sarat nilai (*value loaded*)

menyangkut proses pencapaian nilai yang di anut suatu bangsa yang semakin meningkat.

f. Pembangunan menjadi *culture specific*, *situation specific* dan *time specific*.

2. Pembangunan Berkelanjutan

Pembangunan berkelanjutan merupakan terjemahan dari Bahasa Inggris, *sustainable development*. Istilah pembangunan berkelanjutan diperkenalkan dalam *Brudtland Report PBB* adalah proses pembangunan (lahan, kta, bisnis, masyarakat dan lain-lain) yang berprinsip “memenuhi kebutuhan sekarang tanpa mengorbankan pemenuhan kebutuhan generasi masa depan”. Salah satu faktor yang harus dihadapi untuk mencapai pembangunan berkelanjutan adalah bagaimana memperbaiki kehancuran lingkungan tanpa mengorbankan kebutuhan pembangunan ekonomi dan keadilan sosial.

Berdasarkan laporan terakhir PBB dari KTT Dunia tahun 2005, yang menjabarkan pembangunan berkelanjutan terdiri dari tiga tiang utama (ekonomi, sosial dan lingkungan) yang saling bergantung dan memperkuat.

Untuk sebagian orang, pembangunan berkelanjutan berkaitan erat dengan pertumbuhan ekonomi dalam jangka panjang, tanpa menghabiskan modal alam.

Namun, untuk sebagian orang lain, konsep “pertumbuhan ekonomi” itu sendiri bermasalah, karena sumberdaya bumi sendiri yang terbatas.

3. Pembangunan Nasional

Pembangunan nasional merupakan rangkaian upaya pembangunan yang berkesimpulan yang meliputi seluruh kehidupan masyarakat, bangsa dan



negara untuk melaksanakan tugas dalam mewujudkan tujuan nasional yang termaktub dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945, yaitu melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia, memajukan kesejahteraan umum, mencerdaskan kehidupan bangsa, serta ikut melaksanakan ketertiban dunia yang berdasarkan kemerdekaan, perdamaian abadi, dan keadilan sosial.

Pembangunan Nasional dilakukan secara berencana, menyeluruh, terpadu, terarah, bertahap, dan berlanjut untuk memacu peningkatan kemampuan nasional dalam rangka mewujudkan kehidupan yang sejajar dan sederajat dengan bangsa lain yang telah maju. Pembangunan nasional adalah pembangunan dari, oleh dan untuk rakyat, dilaksanakan di semua aspek kehidupan bangsa yang meliputi aspek politik, ekonomi, sosial budaya, dan aspek pertahanan keamanan dengan senantiasa harus merupakan perwujudan Wawasan Nusantara serta memperkuat ketahanan nasional, yang diselenggarakan dengan membangun bidang-bidang pembangunan diselaraskan dengan sasaran jangka panjang yang ingin diwujudkan.

Katz dalam Syamsi (1986:3) mengungkapkan bahwa pembangunan nasional sebagai perubahan yang terencana dari situasi nasional yang satu ke situasi nasional yang lain yang dinilai lebih tinggi. Pembangunan nasional ini bukanlah sekedar sesudah keadaan atau kondisi hidup saja, tetapi merupakan proses yang akan berjalan terus menuju kearah situasi yang lebih baik daripada situasi sebelumnya.



Pembangunan nasional dilaksanakan bersama oleh masyarakat dan pemerintah. Masyarakat adalah pelaku utama pembangunan dan pemerintah berkewajiban untuk mengarahkan, membimbing serta menciptakan suasana yang menunjang. Kegiatan masyarakat dan kegiatan pemerintah saling menunjang, saling mengisi, dan saling melengkapi dalam satu kesatuan langkah menuju tercapainya tujuan pembangunan nasional.

C. Sistem Perencanaan

1. Konsep Sistem

Sistem menurut Tamin (2000:26) adalah gabungan beberapa komponen atau objek yang saling berkaitan. Pendekatan sistem adalah pendekatan umum untuk suatu perencanaan atau teknik dengan menganalisis semua faktor yang berhubungan dengan permasalahan yang ada. Sedangkan pengertian sistem dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (2005:495) adalah sekelompok bagian-bagian alat dan sebagainya yang bekerja bersama-sama untuk melakukan sesuatu maksud; sekelompok dari pendapat, peristiwa, kepercayaan dan sebagainya yang disusun dan diatur baik-baik; cara, metode yang teratur untuk melakukan.

2. Konsep Perencanaan

Rencana dan perencanaan menurut Miro (2004:3) merupakan dua kata yang memiliki arti yang berbeda. Untuk dapat lebih memahami dua kata tersebut harus memahami perbedaan kedua kata tersebut. Rencana lebih berasosiasi pada kata benda, karena merupakan objek yang ingin dicapai.



Perencanaan merupakan kata kerja, yang merupakan untuk meraih objek (benda) yang di inginkan, terdapat tahapan-tahapan pekerjaan yang mesti dilalui terlebih dahulu.

Rencana dapat dikatakan sebagai de-ide atau gagasan, cita-cita atau keinginan (target), tujuan yang diharapkan (*goals*), sasaran yang hendak dituju (*object*), produk atau hasil kerja, tahapan dan proses dari perencanaan yang kesemuanya ini berada pada masa yang akan datang. Sedangkan perencanaan dapat diartikan sebagai proses, tahapan, dan langkah-langkah. Dalam pengertian perencanaan tersebut, ketiganya harus dilalui dan merupakan pencapaian yang dilakukan untuk produk atau hasil, sasaran (*object*), tujuan (*goals*), dan cita-cita atau keinginan (target).

Untuk dapat lebih memahami pengertian mengenai perencanaan, berikut ini merupakan berbagai definisi mengenai perencanaan menurut beberapa ahli yaitu:

Perencanaan menurut Conyer and Hill dalam Miro (2004:4) didefinisikan sebagai proses yang berkesinambungan yang melibatkan keputusan, atau pilihan, mengenai cara-cara alternatif untuk menggunakan berbagai sumberdaya yang tersedia, dengan tujuan untuk meraih suatu gol suatu waktu di masa mendatang.

Perencanaan menurut Sujarto dalam Miro (2004:4) diartikan sebagai sebuah upaya memanfaatkan sumber-sumber yang tersedia dengan memperhatikan segala keterbatasan guna mencapai tujuan secara efisien dan efektif.



Perencanaan menurut Frank and Getzels dalam Miro (2004:4) melibatkan visualisasi untuk sesuatu yang lebih baik dimasa mendatang, sedangkan rencana adalah sesuatu yang kita buat sebelum melakukan sesuatu.

Perencanaan menurut Nugroho (2012:8) diartikan sebagai upaya untuk menghubungkan pengetahuan atau teknik yang dilandasi kaidah-kaidah ilmiah ke dalam praktis (praktik-praktik yang dilandasi teori) dalam perspektif kepentingan orang banyak atau publik.

Perencanaan menurut Handayani (1982:125) adalah keputusan untuk waktu yang akan datang, apa yang akan dilakukan, bilamana akan dilakukan dan siapa yang akan melakukan.

Perencanaan menurut Catenese (1984:149) perencanaan adalah kegiatan yang sungguh-sungguh dari masyarakat atau lembaga untuk mengembangkan suatu strategi yang optimal untuk mencapai serangkaian tujuan-tujuan yang diinginkan.

Sedangkan perencanaan menurut Nawawi (2008:29) menyatakan bahwa perencanaan adalah proses pemilihan dan penetapan tujuan, strategi, metode, anggaran, dan standar (tolak ukur) keberhasilan suatu kegiatan. Perencanaan adalah kegiatan yang sungguh-sungguh dari masyarakat atau lembaga untuk mengembangkan suatu strategi yang optimal untuk mencapai serangkaian tujuan-tujuan yang diinginkan.

Menurut Khisty (2006:149) perencanaan dilakukan oleh manusia untuk manusia. Perencanaan itu berorientasi ke masa depan optimistik. Perencanaan kota dan regional melibatkan penyusunan pola ruang ari waktu ke waktu.



3. Langkah-Langkah Sistem Perencanaan

Menurut Morlok (1984:11) terdapat langkah-langkah dasar dalam proses sistem perencanaan yang biasanya dilakukan. Langkah-langkah dasar tersebut yaitu sebagai berikut :

1. Definisi masalah
2. Kebutuhan atau tujuan yang hendak dicapai dengan perbaikan desain atau perbaikan sistem tersebut
3. Spesifikasi alternatif-alternatif penyelesaian masalah atau perbaikan sistem tersebut.
4. Evaluasi alternatif-alternatif penyelesaian masalah tersebut.
5. Pemilihan alternatif terbaik.

D. Transportasi

1. Konsep Transportasi

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (2005:42), kata pengangkutan yang merupakan kata dasar dari angkut, angkutan. Pengertian pengangkutan yaitu usaha membawa, mengantar atau memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain. Pengertian lain yang sama di kemukakan oleh

Bluden dalam Warpani (1990:4), pengangkutan adalah usaha memindahkan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain. Sedangkan pengertian transportasi dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (2005:584) adalah pengangkutan barang oleh berbagai jenis kendaraan sesuai dengan kemajuan teknologi. Menurut Morlok (1984:33) transportasi merupakan bagian integral dari suatu fungsi masyarakat yang menunjukkan hubungan yang sangat erat dengan gaya hidup, jangkauan dan lokasi dari kegiatan yang produktif dan selingan, serta barang-barang dan pelayanan yang tersedia untuk dikonsumsi.

Menurut Miro (2004:4) transportasi diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke



tempat lain, dimana ditempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu. Karena dalam pengertian di atas terdapat kata-kata usaha, berarti transportasi juga merupakan sebuah proses, yaitu proses pindah, proses gerak, proses mengangkut dan mengalihkan dimana proses ini tidak bisa dilepaskan dari keperluan akan alat pendukung untuk menjamin lancarnya proses perpindahan sesuai dengan waktu yang diinginkan.

Berdasarkan pengertian yang sudah disebutkan diatas, dapat disimpulkan bahwa pengertian transportasi dan pengangkutan pada dasarnya adalah sama. Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia disebutkan bahwa sinonim dari kata transportasi adalah pengangkutan, pemindahan atau pengiriman. Sehingga konsep pengertian transportasi dan pengangkutan mengandung arti yang sama.

Sarana transportasi menurut Tamin dalam bukunya yang berjudul "Perencanaan dan pemodelan Transportasi" (2000:22) merupakan salah satu dari sekian macam alat penghubung yang dimaksudkan untuk melawan jarak. Melawan jarak tidak lain adalah menyediakan sistem sarana dan prasarana transportasi yaitu alat yang bergerak, menyediakan ruang untuk alat angkut tersebut, dan tempat berhentinya, mengatur kegiatan transportasi, menentukan tempat pemberhentian, lokasi untuk berproduksi dan konsumsi, serta merencanakan semuanya untuk perkembangan selanjutnya.

Bentuk moda transportai menurut Miro (2004:170) menyebutkan secara umum terdapat dua kelompok besar,yaitu sebagai berikut:

1. Kendaraan Pribadi (*Private Transportation*)

Kendaraan pribadi merupakan moda transportasi yang dikhususkan buat pribadi seseorang dan seseorang itu bebas memakainya kemana saja, dimana saja dan kapan saja dia mau, bahkan mungkin juga dia tidak memakainya sama sekali. Jenis kendaraan pribadi itu meliputi sepeda untuk pribadi, sepeda motor untuk pribadi, mobil pribadi, kapal, pesawat terbang dan kereta api yang dimiliki secara pribadi.

2. Kendaraan Umum (*Public Transportation*)

Kendaraan umum merupakan moda transportasi yang diperuntukan buat bersama (orang banyak), kepentingan bersama,



menerima pelayanan bersama, mempunyai arah dan titik tujuan yang sama, serta terikat dengan peraturan trayek yang sudah ditentukan dan jadwal yang sudah ditetapkan dan para pelaku perjalanan harus wajib menyesuaikan diri dengan ketentuan-ketentuan tersebut apabila angkutan umum ini sudah mereka pilih. Jenis kendaraan umum meliputi ojek sepeda, sepeda motor, becak, bajaj, bemo, mikrolet, bus umum (kota dan antar kota), kereta api (kota dan antar kota), kapal feri, pesawat yang digunakan untuk bersama.

Sedangkan menurut Said (2006:42) salah satu jenis transportasi berdasarkan teknis dan pengangkutannya adalah angkutan jalan raya yaitu jalan, merupakan basis alat angkutan untuk bergerak, alat angkutan merupakan unsur penting terlaksananya transportasi, tenaga penggerak merupakan penyebab alat transportasi bergerak, seperti bahan bakar (BBM) dan tempat pemberhentian (terminal), yaitu tepat dimana alat transportasi berhenti sebagai tujuan akhir.

Transportasi merupakan usaha dari suatu tempat ke tempat lain.

Transportasi memiliki manfaat yang berbeda-beda tergantung aktifitas yang sedang dijalankan atau dilakukan. Beberapa manfaat transportasi menurut Warpani (1990:24) sebagai berikut:

1. Manfaat ekonomi

Kegiatan ekonomi masyarakat adalah segala sesuatu yang berkaitan dengan produksi, distribusi dan pertukaran segala sesuatu kekayaan yang bisa diperoleh dan berguna. Manusia menggunakan sumber daya untuk memenuhi kebutuhannya akan pangan, papan, dan sandang.

2. Manfaat sosial

Untuk kepentingan hubungan sosial, perangkutan sangat membantu dalam menyediakan berbagai kemudahan antara lain Pelayanan untuk perorangan maupun kelompok, pertukaran atau penyampaian informasi, perjalanan untuk bersantai, perluasan jangkauan perjalanan sosial, pemendekan jarak antara rumah dan tempat kerja, bantuan dalam memperluas kota atau memancarkan penduduk menjadi kelompok yang lebih kecil.

3. Manfaat politis

Schumer menjelaskan manfaat politis perangkutan yaitu perangkutan menciptakan persatuan nasional yang semakin kuat



dengan meniadakan isolasi, perangkutan menyebabkan pelayanan kepada masyarakat dapat dikembangkan atau diperluas dengan lebih merata pada setiap bagian wilayah negara, keamanan negara terhadap serangan dari luar yang tidak dikehendaki bergantung pada perangkutan yang efisien yang memudahkan mobilisasi segala daya (kemampuan dan ketahanan) nasional serta memungkinkan perpindahan pasukan perang selama masa perang, dan sistem perangkutan yang efisien memungkinkan negara memindahkan dan mengangkut penduduk dari daerah bencana.

4. Manfaat kewilayahan

Kegiatan perangkutan yang terwujud pada lalu lintas pada hakikatnya adalah kegiatan menghubungkan dua lokasi guna lahan. Kebutuhan lahan yang sangat luas bagi sistem perangkutan berpengaruh besar pada pola tata guna lahan.

2. Konsep Sistem Perencanaan Transportasi

Pengertian tentang perencanaan sudah dijelaskan dan digambarkan pada subbab sebelumnya. Perencanaan merupakan suatu objek proses, dan proses perencanaan transportasi merupakan bagian dari proses. Sebagai sebuah proses, perencanaan transportasi merupakan kegiatan untuk memilih atau merumuskan alternatif-alternatif pilihan pengadaan fasilitas transportasi untuk mencapai tujuan optimal yang telah ditetapkan sebelumnya dengan menggunakan sumber daya yang ada secara efisien.

Perencanaan transportasi perkotaan merupakan proses yang mengarah ke keputusan tentang kebijakan dan program transportasi. Sasaran proses perencanaan transportasi ialah menyediakan informasi yang dibutuhkan untuk membuat keputusan tentang kapan dan dimana peningkatan harus dilakukan pada sistem transportasi bersangkutan, yang dengan demikian akan menggalakan perjalanan dan pola pengembangan lahan yang sejalan dengan tujuan dan sasaran komunitas bersangkutan.



Menurut Miro (2004:6) perencanaan transportasi dipengaruhi karena dari waktu ke waktu objek yang diangkut selalu bertambah. Hal ini disebabkan karena penambahan penduduk, penambahan urbanisasi, penambahan produksi barang-barang ekonomi, penambahan pendapatan atau kesejahteraan, perkembangan wilayah, perkembangan pusat-pusat kegiatan dan penambahan keinginan untuk melakukan perjalanan.

Miro menjelaskan tujuan perencanaan transportasi diformulasikan untuk sebagai berikut ini:

- a. Mencegah masalah yang tidak diinginkan yang diduga akan terjadi pada masa yang akan datang (tindakan preventif).
- b. Mencari jalan keluar untuk berbagai masalah yang ada (*problem solving*).
- c. Melayani kebutuhan transportasi (*demand of transport*) seoptimum dan seimbang mungkin.
- d. Mempersiapkan tindakan kebijakan untuk tanggap pada keadaan dimasa depan.
- e. Mengoptimalkan penggunaan daya dukung (sumber daya) yang ada, yang juga mencakup penggunaan dana yang terbatas seoptimal mungkin untuk mencapai tujuan atau rencana yang maksimal (daya guna dan hasil guna yang tinggi).

Dalam sistem transportasi yang ditujukan untuk melayani, akan memberikan tingkat kemudahan tertentu bagi berbagai zona yang ada di wilayah tersebut untuk saling berhubungan. Kalau dua buah petak lahan (zona) mudah dihubungkan, selanjutnya akan terjadi mobilitas yang tinggi antara petak-petak lahan tersebut. Itu berarti bahwa tingkat kemudahan (akses) dapat mempengaruhi (meningkatkan dan menurunkan) mobilitas.

Dalam pengertian transportasi kaitannya erat dengan aksesibilitas dan mobilitas. Aksesibilitas menurut Black dalam Miro (2004:18) merupakan konsep yang menggabungkan (mengkombinasikan) sistem tata guna lahan secara geografis dengan sistem jaringan transportasi yang menghubungkannya, dimana perubahan tata guna lahan yang menimbulkan zona-zona dan jarak



geografis di suatu wilayah atau kota akan mudah dihubungkan oleh penyediaan prasarana atau sarana angkutan transportasi.

Mobilitas sendiri dapat diartikan sebagai tingkat kelancaran perjalanan, dan dapat diukur melalui banyaknya perjalanan (pergerakan) dari suatu lokasi ke lokasi lain sebagai akibat tingginya tingkat akses antara lokasi-lokasi tersebut. Hal ini menjelaskan bahwa antara aksesibilitas dan mobilitas terdapat hubungan searah, yaitu semakin tinggi akses akan semakin tinggi pula tingkat mobilitas orang, kendaraan ataupun barang yang bergerak dari suatu lokasi ke lokasi.

Transportasi yang *sustainable* berbicara tentang pertemuan atau membantu keperluan mobilitas tanpa membebani pada generasi mendatang.

Sustainable transportation berkaitan dengan sistem, kebijakan dan teknologi. Tujuannya adalah mengefisienkan perpindahan barang atau orang dan sistem penerimaannya. Rekayasa kota bebas kendaraan, sistem yang baik pada trotoar pejalan kaki dan jalur sepeda untuk suatu komunitas merupakan bagian yang kritis untuk aktivitas akar rumput seperti kerja jarak jauh dan konferensi jarak jauh. Ini lebih berkaitan dengan aksesibilitas dan pergerakan daripada transportasinya sendiri.

Adanya penambahan beban tersebut dengan sendirinya akan memenuhi penambahan alat pendukungnya yaitu alat transportasi. Jika hal tersebut tidak diantisipasi sejak dini, dimasa mendatang dapat terjadi masalah yang tidak kita inginkan yaitu terjadinya ketidakseimbangan antara kebutuhan transportasi



yang dicerminkan oleh pertambahan-pertambahan tersebut dengan ketersediaan alat pendukung proses perpindahan atau ketersediaan sistem transportasi.

Persoalan ini jelas akan menimbulkan akibat berantai yang rumit dan kompleks diantaranya kemacetan, kecelakaan, kesemerawutan lalu lintas, sulitnya suatu kawasan berkembang dan tingginya biaya ekonomi yang terjadi.

Akhirnya, suatu kawasan akan menjadi mati yang tidak bisa didiami. Untuk mengantisipasi terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan dilakukanlah tindakan-tindakan berupa perencanaan dan pengembangan alat sistem transportasi demi mencapai kondisi yang ideal.

Jika membicarakan penyelesaian permasalahan transportasi, maka tidak bisa melihatnya hanya dalam konteks sistem transportasi. Tetapi hal ini juga akan sangat terkait dengan sistem kegiatan atau sistem guna lahan (*land use*).

Setiap perubahan atau pertumbuhan sistem kegiatan akan menimbulkan perubahan atau pertumbuhan pergerakan volume, jarak dan sebagainya.

Pertumbuhan ini yang kemudian harus dijawab dengan pengelolaan dan pengembangan sistem transportasi, pergerakan dan jaringan atau sebaliknya

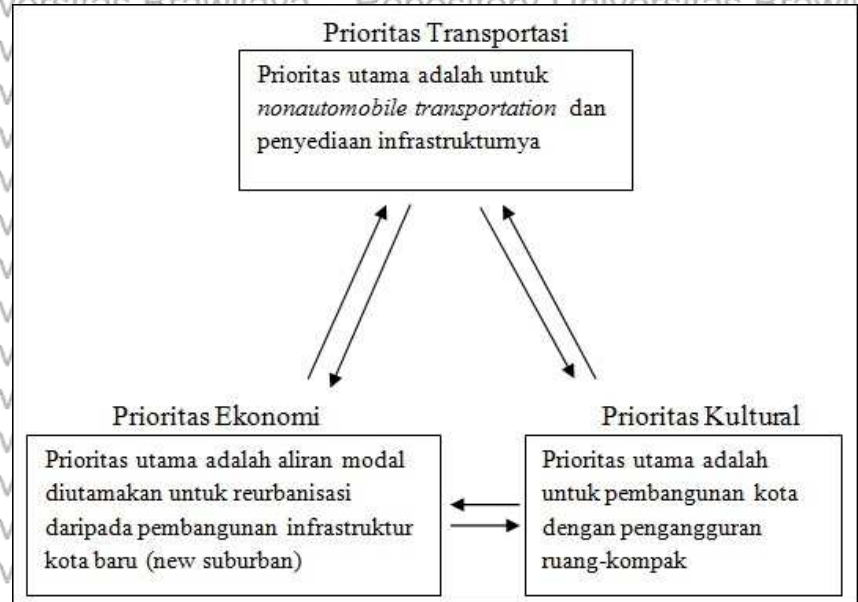
bahwa, pengembangan sistem jaringan dan pergerakan akan memicu perubahan sistem kegiatan ataupun guna lahan.

Pertumbuhan dan perubahan tersebut menurut Peter Newman dan Jeffrey Benworthy dapat di analisis dan diselesaikan menggunakan konsep *future-nodal city* seperti berikut ini:



Gambar 1.

Konsep Future-Nodal City



Sumber: (Peter Newman and Jeffrey Benworthy dalam Muhammad, 2006:52)

Dari gambar diatas dapat dilihat analogi dari transportasi, ekonomi, dan kultural yang menjelaskan bahwa terdapat hubungan timbal balik antara 3 bidang tersebut. Secara teori, hal yang harus di prioritaskan dari transportasi akan mempengaruhi dan dipengaruhi oleh bidang ekonomi dan budaya dan begitu juga sebaliknya. Hubungan itulah yang menjadi dasar dalam mempertimbangkan segala kebijakan yang akan diambil menyangkut 3 bidang tersebut.

Menurut Nasution (2004:111) dalam bukunya “Manajemen Transportasi” untuk mengukur tingkat keberhasilan atau kinerja sistem operasi transportasi ada beberapa parameter atau indikator yang bisa dilihat, yaitu yang pertama menyangkut ukuran kuantitatif yang dinyatakan dengan tingkat pelayanan, dan kedua yang lebih bersifat kualitatif yang dinyatakan dengan mutu pelayanan.

- a. Faktor Tingkat Pelayanan



1. Kapasitas

Kapasitas dinyatakan sebagai jumlah penumpang atau barang yang bisa dipindahkan dalam satuan waktu tertentu, misalnya orang/jam atau ton/jam. Dalam hal ini kapasitas merupakan fungsi dari kapasitas atau ukuran tempat atau sarana transportasi dan kecepatan, serta mempengaruhi besarnya tenaga gerak yang dibutuhkan. Pada dasarnya, biasanya semua pihak berusaha untuk meningkatkan kapasitas dengan cara memperbesar ukuran, mempercepat perpindahan, merapatkan atau memadatkan penumpang atau barang angkutan. Namun demikian ada batasan-batasan yang harus diperhatikan dalam mengupayakan hal-hal tersebut yaitu antara lain keterbatasan ruang gerak yang ada, keselamatan, kenyamanan dan lain-lain.

2. Aksesibilitas

Aksesibilitas menyatakan tentang kemudahan orang dalam menggunakan suatu sarana transportasi tertentu dan bisa berupa fungsi dari jarak maupun waktu. Suatu sistem transportasi sebaiknya bisa diakses dengan mudah dari berbagai tempat dan pada setiap saat untuk mendorong orang menggunakannya dengan mudah.

b. Faktor Kualitas Pelayanan

1. Keselamatan

Keselamatan erat hubungannya dengan masalah kemungkinan kecelakaan dan terutama berkaitan erat dengan sistem pengendalian yang digunakan. Suatu sistem transportasi yang mempunyai suatu sistem pengendalian yang ketat, biasanya mempunyai tingkat keselamatan dan keamanan yang tinggi.

2. Keandalan

Keandalan ini berhubungan dengan faktor seperti ketetapan jadwal waktu dan jaminan sampai di tempat tujuan. Suatu sistem transportasi yang andal berarti bahwa penumpang dan/atau barang yang diangkutnya bisa sampai pada waktu yang tepat dan tidak mengalami gangguan atau kerusakan.

3. Fleksibilitas

Fleksibilitas adalah kemudahan yang ada dalam mengubah segala sesuatu sebagai akibat adanya kejadian yang berubah tidak sesuai dengan skenario yang direncanakan. Contohnya adalah apabila pola perjalanan orang berubah akibat perkembangan telekomunikasi maka sistem transportasi yang bersangkutan juga bisa dengan mudah disesuaikan.

4. Kenyamanan

Kenyamanan transportasi, terutama berlaku untuk angkutan penumpang, erat kaitannya dengan masalah tata letak tempat duduk, sistem pengaturan udara di dalam kendaraan, ketersediaan fasilitas khusus seperti toilet, tempat makan, waktu operasi dan lain-lain.



5. Kecepatan

Kecepatan merupakan faktor yang sangat penting dan erat kaitannya dengan masalah efisiensi sistem transportasi. Pada prinsipnya orang selalu menginginkan kecepatan yang tinggi dalam bertransportasi. Namun demikian, keinginan kadang-kadang dibatasi oleh berbagai hal, misalnya kemampuan mesin atau tenaga penggerak yang terbatas, masalah keselamatan dan kemampuan manusia dalam mengendalikan pergerakan yang juga terbatas dan lain-lain.

6. Dampak

Dampak transportasi sangat beragam jenisnya, mulai dari dampak lingkungannya (polusi, kebisingan, getaran dan lain-lain) sampai dengan dampak sosial politik yang ditimbulkan/diharapkan oleh adanya suatu operasi lalu lintas serta besarnya konsumsi energi yang dibutuhkan.

Morlok dalam Nasution (2004:338) membagi ruang lingkup teknik transportasi ke dalam dua kategori yaitu, pertama yang berhubungan dengan perencanaan sistem transportasi yang sesuai kebijakan pengembangan transportasi dengan mempertimbangkan bidang ekonomi, hukum dan bidang transportasi lain. Kategori kedua berhubungan dengan perancangan rinci komponen-komponen sistem transportasi yaitu perancangan sarana, prasarana, operasi dan pengendalian.

Perencanaan transportasi merupakan pekerjaan luas dan membutuhkan organisasi yang efektif. Program-program kerja yang berkaitan dengan perencanaan dikembangkan untuk memastikan bahwa perencanaan tersebut dilaksanakan secara efisien dan sempurna.

Menurut Khisty (2006:151) perencanaan transportasi elemen jangka panjang mengidentifikasi fasilitas-fasilitas yang akan dibangun, perubahan-perubahan besar yang akan dibuat untuk fasilitas-fasilitas yang ada, dan tindakan kebijakan jangka panjang.

Dalam elemen perencanaan jangka panjang, rencana tersebut kemudian di sempurnakan dengan kajian rinci lebih lanjut. Proses tersebut dapat dikatakan sebagai proses berkelanjutan. Proses berkelanjutan terdiri atas



pemantauan perubahan yang akan membuat rencana transportasi disesuaikan, memperbaharui data yang berfungsi sebagai dasar untuk perencanaan.

Menurut Morlok (1984:664) Perencanaan transportasi difokuskan terhadap perbaikan utama dari fasilitas transportasi dan kebijakan yang akan mempengaruhi operasi transportasi untuk periode tertentu. Perencanaan transportasi perkotaan, dimana fokus perhatiannya adalah merencanakan prasarana jalan dan transportasi umum untuk masa depan.

Perencanaan transportasi dilakukan untuk berbagai alasan. Salah satu alasan yang sangat penting adalah bahwa periode waktu yang sangat panjang akan dibutuhkan untuk melaksanakan sebagian besar perubahan utama dalam sistem transportasi, terutama pembangunan fasilitas-fasilitas yang baru.

E. *Mass Rapid Transit* (MRT)

1. Latar Belakang Pembangunan Sistem Transportasi Massal

Mass Rapid Transit (MRT) merupakan transportasi massal yang dicanangkan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk pengembangan sistem transportasi, khususnya kebutuhan akan transportasi massal dan menyediakan sarana transportasi yang dapat memenuhi ekspektasi masyarakat.

Latar belakang kajian dalam sistem transportasi massal di Jakarta berdasarkan pada situs resmi PT. MRT Jakarta <http://www.jakartamrt.com/> yaitu sebagai berikut:

a. Tahun 1986 – 1995

Kajian tentang sistem angkutan umum masal di Jakarta :

1. *Jakarta Urban Transport Program* (1986-1987)



2. *Integrated Transport System Improvement By Railway and Feeder Service* (1988-1989)

3. *Transport Network Planning and Regulation* (1989-1992)

4. *Jakarta Mass Transit System Study* (1989-1992)

b. Tahun 2002 – 2005

1. 2002 - *"The Study on Integrated Transportation Master Plan for Jabodetabek Phase-II"*.

2. 2002 - *"Jakarta Mass Transit System Development and Conceptual Design, Cost and Implementation for Underground System"*

3. 2004 - Keputusan Gubernur Provinsi DKI Jakarta No 84 tahun 2004 tentang Pola Transportasi Makro (PTM)

4. 2 Maret 2004 - MoU DepHub – DKI tentang Pengembangan MRT dengan prioritas Koridor Lebak Bulus-Kota.

5. Juli 2004 - DepHub RI mengeluarkan studi Implementation Program for Jakarta MRT System (Lebak Bulus-Dukuh Atas), Maret 2005 menjadi *Revised Implementation Program* (Revised IP)

6. Desember 2005 diperoleh beberapa kesepakatan antara JBIC dengan Pemerintah RI

c. Tahun 2005

Studi oleh Tim *Special Assistance for Project Formation* (SAPROF) dari JBIC telah dilakukan pada tahun 2005 untuk memfasilitasi pembentukan kesepakatan di antara *stakeholders* atas proyek ini di



Indonesia. *Minutes of Discussion* (MoD) telah ditandatangani pada November 2005 dan *Memorandum on Engineering Services* juga telah ditandatangani pada 18 Oktober 2006 antara pemerintah Indonesia dan JBIC sebagai dasar bagi persetujuan pinjaman.

d. Tahun 2006

18 Okt 06 -*Memorandum on Engineering Services* antara Pemerintah Indonesia dan JBIC, 28 Nov 06 -*Loan Agreement* Tahap 1 (L/A 1) dengan pinjaman sebesar 1,869 Milyar Yen untuk pembiayaan *Engineering Services*, berdasarkan syarat-syarat yang sebelumnya telah disepakati dalam *Minutes of Discussion* (MoD) dan *Memorandum on Engineering Services* (MoES).

e. Tahun 2007

Revisi UU No. 13 /1992 tentang Perkeretaapian menjadi UU No. 23 tahun 2007, maka penyelenggaraan KA kini dapat dilakukan oleh Badan Usaha yang dibentuk oleh Pemerintah Daerah. Kajian SAPI (*Special Assistance For Project Implementation*) dan SAPMAN (*Special Assistance for Procurement Management*) dilakukan oleh pihak JBIC untuk membantu DepHub dan Pemprov DKI Jakarta.

f. Tahun 2008

PT Mass Rapid Transit Jakarta (PT MRT Jakarta) didirikan pada 17 Juni 2008, setelah disetujui DPRD Provinsi DKI Jakarta melalui Perda No 3 tahun 2008 mengenai Pembentukan BUMD PT MRT Jakarta dan Perda No 4 tahun 2008 mengenai Penyertaan Modal Daerah di PT MRT Jakarta.



Penandatanganan *Minutes if Discussion* (MOD 2008) dilakukan pada tanggal 28 November 2008 yang merupakan sebagai dasar penandatanganan perjanjian pinjaman untuk tahap konstruksi MRT. 5 Desember 2008 dilakukan penandatanganan *Aide Memoir* antara JICA dan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk pelaksanaan *preparatory study for extention* (Dukuh Atas – Kota – Kampung Bandan), yang ditindaklanjuti oleh JICA dengan mengirimkan tim untuk melaksanakan *feasibility study* koridor Selatan- Utara tahap II, Dukuh Atas – Kota – Kampung Bandan, dan *prefeasibility study* jalur Timur – Barat.

g. Tahun 2009

25 Maret 2009 – Penandatanganan Naskah Perjanjian Penerusan Hibah (NPPH) 1 (antara Pemerintah RI dengan Pemprov DKI) yang menerushibahkan sebagian porsi LA1 kepada Pemprov DKI Jakarta yang diperuntukkan untuk pengadaan Kosultan Pendampingan Tender dan Kosultan Manajemen. 31 Maret 2009 – *Loan Agreement* Tahap 2 (L/A 2) untuk pinjaman tahap konstruksi senilai 48,15 Milyar Yen Jepang sebagai bagian kedua dari total pinjaman untuk proyek MRT (L/A 2). 24 Juli 2009 – Penandatanganan NPPH 2 yang menerus hibahkan seluruh porsi LA2 kepada Pemprov DKI Jakarta yang diperuntukkan untuk konstruksi MRT. 23 November 2009 – *Basic Design Engineering* mulai dilaksanakan di Kementerian Perhubungan.



h. Tahun 2010

8 Juli 2010 – *Minutes Of Discussion* (MOD) antara JICA dan Pemerintah Republik Indonesia (Pemprov DKI Jakarta, Bappenas, Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan). MOD ini membahas perpanjangan rute MRT koridor Selatan – Utara Tahap I dari Lebak Bulus – Dukuh Atas, menjadi Lebak Bulus – Bundaran HI. Perpanjangan ini dilakukan dengan menarik stasiun Bundaran HI yang semula berada di MRT koridor Selatan – Utara tahap II menjadi tahap I. Perubahan ini dilakukan untuk meminimalisir dampak lalu lintas pada masa konstruksi dan mengakomodir kebutuhan *turn-back facility* MRT koridor Selatan – Utara tahap I.

Proyek pembangunan MRT sebagai transportasi massal di DKI Jakarta banyak mengalami perubahan perencanaan secara signifikan dalam setiap pemerintahan gubernur yang memimpin. MRT memang transportasi massal berbasis rel yang unggul dalam hal kapasitas, kenyamanan, dan kecepatan. Berikut merupakan gambaran proses perencanaan MRT berdasarkan Pemerintahan Gubernur di DKI Jakarta:

1. Pada masa Pemerintahan Gubernur Sutiyoso

Dalam era Pemerintahan Gubernur Provinsi DKI Jakarta yang dijabat oleh Sutiyoso, istilah MRT masih dalam bentuk *Subway*. Konsep yang dibuat oleh Sutiyoso berbentuk jalur bawah tanah. Dalam pemerintahannya, perencanaan MRT merupakan suatu rancangan dalam pemenuhan



kebutuhan transportasi massal dimasa depan. Hal tersebut didasari dari keadaan transportasi di Jakarta yang semakin macet. Dalam rencana pembangunan *subway*, Gubernur Sutiyoso berencana akan menggandeng Pemerintah Jepang dalam memberikan bantuan lunak (*soft loan*) langsung ke Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Dalam Pemerintahan Gubernur Sutiyoso, memang masih belum ada titik terang agar dapat segera merealisasikan pembangunan *subway*. Sehingga rencana pembangunan sistem transportasi tersebut menjadi tertunda. Hal tersebut terhambat oleh Pemerintah Pusat karena tidak menjadi prioritas. Pemerintah Pusat pada saat itu, dalam pengembangan sistem transportasi dengan memprioritaskan jalur kereta ganda (*double track*). Memang dalam perencanaan subway, Sutiyoso tidak menerapkan target pelaksanaan. Pada tahun 2004, dikeluarkannya Keputusan Gubernur Provinsi DKI Jakarta No. 84 Tahun 2004 tentang Pola Transportasi Makro (PTM) yang merupakan *masterplan* penanganan masalah transportasi di Jakarta. Sebagai tidak lanjut, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta membuat Kesepakatan bersama antara Departemen Perhubungan Nomor KM 14 Tahun 2004. Dalam kesepakatan tersebut membahas tentang perencanaan, pembangunan, pengembangan, pendanaan dan pengoperasian angkutan umum massal/ *Mass Rapid Transit* dengan prioritas koridor Lebak Bulus – Fatmawati - Blok M – Monas – Kota.

2. Pada masa Pemerintahan Gubernur Fauzi Bowo

Dalam Pemerintahan Gubernur Fauzi Bowo, konsep pembangunan MRT di Jakarta telah mengalami perubahan. Konsep MRT yang



sebelumnya dibangun dengan jalur bawah tanah secara keseluruhan, berubah menjadi setengah jalur bawah tanah dan setengahnya lagi jalur layang. Hal tersebut didasari oleh penghematan pendanaan dalam proyek MRT. Perubahan perencanaan juga terjadi pada rute perjalanan MRT.

Terjadi perpanjangan rute MRT koridor Selatan-Utara tahap I yang awal rute dari Lebak Bulus-Dukuh Atas, menjadi Lebak Bulus-Bundaran HI.

Perubahan tersebut dilakukan untuk meminimalisir dampak lalu lintas pada masa konstruksi dan mengakomodir kebutuhan *turn-back facility* MRT.

Untuk menaungi dan mendukung dalam proses perencanaan MRT didirikanlah PT. Mass Rapid Transit Jakarta (PT. MRT Jakarta) pada tanggal 17 Juni 2008, setelah disetujui oleh DPRD Provinsi DKI Jakarta melalui Perda No. 4 tahun 2008 mengenai Pembentukan BUMD PT MRT Jakarta dan Perda No. 4 tahun 2008 mengenai Penyertaan Modal Daerah di PT MRT Jakarta.

2. Konsep Mass Rapid Transit (MRT)

RRT (*Rapid Rail Transit*) merupakan sistem transit kereta api cepat, yang disebut metro, kereta api bawah tanah, atau di Jakarta disebut dengan MRT (*Mass Rapid Transit*). Dalam bukunya C. Jhotin Khisty tahun 2006 yang berjudul "Dasar-dasar Rekayasa Transportasi" dijelaskan bahwa sistem RRT beroperasi pada hak prioritas jalan khusus dan pada kecepatan relatif tinggi dan dengan demikian menyediakan kapasitas jaringan yang paling tinggi. Jalan layang dan bawah tanah adalah bentuk hak prioritas jalan yang lazim. Secara harfiah, RRT merupakan angkutan yang dapat mengangkut penumpang dalam



jumlah besar secara cepat. Berdasarkan area pelayanannya MRT berfungsi untuk mengangkut penumpang dari daerah pinggir kota ke dalam kota dan mengantarkannya kembali ke daerah penyangga (sub-urban).

RRT biasanya membutuhkan peralatan persinyalan dan kendali yang canggih untuk mempertahankan kecepatan dan frekuensi tinggi dengan standar keselamatan yang sangat tinggi. Penaikan dan penurunan penumpang yang sangat cepat dicapai dengan menyediakan peron berlantai tinggi. Memang untuk memaksimalkan transportasi ini, umumnya perlu dilengkapi dengan sistem penghubung seperti bus dan LRT serta moda transportasi lainnya.

Manfaat langsung dioperasikannya sistem RRT ini adalah mampu menampung penumpang dengan kapasitas yang besar dan mampu mengurangi kepadatan kendaraan di jalan karena dengan adanya RRT diharapkan dapat mengalihkan masyarakat yang menggunakan kendaraan pribadi ke transportasi massal.

PT Mass Rapid Transit Jakarta (PT MRTJ) adalah perusahaan untuk mengoperasikan sistem *Mass Rapid Transit* (MRT). PT MRTJ merupakan perusahaan perseroan terbatas yang didirikan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Pendiriannya telah disetujui oleh DPRD pada tanggal 10 juni 2008 dan pembentukan akhir adalah oleh notaris pada tanggal 17 juni 2008.



F. Landasan Hukum

1. Undang-undang Nomer 29 Tahun 2007 Tentang Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia.

Provinsi DKI Jakarta sebagai satuan pemerintahan yang bersifat khusus dalam kedudukannya sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia dan sebagai daerah otonom memiliki fungsi dan peran yang penting dalam mendukung penyelenggaraan pemerintahan Negara Kesatuan Republik Indonesia berdasarkan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Fungsi dan peran tersebut tertuang dalam pasal 4 dan pasal 5.

Pelaksanaan asas dekonsentrasi diletakkan pada wilayah provinsi dalam kedudukannya sebagai wilayah administrasi untuk melaksanakan kewenangan pemerintahan yang dilimpahkan kepada Gubernur sebagai wakil Pemerintah di wilayah provinsi. Gubernur sebagai wakil pemerintah di daerah, dalam pengertian untuk menjembatani dan memperpendek kendali pelaksanaan tugas dan fungsi Pemerintah, termasuk dalam pembinaan dan pengawasan terhadap penyelenggaraan urusan pemerintahan di wilayahnya, koordinasi penyelenggaraan urusan pemerintahan di daerah provinsi, dan koordinasi pembinaan dan pengawasan penyelenggaraan tugas pembantuan di daerah provinsi. Di dalam Undang-Undang ini telah dilakukan berbagai perubahan mendasar, strategis, relevan, dan signifikan. Provinsi DKI Jakarta berperan sebagai daerah khusus yang berfungsi sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia yang sekaligus berfungsi sebagai daerah otonom pada



tingkat provinsi. Kewenangan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam menyelenggarakan wilayah tertuang dalam pasal 26 ayat 1 sampai ayat 11.

Undang-Undang ini juga mengatur rencana tata ruang wilayah yang pada prinsipnya disesuaikan dengan rencana tata ruang nasional dan dikoordinasikan dengan provinsi yang berbatasan langsung dengan Provinsi DKI Jakarta, yang dikoordinasikan oleh menteri terkait, sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Di dalam Undang-Undang ini diatur juga kawasan khusus. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dapat mengusulkan pembentukan kawasan khusus kepada Pemerintah untuk selanjutnya dikelola bersama antara Pemerintah dan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta atau didelegasikan pengelolaannya kepada Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Kewenangan tentang kawasan khusus tertuang dalam pasal 30 pada ayat sampai dengan ayat 5.

Dalam Undang-Undang ini terdapat perubahan pendanaan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan yang bersifat khusus dalam kedudukannya sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia dalam APBN. Pendanaan dalam rangka pelaksanaan kekhususan Provinsi DKI Jakarta sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia ditetapkan bersama antara Pemerintah dan DPR berdasarkan usulan Provinsi DKI Jakarta. Pendanaan dimaksud merupakan anggaran yang diperuntukkan dan dikelola oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta yang pengalokasiannya melalui kementerian/lembaga terkait.



2. Peraturan Daerah Nomer 12 Tahun 2003 Tentang Lalu Lintas Jalan, Kereta Api, Sungai dan Danau serta Penyebrangan di Provinsi DKI Jakarta.

Pasal 10 ayat 1 huruf a sampai i menjelaskan tentang pertimbangan aspek-aspek pembangunan dan perencanaan jaringan jalur kereta api yang ditetapkan dengan keputusan Gubernur dengan mempertimbangkan aspek-aspek sebagai berikut:

- a. kebutuhan transportasi kota.
- b. rencana tata ruang wilayah.
- c. keterpaduan dengan jaringan jalur kereta api nasional.
- d. keterpaduan intra dan antar moda transportasi.
- e. keterpaduan dengan sektor pembangunan lainnya.
- f. keselamatan dan kelancaran operasi kereta api.
- g. pertumbuhan ekonomi.
- h. kelestarian lingkungan.
- i. keamanan.

3. Peraturan Gubernur Nomer 103 Tahun 2007 Tentang Pola Transportasi Makro.

Dalam kebijakan pengembangan pola transportasi makro yang tertuang dalam Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta No. 103 tahun 2007 merupakan sebuah sistem yang diciptakan secara komprehensif untuk menciptakan penataan sistem transportasi yang terintegrasi di Jakarta. Kebijakan tersebut dimaksudkan untuk meningkatkan pelayanan dan



penyediaan jasa transportasi yang aman, terpadu, tertib, lancar, nyaman, ekonomis, efisien, efektif, dan terjangkau oleh masyarakat, yang bertujuan untuk menetapkan Rencana Induk Sistem Jaringan Transportasi di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta sebagai perwujudan Tatanan Transportasi Wilayah.

Dalam kebijakan Pola Transportasi Makro dijabarkan tentang arahan pengembangan sistem transportasi, seperti mengoptimalkan penggunaan angkutan umum sebagai tulang punggung sistem dan menerapkan kebijakan manajemen permintaan (*Transport Demand Management/TDM*) serta penyediaan jaringan jalan sebagai pendukungnya; meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas di daerah dan sekitarnya, serta menata ulang moda transportasi secara terpadu; memasyarakatkan sistem angkutan umum massal; meningkatkan jaringan jalan; menggalakkan penggunaan angkutan umum; mengurangi penggunaan kendaraan pribadi.

Dalam kebijakan Pola Transportasi Makro dijelaskan bahwa pelaksanaan pengembangan sistem angkutan umum massal di DKI Jakarta terdiri dari:

- a. Jaringan *Bus Priority*;
- b. LRT;
- c. MRT.

Dalam melaksanakan pengembangan sistem angkutan massal MRT di DKI Jakarta, tahap yang dilakukan terdiri dari:

- a. Tahap 1 Jaringan MRT Lebak Bulus - Dukuh Atas;
- b. Tahap 2 Jaringan MRT Dukuh Atas - Kampung Bandan.



Pengaturan tentang kerja sama dalam pengembangan sistem transportasi.

Disebutkan bahwa pertama dalam melaksanakan Pengembangan Sistem Transportasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4, Pemerintah Daerah dapat bekerja sama dengan Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah sekitar dan Pihak Ketiga. Dan kedua kerja sama dengan Pemerintah, Pemerintah Daerah sekitar dan/atau Pihak Ketiga sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

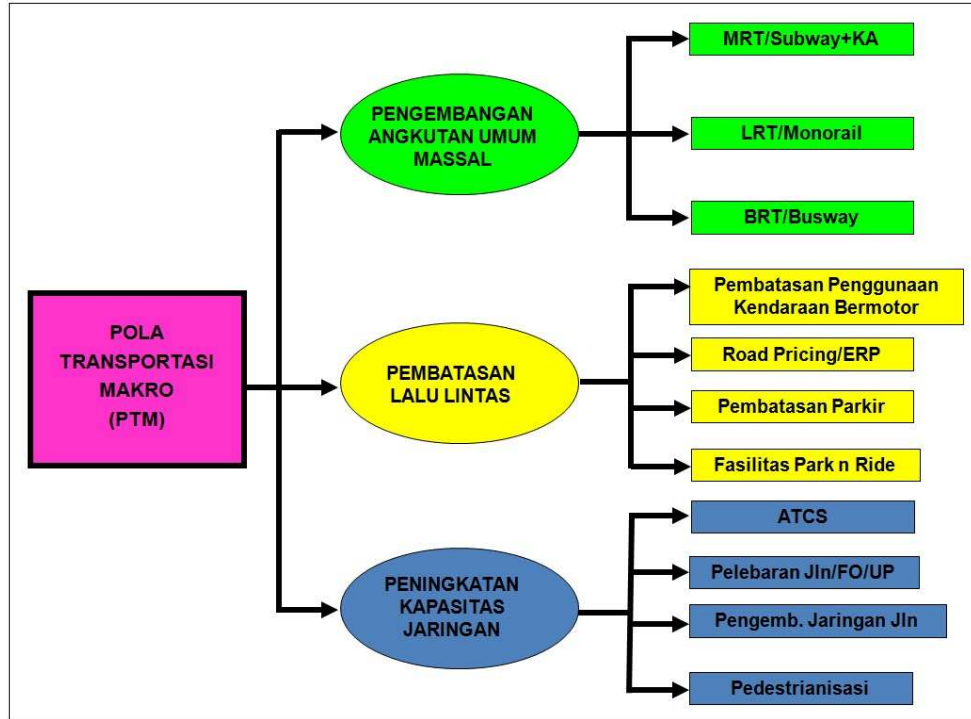
Dalam Pasal 24 menjelaskan kebijakan tentang koordinasi. Dalam melaksanakan koordinasi terhadap program Pola Transportasi Makro dilakukan oleh Asisten yang membidangi masalah transportasi.

Dalam Pasal 25 menjelaskan kebijakan tentang Pembiayaan. Dalam pelaksanaan program Pola Transportasi Makro biaya yang diperlukan dibebankan pada APBD Provinsi DKI Jakarta dan sumber pembiayaan lain yang sah sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

Kebijakan Pola Transportasi Makro dalam Peraturan Gubernur Nomer 103 Tahun 2007, digambarkan sebagai berikut:



Gambar 2.
Strategi Pola Transportasi Makro



Sumber: Dinas Perhubungan DKI Jakarta Dalam Angka Tahun 2010

Dari gambar diatas dapat terlihat jelas poin – poin yang ada dan harus dipertimbangkan dalam Pola Transportasi Makro. Poin tersebut dikelompokkan menjadi 3 poin utama yakni pengembangan angkutan umum massal, pembatasan lalu lintas, dan peningkatan kapasitas jaringan. 3 poin tersebut menjadi fokus saat ini dalam pengembangan dan pelaksanaan PTM di Jakarta.



BAB III

METODE PENELITIAN

Menurut Sugiyono (2008:2) metode penelitian pada dasarnya merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu.

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kualitatif dengan menggunakan metode pendekatan deskriptif. Menurut Kirk dan Miller dalam Moleong (2009:4) mendefinisikan bahwa penelitian kualitatif adalah tradisi tertentu dalam ilmu pengetahuan sosial yang secara fundamental bergantung dari pengamatan pada manusia baik kawasannya maupun dalam peristilahannya. Istilah penelitian kualitatif pada mulanya bersumber pada pengamatan yang dipertentangkan dengan pengamatan kualitatif. Pengamatan kualitatif melibatkan pengukuran tingkatan suatu ciri tertentu.

Sedangkan menurut David Williams dalam Moleong (2009:5) menuliskan bahwa penelitian kualitatif adalah pengumpulan data pada suatu latar ilmiah, dengan menggunakan metode alamiah, dan dilakukan oleh orang atau peneliti yang tertarik secara alamiah.

Penggunaan metode pendekatan dekriptif ditujukan untuk lebih menjelaskan upaya yang dilakukan dalam mewujudkan sistem perencanaan *Mass Rapid Transit* (MRT) sebagai transportasi massal di Provinsi DKI Jakarta.



Menurut Schaltzman dan Strauss dalam Moleong (2009:257) tujuan yang akan dicapai dalam penafsiran data salah satunya deskripsi analitik. Pada deskripsi analitik, rancangan organisasional dikembangkan dari kategori-kategori yang ditemukan dan hubungan-hubungan yang disarankan atau yang muncul dari data. Dengan demikian deskripsi baru yang perlu diperhatikan dapat dicapai.

Dengan pengembangan lebih lanjut menurut proses analitik, teori substantif akan menjadi kenyataan.

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian adalah hal-hal yang menjadi batas dalam penelitian dan untuk memudahkan dalam menentukan data yang akan diperlukan untuk suatu penelitian. Dalam kata lain penelitian ini didasarkan atas obyek penelitian yang ingin diketahui yang meliputi aspek tempat (*place*), pelaku (*actor*), dan aktivitas (*activity*) yang berintegrasi secara sinergis.

Berdasarkan permasalahan yang telah dirumuskan, maka dalam penelitian ini yang menjadi fokus kajian yaitu sebagai berikut :

1. Program perencanaan *Mass Rapid Transit* (MRT) sebagai transportasi massal di Provinsi DKI Jakarta yang didasari landasan hukum pada Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta No. 103 Tahun 2007 tentang Pola Transportasi Makro, meliputi seperti:
 - a. Konseptual *Mass Rapid Transit* (MRT) di DKI Jakarta.
 - b. Sistem dan pelaksanaan perencanaan *Mass Rapid Transit* (MRT)



c. Bentuk kerjasama antara Dinas Perhubungan, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dan PT. MRT Jakarta dalam perencanaan *Mass Rapid Transit* (MRT).

2. Faktor-faktor pendukung dan penghambat yang dihadapi Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta dalam menerapkan perencanaan *Mass Rapid Transit* (MRT) sebagai transportasi massal di Provinsi DKI Jakarta.

a. Faktor internal

b. Faktor eksternal

C. Lokasi dan Situs Penelitian

1. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian adalah tempat dimana peneliti melakukan penelitian.

Dalam penelitian ini yang menjadi lokasi penelitian adalah DKI Jakarta.

Pemilihan lokasi penelitian didasarkan atas fokus penelitian dan juga dikarenakan DKI Jakarta merupakan Ibukota Negara Republik Indonesia serta sebagai kota metropolitan yang terus berkembang dengan mobilitas yang tinggi, sehingga karakteristik permasalahan yang terjadi akan sangat kompleks dan berbeda dengan provinsi lain.

2. Situs Penelitian

Situs penelitian adalah objek dimana peneliti melakukan penelitian.

Dalam penelitian ini, yang menjadi objek penelitian adalah Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta. Pemilihan Dinas Perhubungan DKI Jakarta sebagai objek penelitian dikarenakan situs ini dalam proses perencanaan bertugas sebagai pendukung pelaksanaan dalam pembangunan



Mass Rapid Transit (MRT). Dengan tugasnya tersebut memungkinkan adanya hubungan dalam pengkoordinasian dari instansi yang terkait dalam perencanaan *Mass Rapid Transit* (MRT).

D. Sumber Data

Sumber data dalam penelitian ini dengan memanfaatkan orang-orang yang dianggap mengetahui dan menguasai bidang ini (*key person*). Sumber data utama dalam penelitian kualitatif menurut Loafland dan Lofland dalam Moleong, (2009:157) adalah kata-kata dan tindakan (data primer), selebihnya adalah data tambahan (data sekunder) seperti dokumen dan lain-lain.

Adapun sumber data yang digunakan peneliti dalam penelitian ini digolongkan sebagai berikut:

1. Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh secara langsung yang bersumber dari lapangan penelitian. Sumber tersebut diperoleh dari pihak yang terkait sebagai informan dalam objek penelitian. Data yang diperoleh berupa jawaban langsung atas pertanyaan yang diajukan oleh peneliti melalui wawancara. Data primer merupakan pendapat-pendapat yang sifatnya objektif karena merupakan persepsi pribadi yang disampaikan langsung kepada peneliti.

2. Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang berasal dari dokumen yaitu berbagai dokumentasi yang memiliki relevansi dengan fokus penelitian berupa foto, peraturan daerah, peraturan gubernur serta jurnal dan buku-



buku literatur yang diperoleh dari suatu organisasi atau berasal dari pihak yang telah mengumpulkan dan mengolahnya sehingga dapat melengkapi data-data yang digunakan dalam penelitian. Proses pengumpulan sumber data dalam penelitian harus dilakukan secara relevan agar pembahasan dalam penelitian ini sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai.

E. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data merupakan proses dalam menghimpun data yang relevan. Data yang didapatkan akan memberikan gambaran secara spesifik dari fokus yang akan diteliti. Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu dengan :

1. Studi Pustaka (*Library Study*)

Studi pustaka ini dilakukan dalam rangka menyusun kerangka teoritis yang nantinya sebagai petunjuk dalam pengumpulan data lapangan.

2. Pengamatan (observasi)

Observasi lapangan yaitu dengan cara mengumpulkan data dengan melakukan pengamatan secara langsung terhadap gejala-gejala dari objek yang diteliti.

3. Wawancara

Wawancara merupakan cara yang dilakukan untuk mendapatkan data dan informasi yang dibutuhkan melalui tatap muka melalui pertanyaan secara lisan kepada subyek dalam penelitian. Wawancara yang dilakukan dalam bentuk tanya jawab baik secara terstruktur maupun tidak terstruktur.

Dalam hal ini peneliti melakukan tanya jawab secara langsung dengan



informan yang telah ditetapkan dan dianggap mengetahui secara rinci dari masalah yang menjadi fokus dalam penelitian.

Wawancara ini dilakukan terhadap Staf Sub Bagian Program dan Anggaran Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta. Untuk melengkapi data dalam penelitian ini, peneliti juga melakukan wawancara dengan Anggota Dewan Transportasi Kota Jakarta.

4. Dokumentasi

Dokumentasi merupakan cara pengumpulan dokumen-dokumen data dan informasi yang didapat dari instansi terkait. Dokumen tersebut merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu, dokumen yang digunakan dapat berbentuk tulisan dan gambar. Dokumen tersebut meliputi laporan atau berbagai artikel dari majalah, koran atau jurnal yang berkaitan dengan topik penelitian.

F. Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian adalah alat bantu yang digunakan untuk memperoleh data dalam penelitian, adapun instrumen penelitian yang digunakan oleh yaitu:

1. Peneliti sendiri

Dimana dalam memperoleh data, peneliti bertindak sebagai instrumen untuk mengamati serta mencatat fenomena objek yang terjadi untuk diteliti dan yang berkaitan dengan permasalahan penelitian.

2. Panduan Wawancara (*interview guide*)



Panduan wawancara digunakan sebagai pedoman dalam melakukan wawancara dengan responden untuk mendapatkan data yang berkaitan dengan fokus penelitian.

3. Catatan lapangan (*field note*)

Catatan lapangan digunakan untuk mencatat data yang didapat dalam proses pengumpulan data di lapangan. Berdasarkan apa yang didengar, dilihat dan dialami peneliti selama berada dalam lapangan penelitian.

4. Perangkat Penunjang

Perangkat penunjang merupakan alat yang digunakan untuk mencatat informasi selama penelitian yang dilakukan pada saat peneliti melakukan observasi. Hal tersebut digunakan untuk memberi bukti otentik terhadap fenomena yang terjadi di lapangan. Perangkat penunjang yang digunakan yaitu seperti *tape recorder* dan kamera.

G. Analisis Data

Analisis data dalam penelitian kualitatif dilakukan sejak sebelum memasuki lapangan, selama di lapangan, dan setelah selesai di lapangan. Dalam hal ini Nasution dalam Sugiyono (2008:245) menyatakan analisis telah mulai sejak merumuskan dan menjelaskan masalah, sebelum terjun ke lapangan, dan berlangsung terus sampai penulisan hasil penelitian. Analisis data menjadi pegangan bagi penelitian selanjutnya sampai jika mungkin teori yang *grounded* (yang sudah tidak dipakai lagi). Namun, dalam penelitian kualitatif, analisis data lebih difokuskan selama proses di lapangan bersama dengan pengumpulan data.



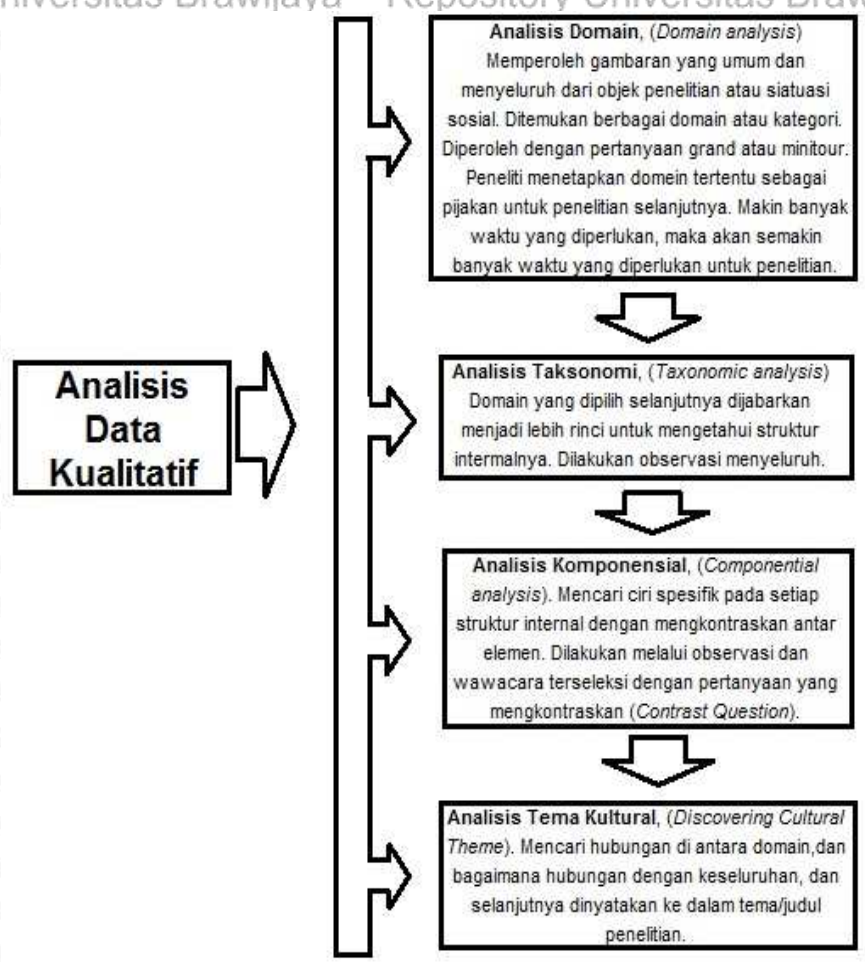
Dalam penelitian ini metode analisis yang digunakan adalah analisis data Model Spradley. Menurut Moleong (2009:302) analisis data menyatakan dengan teknik pengumpulan data. Penelitian dilakukan secara silih berganti antara pengumpulan data dengan analisis data sampai pada akhirnya keseluruhan masalah penelitian terjawab. Dalam penyelenggaraan penelitian yang dilakukan secara silih berganti antara pengumpulan data dengan analisis data sampai pada akhirnya keseluruhan masalah penelitian terjawab. Sewaktu menyelenggarakan pengamatan deskriptif seluruh hubungan biasanya teridentifikasi.

Sedangkan analisis yang digunakan yaitu analisis domein, analisis taksonomi, analisis komponen dan analisis tema. Analisis domein merupakan analisis yang dilakukan terhadap data yang diperoleh dari pengamatan serta wawancara atau pengamatan deskriptif yang terdapat dalam catatan lapangan. Analisis taksonomi dengan melakukan pengamatan dan wawancara terfokus berdasarkan fokus yang telah dipilih oleh peneliti. Analisis komponen dengan melakukan wawancara terpilih unuk memperdalam data yang telah ditemukan melalui sejumlah pertanyaan kontras. Analisis tema merupakan seperangkat prosedur untuk memahami secara holistik pemandangan yang sedang diteliti.

Jika dilihat dari segi analisis, maka analisis data kualitatif menurut model Spradley mengikuti alur seperti berikut ini :



Gambar 3. ANALISIS DATA MODEL SPRADLEY



Sumber: Sugiyono (2009:217)



BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Provinsi DKI Jakarta

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam melaksanakan pembangunan bertujuan untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat, pelayanan umum, dan daya saing daerah secara keseluruhan. Pelaksanaannya mengutamakan keterlibatan seluruh *stakeholder* pembangunan daerah, dengan memperhatikan posisi geografi dan potensi demografi, memanfaatkan sumber daya alam dan sumber daya manusia, serta mengoptimalkan faktor-faktor lingkungan strategis lainnya. Pembangunan di Jakarta selama ini telah menunjukkan pencapaian yang menggembirakan yang ditandai dengan meningkatnya berbagai indikator kesejahteraan masyarakat. Pengembangan kota Jakarta sebagai kota modern dilaksanakan berdasarkan potensi sumberdaya manusia dan ciri khas yang dimilikinya. Hari jadi Kota Jakarta yaitu pada tanggal 22 Juni 1527.

1. Visi dan Misi Provinsi DKI Jakarta

a. Visi

Jakarta Baru, kota modern yang tertata rapi, menjadi tempat hunian yang layak dan manusiawi, memiliki masyarakat yang berkebudayaan, dan dengan pemerintahan yang berorientasi pada pelayanan publik.



b. Misi

Provinsi DKI Jakarta memiliki beberapa misi sebagai berikut :

1. Mewujudkan Jakarta sebagai kota modern yang tertata rapi, serta konsisten dengan rencana Tata Ruang Wilayah.
2. Menjadikan Jakarta sebagai kota yang bebas dari masalah-masalah menahun seperti macet, banjir, pemukiman kumuh, sampah dan lain-lain.
3. Menjamin ketersediaan hunian dan ruang publik yang layak serta terjangkau bagi warga kota dan ketersediaan pelayanan kesehatan yang gratis sampai rawat inap dan pendidikan yang berkualitas secara gratis selama 12 tahun untuk warga Jakarta.
4. Membangun budaya masyarakat perkotaan yang toleran, tetapi juga sekaligus memiliki kesadaran dalam memelihara kota.
5. Membangun pemerintahan yang bersih dan transparan serta berorientasi pada pelayanan publik.

2. Kondisi Umum Provinsi DKI Jakarta

Provinsi DKI Jakarta secara geografis terletak pada posisi antara 106.22° 42" dan 106.58° 18" Bujur Timur, serta antara 5.19° 12" dan 6.23° 54" Lintang Selatan. Wilayah Provinsi DKI Jakarta merupakan dataran rendah dengan ketinggian rata-rata 7 (tujuh) meter di atas permukaan laut. Namun, sekitar 40 persen wilayah Jakarta berupa dataran yang permukaan tanahnya berada 1 - 1,5 meter di bawah muka laut pasang, wilayah DKI Jakarta memiliki tidak kurang 110 buah pulau yang tersebar di Kepulauan Seribu



serta dilalui 27 aliran sungai dari wilayah Bodetabek (Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi).

Berdasarkan posisi geografisnya, wilayah Provinsi DKI Jakarta dibagi dalam kota administrasi dan kabupaten administrasi. Wilayah tersebut terbagi menjadi 5 wilayah kotamadya dan satu kabupaten administratif, yakni: Kotamadya Jakarta Selatan, Kotamadya Jakarta Timur, Kotamadya Jakarta Pusat, Kotamadya Jakarta Barat, Kotamadya Jakarta Utara dan Kabupaten Administratif Kepulauan Seribu.

Adapun batas wilayah administratif Provinsi DKI Jakarta berdasarkan posisi geografis (Lihat dalam Undang-undang Nomor 29 Tahun 2007) adalah:

- a. Sebelah Selatan : berbatasan dengan Kota Depok Provinsi Jawa Barat
- b. Sebelah Timur : berbatasan dengan Kabupaten Bekasi dan Kota Bekasi Provinsi Jawa Barat
- c. Sebelah Barat : berbatasan dengan Kabupaten Tangerang dan Kota Tangerang Provinsi Banten
- d. Sebelah Utara : membentang pantai dari Barat sampai ke Timur berbatasan dengan Laut Jawa.



Adapun luas daerah dan pembagian daerah Provinsi DKI Jakarta dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 2.
Luas Daerah Dan Pembagian Daerah Administrasi Menurut Kota Adm./Kab

No.	Kota Adm / Kab	Luas Wilayah (km ²)	Jumlah Kecamatan	Jumlah Kelurahan	Jumlah KK
1.	Jakarta Selatan	141,27	10	65	657.302
2.	Jakarta Timur	188,03	10	65	894.475
3.	Jakarta Pusat	48,13	8	44	351.069
4.	Jakarta Barat	129,54	8	56	695.945
5.	Jakarta Utara	146,66	6	31	539.339
6.	Kep. Seribu	8,70	2	6	6.86
	Jumlah	662,33	44	267	3.138.861

Sumber : Jakarta Dalam Angka 2012

Keseluruhan luas wilayah Provinsi DKI Jakarta yaitu 7.659,02 km², meliputi 662,33 km² daratan, dan 6.977,5 km² lautan. Adapun wilayah administrasi Provinsi DKI Jakarta digambarkan seperti pada peta berikut ini:



Gambar 4.
Peta Provinsi DKI Jakarta



Sumber: <http://www.google.id/imgres>

Berdasarkan data Jakarta Dalam Angka 2012, wilayah Provinsi DKI Jakarta yang terbagi atas 4 wilayah Kotamadya terbagi dalam 42 kecamatan, 261 kelurahan, 2.681 Rukun Warga (RW), 30.094 Rukun Tetangga (RT) dan 3.138.130 Kepala Keluarga. Sedangkan wilayah Kabupaten Administratif Kepulauan Seribu terbagi dalam 2 Kecamatan, 6 Kelurahan, 24 Rukun Warga (RW), 101 Rukun Tetangga (RT), dan 6.886 Kepala Keluarga.

Adapun jumlah penduduk di Wilayah Provinsi DKI Jakarta pada tahun 2011 dapat dilihat pada tabel berikut ini:



Tabel 3.
Penduduk di Wilayah Provinsi DKI Jakarta
Menurut Jenis Kelamin, Rasio Jenis Kelamin dan
Kabupaten/Kota Administrasi, 2011

No.	Kabupaten/ Kota Adm.	Jenis Kelamin		Jumlah	Rasio Jenis Kelamin
		Laki-laki	Perempuan		
1	Kep. Seribu	12 673	12 263	24 936	103
2	Jakarta Selatan	1 100 153	1 035 418	2 135 571	106
3	Jakarta Timur	1 511 035	1 415 697	2 926 732	107
4	Jakarta Pusat	575 562	548 108	1 123 670	105
5	Jakarta Barat	1 165 852	1 094 489	2 260 341	107
6	Jakarta Utara	887 492	828 853	1 716 345	107
	Jumlah	5 252 767	4 934 828	10 178 595	106

Sumber : "Jakarta Dalam Angka 2012", BPS Provinsi DKI Jakarta

Provinsi DKI Jakarta dilihat dari sisi demografinya, jumlah penduduk DKI Jakarta sebanyak ±10juta penduduk. Sedangkan sex ratio penduduk DKI Jakarta adalah sebesar 106, yang artinya jumlah penduduk laki-laki 3% lebih banyak dibandingkan jumlah penduduk perempuan. Jumlah penduduk di Provinsi DKI Jakarta bertambah setiap tahunnya. Berdasarkan sensus ekstra-polasi, jumlah penduduk Jakarta pada siang hari bertambah ±2juta dari para penglaju dari wilayah BODETABEK. Kepadatan penduduk Jakarta sebesar 13.000-15.000 Jiwa/km².

Pertumbuhan penduduk di wilayah Provinsi DKI Jakarta akan mempengaruhi laju pertumbuhan kesejahteraan masyarakat. Adapun laju



pertumbuhan penduduk Provinsi DKI Jakarta dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 4.

Penduduk dan Laju Pertumbuhan Penduduk Menurut Kabupaten/Kota Administrasi Hasil Sensus Penduduk 2000 dan 2010

No.	Kabupaten/ Kota Adm.	Penduduk		Laju Pertumbuhan	
		2000	2010	2000	2010
1	Kep. Seribu	17 245	21 082	1,78	2,03
2	Jakarta Selatan	1 784 044	2 062 232	0,40	1,46
3	Jakarta Timur	2 347 917	2 693 896	1,34	1,38
4	Jakarta Pusat	874 595	902 973	-0,87	0,32
5	Jakarta Barat	1 904 191	2 281 945	1,14	1,83
6	Jakarta Utara	1 419 091	1 645 659	1,00	1,49
	Jumlah	8 347 083	9 607 787	0,78	1,42

Sumber : "Jakarta Dalam Angka 2012", BPS Provinsi DKI Jakarta

Berdasarkan tabel jumlah penduduk dan laju pertumbuhan penduduk Provinsi DKI Jakarta diatas, setiap tahunnya selalu mengalami kenaikan. Dengan kenaikan jumlah penduduk tersebut akan mempengaruhi kehidupan masyarakat di Provinsi DKI Jakarta baik dari segi sosial maupun ekonomi masyarakat.

3. Kondisi Lalu Lintas dan Transportasi

Wilayah Provinsi DKI Jakarta (Lihat Renstra SKPD Dinas Perhubungan DKI Jakarta 2008-2013) sejak 20 tahun terakhir mengalami



permasalahan sistem transportasi dan lalu lintas dengan kompleksitas yang sangat tinggi, yang tercermin dari kamacetan lalu lintas sepanjang waktu pada hampir semua ruas jalan utama.

Pola jaringan jalan di wilayah DKI Jakarta secara umum terdiri dari sistem jaringan jalan lingkaran yaitu lingkaran dalam (*inner ring road*) dan lingkaran luar (*outer ring road*) yang juga merupakan jaringan jalan arteri primer, jaringan radial yang melayani kawasan diluar *inner ring road* menuju kawasan di dalam *inner ring road* dan jaringan jalan berpola grid di wilayah pusat kota.

Berdasarkan hasil survei SITRAMP tahun 2000, aktivitas lalu lintas tersibuk di wilayah DKI Jakarta terfokus pada wilayah dengan tingkat aktivitas ekonomi tinggi, yakni sepanjang ruas lingkaran dalam, koridor utama utara selatan dan barat timur.

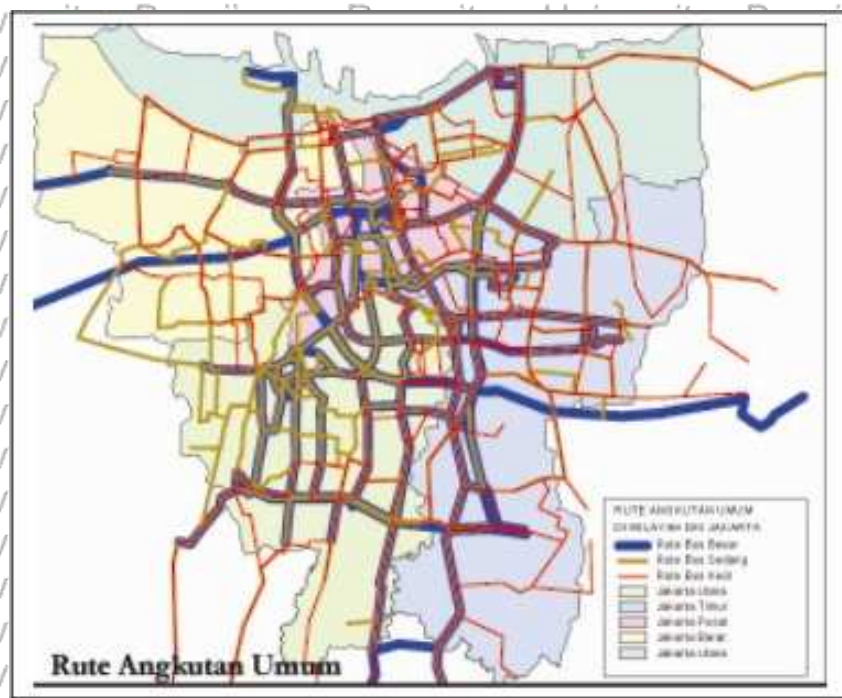
a. Kondisi Angkutan Umum Bus

Sistem angkutan umum di wilayah DKI Jakarta lebih didominasi oleh sistem bus yang berbasis jaringan jalan raya. Tingkat pelayanan dari sistem ini sangat bergantung pada kondisi lalu lintas dan jumlah armada angkutan umum yang beroperasi. Cakupan pelayanan dipresentasikan dengan wilayah dengan radius 500 m (maksimum aksesibilitas) dari jaringan trayek terhadap jarak jenis. Struktur rute bus di DKI Jakarta sangat kompleks. Mengkaji secara menyeluruh rute-rute bus di Jabotabek belum pernah dilaksanakan, sementara penambahan trayek dan rute terus terjadi yang menambah kompleksitas jaringan trayek tersebut.



Adapun rute angkutan umum di Provinsi DKI Jakarta seperti pada gambar berikut ini:

Gambar 5.
Rute Angkutan Umum



Sumber: Renstra Dinas Perhubungan DKI Jakarta

Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan DKI Jakarta tahun 2011, total kendaraan yang ada di Provinsi DKI Jakarta yaitu sekitar 7,97 juta kendaraan. Sedangkan jumlah kendaraan angkutan umum yang ada di Provinsi DKI Jakarta hanya sekitar 1.1% dari total jumlah kendaraan yang ada.

Adapun jumlah angkutan umum yang beroperasi di Provinsi DKI Jakarta dapat dilihat pada tabel berikut:



Tabel 5.
Jumlah Angkutan Umum yang Beroperasi
Menurut Perusahaan, 2011

Jenis	Nama Perusahaan	Jumlah Bus	Jumlah Trayek
Bus Besar	1. Perum PPD	378	46
	2. PT Mayasari Bakti	1493	95
	3. Pahala Kencana	40	3
	4. Bianglala Metropolitan	184	9
	5. Steady safe	407	32
	6. PT Agung Bhakti	25	2
	7. Koperasi Arief Rahman	25	1
	8. PT Koda Jaya/ AJA P	154	6
	9. PT Jasa Utama	75	5
	10. Koperasi Himpurna		
	11. PT Metro Mini	50	4
	12. PT Putra Tasima		
	13. PT Daya Sentosa Utama	26	2
	14. PT Intras Jaya Transportindo	20	2
	15. PT Sinar Jaya Megah Langgeng	90	12
16. TRANSJAKARTA BUSWAY	562	11	
	Jumlah	3529	230
Bus Sedang	17. PT Metro Mini	3101	50
	18. Kopaja	475	28
	19. Koantas Bima	185	3
	20. Kopami Jaya	163	3
	21. PT Jewa Dian Mitra	20	1
		Jumlah	4944
Bus Kecil	22. Mikrolet	6754	59
	23. KWK/ APK	6243	79
	24. APB	1186	21
		Jumlah	14183

Sumber : "Jakarta Dalam Angka 2012", BPS Provinsi DKI Jakarta



Berdasarkan tabel jumlah angkutan umum yang beroperasi menurut perusahaan di Provinsi DKI Jakarta, jumlah angkutan umum tersebut belum termasuk angkutan umum yang belum termasuk angkutan yang tidak terdaftar dan dikelola secara pribadi misalnya seperti ojek.

b. Kondisi Angkutan Umum Kereta Api

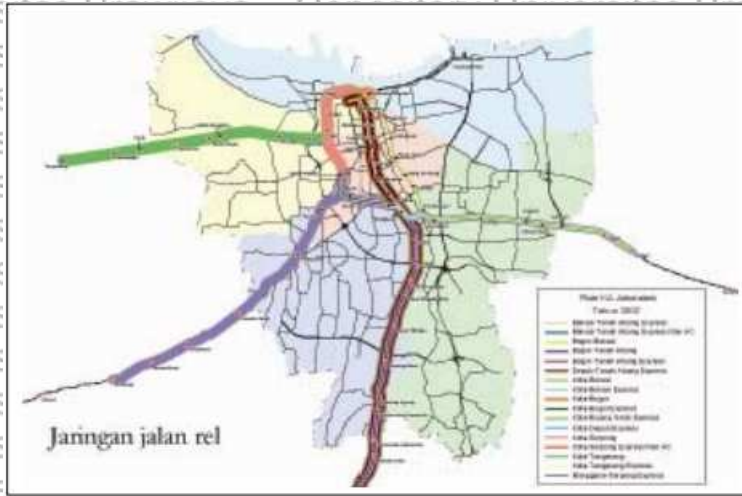
Sistem jalan kereta memiliki panjang rel 160 km yang mencakup enam jalur pelayanan yaitu: jalur timur, jalur tengah, Bekasi, Tanjung Priok, Serpong dan Tangerang. Lima jalur pelayanan membentuk sistem radial dan sisanya membentuk pola lingkaran. Jalur-jalur ini memiliki rel ganda kecuali jalur Tangerang dan Serpong. Pada jalur tengah sepanjang 19 km dari Manggarai ke Jakarta Kota, jalur rel ini telah dilayangkan.

Hasil survei tahun 2000 menunjukkan total jumlah penumpang yang menggunakan jasa kereta api Jabotabek sekitar 406.000 penumpang, permintaan penumpang pada jalur pusat (*central line*) hampir enam kali lebih besar daripada tiga jalur lainnya. Kondisi ini memberikan indikasi bahwa wilayah selatan Jakarta sangat bergantung pada angkutan kereta api untuk melakukan perjalanan ke wilayah Jakarta.

Adapun gambar pemetaan jaringan jalan rel yang ada di Jakarta yaitu sebagai berikut:



Gambar 6.
Jaringan Jalan Rel



Gambar Sumber: Renstra Dinas Perhubungan DKI Jakarta

Dari gambar diatas dapat dilihat pemeran jalur kereta apa yang terdapat di Provinsi DKI Jakarta. Garis-garis berwarna pada gambar diatas menjadi penjelasan jalur-jalur yang ada. Keberadaan jalur tersebut dapat membantu masyarakat yang berada disekitar Jakarta (Bodotabek) untuk dapat mengakses transportasi ke Jakarta. Angkutan umum kereta api menjadi transportasi andalan masyarakat pinggiran Jakarta terutama pada jam-jam sibuk.

Hal tersebut dapat terlihat pada penjualan tiket kereta api seperti berikut ini:



Tabel 6.
Nilai Penjualan Tiket Kereta Api
Menurut Bulan dan Tujuan, 2011

No.	Bulan	Nilai Penjualan		
		Luar Kota	Jabotabek	Dalam Kota
1.	Januari	54 268 865	29 358 933	3 484 239
2.	Februari	48 646 737	27 109 907	3 034 172
3.	Maret	55 982 138	29 570 241	3 424 901
4.	April	55 037 107	29 284 017	3 263 753
5.	Mei	64 906 160	29 769 951	3 784 123
6.	Juni	63 703 360	31 619 655	3 408 472
7.	Juli	89 182 902	32 748 059	3 899 728
8.	Agustus	58 171 293	34 059 047	3 384 593
9.	September	56 708 377	31 631 157	3 760 311
10.	Oktober	57 999 921	35 762 261	3 474 234
11.	November	57 637 850	33 878 481	3 482 358
12.	Desember	70 366 308	36 007 811	3 565 879
	Jumlah	732 611 018	380 799 520	41 966 763
	2010	720 843 724	401 174 196	40 026 605
	2009	657 780 356	324 066 169	36 545 763
	2008	605 311 747	248 671 893	32 385 625
	2007	476 504 281	401 174 196	24 201 170

Sumber: Jakarta Dalam Angka 2012, BPS DKI Jakarta Tahun

Setiap bulannya jumlah penumpang kereta api yang dapat dilihat dari penjualan tiket kereta api selalu mengalami kenaikan. Kenaikan tersebut baik dari luar kota, Jabotabek maupun dalam kota. Hal ini membuktikan bahwa kereta api menjadi salah satu pilihan transportasi yang diminati.



B. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta

1. Landasan Hukum Organisasi

- a. Kep. Gub Kepala Daerah Khusus Ibukota Jakarta No. 1b.3/1/7/1966, 20 Agustus 1966 tentang Pembentukan Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya.
- b. Kep. Gub Kepala Daerah Khusus Ibukota Jakarta No. B. VII-5718/a/1/1975, 13 Oktober 1975 tentang Pembentukan Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya.
- c. Perda No. 2 Tahun 1985 tentang Pembentukan Susunan Organisasi dan Tata Kerja Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya Provinsi DKI Jakarta.
- d. Perda No. 3 Tahun 2001 tentang Bentuk, Susunan Organisasi dan Tata Perangkat Daerah dan Sekretariat DPRD Provinsi DKI Jakarta.
- e. Kep Gub Provinsi DKI Jakarta No. 79 Tahun 2002 tentang Organisasi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta.
- f. Kep Gub Provinsi DKI Jakarta No. 8 Tahun 2003 tentang Pembentukan Organisasi dan Tata kerja Unit Pelaksana Teknis di Lingkungan Dinas Perhubungan Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.
- g. Perda No. 10 Tahun 2008 tentang Organisasi Perangkat Daerah.
- h. PerGub No. 97 Tahun 2009 tentang Organisasi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan.



2. Kedudukan Dinas Perhubungan DKI Jakarta

- a. Dinas Perhubungan merupakan unsur pelaksana otonomi daerah di bidang perhubungan.
- b. Dinas perhubungan dipimpin oleh seorang Kepala Dinas yang berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab kepada Gubernur melalui Sekretaris Daerah.
- c. Dalam melaksanakan tugasnya Kepala Dinas dibantu oleh seorang Wakil Kepala Dinas.
- d. Dinas Perhubungan dalam melaksanakan tugas dan fungsinya dikoordinasikan oleh Asisten Perekonomian dan Administrasi.

3. Tugas Dinas Perhubungan DKI Jakarta

Tugas Dinas Perhubungan DKI Jakarta yaitu menyelenggarakan pembinaan, perencanaan, pembangunan, pengembangan, pengelolaan, pengendalian, pengawasan dan pengkoordinasian kegiatan di bidang perhubungan darat, laut dan udara.

4. Fungsi Dinas Perhubungan DKI Jakarta

- a. Penyusunan dan pelaksanaan rencana kerja dan anggaran Dinas Perhubungan.
- b. Perumusan kebijakan teknis pelaksanaan urusan perhubungan
- c. Penyelenggaraan di bidang perhubungan darat, laut dan udara.
- d. Pembinaan dan pengembangan sistem perhubungan darat, perairan, laut dan udara.



- e. Pengawasan dan pengendalian sistem usaha dan kegiatan perhubungan darat, perairan, laut dan udara.
- f. Pengembangan sistem transportasi perkotaan.
- g. Pelayanan, pembinaan dan pengendalian sistem usaha dan kegiatan perhubungan darat, perairan, laut dan udara.
- h. Penetapan lokasi, pengelolaan dan pembinaan usaha perparkiran.
- i. Penegakan peraturan perundang-undangan di bidang perhubungan.
- j. Pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor angkutan umum dan barang, dan pemeriksaan mutu karoseri kendaraan bermotor.
- k. Penghitungan, pengawasan dan evaluasi tarif angkutan jalan, perairan, dan laut.
- l. Penataan, penetapan, pengawasan dan evaluasi jaringan trayek angkutan jalan.
- m. Pemungutan, penatausahaan, penyeteroran, pelaporan dan pertanggungjawaban penerimaan retribusi di bidang perhubungan darat, perairan, laut dan udara.
- n. Penyediaan, penatausahaan, penggunaan, pemeliharaan dan perawatan prasarana dan sarana perhubungan.
- o. Pemberian dukungan teknis kepada masyarakat dan perangkat daerah.
- p. Pengelolaan kepegawaian, keuangan, barang dan ketatausahaan dinas perhubungan.
- q. Pelaporan pertanggungjawaban pelaksanaan tugas dan fungsi.



5. Visi dan Misi Dinas Perhubungan DKI Jakarta

a. Visi

Terciptanya sistem transportasi yang terintegrasi dan berkualitas yang sejajar dengan kota besar negara maju.

b. Misi

1. Mewujudkan transportasi darat yang aman, tertib, terintegrasi, terjangkau.

2. Mewujudkan transportasi laut, dengan standar internasional dengan memanfaatkan keunggulan teknologi serta pengembangan wilayah.

3. Mewujudkan transportasi udara, dengan standar internasional serta untuk pengembangan wilayah.

4. Mewujudkan sistem pelayanan yang efisien dengan pelayanan prima.

6. Strategi Dinas Perhubungan

Strategi pembangunan yang menjadi tugas pokok dan fungsi dari Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta adalah:

a. Mengoptimalkan ruas jalan dan jembatan yang ada termasuk fasilitas pejalan kaki (*zebra cross*, trotoar, halte dan JPO).

b. Memperbaiki kualitas pelayanan dan pengembangan angkutan umum massal.

c. Koordinasi yang intensif dengan daerah perbatasan.

d. Meningkatkan pelayanan angkutan dari dan ke kepulauan seribu.



Adapun programnya adalah Pengembangan Jaringan Jalan dan Jembatan, Pengembangan Sarana dan Fasilitas Perhubungan dan Pengembangan Pelayanan Angkutan Umum.

Program Strategis Pembangunan Bidang Sarana dan Prasarana Kota untuk fungsi Perhubungan dijelaskan pada tabel berikut:

Tabel 7.
Program Strategis Dinas Pehubungan

Arah Kebijakan	Strategi	Program	Indikator Kinerja
Meningkatkan Kinerja Sistem Transportasi, pos dan telekomunikasi melalui pemanfaatan secara optimal jaringan transportasi, pos dan telekomunikasi serta serta perbaikan kuantitas pelayanan.	Mengoptimalkan ruas jalan dan jembatan yang ada termasuk fasilitas pejalan kaki (pedestrian, halte, zebracross, jembatan penyeberangan orang) memperbaiki kualitas pelayanan dan pengembangan angkutan umum massal, koordinasi dengan daerah-daerah perbatasan, serta meningkatkan pelayanan angkutan dari dan Kepulauan Seribu.	1. Pengembangan Jaringan Jalan dan Jembatan.	<ul style="list-style-type: none"> • Meningkatkan kuantitas jalan di daerah pemukiman. • Tersedianya jalan arteri untuk kawasan pemukiman dan perdagangan. • Meningkatnya ruas jalan dan pelebaran jalan sesuai perkembangan volume kendaraan. • Meningkatnya Fasilitas trotoar untuk pejalan kaki.
Meningkatkan Kinerja Sistem Transportasi, pos dan telekomunikasi melalui	Mengoptimalkan ruas jalan dan jembatan yang ada termasuk fasilitas pejalan kaki (pedestrian,	2. Pengembangan Sarana dan Fasilitas Perhubungan	<ul style="list-style-type: none"> • Menurunnya tingkat kepadatan di Jalan Arteri • Menurunnya tingkat



<p>pemanfaatan secara optimal jaringan transportasi, pos dan telekomunikasi serta serta perbaikan kuantitas pelayanan</p>	<p>halte, zebracross, jembatan penyeberangan orang) memperbaiki kualitas pelayanan dan pengembangan angkutan umum massal, koordinasi dengan daerah-daerah perbatasan, serta meningkatkan pelayanan angkutan dari dan Kepulauan Seribu.</p>		<p>kecelakaan dan Pelanggaran lalu-lintas</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bertambahnya sarana pengaturan lalu-lintas • Meningkatnya kualitas pelayanan angkutan umum. • Terkendalnya penggunaan frekwensi radio dan tertatnya jaringan pos secara baik.
		<p>3. Pengembangan Pelayanan Angkutan Umum</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Meningkatnya frekwensi Pengawasan Pelayanan Angkutan Umum • Tersedianya Angkutan Umum Massal • Meningkatnya kedisiplinan awak angkutan umum dan masyarakat pengguna jasa angkutan umum. • Tersedianya angkutan penumpang dan barang dari dan ke Kepulauan Seribu

Sumber: RENSTRA Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta



7. Kepegawaian Dinas Pehubungan

Proses operasionalisasi dari suatu organisasi sangat ditentukan oleh dua faktor, yakni faktor sumber daya manusia (*human resourcess*) dan aktor sumber daya non-manusia (*non human resourcess*). Keduanya mempunyai kedudukan yang sama pentingnya dalam upaya pencapaian suatu tujuan dalam proses manajemen. Manajemen yang baik adalah manajemen yang diorientasikan untuk mengatur, mengelola, memberdayakan dan men-sinergikan kedua faktor tersebut secara baik, efektif dan efisien.

Kepegawaian Dinas Perhubungan DKI Jakarta digambarkan sebagai berikut ini:

Tabel 8.
Kepegawaian Dinas Perhubungan Di Provinsi DKI Jakarta
Berdasarkan Status

No.	Status Pegawai	Jumlah
1	PNS	1284
2	CPNS	200
3	PTT	33
	Jumlah	1517

Sumber: Dinas Perhubungan DKI Jakarta Dalam Angka Tahun 2011

Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Dalam Angka pada Tahun

2011 diketahui bahwa jumlah pegawai dengan status PNS (Pegawai Negeri Sipil) berjumlah 184 orang, CPNS (Calon Pegawai Negeri Sipil) berjumlah 200 orang, dan PTT (Pegawai Tidak Tetap) berjumlah 33 orang, dan total jumlah pegawai adalah 1517 orang. Dari tabel diatas juga dapat diketahui



bahwa status pegawai Dinas Perhubungan di Provinsi DKI Jakarta yang terbesar adalah PNS. Sedangkan status kepegawaian berdasarkan pendidikan dijelaskan dalam tabel berikut ini:

Tabel 9.
Kepegawaian Dinas Perhubungan Di Provinsi DKI Jakarta
Berdasarkan Pendidikan

No.	Unit Kerja	Pendidikan						Jumlah
		SD	SMP	SMA	D3	D4/ S1	S2	
1	Dishub Prov DKI Jakarta	52	90	585	32	199	53	1011
2	Sudin Hub Kota Adm Jakarta Barat	2	5	69	1	10	2	89
3	Sudin Hub Kota Adm Jakarta Pusat	-	17	73	-	7	3	100
4	Sudin Hub Kota Adm Jakarta Selatan	2	6	64	-	13	3	88
5	Sudin Hub Kota Adm Jakarta Timur	1	23	73	-	16	5	118
6	Sudin Hub Kota Adm Jakarta Utara	4	17	59	-	10	3	93
7	Sudin Hub Kep. Seribu	-	2	8	1	3	3	17
Jumlah		61	160	931	34	258	72	1517

Sumber: Dinas Perhubungan DKI Jakarta Dalam Angka Tahun 2011

Dari tabel diatas dapat dilihat bahwa proporsi terbesar dasar pendidikan pegawai Dinas Perhubungan di Provinsi DKI Jakarta adalah SMA sejumlah 931 orang, sementara itu status pendidikan D4 atau S1



sebesar 258 orang dan S2 sebesar 72 orang. Sedangkan berdasarkan jenis kelamin adalah sebagai berikut:

Tabel 10.
Kepegawaian Dinas Perhubungan Di Provinsi DKI Jakarta
Berdasarkan Jenis Kelamin

No.	Unit kerja	Jenis kelamin		Jumlah
		Laki-laki	Perempuan	
1	Dishub Prov DKI Jakarta	888	124	1012
2	Sudin Hub Kota Adm Jakarta Barat	84	5	89
3	Sudin Hub Kota Adm Jakarta Pusat	96	4	100
4	Sudin Hub Kota Adm Jakarta Selatan	77	11	88
5	Sudin Hub Kota Adm Jakarta Timur	107	1	118
6	Sudin Hub Kota Adm Jakarta Utara	89	4	93
7	Sudin Hub Kep. Seribu	11	6	17
Jumlah		1352	165	1517

Sumber: Dinas Perhubungan DKI Jakarta Dalam Angka Tahun 2011

Dari tabel diatas dapat disimpulkan bahwa sebagian besar pegawai Dinas Perhubungan di Provinsi DKI Jakarta didominasi oleh laki-laki sejumlah 1352 orang. Sedangkan jumlah pegawai perempuan hanya 165 orang.



C. Penyajian Data Fokus

1. Sistem Perencanaan MRT Sebagai Transportasi Massal Di DKI Jakarta

Penelitian dengan judul Sistem Perencanaan *Mass Rapid Transit* (MRT)

Sebagai Transportasi Massal didasarkan pada adanya fenomena sistem transportasi yang ada di DKI Jakarta yang keadaannya semakin kompleks baik dari segi kualitas maupun kuantitasnya. Keadaan tersebut membutuhkan perencanaan dan penanganan yang komprehensif, strategis dan seksama terutama dalam mengantisipasi kecenderungan meningkatnya permintaan (*demand*) akan jasa transportasi di masa mendatang.

Permasalahan sistem transportasi di DKI Jakarta dengan tingkat kompleksitas yang sangat tinggi. Tercermin dari kemacetan lalu lintas sepanjang waktu pada hampir semua ruas jalan utama, sistem angkutan umum yang masih lemah, dan sistem pendukung lainnya yang masih belum beroperasi secara optimal dan terintegrasi. Permasalahan transportasi ini membutuhkan suatu kerangka perencanaan dan penanganan yang serius.

Terutama dalam mengantisipasi kecenderungan meningkatnya permintaan akan jasa transportasi dimasa datang.

Berdasarkan permasalahan tersebut ditetapkan Keputusan Gubernur Nomor 84 Tahun 2004 tentang Pola Transportasi Makro di Propinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta yang kemudian diperbaharui lagi menjadi Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 103 Tahun 2007 tentang Pola Transportasi Makro. Peraturan tentang pola transportasi makro dimaksudkan



untuk meningkatkan pelayanan dan penyediaan jasa transportasi yang aman, terpadu, tertib, lancar, nyaman, ekonomis, efisien, efektif, dan terjangkau oleh masyarakat, yang bertujuan untuk menetapkan Rencana Induk Sistem Jaringan Transportasi di Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta sebagai perwujudan Tatanan Transportasi Wilayah. Dalam peraturan tersebut di pasal 6 dijelaskan program pengembangan sistem transportasi yang memfokuskan pada perencanaan sistem transportasi angkutan umum massal terdiri dari tiga bagian yaitu:

1. Jaringan *Bus Priority (Busway-TransJakarta)*
2. LRT (*Light Rapid Transit-Monorel*)
3. MRT (*Mass Rapid Transit-MRT Jakarta*)

Dalam penelitian yang peneliti lakukan, difokuskan pada perencanaan sistem transportasi angkutan umum massal *Mass Rapid Transit (MRT)*. Dalam penelitian ini menganalisis faktor-faktor pendekatan umum sistem perencanaan MRT seperti proses, tahapan dan langkah-langkah dalam pembangunan MRT di DKI Jakarta. Hal - hal yang perlu diperhatikan dalam menganalisis sistem perencanaan MRT adalah sebagai berikut:

a. Konseptual *Mass Rapid Transit (MRT) Jakarta*

Mass Rapid Transit (MRT) merupakan sebutan untuk kereta api cepat di DKI Jakarta. Umumnya MRT di dunia biasa disebut sebagai RRT, *subway*, kereta api bawah tanah dan juga metro rail. Berdasarkan Peraturan Gubernur No. 103 Tahun 2007 tentang Pola Transportasi Makro Pasal 1 ayat 15 dijelaskan bahwa, “*Mass Rapid Transit* yang selanjutnya disingkat



MRT adalah angkutan umum massal cepat dengan menggunakan kereta berat". MRT yang ada di Jakarta merupakan jenis kereta api dengan sistem transit cepat yang memiliki hak prioritas jalan khusus dan pada kecepatan relatif tinggi dan dengan demikian menyediakan kapasitas jaringan yang paling tinggi. Jalur yang dibuat yaitu dengan jalur jalan layang dan bawah tanah. Bentuk dari MRT Jakarta nantinya yang akan dibangun di Jakarta berbasis kereta api rel jenis *Heavy Rail Transit* yang memiliki kapasitas besar.

Secara harfiah, MRT merupakan angkutan yang dapat mengangkut penumpang dalam jumlah besar secara cepat. Berdasarkan area pelayanan MRT berfungsi untuk mengangkut penumpang dari daerah pinggir kota ke dalam kota dan mengantarkannya kembali ke daerah penyangga (sub-urban). Definisi MRT dari berbagai insitusi pun memiliki penjelasan yang berbeda, seperti berikut:



Tabel 11.
Konseptual MRT

	Dinas Perhubungan Prov. DKI Jakarta	PT MRT Jakarta
Definisi MRT	Angkutan umum massal yang berbasis pada jalan rel yang memanfaatkan jalur-jalur khusus.	Angkutan yang dapat mengangkut penumpang dalam jumlah besar secara cepat
Tujuan MRT	Untuk membantu dan mempermudah masyarakat dalam bidang transportasi massal serta membantu kemacetan secara tidak langsung.	Untuk menyediakan transportasi massal yang sesuai dengan ekspektasi masyarakat tetapi dengan menerapkan tarif yang sesuai dengan fasilitas tersebut.

Sumber: data yang didapat

Berdasarkan Peraturan Daerah Nomor 3 tahun 2008, MRT pada dasarnya memiliki daya tampung penumpang yang besar dibandingkan dengan moda transportasi jalan raya sehingga dapat mengurangi selisih antara demand dan supply transportasi yang ada. Secara umum tujuan dari penerapan sistem MRT adalah sebagai berikut:

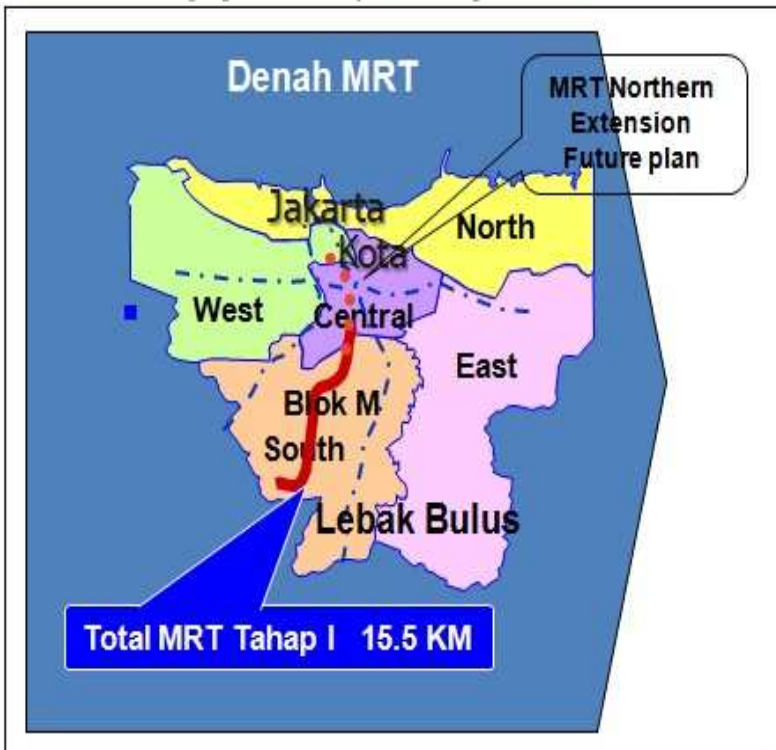
1. Peningkatan pelayanan angkutan massal saat ini.
2. Penyediaan jalur khusus kereta api dengan daya angkut tinggi.
3. Waktu perjalanan yang lebih terjadwal dan dapat diperkirakan.
4. Peningkatan kenyamanan, keamanan dan keselamatan bagi pengguna angkutan umum (MRT).



Berdasarkan Peraturan Gubernur No. 103 Tahun 2007 tentang Pola Transportasi Makro pasal 9 ayat 1, MRT nantinya akan dibangun dengan jalur selatan-utara dan timur-barat. Jalur selatan-utara yaitu Lebak Bulus-Kampung Bandan dan jalur timur-barat yaitu Balaraja-Cikarang. Dalam pembangunan jalur selatan-utara dibagi dalam dua tahap. Tahap I yaitu Lebak Bulus-Dukuh Atas dan Tahap II Dukuh Atas-Kampung Bandan. Namun karena ada beberapa pertimbangan tahap I diperpanjang sampai Bundaran HI.

Adapun denah jalur MRT yang akan ada di Jakarta adalah seperti pada gambar berikut ini:

Gambar 7.
Denah MRT Jakarta



Sumber: Dinas Perhubungan Dalam Angka 2011.



Proyek MRT Jakarta nantinya yang akan dibangun dengan jalur selatan-utara dan timur-barat. Jalur MRT Jakarta yang membentang dari selatan-utara yaitu meliputi Lebak Bulus-Kampung Bandan dan jalur MRT Jakarta dari timur-barat yaitu melalui Balaraja-Cikarang. Secara terperinci, detail proyek pembangunan MRT Jakarta dipaparkan sebagai berikut:

Tabel 12.
Proyek MRT Jakarta

	Tahap 1 Lebak Bulus – Bundaran HI	Tahap 2 Bundaran HI – Kp. Bandan
Panjang Jalur	15.5 Km (10.5 Km <i>Elevated</i> , 5 Km <i>Underground</i>)	22.7 Km
Stasiun	13 (7 <i>Elevated</i> , 6 <i>Underground</i>)	9 <i>underground</i> antara Dukuh Atas – Kota
Waktu Tempuh	28 menit	51 menit
Waktu berhenti di stasiun	40 – 60 detik	40 – 60 detik
Jarak antar stasiun	0.8 – 2.2 km	0.8 – 2.2 km
Headway	4.5 menit (2015)	3.5 Menit (2020)
Jumlah Penumpang per hari	340.000 (2015)	400.000 (2020)
Rolling Stock	17 <i>train sets</i> (102 <i>cars</i>) 1 set = 6 <i>cars</i>	39 <i>train sets</i> (234 <i>cars</i>) 1 set = 6 <i>cars</i>
Kebutuhan Listrik	35 – 40 MVA	50 MVA
Kapasitas Depo	Lebak Bulus (102 <i>cars</i>)	Penambahan di Stasiun Kota

sumber: Dinas Perhubungan Dalam Angka Tahun 2011



Tahap I Panjang Jalur 15.5 km yang terdiri dari 13 stasiun (7 *elevated*, 6 *underground*). Tahap II panjang Jalur 22.7 km yang terdiri dari 9 stasiun (9 *underground* antara Dukuh Atas-Kota). Tahap I ditargetkan dapat beroperasi pada tahun 2016 dan tahap II ditargetkan dapat beroperasi pada tahun 2018. Sedangkan MRT Jakarta jalur timur-barat masih dalam proses studi kelayakan dan ditargetkan dapat beroperasi paling lambat pada 2027.

Tujuan pembangunan MRT pada dasarnya adalah untuk menyediakan angkutan umum massal yang dapat memenuhi kebutuhan dan ekspektasi masyarakat. MRT juga sebagai sarana transportasi yang diharapkan akan lebih baik dibandingkan sarana transportasi sejenis yang ada saat ini. Asumsi dasar pandangan pemerintah adalah memaksa masyarakat secara tidak langsung untuk mengalihkan sarana transportasi utamanya dari kendaraan pribadi ke transportasi angkutan umum massal. Hal tersebut yang tersirat dari wawancara berikut ini:

“Pertama, makanya dengan adanya MRT yang jelas kita berpihak pada angkutan massal. kedua, kita menggiring masyarakat untuk menggunakan angkutan umum. Jadi kita juga tidak mungkin menyuruh tidak pakai kendaraan pribadi tapi angkutan umumnya tidak diperbaiki. Mustahil juga kan.” (wawancara dengan EH, Staf Sub Bidang Program Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta, Pada 28 Mei 2013).

Pembangunan MRT Jakarta juga diharapkan memberi dampak positif lainnya bagi Jakarta dan warganya antara lain:

- a. Membuka lapangan kerja baru.
- b. Meningkatkan mobilitas masyarakat.
- c. Mengurangi polusi



Jadwal operasi MRT Jakarta nantinya diproyeksikan dari jam 05.00 pagi sampai jam 24.00 malam. Waktu tunggu atau *headway* MRT Jakarta nantinya adalah setiap 5 menit (pada tahun pertama operasi). Diharapkan tahun-tahun berikutnya *headway* ini dapat dipersingkat menjadi setiap 4 atau 3 menit. Untuk penjadwalan operasi ini akan ditulis dalam grafik perjalanan MRT Jakarta yang harus dipatuhi dan MRT Jakarta akan menggunakan sistem kontrol terpadu yang mengatur ketepatan jadwal operasi MRT Jakarta.

Berbeda dengan proyek monorel yang dikerjakan oleh pihak swasta (*business to business*), MRT Jakarta adalah proyek yang dibiayai oleh pemerintah melalui pinjaman luar negeri dari Jepang yaitu *Japan International Cooperation Agency* (JICA) (*Government to Government*). Pemerintah Republik Indonesia dan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menjamin ketersediaan dana dan kesinambungan operasional sistem MRT.

Pendanaan dalam proyek pembangunan MRT Jakarta dipaparkan pada tabel berikut ini:



Tabel 13.
Struktur Financial Proyek MRT Jakarta
Koridor Lebak Bulus – Bundaran HI

	LA1	LA2	LA3 & LA4
Jumlah	¥ 1,869 Milyar	¥ 48,150 Milyar	¥ 71, 867 Milyar
Penggunaan	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Basic Design</i> • <i>Management Consulting (M/C)</i> • <i>Tender Assistance</i> (T/A) 	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Supervision Consultant</i> • <i>Construction</i> 	<i>Construction</i>
Implementing Agency	<ul style="list-style-type: none"> • Dephub (<i>Basic Design</i>) • DKI Jakarta (M/C) • PT MRT Jakarta (T/A) 	PT MRT Jakarta	PT MRT Jakarta
Status Loan Agreement	Tanda tangan: 28 Nov 2006 Amandemen: 13 Juni 2008	Ditanda tangani pada 31 Mar 2009	<ul style="list-style-type: none"> • LA 3 Direncanakan ditandatangani pada 2011 • LA4 Direncanakan ditandatangani pada 2012
Fund Channeling ke DKI Jakarta	M/C & T/A → Hibah Naskah Perjanjian Penerusan Hibah (NPPH) ditandatangani 25 Mar 2009	Hibah NPPH ditandatangani maksimal 120 hari setelah pinjaman ditandatangani	<ul style="list-style-type: none"> • NPPH: ??
Fund Channeling ke MRT Jakarta	T/A → Penyertaan Modal Pemerintah (PMP)	PMP	PMP

Sumber: Dinas Perhubungan Dalam Angka Tahun 2011



Sistem pendanaan tersebut didapatkan dari pinjaman Jepang yang sistem pengembaliannya dengan perjanjian hibah. Sistem tersebut tertuang dalam Peraturan Daerah Nomor 4 tahun 2008 pasal 1 ayat 9 dan 10 yaitu:

1. Pasal 1 ayat 9: Perjanjian penerusan pinjaman adalah perjanjian penerusan pinjaman luar negeri antara pemerintah dengan pemerintah provinsi DKI Jakarta.
2. Pasal 1 ayat 10: Perjanjian hibah adalah perjanjian hibah yang dananya bersumber dari pinjaman luar negeri antara pemerintah dengan pemerintah DKI Jakarta.

b. Sistem Perencanaan dan Pelaksanaan Perencanaan MRT

Pada tahun 1986, dimulainya pertama kali studi tentang sistem transportasi massal di Jakarta yaitu *Jakarta Urban Transport Program*.

Setelah adanya studi tersebut berkembanglah berbagai studi tentang sistem transportasi massal di Jakarta. Hal tersebut memang didasarkan pada kebutuhan transportasi Jakarta yang kedudukannya sebagai Ibukota Negara Republik Indonesia dan juga didasari pertambahan penduduk yang semakin meningkat, sehingga kebutuhan transportasi pun juga ikut meningkat.

“Pengembangan sistem transportasi massal di Jakarta diawali dengan pembangunan busway. busway adalah bentuk lain dari angkutan massal cuma angkutan massal berbasis jalan. Dengan kesuksesan koridor 1 Blok M-Kota yang mendapat respon positif dari masyarakat”.

“Kereta tingkatannya jauh lebih tinggi tingkat efektivitasnya tetapi biayanya juga sangat tinggi, busway ini efektivitasnya sedikit dibawah kereta tapi biayanya jauh lebih murah ketimbang kereta. tetapi suatu saat tidak ada pilihan lain, kereta juga harus dibangun. Busway itu sifatnya temporary tapi masih dibutuhkan untuk angkutan Jakarta. (wawancara dengan IW, Anggota Dewan Transportasi Kota Jakarta, Pada 25 Mei 2013).



Akhirnya setelah adanya berbagai kajian studi tersebut, pada tahun 2004 dikeluarkannya Kebijakan Gubernur Provinsi DKI Jakarta No.84 tentang Pola Transportasi Makro (PTM). Dibuatnya kebijakan tersebut menjadi tombak keseriusan pembangunan MRT. Keseriusan pembangunan mulai terlihat pada dibuatnya MoU Kemenhub pada tahun yang sama dan diaplikasikan dengan studi *Implementation Program for Jakarta MRT system* yang selanjutnya berubah menjadi *Revised Implementation Program* pada 2005.

Sistem pendanaan untuk proyek MRT ini sudah ditentukan pada tahun 2005 dalam bentuk perjanjian peminjaman dana antara pemerintah Indonesia dengan jepang melalui JBIC. Perjanjian tersebut didasari pada penandatanganan *Minutes of Discussion* dan *Memorandum on Engineering Services*. Bentuk pemberian pinjaman itu sendiri dibagi atas 4 tahap yang terdiri *Loan Agreement* tahap 1 hingga tahap 4. Kegunaan dari tiap tahap itu sendiri tertuang cukup jelas pada buku dinas perhubungan dalam angka tahun 2011 seperti yang tertera pada tabel diatas. sistem pendanaan tersebut kemudian ditindak lanjuti dalam penandatanganan Naskah Perjanjian Penerusan Hibah (NPPH) 1.

Pada tahun 2008 didirikan PT. MRT Jakarta sebagai BUMD yang menaungi dan mengurus proyek pembangunan MRT. Untuk membantu Indonesia, pihak jepang membentuk JICA dalam pelaksanaan *prepatory study for extention* yang mengkaji jalur Dukuh Atas – Kota – Kampung Bandan. Proses ini mulai membentuk dasar pelaksanaan yang ditandai



dengan pelaksanaan *Basic Design Engineering* pada November 2009 oleh Kementerian Perhubungan RI. Pada tahun 2010, *Minutes of Discussion* antara pihak JICA dengan Indonesia (dalam hal ini diwakili oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, Bappenas, dan Direktorat Jendral Perkeretaapian Kementerian Perhubungan RI) membahas perpanjangan rute dari Lebak Bulus - Dukuh Atas menjadi Lebak Bulus – Bundaran HI.

Dalam pelaksanaan pembangunan MRT nantinya diharapkan dapat memenuhi ekspektasi masyarakat akan suatu moda transportasi massal; hal ini dikarenakan kemungkinan kemauan masyarakat untuk berpindah ke angkutan transportasi massal akan dapat terpenuhi. Untuk mencapai maksud tersebut Pemerintah juga harus berfikir realistis terutama yang menyangkut ekspektasi masyarakat yaitu tentang kenyamanan dan biaya. Sebagaimana yang disampaikan sebagai berikut ini:

“Penumpang kan juga realistis, mana yang cepat, mana yang murah, mana yang nyaman itu aja yang dipakai”. (wawancara dengan IW, Anggota Dewan Transportasi Kota Jakarta, Pada 25 Mei 2013).

Dari pendapat tersebut tercermin jelas bahwa masyarakat memang menginginkan saran transportasi yang nyaman, murah, cepat dan aman. Hal tersebut sesuai dengan tujuan dari penerapan sistem MRT yang tertuang pada Peraturan Daerah Nomor 3 tahun 2008 yang sudah disampaikan di atas.



c. Bentuk Kerjasama Dalam Perencanaan MRT Sebagai Transportasi

Massal Antara Dinas Perhubungan, Pemerintahan Provinsi DKI Jakarta Dan PT MRT Jakarta.

Sistem Perencanaan *Mass Rapid Transit* (MRT) Sebagai Transportasi

Massal dalam penelitian ini menyangkut tiga institusi yaitu Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, Kemenerian Perhubungan dan PT. MRT Jakarta.

Secara struktural Dinas Perhubungan bertugas sebagai pendukung pelaksanaan pembangunan MRT Jakarta. Pemprov DKI Jakarta merupakan *Management Consulting* dari proyek MRT dan PT. MRT Jakarta bertindak selaku *tender assistance* pada proyek ini.

Tabel 14.
Pembagian Tugas Dalam Pembangunan MRT

	Struktural Tahap 1	Struktural Tahap 2	Kondisi Di Lapangan
Pemprov DKI Jakarta	<i>Management Consulting</i>	-	Tercapai, belum maksimal
Dephub	<i>Basic Design</i>	-	Tercapai, belum maksimal
PT MRT	<i>Tender Assistance</i>	<i>All Structure</i>	Tahap 1 tercapai, belum maksimal Tahap 2 belum berjalan

Sumber: Hasil Olah Peneliti

Namun, struktural seperti itu hanya di aplikasikan pada rencana tahap 1 saja. Pada rencana tahap 2 serta rencana tahap 3 dan rencana tahap 4 struktural proyek murni hanya milik PT MRT. Karena proyek MRT dibiayai



oleh Pemerintah melalui pinjaman dari Jepang (*Government to government*), tahap 1 MRT masih adanya campur tangan Pemprov dan Dephub. Untuk selanjutnya pada tahap 2 diberikan tanggung jawab seluruhnya kepada PT. MRT Jakarta. Dengan hubungan kerjasama tersebut juga ditujukan untuk mengkomunikasikan kepada warga. Hal tersebut seperti diungkapkan pada wawancara berikut ini:

“mengkomunikasikan dan menyakinkan kepada warga disana bahwa ini benar-benar dibutuhkan tidak bagi warga Fatmawati tapi juga di Jakarta keseluruhan”. (wawancara dengan IW, Anggota Dewan Transportasi Kota Jakarta, Pada 25 Mei 2013).

2. Faktor Pendukung Dan Penghambat Dalam Sistem Perencanaan MRT Sebagai Transportasi Massal Di DKI Jakarta.

a. Faktor pendukung dan penghambat dari lingkungan internal.

Salah satu faktor pendorong dari pemerintah adalah pemberian dana untuk pelaksanaan tugas yang diberikan pada Dishub yaitu dalam hal untuk pembebasan lahan. Selain itu dana yang diperlukan untuk kegiatan manajemen rekasa lalulintas yang dibutuhkan selama masa konstruksi juga telah dianggarkan. Salah satu masalah lain yang muncul terkait masalah pembebasan lahan adalah kebutuhan untuk pemindahan terminal Lebak Bulus. Permasalahan tersebut karena terminal Lebak Bulus merupakan sarana yang juga penting terkait transportasi di Jakarta. Seperti yang di sampaikan sebagai berikut:

“Makanya tadi direncanakan bawahnya depo, atasnya terminal rencannya seperti itu. Yaa kesulitannya itu pemindahan terminal lebak bulus itu sendiri. Kalaupun sementara pemisahannya tadi khusus terminal untuk sebelum depo terbangun yaa kita masih



menggunakan lahan yang lebak bulus. Untuk depo kan dibangun di terminal sebelum stasiun lebak bulus itu jadi deponya kita masih pakai stadion untuk sementara". (wawancara dengan EH, Staf Sub Bidang Program Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta, Pada 28 Mei 2013).

Seperti yang dijelaskan, salah satu solusi yang tertuang pada sistem perencanaan MRT adalah dengan menggunakan bangunan bertingkat yang berfungsi sebagai terminal di atas dan depo dibawahnya. Solusi tersebut hingga saat ini masih dalam tahap perundingan karena harus dipertimbangkan lagi kurang dan lebihnya.

Faktor penghambat dalam perencanaan MRT di DKI Jakarta yaitu tentang keterbatasan dana. Ini menyangkut terbatasnya dana yang dimiliki oleh pemerintah untuk pengadaan MRT secara keseluruhan. Padahal dana yang dibutuhkan untuk pengadaan ini sangat besar termasuk dana untuk pembebasan lahan dan pembuatan infrastruktur pendukung. Ini menjadi salah satu penyebab terhambatnya realisasi MRT di Jakarta yang dimiliki atau dianggarkan untuk pengadaan MRT ini jumlahnya terbatas secara keseluruhan, komunikasi dan koordinasi kurang berjalan baik antar pihak yang berkepentingan dalam pembangunan MRT, profesionalisme pejabat dipertanyakan dan pergantian struktur pemerintahan yang menimbulkan kemungkinan pengkajian ulang atas sistem perencanaan MRT yang telah ada.



b. Faktor pendukung dan penghambat dalam perencanaan MRT di DKI Jakarta dari lingkungan eksternal.

Faktor pendukung perencanaan MRT di DKI Jakarta dari lingkungan eksternal yaitu diantaranya dukungan dari masyarakat peduli MRT dan Adanya dukungan dari sebagian masyarakat Fatmawati. Kelompok ini mendukung dan setuju terhadap rencana pembangunan MRT. Walaupun ada penolakan dari sebagian warga fatmawati tentang pembangunan jalur MRT diatas daerah mereka, ternyata ada juga warga fatmawati yang mendukung pembangunan MRT. Tujuan proyek MRT yang menyangkut masyarakat pasti akan menimbulkan pro dan kontra dari lingkungan eksternal proyek itu sendiri. Saat ini tanggapan dari masyarakat mayoritas masih bersifat kontra.

Hal ini sesuai dengan yang disampaikan.

“Ini kurang lebih sebelum busway dibangun tahun 2004 masalah masyarakat juga pesimis, busway seperti apa, apa bedanya pemerintah dulu juga punya PPD tapi hampir bangkrut, Damri juga ngos-ngosan tidak bagus ini mau bikin busway apa bedanya. Ternyata ketika terbukti berhasil dikoridor I Blok M-Kota.Masyarakat mulai well accepted”. (wawancara dengan EH, Staf Sub Bidang Program Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta).

Dari pernyataan diatas jelas bahwa masyarakat masih pesimis pada perencanaan MRT ini. Selain karena waktu perencanaan yang relatif lama, masyarakat juga berfikir apakah pemerintah melalui MRT mampu memenuhi ekspektasi mereka akan sarana transportasi masal yang nyaman dan murah. Dari pernyataan diatas jelas bahwa masyarakat masih pesimis pada perencanaan MRT ini. Selain karena waktu perencanaan yang relatif lama, masyarakat juga berfikir apakah pemerintah melalui MRT mampu



memenuhi ekspektasi mereka akan sarana transportasi masal yang nyaman dan murah.

Faktor lain yang menjadi penghambat dalam perencanaan MRT adalah kekhawatiran masyarakat terhadap proyek ini. Adanya kasus yang muncul tentang tidak terkelolanya lahan lain yang sejenis menyebabkan munculnya rasa khawatir dari masyarakat terhadap proyek ini.

“Mereka kan juga khawatir kalau hasilnya tidak maksimal bukannya mereka dapet untung tapi malah ketika dengan kondisi yang semakin buruk itu selalu mengancam bahwa mereka membayangkan kereta seperti yang disini yang ada di Juanda, dibawhnya kurang terkelola dengan maksimal. Malah dipakai tempat tinggal para gepeng”. (wawancara dengan IW, Anggota Dewan Transportasi Kota Jakarta, Pada 25 Mei 2013).

Dari pernyataan itu tergambar bahwa masyarakat memiliki perasaan tidak yakin akan pengelolaan MRT. Kasus yang telah ada menjadi tolak ukur dan alasan masyarakat untuk khawatir terhadap hal ini. Pengelolaan yang tidak maksimal menjadi nilai minus bagi masyarakat dan menyebabkan turunnya antusiasme dalam mendukung proyek ini. Faktor penghambat dari lingkungan eksternal yang terjadi dalam penerapan perencanaan MRT sebagai transportasi massal di DKI Jakarta yaitu diantaranya penolakan warga yang lahannya terkena gusur karena digunakan untuk pembangunan MRT. Selain itu, harga tanah yang diminta oleh masyarakat sebagai pengganti, nilainya lebih tinggi dari pada yang telah ditetapkan oleh Pemerintah. Seperti yang disampaikan oleh salah satu staf Sub Bagian Program Dan Anggaran Dinas Perhubungan DKI Jakarta,



“Memang ada warga yang menolak disekitar pertokoan Fatmawati tapi ini kan tujuan nasional dan kita juga udah butuh transportasi massal. karena mustahil kalau kita tetap berpihak pada pengguna kendaraan pribadi, Jakarta tidak akan terbebas dai macet”

“Perbedaan harga tanah, ada yang setuju, ada yang tidak setuju. Kerena emang harganya beda, menentukan sendiri. Tapi yaa kita pakai apressing untuk menentukan harga lagi berapa sepakat. Yaa masih ada yang belum sepakat” (wawancara dengan EH, Staf Sub Bidang Program Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta Pada 28 Mei 2013).

Penolakan yang dilakukan oleh warga tersebut mempengaruhi perencanaan dan tentunya membutuhkan anggaran berlebih yang digunakan sebagai mediasi yang dilakukan Dinas Perhubungan kepada masyarakat.

Salah satu penghambat dalam perencanaan MRT yaitu adanya ketiksepakatan harga tanah.

D. Analisis Dan Interpretasi Data

Uraian yang terdapat pada analisis dan interpretasi data ini berupaya memaparkan temuan-temuan pokok yang berkaitan dengan sistem perencanaan *Mass Rapid Transit* (MRT) sebagai transportasi massal di DKI Jakarta dengan mengacu pada teori-teori yang digunakan.

1. Sistem Perencanaan MRT Sebagai Transportasi Massal Di DKI Jakarta.

a. Konseptual *Mass Rapid Transit* (MRT).

Tujuan MRT yaitu sebagai pengembangan angkutan umum massal. Dengan adanya MRT diharapkan dapat mengalihkan masyarakat yang menggunakan kendaraan pribadi ke transportasi massal. Selain itu, MRT dan juga memberikan kontribusi dalam meningkatkan kapasitas transportasi



publik. Dari tujuan tersebut dimaksudkan agar menghasilkan manfaat seperti pengurangan kepadatan kendaraan di jalan. Dengan tujuan dan maksud tersebut, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melakukan pengadaan moda transportasi MRT yang didasari atas kenyataan yang ada pada jalanan di Jakarta yang semakin hari semakin macet dikarenakan penambahan kendaraan yang jumlahnya terus meningkat.

Berdasarkan kenyataan tersebut bahwa secara fakta DKI Jakarta merupakan Ibukota Negara Indonesia, maka secara konseptual pembangunan MRT merupakan salah satu wujud pembangunan nasional. Hal ini sejalan dengan pengertian pembangunan nasional yaitu pembangunan yang dilakukan secara berencana, menyeluruh, terpadu, terarah, bertahap, dan berlanjut untuk memacu peningkatan kemampuan nasional dalam rangka mewujudkan kehidupan yang sejajar dan sederajat dengan bangsa lain yang telah maju. Bila dikomparasikan dengan pembangunan MRT, maka jelas terlihat bahwa pembangunan MRT dilakukan sesuai dan mengikuti dasar dari pembangunan nasional karena merupakan sistem transportasi massal yang secara tidak langsung bertujuan untuk memacu peningkatan kemampuan nasional dalam rangka mensejajarkan dengan bangsa lain dalam bidang transportasi. Pembangunan MRT secara tidak langsung akan memperbaiki kualitas hidup masyarakat terutama yang berada di daerah DKI Jakarta. Karena itulah proyek pembangunan MRT dimasukkan dalam RPJP Dephub tahun 2005-2020.



Dalam komparasi dengan pembangunan nasional, MRT merupakan aplikasi jenis pembangunan berkelanjutan. Pembangunan berkelanjutan merupakan proses pembangunan yang berprinsip memenuhi kebutuhan sekarang tanpa mengorbankan pemenuhan kebutuhan generasi masa depan.

Hal ini tentu sesuai dengan konseptual MRT yang merupakan sistem transportasi massal yang ditujukan selain untuk menyediakan sarana transportasi untuk publik, baik untuk saat ini maupun untuk masa yang akan datang. Secara teori pembangunan berkelanjutan terdiri dari tiga tiang yakni ekonomi, sosial, dan lingkungan. MRT pada dasarnya dibuat dengan memperhatikan ketiga aspek pembangunan berkelanjutan tersebut. Secara ekonomi, pembangunan MRT dapat membantu mobilitas masyarakat yang berdampak pada kemungkinan peningkatan arus ekonomi. Ini secara tidak langsung juga memiliki dampak bagi pemerintah karena dengan adanya mobilitas tersebut maka diharapkan terjadi peningkatan ekonomi negara seperti berkurangnya keperluan subsidi bahan bakar minyak misalnya. Dari segi sosial sendiri, MRT membantu masyarakat dengan menyediakan moda transportasi massal yang terintegrasi dan relatif murah guna mempermudah keperluan masyarakat dalam melakukan perpindahan. Hal ini secara tidak langsung akan menguntungkan negara dengan kesederajatan atau kesetaraan dengan keadaan di negara lain. MRT dari segi lingkungan, jelas akan sangat berpengaruh. Dalam sistem perencanaan MRT dapat diketahui bahwa salah satu tujuan MRT adalah untuk mendesak masyarakat agar menggunakan moda transportasi massal dibandingkan kendaraan pribadi. Hal ini akan



menyebabkan pengurangan polusi dari gas buang kendaraan yang ada di DKI Jakarta. Hal tersebut tentu akan sangat menguntungkan baik bagi masyarakat DKI Jakarta maupun dunia secara tidak langsung. Ditambahkan lagi dengan adanya kenyataan bahwa emisi gas buang MRT yang sangat rendah, sehingga ramah lingkungan dan membantu pencegahan *global warming*.

Pada dasarnya MRT lebih memiliki efektifitas yang baik. Tetapi, pembangunannya dengan menggunakan biaya yang tinggi. Hal tersebut menyatakan bahwa MRT sebagai moda transportasi dalam bentuk kereta, secara efektifitas penggunaannya sebagai moda transportasi massal jauh lebih baik karena memiliki kapasitas penumpang lebih banyak dari pada busway. MRT yang berbasis kereta menggunakan rel sebagai jalurnya, relatif tidak terganggu oleh kendaraan lain karena rel merupakan jalur khusus yang bisa dilalui kereta. Rel untuk MRT sendiri merupakan rel yang dibuat tanpa adanya gangguan dari kendaraan lain seperti rel kereta pada umumnya sehingga kecepatan dari MRT dapat distabilkan demi memenuhi ekspektasi masyarakat akan ketepatan waktu. Salah satu problem yang muncul yang menyangkut efektifitas dari MRT sendiri adalah biaya pengadaan yang tidak kecil, ini tentu berbanding terbalik dengan busway yang berefektifitas rendah tetapi dengan biaya pengadaan yang relatif rendah. Efektifitas MRT selain dari jalur yang digunakan dapat dilihat dari daya angkut serta kecepatan yang berimbang pada kenyamanan masyarakat dalam menggunakan moda transportasi ini.



Operasional MRT tidak akan bisa efektif jika tidak dikoordinasikan dengan moda transportasi yang lain. Ini tentu sama saja dengan moda transportasi lainnya bila dilihat dari segi keterikatan moda transportasinya.

Berdasarkan pernyataan wawancara berikut ini:

“yaa itu, makanya MRT tidak akan berjalan efektif kalau tidak di koordinasikan dengan moda-moda transportasi lain termasuk diantaranya busway, bahkan angkot pun juga gitu”. (wawancara, IW, Anggota Dewan Transportasi Kota Jakarta Pada 25 Mei 2013).

Dapat diketahui bahwa ada keterkaitan yang dibutuhkan MRT guna mencapai efektifitas yang baik. Hal ini dikarenakan kenyataan lapangan yang menunjukkan bahwa sangat kecil kemungkinan suatu tempat yang dituju oleh masyarakat dapat ditempuh dengan hanya satu moda transportasi.

Maka dapat disimpulkan bahwa pengadaan MRT secara konseptual dimaksudkan untuk memperlengkap dan mendukung serta dapat sebagai alternatif transportasi massal bagi masyarakat.

Didasarkan atas pengadaan moda transportasi massal yang diharapkan dapat membuat pengguna kendaraan pribadi beralih menggunakan transportasi massal, peneliti dalam penelitian ini menyimpulkan bahwa moda transportasi massal yaitu MRT diharuskan memiliki kelebihan dalam hal-hal yang vital untuk dapat mencapai tujuan yang diharapkan.

Berdasarkan data yang didapat, kelebihan MRT yang terlihat jelas adalah pada kapasitas angkut, ketepatan waktu, dan kenyamanan untuk penumpang.

Menurut teori dari Nasution dalam bukunya yang berjudul “Manajemen Transportasi”, untuk mengukur keberhasilan dan keefektifan



moda transportasi adalah dengan memperhatikan faktor tingkat pelayanan dan faktor kualitas pelayanan. Faktor tingkat pelayanan terbagi atas kapasitas dan aksesibilitas, dan faktor kualitas pelayanan terdiri dari keselamatan, keandalan, fleksibilitas, kenyamanan kecepatan, dan dampak dari moda transportasi tersebut.

MRT memiliki kapasitas angkut yang besar dan memiliki kecepatan relatif cepat dan tanpa hambatan. Ini berarti MRT memiliki kemampuan perpindahan penumpang atau waktu tertentu yang sangat baik. Sedangkan berdasarkan teori faktor tingkat pelayanan dari Nasution, moda transportasi akan berhasil apabila memiliki kapasitas yaitu kemampuan perpindahan barang atau orang dalam satuan waktu tertentu. Apabila digabungkan dengan teori tersebut, maka MRT merupakan moda transportasi yang sangat baik dan mumpuni dengan kemampuan daya angkut dan kecepatan waktu yang diestimasikan dapat mengakomodir sekitar 340.000 penumpang perhari saat beroperasi nanti.

Sedangkan dari segi aksesibilitas, tingkat kemudahan orang atau masyarakat dalam mengakses moda transportasi tersebut masih belum dapat terlihat. Ini dikarenakan pengkoordinasian dari MRT dengan moda transportasi lain juga masih direncanakan. Tapi pada dasarnya, pada sistem perencanaan dan berdasarkan pada wawancara, MRT nantinya akan dikoordinasikan dengan moda transportasi lain seperti busway dan angkot sehingga akan dapat memenuhi aspek aksesibilitas tersebut.



Faktor dari kualitas pelayanan yang pertama adalah keselamatan.

Menurut Nasution, faktor keselamatan adalah faktor yang erat hubungannya dengan kemungkinan kecelakaan dan berkaitan dengan sistem pengendaliannya. Bila menganalisis MRT dari sistem perencanaan saat ini, faktor keselamatan akan dapat dipenuhi dengan sangat baik saat beroperasi nanti. Ini dikarenakan penggunaan jalur jalan yang tidak tercampur dengan moda lain serta penggunaan teknologi yang sangat mumpuni untuk menjaga keselamatannya. Selain itu, keadaan MRT di negara lain juga menjadi acuan peneliti dalam menyimpulkan keamanan teknologi MRT sehingga peneliti menarik kesimpulan bahwa MRT dapat memenuhi faktor keselamatan saat beroperasi selama tidak terjadi penyelewengan dengan merubah standar dari MRT itu sendiri.

Faktor selanjutnya adalah keandalan. Nasution berpendapat bahwa keandalan berkaitan dengan ketepatan waktu dan jaminan sampai pada tujuan. MRT yang memiliki jalur sendiri dan kecepatan yang lebih akan dapat memenuhi faktor ini. Dengan jalur yang relatif tanpa hambatan akan menghasilkan ketepatan waktu dalam mencapai tujuan.

Fleksibilitas dalam transportasi misalnya berkaitan dengan pola perjalanan. Menurut Nasution hal tersebut sangat penting mengingat fleksibilitas merupakan hal yang menuntut untuk terus menyesuaikan dengan keadaan. Apalagi perkembangan teknologi yang terus berkembang menuntut jasa transportasi untuk dapat dengan muah menyesuaikan.



Kenyamanan menjadi faktor yang perlu dianalisis selanjutnya.

Menurut Nasution, kenyamanan berkaitan dengan tata letak tempat duduk, sistem pengaturan udara, dan fasilitas pendukung lain yang diperlukan oleh penumpang. Menurut peneliti, MRT yang pengadaannya menggunakan produk dari Jepang tentu akan memperhatikan hal ini. Ditambah lagi salah satu tujuan dari MRT adalah mengurangi penggunaan kendaraan pribadi oleh masyarakat, maka muncul asumsi dari peneliti bahwa kenyamanan harus menjadi perhatian karena bila tidak terpenuhi, masyarakat akan enggan untuk menggunakan MRT. Berdasarkan hal tersebut, peneliti menyimpulkan bahwa kenyamanan akan dapat dipenuhi guna melayani masyarakat dengan baik sekaligus mencapai tujuan dari MRT itu sendiri.

Hal tentang kecepatan juga perlu diperhatikan menurut Nasution. Kecepatan berkaitan dengan efisiensi sistem transportasi. Keinginan masyarakat untuk mencapai tujuan dengan cepat merupakan faktor dasar yang perlu diperhatikan. Kemampuan kecepatan dari MRT yaitu $\pm 60\text{km/jam}$, sangat mumpuni untuk memenuhi ekspektasi masyarakat. Dengan kemampuan MRT tersebut akan membuat daya tempuh masyarakat untuk mencapai tujuan menjadi lebih cepat dibandingkan transportasi lain. Kemampuan tersebut di dukung dengan penggunaan jalur yang bebas hambatan dan tidak bercampur dengan moda transportasi lain. Hal tersebut akan menjadi angin segar dalam keadaan kemacetan di Jakarta yang sudah sangat kompleks.



Faktor terakhir yang perlu diperhatikan menurut Nasution adalah dampak. Ini berkaitan dengan dampak adanya transportasi tersebut baik pada lingkungan maupun sosial politik. Faktor ini merupakan faktor yang menjadi perhatian perencanaan MRT saat ini. Hal ini dikarenakan dalam pengadaan MRT ini, kebutuhan untuk penggunaan lahan yang cukup besar mengakibatkan kebutuhan untuk pembebasan lahan milik masyarakat yang berjalan sulit. Adanya penolakan dari masyarakat terhadap adanya MRT yang menggunakan jalur atas juga berkaitan dengan dampak pengadaan MRT yang menurut mereka akan mengganggu perekonomian mereka. Karenanya pengkajian dampak pengadaan MRT menurut peneliti perlu diperdalam lagi sehingga bisa sama-sama menguntungkan bagi semua pihak.

Saat ini jalur pembangunan MRT menemui kendala yang akan sangat berpengaruh terhadap sistem perencanaan yang sudah ada saat ini. Kendala tersebut berupa keperluan untuk memindahkan stadion dan terminal lebak bulus. Pemindahan stadion akan lebih mudah dilakukan dibandingkan dengan pemindahan terminal. Ini dikarenakan pemindahan terminal akan menyangkut beragam aspek yang perlu dikaji lagi. Rencana untuk membuat depo dibawah dan terminal diatas memang dapat menjadi solusi permasalahan. Tetapi, sistem pembangunan seperti itu tentu memerlukan biaya yang cukup besar dan perlu dikaji lagi efektifitasnya.

Selain berdampak pada bidang transportasi, dari sistem perencanaan MRT dapat dilihat bahwa pengadaan MRT akan memiliki dampak positif lain bagi masyarakat diantaranya:



a. Membuka lapangan kerja baru. Dalam pembangunan MRT pasti akan membutuhkan tenaga kerja bahkan setelah proyek pembangunan MRT selesai pun pasti akan membutuhkan tenaga kerja sebagai karyawan.

b. Meningkatnya mobilitas masyarakat. Dengan waktu tempuh masyarakat yang menjadi lebih cepat, akan menunjang untuk mencapai tujuan dalam aktifitasnya. Meningkatnya mobilitas tersebut akan mendorong dan mendukung dalam segala aspek kegiatan yang nantinya akan berdampak pada kegiatan ekonomi, sosial dan politik.

c. Mengurangi polusi. Dengan berpindahnya masyarakat dari menggunakan kendaraan pribadi menjadi transportasi massal otomatis akan terjadi penurunan jumlah kendaraan. Tentunya dengan penurunan jumlah kendaraan tersebut akan berdampak pada berkurangnya polusi.

b. Sistem perencanaan dan pelaksanaan perencanaan MRT

Secara umum, sistem perencanaan MRT sudah sesuai dengan maksud tujuan utamanya yang tertuang pada Peraturan Gubernur No 103 Tahun 2007 yang intinya adalah menciptakan penataan sistem transportasi yang terintegrasi di Jakarta guna meningkatkan pelayanan dan penyediaan jasa transportasi yang aman, terpadu, tertib, lancar, nyaman, ekonomis, efisien, efektif, dan terjangkau untuk masyarakat yang salah satunya adalah dengan pengadaan MRT. Sistem perencanaan MRT sudah menjadikan hal tersebut sebagai dasar perencanaannya.



Perencanaan MRT sendiri merupakan perencanaan yang berkelanjutan.

Perencanaan berkelanjutan secara teori terdiri atas pemantauan perubahan yang akan membuat rencana transportasi disesuaikan, memperbarui data yang berfungsi sebagai dasar untuk perencanaan. Perencanaan seperti ini dimaksudkan untuk memperbaiki sistem perencanaan yang sudah ada dengan mengkaji secara terperinci agar MRT menjadi lebih baik. Ini juga menyangkut fungsi dan peran dari MRT nantinya yang akan sangat vital karena merupakan sistem transportasi massal yang memiliki ekspektasi tinggi dari berbagai pihak. Karenanya pengadaannya harus sebaik mungkin dan meminimalisir adanya kekurangan yang mungkin muncul.

Setelah dianalisis sistem perencanaan MRT yang sudah dilaksanakan sering tidak sesuai dengan sistem perencanaan yang sudah dibuat sebelumnya. Ini menjadi tanda tanya karena perencanaan MRT sudah sangat lama. Ini menunjukkan bahwa sistem perencanaan MRT dari awal dicanangkan (tahun 1986-2013) hingga saat ini bisa dikatakan sangat tidak matang. Terlepas dari segala macam permasalahan yang timbul seperti perbedaan pendapat, pergantian pemimpin hingga faktor lain yang tidak dapat diduga, pihak-pihak yang seharusnya berperan baik dalam menyusun perencanaan hingga melaksanakan sistem perencanaan yang telah ada tidak dapat berfungsi sebagaimana mestinya. Rentang waktu hampir 27 tahun ini dirasa sangat panjang hanya untuk merumuskan perencanaan MRT tanpa sedikitpun ada tindakan pelaksanaan pengadaan sarana dan prasarana MRT.



Pada dasarnya, apabila dianalisis berdasarkan teori yang ada, sistem perencanaan yang dilakukan sudah sesuai dengan teori. Perencanaan menurut Handyaningrat merupakan keputusan untuk waktu yang akan datang, apa yang akan dilakukan, bilamana akan dilakukan, dan siapa yang akan melakukan. Pemprov DKI dan pihak – pihak terkait termasuk Jepang telah merencanakan MRT menyangkut bagaimana pengadaan MRT hingga siapa saja yang berkewajiban melaksanakannya. Sistem perencanaan MRT juga sudah berjalan sesuai dengan pendapat Nugroho yang mengatakan penggunaan perencanaan untuk perspektif kepentingan orang banyak atau publik.

Pada intinya, sistem perencanaan yang dilakukan dan dibuat sudah sesuai dengan teori-teori perencanaan yang ada. Hanya saja kembali lagi pada permasalahan awal yaitu pergantian jabatan serta perbedaan pendapat menyebabkan sistem perencanaan tersebut tidak efektif atau bahkan terkesan tidak sungguh-sungguh. Memang pada dasarnya perubahan pada sistem perencanaan merupakan hal yang sangat wajar. Apalagi bila mengacu pada teori langkah dasar perencanaan menurut Morlok yang didalamnya terdapat langkah untuk memperbaiki sistem perencanaan dan mencari alternatif terbaik apabila ada permasalahan. Tetapi peneliti melihat banyaknya pergantian jabatan justru menghambat sistem perencanaan ini karena perbedaan keinginan dari tiap pihak.

Kesimpulannya adalah, sistem perencanaan MRT sebenarnya sudah sangat baik dan sesuai dengan teori perencanaan pada umumnya walaupun



memerlukan waktu yang relatif sangat lama. Tetapi adanya pergantian jabatan menjadi penghambat dari perencanaan tersebut. Memang tertundanya pembangunan ditujukan untuk perbaikan, namun perbaikan tersebut belum tentu lebih baik, bahkan menjadikan sistem perencanaan kembali mentah sehingga tidak efektif.

Contoh dari masalah diatas tersebut adalah analisis terhadap lokasi pada sistem perencanaan MRT sendiri berubah seiring berjalannya waktu. Secara tidak langsung ini berdampak pada berubahnya waktu target karena pengkajian ulang untuk rute yang ditambahkan serta penghitungan biaya sehingga pengadaan MRT mundur. Secara teoritis perubahan pada sistem perencanaan merupakan hal yang lazim. Hanya saja pada kasus pengadaan MRT ini perubahan sistem perencanaan menyebabkan munculnya perbedaan diksi dari pihak-pihak yang bersangkutan dengan pembangunan tersebut sehingga dapat dikatakan sistem perencanaan yang telah ada menjadi mentah kembali. Selain itu seringkali pergantian pemimpin menyebabkan perubahan sistem perencanaan yang dapat dikatakan sebagai pengulangan rancangan sistem perencanaan. Peneliti sependapat dengan data hasil wawancara sebagai berikut:

“Kalau mau bilang sesuai dari sistem perencanaan yaa tidak sesuai, mundur. Tadinya tahun 2012, trus karena pemerintahan baru yaa perlu dikaji lagi sama pemerintah barunya”.

“Karena perencanaan mundur yaa resiko harus bisa menyelesaikan. Memang kalau schedule mundur proyeksinya mundur. yaa paling tidak pemerintah bisa tekan, gimana caranya.” (wawancara dengan EH, Staf Sub Bidang Program Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta, Pada 28 Mei 2013).



Pendapat tersebut menunjukkan bahwa pergantian pemerintahan menyebabkan mundurnya pelaksanaan serta adanya kemungkinan perubahan perencanaan MRT. Inilah yang menyebabkan perencanaan MRT memakan waktu yang lama dan tidak efektif serta tidak efisien. Akibatnya pemerintah mau tidak mau harus menerima mundurnya pelaksanaan MRT serta mencari solusi dari permasalahan tersebut. Artinya, pemerintah harus dapat meminimalisir perubahan perencanaan yang ada karena pergantian pemerintahan. Salah satu upaya untuk menekan hal tersebut adalah dengan keberanian untuk mengambil keputusan serta tidak banyak merubah perencanaan dengan alasan kepentingan non publik.

Hal lain yang perlu diperhatikan dari sistem perencanaan MRT adalah kenyataan bahwa MRT dimaksudkan sebagai salah satu solusi permasalahan transportasi. Hal yang perlu digaris bawahi adalah adanya pendapat ahli yang menjelaskan bahwa dalam penyelesaian permasalahan transportasi, ada hal lain yang terkait yakni sistem guna lahan (*land use*). Setiap perubahan atau pertumbuhan sistem kegiatan tersebut akan menyebabkan perubahan atau pertumbuhan volume dan jarak tempuh yang kemudian harus dijawab dengan pengelolaan dan pengembangan transportasi lebih lanjut. Karenanya, pada sistem perencanaan MRT dicanangkan pula bahwa MRT sebagai moda transportasi massal yang terintegrasi dengan moda transportasi lain. Ini juga dimaksudkan agar aksesibilitas atas MRT menjadi lebih mudah, efektif, dan efisien dalam penggunaannya. Dengan begitu, permasalahan yang mungkin timbul saat MRT beroperasi seperti



permasalahan perubahan jarak tempuh dapat teratasi dengan sistem perencanaan yang matang yang masih diproses saat ini.

Sistem pendanaan untuk proyek MRT ini didapatkan dari pinjaman yang diberikan oleh Jepang. Pada sistem perencanaan, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta akan melakukan pembagian hutang dengan bantuan dana hibah dari Pemerintah Pusat yang hingga saat ini besarnya masih dinegosiasikan.

Total pinjaman yang diberikan oleh pihak Jepang berdasarkan data dari buku “Dinas Perhubungan Dalam Angka Tahun 2011”, sebesar ¥ 120,017 Miliar (Rp.15,122142 Triliyun/ 13, 321887 Triliyun). Sedangkan total biaya proyek ini sebesar ¥144,322 Miliar (Rp. 18,144 Triliyun/ 16,019742 Triliyun).

“Biaya itu memang relatif, dibandingkan dengan MRT sejenis di kota lain di dunia. Memang MRT Jakarta ini lebih mahal, kalau di average atau rata-rata biaya Loan nya lebih tinggi ketimbang di kota-kota lain”. (wawancara dengan IW, Anggota Dewan Transportasi Kota Jakarta Pada 25 Mei 2013).

Berdasarkan analisis peneliti, sistem pendanaan yang diambil sudah tepat dikarenakan besarnya dana yang dibutuhkan dalam pembangunan proyek MRT sebesar ±18 Triliyun yang saat ini tidak dapat dipenuhi seluruhnya, baik oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta maupun Pemerintah Pusat. Apabila diusahakan sendiri dapat dipastikan sistem perencanaan MRT akan berubah lagi yang berimbas pada mundurnya waktu pelaksanaan proyek tersebut.



c. Bentuk Kerjasama Dalam Perencanaan MRT Sebagai Transportasi

Massal Antara Dinas Perhubungan, Pemerintahan Provinsi DKI Jakarta Dan PT MRT Jakarta.

Pada sistem perencanaan MRT, terdapat empat pihak yang memiliki keterkaitan langsung terhadap proses pengadaan MRT ini. Keempat pihak tersebut adalah Kementerian Perhubungan, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, PT. MRT Jakarta dan Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta. Posisi Kemenhub dalam sistem perencanaan MRT berposisi sebagai *project monitoring*. Pemprov DKI Jakarta sebagai *management consulting* (dalam prosesnya diwakili oleh Bapeda). Dinas Perhubungan DKI Jakarta sebagai *support assistance*. Dan PT MRT Jakarta sebagai *tender assistance*. Hanya saja berdasarkan analisis peneliti, terjadi kekeliruan pendelegasian tugas terhadap Dishub. Kekeliruan tersebut dalam bentuk pemberian tugas untuk menyelesaikan pembebasan lahan yang sepenuhnya pada Dishub. Hal ini dianggap keliru mengingat hal tersebut tidak sesuai dengan tugas dishub pada umumnya. Alasannya adalah karena Dishub merupakan lembaga yang bertugas mengatur hal-hal yang terkait dengan transportasi. Secara teori, memang pembebasan lahan ini menyangkut pengadaan alat transportasi, tetapi dalam prakteknya tugas ini akan lebih mudah dan maksimal bila dilakukan oleh dinas yang lebih tepat seperti Pemprov misalnya.

Peneliti tidak mendapati adanya parameter pengukuran tingkat koordinasi dari pihak-pihak yang bersangkutan didalamnya. Sehingga



bentuk koordinasi tersebut hanya dapat dilihat dari hasil *output*. Analisis ini berdasarkan hasil dari wawancara berikut:

”Dishub bertanggung jawab kepada Pemerintah Provinsi yaitu Bapeda. Alur pendelégasian tugas juga dapet dari Bapeda, ngapain juga itu udah ada tugasnya dari Bapeda”.

“Tugas yang dikasih ke Dishub dalam pembebasan lahan memang perlahan-lahan sudah terbebaskan, namun masih ada yang belum”. (wawancara, EH, Staf Sub Bagian Program Dan Anggaran Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta Pada 28 Mei 2013).

Jawaban tersebut menjelaskan bagaimana sistem pembagian tugas dan koordinasi dari masing-masing pihak. Hal tersebut berarti dalam pelaksanaan pengadaan MRT, Dishub hanya melaksanakan tugas yang diberikan oleh Bapeda. Seperti yang disampaikan salah satu staf dari Dinas Perhubungan.

2. Faktor Pendukung Dan Penghambat Dalam Perencanaan MRT Sebagai Transportasi Massal Di DKI Jakarta.

a. Faktor pendukung dan penghambat dari lingkungan internal.

Salah satu faktor pendukung Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta yang diberikan oleh Pemerintah adalah pemberian dana untuk pelaksanaan tugas yang diberikan seperti untuk pembebasan lahan. Selain itu dana yang diperlukan untuk kegiatan manajemen rekasa lalulintas selama masa konstruksi juga telah dianggarkan. Peneliti menganalisis hal-hal seperti ini sangat mendukung kinerja dari Dinas Perhubungan untuk sesegera mungkin menyelesaikan tugasnya. Hal ini sebagaimana yang disampaikan pada saat wawancara dengan salah satu staf sub bidang program dan anggaran yaitu:



“Untuk pembebasan lahan, kita sudah dikasih dianggarnya sesuai jumlah tanah yang dibebaskan. Untuk kegiatan manajemen rekayasa lalu lintas sudah diberikan anggrannya. (wawancara, EH, Staf Sub Bagian Program Dan Anggaran Dinas Perhubungan DKI Jakarta Pada 28 Mei 2013).

Dengan demikian faktor pendukung Dinas Perhubungan ada. Hal tersebut sangat mendukung kinerja untuk dapat segera menyelesaikan tugas secara baik dan sesuai. Pemberian anggaran seperti yang disampaikan diatas akan sangat mendukung kinerja dishub dalam menyelesaikan tugasnya.

Hanya saja perlu diperhatikan besarnya anggaran yang diberikan apakah cukup atau tidak dengan kebutuhan dana yang perlukan. Anggaran sendiri menjadi salah satu faktor vital untuk mensukseskan proyek ini dan salah satu alokasi anggaran yang terpenting ialah untuk pembebasan lahan ini.

Faktor penghambat dalam penelitian ini dari lingkungan internal

Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta yaitu sebagai berikut:

1. Terbatasnya dana.

Keterbatasan dana yang dimiliki atau dianggarkan untuk pengadaan MRT ini jumlahnya terbatas. Pada kenyataannya, harga yang ditargetkan untuk pembebasan lahan misalnya tidak sesuai dengan keadaan dilapangan.

Ini tentu menyebabkan diharuskannya negosiasi dan mungkin upaya-upaya lain untuk disetujui bersama antara kedua belah pihak. Waktu yang dibutuhkan untuk negoisasi atau pun melakukan upaya-upaya yang lain berpotensi menghambat pengadaan MRT itu sendiri terutama dari segi waktu dan pendanaan.



2. Komunikasi dan koordinasi kurang berjalan baik.

Pengaturan sistem koordinasi serta komunikasi yang kurang baik antar pihak yang berkepentingan dalam pembangunan MRT menyebabkan kemungkinan *miss communication* maupun *miss coordination* dalam pen delegasian tugas. Kesalahan seperti ini akan mengganggu sistem perencanaan MRT baik secara langsung maupun tidak langsung. Biasanya hal seperti ini terjadi karena adanya perbedaan kepentingan serta pendapat dari tiap pihak yang bersangkutan.

3. Profesionalisme pejabat dipertanyakan.

Adanya posisi-posisi vital dalam sistem perencanaan MRT dari tiap lembaga yang di isi oleh orang-orang yang tidak tepat maupun tidak profesional akan meyebabkan terhambatnya sistem perencanaan MRT dan bahkan dapat menggagalkannya.

4. Pergantian struktur pemerintahan.

Terjadinya perubahan struktur pemerintahan menimbulkan kemungkinan pengkajian ulang atas sistem perencanaan MRT yang telah ada dan berakibat pada pengulangan penetapan sistem perencanaan MRT yang tentu saja akan berimbas pada waktu pelaksanaan pembangunan MRT.

b. Faktor pendukung dan penghambat dari lingkungan eksternal.

Faktor pendukung dari lingkungan eksternal dalam penelitian ini yaitu sebagai berikut:

1. Dukungan dari masyarakat peduli MRT.



Adanya dukungan dari kelompok masyarakat yang bernama masyarakat peduli MRT. Kelompok ini mendukung dan setuju terhadap rencana pembangunan MRT. Ini menjadi elemen yang sangat positif dalam pembangunan MRT karena dukungan masyarakat murni dan sangat dibutuhkan dalam proyek pengadaan sistem transportasi massal ini.

2. Adanya dukungan dari sebagian masyarakat Fatmawati

Walaupun ada penolakan dari sebagian warga fatmawati tentang pembangunan jalur MRT diatas daerah mereka, ternyata ada juga warga Fatmawati yang mendukung pembangunan MRT. Mereka yang mendukung justru merupakan sebagian warga asli Fatmawati. Mereka mendukung pembangunan jalur MRT tersebut selama hak dan keberadaan mereka diperhatikan. Ini menunjukkan bahwa masyarakat sudah sadar akan pentingnya proyek ini serta hal ini akan berimbas sangat positif dalam pembangunan MRT.

Faktor penghambat dalam perencanaan pembangunan MRT dari lingkungan eksternal di dalam penelitian ini difokuskan kedalam beberapa hal yaitu sebagai berikut:

1. Penolakan masyarakat.

Penolakan masyarakat terhadap pengadaan MRT salah satunya dipicu oleh tidak adanya kepercayaan dari masyarakat. Hal ini dikarenakan waktu eksekusi pelaksanaan pembangunan MRT yang berkali-kali mundur sehingga masyarakat ragu serta ekspektasinya terhadap MRT jauh menurun.



2. Permintaan harga tanah yang terlalu tinggi dari masyarakat.

Perasaan masyarakat atas ketidakcocokan biaya ganti rugi yang ditawarkan pemerintah berimbas pada keengganan masyarakat untuk melepas tanahnya dengan harga yang ditawarkan. Permintaan yang terlalu tinggi dari masyarakat ini menyebabkan Dishub berada dalam posisi sulit karena keterbatasan dana.

3. Pemindahan stadion dan terminal.

Pemindahan stadion dan terminal bukan merupakan hal kecil yang dapat dilakukan dengan mudah karena juga menyangkut hajat hidup orang banyak serta membutuhkan lahan penggantian yang tidak sedikit.



BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan analisis data yang telah disajikan diatas maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Secara teori sistem perencanaan pada MRT sudah baik, hanya saja jangka waktu yang diperlukan untuk membuat sistem perencanaannya terlalu lama. Perencanaan MRT yang berlangsung selama kurang lebih 24 tahun sangat tidak efektif dan tidak efisien. Lamanya perencanaan ini dikarenakan kendala yang muncul.
2. Pergantian jabatan pada sistem pemerintahan membuat sistem perencanaan MRT berubah-ubah dan cenderung atau dapat dikatakan kembali mentah. Ini menyebabkan perencanaan MRT sulit direalisasikan. Perubahan yang terjadi pada sistem perencanaan memang wajar, tetapi perubahan yang terjadi di MRT ini menyebabkan pengulangan perencanaan kembali seperti awal.
3. Salah satu faktor yang diperlu diperhatikan dalam sistem perencanaan menurut nasution ialah dampak dari proyek tersebut. Dalam pengadaan MRT, dampak tersebut perlu lebih diperhatikan lagi baik secara sosial maupun politiknya. Dengan alasan tersebut, saat ini sistem jalur MRT



kembali dikaji terutama menyangkut permasalahan dengan warga Fatmawati.

4. Dalam proyek MRT, masih terdapat perbedaan persepsi dari pihak-pihak didalamnya. Contoh perbedaan tersebut adalah pada tujuan MRT yang menurut pemerintah ialah untuk menyediakan transportasi massal yang memudahkan masyarakat dengan biaya yang relatif murah dan dapat digunakan oleh seluruh masyarakat. Sedangkan PT. MRT Jakarta menganggap MRT sebagai angkutan massal yang menasar masyarakat dengan tingkat ekonomi menengah keatas. Perbedaan pandangan tersebut dapat menjadi penghambat dalam sistem perencanaan proyek MRT ini.

5. Saat ini sistem perencanaan MRT yang menyangkut penggunaan jalur atas dan bawah sedang dikaji lebih lanjut. Hal ini dikarenakan permasalahan yang dikeluhkan warga Fatmawati karena dianggap mengganggu perekonomian mereka.

6. Salah satu hambatan yang muncul pada sistem perencanaan MRT ialah kebutuhan untuk melakukan pemindahan terminal Lebak Bulus. Rencana pemindahan ini akan menyangkut aksesibilitas MRT nantinya. Pemindahan ini juga menjadi salah satu faktor yang sangat dipertimbangkan dalam penyusunan perencanaan MRT saat ini.

7. Pemberian tugas kepada Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta untuk melakukan pembebasan lahan terkesan tidak sesuai dengan kemampuan Dishub. Selain itu, adanya permasalahan dana untuk pembebasan lahan serta permintaan harga yang tinggi menjadi penghambat proses tersebut.



Karenanya, Dishub menggunakan perhitungan harga tengah dengan bantuan pihak ke tiga untuk menyelesaikannya.

8. Sistem pendanaan dalam pengadaan MRT sejatinya sudah cukup jelas.

Hanya saja perjanjian pembayaran hutang yang menyangkut hibah masih dalam proses perundingan dengan pemerintah pusat. Perundingan ini dilakukan untuk menentukan besaran yang harus ditanggung Pemprov DKI Jakarta dan pemerintah pusat.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas, maka peneliti mencoba memberikan saran sebagai berikut:

1. Perbaikan komunikasi dari pihak-pihak terkait pada sistem perencanaan MRT sebaiknya diperbaiki. Perbaikan ini diperlukan selain untuk mempercepat pelaksanaan pengadaan MRT, juga bertujuan untuk menyamakan persepsi dan pandangan tiap pihak akan MRT.
2. Kinerja dari masing-masing pihak terkait juga harus diperbaiki. Mundurnya proses penyerahan proposal oleh PT. MRT Jakarta menjadi salah satu contoh buruknya kinerja dari perencanaan ini. Dengan kinerja yang maksimal dari masing-masing pihak, pengadaan MRT akan dapat direalisasikan sesuai dengan perencanaan yang sudah ada.
3. Pengendalian dampak proyek MRT perlu dikaji lebih lanjut. Dampak dari proyek MRT akan sangat besar, karenanya perlu dikaji secara mendalam agar tidak ada permasalahan seperti pada penolakan warga Fatmawati.



4. Keberanian pengambilan keputusan secara tegas dan pasti harus dilakukan

untuk melancarkan proyek ini. Dengan pengambilan keputusan yang tepat, pengadaan MRT akan dapat segera terlaksana. Peneliti juga memandang kesan tidak berani mengambil keputusan dari pihak – pihak terdahulu menjadi penyebab molornya proyek ini.

5. Perbaikan pengaturan waktu agar lebih efisien pada sistem perencanaan

MRT sebaiknya dilakukan. Dengan efisiensi waktu, MRT akan lebih cepat terlaksana. Pengaturan waktu saat ini dirasa masih belum efisien dan masih perlu diperbaiki. Selain itu, pengaturan waktu juga akan memperbaiki pandangan masyarakat terhadap proyek MRT tersebut. Dengan alasan-alasan tersebut peneliti memberikan saran dan masukan agar efisiensi waktu dimaksimalkan.



DAFTAR PUSTAKA

Badan Pusat Statistik Provinsi DKI Jakarta. 2012. *Jakarta Dalam Angka 2012*.

Catanese, Anthony J. James, C Snyder. 1984. *Pengantar Perencanaan Kota*.

Dialihbahasakan oleh Susongko. Jakarta: Erlangga

Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta. 2008. *Dinas Perhubungan Dalam Angka Tahun 2008*

Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta. 2010. *Dinas Perhubungan Dalam Angka Tahun 2010*

Handyaningrat, Suwarno. 1985. *Pengantar Studi Ilmu Administrasi dan Manajemen*. Jakarta: Gunung Agung

Khisty, C. Jotin dan B. Kent Lall. 2006. *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi*. Edisi ketiga Jilid 2. Dialihbahasakan oleh Ir. Julian Gressando M.Sc. Jakarta: Erlangga

Miro, Fidel. 2004. *Perencanaan Transportasi: Untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi*. Jakarta: Erlangga

Moleong, Lexy J. 2009. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Rosda

Muhammad, Ari. Bambang Nurbianto. 2006. *Jakarta Kota Polusi, Menggugat Hak Atas Udara Bersih*. Jakarta: LP3ES

Morlok, Edward K. 1984. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Dialihbahasakan oleh Nani Sianipar. Jakarta: Erlangga

Morlok, Edward K. 1991. *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Dialihbahasakan oleh Ir. Johan Kelanaputra Hainim. PT Gelora Aksara Pratama

Muhammad, Ari Bambang Nurbianto. 2006. *Jakarta Kota Polusi, Menggugat Hak Atas Udara Bersih*. Jakarta: Pustaka LP3ES

Nasution, M. Nur. 2004. *Manajemen Transportasi*. Edisi kedua. Jakarta: Ghalia Indonesia



Peraturan Gubernur No. 103. 2007. “Pergub Pola Transportasi Makro No.103 Tahun 2007”. Diakses dari <http://jakarta.go.id/> pada tanggal 20 September 2012.

PT. MRT Jakarta. 2013. Situs Resmi PT. MRT Jakarta diakses dari <http://jakartamrt.com/> pada tanggal 14 April 2013 pukul 19.07 WIB

Salim, Abbas.1995. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Raja Grafindo Persada

Sani, Zulfar. 2010. *Transportasi, Suatu Pengantar*. Jakarta: UI-Press

Setijowarno, Djoko. Russ Bona frazila, 2003. *Bahan Ajar Jurusan Teknik Sipil Universitas Katolik Soegijapranata: Pengantar Rekayasa Dasar Transportasi*. Bandung

Sugiono. 2008. *Metode Penelitian Kualitatif, Kuantitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta

Suharso. Ana Retnoningsih. 2005. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Edisi Lux. Semarang: Widya Karya

Tamin, Ofyar Z. 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Edisi Kedua. Bandung: ITB

Thoha, M. 2008. *Ilmu Administrasi Kontemporer*. Jakarta: LP3ES

Warpani, Suwardjoko. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung: ITB

Warpani, Suwardjoko P. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: ITB

Woodward, Frank H. 1996. *Manajemen Transpor*. Dialihbahasakan oleh P. Hadinoto. Jakarta: Teruna Grafica.



CURRICULLUM VITAE

A. Data Mahasiswa

1. Nama : Qurota Aini
2. NIM : 0910310288
3. Tempat Tanggal Lahir : Jakarta, 3 November 1990
4. Jenis Kelamin : Perempuan
5. Agama : Islam
6. Alamat asal : Jl. Penggilingan No. 19 RT 006
RW 011 Cakung, Jakarta Timur
7. Email : qurotaaaaini@yahoo.com

B. Riwayat Pendidikan

1. SDN Pulogebug 08 Jakarta : 1997 - 2003
2. SMPN 236 Jakarta : 2003 - 2006
3. SMAN 11 Jakarta : 2006 - 2009

C. Publikasi atau Karya Ilmiah

1. Sistem Perencanaan *Mass Rapid Transit* (MRT) Sebagai Transportasi Massal Di Provinsi DKI Jakarta. (Studi Pada Program Perencanaan MRT Di Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta).

D. Pengalaman Kerja

1. Mahasiswa magang Bagian Organisasi Pemerintah Kabupaten Malang, Jawa Timur. (Maret-April 2012).

