

Bulan :

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

2	0	2	0
---	---	---	---



SUBBAGIAN HUMAS

Tanggal :

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

Media Online	www.antaranews.com
Media Cetak	

Setahun MRT Sebagai Keajaiban di Jakarta

Meski di tengah semakin merebaknya wabah virus corona, Maret 2020 menjadi bulan spesial bagi kota Jakarta dengan penduduknya. Pasalnya, pada bulan ini, tepatnya tanggal 24 adalah setahun munculnya keajaiban di bawah tanah kota Jakarta sebagai peluru baru transportasi Ibu Kota bernama Moda Raya Terpadu (MRT).

Sebagai jenis transportasi dalam kota yang cepat dan berdaya angkut besar (mass rapid transit), MRT menjadi salah satu moda transportasi modern Jakarta yang menghubungkan wilayah kota metropolitan ini dari selatan menuju ke jantung kota.

Adalah Ratangga yang berarti kereta perang dari bahasa Sansekerta, keretanya para pejuang, dengan kecepatan tinggi menyusuri jalur layang membelah rimba beton bertingkat yang mengawang di atas kemacetan selatan Jakarta dan berhenti di tujuh stasiun antara Lebak Bulus hingga stasiun ASEAN di Jalan Sisingamangaraja.

Tak jauh selepas stasiun ASEAN Sisingamangaraja, Ratangga menelusup masuk ke dalam tanah dan mengular di perut Ibu Kota menempuh lima stasiun bawah tanah hingga akhirnya tiba di Stasiun Bundaran Hotel Indonesia.

Ratangga membutuhkan waktu 30 menit, termasuk waktu berhenti di stasiun, untuk menempuh perjalanan 16 kilometer antara selatan Jakarta dengan pusat kota.

Dengan demikian, seseorang bisa menghemat waktu perjalanan yang biasanya ditempuh 1,5 jam, menjadi hanya setengah jam, setelah adanya keajaiban yang bernama MRT ini.

Awal Mula

MRT saat ini banyak diketahui lahir berdasar konsep transportasi perkotaan berdaya angkut besar pada 1986 oleh Bacharuddin Jusuf Habibie dengan menggandeng Deutsche Gesellschaft fur Technische Zusammenarbeit (GTZ), saat Presiden Indonesia ke-3 tersebut menjabat Kepala Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi (BPPT).

Ketika itu, ada empat studi yang dihasilkan yakni: Jakarta Urban Transport Program (1986-1987), Integrated Transport System Improvement by Railway and Feeder Service (1988-1989), Transport Network Planning and Regulation (1989-1992) dan Jakarta Mass Transit System Study (1989-1992). Dua di antaranya dijadikan landasan pembangunan transportasi Jakarta termasuk MRT oleh Gubernur DKI Jakarta Sutiyoso (1997-2007).

Jalur MRT yang ada saat ini sepanjang 16 kilometer antara Lebak Bulus hingga Bundaran Hotel Indonesia, memiliki konstruksi layang dan bawah tanah, di mana pada setengah abad lampau jalur terakhir hanya berupa rencana pada 1964.

Berawal dari Presiden Soekarno yang membayangkan Jakarta punya sebuah sistem angkutan umum canggih berbasis rel, namun kurang sreg dengan trem dan kereta listrik di permukaan tanah.

"Sudah tidak cocok lagi untuk kota-kota besar yang modern. Terkecuali kalau berjalan di bawah tanah," kata Soekarno kepada Soediro, Walikota Jakarta 1953-1959, dikutip Karya Jaya: Kenang-Kenangan Lima Kepala Daerah Jakarta 1945-1966.

Soemarno, Gubernur DKI Jakarta periode 1960-1964 dan 1965-1966, berupaya mendukung ide kereta bawah tanah, terutama untuk mengurai simpul macet dari Thamrin menuju kantong bisnis-ekonomi dan permukiman lama, yaitu Manggarai, Tanah Abang, Jatinegara, Senen, Hayam Wuruk, Gajah Mada dan Kota Tua.

Soemarno menaruh kepercayaan pada kereta listrik sebagai pemecah keruwetan lalu-lintas dengan melihat kondisi yang ada di mana kereta listrik dengan daya angkut 80 ribu penumpang setiap hari pada masanya, namun karena banyak jalur kereta bersilangan dengan jalan raya akhirnya kemacetan mengular setiap pintu pengaman persilangan turun.

"Maka jalan penyelesaian satu-satunya ialah pembangunan underground di dalam kota," kata Soemarno dalam 'Djakarta Raya Perlu Mempunyai Kereta-Api Di Bawah Tanah (Underground)', dimuat mingguan Djaja, 15 Februari 1964.

Soemarno berencana mengubah dua jalur permukaan kereta api sarat penumpang, yakni di lintas Manggarai-Gambir-Jakarta Kota sepanjang sembilan kilometer dan Jatinegara-Senen-Jakarta Kota sejauh 10 kilometer menjadi jalur bawah tanah.

Jalur kereta bawah tanah itu direncanakan terhubung dengan jalur permukaan dengan stasiun Jakarta Kota dan Manggarai sebagai stasiun peralihan dari jalur permukaan ke bawah tanah dan sebaliknya, sekaligus stasiun peralihan perjalanan dari dan ke luar kota.

Namun peristiwa G-30 S pecah. Hari-hari berikutnya, Soemarno mengakhiri jabatannya dan digantikan Ali Sadikin, sedangkan Soekarno terjungkal dari kekuasaannya dan digantikan Soeharto.

Pada masa Ali Sadikin, jumlah kendaraan pribadi di Jakarta meningkat. Ali melihat alat pemecah masalah lalu-lintas terletak pada transportasi publik. Dia mengarahkan warga kota untuk lebih banyak menggunakan kereta dan bus. "Perbandingan penggunaan angkutan dengan kereta api dan bus adalah 60:40," kata Ali Sadikin dalam Gita Jaya: Catatan H. Ali Sadikin Gubernur Kepala DKI Ibukota Jakarta 1966–1977.

Tapi Ali belum bisa mewujudkan angka tersebut. Alasannya, Jakarta tak sanggup membiayai jalur kereta bawah tanah dan melayang hingga akhirnya dia menekar prioritasnya menjadi penyediaan bus yang melintasi jalur padat baru, MH Thamrin menuju Kebayoran Baru.

Setelah "tertidur" lama, Gubernur Sutiyoso membangkitkan asa pembangunan MRT dengan rute mengalami perombakan dari rencana awal Blok M–Kota, diperpanjang dari Kota hingga Fatmawati, jalur yang dianggap signifikan di sektor komersial hingga pemerintahan.

Bahkan, Sutiyoso sempat menemui Presiden Abdurrahman Wahid alias Gus Dur untuk meminta persetujuan sebagai proyek prioritas.

"Saya berharap subway segera dibangun tahun 2001. Karena saat pertemuan terakhir dengan Presiden KH Abdurrahman Wahid, sudah disetujui subway harus menjadi prioritas," kata Sutiyoso.

Sutiyoso mengklaim dana pembangunan sudah tersedia dari Jepang. Bentuknya utang luar negeri berjangka waktu 40 tahun dan berbunga ringan dan mensyaratkan pengadaan teknologi dan komponen kereta berasal dari Jepang.

Namun utang luar negeri untuk pembangunan infrastruktur di Jakarta memerlukan keterlibatan pemerintah pusat, tidak bisa diberikan langsung kepada Pemerintah Provinsi DKI. Akhirnya, Sutiyoso berbicara kepada lima menteri terkait, namun "subway" berada pada prioritas ketiga rencana pembangunan nasional setelah pipanisasi Jawa–Sumatra dan pengembangan transportasi di Surabaya.

Kendati demikian, pemerintah pusat meminta Jepang (JICA) melakukan kajian terhadap pembangunan MRT yang rampung pada 2001 berjudul *The Study on Integrated Transportation Master Plan for Jabotabek (Phase I)*.

Dalam laporannya, JICA merekomendasikan pemerintah Indonesia mencari pinjaman lunak serta membentuk dan memberi dukungan terbatas kepada badan pelaksana MRT.

Kemudian, guna mengoptimalkan penggunaan MRT, langkah–langkah peningkatan perlu dilakukan, mencakup penerapan sistem jalan berbayar (ERP), menaikkan harga bahan bakar, biaya pendaftaran kendaraan bermotor, ongkos parkir, hingga memprioritaskan peningkatan layanan kereta api dan bus kota sebagai pengumpan (*feeder*) bagi MRT.

Pemerintah cenderung ragu–ragu mengambil tindakan, hingga meminta JICA melakukan kajian lagi. Di sisi lain, warga Jakarta terus mendesak gubernur untuk memecahkan persoalan transportasi publik hingga akhirnya Sutiyoso mencari cara sendiri.

Sutiyoso pergi ke Bogota, Kolombia, untuk mempelajari sistem Bus Rapid Transit (BRT) pada 2003 dan mengaplikasikannya di Jakarta dalam bentuk Transjakarta yang mulai beroperasi 15 Januari 2004.

Kemudian Sutiyoso juga berupaya mengalihkan pemakai kendaraan pribadi lewat monorel yang seiring waktu, proyeknya terhenti ketika tiang–tiang pancangnya sebagian telah berdiri, lantaran konsorsium investornya yang dipimpin Hitachi kehabisan dana.

Ketika tiang–tiang monorel telah terpancang di sejumlah rute biru (Kuningan–Senayan), pembangunan MRT terbuka lagi di mana pada 2004, Kementerian Perhubungan dan DKI Jakarta menandatangani nota kesepahaman (MoU) tentang pengembangan MRT dengan prioritas koridor Lebak Bulus–Kota yang setahun kemudian ditetapkan sebagai proyek nasional oleh Presiden Susilo Bambang Yudhoyono.

Sesuai rekomendasi JICA, Gubernur DKI Jakarta 2007–2012 Fauzi Bowo alias Foke, membentuk Badan Usaha Milik Daerah yang berwenang mengurus MRT, yaitu PT MRT Jakarta, pada 17 Juni 2008. Pada tahun yang sama perjanjian pinjaman untuk tahap konstruksi ditandatangani, termasuk studi kelayakan pembangunan MRT.

Di penghujung jabatannya, Foke meresmikan pencanangan pembangunan proyek MRT tahap pertama dari Lebak Bulus–Bundaran HI.

Dengan skema pinjaman lunak dari Jepang (JICA), 10 Oktober 2013, pengerjaan proyek MRT ini resmi mulai digarap dan fase I Lebak Bulus–Bundaran HI (16 km) beroperasi komersial pada 24–31 Maret 2019, serta beroperasi dalam 19 jam (05.00 WIB hingga 24.00 WIB).

Refleksi Satu Tahun

MRT ini menggunakan kereta berkinerja tinggi, digerakkan secara elektrik, beroperasi di jalur eksklusif tanpa jalur persilangan dengan jalan, dengan peron stasiun besar dan nyaman yang secara internasional disebut dengan istilah "Metro".

Dengan kecepatan maksimum hingga 110 km per jam, pihak MRT menyebut jarak tempuh dari Lebakbulus menuju Dukuh Atas yang biasanya ditempuh 1,5 jam akan lebih cepat menjadi sekitar 28 menit.

Tarif moda transportasi ini–pun cukup kompetitif dengan harga yang ditawarkan Rp8.500 dengan jarak tempuh per 10 km dan antarstasiun sekitar Rp1.000. Perhitungan kasarnya sekitar Rp12 ribu dengan jarak terjauh fase I.

Saat uji publik yang dilakukan selama 12 Maret 2020 hingga akhir Maret, MRT mengangkut 285.600 penumpang, bahkan kuota uji coba harus ditambah dari 21.200 menjadi 50.000 penumpang per hari mengingat antusiasme yang tinggi dalam mencoba moda transportasi baru tersebut secara gratis. Namun, antusiasme tersebut sempat turun saat tarif komersial mulai diberlakukan pada awal April dengan sepinya rangkaian Ratangga, sehingga target 80.000 penumpang per hari belum tercapai (hanya 79.114). Keadaan tersebut tidak berlangsung lama, seiring waktu angka tersebut membaik hingga pada Desember 2019 rata–rata penumpang MRT Jakarta mencapai 94.785 penumpang per hari, naik signifikan dibanding capaian November sebanyak 89.327 penumpang per hari. Secara total, sejak beroperasi pada 1 April lalu, MRT Jakarta telah mengangkut 22,4 juta penumpang.

Keberhasilan MRT dengan terus mengevaluasi diri pun akhirnya mendapat pengakuan, setidaknya dari pengguna di mana kepuasan tingkat pengguna moda transportasi masal di wilayah DKI Jakarta pada 2019 mencapai 82,9 persen. "Tahun kemarin kita mendapat hasil customer satisfaction 82,9 persen, itu tinggi sekali," kata William Sabandar saat menyampaikan kata sambutan dalam ajang Safety, Health, Environment, Security (SHES) Award PT MRT Jakarta yang digelar di UOB Plaza, Jakarta, Kamis (27/2).

Ke depannya, jaringan MRT Jakarta akan diperbesar ke Barat–Timur antara Balaraja dan Cikarang, setelah jalur Selatan–Utara yang akan diperpanjang hingga ke Kawasan Kota Tua dengan total panjang jalur enam kilometer yang memiliki tujuh stasiun bawah tanah yaitu Stasiun Thamrin, Stasiun Monas, Stasiun Harmoni, Stasiun Sawah Besar, Stasiun Mangga Besar, Stasiun Glodok dan Stasiun Kota rampung.

Fase dua jalur Selatan–Utara ini disebut lebih menantang dari fase sebelumnya di jalur yang sama (Lebak Bulus–Bundaran HI). Peralannya seluruh pembangunan di bawah tanah dan di beberapa titik akan dibangun di bawah Sungai Ciliwung serta adanya struktur tanah yang lunak di Jakarta Utara sehingga perencanaan matang dengan mitigasi bencana struktur MRT Fase 2 sudah dipertimbangkan mitigasinya seperti banjir, kebakaran dan gempa bumi perlu dilakukan.

Dalam perjalanannya nanti, MRT dan LRT akan diintegrasikan dengan program Jak Lingko yang mengintegrasikan moda berbasis jalan raya (Transjakarta dan angkutan kecil) dari Gubernur DKI Jakarta.

Integrasi ini, mulai dari infrastruktur yang akan saling bertemu di titik yang disebut dengan kawasan Transit Oriented Development (TOD), hingga pengelolaan tarif dan manajemennya melalui pembentukan perusahaan gabungan (joint venture).

"Harapannya agar masyarakat bisa lebih mudah mengakses transportasi publik dengan jarak maksimal ke halte sekitar 500 meter, yang akhirnya akan meninggalkan kendaraan pribadi untuk beraktivitas dan otomatis menanggulangi kemacetan di Jakarta," ujar Gubernur DKI Jakarta Anies Baswedan.

Setahun sudah MRT mengular menjadi salah satu keajaiban di Jakarta. Moda Raya Terpadu sebagai simbol baru transportasi modern yang hadir untuk menjadi "peluru" baru transportasi ibu kota, sekaligus menambah kekuatan KRL dan Transjakarta yang lebih dulu ada.

Selain memecahkan persoalan kemacetan di Jakarta serta meningkatkan produktivitas masyarakat Jakarta dan sekitarnya, MRT bukan hanya "pemanis" alat angkut Jakarta tapi juga diharapkan bisa memainkan peranan penting memancarkan keajaibannya sebagai transportasi modern ke wilayah metropolitan lainnya yaitu Bodetabek.