

BAB IV

PENUTUP

IV.1 Kesimpulan

Kebijakan dalam menangani permasalahan transportasi perkotaan perlu didekati baik dari sisi penyediaan (supply) maupun dari sisi kebutuhan (demand) tidak bisa dengan satu kali tindakan melainkan perlu tindakan-tindakan yang terpadu dan berkelanjutan. Manajemen Kebutuhan Transportasi merupakan praktek yang perlu diupayakan lebih intensif dalam rangka mengoptimalkan pemanfaatan sumber daya. Metoda-metoda yang terbukti efektif di negara maju belum tentu memberikan hasil yang serupa jika diterapkan di Indonesia mengingat kondisi masyarakat, sistem transportasi, wilayah, serta kesiapan kelembagaan yang berbeda. Oleh karena itu implementasi kebijakan yang diambil di Indonesia perlu disesuaikan dengan kondisi yang ada.

Pembangunan infrastruktur transportasi berkelanjutan merupakan upaya yang komprehensif dari berbagai dimensi sektoral, wilayah, keterlibatan para aktor, dan substansinya. Pembangunan infrastruktur transportasi merupakan bagian dari rencana pemerintah Indonesia dan Program pembangunan MRT dirasa penting karena JABODETABEK merupakan pusat kegiatan pemerintahan dan ekonomi. Program pembangunan ini diproyeksikan selesai pada tahun 2020 dengan bantuan dana dan teknis dari Jepang melalui JICA. Penyediaan sistem transportasi cepat masal merupakan suatu bentuk layanan masyarakat yang wajib difasilitasi oleh pemerintah. Sebab layanan ini juga merupakan bagian dari upaya pemerintah untuk meningkatkan kesehatan dan kenyamanan .

Di beberapa kota di negara lain yang juga rawan gempa dan memiliki masalah banjir, moda transportasi MRT tetap dapat diandalkan. Secara teknis persoalan banjir, tanah lembek dan gempa dapat diatasi dengan rekayasa teknik. Bahaya banjir dapat diatasi salah satunya dengan peninggian pintu masuk (seperti yang diterapkan di Hong Kong dan Bangkok) dan pintu banjir (flood gate) yang kedap air, sedangkan tanah lembek dapat diatasi dengan teknik perbaikan tanah (soil improvement). Struktur bangunan yang relatif pendek/tidak tinggi pada

MRT, membuat pengaruh gempa relatif tidak signifikan dibandingkan dengan pengaruh gempa pada gedung-gedung tinggi. Dalam kaitan dengan hal tersebut, PT MRT akan mengikuti standar keselamatan yang sudah teruji di dunia, yang dapat menjamin keselamatan penumpang pada saat pengoperasian nanti.

Pembiayaan Proyek MRT Koridor I dibiayai dengan pinjaman dari *Japan International Cooperation Agency* (JICA). Pada bulan Oktober 2005 telah dikeluarkan surat keputusan Menteri Koordinator Perekonomian No. 057/2005 yang menetapkan pembayaran pinjaman tersebut ditanggung bersama oleh Pemerintah dan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dengan komposisi 42% : 58%. Segera setelah keluarnya SK tersebut, pada tahun 2005 juga disusun struktur proyek dan konsep pendanaan yang disepakati oleh Bappenas, Departemen Perhubungan, Departemen Keuangan, Pemerintah DKI Jakarta dan JICA. Bentuk dukungan pemerintah pusat sebesar 42% disepakati sebagai hibah kepada Pemerintah Provinsi DKI, sedangkan sisanya 58% menjadi penerusan pinjaman yang menjadi tanggung jawab Pemerintah Provinsi DKI. Total biaya proyek Koridor I sebesar 144,322 milyar yen yang mencakup pinjaman dari JICA sebesar 120,017 miliar yen atau USD 1,3 miliar (kesepakatan Pemerintah-JICA bulan November 2008) dan sisanya berupa dana pendampingan dari APBD dan APBN. Kondisi pinjaman Jepang tersebut adalah 0,1% bunga, selama 30 tahun dengan masa tenggang selama 10 tahun.

Peran merupakan tindakan yang dilakukan oleh aktor hubungan Internasional dimana tindakan ini dilakukan oleh JICA. Sesuai dengan konsep peran yang dikemukakan oleh Bidle bentuk peran JICA dalam memberikan bantuan pada proyek pembangunan MRT ini termasuk kedalam tiga kategori yaitu Peran sebagai motivator dalam memberikan motivasi kepada Pemerintah DKI Jakarta dengan cara menjadi *consulting service* untuk lelang dan proyek, JICA bersifat sebagai komunikator dalam memberikan informasi yang akurat dan informasi yang penting dan komprehensif dengan melakukan studi-studi terkait perencanaan dan desain dasar MRT untuk Pemda DKI Jakarta. JICA juga sebagai perantara dalam memberikan bantuan dana dan upaya yang diperuntukan bagi keberlangsungan proyek MRT, bantuan yang diberikan JICA secara berkala memberikan dampak positif pada pembangunan sarana transportasi massal ini.

Melihat bantuan JICA yang berupa pinjaman berjangka serta tenaga penunjang, diprediksi membuat proyek MRT bersifat terikat dengan JICA dalam jangka panjang. Selain jangka bayar yang selama 40 tahun serta tenaga penunjang untuk manajemen jangka panjang membuat jalinan kerjasama pemerintah Indonesia dengan JICA berkelanjutan. Setelah pembangunan MRT selesai, perawatan serta manajemen MRT Indonesia, memerlukan tenaga ahli khusus dari Jepang, dengan demikian peningkatan skill masyarakat menengah ke bawah bisa menjadi program unggulan JICA kedepannya.

Ada banyak Manfaat yang timbul dengan adanya pembangunan transportasi masal seperti MRT, Angkutan masal kereta terbukti telah banyak membantu menyelesaikan salah satu masalah kronis di kota besar di banyak negara. Dengan dibangunnya MRT Sistem angkutan masal kereta menurunkan konsumsi bahan bakar minyak untuk transportasi, polusi udara pun turun, waktu tempuh turun, keterlambatan turun, bisnis dan aktivitas meningkat, peluang kerja bertambah, ekonomi naik, kesehatan masyarakat membaik, dan *stress* yang diderita masyarakat pun berkurang.

MRT Jakarta yang akan beroperasi perdana tahun 2018 direncanakan akan mampu mengangkut sebanyak lebih dari 400.000 orang setiap hari dari Lebak Bulus ke Bundaran HI. Sungguh suatu prestasi yang patut akan dibanggakan. Realisasi proyek MRT Jakarta yang merupakan perpaduan aspek kebijakan termasuk politik (*political will*), teknologi, pembiayaan, dan bisnis ini sangat memerlukan dukungan konsistensi kerjasama untuk menyelesaikannya sebagai sebuah proyek nasional. hal di atas dalam prakteknya harus ditunjukkan dengan koordinasi dan kerjasama semua pihak yang bukan basa-basi. Sebab dengan koordinasi yang baik diharapkan diperolehnya data lapangan yang akurat sehingga terjamin bahwa proyek ini pada waktunya rampung sungguh-sungguh menjawab kebutuhan. Proyek MRT Jakarta diharapkan dapat dijadikan percontohan konkrit dimana semua pihak mau dan bersedia berbagi, bekerjasama dalam suatu sinergi positif.

IV.2 Saran

Sebagai proyek sejenis pertama kali di Indonesia yang merupakan proyek contoh, semua yang dilakukan baik itu dari sisi regulasi, teknologi maupun pelaksanaan tahapan konstruksi. Karena itu pada proses pembangunan proyek MRT Jakarta masih terdapat learning process yang harus dilewati oleh semua pihak terkait. Pemerintah Indonesia seharusnya bisa melihat tantangan yang paling signifikan itu sebagai motivasi berkembangnya teknologi yang digunakan dalam pembangunan proyek MRT Jakarta, walaupun proyek tersebut dilaksanakan di lokasi paling padat arus lalu lintasnya, khususnya jalur Lebak Bulus-Fatmawati-Sisingamagaraja-Sudirman-BundaranHI. Seharusnya diperlukan persiapan lebih matang yang sarat rekayasa lalu lintas cukup tinggi.

Kendala-kendala lain yang sesungguhnya juga dihadapi proyek infrastruktur sejenis, seperti waktu pembebasan lahan Proyek itu memang ditangani Pemerintah Pusat. Namun pembebasan lahannya ditangani oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dan adanya resistensi dari sekelompok masyarakat. Harus dapat diatasi dengan baik sehingga proses pembangunan proyek MRT Jakarta tetap berjalan sesuai rencana yang telah ditetapkan dan tidak mengulur waktu lebih lama lagi.

Saran merupakan masukan positif yang dapat dijadikan motivasi agar pengerjaan proyek MRT fase berikutnya dapat berjalan sesuai rencana tanpa mengenyampingkan kualitas. Memang, butuh waktu dan kesabaran tinggi agar dapat mengubah persepsi masyarakat yang telah lama terbentuk. Untuk itu, mensosialisasikan proyek MRT secara kontinu, baik melalui media massa maupun berbagai kegiatan yang melibatkan masyarakat luas. Beroperasinya MRT merupakan dambaan kita semua. Layanan transportasi yang aman, nyaman, tertib, lancar dan cepat telah menjadi kebutuhan masyarakat Jakarta. Untuk itu, saya sangat mengharapkan dukungan dan partisipasi aktif seluruh komponen masyarakat Ibukota. MRT sejatinya merupakan megaprojek yang diarahkan untuk memperluas kapasitas dan meningkatkan kualitas layanan transportasi di DKI Jakarta. Transportasi di DKI Jakarta telah menjadi masalah yang amat kompleks, sehingga membutuhkan kesadaran, pemahaman dan partisipasi masyarakat.