

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

DKI Jakarta adalah kota paling populer di Indonesia dan kota tersibuk keenam di dunia, dengan kemacetan lalu lintas 150 jam per tahun pada tahun 2019 (INRIX, 2019). Indeks Lalu Lintas TomTom menunjukkan bahwa Jakarta berada di urutan kesepuluh dunia pada tahun 2019 dengan tingkat kemacetan 53% (TomTom International BV, 2019). Temuan ini didukung data kendaraan pribadi di Jakarta yang jumlahnya 18 juta dan tumbuh 5,3% setiap tahunnya (Badan Pusat Statistik, 2018).

Untuk mengurangi kemacetan, Pemprov DKI Jakarta menawarkan berbagai angkutan umum berbasis bus seperti Transjakarta dan berbasis rel seperti Kereta Rel Listrik (KRL), Moda Jalan Raya Terpadu (MRT), dan Rel Lintas Terpadu (LRT). Pada tahun 2019, jumlah penumpang MRT sebanyak 89.000 orang per hari, melebihi target 65 ribu penumpang per hari. Target MRT Jakarta mencapai rata-rata 110 ribu orang/hari pada 2020 dan rata-rata 130.000 orang per hari pada 2021. Dengan kapasitas rangkaian MRT Jakarta 1.900 penumpang, destinasi itu masih jauh dari jumlah maksimal penumpang per hari pada tahun 2021 (PT MRT Jakarta, 2019).

Beberapa faktor menyebabkan kurangnya minat warga Jakarta untuk lebih memilih kendaraan pribadi ketimbang MRT, terutama harga tiket MRT yang masih kalah bersaing dengan moda transportasi mid-range dan high-end lainnya. Selain itu, faktor pelayanan merupakan faktor lain yang masih menyebabkan kurangnya minat menggunakan MRT Jakarta.

Pada tanggal 17 Juni 2008, PT MRT Jakarta (Mass Rapid Transit) didirikan sebagai perusahaan saham gabungan. 99,98% untuk Pemprov DKI dan 0,02% untuk PD Pasar Jaya Misalnya, PT MRT Jakarta terlibat dalam pengembangan dan pengelolaan real estat dan bisnis yang terletak di dalam dan sekitar stasiun, serta konstruksi, pengoperasian, dan pemeliharaan (O&M) infrastruktur dan fasilitas MRT.

Perda Provinsi DKI Jakarta No. menjadi landasan hukum berdirinya PT MRT Jakarta. 3 Tahun 2008, sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Daerah No. 3 Tahun 2008, Tentang Pendirian Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) Perseroan Terbatas (PT) MRT Jakarta 7 Tahun 2013 tentang perubahan atas Peraturan Perusahaan Daerah No. Perseroan Terbatas (PT) MRT Jakarta) dan Peraturan Daerah No. 4 Tahun 2008. Padahal, pengerjaan rencana pembangunan MRT Jakarta sudah berlangsung sejak 1985.

Selain itu, JBIC memberikan rekomendasi penelitian kepada Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Selain itu, JBIC dan pemerintah Indonesia sepakat untuk menunjuk liaison agency untuk menjamin penyelesaian proyek. Japan International Cooperation Agency (JICA) dan JBIC kemudian bergabung. JICA bertindak sebagai kelompok penilaian JBIC sebagai spesialis pinjaman. Perencanaan dan pembebasan lahan akan selesai pada 2008-2009, pekerjaan konstruksi dan pembelian peralatan listrik dan mekanik akan dimulai pada 2009-2010, dan pekerjaan konstruksi akan dimulai pada 2010. Jadwal ini disiapkan oleh JICA dan MRT Jakarta. 2014 adalah saat pengujian fungsional seharusnya dimulai. Meskipun demikian, jadwal itu tidak muncul. Perencanaan proyek dimulai pada 2008-2009, tahap konstruksi dimulai pada Oktober 2013, dan depo menyusul. Selain bekerja sama dengan konsultan pengatur lalu lintas, PT MRT Jakarta juga sedang melakukan analisis mengenai dampak lingkungan (Amdal) untuk meminimalisir dampak pembangunan fisik Tahap I. Pada 2019, pengoperasian Tahap I akan dimulai. Pembangunan jalur MRT Tahap I merupakan awal dari latar belakang sejarah kemajuan sistem MRT yang dikoordinasikan ke dalam sistem transportasi umum DKI Jakarta. Tujuan selanjutnya adalah menyelesaikan jalur Timur-Barat dan memperpanjang jalur Sudirman hingga Ancol atau dikenal juga dengan jalur Utara-Selatan.

Selama tahap pengembangan, PT MRT Jakarta DKI menyetujui perjanjian dengan Pemerintah Bersama DKI Jakarta bahwa perjanjian tersebut didukung oleh pekerja untuk disewa dan ahli untuk membantu pekerja proyek dalam penawaran, serta spesialis administrasi dan aktivitas. PT MRT Jakarta bertanggung jawab atas operasi dan pemeliharaan selama tahap operasi dan pemeliharaan. Ini termasuk

memastikan bahwa ada cukup penumpang untuk membawa uang dalam jumlah yang wajar untuk perusahaan. Pembangunan MRT melibatkan berbagai instansi pemerintah, antara lain Pemprov DKI Jakarta, pemerintah pusat, dan PT MRT Jakarta sendiri. Akibatnya, dokumen anggaran yang dibutuhkan juga mencakup instansi dengan berbagai nama.

1.2 Identifikasi Masalah

Setelah melihat latar belakang, maka identifikasi masalah pada penelitian ini sebagai berikut:

1. Target penumpang yang menggunakan transportasi umum MRT tidak sesuai rencana.
2. MRT Jakarta baru mencapai Fase 1.
3. Terdapat arahan Presiden untuk pelaksanaan rencana pembangunan MRT Fase 2A (Bundaran HI – Kota Tua).

1.3 Rumusan Masalah

Dari indentifikasi masalah, dapat ditarik rumusan masalah yaitu:

1. Bagaimana persepsi masyarakat terhadap adanya rencana pengembangan MRT Jakarta Tahap 2A (Bundaran HI – Kota Tua) ?
2. Bagaimana tingkat kepuasan masyarakat terhadap layanan Fase 1 MRT Jakarta?

1.4 Batasan Masalah

Batasan masalah pada penelitian ini adalah :

1. Pembagian kuisisioner diaplikasikan dengan menggunakan aplikasi *Google Form*.
2. Jenis data yang menggunakan data primer yang didapat dari kuisisioner online.
3. Responden pada penelitian ini terbatas pada penumpang yang pernah atau berpengalaman menggunakan MRT Jakarta.

1.5 Tujuan Penelitian

Tujuan dari hasil penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Memahami persepsi masyarakat terhadap adanya rencana pengembangan MRT Jakarta Tahap 2A (Bundaran HI – Kota Tua).
2. Mengetahui tingkat kepuasan masyarakat terhadap layanan Tahap 1 MRT Jakarta.

1.6 Tinjauan Pustaka

Peninjauan pustaka penelitian ini terjabarkan dalam bab 2. Dalam Standar pelayanan minimum (SPM) MRT Jakarta berpatokan dengan 2 buah perundang-undangan yang dimuat di peraturan menteri perhubungan PM63 tahun 2019 dan PERGUB No 95 Tahun 2019 dan sumber-sumber lainnya seperti artikel, jurnal, dan website yang membahas tentang kata kunci dan yang bersangkutan dalam penelitian ini.

1.7 Metode Pengumpulan dan Analisis Data

Cara pengumpulan data dilakukan dengan membagikan kuesioner dengan menggunakan *Google Form* secara online ke pengguna MRT Jakarta untuk mengetahui kepuasan masyarakat terhadap layanan Tahap 1 MRT Jakarta dan mengetahui persepsi penumpang terhadap adanya rencana pengembangan MRT Jakarta. Dengan menggunakan metode IPA nantinya data hasil yang dikumpulkan dari kuisisioner online tersebut akan disimpulkan untuk mencari hasil analisisnya sehingga mendapatkan perbandingan presentase masing – masing aspek sesuai standar pelayanan minimal mrt Jakarta. Dengan beberapa aspek seperti aspek keamanan, aspek keselamatan sebagai salah satu aspek dari standar pelayanan yang ada. Selain itu juga ada aspek keandalan dan aspek kesamaan serta aspek kenyamanan yang digunakan sebagai tolak ukur pada kuisisioner sehingga bisa dianalisis dan akan mendapatkan hasil berupa diagram perbandingan sesuai aspek yang ada.