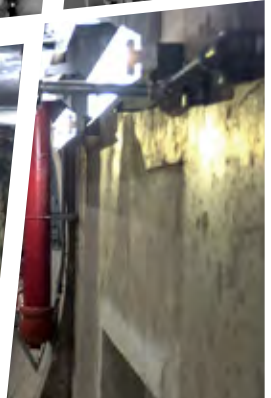


NOJ mrt jakarta
Increasing mobility, Improving life quality



KERETA KOTA KITA

**MENUJU
RATANGGA**



Tentu ada banyak cerita di balik kehadiran Ratangga ini. Dan, buku ini merekam fase-fase penting perjalanannya dengan baik. Tak hanya memabarkan konteks Ratangga dengan Jakarta masa kini, tetapi juga dengan sejarahnya. Hal ini membuat kita bisa membayangkan apa yang berubah dan apa yang tetap di Jakarta ini.

Anies Baswedan

Gubernur DKI Jakarta

Buku "Menuju Ratangga: Kereta Kota Kita" mencakup sejarah panjang Kota Jakarta, dinamika sistem transportasi, serta perjuangan para pemimpin negeri ini dalam mengupayakan sebuah moda transportasi yang ideal bagi kota sebesar Jakarta. Moda transportasi berbasis rel modern yang mengedepankan keteraturan, kedisiplinan, dan penghargaan.

William P Sabandar

Direktur Utama PT MRT Jakarta (Perseroda)





**menuju
ratangga**

Kereta Kota Kita





**Seremoni Peresmian MRT
Jakarta Fase 1, 29 Maret 2019.**

SETPRES/SETNEG RI.

Kata Pengantar



GUBERNUR DAERAH KHUSUS
IBUKOTA JAKARTA

Anies Baswedan

Gubernur
DKI Jakarta

Assalamualaikum warahmatullahi
wabarakatuhu

Bangsa kita memang punya stamina untuk membuat karya monumental lintas masa. Ratangga ini contoh paling kiwari. Bermula dari gagasan para pejuang dan diwujudkan putra-putri bangsa yang tangguh dan memiliki semangat juang.

Banyak nama besar yang terlibat di dalamnya, seperti BJ Habibie dan Gubernur DKI Jakarta Ali Sadikin pada kurun 60-an hingga kemudian mulai mewujud pada periode Gubernur DKI Jakarta Fauzi Bowo dengan mendirikan PT MRT Jakarta (2008). Pada titik inilah perjalanan Ratangga berubah; dari yang semula tergores di atas kertas menjadi tiang pancang di tanah Jakarta dan kini kita bisa menggunakan kereta ini secara leluasa.

Diambil dari kitab *Sutasoma* dan *Arjuna Wiwaha* anggitan Mpu Sutasoma, Ratangga bukan nama tanpa makna. Tersirat makna yang dalam di sana: kereta kuda yang kuat dan dinamis. Secara historis, penamaan ini ingin menggambarkan betapa Ratangga ini memiliki akar kuat dalam sejarah panjang negeri ini. Di sisi lain, semoga penamaan ini mewakili penumpang Ratangga yang merupakan para pejuang keluarga Indonesia yang kukuh; teguh.

Tentu ada banyak cerita di balik kehadiran Ratangga ini. Dan, buku ini merekam fase-fase penting perjalanannya dengan baik. Tak hanya membabarkan konteks Ratangga dengan Jakarta masa kini, tetapi juga dengan sejarahnya.



Hal ini membuat kita bisa membayangkan apa yang berubah dan apa yang tetap di Jakarta ini.

Tentu, yang tetap dari Jakarta adalah tempat ini menjadi pusat segalanya: mulai dari ekonomi sampai pemerintahan. Itu berlangsung lama, sejak bernama Sunda Kelapa, Batavia, hingga sekarang dinamai Jakarta.

Lantas Ratangga hadir dan mengubah wajahnya.

Memang seharusnya Jakarta berubah dari kota yang semula dibangun tanpa rencana menjadi kota yang penuh rencana. Apalagi terkait transportasi di Jakarta. Buku ini menggambarkan dengan baik kesemrawutan kondisi Jakarta yang tak tertata transportasinya. Kemacetan, polusi, kemandegan perkembangan sosial ekonomi, dan berderet efek negatif lainnya.

Karena itu sekarang ini Jakarta terus mengembangkan sistem transportasi umum yang terintegrasi yang bisa diandalkan. Harapannya, setiap warga dan sesiapa pun yang berada di Jakarta bisa memiliki banyak pilihan untuk menggunakan kendaraan umum. Pakai minitrans bisa, naik bus Trans Jakarta oke, menggunakan Ratangga pun jalan. Ditambah baru-baru ini Jakarta mendapatkan amanah untuk juga mengelola KRL *commuterline*.

Dilihat dari sisi fungsi, Ratangga ini makin meneguhkan bahwa setiap moda transportasi di kota ini seperti jaring laba-laba. Semuanya memiliki jaringan yang terhubung. Perlahan tapi pasti, sistem ini bisa merengkuh semuanya. Sistem integrasi transportasi ini insya Allah bisa mendorong khalayak untuk menggunakan transportasi umum.

Dan itu dimulai dengan Ratangga.

Maka melalui ini secara khusus saya ingin berterima kasih kepada semua yang terlibat di sini. Jika pada Borobudur kita hampir tak mengenal nama-nama yang terlibat, pada pembangunan Ratangga ini semuanya akan ditulis. Nama setiap putra-putri bangsa yang tangguh dan pejuang itu akan dikenal sepanjang masa. Insya Allah ikhtiar ini akan menjadi amal jariyah yang pahalanya akan terus mengalir.

Selamat datang masa depan Jakarta.

Wassalamualaikum warahmatullahi wabarakatuhu

Jakarta, 23 Juli 2020

Gubernur Daerah Khusus
Ibukota Jakarta,

Anas Baswedan, Ph.D.

Kata Pengantar

**William P.
Sabandar**

**Direktur Utama
PT MRT Jakarta
(Perseroda)**

Sejarah lahirnya Moda Raya Terpadu (MRT) Jakarta terbilang panjang dan berliku sejak idenya digagas lebih dari 30 tahun yang lalu. Prosesnya melewati enam kepemimpinan nasional, melalui banyak kajian dan dikuatkan dengan peraturan-peraturan pemerintah. MRT Jakarta sebagai entitas perusahaan berdiri pada tahun 2008, mulai menggeliatkan konstruksi pada tahun 2013, hingga resmi beroperasi pada Maret 2019.

Dalam perjalanan yang panjang itu, banyak pihak telah terlibat langsung, ikut membantu, dan memudahkan prosesnya. Peran para pendahulu pun tak kurang besarnya. Karena itu izinkan kami menyampaikan terima kasih yang mendalam kepada semua insan dan pihak yang telah berkontribusi mewujudkan MRT Jakarta. Sebab untuk sampai ke titik ini hanya dapat terjadi karena adanya kolaborasi yang terus menerus melalui berbagai masa dan oleh berbagai pihak.

MRT Jakarta didirikan dengan visi menjadi penyedia sarana transportasi publik terdepan serta mendorong pertumbuhan ekonomi melalui peningkatan mobilitas, pengurangan kemacetan, dan pengembangan sistem transit perkotaan. Visi tersebut diimplementasikan dalam tiga mandat perusahaan, yakni melakukan konstruksi, menjalankan operasi dan pemeliharaan, serta mengelola bisnis di stasiun dan kawasan sekitar stasiun. Tiga mandat tersebut akan berjalan jika



didukung tata kelola perusahaan yang baik serta budaya kerja "I CAN" (*Integrity, Customer Focus, Achievement Orientation, Nurturing Team Work*) yang tumbuh di tengah-tengah organisasi perusahaan.

Buku *Menuju Ratangga: Kereta Kota Kita* mencakup sejarah panjang Kota Jakarta, dinamika sistem transportasi, serta perjuangan para pemimpin negeri ini dalam mengupayakan sebuah moda transportasi yang ideal bagi kota sebesar Jakarta. Moda transportasi berbasis rel modern yang mengedepankan keteraturan, kedisiplinan, dan penghargaan.

Kami persembahkan karya ini kepada semua orang yang telah berjasa dan menginginkan perubahan Kota Jakarta menuju lebih baik, yang dicerminkan oleh sistem transportasi publik yang baik dan mumpuni.

Selamat membaca!

Jakarta, 17 Juni 2020



Direktur Utama PT MRT Jakarta (Perseroda)

MENUJU RATANGGA: KERETA KOTA KITA

Copyright© 2019, PT MRT JAKARTA

Knowledge Management, Divisi Corporate Strategy

Pertama kali diterbitkan dalam bahasa Indonesia
oleh PT MRT Jakarta, 2020.

Penyusun:

Agus Susanto

Silvia Galikano

Ciptanti Putri

Sapto Ashardianto

Andy Credo Sibuea

Teuku Firmansyah

Aditya Laksmana Sarwana

Dionisius Denizar

Periset Foto:

Yoan Oktaviani

Irwan Citrajaya

Penyunting Ahli:

Muhammad Husnil

Penyunting:

Inggra Parandaru

Resna Anggria Putri

Benidiktus Widwiatmono

Viviani Adriel

Perancang sampul:

AN Rahmawanta

Hak cipta dilindungi oleh undang-undang

Dilarang mengutip atau memperbanyak sebagian
atau seluruh isi buku ini tanpa izin tertulis dari Penerbit

viii + 144 hlm.; 15 cm x 21 cm



Prolog	2
Kisah-Kisah di Belakang Tirai	9
Babak 1. KITA KOTA: Dari Sunda Kelapa hingga Jakarta	
Sudah Lama Otonom.....	13
Metamorfosis Kota.....	14
Kota Logistik Global.....	15
Kota Minim Rencana.....	17
Babak 2. KOTA KITA: Dari Barang hingga Orang	
Angkutan Bernama Kereta.....	25
Kota Minim Rencana Ditata Kereta.....	30
"Pintu Terbuka" dan Sentaurus.....	32
Populasi dan Mobilitasnya.....	42
Jakarta Mengangkut Orang.....	46
Moda-Moda Transportasi Darat di Jakarta.....	48
Kisah-Kisah di Panggung	53
Babak 3. KERETA KITA: Memperjuangkan MRT	
Jalan Pewujudan Moda Transportasi Impian Jakarta.....	58
SITRAMP II.....	62
Implementasi Rencana Induk.....	65
JTA Mengelola.....	68
Langkah Setelah Kajian.....	70
MRT Proyek Nasional.....	70
Pinjaman.....	71
Jelang PT MRT Jakarta.....	74
Babak 4. KITA-KITA: Mengelola MRT	
Lahan yang Menjadi Tantangan Utama.....	81
Konstruksi Besar-Besaran Dimulai.....	84
MRT Pertama di Indonesia.....	93
Epilog	103
Lampiran	127
Referensi	137

Prolog: Tirai Diangkat...

”Guna memajukan transportasi produk dan benda lain dari Semarang ke Kedu, wilayah *Vorstenlanden* di Jawa, dan sebaliknya, akan dibangun sebuah jalur rel kereta api dari besi.”

*Raja I Belanda, Willem I Frederik (1772-1843),
”Dekrit Kereta Api 1842” untuk Hindia Belanda*



Tak lama setelah peristiwa demonstrasi mahasiswa yang berlanjut dengan kerusuhan Malari (Malapetaka 15 Januari 1974), Orkes Melayu Soneta meluncurkan sebuah album bertajuk "Gelandangan". Salah satu lagunya yang berjudul "Jakarta" menjadi sangat populer dan mengangkat pamor Soneta. "*Jakarta Ibu Kota Indonesia... Jakarta kota kebanggaan kita... Jakarta, hai kota metropolitan.*" Demikian se bait syair lagu yang dilantunkan Rhoma Irama, pencipta, sekaligus pemuka grup itu.



Suasana Senja di Bundaran Hotel Indonesia, 16 Maret 2017.
PT MRT JAKARTA/IRWAN CITRAJAYA.

Jakarta memang kota metropolitan. Hanya saja, sudah sejak beratus-ratus tahun lampau Jakarta juga kosmopolitan: sebuah *polis* (kota, dalam bahasa Yunani) yang sudah *kosmos* (berwawasan dunia). Jakarta merupakan Kota Global. Berbagai suku bangsa dari seluruh penjuru dunia saling bergaul di Jakarta kuno, Sunda Kelapa. Mereka secara leluasa saling "pinjam-pakai" budaya, seni, bahasa, ekspresi agama, dan terutama barang. Hal itu berlangsung sejak era Tarumanegara (abad IV-VII), dan diperkuat dengan bukti-bukti dari Kerajaan Hindu Pajajaran (abad XI-XVI).



Dibanding bandar lainnya, Sunda Kelapa adalah bandar Kerajaan Pajajaran terpenting dan teramai. Di sana, warga dunia saling berinteraksi; menjadi titik penting pertemuan antarbangsa. Para petualang dari Tiongkok, India, Jazirah Arab, dan Eropa datang silih berganti. Dari yang semula sekadar singgah, kemudian membentuk komunitas masing-masing. Mereka betah, lantas menetap. Dalam sejarah panjang, sekali-dua terjadi konflik di sana sini sebagai akibat dinamika sosial. Tetapi, yang pasti, pada gilirannya mereka turut menciptakan dan memperkaya khazanah kebudayaan negeri ini, terutama Jakarta. Karena itu, tak aneh bila saat ini dengan mudah kita bisa menyaksikan keberagaman latar belakang di kota ini. Mulai dari agama (Hindu, Buddha, Islam, Kristen, Konghucu) hingga cita rasa kuliner.

Sebuah prasasti berbahasa Portugis—yang ditancapkan di tepi mulut Ciliwung setinggi 165 sentimeter bertarikh 21 Agustus 1522—menjadi bukti bahwa bangsa kita yang sawo matang sudah bergaul dengan bangsa Portugis yang berkulit putih sejak berabad-abad lalu. Pal batu bertulis dan bergambar bola dunia itu ditemukan pada 1918 di sudut Jalan Cengkih dan Jalan Kali Besar Timur I, Jakarta Barat. Inilah simbol interaksi berkelas kosmopolit.

Bukti lain yang lebih tua adalah Prasasti Tugu, peninggalan nenek-moyang kita pada pertengahan abad V, era Tarumanegara. Prasasti berbahasa Sanskerta itu ditemukan di dekat sempadan Kali Cakung, di sudut Kampung Batutumbuh, Desa Tugu, Kecamatan Koja, Jakarta Utara. Ada kisah tentang biarawan Hindu dari India yang bertugas mengawasi penggalian kanal di daerah Tugu. Itulah kanal Gomati dan Candrabaga, yang kini merupakan Kali Bekasi. Kisah ini juga menyiratkan interaksi berkelas kosmopolit.





Prasasti Tugu di Museum Nasional.

Dok. WIKIPEDIA/BKUSMONO.

Bukti-bukti prasasti tersebut menunjukkan bahwa posisi strategis Jakarta—yang terletak di persilangan jalur laut—merupakan titik tujuan utama pusat logistik, bukan sekadar titik singgah pusat logistik awak kapal. Pusat logistik adalah tempat utama pengambilan dan/atau penyaluran komoditas perdagangan utama dunia. Sedangkan pusat logistik awak kapal adalah tempat mengisi perbekalan yang lazimnya dibutuhkan para awak kapal selama bertahan hidup di lautan. Posisi tersebut ditingkatkan ketika kota ini dikuasai *Vereenigde Oostindische Compagnie* (VOC) dan namanya diganti menjadi Batavia (1619). VOC menjadikan Batavia sebagai titik penting logistik mereka.

Sebelum ada kapal uap, waktu tempuh pelayaran dari Eropa ke kota ini hampir 120 hari. Wujud perbekalan, menurut catatan harian seorang kapten Inggris yang pernah berlabuh di Batavia, Woodes Rogers (1679-1732), antara lain berupa:



mentega, minyak goreng, roti, gandum, asam jawa, arak, keju, gula, daging, sayur-mayur hijau, wortel, telur, kudapan ringan, hingga kentang.

Bangsa kita mulai intensif melakukan relasi dagang dengan bangsa lain sejak lama, dan mulai mengalami peningkatan tajam pada abad pertengahan, 1400. Juga disebut kurun niaga. Yaitu ketika Eropa mencari rempah-rempah. Nusantara ini memang menjadi pemain utama jalur rempah. Produk komoditas dagang Nusantara kala itu, antara lain, logam mulia, kerajinan dan perhiasan, obat-obatan, wewangian (termasuk kayu cendana dan kapur barus), lada, pala, dan budak. Karena letaknya di Pulau Jawa, Batavia menjadi titik ujung dari distribusi produk-produk perkebunan masyarakat Jawa saat itu, misalnya kopi.

VOC menjadi penyalur kopi Jawa (*Java coffee*) ke berbagai belahan dunia. Pada paruh pertama abad XVIII, misalnya, setengah sampai tiga perempat peredaran kopi dunia dikuasai VOC. Sedangkan, separuh kopi yang diperjualbelikan oleh VOC itu dihasilkan oleh Priangan bagian barat, terutama Kabupaten Cianjur. Pada abad XVIII pula, Cianjur berkembang menjadi gudang kopi andalan VOC. Titik serah terakhir sekaligus pintu bagi *Java coffee* untuk tersebar ke dunia adalah Batavia atau Bandar Sunda Kelapa. Saat itu, prasarana pergerakan orang dan barang adalah sungai, terutama Ciliwung, dan jalan setapak. Pada waktu itu, Jalan Raya Pos belum dibangun.

Bukan hanya kopi, komoditas perdagangan lainnya adalah teh, tembakau, nila atau tarum, gula, beras, rempah-rempah, serta komoditas lain, termasuk non-perkebunan. Semua barang niaga itu membutuhkan gudang, titik serah dan sumber daya, termasuk sumber daya manusia dengan keahliannya masing-masing. Dengan demikian, sistem, jalur, dan alur logistik, merupakan pokok dari semua itu sehingga menjadi isu yang selalu muncul. Batavia, *Jacatra*, atau Jakarta adalah titik kulminasinya.

Bisa dikatakan, syarat hidup bagi kelahiran dan perkembangan Kota Batavia adalah logistik. Hingga sekarang, hal ini tidak berubah. Pada waktu itu, Belanda benar-benar memahami hal tersebut. Raja pertama Belanda bahkan menandatangani satu dekrit penting bernama "Dekrit Kereta Api 1842", untuk Hindia Belanda. Bunyinya, "Guna memajukan transportasi produk dan benda lain dari Semarang ke Kedu,



wilayah *Vorstenlanden* di Jawa, dan sebaliknya, akan dibangun sebuah jalur rel kereta api (KA) dari besi.”

Lebih dari satu setengah abad lalu, Belanda sudah visioner ingin mewujudkan satu sistem logistik yang menyeluruh dan bisa menjangkau daerah-daerah terpencil Hindia Belanda. Kereta api menjadi jawabannya; moda transportasi ini dipilih karena paling efisien sebagai sarana angkut komoditas koloni yang akan dijual ke seluruh penjuru dunia. Pada pertengahan abad XIX, jalur kereta api pertama di Hindia Belanda dibangun untuk menghubungkan Semarang-Kedu, kemudian menjelang akhir abad XIX, barulah pembangunan itu dimulai di Batavia.

Pilihan pada kereta api juga menyesuaikan kondisi zaman. Saat itu Eropa sedang demam Revolusi Industri (1750-1850) yang dikatalisasi oleh penemuan mesin uap oleh James Watt pada 1765. Revolusi yang mewabahkan transformasi besar-besaran pada paradigma segala bidang kehidupan, termasuk teknologi transportasi, berdampak panjang dan mendalam terhadap wajah dunia. Bermula dari Inggris Raya, kereta api menyebar ke seluruh penjuru dunia, tak terkecuali Hindia Belanda. Munculnya kereta api juga menandai awal era industrialisasi di Indonesia.

Ihwal transportasi dalam buku ini mendapat bahasan tersendiri sebab langsung menyangkut mobilitas, problem, asa warga, serta wahana bagi upaya membangun budaya-budaya luhur. Moda Raya Terpadu (pengindonesiaan dari *Mass Rapid Transit*) atau MRT Jakarta dipercaya bisa menjadi salah satu kanal solusinya. Dalam menuliskan kisah transportasi umum ini kami meminjam istilah dalam khazanah opera. Sebagaimana sebuah opera, alur cerita diawali dengan prolog "Tirai Dibuka" dan dipungkasi dengan epilog "Tirai Ditutup". Judul lakonnya: "Ratangga".

Ratangga, julukan yang diberikan oleh jajaran PT MRT Jakarta dan Gubernur DKI Jakarta Anies Rasyid Baswedan untuk kereta MRT, berasal dari bahasa Kawi (Jawa Kuno) *rathangga*. Diambil dari *Purusadha Shanta* karya Mpu Tantular, *rathangga* dekat sekali maknanya dengan 'kereta kuat milik pejuang teguh'. Terkait penamaan ini, Direktur Utama PT MRT Jakarta, William Palitondok Sabandar, mengungkapkan bahwa pada hakikatnya, nama itu merupakan asa sekaligus doa: semoga MRT Jakarta selalu kuat dan teguh dalam



mengangkut para pejuang Jakarta.

Lakon *Menuju Ratangga: Kereta Kota Kita*, dibagi dalam empat bab(ak). Babak 1, *Kita Kota*, mengungkap sejarah Jakarta sebagai kota beserta konsekuensinya hingga menjadi seperti sekarang. Konteksnya menekankan pada Indonesia ketika masih berstatus sebagai Hindia Belanda alias sebelum merdeka.

Babak 2, *Kota Kita*, merupakan lanjutan cerita Jakarta. Arah cerita ditujukan pada isu pokok buku ini, yakni cerita tentang bagaimana Jakarta saat ini bisa sampai mendapatkan masalah dalam hal transportasi, khususnya transportasi darat.

Babak 3, *Kereta Kita*, menggali kembali cerita mengenai proses pembangunan MRT Jakarta, sejak dari gagasan, kajian, hingga pewujudan.

Babak 4, *Kita-Kita*, mengangkat proses terwujudnya MRT Jakarta, dimulai dari peletakan batu pertama konstruksi hingga peresmian operasinya. Bab ini kemudian dipungkasi dengan Selayang Pandang Pengelolaan MRT yang berisi kepingan-kepingan terpilih dan penting yang digunakan untuk "menyiapkan jalan" bagi buku-buku lain bertema khusus yang akan terbit. Terdapat lima perspektif utama yang disasar, yakni: (i) Konstruksi; (ii) Operasi dan Pemeliharaan; (iii) Pengembangan Bisnis dan Kawasan Berorientasi Transit; (iv) Isu Lintas-sektoral; serta (v) Isu Khusus.

Keempat subbab yang masing-masing mengandung sejumlah adegan (subbab) itu terpilah dalam dua klaster dimensi, yakni dimensi "Kisah-Kisah di Belakang Tirai" (babak 1-2) dan dimensi "Kisah-Kisah di Panggung" (babak 3-4). Dimensi pertama berisi kisah-kisah masa lalu yang menjadi latar belakang kontekstual mengapa MRT di Jakarta sampai bisa hadir dan terbangun.

Dimensi kedua mengangkat kisah-kisah masa kini hingga masa depan mengenai upaya menghadirkan transportasi darat di Jakarta yang bermuara pada kisah moda MRT beserta profil pengelolanya, PT MRT Jakarta. Begitulah lakon *Ratangga* ini dikisahkan untuk membeberkan lanskap dan liku-liku perjalanan mewujudkan MRT di Jakarta.



kisah-kisah
di belakang tirai







Babak 1

KITA KOTA:
Dari
Sunda Kelapa
hingga
Jakarta





Babak 1, *Kita Kota*, mengungkap sejarah Jakarta sebagai kota beserta konsekuensinya hingga menjadi seperti sekarang.

Konteksnya menekankan pada Indonesia ketika masih berstatus sebagai "Hindia Belanda" alias sebelum merdeka.



Pada 22 Juni 1527, Portugis bertekuk lutut kepada Fatahillah atau Falatehan, senapati Kesultanan Demak, di Sunda Kelapa. Kemenangan atas Portugis ini merupakan aksi balasan atas kekalahan Demak di Malaka pada 1513. Sebagai tanda syukur kemenangan Demak atas Portugis, Fatahillah mengganti nama Sunda Kelapa menjadi Jayakarta. Atas dasar inilah, 22 Juni 1527 dipilih sebagai hari lahir Jakarta. Meskipun sebenarnya, jauh zaman sebelumnya—era Kerajaan Hindu Pajajaran (abad XI-XVI), bahkan era Tarumanegara (abad IV-VII)—sebagai sebuah kawasan, Jakarta telah mengalami dinamika gelombang pasang-surut, tumbuh-kembang yang signifikan.

Sudah Lama Otonom

Atas kemenangannya, Fatahillah diangkat menjadi Bupati Jayakarta dan tunduk kepada Sultan Cirebon Syarif Hidayatullah. Akan tetapi, ketika Sultan Cirebon wafat, ia kemudian tunduk pada Sultan Banten, Maulana Hasanuddin. Selanjutnya, Fatahillah mundur dan menyerahkan kekuasaan kepada menantu Sultan Banten, Tubagus Angke, pada 1564. Mengikuti jejak Fatahillah, 32 tahun kemudian, Tubagus Angke pun menyerahkan kekuasaan kepada putranya, Tubagus Sungerasa Jayawikarta, atau yang lebih sohor dengan nama Pangeran Wijayakrama.

Kendati berstatus kabupaten (dari Kesultanan Banten), dalam praktiknya, Jayakarta otonom. Belanda dan Inggris pun menyapa Pangeran Jayakarta dengan sebutan sekelas raja: *Regent*, *Koning van Jayakarta*, atau *King of Jacattra*. Sang Bupati juga memiliki patih, syahbandar, dan lain-lain. Ketika akhirnya kota ini bernama Batavia, Pemerintah Belanda secara legal-formal pada 1 Oktober 1926 menetapkannya sebagai *Staadsgemeente* atau daerah otonom yang levelnya satu tingkat di bawah provinsi, yakni Provinsi Jawa Barat. Penetapan ini dilakukan melalui *Wet op de Bestuursvorming* (Undang-Undang Pembaharuan Pemerintahan).



Metamorfosis Kota

Titik awal eksistensi Batavia adalah tahun 1619. Sebuah pos dagang sekaligus benteng atau loji didirikan *Vereenigde Oostindische Compagnie* (VOC/Serikat Perseroan Hindia-Timur) di Bandar Sunda Kelapa. Hingga menjelang kemerdekaan Indonesia, pertumbuhan fisik Batavia mengalami setidaknya lima fase metamorfosis.

Fase pertama, pembangunan Kota Lama (*Oud Batavia*) didasarkan pada gagasan tentang "kota ideal" pada zaman itu. Kota ini awalnya hanya sebuah kastil, *Kasteel Batavia*. Karena merupakan rumah dinas resmi Gubernur Jenderal Hindia Belanda, konstruksi bangunan ini kokoh dan megah, dihiasi gorden beludru, bendera, umbul-umbul, dan lampu-lampu kristal mewah. Kastil ini berlantai porselen halus dari Tiongkok dan dilengkapi dengan perabotan kayu yang didatangkan dari Eropa. Dari kastil inilah kemudian kawasan ini berkembang menjadi kota tangsi/garnisun bernama Batavia.

Fase kedua, perluasan pinggiran kota hingga *Weltevreden*, kawasan hunian di pinggiran kota, yang berjarak kurang lebih 10 kilometer ke arah selatan. Sejak 1619, orang-orang Belanda beranjak menjauhi kota, karena sisi utara langsung menghadap Laut Jawa. Mereka melayangkan pandangan ke selatan. Rencana pembangunan kota di bagian selatan ini dirancang seturut gagasan kaum mapan (elite) yang sudah mengalami akulturasi. Maka, pada 1830, dibangunlah *Molenvliet* (kini kawasan Jalan Gajah Mada dan Jalan Hayam Wuruk).

Seiring dengan pertumbuhan kota ke arah *Meester Cornelis* (kini Jatinegara), jalan buntu di ujung *Molenvliet* diteruskan menjadi jalan baru yang terhampar hingga kawasan *Koningsplein* (kini Jalan Medan Merdeka), kemudian ke arah timur, yaitu *Weltevreden* (kini Gambir hingga Senen). Jalanan *Weltevreden* menyusuri kanal lebar dengan kawasan *Rijswijk* (kini Jalan Veteran) di sebelah kanan, dan *Noordwijk* (kini Jalan Juanda) di sebelah kiri. Demikianlah perkembangan terjadi secara berangsur hingga pada 1905 kawasan *Weltevreden* menjadi pusat kota.

Fase ketiga, penyatuan Kotapraja Meester Cornelis dengan Batavia. Sepanjang 1905-1920, tata-kota Batavia dijalankan menurut manajemen Kotapraja (*gemeente*). Kebijakan itu seiring



dengan diterbitkannya *Wet Houdende Decentralisatie van het bestuur in Nederlands-Indie* (Undang-Undang Desentralisasi) pada 23 Juli 1903, yang kemudian diamandemen Pemerintah Hindia Belanda melalui *Wet op de Bestuurshervorming* (Undang-Undang Pembaharuan Pemerintah) pada 1922. Berdasarkan peraturan perundangan itu, semua urusan di bidang pemerintahan menjadi kewenangan Kotapraja Batavia, kecuali tiga urusan yang langsung diampu oleh gubernur jenderal. Tiga urusan itu adalah kemiliteran, pengawasan jalan kereta api, dan Pelabuhan Tanjungpriok.

Fase keempat, perluasan pinggiran kota. Proses suburbanisasi berlanjut makin ke selatan, ditandai dengan pembukaan kawasan Kebayoran Lama. Perlu dicatat, wilayah di sebelahnya yang dikembangkan setelah Kemerdekaan dinamakan Kebayoran Baru. Kawasan ini dirancang oleh M. Soesilo, murid arsitek legendaris Thomas Karsten, pada 1948.

Fase kelima, pelebaran kawasan perkotaan. Suburbanisasi mendapatkan dorongan baru dari ledakan hebat pemekaran kota, baik yang di dalam maupun di luar kawasan metropolitan, antara lain Menteng, Thamrin, Petojo, Cideng, hingga Duku Tanahabang. Selain itu, kurun waktu 1920-1940 ditandai dengan maraknya perbaikan sarana kota dan pembenahan *existing suburban* (kampung bumiputra).

Kota Logistik Global

Tujuan utama Belanda mendirikan Batavia ini adalah kepentingan ekonomi merkantil; meneguhkan posisi kota-pelabuhan yang memang sudah memiliki akar kegiatan niaga sejak berabad-abad sebelumnya; memperkuat sektor keuangan dan jasa.

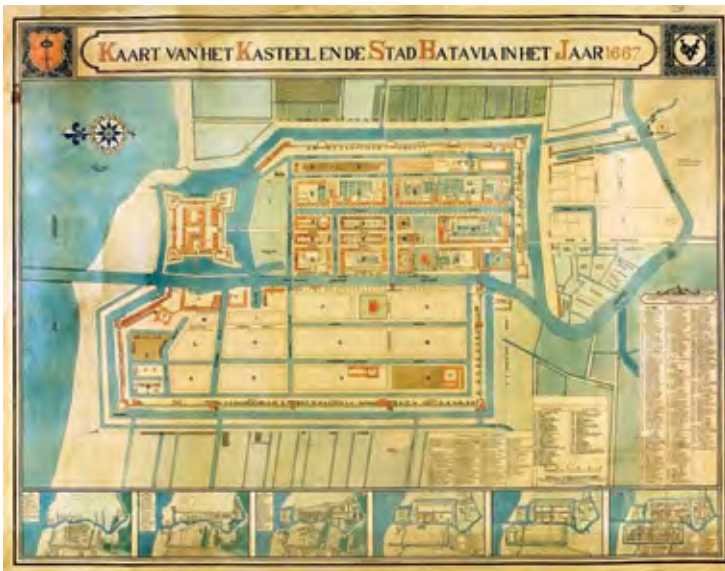
Di tangan Belanda, pada abad XVI dan selanjutnya Batavia menjadi salah satu *hub* terpenting perdagangan Nusantara dan dunia. Penaut Samudera Hindia dan Lautan Teduh itu merupakan titik temu utama ulang-alik perniagaan jarak jauh yang membentang mulai dari Asia Barat, Asia Selatan, hingga Asia Timur.

Batavia lantas menjelma sebagai markas besar serikat dagang Belanda. Padahal, mereka adalah bangsa Eropa terakhir yang datang ke sini karena godaan rempah. Sebelum sampai ke



sini, Belanda harus membeli rempah secara eceran dari Spanyol dan Portugis. Dan memang sebelum mangkal di Batavia, para pelaut Belanda sudah melanglang buana mengarungi samudera. Mereka berniaga dengan penduduk di pesisir Laut Tengah, Rusia, Pantai Barat Afrika, Kepulauan Tanjung Verde, hingga Benua Amerika.

Pada 23 Juni 1596, kapal Belanda menyentuh Teluk Banten. Beberapa minggu kemudian, tepatnya pada 13 November 1596, tibalah mereka di Jayakarta. Ketika tiba di sini pun mereka harus bersaing keras dengan pelaut dan pedagang dari Spanyol, Portugis, dan Inggris.



Peta Kastil Batavia 1667. Dok. TROPENMUSEUM.

Batavia makin kosmopolit di bawah kekuasaan Belanda. Selain sebagai *melting pot*, Batavia tumbuh menjadi pos komando penghubung kawasan-kawasan pantai seperti Melayu, Bugis, Peureulak, Madura, Bali, Lombok, Gujarat, Keling, Bengali, Parsi, Maladewa, Siam, Arab, hingga Tiongkok. Menegaskan karakter dan reputasi Batavia sebagai pusat logistik internasional.



Batavia sebagai kota dibangun oleh Gubernur Jendral Jan Pieterszoon Coen di sebelah selatan Kastil Batavia, terutama di bagian barat (*Westervoorstad*). Lokasi itu persis berada di atas puing-puing reruntuhan Jayakarta yang dibumihanguskan oleh Coen pada 30 Mei 1619. Saat itu, Coen dibantu 16 buah kapal perang berkekuatan 1.000 serdadu.

Pada hari yang sama, dengan sekali pukul, Inggris ikut diusir. Inggris adalah pesaing perdagangan rempah yang sebenarnya lebih dulu eksis di Jayakarta. Inggris sudah mendirikan loji dan pos gudang ketika Belanda mendapat izin dari Pangeran Jayawikarta untuk membangun gedung "Rumah Nassau" di timur Ciliwung pada 1610. Loteng Rumah Nassau ini juga difungsikan sebagai Gereja Reformasi bagi para penghuninya (pelaut, pedagang, *klerk*, buruh, tukang). Dengan hengkangnya Inggris, VOC menjadi pemain tunggal rempah di Jayakarta dan Banten.

Merasa berada di atas angin, Belanda memanfaatkan situasi untuk makin meraup untung dengan memonopoli niaga rempah. Belanda menghalau semua pesaingnya dari bumi Nusantara, tidak peduli bila itu sesama bangsa Eropa. Pada 8 hingga 11 Maret 1621, Coen menggempur jantung penghasil rempah terbaik dunia, Bandaneira. Puluhan desa dan perkampungan dibakar, ratusan warga dibunuh secara membabi-buta, serta puluhan tokoh setempat dipenggal.

Tragedi yang melibatkan puluhan samurai ronin Jepang sewaan VOC itu dikenang sebagai salah satu hal tersadis yang pernah dilakukan VOC. Adapun 800-an tawanan Bandaneira yang masih hidup diangkut ke Batavia dan dipaksa menjadi budak. Mereka dilokalisasi di satu perkampungan yang kelak bernama Kampung Bandan. Tak lama kemudian, keberadaan Portugis di Malaka (1641) dan Spanyol di Ternate (1689) pun berhasil ditendang Belanda, oleh penerus Coen. Maka, resmilah VOC menobatkan diri sebagai penguasa tunggal rempah se-Nusantara.

Kota Minim Rencana

Coen adalah Gubernur Jenderal keempat (1619-1623) dan keenam (1627-1629) untuk wilayah kongsi VOC. Coen-lah orang



yang paling bertanggung jawab dalam memilih Batavia sebagai pusat jaringan perdagangan Belanda di Asia, pusat VOC yang merupakan perusahaan multinasional pertama di dunia. Coen pula yang mengawali kuku-kuku kolonialisme bangsa Belanda menancap di Nusantara. Titik awalnya, Batavia.

Batavia berasal dari kata "Batavieren", nama suku nenek moyang bangsa Belanda dari Jerman. Nama itu bukan usulan Coen. Pada 12 Maret 1619, Heeren XVII memerintahkan pemakaian nama "Batavia", atas usulan seorang pegawai Coen yang bernama Van Raai. Coen berasal dari Kota Hoorn, nama yang diusulkan Coen untuk mengganti Jayakarta, tetapi tak disetujui Heeren XVII. Coen begitu terobsesi membangun Batavia dengan menjiplak habis desain Kota Amsterdam. Oleh sebab itu, Batavia dilengkapi dengan kanal beserta rumah kanalnya, jembatan tarik, kanopi susun, gereja berlonceng, hingga jalanan yang dikeraskan dengan batu-batu bulat. Ciliwung pun ia padankan dengan Sungai Amstel, Amsterdam. Sisi timur Ciliwung (*Oostervoerstad*, kini Museum Fatahillah) adalah bagian kota yang dibangun terlebih dulu sebelum bagian barat (*Westervoerstad*, bekas reruntuhan Keraton Jayakarta).

Hal ini menunjukkan bahwa Batavia yang didirikan *kumpeni* tidak memanfaatkan kearifan lokal ketika mulai dibangun. *Kumpeni* membangun sebuah kota di daerah tropis dengan gagasan perkotaan dan penataan ruang hidup seperti Eropa karena mereka tidak mengenal serta abai terhadap masyarakat dan budaya setempat. Padahal, mendirikan sebuah kota merupakan proyek besar yang menuntut tanggung jawab besar pula.

Hal yang mendasari gagasan orang-orang Belanda berkunjung ke Sunda Kelapa pada abad XVI, lalu mendirikan sebuah kota di tengah-tengah lapangan lumpur, tak lain karena pertimbangan kelancaran logistik. Mereka membangun gudang-gudang komoditas produk Jawa agar bisa langsung dikapalkan. Isu pembangunan Kota Batavia adalah semata-mata logistik tanpa studi kelayakan. Pendek kata, ketika mulai dibangun kota ini tak memiliki perencanaan yang baik, apalagi rencana induk.

Meski demikian, Coen tidak sepenuhnya membiarkan Batavia terbangun sebagai kota yang "berantakan". Ia mempercayakan urusan penataan kota pada orang yang menurutnya lebih layak, Florisz van Berckendrode, seorang juru



ukur. Sayangnya, pada 1629, Coen wafat akibat penyakit kolera. Ia sendiri belum sempat menyaksikan kerja Van Berckendrode itu terwujud.

Van Berckendrode membuat rancangan gambar Kota Batavia dengan mengadopsi rancangan Simon Stevin, perencana kota dari Belanda. Pada setiap sisi Ciliwung, pola tata kotanya dibuat blok-blok mirip papan catur, bergaya Romawi. Muara aliran Ciliwung yang semula berkelok-kelok diluruskan hingga sejajar dengan jalan-jalan dalam kota yang beraksis utara ke selatan. Alirannya membelah Kota Batavia secara sama besar dan dinamakan *de Grootte Rivier* (kini Kali Besar).



Kota Batavia 1780. Dok. TROPENMUSEUM

Kota Lama, seperti sudah disebut, pada hakikatnya adalah sebuah kastil besar milik serikat dagang. Ia dikelilingi tembok tinggi lengkap dengan sejumlah benteng serta *bastion*. Kini semua *bastion* sudah hancur, tinggal *Culenburg* yang berada di depan Museum Bahari.





Pemandangan Bastion Gelderland di luar Kastil Batavia. Sketsa Heydt JW dan FX Habermann, 1750. Dok. KITLV

Demi mengenang komoditas primadona dari perniagaan kala itu, jalan-jalannya banyak yang dinamai dengan produk hasil bumi. Ada Jalan Teh (*Theewaterstraat*), Jalan Cengkeh, Jalan Lada, Jalan Kopi, hingga Jalan Ketumbar.

Jejak-jejak Kota Lama dapat disimak dari beberapa peta kuno yang masih terabadikan di sejumlah perpustakaan. Salah satunya adalah peta kuno Van der Parra yang dibuat pada 1770 atas perintah Gubernur Jenderal ke-29 VOC, Petrus Albertus Van der Parra (memerintah pada 1761-1775). Legenda peta ini dikenal lumayan detail menggambarkan Kota Lama.





Peta Batavia 1897. DR. J.F. VAN BEMMELEN & G.B. HOOVER, GUIDE TO THE DUTCH INDIES (1897). Dok. THE UNIVERSITY OF TEXAS AT AUSTIN.

Sejak berdiri, VOC nyaris tidak memiliki tujuan besar di Batavia kecuali ingin mempraktikkan semangat perdagangan serta mempertahankannya mati-matian; menjadikan Kota Batavia sebagai pusat logistik komoditas tropis hasil dari penguasaan menyeluruh, sejak hulu (pengusahaan, *upstream*) hingga hilir (distribusi, *downstream*). Hingga kini, karakter Jakarta sebagai kota logistik tersebut tidak banyak berubah.





Babak 2

KOTA KITA:
Dari
Barang
hingga
Orang





Babak 2, *Kota Kita*, merupakan lanjutan cerita Jakarta.

Arah cerita ditujukan pada isu pokok buku ini, yakni cerita tentang bagaimana Jakarta saat ini bisa sampai mendapatkan masalah dalam hal transportasi, khususnya transportasi darat.



Batavia dipilih oleh Kamar Dagang VOC dan Pemerintah Kolonial Belanda sebagai pos utama karena posisinya yang sangat strategis. Batavia menjadi salah satu mesin utama bagi perputaran sistem eksploitasi dan merkantilisme internasional, sebuah titik periferal pemasok bahan baku ke pusat ekstraksi yang kebanyakan di Eropa.

Angkutan Bernama Kereta

Ada tiga alasan mengapa Kota Batavia bernilai strategis. *Pertama*, Batavia adalah titik ujung yang paling representatif sebagai pusat untuk menumpuk logistik unggulan ekspor, khususnya kopi dan teh dari kawasan subur di selatan, pedalaman Priangan atau *Preanger*. *Kedua*, Batavia ibarat tubuh penyatu dua sayap rempah-rempah Nusantara. Sayap barat adalah asal lada, yakni Banten, Sumatra, dan sebagian Borneo. Sayap timur adalah asal cengkeh dan pala, yakni Kepulauan Maluku dan sekitarnya. *Ketiga*, Batavia langsung menghadap Selat Sunda, pintu masuk (laut) ke Jawa, pusat dari komoditas tropis unggulan sekaligus jantung hegemoni politik utama. Oleh karena itu, Batavia menjadi lokasi terbaik bagi pengawasan terhadap seluruh Hindia Belanda serta sentra administrasi dagang dan pemerintahan.

Tanam Paksa

Tanam Paksa (*Cultuurstelsel*), 1830-1870, dipraktikkan melalui pemaksaan kepada rakyat untuk melakukan dua hal utama: tanam dan serahkan. Maksudnya, rakyat wajib menanam komoditas bernilai tinggi di pasar internasional (kopi, teh, tebu, dan lain-lain) dan, wajib menyerahkan hasil panenannya hanya kepada pemerintah kolonial Belanda (monopoli). Sistem ini diberlakukan sejak pemerintahan Gubernur Jenderal ke-43 Hindia Belanda, Johannes Van den Bosch (memerintah 1830-1834).

Pada hakikatnya, sistem ini merupakan buah dari perkawinan dua jenis kebijakan, yakni *Preangerstelsel* (setoran wajib kopi di Tanah Priangan kepada VOC, dimulai 1720) dan *land rent* (sewa tanah, oleh Raffles, 1814). Lama masa tanam tak boleh melebihi masa tanam padi. Panenan harus diserahkan hanya kepada pemerintah dan diangkut sendiri ke pabrik, kemudian biayanya akan diganti. Mereka yang tidak punya tanah diwajibkan bekerja di perkebunan



pemerintah. Semua praktik atau ketentuan itu diatur resmi sebagai Lembaran Negara (*Staatsblad*) Nomor 22 Tahun 1834.

Pemicu utama Tanam Paksa adalah Perang Diponegoro (1825-1830) dan Revolusi Belgia Agustus 1830. Keduanya sukses berat dalam mengempiskan kantong dan menggunungkan utang Belanda. Wacana Tanam Paksa diusulkan Direktur Kementerian Urusan Tanah Jajahan (*Ministerie van Koloniën*) Jean Chrétien Baud (kelak jadi Gubernur Jenderal menggantikan Bosch) pada 1826. Empat tahun kemudian, tanpa prosedur lazim konsultasi dengan Dewan Hindia, Raja Willem-I Frederik langsung bertitah, "Implementasikan segera wacana itu!"



Jalur kereta api di Priangan (Preanger), 1900. Dok. KITLV.

Hasil berlimpah dari Tanam Paksa mendorong Pemerintah Hindia Belanda untuk memikirkan sistem distribusinya. Komoditas dari Priangan dikumpulkan di sejumlah titik singgah yang berupa gudang-gudang di persimpangan jalan (diangkut pedati/gerobak) atau tepi sungai (diangkut perahu/tongkang), seperti di tepi Cisadane (Rumpin dan Ciampea), Ciliwung (Muaraberes), Cikao, Citarum, Cileungsi, Cikarang, hingga Cibarusa. Di *Ommelanden* (kawasan di sekitar Batavia), tanah-tanah luas yang ada diolah dan hasilnya disetorkan ke kumpeni, misalnya Grogol yang menjadi pemasok utama beras.

Dari titik-titik singgah itulah komoditas ekonomi didorongkan melalui sungai atau jalan, ke utara hingga Sunda



Kelapa, dan terutama Tanjungpriok. Dari sana, komoditas Nusantara dikapalkan ke berbagai belahan dunia.

Pengangkutan besar-besaran sumber daya dari tanah koloni, terutama sejak era Tanam Paksa 1830-1870, membutuhkan sarana transportasi andal yang lebih cepat, masif, dan serbaguna. Pedati yang ditarik kerbau atau sapi sudah dinilai lamban. Pilihan jatuh pada kereta api, sebuah moda pendatang baru yang lahir dari Revolusi Industri. Harganya yang lebih mahal dibanding transportasi air dan darat lainnya dipandang sepadan dengan keandalannya. Kereta api tergolong *bandel* terhadap cuaca apa pun, punya lintasan sendiri yang tak perlu berbagi, tak perlu berhenti untuk makan dedak atau rumput, serta bisa mengurangi risiko pembegalan.

Berkaca pada kesuksesan kereta api di Eropa dalam mengatasi masalah angkutan logistik dan keuntungan bagi aspek pertahanan, pada 15 Agustus 1840, Kolonel J.H.R. van der Wijck, seorang insinyur Zeni Belanda, mengusulkan agar Kerajaan Belanda bergegas menghadirkan ular besi itu di Jawa. Tak butuh waktu lama, 21 bulan kemudian gayung bersambut. Pada 28 Mei 1842, Raja Belanda Willem I Frederik menerbitkan surat keputusan *Koninklijk Besluit* Nomor 270 yang menjelaskan bahwa pemerintah akan membangun jaringan rel dari Semarang ke Kedu dan *Vorstenlanden*. Namun, diskusi yang berlarut-larut antara otoritas lokal dan pusat di Belanda membuat mimpi Hindia Belanda untuk segera punya kereta terpaksa tertunda 22 tahun.

Pada 17 Juni 1864, Gubernur Jenderal ke-52, Ludolph Anne Jan Wilt Baron Sloet van de Beele (memerintah 1861-1866), meresmikan pembangunan jalur kereta api perdana, membentang sepanjang 25-26 kilometer di Jawa Tengah bagian utara, mulai dari Kemijen atau Semarang (kini RT 02 Gang Spoorland, Semarang Timur) hingga Tanggung (kini Tanggungharjo, Grobogan). Itulah kereta api pertama yang beroperasi di Indonesia, bahkan Asia Tenggara.





Salah satu titik singgah logistik, dermaga Sungai Cikao, Purwokarta, 1880. Dok. KITLV.

Di Jawa, sistem kereta api secara signifikan mendongkrak aksesibilitas sekaligus melengkapi sistem Jalan Raya Pos (*de Grootte Postweg*) yang sudah dibangun Gubernur Jenderal ke-36, Herman Willem Daendels, pada 1808-1811. Pada Rabu Legi, 10 Februari 1870, eksistensi perusahaan kereta api Hindia Belanda, *Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij* (NISM), makin mantap berkat kesuksesannya membangun 100 kilometer jaringan kereta api Semarang-Surakarta. Kesuksesan itu akhirnya menarik minat investor untuk turut bermain di bisnis pembangunan jaringan kereta di daerah lain. Bisnis kereta api saat itu adalah bisnis menggiurkan, sampai-sampai sejumlah perusahaan kereta api menjual sahamnya di bursa Belanda.

Pembangunan rel kereta api lintas Jakarta-Bogor dikerjakan selama kurun 1869-1873 oleh NISM. Artinya, pembangunan itu dikerjakan pada masa transisi antara rezim Tanam Paksa (sejak 1830) dan rezim Pintu Terbuka (sejak 1870). Pada 1875, pemerintah Hindia Belanda mendirikan perusahaan kereta api bernama *Staatsspoorwegen* (SS). Jalur Jakarta-Bogor pun diambil alih SS. Pemasangan tenaga listrik pada jalur Jakarta-Bogor sebagai lintasan penting yang menautkan dua istana gubernur jenderal mulai diwacanakan sejak 1917. Namun, pemasangannya baru terealisasi pada 1923 dan elektrifikasinya selesai setahun kemudian.



Pada kurun 1930-1940, kereta api di Indonesia amat diperhitungkan dunia. Jaringan kereta api di Pulau Jawa kala itu adalah yang paling berkembang di Asia, bersaing dengan Jepang dan semenanjung Korea (di bawah pemerintahan Jepang). Pada 1930-an di Jawa saja (belum yang di Sumatra dan Sulawesi) total panjang sistem kereta api (plus trem) sudah sekitar 5.000 kilometer.

Ichizo Kobayashi, Menteri Perdagangan dan Perindustrian Jepang yang mengunjungi Jawa pada 1940, dalam bukunya *I Saw The Dutch Indies Like This* yang terbit di Tokyo setahun kemudian, memberikan sedikit gambaran. Tulisnya, "Total panjang jalan KA di Pulau Jawa adalah 5.400 kilometer, kecepatannya untuk jarak 830 kilometer dari Batavia sampai Soerabaja ditempuh dalam 12 jam, kenyamanan dan fasilitasnya lebih baik dari yang dimiliki *Tokaido-Line*." Ditopang sejumlah prasarana (pelabuhan, jaringan sungai/kanal buatan, jalan), kereta api semakin menjadi sarana utama dalam sistem logistik tempat bahan mentah diambil, diangkut, ditumpuk, dan disebarakan.

Stasiun Kebayoran, Stasiun Exit

Stasiun Kebayoran (atau Kebayoran Lama) kini berada di jalur kereta api Tanahabang-Merak, KRL Jabodetabek Jakarta-Serpong/Parung Panjang, dan kereta rel diesel (KRD) Ekonomi jurusan Rangkasbitung. Stasiun ini memiliki tiga jalur, yakni jalur 1 dan 2 sebagai sepur lurus, serta jalur 3 untuk persilangan atau penyusulan antarkereta.

Pada 1890-an, jalur *Staatsspoorwegen* (SS, perusahaan pemerintah Belanda) membangun jalur kereta api untuk mobilitas barang (bukan/belum penumpang) dari Duri ke Rangkasbitung via Tanahabang. Segera setelah jalur ini jadi pada 1899, kereta api langsung dijalankan di rute itu.

Pada akhir 1901, salah satu destinasi di kereta api lintas barat (*Westerlijnen*) ini telah mengular sepanjang 841 kilometer. *Westerlijnen* memiliki dua jalur berbeda ke arah Banten, yakni Doeri-Tangerang (19 kilometer) dan Batavia-Anyer Kidoel (151 kilometer). Stasiun Kebayoran berada di jalur Batavia-Anyer Kidoel yang dilanjut hingga mencapai Pelabuhan Ikan Laboean (1906) dan jalur kereta api Cilegon-Merak (1914). Sejak saat itu, pelayaran feri mulai diberangkatkan oleh *Koninklijke Paketvaart Maatschappij* (KPM) dari Merak menuju pantai timur Sumatra Selatan. Dengan kata lain, Stasiun Kebayoran adalah pintu *exit* dari wilayah Jakarta menuju Banten dan Sumatra.



Kota Minim Rencana Ditata Kereta

Perang Kemerdekaan membuat banyak kota rusak akibat bom-bom tentara Jepang maupun Sekutu. Guna merekonstruksinya, pemerintah butuh cetak biru (*blueprint*) pembangunan kota yang dibuat ahli perencana kota (*urban planner*), sebuah profesi yang saat itu masih langka. *Blueprint* harus mencantumkan zonasi peruntukan kawasan (pemerintahan, perdagangan, permukiman, pendidikan, industri, hingga fasilitas umum), proyeksi pertumbuhan populasi, hingga rencana anggaran dan biaya bagi pengembangannya. Kala itu, sebenarnya sudah ada institusi yang bertugas membuat *blueprint* kota. Namanya "Biro Perantjangan Pusat Departemen Pekerdjaan Umum". Salah satu stafnya merupakan seorang pribumi, M. Soesilo. Selama empat tahun (1945-1949), biro ini sampai kewalahan membuat *blueprint*, rencana pendahuluan (*outline plan*), hingga rencana zonasi pesanan sejumlah kota di Indonesia. Namun, tak satu pun ada pesanan dari Jakarta.

Freek Colombijn, sejarawan dan antropolog budaya Universitas Leiden berspesialisasi perkotaan Indonesia yang meraih gelar doktor pada 1994, sampai berujar, "Aneh benar. Jakarta, kota terbesar dan tumbuhnya paling cepat se-Indonesia, tapi hingga 1957 berkembang tidak punya rencana pendahuluan dan zonasi." Pada 1948, Pemerintah Jakarta pernah menginisiasi sebuah "*Masterplan* Rentjana Kota Baru Kebayoran". Rencana induk ini dibuat untuk mewujudkan kawasan permukiman baru nan asri berkonsep kota taman. Kebayoran Baru adalah bukti kawasan yang lahir atas picuan hadirnya jaringan kereta api, terutama Stasiun Kebayoran.

Rencana Pendahuluan Jakarta baru diinisiasi pada saat Kotapraja Jakarta dijabat oleh Walikota Sudiro (1953-1959). Sudiro dikenang terutama karena ia merupakan orang yang merumuskan pembangunan Jakarta dalam empat unsur primer, yakni *wisma* (rumah), *karya* (lapangan kerja), *marga* (transportasi), dan *suka* (rekreasi dan fasilitas umum). Sudiro juga dikenang karena mendorong 22 Juni menjadi hari ulang tahun Kota Jakarta.





Perumahan staf Shell/BPM di Kebayoran Baru, Jakarta Selatan, 1955.

Dok. FHJ Bal/KITLV.

Hingga awal abad XIX, Kebayoran adalah daerah pinggiran (*Ommelanden*), bukan bagian Kota Batavia. Kawasan pinggiran ini adalah pemasok utama sayur-mayur dan buah-buahan bagi warga Batavia. Sebelum ada kereta api, tidak ada jalan dari dan ke Kebayoran yang mudah dilalui sado dan pedati. Dengan kereta api, Kebayoran mulai terhubung dengan kawasan-kawasan lain, terutama Batavia. Banten—yang tertinggal dalam bidang ekonomi dan niaga—menjadi lebih maju setelah tersambung jalur kereta api.

Jaringan *Westerlijnen* benar-benar menghidupkan kawasan baru. Konsep *masterplan* Kebayoran Baru terealisasi pada 1950. Kawasan yang dimaksudkan untuk memberi tempat hidup yang layak bagi 100.000-an penduduk itu rampung dibangun menjelang pemilu pertama pada 1955. Hampir separuh dari lahan seluas 730 hektare digunakan untuk ruang publik, yakni taman (118,4 hektare), jalan (181,5 hektare), dan sawah-sawah di pinggiran untuk panorama (33 hektare). Selebihnya, lahan itu digunakan untuk perumahan rakyat (152 hektare), bangunan-bangunan khusus (75,2 hektare), perumahan sedang (69,8 hektare), vila (55,1 hektare), industri (20,9 hektare), toko-toko (17 hektare), dan *flat* (6,6 hektare). Untuk menautkan Kebayoran Baru dengan pusat kota lewat Dukuh Atas, dikembangkanlah ruas Jalan Sudirman sebagai jalan protokol hingga sekarang.



Seiring waktu, Colombijn pun menyadari bahwa Kebayoran Baru adalah preseden pertama Jakarta yang bereksperimen menerapkan metode-metode administratif dalam membangun sebuah kawasan hunian secara terencana. Kebayoran Baru adalah "bengkel" pertama Jakarta untuk belajar tentang betapa pentingnya koordinasi Pusat-Daerah dalam pembangunan kawasan walaupun susah. Kebayoran Baru juga mengajarkan bahwa hubungan pembangunan dan situasi sosial-politik bukan merupakan hubungan yang tersekat-sekat secara tegas, melainkan suatu rangkaian kesatuan benang yang terajut secara gradual.

Pembangunan kereta api berikut prasarana jaringan dan stasiunnya meninggalkan jejak pada struktur perkotaan. Kereta yang awalnya menjalankan roda ekonomi-logistik akhirnya turut membangun tata kemasyarakatan yang baik dan berkelanjutan. Kereta api mendorong orang untuk bepergian lebih jauh dalam durasi waktu tertentu. Jaringan kereta api mendorong pertumbuhan industrialisasi dan urbanisasi. Banyak peluang baru muncul di sepanjang poros kereta api, ditandai dengan menjamurnya titik-titik keramaian baru yang menjelma menjadi pasar atau distrik bisnis.

Pola perkembangan kawasan yang dibangkitkan oleh kereta api beserta jalurnya menunjukkan proses yang berkesinambungan dan adaptasi. Hal itu bisa dilihat pada pola perkembangan kawasan Kota Jakarta sebelum dan sesudah pembangunan kereta api. Sebelum ada kereta api, Jakarta cenderung hanya tumbuh ke arah Selatan, di sepanjang aksis *Benedenstad* (utara) dan *Bovenstad* (selatan). Setelah ada kereta api, ekspansi menyebar, mengikuti sumbu-sumbu sebaran jaringan kereta api.

"Pintu Terbuka" dan Sentaurus

Angin politik di tanah koloni tidak bisa dilepaskan dari angin politik negara pelaku koloni. Pada 1870, di Belanda ada satu *milestone* yang empasannya berdampak pada kondisi Hindia Belanda, yakni kemenangan mutlak kaum liberal (didominasi pengusaha) atas kaum konservatif (didominasi bangsawan) di parlemen setelah meniti kemenangan demi kemenangan kecil politiknya sejak 1850. Kaum liberal berprinsip bahwa iklim



Benedenstad dan Bovenstad

Benedenstad adalah Kota Bawah Batavia ketika didirikan oleh Jan Pieterszoon Coen. Ada yang menyebutnya *oude stadt*, *old town*, atau *lower town*, kini biasa disebut "kota lama" atau "kota" saja karena toh sejak awal abad XX sebutan lazimnya juga "Kota". Pada abad XIX, Kota adalah zona utara kota Batavia, mencakup sekitar Kali Besar, Balai Kota, pelabuhan lama, Kampung Cina di Glodok, serta kawasan antara Kali Besar dan *Tijgersgracht* ("parit macan", kini Jalan Pos Kota).

Meski Batavia menjadi nama resmi bagi seluruh Kota Batavia, tapi sehari-hari istilah Kota Bawah dan Kota Atas lebih familier di telinga. Konsep bawah-atas, meski bersifat informal, dipahami untuk membedakan bagian utara yang disebut Batavia (Kota Bawah) dan selatan yang disebut Kota Atas (*upper town*, *Bovenstad*). Perbedaan ini diresmikan pada 1905 ketika Kotapraja Batavia baru saja dibentuk, dengan menamai Batavia untuk daerah utara dan *Weltevreden* untuk selatan.

Benedenstad menjadi pusat niaga hingga awal 1916. Pada akhir abad XVIII, ia mulai mekar menjadi kawasan permukiman utama orang Eropa; mencapai jaya-jayanya saat niaga rempah antara Eropa dan Maluku menanggung untung yang besar (1620-1730). Pada era Daendels, pembongkaran dinding kota menandai akhir Kota Lama sebagai Batavia utama karena pusat pemerintahan digeser ke Kota Baru di *Bovenstad*. Meski begitu, *Benedenstad* tetap jadi sentra niaga (perusahaan dagang, asuransi, hingga perkapalan). Ada fetsun populer kala itu: "ke (Kota) Bawah untuk bekerja, dan kembali ke (Kota) Atas untuk pulang."

persaingan sehat bisa tumbuh secara adil asalkan diserahkan pada kehendak pasar, bukan dimonopoli pemerintah. Maka, kegiatan ekonomi di tanah koloni, terutama perkebunan, harus dibukakan untuk swasta. Pemerintah hanya boleh mengawasi, bukan mengeksekusi.

Ketika kaum liberal menang, konsekuensinya adalah penerapan sistem liberal atau sistem "Pintu Terbuka" di Hindia Belanda pada 1870 hingga 1900. Tanam Paksa, karena memberlakukan rezim "Pintu Tertutup" yang hanya boleh dimonopoli pemerintah, akhirnya dihentikan.

Itulah kali pertama dalam sejarah Indonesia, swasta dan modal asing dibukakan gerbang lebar-lebar untuk berinvestasi di pelbagai bidang usaha, terutama privatisasi kepemilikan



perkebunan. Hanya beberapa tahun setelah pelaksanaan UU Agraria, 150 lebih penanam modal datang ke *Preanger*. Bukan saja Belanda, banyak juga investor yang berasal dari Belgia, Inggris, Amerika Serikat, Jerman, bahkan Jepang, Tiongkok, hingga Siam. Pintu Terbuka bukanlah kebijakan yang "iseng-iseng". Pada 1870 pula, Undang-Undang (UU) Agraria atau *Agrarische Wet* (*Staatsblad* 1870 Nomor 55) diterbitkan. Sekadar catatan, di kemudian hari, UU ini amat mewarnai UU Pertanahan Indonesia. Di samping itu, UU Gula (*Suiker Wet*) dan *Agrarische Besluit* juga diterbitkan.

Isu mendasar dalam pelaksanaan *Agrarische Wet* adalah pemberian hak *erfpacht* (kini dikonversi menjadi hak guna usaha). Setiap pemegangnya diberi kewenangan yang luas sekali untuk mengeksploitasi kegunaan tanah milik pihak lain dan juga dalam hak *eigendom* atas tanah (kini dikonversi menjadi hak milik). Bukan itu saja, si pemegang hak *erfpacht* pun dapat menjadikannya agunan hingga mewariskannya.

Secara teoretis, liberalisasi melalui Pintu Terbuka bertujuan untuk menciptakan tata-kelola sumber daya alam koloni ke arah yang lebih *fair*—siapa pun boleh terlibat, pemerintah hanya mengawasi. Motivasi dan politik *batig slot* (pengerukan laba sebesar-besarnya) ala Tanam Paksa harus dihentikan. Rakyat koloni berhak mengenyam "kue kesejahteraan" yang sepadan. Namun, dalam praktiknya, rakyat koloni tetap menjadi objek penderita. Jika dulu subjeknya hanya negara induk kolonial, kini diganti investor, yang dalam beberapa kasus, bahkan jauh lebih menindas. Sekadar contoh, pada masa Tanam Paksa, bumiputera wajib menyerahkan tanah sebesar 1/5 dari yang dimilikinya ke pemerintah kolonial. Pada praktik Pintu Terbuka, tanah yang diminta melebihi 1/5, hingga 2/5 bahkan 1/2.

Pintu Terbuka, kata Geertz (1963), menciptakan "masyarakat sentaurus". Sentaurus adalah sebuah rasi bintang yang diambil dari nama makhluk mitologi Yunani, *kéntauros*, separuh kuda (tubuhnya) dan separuh manusia (dari kepala sampai torso). Dalam pelaksanaan *Suiker Wet*, misalnya, pabrik gula diibaratkan kepala sentaurus dan kaum tani ibarat tubuhnya. Kaum yang disebut belakangan, jelas Geertz, bukan saja direnggut asetnya (tanah), tapi juga tenaganya.

Kondisi itu membuat kaum etis Belanda—seperti Pieter



Brooshooft, Jacques Henrij Abendanon, Conrad Theodore van Deventer—protes dan meminta praktik penindasan dihentikan dan bumiputera harus diberi kompensasi berupa "3-si" *ethische politiek* (politik etis) atau *een eerschuld politiek* (politik utang budi). Isi "3-si" yang lebih dikenal dengan istilah Trias Van Deventer itu adalah edukasi, emigrasi, dan irigasi.

Usul kaum etis diterima. Pada 1901, Ratu Wilhelmina mengumumkan diberlakukannya "3-si" di negara-negara koloni Belanda. Sayangnya, perubahan nasib bumiputera tidak seekstrem yang diharapkan. Pasalnya, kebijakan "3-si" itu memang dijalankan, tetapi bukan untuk kepentingan bumiputera, melainkan lebih untuk menguntungkan rezim kolonial.

Kekayaan Hindia Belanda menarik minat penanam modal dari luar Hindia Belanda. Selain bidang favorit perkebunan, pihak swasta juga bermain di bidang pertambangan serta layanan publik, seperti membangun waduk, pabrik, dermaga, pelabuhan, listrik, jalan, saluran irigasi, hingga jaringan kereta api. Minat investor sangat tinggi untuk membangun jaringan kereta api, bahkan tak jarang dibangun sendiri oleh pengusaha perkebunan. Inilah mengapa keseluruhan jaringan kereta api di Indonesia berada di perkebunan-perkebunan besar, seperti jalur gula di Jawa Tengah dan Jawa Timur (1883, jalur Medan-Belawan dibangun oleh *Deli Cultuur Onderneming*).

Keberhasilan NISM dalam membangun jalan kereta api Semarang-Tanggung—yang kemudian berhasil menghubungkan Semarang-Surakarta (110 km) pada 10 Februari 1870 dengan laba yang menggiurkan—mendorong minat investor untuk mengembangkan jaringan kereta api di daerah lain. Jika pada 1867 jaringan kereta api Hindia Belanda yang terbangun baru 25 km, pada 1870 menjadi 110 km, dan berturut-turut menjadi 405 km (1880), 1.427 km (1890), hingga 3.338 km (1900). Pada akhir kuartal I abad XX, dari ujung ke ujung Pulau Jawa hampir sudah terkoneksi jaringan kereta api. Pada masa pendudukan Jepang, kendati hanya "seumur jagung" (1942-1945), kita kehilangan aset berharga berupa ratusan kilometer rel kereta api.

Awal 1870-an adalah titik mula pembangunan jaringan kereta api yang terus berlanjut hingga 1920. Pada 1871, Gubernur Jenderal Hindia Belanda Mr. Pieter Mijer (menjabat 1866-1872), menyusun Rancangan UU Pembangunan Jalan



Kereta Api Indonesia, Tumbal dan Peran Jepang

Setelah Belanda takluk pada Jepang, Maret 1942, seluruh jaringan kereta api di Hindia Belanda diambil alih Jepang, lalu dinamai *Tedsudo Kyoku*, dengan kantor pusat di Bandung. Pengambilalihan itu disertai dua "tumbal", yakni ribuan *romusha* dan ratusan kilometer rel.

Sebelum Jepang berkuasa, panjang rel kereta api di Hindia Belanda adalah 6.800-an kilometer. Seusai Jepang pulang kampung barulah diketahui bahwa panjang rel susut jadi 5.900-an kilometer. Dalam dua tahun, Jepang sudah mempreteli 900-an kilometer rel kereta api. Konon, sebagian diboyong ke Myanmar, sebagian lagi dipindahfungsikan sebagai jalur-jalur baru seperti di Riau (Muaro-Pekanbaru) dan Banten (Bayah-Cikara).

Walau begitu, ada hikmah di balik "tumbal" tersebut, yakni Jepang ternyata mengader banyak bumiputera di dinas kereta api. Pada 1942-1943, perekrutan besar-besaran dibuka. Jepang juga membuka sekolah tinggi perkeretaapian *Kyo Syu Syo*, di Bandung. *Kyo Syu Syo* berkontribusi dalam "memaksa" orang Indonesia untuk menguasai ilmu perkeretaapian. Jelang senjakala Jepang, ada 80.000-an karyawan kereta api yang merupakan orang bumiputera, muda-muda, kebanyakan anggota Angkatan Moeda Kereta Api (AMKA).

Tak lama setelah proklamasi Indonesia, AMKA ikut-ikutan mendeklarasikan proklamasi di Balai Besar Kereta Api Bandung. Proklamasinya kurang lebih berbunyi: "Mulai 28 September 1945, tampuk pengelolaan perkeretaapian di Indonesia diambil alih orang Indonesia. Jepang tak lagi diperkenankan ikut campur." Kelak, tanggal ini dijadikan sebagai Hari Kereta Api serta hari terbentuknya Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI).

DKARI dimerger dengan SS/VS menjadi DKA (Djawatan Kereta Api) pada 27 September 1949. DKA menjadi PNKA (Perusahaan Negara Kereta Api) pada 1963. PNKA menjadi PJKA (Perusahaan Jawatan Kereta Api) pada 1971, yang tiga tahun kemudian diindukkan ke Departemen Perhubungan. PJKA menjadi Perumka (Perusahaan Umum Kereta Api) pada 1990. Perumka secara *de facto* bertransformasi menjadi PT KAI (Kereta Api Indonesia) pada 1 Juni 1999 yang tiga hari kemudian berstatus *de jure*.

Kereta Api di Jawa yang kemudian segera ditetapkan menjadi UU pada 6 April 1875. Dalam rentang Juni 1871 hingga Januari 1873, NISM merampungkan Fase III jalur Batavia-Bogor. Adapun Fase I dan II Batavia-Bogor ini masing-masing dikerjakan pada 15 Oktober 1869 hingga Februari 1870 dan Juni 1870 hingga Juni 1871.





Kawasan Tanjungpriok. Terlihat perairan basin kembar untuk kapal bongkar-muat yang bagian tengahnya dipisahkan oleh selajur jalan dan kanal ke Batavia. Di ujung sana, terlihat stasiun kereta api. Betapa isu integrasi moda sudah dikerjakan saat itu. Dok. WALIKOTA BATAVIA ERA 1933-1941, E. A. VOORNEMAN.

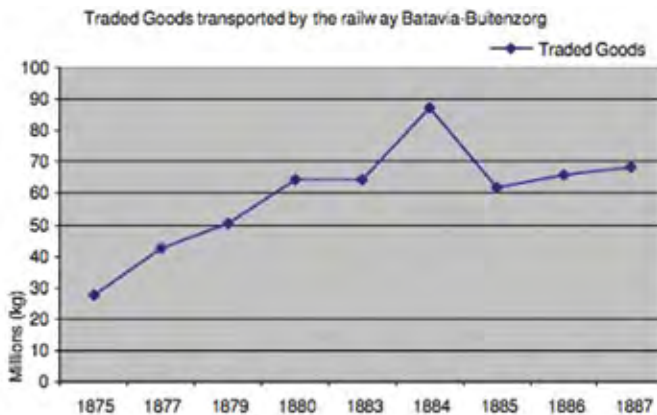
Praktik Pintu Terbuka pada 1870-1900 jauh lebih padat karya ketimbang Tanam Paksa 1830-1870. Tidak cukup pasokan penduduk setempat, ribuan tenaga kerja didatangkan dari luar. Dampaknya, Batavia mengalami ledakan populasi. Untuk kelancaran mobilitas, dibutuhkan moda yang efisien, aman, cepat, terjangkau, dan massal. Dengan kriteria seperti itu, moda yang paling cocok adalah kereta api. Kereta api yang semula hanya untuk mengangkut logistik berangsur-angsur didayagunakan untuk mengangkut penumpang.

Untuk lingkup dalam kota, disediakan angkutan khusus penumpang yang juga berbasis rel, yakni trem. Belakangan, evolusi dari trem adalah yang hari ini kita kenal sebagai *light rapid transit* atau lintas rel terpadu (LRT). Adapun evolusi dari kereta api Batavia adalah KRL Jabodetabek (untuk komuter) dan MRT.

Sebagai gambaran, pada periode 1870-1880, NISM sebagai operator kereta api memberikan laporan hilir mudik jalur Batavia-Bogor (dibuka pada 1873). Untuk angkutan



logistik, NISM mengangkut 25 persen transportasi lokal, 25 persen transportasi bahan baku langsung dari Priangan, 5 persen transportasi langsung ke Pelabuhan Tanjungpriok, 5 persen transit, dan 11 persen pekerjaan konstruksi. Sementara, untuk angkutan penumpang, NISM rata-rata mengangkut 40 persen Batavia-Jatinegara, 40 persen Batavia-Bogor, 5 persen langsung Batavia-Priangan, dan 15 persen langsung Batavia-Tanjungpriok.



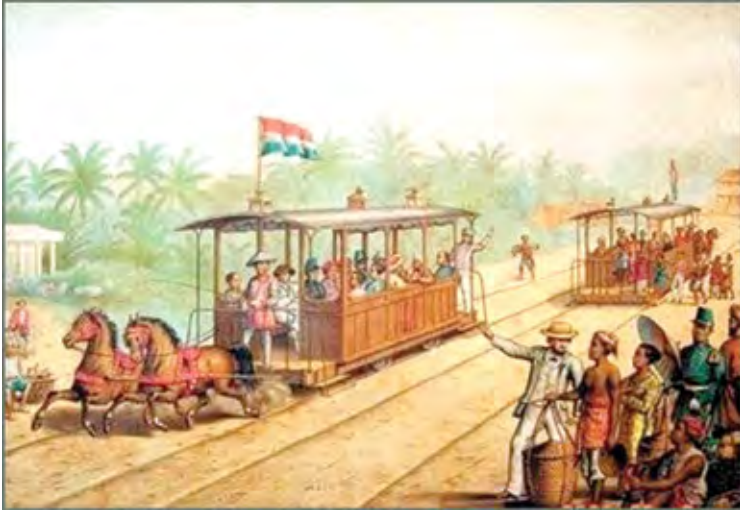
Grafik pengangkutan barang-barang komoditas di jalur KA Bogor-Batavia. Dok. KOLONIAAL VERSLAAG 1876-1888.

Lambat-laun, terjadi pergeseran proses produksi yang membuat pusat-pusat produksi kontemporer lebih mengandalkan sistem jalan raya. Kereta api tak lagi dianggap sebagai moda transportasi utama komoditas. Jalan raya menawarkan layanan yang lebih efisien, terutama dalam kemampuan jemput-serah barang ke tujuan hingga jangkauan yang lebih menyuruk ke pelosok-pelosok. Fenomena ini bukan saja dialami Indonesia, tapi juga negara-negara lain bekas koloni, misalnya Brasil.

Perlu dicatat, pada akhir abad XIX, kondisi sosial mengalami banyak perubahan akibat gelombang besar masuknya orang-orang Eropa melalui investasi Pintu Terbuka. Relasi sosial menjadi kaku hingga terbentuk pengkastaan rasial. Contohnya, ketika naik trem yang berloko kuda, banyak orang Eropa yang merasa gengsi karena menganggap statusnya anjlok



gara-gara penumpangnya tidak dibedakan sesuai ras dan kelas sosial. Ketika trem kuda berganti menjadi trem uap pada 1881, perilaku rasial tidak ikut menguap. Kelas I untuk kulit putih; kelas II untuk Timur asing (Arab, Tionghoa, India); kelas III untuk pribumi dan ternak-ternak, termasuk kambing hingga muncul istilah "kelas kambing" — kelas paria, setara kambing.



Lukisan perupa Belanda bertarih 1881, menunjukkan dua trem-kuda yang dioperasikan NITM berjalan berlawanan arah di sebuah ruas jalanan Batavia. Dok. PERPUSTAKAAN NASIONAL INDONESIA.

Saat itu, trem uap sangat diminati. Sampai-sampai pada 1889, jeda antara atau *headway* antartrem diperpendek menjadi 7,5 menit, dari yang semula 10 menit. Jalur trem kuda pertama di Batavia diresmikan pada 10 April 1869. Operatornya adalah Dumler&Co, dengan stasiun utama Harmoni. Trem ini melayani dua rute pulang-pergi: Tanahabang–Jatinegara. Ongkos sekali jalannya 10 sen.





Trem uap di Jalan Molenvliet (kini Jalan Gajah Mada dan Hayam Wuruk), 1925. Gerbong paling belakang itulah yang disebut sebagai gerbong "kelas kambing". Dok. STICHTING NATIONAAL MUSEUM VAN WERELDCULTUREN.

Pada 1882, trem uap berlebar *spoor* 1.188 milimeter pun menggantikan trem kuda. Operator trem uap adalah *Bataviasche Tramweg Maatschappij* (BTM) yang kemudian berganti nama menjadi *Nederlands-Indische Tramweg Maatschappij* (NITM). Tujuh tahun kemudian, pada 1899, trem listrik hadir di Batavia. Operatornya adalah *Batavia Elektrische Tramweg Maatschappij* (BETM).





Sebuah trem listrik BETM melintasi bilangan Kramat Salemba pada awal 1900-an. Kabel pantograf yang berjuluran dan penerangan jalan menghiasi lanskap Jakarta yang masih lapang nian. Dok. STICHTING NATIONAAL MUSEUM VAN WERELDCULTUREN.

Pada 31 Juli 1930, BETM dan NITM melakukan merger menjadi *Batavia Verkeers-Maatschappij* (BVM). Pada 1957, BVM dinasionalisasi menjadi Pengangkutan Penumpang Djakarta (PPD). Namun, PPD hanya dua tahun mengoperasikan trem BVM. Dinilai tak cocok lagi dengan tata-ruang Jakarta, pada 1959 operasi trem listrik PPD distop. Pada 1962 rel di rute trem terakhir, yakni Kramat-Jatinegara, diangkat.

Pada 8 Maret 1942, Pemerintah Hindia Belanda bertekuk lutut tanpa syarat kepada tentara Jepang. Empat hari sebelumnya, Kota Batavia sudah lebih dulu direbut Jepang. Per 8 Agustus 1942, nama Batavia diubah Jepang menjadi *Djakarta Tokubetsu Shi* (*Stadsgemeente* Luar Biasa). Pada September 1945, pemerintah Kota Jakarta berganti menjadi Pemerintah Nasional Kota Djakarta, dan pemerintahannya dipegang oleh seorang wali kota hingga akhir 1960.



Pembangunan Jakarta "digeber". Statusnya sebagai ibu kota negara ditetapkan pada 1964 melalui UU 10/1964 tentang Pernyataan Daerah Khusus Ibukota Jakarta Raya tetap sebagai Ibu Kota Negara Republik Indonesia dengan nama Jakarta. Sesuai bunyi pasal 2, UU itu mulai berlaku pada hari diundangkannya (31 Agustus 1964) dan berlaku surut sejak 22 Juni 1964, yakni sejak Presiden Sukarno mengumumkan Jakarta Raya tetap sebagai ibu kota Indonesia dengan nama Jakarta.

UU 29/2007 tentang Pemerintahan Provinsi DKI Jakarta sebagai Ibukota Negara Kesatuan Republik Indonesia mengatur bahwa Provinsi DKI Jakarta memiliki status istimewa berupa otonomi khusus. Dengan status itu, seluruh kebijakan mengenai pemerintahan maupun anggaran ditentukan di tingkat provinsi karena lembaga legislatif hanya ada di tingkat provinsi.

Jakarta mengalami pemekaran wilayah administratif pada 2001, dari semula lima kotamadya menjadi satu kabupaten administrasi dan lima kota administrasi. Dilihat dari jumlahnya, wilayah administrasi di bawahnya juga mekar. Kecamatan yang semula berjumlah 43, saat itu menjadi 44. Kelurahan yang semula berjumlah 265 pun berubah menjadi 267. Salah satu pasal UU 29/2007 mengatur bahwa Pemprov DKI Jakarta dipimpin oleh gubernur dan wakil gubernur yang dipilih secara langsung melalui pemilihan kepala daerah untuk masa bakti lima tahun.

Populasi dan Mobilitasnya

Luas wilayah Jakarta tidak bertambah, tetapi jumlah penduduknya terus bertambah. Maraknya pengembangan jaringan KA mendorong pertumbuhan industrialisasi dan juga urbanisasi. Usai Perang Dunia II, populasi penduduk di Jakarta tumbuh pesat.

Jumlah populasi dapat diketahui melalui proses sensus atau cacah jiwa. Di dalam sensus penduduk, pencacahan dilakukan terhadap seluruh penduduk yang berdomisili di wilayah tertentu, termasuk warga negara asing. Pencacahan menggunakan konsep *usual residence*. Artinya, bagi penduduk yang bertempat tinggal tetap, mereka dicacah di tempat biasa tinggal. Sementara itu, penduduk yang tidak bertempat tinggal



tetap dicacah di tempat petugas sensus menemukan mereka, biasanya pada malam "hari sensus".



Gubernur Ali Sadikin berdialog dengan seorang abang becak di Jalan Sultan Agung dan memeriksa KTP, 7 Maret 1971.

Dok. DISPUSIP DKI JAKARTA.

Sejak Indonesia merdeka, cacah jiwa sudah dihelat enam kali: 1961, 1971, 1980, 1990, 2000, 2010. Akan tetapi, bukan berarti sebelum 1961 data kependudukan nihil. Pada 1920 dan 1930, pemerintah kolonial sudah melakukannya. Bahkan, sejak awal abad XVI atau XVII, orang-orang Eropa rajin menyensus. Portugis mencatat, penduduk Sunda Kelapa pra-Fatahillah (sebelum 1527) berjumlah 15.000-an jiwa. Kata F. de Haan, pada 1623, penduduk Batavia berjumlah 6.000-an jiwa dan pada 1700-1730 mencapai 30.000-35.000 dengan 10.000-15.000 jiwa di antaranya tinggal di luar kastil.

Perlu diingat, Jakarta juga mengalami perubahan batas dan bentuk pemerintahan. Contoh, antara 1948-1949, luas wilayah Jakarta meliputi 1.200 kilometer persegi dengan bentuk pemerintahan distrik federal. Pada 1950, ketika bentuk pemerintahan diubah menjadi Kotapraja, luas wilayah Jakarta menyusut menjadi 530 kilometer persegi. Pada 1959, tatkala bentuk pemerintahan diubah menjadi DKI, wilayahnya melar menjadi 577 kilometer persegi. Wilayahnya terus berkembang pada tahun-tahun berikutnya, yaitu 1967, 1969, 1975, 1976, 1978. Sejak 1978, luas wilayah DKI Jakarta adalah 655,76 kilometer persegi.



Beragam jalan keluar untuk mengatasi masalah kepadatan penduduk sudah diupayakan Pemprov DKI Jakarta. Dua di antaranya adalah Keluarga Berencana (KB) dan transmigrasi. Namun, dua solusi itu tampaknya tak terlalu "terbeli" oleh warga Jakarta. Gubernur Ali Sadikin pernah mengeluarkan surat keputusan yang cukup menggemparkan. Melalui SK Gubernur Kepala DKI Jakarta No. Ib/3/1/27, Bang Ali berseru bahwa Jakarta "kota tertutup" bagi pendatang. Pada 1970, Bang Ali menegaskan, siapa pun harus membawa Kartu Tanda Penduduk (KTP); hanya yang bisa membuktikan identitasnya sebagai penduduk tetaplah yang diizinkan tinggal dan bekerja di Jakarta. Berpijak pada aturan itu, aparat dan otoritas keamanan gencar menggelar razia untuk mengumpulkan para pendatang yang baru tiba, bahkan kalau perlu dipulangkan ke daerah asal. Itulah kira-kira gambaran tentang populasi DKI Jakarta kini dan mendatang sebagai salah satu isu serta tantangan nyata dalam tata kelola kota, termasuk transportasinya.



Gubernur DKI Jakarta Ali Sadikin dalam peresmian City Theater, 30 Mei 1970. DOK. DISPUSIP DKI JAKARTA.

Sumber utama kemacetan Jakarta adalah ketidakseimbangan kebutuhan jalan dengan kepadatan penduduk dan minimnya transportasi publik yang memadai. Data Dinas Perhubungan dan Transportasi DKI Jakarta menyebutkan, pada 2015, jumlah kendaraan pribadi di Jakarta adalah sebanyak 7.979.833 unit (rata-rata pertumbuhan 8,12



persen per tahun), sementara angkutan umumnya berjumlah 46.877 unit. Kenyataannya, terdapat jaringan kereta api warisan Belanda di Jakarta dengan panjang rel kurang lebih 520 kilometer, dan sanggup menjangkau berbagai penjurur kota, tetapi belum dimanfaatkan secara optimal.



Suasana kemacetan lalu lintas di Jalan Thamrin arah Jalan Sudirman saat jam pulang kantor, 14 Februari 2017. PT MRT JAKARTA/IRWAN CITRAJAYA.

Beragam cara Pemprov DKI Jakarta tempuh untuk mengurangi kemacetan lalu lintas, antara lain rekayasa lalu-lintas, membatasi kendaraan pribadi, dan menggencarkan angkutan umum. Jurus terakhir adalah menyediakan angkutan umum yang andal, tepercaya, dan terjangkau dalam hal akses maupun ongkos. Dalam kriteria itu, *mass rapid transit* (MRT) diajukan sebagai ikhtiar moda transportasi pilihan utama. Sebagaimana kereta api dan trem, MRT adalah angkutan massal berbasis rel. Embrio MRT di Indonesia sudah ada sejak 1,5 abad sebelumnya, sejak pertama kali kereta api diluncurkan di ruas Kemijen-Tanggung pada 17 Juni 1864. Sebuah moda transportasi yang sejak mula didedikasikan hanya sebagai angkutan barang, berevolusi menjadi angkutan orang.





Suasana Stasiun MRT pada jam sibuk pagi, 3 Juli 2019.

PT MRT JAKARTA/IRWAN CITRAJAYA.

Jakarta Mengangkut Orang

Di Sunda Kelapa atau Batavia, sebelum transportasi darat berkembang, transportasi air yang mendominasi, terutama terkait lalu lintas pengaliran komoditas andalan Priangan berikut mobilisasi sumber daya manusianya. Selain melalui lautan (Laut Jawa, Selat Sunda, Samudera Hindia), transportasi air di Batavia bertumpu pada pemanfaatan sungai berikut anak sungai dan kanal buatan. Sungai yang dimaksud adalah dua sungai besar yang mengapit, yakni Citarum di timur dan Cisadane di barat, serta 13 sungai yang melintasi Batavia.



Dari sekian banyak transportasi air, perahu *orambai* dan perahu *eretan* tergolong populer pada zamannya. *Orambai* adalah perahu mungil mirip *jukung* yang biasanya didayung oleh budak belian, sedangkan *eretan* berupa satu sampai dua lapis bambu panjang, biasanya untuk moda penyeberangan. Karena Batavia awal mengadopsi konsep kota-kota di Belanda dengan kanal sebagai tulang punggungnya, sarana angkut air itu pun menjadi transportasi umum bagi warga kota.

Sebelum era Gubernur Jenderal ke-36 Hindia Belanda, Herman Willem Daendels, Batavia tidak mengalami perubahan yang berarti pada orientasi transportasi umum. Daendels dikenal sebagai eksekutor utama dua kebijakan strategis yang dimandatkan dua "bos" yang berbeda. *Pertama*, pada 1807, Daendels ditugaskan menggeser pusat kota Batavia, dari kawasan Kastil Batavia (kini menjadi pangkalan truk dekat bengkel peralatan milik TNI AD, Benglap A00 43 01) ke *Weltevreden* (kini Gambir dan sekitarnya) dengan istana baru dekat *Waterlooplein* (kini Lapangan Banteng). Bosnya adalah pemerintah kolonial Belanda, dalam hal ini Dewan 17 (*de Heeren Zeventien*). *Kedua*, pada 1808-1811, Daendels ditugaskan untuk mewujudkan Jalan Raya Pos sepanjang seribu kilometer penaut Anyer (Banten) hingga Panarukan (Situbondo). Jalan Raya Pos ditargetkan sebagai prasarana utama mobilisasi logistik militer sekaligus benteng pertahanan Jawa dari invasi Britania. Bosnya adalah pemerintah kolonial Prancis yang waktu itu menguasai Belanda.

Seiring dengan kesuksesan besar Daendels dalam mengeksekusi dua kebijakan itu, transportasi air berangsur-angsur meredup karena kehadiran moda transportasi darat berbasis kuda. Laju kemerosotan moda transportasi air makin kencang seiring tingginya tingkat sedimentasi sungai, baik akibat faktor manusia (misalnya alih fungsi lahan di hulu) maupun faktor alam (erupsi gunung berapi di Selatan dan dinamika iklim). Material erupsi Gunung Salak pada 1699 berkontribusi dalam menjorokkan garis pantai Batavia ke arah laut sekitar 75 meter.



Moda-Moda Transportasi Darat di Jakarta

Pada 1938, *Kajawèn* edisi Nomor 81, Tahun XIII memuat artikel di bawah ini. *Kajawèn* adalah majalah yang terbit dua kali sepekan, beraksara dan berbahasa Jawa, beroplak besar, pangsa pasarnya seluruh Hindia *Olanda*.

Mencermati artikel di atas, pada paruh akhir 1930-an, orang Indonesia—sekurang-kurangnya warga Batavia—sudah tidak canggung dengan trem, opelet, dan kereta api. Inilah salah satu bukti bahwa banyak moda transportasi darat massal sudah merambah Jakarta. Ada yang hadir, lalu mati selamanya. Ada pula yang hadir terus hingga sekarang.

Jalanan Jakarta terlihat unik, karena berbagai jenis moda transportasi umum, mulai dari yang primitif hingga modern dapat ditemukan. Berikut adalah sekilas profil dari moda-moda transportasi yang pernah ada maupun masih beroperasi di Jakarta.

Inovasi di seputar roda dan teknologi transportasi tidak akan lepas dari asas tujuannya, yakni memperlancar mobilitas, pengangkutan atau distribusi, interaksi antarkawasan, serta penyebaran informasi. Menyarikan, sekaligus menggarisbawahi penjelasan sebelumnya, munculnya kebutuhan akan transportasi massal terutama dipicu oleh meningkatnya populasi beserta kebutuhan akan mobilitas. Di Batavia, sejak 1869, angkutan khusus penumpang berbasis rel sudah beroperasi, yakni trem kuda yang kemudian digantikan dengan trem uap pada 1973. Delapan tahun sebelumnya, sudah beroperasi kereta api berloko mesin uap yang semula hanya untuk mengangkut logistik dari Buitenzorg menuju titik serah. Lambat laun, kereta api bermesin uap ini didayagunakan untuk mengangkut penumpang.



Teks Asli

Arak-arakan Panyêgah Madat ing Bêtawi

Kala ing dintên Sabtu tanggal sapisan, Oktobêr 1938 bab tindak nanggulangi madat ing tanah ngriki, dados satunggaling dintên pangêngêt-êngêt. Ing dintên wau pinanggih dados pasaksèn, bilih tumindak ing propagandha pananggulang madat dipun wigatosakên ing ngakathah. Ebah-ebahaning para neneman, para pandhu tuwin lare-lare sêkolah ing golongan warni-warni sami mangrêtos, bilih madat punika kédah dipun gêthingi, kédah dipun sirnakakên tuwin kédah dipun têbihakên saking golongan umum.

Wiwit jam 3 siyang ing Rawabangke, kaprênah sawingking sêtatsiun Mistêr Kornêlês, sampun kathah golongan murid sêkolah, golongan pandhu tuwin golonga ulah raga, sami dhatêng ing ngriku, wontên ingkang numpak tram, wontên ingkang numpak sêpur, wontên malih ingkang numpak opêlêt. ... Jam 4 thêng, arak-arakan wiwit bidhal, sadaya sami gambira ing manah, ngantos supe dhatêng têbihing lampahipun ingkang ngantos 6 1/2 km, ngênêr dhatêng Waterlooplain.

Teks Terjemahan

Pawai Cegah Madat di Betawi

Sabtu, 1 Oktober 1938, diperingati sebagai hari penanggulangan madat di sini. Hari itu, semua yang berkumpul menjadi saksi, bahwa propaganda penanggulangan madat adalah aksi yang berhasil mencuri perhatian banyak pihak. Orang muda, anggota Pramuka, dan para siswa sekolah dari warna-warni perhimpunan sudah pada tahu, bahwa madat harus dimusuhi, dienyahkan, serta dijauhkan dari masyarakat.

Sejak pukul tiga siang di Rawabangke (kini Rawabunga), tepatnya di belakang Stasiun Mistêr Kornêlês (kini Jatinegara), siswa sekolah, Pramuka, hingga atlet, sudah banyak yang datang di sana, ada yang naik trem, kereta api, hingga opelet... Pukul 4 persis, arak-arakan bergerak, semua bergembira sampai tiada terasa bahwa mereka sudah berjalan kaki lumayan jauh hingga 6,5 km, menuju Waterlooplain (kini Lapangan Banteng).



ANGKUTAN UMUM JAKARTA DARI MASA KE MASA

DELMAN



Mulai beroperasi: Abad ke-18
 Angkutan umum pertama di Pulau Jawa, dimulai sekitar abad ke-18 oleh Charles Theodorus Daikema. Angkutan seperti kereta, kereta, raijin, raijin, dokar, endang, becak, ando.

TREM



Mulai beroperasi: Abad ke-19
 Transportasi pertama ini dikenal luas dengan nama 'trem' yang berasal dari Belanda dan Inggris. Transportasi ini mulai beroperasi di Asia, termasuk di Jakarta, pada tahun 1861.

KA/KRL



Mulai beroperasi: 1873 (KA), 1922 (KRL)
 Pertama beroperasi 1873, yaitu Kereta Api (KA) pada tahun 1922, yaitu Kereta Lokal (KRL) pada tahun 1922. Pada tahun 1978, KRL Belanda digantikan KRL produk Jepang.

OPELET



Mulai beroperasi: 1920
 Umumnya adalah bus tipe Inggris, Merk dari Chevrolet, Peugeot, Ford, Fiat, Lancia, dan Saab. Bus ini dioperasikan oleh PT. Busindo dan PT. Busindo.

MINICAR



Mulai beroperasi: 1985
 Kendaraan roda tiga Honda Brio yang pertama kali dioperasikan di Jakarta dan Bogor.

BUS



Mulai beroperasi: 1980
 Bus pertama berupa Leyland Comet, buatan Australia dalam kelas Commuter. Plus, berjumlah 250 unit.

TAKSI



Mulai beroperasi: 1930
 Berasal dari kata 'taxi' (perjalanan). Taksi ini adalah jenis mobil yang menggunakan LAMP berwarna kuning dan hitam. Pada 1971, taksi resmi menjadi angkutan umum.

BECAK



Mulai beroperasi: 1920
 Pekerjaan seperti dari rickshaw, becak, dan rickshaw (dari Jepang). Hasilnya: Taksi Bebek, becak, dan becak.

BEMO



Mulai beroperasi: 1982
 Awalnya dari becak motor, diproduksi pertama kali di Bekasi. Ditemukan sejak Juli 1982. Beroperasi melayani penumpang di kawasan Ancol, Grogol, dan Jakarta.

METROMINI



Mulai beroperasi: 1982
 Bus ini dikenal sebagai 'Bus TAWP', salah satu jenisnya untuk mendukung gelaran pertama Games of The New Emerging Forces (GANEF) 1982.

OJEK SEPEDA



Mulai beroperasi: 1982
 Sebagai satu-satunya motor yang dioperasikan dengan cara memutar pedal dengan cara memutar pedal, pertama muncul di kawasan Politeknik Tanjungpura.

OJEK MOTOR



Mulai beroperasi: 1970
 Pertama kali pada 1975-an di lingkungan Politeknik Tanjungpura. Pertama kali dengan ojek motor, hingga di masa pengembangannya.



TRANSJAKARTA



Mulai beroperasi: 1 Februari 2004
 Sistem transportasi jalan raya dengan jalur khusus bus (dua lajur khusus) MRTI pertama di Asia Tenggara dan Asia Selatan. Mengacu pada TransMunro, Jepang, Kairo, Mesir.

KANCIL



Mulai beroperasi: 2004
 Kendaraan kecil "Berkuda" empat (empat) roda, Aliran dari "Kondorasi Naga Cik 10 Lantai". Pasar kecil untuk berkembang karena ukurannya sebagai pengganti bus.

MRT (MASS RAPID TRANSIT)



Mulai beroperasi: 24 Maret 2019
 Angkutan darat massal berbasis rel pertama di R.A. Jalur pertama Lintas Bekasi-Bundaran HI.

LRT (LIGHT RAPID TRANSIT)



Mulai beroperasi: 2020
 Sistem transportasi massal berbasis R.A. terluas. Mempunyai profil dari jenis LRT pertama di Indonesia, beroperasi di Palembang (Juni 2018).

TOYOKO



Mulai beroperasi: 1980
 Menyerupai angkot, jumlahnya far lebih dari 600. Warna khas, bisa di pergunakan. Beroperasi dari awal 1970-an. Salah satu barang ekspor di Surabaya 1970-an.

BUS TINGKAT



Mulai beroperasi: 1945
 Tahun 1950 hingga 1970-an, bus tingkat (double-decker) digunakan untuk mengangkut penumpang lebih banyak. Operasinya tak lama karena paku cangang saat dikayuh.

MIKROLET



Mulai beroperasi: 1980
 Ditawar pada tahun 1970-an sebagai pengganti angkot. Mula-mula diawali pada 1980, saat operasi resmi diarah. Fasilitas "Bunyi" "angkot".

SUPERHELICAK



Mulai beroperasi: 1975
 Ditemui "super" karena membari mesin dua pemutar dan tenaga mesin yang pengemudi secara dengan penumpang dalam satu kabin yang sama.

BAJAJ



Mulai beroperasi: 1970
 Derasat dari mesin Piaggio 100 CC, diadaptasi menjadi tiga roda. Pionir dari bajaj sejak 1970. Kini bertahan baik di gas. Warna unik, Merah Biru, Kuning, Hitam, dan Toyolet.

HELICAK



Mulai beroperasi: 1971
 Kendaran tiga roda dengan mesin karomati. Digagas AS Sakti, menggunakan mesin DiKourkan, 34. Motor 1971. Mula pertama "Topyan" Indonesia, hasil pabrik PT. Sakti.

KOPIJA



Mulai beroperasi: 1971
 Aliran dari Kopija Angkut, Jember, diorganisir dan produksi oleh pabrik pertama. Berukuran sedang sesuai ukuran tiga roda karena ukurannya lebih besar.

MEBEA



Mulai beroperasi: 1974
 Kembaran bajaj singkat dan MEBERADA di Jawa (Kend. Eksporasi Karsadaban SA, produk Futura. Mengandung elemen Agave 200 & Unjaya Raba Tiga Lahan.



Seperti halnya Jayakarta yang berevolusi menjadi Batavia dan kemudian Jakarta, trem dan kereta api mengalami evolusi. Setelah lebih dari satu setengah abad, trem berevolusi menjadi LRT, kereta api berevolusi menjadi KRL Jabodetabek dan MRT Jakarta.



Uji coba kereta MRT di Depo MRT Lebak Bulus, 4 Juni 2018.
PT MRT JAKARTA/IRWAN CITRAJAYA.



kisah-kisah
di panggung





Babak 3

KERETA KITA: Memperjuangkan MRT





Babak 3, *Kereta Kita*, menggali kembali cerita mengenai proses pembangunan MRT Jakarta, sejak dari gagasan, kajian, hingga pewujudan.





Pencanangan pekerjaan pembangunan (groundbreaking I) MRT Tahap 1 oleh Gubernur DKI Jakarta Fauzi Bowo (berpeci) di Lebak Bulus, Jakarta, 26 April 2012. Dok. DISPUSIP DKI JAKARTA.

Sepanjang sejarah Ibu Kota, angkutan yang nyaman merupakan isu penting. Populasi Jakarta dan kebutuhan akan mobilitas memicu gagasan untuk menghadirkan moda transportasi massal.

Proyek MRT hadir di Jakarta berkat pelaksanaan proyek transportasi massal yang dilaksanakan secara serius sejak era Gubernur Sutiyoso (1997-2007). Transjakarta (TJ) menjadi pemulanya. Tak puas dengan hanya TJ, Sutiyoso lantas mengajukan MRT ke pemerintah pusat.

Usaha Sutiyoso dilanjutkan Gubernur Fauzi Bowo (2007-2012), di antaranya dengan mendirikan PT MRT pada 2008. Di hadapan jajaran serta mitra strategis Pemprov DKI Jakarta, pada 26 April 2012 Fauzi Bowo secara resmi meletakkan batu pertama pembangunan (*groundbreaking I*) proyek MRT Tahap I Koridor Selatan-Utara sepanjang 15,7 km dari Lebak Bulus-Bundaran HI.

“Dengan pencanangan ini saya bisa bernapas lega dan kami membuktikan bahwa kami serius dan benar berniat untuk membuatnya,” kata Fauzi saat memberikan sambutan di Stadion Lebak Bulus, Jakarta. Di situ kelak akan dibangun depo MRT.

Pembangunan MRT ini adalah bentuk keseriusan Fauzi Bowo dalam melanjutkan proyek transportasi massal di Jakarta yang digalakkan secara sistematis oleh gubernur sebelumnya, Sutiyoso. Fauzi Bowo masih menjabat wakil gubernur





Gubernur DKI Jakarta Fauzi Bowo meninjau prototipe kereta MRT usai mencanangkan pekerjaan pembangunan (groundbreaking I) MRT Tahap I di Lebak Bulus, Jakarta, 26 April 2012. Dok. DISPUSIP DKI JAKARTA.

ketika bus-bus Transjakarta mulai menapak di jalan Jakarta. Transjakarta dan MRT bisa menjadi penyumbang terbesar pengurangan kemacetan di ibu kota.

“Kehadiran proyek ini [MRT] akan memberikan rasa optimistis kepada warga Jakarta terhadap penyelesaian beban transportasi di Ibu Kota Negara ini,” kata Fauzi Bowo.

Setelah peletakan batu pertama, Pemprov DKI Jakarta memindahkan Terminal Lebak Bulus, Stadion Lebak Bulus, mengelola utilitas, memperlebar Jalan Fatmawati, dan membuka tender. Sesuai rencana, pembangunan fisik pun dimulai pada 2013. Adalah Gubernur Joko Widodo yang meneruskan estafet pembangunan MRT selanjutnya.

Sekadar catatan, fasilitas transportasi cepat dan massal dengan jarak tempuh 16 kilometer ini masih tergolong pendek jika dibandingkan dengan sejumlah MRT di kota-kota besar lain di dunia: Madrid Metro (294 kilometer), Guangzhou Metro (240 kilometer), Moskow Metro (328 kilometer).

Jalan Pewujudan Moda Transportasi Impian Jakarta

Perkembangan layanan transportasi di Jakarta tidak lepas dari acuan tata kota. Menelusik sejarah perkembangannya, boleh dibilang selama satu dekade setelah Kemerdekaan Indonesia, Jakarta berkembang tanpa acuan penataan atau *master plan*. Rancangan Kota Jakarta baru mulai dirumuskan pada penghujung 1957, era kepemimpinan Wali Kota Sudiro



dan selesai dibuat pada 1965, era kepemimpinan Gubernur Soemarno. Rancangan kota ini dinamakan "Djakarta Outline Plan".

Selain itu, sejak 1982 telah dimulai pula kajian tentang sistem transportasi yang melibatkan Japan International Cooperation Agency (JICA), yang menelurkan Transportasi Jabodetabek 1982-2020 atau *Integrated System Improvement by Railway and Feeder Service* (ITSI). Rancangan ini selesai disusun pada 1985, sehingga biasa disebut "Rencana Induk 1985". Realisasi dari rancangan ini adalah jalan layang kereta api dari Stasiun Manggarai hingga Stasiun Jakarta Kota. Pembangunan jalan layang ini dikerjakan oleh perusahaan dari Jepang, dengan waktu pengerjaan 10 tahun.



Satu set kereta Parahiyangan tiba di rel layang Stasiun Gambir pada 2009.
Dok. WIKIPEDIA.

Berpedoman pada rancangan itu, Gubernur Ali Sadikin menyusun rencana induk Provinsi DKI Jakarta bernama "Djakarta Master Plan 1965-1985". *Master plan* ini mencakup juga arahan penataan transportasi. Arahan inilah yang kemudian menjadi pedoman untuk menyusun rencana induk khusus moda transportasi kereta api kawasan Jabodetabek, yang dinamakan "Master Plan 1982-2002".



Pada 1982, era kepemimpinan Gubernur Soeprato, Bank Dunia membantu Pemprov DKI Jakarta dan Departemen Pekerjaan Umum untuk menyusun "Jakarta Urban Transport Program" (JUTP). Penilaian atas pinjaman proyek ini selesai pada 1986, dan perjanjian kesepakatan ditandatangani pada 1987. Salah satu hasil nyata yang masih bisa dilihat dari JUTP ini adalah jalan arteri dari Hotel Shangri-La sampai Duren Sawit. Pada masa kepemimpinan Gubernur Soeprato, diterbitkan juga rencana induk Provinsi DKI Jakarta periode 1985-2005, yang disebut "Rencana Umum Tata-Ruang dan Rencana Bahagian Wilayah Kota".



Gubernur R. Soeprato beserta jajaran sedang mendatangi peresmian sebuah perumahan di DKI Jakarta pada 1984. Dok. DISPUSIP DKI JAKARTA.

Rencana Induk 1985 rupanya menjadi dokumen penting hingga mendorong munculnya kajian-kajian lanjutan. Beberapa tahun kemudian, terbit tiga kajian yang memperkuat rekomendasi yang terdapat dalam Rencana Induk 1985, yakni bahwa koridor KA Utara-Selatan merupakan jalur yang paling layak untuk dibangun terlebih dulu. Ketiga kajian itu adalah:

1. *Transport Network Planning and Regulation (TNPR)*, 1989-1992.
2. *Integrated Transport System Improvement by Railway and Feeder Service (ITSI)*, 1990, oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat yang didukung oleh JICA.



3. *Jakarta Mass Transit System Study (JMTSS)*, 1992, oleh Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi (BPPT) yang didukung oleh GTZ Jerman.

Karena keragaman perspektif dari tiga kajian ini, pada 1993 Menteri Perhubungan (Menhub) Haryanto Dhanutirto memimpin langsung konsolidasi ketiga kajian tersebut. Hasilnya adalah sebuah rancangan yang disebut *Consolidated Network Plan (CNP)*. Oleh Menhub, CNP lalu diserahkan kepada lembaga yang berwenang untuk pengesahannya. Salah satu kesimpulan sekaligus rekomendasi penting dari CNP ini adalah bahwa *Mass Rapid Transit* merupakan moda transportasi paling layak dan tepat untuk Jakarta.



**Prof. Dr. Ing. BJ Habibie, Kepala
Badan Pengkajian dan Penerapan
Teknologi periode 1974 – 1998.**

Dok. BPPT.

Pada 1994, megaproyek ini pun dicanangkan untuk mulai dibangun. Menteri Ristek/Kepala BPPT saat itu, B.J. Habibie, sebelumnya sudah menginstruksikan agar proyek tersebut dibangun melalui skema BOT. Skema BOT, *build-operate-transfer*—atau dalam bahasa Indonesia disebut “bangun-guna-serah”—adalah bentuk pendanaan proyek saat suatu entitas swasta menerima konsesi dari entitas lain (umumnya entitas sektor publik) untuk mendanai, merancang, membangun, dan mengoperasikan suatu fasilitas yang dinyatakan dalam kontrak konsesi. Model ini memungkinkan penerima konsesi mendapatkan kembali investasi serta biaya operasi dan pemeliharaan yang dikeluarkan untuk suatu proyek. Secara tradisional, proyek yang didanai dengan skema ini akan diserahkan kepada pemerintah pada akhir masa konsesi.



Persiapan-persiapan proyek dilakukan selama 1995-1997. Pada April 1995, Gubernur Soerjadi Soedirdja membentuk UMP Saumaja (Sistem Angkutan Umum Massal Jakarta) yang bertugas menyusun *basic design*, termasuk studi kelayakan dan studi pendahuluan Proyek Saumaja, dan dilanjutkan dengan pencarian investor untuk pendanaan. Proyek itu direncanakan dimulai dari Blok M hingga Kota sepanjang 14 kilometer, dan dibangun di bawah tanah. Namun, megaprojek MRT ini harus dihentikan sementara, karena krisis ekonomi pada 1998.

Proyek ini kembali diagendakan pada 2000, setelah kondisi sosial-politik ekonomi Indonesia mulai membaik. Proyek ini kembali dimulai dengan penyelenggaraan kajian tentang Rencana Induk Transportasi Terpadu untuk Jabodetabek (*Study on Integrated Transportation Master Plan for Jabodetabek – SITRAMP*) Tahap I. SITRAMP merupakan kajian tentang upaya memadukan transportasi dengan fokus wilayah Jakarta dan kota-kota penyangga: Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi.

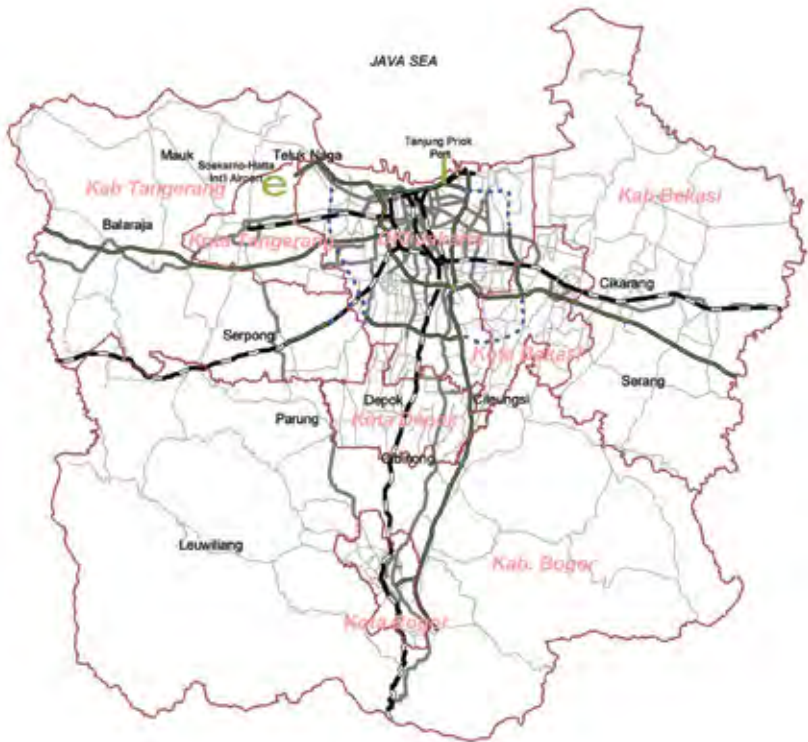
Perencanaan SITRAMP I dirumuskan pada Maret 2000 hingga Januari 2001, dan diimplementasikan pada 2002-2004. Pelaksanaan SITRAMP I dikomandani oleh *Japan International Cooperation Agency* (JICA), dan lembaga yang mengimplementasikan adalah *Pacific Consultants International* dan *Almec Corporation*.

Salah satu rekomendasi penting dari SITRAMP I adalah pengkajian ulang proyek MRT berkaitan dengan kebijakan dalam merealisasikan proyek MRT Fatmawati–Monas. Di samping itu, SITRAMP I juga menyusun kerangka acuan yang cocok untuk SITRAMP II dengan memperhatikan konsistensi dan kesinambungan antara proposal akhir, kajian Tahap I (SITRAMP I), dan kebutuhan transportasi secara menyeluruh.




SITRAMP II

Memenuhi permintaan Pemerintah Republik Indonesia, Pemerintah Jepang mengadakan SITRAMP II. Kajian Tahap II ini dilaksanakan pada November 2001 sampai Maret 2004. Kajian tentang rencana induk transportasi terpadu Jabodetabek ini dipercayakan pada JICA. Oleh JICA, pelaksanaan kajian ini dipercayakan pada *Pacific Consultants International* dan *Almec Corporation*.





LEGEND

-  Tollroad
-  Arterial road
-  Other road
-  JORR Planned Line
-  Kabupaten/ Kota Boundary
-  Railway



Study Area

SITRAMP JABOTABEK
 The Study on
 Integrated Transport Master Plan
 for JABOTABEK
 (Phase I)



SITRAMP mengidentifikasi masalah angkutan umum, kemudian merumuskan cara mengatasinya tahap demi tahap, hingga mencapai hasil akhir yang ditetapkan, selama 20 tahun ke depan. Untuk itu, SITRAMP juga merumuskan kebijakan-kebijakan berkaitan dengan kualitas angkutan umum untuk kepentingan masyarakat. Pada waktu itu, diprediksi Jakarta akan macet total pada 2020 jika sistem transportasi tidak diperbaiki. Kemacetan total ini akan mengakibatkan kerugian ekonomi sebesar Rp65 triliun setiap tahun.

Survei dilakukan langsung ke rumah-rumah warga. Kesimpulannya, warga sangat peduli akan keamanan angkutan umum. Mereka enggan menggunakan angkutan umum karena rasa tidak aman di stasiun kereta, halte bus, dan kendaraan umum. Karena itu, jaringan transportasi tingkat bawah harus ditambah sesuai kebutuhan masing-masing daerah. Pemerintah DKI Jakarta dan daerah satelit Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi (Bodetabek) harus mengembangkan rencana induk transportasi subregional yang terhubung dengan rencana induk kawasan metropolitan (*metropolitan-wide*).

Analisis masalah angkutan kota di kawasan Jakarta-Bogor-Depok-Tangerang-Bekasi (Jabodetabek) dilakukan. Berdasarkan analisis itu, dirumuskan empat tujuan utama, yaitu: (1) efisiensi sistem transportasi guna mendukung aktivitas ekonomi; (2) kesetaraan bagi seluruh anggota masyarakat untuk mengakses angkutan umum; (3) perbaikan lingkungan terkait angkutan umum; (4) keselamatan dan keamanan di angkutan umum.

Untuk mencapai tujuan-tujuan itu, dibuatlah strategi, yakni meningkatkan kapasitas dan layanan angkutan berbasis rel. Angkutan jenis ini dinilai memiliki peran penting dalam pelayanan mobilitas penumpang yang masif di Jabodetabek. Penambahan jalur rel yang telah ada serta penambahan jalur baru MRT akan meningkatkan daya angkut penumpang secara signifikan. Layanan ini diharapkan juga diminati oleh pengguna moda angkutan pribadi, sehingga mengurangi kemacetan Jakarta.

Kajian tentang peningkatan kapasitas angkutan juga dilakukan. Berdasarkan kajian ini, sistem angkutan Jabodetabek yang terintegrasi pun dirumuskan. Ada empat sasaran yang ditetapkan, yaitu: (1) proyek jangka pendek penambahan jalur Transjakarta; (2) Manajemen Kebutuhan Transportasi (*Traffic*



Demand Management/TDM) di CBD Jakarta; (3) proyek jalur kereta rel ganda Serpong, serta peningkatan akses dan pembangunan kawasan yang terintegrasi; (4) proyek Jalur Lingkar Luar Jakarta (*Jakarta Outer Ring Road – JORR*) II.

Penambahan jalur Transjakarta dan TDM dipilih sebagai solusi jangka pendek yang diusulkan untuk meningkatkan penggunaan angkutan umum sehingga mengurangi kemacetan jalan. Sedangkan, kajian kelayakan kereta jalur ganda Serpong dan JORR II berfokus pada mekanisme implementasi.

Implementasi Rencana Induk

Rencana induk (*master plan*) sistem angkutan Jabodetabek disiapkan hingga 2020 dengan mempertimbangkan keterbatasan anggaran pemerintah. Namun demikian, proyek pengembangan sistem angkutan—yang dibiayai berdasarkan skema inisiatif swasta—dapat diterapkan sebelum 2020 jika kondisi ekonomi dan keuangan memungkinkan.





**Layanan KRL Jabodetabek yang selalu diminati oleh masyarakat,
14 Februari 2017.** PT MRT JAKARTA/IRWAN CITRAJAYA.

Dalam rencana induk, Transjakarta direkomendasikan sebagai bagian utama dari sistem angkutan umum jangka pendek untuk melengkapi sistem transportasi berbasis rel, khususnya dalam melayani pergerakan Timur-Barat, melengkapi layanan MRT Jakarta dan *Commuter Line* Jabodetabek. Sebagai implementasi dari rencana induk ini, akan dilakukan pengembangan jaringan berbasis rel, yakni KRL Jabodetabek dan pembangunan MRT Jakarta dari Kota sampai Ciputat, Tangerang Selatan.





Deretan bus Transjakarta. Dok. DISKOMINFOTIK DKI JAKARTA.

Layanan Transjakarta dimulai pada 15 Januari 2004, jalur Blok M–Kota. SITRAMP mengusulkan proyek jangka pendek untuk memperpanjang jalur Transjakarta sampai ke Lebak Bulus. Di samping itu, juga diusulkan untuk pembangunan jalur Transjakarta PB04 (Kalideres–Pulogadung). Pada 2007, empat pembangunan jalur Transjakarta dijadwalkan selesai. Pembangunan ini mengasumsikan jalur operasi Monas–Blok M akan digantikan MRT pada 2010. Rute lainnya, yakni PB01 (Blok M–Lebak Bulus) diusulkan untuk dikonversi ke sistem MRT pada 2020.

Pada waktu implementasi dari rencana induk dirancang, belum ada kepastian mengenai manajemen dan operasi MRT Jakarta, karena masih dilakukan pemeriksaan desain awal dan penyempurnaan perkiraan biaya. Pada saat itu, diandaikan semua pekerjaan konstruksi akan ditangani oleh pemerintah pusat dan Pemprov DKI, atau badan baru. Sedangkan untuk



operasionalisasi MRT Jakarta, akan dibentuk perusahaan publik atau swasta.

SITRAMP mengusulkan pemerintah pusat mengalokasikan dana tambahan untuk membiayai pembangunan angkutan umum Jabodetabek. Anggaran tambahan bisa didapat dari kenaikan pajak bahan bakar, pemasukan TDM, dan pajak pembangunan kota. Dana yang dibutuhkan untuk pembangunan angkutan umum dari 2004 hingga 2020 diperkirakan sebesar Rp80,4 miliar. Perkiraan biaya ini dihitung berdasarkan rencana induk dan biaya rutin pemeliharaan jalan yang sudah ada. Dana yang terkumpul sebesar Rp82 miliar yang bersumber dari alokasi anggaran pembangunan untuk transportasi dan pendapatan tambahan dari sumber lain (pajak bahan bakar, TDM, dan pajak pembangunan kota). Dengan demikian, pada 2020, pemerintah akan mengalami surplus Rp1,6 miliar. Tetapi, pemerintah pusat masih tetap mengalami defisit. Oleh karena itu, harus dipertimbangkan skema transfer dana antarlembaga pemerintah, misalnya urun-dana dari pemerintah daerah.

JTA Mengelola

Jabodetabek Transportation Authority (JTA) didirikan pada 2007 untuk memuluskan implementasi fasilitas angkutan umum kunci di kawasan Jabodetabek. JTA mengelola TDM, MRT, Transjakarta, jalan tol JORR II (Jatiasih dan Depok-Antasari), serta Sistem Kendali Lalu Lintas Kendaraan (*Area Traffic Control/ATC System*). Secara khusus, MRT diharapkan menjadi sistem angkutan umum kunci di Jabodetabek. Rutenya diusulkan melampaui batas wilayah DKI Jakarta. MRT Jakarta direncanakan menghubungkan Kota dan Ciputat, dengan tahapan pembangunan sebagai berikut: *pertama*, Monas–Blok M (2010); *kedua*, Blok M–Ciputat (2015); *ketiga*, Monas–Kota (2020).

Pembuatan rencana induk sistem angkutan umum Jabodetabek diperkirakan memerlukan biaya sebesar Rp67,180 miliar. Biaya ini ditanggung bersama oleh Pemerintah Pusat, Pemprov Jawa Barat, Pemprov Banten, Pemprov DKI Jakarta, Pemkot Bekasi, Pemkot Bogor, Pemkot Depok, Pemkab Bekasi, Pemkab Bogor, Pemkot Tangerang, Pemkab Tangerang, dan JTA. Pemerintah Pusat menanggung biaya sebesar Rp37,850



miliar atau 56 persen dari total biaya pembuatan rencana induk. Sedangkan, JTA menanggung biaya sebesar Rp15,230 miliar atau 23 persen. Artinya, jika JTA tidak berperan serta dalam pembuatan rencana induk MRT Jakarta, JORR II (jalan tol Jatiasih dan Depok-Antasari), pelebaran Transjakarta, serta fasilitas lalu lintas lainnya, beban biaya pemerintah pusat dan daerah akan lebih tinggi. Biaya yang harus dikeluarkan pemerintah pusat menjadi Rp47,070 miliar.



Ruas Jalan Tol Depok-Antasari, 24 September 2020. PT MRT JAKARTA/IRWAN CITRAJAYA.

Langkah Setelah Kajian

Untuk mendukung rencana pengembangan transportasi massal—salah satunya adalah angkutan cepat terpadu—Gubernur DKI Jakarta Sutiyoso menerbitkan Keputusan Gubernur (Kegpup) No. 84/2004 pada 2 Juli 2004. Aturan ini berisi tentang Penetapan Pola Transportasi Makro (PTM) yang merupakan rencana induk penanganannya transportasi di Jakarta.



Salah satu prinsip solusi yang digariskan adalah pembangunan transportasi massal yang prima dan terintegrasi dengan moda transportasi lainnya. Fasilitas transportasi massal-cepat-terpadu ini direncanakan untuk dikerjakan pada 2010.

Pada Juli 2004, Departemen Perhubungan menerbitkan hasil kajian *Implementation Program for Jakarta MRT System* (Lebak Bulus–Dukuh Atas). Kajian ini kemudian direvisi pada Maret 2005. Kajian revisi ini dikenal dengan sebutan *Revised Implementation Program (Revised IP)*. Berdasarkan *Revised IP* inilah Pemerintah RI mengajukan permintaan kepada Pemerintah Jepang untuk membiayai proyek pembangunan MRT di Provinsi DKI Jakarta.

Tindak lanjut lain adalah pembentukan Subkomite MRT dengan tugas dan kewenangan di bawah Komite Kebijakan Percepatan Penyediaan Infrastruktur (KKPPI). Subkomite MRT yang dibentuk pada Agustus 2005 ini mendapatkan tugas menangani proses-proses yang diperlukan berkaitan dengan pendirian perusahaan operator MRT (MRTC). Pada tahun yang sama, tim *Special Assistance for Project Formation* (SAPROF) dari *Japan Bank for International Cooperation* (JBIC) pun melakukan kajian atas proyek ini. Kajian ini dimaksudkan untuk memfasilitasi kesepakatan para pemangku kebijakan proyek ini di Indonesia.

MRT Proyek Nasional

Terkait dengan rencana pembangunan MRT, pada Oktober 2005, Menko Perekonomian menerbitkan SK Nomor: Kep-57/M/EKON tentang proporsi *loan* 42:58. Dan, berdasarkan SK inilah, Presiden Susilo Bambang Yudhoyono menyebut MRT Jakarta sebagai proyek nasional. Menindaklanjuti SK ini, pemerintah pusat dan pemerintah daerah pun bergerak dan berbagi tanggung jawab. Pencarian dana disambut Pemerintah Jepang yang bersedia memberikan pinjaman.

Selang sebulan setelah SK Menko Perekonomian terbit, pada November 2005 Pemerintah RI—dalam hal ini Bappenas, Departemen Perhubungan, Pemprov DKI Jakarta—dan JBIC menandatangani *Minutes of Discussion* (MoD) yang kemudian menjadi salah satu dasar persetujuan pinjaman, sekaligus prasyarat turunnya *Loan Agreement Tahap I* atau L/A 1 (IP-536).



Dasar lain untuk persetujuan pinjaman dan prasyarat turunnya L/A 1 (IP-536) adalah *Minutes on Engineering Services* (MoES) Pemerintah RI-JBIC yang ditandatangani pada 18 Oktober 2006.

Studi Kelayakan pun dilakukan pada 2008. *Land Acquisition and Resettlement Action Plan* (LARAP) diformulasikan, antara lain untuk keperluan pembebasan lahan. LARAP menitikberatkan pada isu Hak Asasi Manusia (HAM), dengan tujuan agar warga yang terkena dampak dari proyek ini tidak mengalami kemerosotan kondisi sosial-ekonomi. Selain itu, LARAP juga memasukkan pemikiran tentang cara untuk meminimalisasi kerugian penghuni ilegal dan pedagang kaki lima, yakni mereka yang bukan pemilik lahan.

Formula LARAP tersebut kemudian dituangkan dalam Peraturan Gubernur DKI Jakarta Nomor 89/2010 tentang Pelaksanaan Pengadaan Tanah untuk Proyek MRT Jakarta dengan Pendekatan LARAP. Anggaran untuk pembebasan lahan ditetapkan, yakni menggunakan dana APBD dengan besaran ganti rugi minimal setara NJOP.

Pinjaman

L/A 1 (IP-536) ditandatangani oleh Gubernur JBIC Kyosuke Shinozawa dan Dubes RI untuk Jepang Yusuf Anwar, pada 28 November 2006 dengan pinjaman sebesar ¥1,869 miliar. Penandatanganan L/A 1 ini berdasarkan syarat yang telah disepakati dalam MoD dan MoES. JBIC dan Pemerintah RI juga sepakat untuk menunjuk sebuah badan yang dimaksudkan sebagai satu pintu pengorganisasian penyelesaian proyek MRT. Hasilnya adalah pembentukan PT MRT Jakarta.

Berdasarkan syarat-syarat yang telah disepakati dalam MoD dan MoES, pinjaman tersebut digunakan untuk pembiayaan: (1) konsultasi penyusunan *basic design* (*engineering services*); (2) konsultasi manajemen untuk membentuk dan mengembangkan PT Mass Rapid Transit Jakarta (MRT Jakarta); (3) konsultasi pengadaan untuk membantu PT MRT Jakarta dalam melelang proyek, sebagai kegiatan implementasi *basic design*.

Sesuai kesepakatan, JBIC mendesain dan memberikan rekomendasi berdasarkan kajian yang telah dilakukan kepada

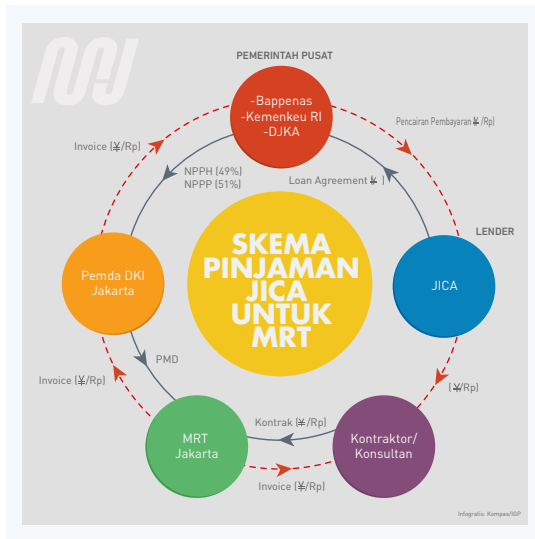


Pemprov DKI Jakarta. Selain itu, JBIC juga menjadi konsultan manajemen untuk membentuk dan mengembangkan PT MRT Jakarta. Mengapa PT MRT Jakarta didirikan? Berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku, terdapat tiga jenis badan usaha yang dapat dibentuk oleh Pemerintah Daerah, yaitu Badan Pengelola (BP), Badan Usaha Milik Daerah dalam bentuk Perusahaan Daerah (BUMD/PD), dan Badan Usaha Milik Daerah dalam bentuk Perseroan Terbatas (BUMD/PT). Ditinjau dari perspektif manajemen, baik BP maupun BUMD/PD tidak memiliki fleksibilitas yang cukup untuk alih daya (*outsourcing*) maupun bekerja sama dengan sektor swasta. Di samping itu, pendanaan dari Pemerintah Daerah juga terbatas. Sementara itu, BUMD/PT memiliki fungsi yang sama dengan sektor swasta sehingga mampu memanfaatkan sumber daya eksternal secara maksimal. Atas dasar pertimbangan ini, PT MRT Jakarta didirikan.

Selanjutnya JICA dan PT MRT Jakarta menyusun jadwal pelaksanaan. Desain teknis dan pengadaan lahan dilaksanakan pada 2008-2009. Tender konstruksi dan tender peralatan elektrik dan mekanik dilaksanakan pada 2009-2010. Selanjutnya, pekerjaan konstruksi dilaksanakan pada 2010-2014. Harapannya, uji coba operasional dapat dilakukan pada 2014. Namun, jadwal tersebut pada akhirnya diundur. Desain proyek baru dilakukan pada 2008-2009. Tahapan pembangunan konstruksi dimulai Oktober 2013 dan direncanakan selesai pada 2018.

Dalam proses pembangunan MRT ini, JICA berkomitmen untuk memberikan bantuan pinjaman. Untuk pembangunan Tahap I, yakni Koridor Lebak Bulus–Bundaran HI, pinjaman dari JICA sebesar ¥50.019 juta (*Loan* JICA No. IP-536 dan IP-554), dan dalam proses selanjutnya, yang sedang berlangsung sebesar ¥96.758 juta (*Loan* JICA No. IP-571 dan sebagian IP-578,) sehingga total pinjaman tahap I ini sebesar ¥146.777 juta. Selanjutnya, pada pembangunan Tahap II, yakni koridor Bundaran HI–Kampung Bandan, JICA memberikan pinjaman lanjutan (*on-going*) sebesar ¥48.480 juta (sebagian *Loan* JICA No. IP-578). Di luar itu, masih dalam proses rencana, JICA akan mengeluarkan pinjaman sebesar ¥138.110 juta, sehingga total pinjaman Tahap II sebesar ¥186.590 juta. Dengan demikian, total pinjaman dari JICA untuk pembangunan MRT Jalur Utara-





Skema Pinjaman JICA untuk MRT.

Selatan (Lebak Bulus–Kampung Bandan) dengan panjang lintasan 23,3 kilometer, sebesar ¥333.367 juta. (bappenas.go.id, 1 Februari 2019, diakses 8 September 2019).

Sebagian pinjaman JICA tersebut dialokasikan langsung ke Kementerian Perhubungan, diterushibahkan (*on-granting*) ke Kementerian Keuangan, ataupun diteruspinjamkan (*on-lending*) ke Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Pinjaman yang diteruspinjamkan dari Pemerintah Pusat kepada Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dilakukan dengan memperhatikan kebutuhan riil pembiayaan luar negeri, kemampuan membayar kembali, batas maksimal kumulatif utang, persyaratan dan risiko penerusan pinjaman, serta kesesuaian dengan kebijakan pemerintah.



Jelang PT MRT Jakarta

Ketentuan penyelenggaraan kereta api diatur dengan undang-undang. Penyelenggaraan kereta api ini dapat dilakukan oleh badan usaha bentukan pemerintah didasarkan pada UU No. 23/2007. Undang-undang ini merupakan revisi dari UU No. 13/1992. Dengan demikian, penyelenggaraan pelayanan kereta cepat oleh PT MRT Jakarta tidak bertentangan dengan peraturan perundangan.

Untuk mewujudkan impian hadirnya MRT di Jakarta sebagai salah satu bentuk pelayanan transportasi yang aman dan nyaman, Dephub dan Pemprov DKI Jakarta bekerja sama dengan JBIC. Pada 2007, JBIC membuat kajian *Special Assistance for Project Implementation (SAPI)* dan *Special Assistance for Procurement Management (SAPMAN)*.

Kajian SAPI dilakukan dengan tujuan, antara lain: (1) revitalisasi rapat subkomite MRT; (2) penyesuaian persepsi dari para *stakeholders*; (3) kesepakatan atas *roadmap* jangka panjang dan *key milestones* keseluruhan proyek; (4) pembentukan mekanisme *monitoring* terhadap perkembangan proyek; (5) pengembangan kapasitas kepemimpinan dalam PT MRT Jakarta yang akan didirikan. Sedangkan, tujuan kajian SAPMAN adalah membantu menyusun dokumen yang dibutuhkan untuk pengadaan konsultan *basic design*, *management consultant*, dan *tender assistance*. Di dalamnya termasuk juga TOR, LOI, SL, dan kriteria untuk melakukan evaluasi.

Sementara itu, pada 18 Februari 2008, Gubernur Fauzi Bowo menerbitkan Pergub DKI Jakarta No. 18/2008 tentang Penguasaan Perencanaan/Peruntukan Bidang Tanah untuk Pelaksanaan Pembangunan bagi Kepentingan Umum *Trace Jalur Mass Rapid Transit Koridor Lebak Bulus–Dukuh Atas Kota Administrasi Jakarta Selatan*. Kebutuhan pembebasan lahan yang semula seluas 2,13 hektare diubah tetap menjadi 1,128 hektare. Pembebasan lahan mengacu pada Perpres No. 36/2005 dan Perka BPN No. 1/2007 yang menyebut bahwa penilaian harga tanah dalam rangka pemberian ganti rugi dilakukan oleh tim penilai tanah atau lembaga *appraisal* yang



telah mendapat sertifikat lisensi dari BPN. Pengalaman yang ada menunjukkan bahwa taksiran harga tanah dari *appraisal* lebih tinggi dari NJOP.

Lahan yang disebutkan di atas diperlukan untuk pembangunan Depo Lebak Bulus (area tambahan terminal bus), lokasi penempatan stasiun, serta normalisasi lebar daerah milik jalan (*Damija*) dari beberapa ruas jalan sehingga bisa berfungsi seperti semula. Normalisasi *Damija* ini antara lain dilakukan di Jalan Fatmawati dan Jalan Panglima Polim Raya. Pelebaran Jalan Fatmawati dan Jalan Panglima Polim Raya pada sisi barat selebar dua sampai tiga meter merupakan prasyarat yang harus dilakukan sebelum kegiatan pembangunan konstruksi jalur MRT dimulai. Tujuannya adalah mengurangi dampak terhadap kelancaran lalu lintas. Sebagian besar lahan yang akan dibebaskan itu merupakan lahan halaman pertokoan, perkantoran, atau tempat parkir dengan nilai ekonomi yang tinggi. Persoalan lahan ini menjadi salah satu tantangan terbesar dalam mewujudkan MRT di Jakarta.



Pembongkaran Stadion Lebak Bulus, September 2015.

Dok. PT MRT JAKARTA.



PRODUK HUKUM TERKAIT MRT JAKARTA



Fauzi Bowo

1. **Perda DKI Jakarta No. 3 Tahun 2008 (17 Juni 2008)**
Pembentukan BUMD PT MRT Jakarta
2. **Perda DKI Jakarta No. 4 Tahun 2008 (17 Juni 2008)**
Penyertaan modal daerah pada PT MRT Jakarta
3. **Pergub DKI Jakarta No. 18 Tahun 2008 (18 Februari 2008)**
Penguasaan Perencanaan/Peruntukan Bidang Tanah untuk Pelaksanaan Pembangunan Bagi Kepentingan Umum Trase Jalur MRT Koridor Lebak Bulus-Dukuh atas Kota Administrasi Jakarta Selatan
4. **Pergub DKI Jakarta No. 27 Tahun 2011 (21 Februari 2011)**
Penguasaan Perencanaan/Peruntukan Bidang Tanah untuk Pelaksanaan Pembangunan bagi Kepentingan Umum Jalur MRT Koridor Lebak Bulus-Bundaran Hotel Indonesia
5. **Peraturan Gubernur Nomor 182 Tahun 2012 (5 Oktober 2012)**
Panduan Rancang Kota (PRK) Pengembangan Koridor MRT Jakarta Tahap I



Joko Widodo

1. **Perda DKI Jakarta No. 7 Tahun 2013 (17 Oktober 2013)**
Perubahan atas Perda No. 3 Tahun 2008 tentang Pembentukan BUMD PT MRT Jakarta
2. **Perda DKI Jakarta No. 8 Tahun 2013 (18 Oktober 2013)**
Perubahan atas Perda No. 4 Tahun 2008 tentang Penyertaan Modal Daerah pada PT MRT Jakarta



Basuki Tjahaja Purnama

1. **SK Gub DKI Jakarta No. 1.665 Tahun 2014 (20 Oktober 2014)**
Pembentukan Tim Kerja Pelaksanaan Pembangunan Angkutan Massal Sistem MRT Jakarta
2. **SK Gub. No. 2700 Tahun 2015 (13 Januari 2016)**
Pencairan Penyertaan Modal Daerah pada MRT Jakarta Tahun Anggaran 2015.



Sumarsono
(Pit Gubernur)

1. **Pergub DKI Jakarta No. 44 Tahun 2017 (7 April 2017)**
Pengembangan Kawasan Transit Oriented Development
2. **Pergub DKI Jakarta No. 53 Tahun 2007 (13 April 2017)**
Penugasan Kepada PT MRT Jakarta untuk Penyelenggaraan Prasarana & Sarana MRT



Djarot Saiful Hidayat

1. **Pergub DKI Jakarta No. 140 Tahun 2017 (6 Oktober 2017)**
Penugasan PT MRT Jakarta Sebagai Operator Utama Pengelola Kawasan Transit Oriented Development Koridor (Utara-Selatan) Fase I MRT Jakarta

1. **Perda DKI Jakarta No. 9 Tahun 2018 (28 Desember 2018)**
Perseroan Terbatas MRT Jakarta (Perseroan Daerah)
2. **Pergub DKI Jakarta No. 34 Tahun 2019 (29 Maret 2019)**
Tarif Angkutan Perkeretaapian MRT & LRT
3. **Pergub DKI Jakarta No. 67 Tahun 2019 (17 Mei 2019)**
Penyelenggaraan Kawasan Berorientasi Transit
4. **Pergub DKI Jakarta No. 95 Tahun 2019 (9 September 2019)**
Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan MRT & LRT
5. **Pergub DKI Jakarta No. 107 Tahun 2019 (2 Oktober 2019)**
Subsidi MRT & LRT



Anies Baswedan

INFOGRAFIS: KOMPAS/IGP





Suasana Pembangunan Depo MRT Lebak Bulus. Dok. PT MRT JAKARTA.



Seorang petugas sedang memeriksa settlement plate LBBT. Dok. PT MRT JAKARTA.



Babak 4

KITA-KITA: Mengelola MRT





”MRT harus dipakai untuk mengubah Jakarta. Kalau hanya bicara ‘berharap mengubah Jakarta’, semua orang bisa bicara. Semua orang berhak berharap. Tapi, bedanya kita, *we do the real thing*. Setiap hari kita ketemu penumpang. Setiap hari ketemu kontraktor. Setiap hari ketemu kasus lahan. Inilah sesungguhnya yang mengubah Jakarta itu. Ini tak sekadar membangun infrastruktur, tapi mengubah Jakarta. Menyiapkan kultur masyarakat Jakarta agar mereka sendiri bersiap mengubah kulturnya, sekurang-kurangnya dalam hal bertransportasi.”

William P. Sabandar,
Direktur Utama PT MRT Jakarta



Jalan perjuangan menghadirkan MRT Jakarta penuh liku, termasuk tantangan politik dan tuntutan perundang-undangan. PT MRT Jakarta sendiri didirikan pada 17 Juni 2008 sebagai perusahaan milik Pemerintah Daerah Provinsi DKI Jakarta dengan bentuk Perseroan Terbatas (PT).

Pada tahun pertama proses pembentukannya, 2007, PT MRT Jakarta masih menumpang tempat di kantor Bappeda DKI Jakarta. Tim awal PT MRT Jakarta ini terdiri dari tujuh orang. Struktur kepemilikannya adalah 99,98 persen Pemprov DKI Jakarta dan 0,02 persen PD Pasar Jaya. Dalam kurun waktu setahun, *two-step loan agreement* pun disepakati setelah terlebih dahulu disetujui DPRD DKI Jakarta melalui Peraturan Daerah (Perda) No. 3/2008 tentang Pembentukan BUMD PT MRT Jakarta dan Perda 4/2008 tentang Penyertaan Modal Daerah pada PT MRT Jakarta. Kedua Perda tersebut menjadi dasar pendirian PT MRT Jakarta, serta lingkup kerja dan pemodalannya perusahaan selama kurun waktu lima tahun.

Sesuai Perda, ruang lingkup kegiatan perusahaan antara lain adalah untuk pengusahaan dan pembangunan prasarana dan sarana MRT (konstruksi), pengoperasian dan perawatan (*operation and maintenance/O&M*) prasarana dan sarana MRT, pengembangan dan pengelolaan properti/bisnis di stasiun dan kawasan sekitarnya, serta depo dan kawasan sekitarnya (Kawasan Berorientasi Transit).

Lahan yang Menjadi Tantangan Utama

Meskipun PT MRT Jakarta resmi berdiri pada 2008, realisasi pelaksanaan konstruksi fisik MRT baru dapat dimulai lima tahun setelahnya. Tantangan dan hambatan dihadapi PT MRT Jakarta bersama Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk memastikan bahwa proyek ini dapat berjalan. Sejak awal, banyak perdebatan muncul, semisal prosedur tender dan peraturan yang akan digunakan jika PT MRT Jakarta menjadi pelaksana. Pertanyaan yang kerap muncul adalah: Apakah PT MRT Jakarta berhak melakukan lelang dengan prosedur atau SOP (*Standard Operating Procedure*) pengadaan secara independen, atau haruskah mengikuti semua peraturan pemerintah, regulasi yang berlaku, serta peraturan presiden



mengenai pengadaan dalam pelaksanaan proyek pembangunan ini?

Akhirnya, diputuskan bahwa semua ketentuan yang tertera dalam peraturan pengadaan di Indonesia berlaku terhadap proyek konstruksi MRT pertama ini. Namun, bila ada hal yang bertentangan dengan ketentuan dalam *Japan International Cooperation Agency (JICA) Guideline for Procurement*, dokumen pedoman JICA-lah yang menjadi acuan. Hal ini sudah tertuang dalam *Minutes of Discussion* dan *Loan Agreement* antara JICA (badan yang memberikan pinjaman pendanaan proyek) dan Pemerintah Republik Indonesia.

Untuk hal-hal yang tidak diatur dalam *JICA Guideline for Procurement*, peraturan yang digunakan dalam pengadaan proyek MRT ini adalah peraturan pengadaan yang berlaku umum di Indonesia. Tentunya, untuk mengambil keputusan PT MRT Jakarta berkonsultasi dengan instansi pemerintah, seperti Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang Jasa Pemerintah (LKPP), Badan Pengawas Keuangan dan Pembangunan (BPKP), dan Komisi Pengawas Persaingan Usaha (KPPU).

Usai dengan SOP pengadaan, PT MRT Jakarta mengalami sejumlah tantangan, seperti finalisasi penentuan jalur, Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (AMDAL), perubahan dan implementasi Peraturan Gubernur DKI Jakarta tentang *Land Acquisition and Resettlement Action Plan (LARAP)* sebagai prasyarat JICA selaku pemberi pinjaman, penetapan lokasi stasiun dan akuisisi lahan sekitar stasiun, serta relokasi utilitas.

Secara khusus, proses akuisisi lahan merupakan tantangan yang menjadi salah satu penyebab utama terjadinya *gap* antara target konstruksi dan realisasi aktual proyek. Pada awalnya, di area depo masih terdapat tanah negara (lahan Kepolisian Republik Indonesia) yang perlu dibebaskan, yang prosesnya membutuhkan rekomendasi presiden (Pemerintah Pusat). Selain itu, terdapat warga pemilik lahan yang menolak pembebasan dengan standar harga nilai jual objek pajak (NJOP).

Permasalahan lahan sepanjang Jalan Sudirman-Thamrin kemudian berdampak pada pembangunan fisik, seperti penempatan *cooling tower-ventilation tower* (CTVT) serta pintu masuk dan keluar stasiun. Selain itu, terdapat sejumlah isu manajemen lapangan dan koordinasi yang terkadang belum





Gubernur DKI Jakarta Anies Baswedan secara simbolik menerima penyerahan lahan milik pribadi di kawasan Haji Nawvi, 21 Oktober 2017.

PT MRT JAKARTA/IRWAN CITRAJAYA.

berjalan maksimal, serta perubahan aturan pemerintah selama proses konstruksi yang secara langsung berdampak terhadap kelancaran proyek. Sebagai *project owner*, PT MRT Jakarta mendorong dan meyakinkan otoritas, pemegang saham, dan pihak terkait dalam mencari solusi atas permasalahan ini.

Dalam prosesnya, pengadaan tanah dan relokasi utilitas tidak hanya melibatkan koordinasi internal PT MRT Jakarta sebagai pemilik proyek, tetapi juga koordinasi intensif dengan seluruh pemangku kepentingan. Dengan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sebagai pihak yang berwenang dalam pengadaan tanah, MRT Jakarta berkoordinasi intensif secara khusus dengan Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) terkait, seperti Dinas Perhubungan serta Dinas Cipta Karya, Tata Ruang dan Pertanahan.

Selain pada tingkat pemerintah daerah, proses ini juga melibatkan pemangku kepentingan dari pemerintah pusat, seperti Badan Pertanahan Nasional—khususnya kantor perwakilan wilayah Jakarta Selatan, Kepolisian Republik Indonesia, dan instansi pemerintah lainnya. Selain itu, juga melibatkan kalangan swasta pemilik gedung, serta masyarakat terdampak atau Warga Terkena Proyek (WTP).



Namun, PT MRT Jakarta juga mendapat dukungan dalam bentuk "pinjaman" lahan demi pembangunan konstruksi MRT, sebagaimana yang dilakukan PT Pakuwon Sentosa Abadi.

Perusahaan pengelola Plaza Blok M itu menandatangani perjanjian kerja sama dengan PT MRT Jakarta pada 3 April 2017 yang isinya menyatakan bahwa PT MRT Jakarta diperbolehkan meletakkan sejumlah alat berat di lahan milik PT Pakuwon Sentosa Abadi. Lahan yang dimaksud adalah sebidang tanah seluas 460,40 meter persegi di Jalan Mahakam No. 76, Desa Kramat Pela, Jakarta Selatan yang merupakan bagian dari tanah kelolaan Plaza Blok M.

Keputusan PT Pakuwon Sentosa Abadi didasari keyakinan perusahaan ini bahwa pembangunan MRT Jakarta akan membawa Ibu Kota ke arah yang lebih baik dan secara khusus membawa kebaikan bagi wilayah Blok M. Direktur Utama PT Pakuwon Sentosa Abadi, A. Stefanus Ridwan Suhendra tak memungkirinya selama masa pembangunan proyek MRT cukup menderita akibat tertutupnya sebagian akses menuju ke pusat perbelanjaan kelolaannya.

"Konstruksi memang selalu mengganggu. Namun kami mengerti proyek sebesar MRT pasti akan membutuhkan pengorbanan bagi pemilik lahan di sekitar konstruksi," ujar Suhendra. "Yang terpenting, bagaimana kita bisa membatasi agar gangguan itu tidak berlebihan. Kami sangat puas menjalin kerja sama dengan MRT, terlebih ini untuk kemajuan Jakarta."

Bentuk lain kerja sama PT MRT Jakarta dengan Plaza Blok M adalah proyek pembangun interkoneksi berupa jembatan yang menghubungkan Stasiun MRT Jakarta Blok M ke gedung Plaza Blok M. Interkoneksi ini diprediksi akan memacu mobilitas dan kenyamanan pengguna MRT, selain meningkatkan nilai ekonomi dan bisnis area di seputar konstruksi MRT Jakarta.

Konstruksi Besar-Besaran Dimulai

Dalam rencana besar pembangunan MRT, konstruksi besar-besaran mestinya dimulai pada awal 2013. Tetapi terhambat akhirnya MRT mulai melantai di tanah Jakarta dengan peletakan kembali batu pertama (*groundbreaking II*) oleh Gubernur Joko Widodo pada 10 Oktober 2013. Fase ini meneruskan proyek



fisik yang sudah dimulai oleh Fauzi Bowo pada 2012 dengan pelebaran jalan Fatmawati dan pemindahan utilitas di sekitar bakal proyek MRT.



Groundbreaking II MRT Fase 1 dihadiri Gubernur DKI Jakarta Joko Widodo, 10 Oktober 2013. Dok. PT MRT JAKARTA.

Selama pengerjaan persiapan konstruksi fisik, Joko Widodo menitipkan dua pesan kepada PT MRT Jakarta. Pesan pertama, PT MRT Jakarta harus terus-menerus melakukan sosialisasi kemacetan lalu lintas setiap hari akibat pembangunan MRT. Pesan kedua adalah sosialisasi gaya hidup menggunakan MRT begitu *groundbreaking* II dimulai. Dengan demikian, ketika MRT sudah beroperasi, warga Jakarta sudah langsung meninggalkan kendaraan pribadi dan berbondong-bondong menggunakan MRT.

”Dengan mengucapkan ‘Bismillahirrahmanirrahim’, *groundbreaking* MRT saya nyatakan dimulai dan dilaksanakan,” ucapnya seraya mengetuk mik tiga kali. Kemudian dengan didampingi Direktur Utama PT MRT Jakarta Dono Boestami dan Ketua DPRD DKI Ferrial Sofyan, Jokowi menekan tombol sirene besar berwarna biru yang berada di pinggir lapangan konstruksi.

Pembangunan konstruksi fisik dibagi dalam enam paket kontrak (*contract package/CP*) dan dikerjakan oleh kontraktor dalam konsorsium (*joint operation*). Enam paket kontrak itu



terbagi menjadi tiga paket konstruksi layang (*elevated section*) dan tiga paket konstruksi bawah tanah (*underground section*).

Tiga paket konstruksi layang (*elevated section*) terdiri dari:

- CP101-CP102 oleh Tokyu-Wijaya Karya Joint Operation (TWJO) untuk area Depo dan Stasiun Lebak Bulus, Fatmawati, dan Cipete Raya.
- CP103 oleh Obayashi-Shimizu-Jaya Konstruksi (OSJ) untuk area Haji Nawi, Blok A, Blok M, dan ASEAN.

Sedangkan tiga paket konstruksi bawah tanah (*underground section*) terdiri dari:

- CP104-CP105 oleh Shimizu-Obayashi-Wijaya Karya-Jaya Konstruksi Joint Venture (SOWJ JV) untuk area transisi, Senayan, Istora, Bendungan Hilir, dan Setiabudi.
- CP106 oleh Sumitomo-Mitsui-Hutama Karya Joint Operation (SMCC-HK JO) untuk area Dukuh Atas dan Bundaran HI.



Lahan seluas hampir 11 hektare yang disiapkan untuk Stasiun Depo MRT Lebak Bulus (CP101), 27 April 2017.

PT MRT JAKARTA/IRWAN CITRAJAYA.





Pengerjaan pemasangan rel di Depo MRT Lebak Bulus.
PT MRT JAKARTA/NASRULLAH.



Depo MRT Lebak Bulus.
PT MRT JAKARTA/IRWAN CITRAJAYA.





Foto Aerial Stasiun MRT Blok M, 19 Mei 2019.
PT MRT JAKARTA/IRWAN CITRAJAYA.



Dari Jakarta bagian selatan, jalur bawah tanah dimulai tepat di bawah Patung Pemuda Membangun hingga Bundaran HI (CP104), 21 September 2019. PT MRT JAKARTA/IRWAN CITRAJAYA.





Suasana Jalan Sudirman saat pembangunan Stasiun MRT Setiabudi (CP 105), 21 Juli 2018. PT MRT JAKARTA/IRWAN CITRAJAYA.



Pintu masuk Stasiun MRT Dukuh Atas BNI (CP106), stasiun bawah tanah terdalam (30 meter) di Fase I, 15 Juli 2019. PT MRT JAKARTA/IRWAN CITRAJAYA.





**Suasana pembangunan Stasiun MRT Bundaran HI (CP106),
5 September 2017.** PT MRT JAKARTA/IRWAN CITRAJAYA.

Pekerjaan paket konstruksi layang adalah mempersiapkan pembangunan stasiun, depo, tiang penyangga, *viaduct*, serta bangunan terkait proyek MRT lainnya. Sedangkan, pengerjaan paket konstruksi bawah tanah dan terowongan dilakukan dengan menggunakan *Tunnel Boring Machine* (TBM) tipe *Earth Pressure Balance Machine* (EPB) buatan perusahaan Jepang, *Japan Tunnel System Corporation* (JTSC). Metode ini untuk pertama kali diterapkan pada konstruksi rel bawah tanah perkotaan di Indonesia.

Oleh Joko Widodo, dua TBM yang digunakan untuk pengeboran jalur bawah tanah dari Sudirman sampai Setiabudi (CP104 dan CP105) diberi nama "Antareja". Antareja adalah tokoh pewayangan, putra Bima yang punya kesaktian masuk menembus ke dalam bumi. Selanjutnya, dua TBM yang digunakan untuk jalur Bundaran HI sampai Setiabudi diberi nama "Mustikabumi".





Satu dari empat Tunnel Boring Machine yang membuat terowongan MRT Jakarta Fase I, 20 Februari 2017. PT MRT JAKARTA/IRWAN CITRAJAYA.

Empat tahun menjadi masa pembangunan jalur kereta sepanjang 16 kilometer arah Utara-Selatan meliputi 10 kilometer jalur layang dan enam kilometer jalur bawah tanah. Jalur ini terdiri dari tujuh stasiun layang, yaitu Lebak Bulus (lokasi depo), Fatmawati, Cipete Raya, Haji Nawi, Blok A, Blok M, dan Sisingamangaraja (sekarang Stasiun MRT ASEAN).

Sedangkan, enam stasiun bawah tanah dimulai dari Senayan, Istora, Bendungan Hilir, Setiabudi, Dukuh Atas, dan Bundaran HI. Setiap stasiun dibangun dengan tema arsitektur dan konstruksi yang berbeda, sesuai ciri khas setiap lokasi.

Hingga pada 2017, dua jalur tersebut terhubung. Joko Widodo, yang saat itu sudah menjadi Presiden RI, menyaksikan momen terhubungnya dua jalur layang dan bawah tanah tersebut pada 23 Februari 2017 di Stasiun MRT Setiabudi. Didampingi Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Basuki Hadimoljono, Gubernur DKI Jakarta Basuki Tjahaja Purnama, dan disambut Direktur Utama PT MRT Jakarta William Sabandar serta jajaran komisaris, Presiden menyusuri lokasi peron penumpang hingga tiba di terowongan tempat bor Mustikabumi 2 bekerja.

Di stasiun bawah tanah inilah sejak September 2015 bor Antareja dan Antareja 2—yang digunakan untuk membangun terowongan dari arah Patung Pemuda Membangun ke



Setiabudi—dan bor Mustikabumi 1 dan 2—yang membangun terowongan dari arah Bundaran HI ke Setiabudi—bertemu. Dibutuhkan total waktu sekitar 16 bulan pengeboran dengan hasil enam kilometer terowongan bawah tanah. Keempat bor ini bekerja 24 jam, kecuali hari Minggu untuk perawatan. Begitu dua jalur ini terhubung, pekerjaan pemasangan rel di area Depo MRT Lebak Bulus pun dimulai.

Babak pertama pewujudan kereta bawah tanah pertama di Indonesia memasuki tahap akhir pada tahun 2018. Pengujian demi pengujian dan pengintegrasian antarsistem dilakukan siang-malam. Sumber daya manusia yang diperlukan untuk operasi komersial akhirnya dinilai telah terpenuhi pada Maret 2019.



Suasana uji coba operasional MRT Jakarta yang juga diikuti Sahabat Disabilitas, 21 Maret 2019. Dok. PT MRT JAKARTA.

Pelibatan masyarakat pun dilakukan dalam bentuk uji coba operasi (*trial run*) kereta Moda Raya Terpadu (MRT) Jakarta sepanjang 12-24 Maret 2019 yang disambut masyarakat secara antusias. Baru saja pendaftaran yang dibuka pada 5 Maret 2019 pukul 10.00 WIB, seluruh slot langsung ludes. Hingga 11 Maret 2019, atau sehari sebelum uji coba, jumlah orang yang mendaftar untuk menjajal MRT Jakarta telah mencapai 184.738 orang.

Masyarakat yang berminat mengikuti uji coba mendaftar lewat email dan kemudian menerima *e-ticket*. Kuota penumpang



pada hari pertama, 12 Maret 2019, dibatasi hanya 4.000 orang. Pada 13-17 Maret 2019, kuota meningkat menjadi 8.000, 12.000, 16.000, 20.000, dan 24.000 orang per hari. Dan selama 18-24 Maret 2019, batas maksimal penumpang per hari adalah 28.800 orang. Total kuota penumpang selama masa uji publik adalah 285.600 orang, diangkut dari pukul 08.00 WIB sampai 16.00 WIB.

Dengan mengikuti uji coba ini, masyarakat diharapkan dapat membantu PT MRT Jakarta menyebarkan informasi tentang tata cara menggunakan fitur-fitur yang ada di stasiun. Mulai dari mesin penjual tiket, gerbang penumpang, adab keluar-masuk kereta dan stasiun, dan aksesibilitas sehingga dapat mendukung perubahan budaya bertransportasi di Jakarta.

MRT Pertama di Indonesia

Akhirnya tiba hari yang ditunggu-tunggu. Setelah lebih dari 30 tahun dipikirkan, didiskusikan, dirancang, dan diperdebatkan, moda transportasi publik yang andal dan berkelas internasional hadir di Ibu Kota. Harapan masyarakat Jakarta benar-benar terwujud. Pada 24 Maret 2019, Presiden RI Joko Widodo meresmikan sistem operasional Moda Raya Terpadu (MRT, *Mass Rapid Transit*) pertama di Indonesia.



Seremoni peresmian MRT Jakarta Fase 1, 24 Maret 2019.

PT MRT JAKARTA/IRWAN CITRAJAYA.

Peresmian itu jatuh pada hari Minggu pagi, bersamaan dengan



car free day, di area Bundaran HI. Ribuan masyarakat hadir untuk menyaksikan momen besar bagi sejarah transportasi di Indonesia, khususnya Jakarta. Akhirnya Jakarta punya sistem transportasi perkotaan berbasis rel yang membentang dari Lebak Bulus, Jakarta Selatan, hingga Bundaran HI, Jakarta Pusat. Di jalur sepanjang 15,7 kilometer itu terdapat 13 stasiun yang terdiri dari tujuh stasiun layang dan enam stasiun bawah tanah.

Selain Presiden Joko Widodo, hadir pula antara lain Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi, Menteri Keuangan Sri Mulyani, Gubernur DKI Jakarta Anies Baswedan, Ketua DPRD DKI Jakarta Prasetyo Edi Marsudi, dan Direktur Utama PT MRT Jakarta William Sabandar.

Joko Widodo terbilang sering meninjau proses konstruksi jalur MRT hingga menjajal rutenya ketika kereta sudah terpasang.

"Kenapa saya terus ingin melihat ke lapangan? Karena kita ingin perkembangannya selalu diikuti dan selalu ada laporan perkembangannya," ujar Presiden saat meninjau pembangunan proyek MRT di Dukuh Atas, Jakarta Pusat, 30 September 2016.



Kunjungan Jokowi dan Basuki Tjahja Purnama 8 Oktober 2015.

Dok. PT MRT JAKARTA.



Tiap kali peninjauan, Presiden didampingi gubernur DKI Jakarta yang dijabat Basuki Tjahaja Purnama, berganti Djarot Saiful Hidayat, hingga Anies Baswedan, serta sejumlah menteri terkait di Kabinet Kerja. Peninjauan-peninjauan tersebut di antaranya dilakukan pada:

8 Oktober 2015. Presiden Joko Widodo meninjau lokasi pengeboran MRT Jakarta di kawasan Patung Pemuda Membangun di Senayan, Jakarta Selatan.

23 Desember 2015. Presiden Joko Widodo meninjau perkembangan proyek pengeboran terowongan MRT. Saat itu bor Antareja berhasil menembus Stasiun Senayan.

30 September 2016. Presiden Joko Widodo meninjau proses pembangunan proyek MRT di Dukuh Atas yang mencapai tahap penyelesaian 55 persen. Presiden meninjau hingga titik terbawah, di kedalaman 35 meter di bawah permukaan tanah, ke terowongan MRT yang mengarah ke Bundaran HI, Jakarta Pusat.



Inspeksi Kereta MRT oleh Presiden RI.

PT MRT JAKARTA/IRWAN CITRAJAYA.

23 Februari 2017. Presiden Joko Widodo meninjau proyek MRT di Stasiun Setiabudi, Jalan Jenderal Sudirman, Jakarta Pusat. Presiden kemudian mengumumkan bahwa terowongan MRT dari arah Patung Pemuda Membangun ke Setiabudi, dan dari arah Bundaran HI ke Setiabudi, sudah tersambung. Hari itu menjadi hari terakhir pengeboran dari dua sisi menggunakan empat bor, yakni Antareja, Antareja 2, Mustikabumi 1, dan Mustikabumi 2.



7 Maret 2018. Presiden Joko Widodo meninjau proyek pembangunan Stasiun MRT Bundaran HI, Jakarta Pusat. Saat itu pengerjaan pembangunan sarana transportasi massal MRT sudah hampir 92 persen. Pembangunan stasiun bawah tanah mencapai 96 persen dan stasiun layang sekitar 88 persen.

6 November 2018. Presiden Joko Widodo meninjau Stasiun MRT Bundaran HI kemudian menumpang MRT menuju depo MRT di Stasiun MRT Lebak Bulus.

19 Maret 2019, sepekan sebelum peresmian, Presiden Joko Widodo menjajal MRT dari Stasiun Bundaran HI menuju Stasiun MRT Lebak Bulus.

Hari peresmian beroperasinya MRT juga menjadi momen peletakan batu pertama (*groundbreaking*) pembangunan MRT Tahap II oleh Presiden Joko Widodo, meneruskan koridor ke utara, Bundaran HI–Kota.

Presiden Joko Widodo ketika itu berpesan kepada masyarakat dan calon penumpang MRT untuk menjaga kebersihan kereta dan stasiun serta mengutamakan antrai. "Selalu utamakan antrai. Jangan berdesak-desakan. Antrai dan disiplin waktunya. Jangan sampai pintu mau tutup, baru masuk, nanti terjepit pintu," ujar Presiden.

Presiden Joko Widodo kemudian menekan tombol disusul meraungnya sirine menandai resmi beroperasinya MRT Jakarta, sontak terdengar sorak-sorai masyarakat yang menyemut di Bundaran HI. Kereta MRT pertama diberangkatkan pada pukul 11.00 WIB, menempuh jalur Lebak Bulus–Bundaran HI.

Dalam acara tersebut, Gubernur Provinsi DKI Jakarta Anies Baswedan melaporkan bahwa 14 rangkaian kereta MRT beroperasi dari pukul 05.00 hingga 24.00 WIB, dijalankan 71 masinis dan 350 petugas yang melayani sekitar 130.000 penumpang setiap hari. MRT Jakarta juga telah terintegrasi dengan BRT Transjakarta serta tersambung dengan kereta *commuterline* dan kereta KAI (kereta bandara). Tak kurang 253.553 pekerja yang telah membangun MRT Jakarta sejak masa peletakan batu pertama pada 2013.

"Semua orang yang kerja di MRT Jakarta menerapkan



kedisiplinan tinggi. Hal ini yang akan ditularkan ke 173.400 orang pengguna kereta yang akan dilatih disiplin, tepat waktu, bersih, dan antrian yang, sekali lagi, akan menghasilkan budaya baru,” ujar Anies.

MRT, lanjutnya, sebagai tempat pertemuan berbagai lapisan masyarakat Jakarta. Dengan meninggalkan kendaraan pribadi dan beralih ke moda transportasi ini membuat seluruh penggunaannya bisa berinteraksi satu dengan yang lain. “MRT adalah *melting pot*, setiap hari akan naik di atas kereta ini satu gerbong bisa 300 orang dengan berbagai macam pekerjaan dari mulai mereka yang posisinya top di perusahaan sampai yang kerjanya sebagai *support* di kantornya.”

PT MRT Jakarta memberikan pelayanan kepada pengguna moda MRT dengan memastikan operasi yang optimal. *Headway* lima menit per stasiun pada jam sibuk dan 10 menit pada jam tidak sibuk menstimulasi para pengguna moda MRT untuk membudayakan ketepatan waktu. Hal ini didukung dengan penempatan *Passenger Information Display* (PID) di dalam area peron sebagai media informasi waktu keberangkatan dan kedatangan kereta MRT.

Dalam jangka waktu 2,5 bulan setelah beroperasi, dengan diskon tarif sebesar 50 persen, jumlah penumpang pada hari kerja (*weekday*) mencapai 81.143 orang, dan pada hari libur sebanyak 87.078 orang. Sejak 13 Mei 2019, PT MRT Jakarta menerapkan tarif penuh. Antusiasme penumpang tetap cukup tinggi meskipun terjadi penurunan. Rata-rata jumlah penumpang mencapai 77.696 orang per hari, melebihi target yang telah ditetapkan, yaitu 65.000 penumpang.

Untuk memberi kenyamanan kepada penumpang dalam mengakses moda transportasi termutakhir ini, PT MRT Jakarta menawarkan pilihan kepada penumpang untuk menggunakan kartu bank atau kartu yang telah disiapkan oleh PT MRT Jakarta. Penetapan tarif berdasarkan jarak antarstasiun, sebesar Rp3.000 hingga Rp14.000, dengan waktu layanan pada pukul 05.00 sampai 24.00 WIB. Petugas MRT pun berjaga di banyak titik di dalam stasiun untuk memastikan penumpang mendapat informasi yang mereka perlukan.



PERISTIWA PENTING KONSTRUKSI MRT JAKARTA



10 Oktober 2013 • *Groundbreaking* II di Dukuh Atas.
Dok. PT MRT JAKARTA.



17 Mei 2015 • Kedatangan TBM (*Tunnel Boring Machine*) I di Tanjungpriok. Dok. PT MRT JAKARTA.



6 Agustus 2017 • Pemasangan Rel di Depo Lebak Bulus. PT MRT JAKARTA/NASRULLAH.



23 Februari 2017 • TBM dibongkar. PT MRT JAKARTA/
IRWAN CITRAJAYA





31 Agustus 2015 • Pembongkaran Stadion Lebak Bulus.
Dok. PT MRT JAKARTA



31 Agustus 2015 • Profil Tunnel Boring Machine (TBM).
PT MRT JAKARTA/IRWAN CITRAJAYA.



19 Februari 2016 • Koridor MRT di Jalan Fatmawati Mulai
Masuk Tahap Konstruksi Pemasangan Gelagar.
Dok. PT MRT JAKARTA.



29 Desember 2016 • Perubahan Desain Muka *Rolling*
Stock MRT. Dok. PT MRT JAKARTA.





31 Oktober 2017 • Jokowi Menghadiri Seremoni Terhubungnya Jalur Layang & Bawah Tanah. PT MRT JAKARTA/ IRWAN CITRAJAYA.



4 April 2018 • Kedatangan Kereta MRT di Tanjungpriok. PT MRT JAKARTA/ IRWAN CITRAJAYA.



21 Maret 2019 • Bersama ibu negara, Presiden Joko Widodo mencoba MRT dari Stasiun Bundaran HI menuju Stasiun Lebak Bulus. PT MRT JAKARTA/IRWAN CITRAJAYA.



19 Maret 2019 • Presiden Joko Widodo beserta sejumlah menteri Kabinet Kerja menjajal moda raya terpadu (MRT). PT MRT JAKARTA/IRWAN CITRAJAYA.





4 April 2018 • Tes Integrasi Persinyalan di Depo
Menggunakan Kereta Pertama.
PT MRT JAKARTA/ IRWAN CITRAJAYA.

9 Agustus 2018 • Tes Integrasi Persinyalan di Jalur
Utama Menggunakan Kereta Pertama.
PT MRT JAKARTA/ IRWAN CITRAJAYA.



Desember 2018 • Sejumlah 16 Rangkaian Kereta MRT
Jakarta Fase 1 Telah Lengkap.
PT MRT JAKARTA/ IRWAN CITRAJAYA.

10 September 2018 • Tes Uji Pergerakan Kereta
(*Dynamic Test*) di Jalur Utama.
PT MRT JAKARTA/ IRWAN CITRAJAYA.





PT MRT JAKARTA/IRWAN CITRAJAYA.



*Dari gagasan pejuang,
dilaksanakan oleh putra-
putri bangsa yang tangguh,
hadir monumen baru yang
memancarkan semangat
kerja keras dan cerdas. Di sini
kata Ratangga menemukan
personifikasinya. Selamat
untuk semua yang terlibat
dan memanfaatkannya.*

ANIES BASWEDAN

*pada peresmian Ratangga,
10 Desember 2018.*



epilog:
selayang pandang
pengelolaan MRT Jakarta



Pembangunan mega proyek sekelas MRT Jakarta menajal dan mengasah keterampilan serta kecakapan seluruh awak perusahaan dan instansi-instansi terkait dalam mengelola berbagai tantangan untuk mewujudkan kereta kota kita. Di bagian ini, lima perspektif yang saling bertautan, yakni Konstruksi, Operasi dan Pemeliharaan, Kawasan Berorientasi Transit dan Pengembangan Usaha, Isu Lintas-sektoral, dan Isu Khusus, disarikan sebagai “pancingan” dalam pendokumentasian tulisan lebih lanjut di lima tema tersebut.

Perspektif 1: Konstruksi

Satu dari tiga mandat utama atau tugas pokok PT MRT Jakarta adalah sebagai penyelenggara prasarana (*infrastructure development*). Maka, dalam struktur kelembagaan PT MRT Jakarta, dibentuk Direktorat Konstruksi. Direktorat ini bertanggung jawab untuk memastikan proyek konstruksi infrastruktur dapat berjalan dan mencapai hasil yang sesuai dengan rencana.



Dalam proses pengerjaannya, tim konstruksi menyerahkan eksekusi pembangunan kepada para kontraktor yang telah ditentukan melalui proses pengadaan. Dalam hal ini, tim konsultan melakukan pengawasan terhadap hasil kerja kontraktor.



Selama proyek konstruksi yang berlangsung selama kurang lebih lima tahun ini, PT MRT Jakarta berperan sebagai *sub-implementing agency* mewakili Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Pada tahap *Engineering Services*, PT MRT Jakarta bertanggung jawab terhadap proses prakualifikasi dan pelelangan kontraktor.

Tahapan konstruksi dimulai setelah PT MRT Jakarta melakukan penandatanganan kontrak dengan kontraktor pelaksana, konsultan yang membantu proses pelelangan kontraktor, serta konsultan manajemen dan operasional. Progres pembangunan konstruksi fisik dibagi dalam enam paket kontrak (*contract package/CP*) dan dikerjakan oleh kontraktor dalam konsorsium (*joint operation*). Enam paket kontrak itu terbagi menjadi tiga paket konstruksi layang (*elevated section*) dan tiga paket konstruksi bawah tanah (*underground section*).

Tiga paket konstruksi layang (*elevated section*) terdiri dari:

- CP101-CP102 oleh Tokyu-Wijaya Karya Joint Operation (TWJO) untuk area Depo dan Stasiun MRT Lebak Bulus, Fatmawati, dan Cipete Raya.
- CP103 oleh Obayashi-Shimizu-Jaya Konstruksi (OSJ) untuk area Haji Nawi, Blok A, Blok M, dan ASEAN

Sedangkan tiga paket konstruksi bawah tanah (*underground section*) terdiri dari:

- CP104-CP105 oleh Shimizu-Obayashi-Wijaya Karya-Jaya Konstruksi Joint Venture (SOWJ JV) untuk area transisi, Senayan, Istora, Bendungan Hilir, dan Setiabudi.
- CP106 oleh Sumitomo-Mitsui-Hutama Karya Joint Operation (SMCC-HK JO) untuk area Dukuh Atas dan Bundaran HI.

Pekerjaan paket konstruksi layang adalah mempersiapkan (prakonstruksi) pembangunan stasiun, depo, tiang penyangga, *viaduct*, serta bangunan terkait proyek MRT lainnya. Sedangkan, pengerjaan paket konstruksi bawah tanah dan terowongan dilakukan dengan menggunakan *Tunnel Boring Machine* (TBM) tipe *Earth Pressure Balance Machine* (EPB). Metode ini untuk pertama kali diterapkan pada konstruksi rel bawah tanah perkotaan di Indonesia.

Oleh Presiden Joko Widodo, dua TBM yang digunakan untuk pengeboran jalur bawah tanah dari Sudirman sampai Setiabudi—CP104 dan CP105—diberi nama "Antareja". Antareja



adalah tokoh pewayangan, putra Bima yang punya kesaktian masuk menembus ke dalam bumi. Selanjutnya, dua TBM yang digunakan untuk jalur Bundaran HI sampai Setiabudi diberi nama "Mustikabumi".

Dua paket pekerjaan lainnya, CP107 dan CP108, meliputi *design, manufacture, delivery, testing, commissioning*, hingga tahap operasi yang mengintegrasikan berbagai sistem secara keseluruhan. Lingkup pekerjaan pada CP107 adalah sistem perkeretaapian (*railway system*) dan pekerjaan rel (*trackwork*). Pekerjaan ini dilakukan oleh *Metro One Consortium (MOC)*, yaitu *Mitsui & Co. - Tokyo Engineering Corporation - Kobe Steel, Ltd - Inti Karya Persada Teknik*.

Railway System merupakan prasarana penunjang sistem perkeretaapian yang terdiri dari 10 subsistem, yakni *Substation System, Overhead Contact System, Power Distribution System, Signaling System, Telecommunication System, Facility SCADA, Automatic Fare Collection System, Platform Screen Doors, Escalator & Elevator, serta Trackwork*.

PEMBANGUNAN FASE II BUNDARAN HI – KOTA

MRT JAKARTA

Rencana Pembangunan Selesai Q4 2024
 Rencana Operasi Q1 2025
 Biaya Pembangunan Rp22,5 Triliun
 Sumber Pendanaan JICA





- Kota
- Glodok
- Mangga Besar
- Sawah Besar
- Harmoni
- Monas
- Sarinah
- Bundaran HI
- Lebak Bulus Grab

Estimasi Jumlah Penumpang Lebak Bulus Grab → Kota
551.200 / hari pada tahun 2025
(Derdasarkan Aspek Rasio Engineering Design Fase 2 pada 2012)

Frekuensi 11 km/jam Jarak 13 km

±17-36 Meter Bawah Tanah

Sistem Persinyalan CBTC
Communication-Based Train Control



Karakter Terowongan

- Segor (St. BHR - St. Harmoni)
- Berongas (Stasiun Kuning, St. Harmoni - St. Glodok)
- Empat lapis di bawah tanah (St. Sawah Besar dan St. Mangga Besar)

Aliran Listrik

150 kV 60 mV
Dua Gardu Induk PLN Total Daya (power)

Spesifikasi Jalur

Panjang Jalur 5,8 Km	Jarak Antar Stasiun 0,6-1 Km
Lebar Jalur 1067 mm	Jenis Rel R54

Sistem Operasi

ATO
Automatic Train Operation

GoA2
Grade of Automation

@MRTJKT
 @MRTJakarta
 MRT_Jakarta
 MRTJ
 1500 332
 jakartamrt.go.id



PT MRT Jakarta mengadopsi sistem persinyalan *Communication Based Train Control* (CBTC) dan menerapkan sistem *moving block* untuk pengaturan perjalanan kereta. Sistem ini merupakan salah satu teknologi terbaru di dunia perkeretaapian, dan untuk pertama kalinya diperkenalkan di Indonesia melalui PT MRT Jakarta.

Satu lagi, pada CP108, lingkup pekerjaannya adalah pengadaan *rolling stock* yang terdiri dari pengadaan 16 rangkaian kereta, oleh *Sumitomo Corporation*. Satu rangkaian terdiri dari enam kereta. Dengan demikian, total kereta yang diadakan berjumlah 96. Kereta yang dipesan MRT Jakarta ini didesain agar bisa beroperasi secara otomatis, dengan menggunakan sistem *Automatic Train Operation* (ATO). Sistem ini akan meminimalkan tugas masinis, yang hanya menuntut kecermatan menekan tombol untuk menutup dan membuka pintu serta menjalankan (*start*) kereta.



Secara khusus, topik mengenai kendala dan tantangan utama di perspektif konstruksi ini akan dibahas lebih lanjut dalam buku *Mengelola MRT dengan topik Lintas Sektoral*.



Isu Teknis dan Nonteknis di Konstruksi

Buku bertema konstruksi ini mencakup isu-isu teknis maupun nonteknis di balik perjalanan pembangunan proyek jalur kereta Lebak Bulus-Bundaran HI sepanjang 16 kilometer. Penggunaan alat, proses, sumber daya di baliknya, hingga metode teknis terbaru yang digunakan untuk pertama kalinya di Indonesia akan disingkap tuntas. Buku ini nantinya diharapkan dapat menjadi referensi pembelajaran bagi praktisi bidang konstruksi, mahasiswa, pemerintah, serta masyarakat pemerhati konstruksi secara umum.

Ketersediaan lahan dan relokasi utilitas menjadi isu fundamental yang harus dituntaskan di awal proyek pembangunan konstruksi MRT. Isu ini menjadi menarik dan merupakan isu baru dalam proyek MRT, karena di sepanjang jalur bawah tanah yang menghubungkan jalur Bundaran HI-Kota (kurang lebih sembilan kilometer) berpotensi ditemukan peninggalan manusia modern (baca: relokasi utilitas) hingga artefak kuno.

Selain itu, pekerjaan pembangunan terowongan lebih sulit dan rumit karena rute Bundaran HI-Kota memotong sungai. Pun, jenis tanah lempung atau *silty clay* menjadi tantangan konstruksi yang signifikan. Tantangan proyek kereta bawah tanah di Jakarta berbeda dengan sebagian besar proyek di negara lain dengan jenis tanah keras, seperti *limestone*.

Perspektif 2: Operasi dan Pemeliharaan

Visi MRT Jakarta adalah menjadi penyedia sarana transportasi publik terdepan yang berkomitmen untuk mendorong pertumbuhan ekonomi melalui peningkatan mobilitas, pengurangan kemacetan, dan pengembangan sistem transit perkotaan. Sesuai visi tersebut, PT MRT Jakarta secara berkelanjutan mempersiapkan operasi dan pemeliharaan secara paripurna.

Milestone pertama terkait operasi dan pemeliharaan adalah pengumuman pemenang tender CP-108 berupa *rolling stock* (kereta) MRT Jakarta dan penandatanganan kontrak dengan Sumitomo pada Maret 2015. Kereta ini tak hanya menjadi moda untuk memindahkan orang dari suatu tempat ke tempat lain. Lebih dari itu, moda transportasi ini menjadi sarana mengubah budaya, antara lain kedisiplinan. Kereta MRT menjamin



Dari Belakang Kemudi Ratangga

Serial Operasi dan Pemeliharaan nantinya akan mengedepankan sekilas kisah di belakang kemudi Ratangga. Potongan cerita pembangunan kemampuan (kapasitas) insan operasi dan pemeliharaan MRT Jakarta yang bekerja dan mengambil peran dalam membentuk budaya baru di Jakarta, yaitu budaya bertransportasi tepat waktu.

kepastian waktu para penggunanya. Teknologi persinyalan *Communication Based Train Control* (CBTC) memastikan para pengguna MRT berangkat dan tiba pada jam dan menit yang telah ditentukan.

PT MRT Jakarta melakukan berbagai persiapan untuk pengoperasian dan pemeliharaan. Proses ini dilakukan semenjak dini, agar saat MRT beroperasi, seluruh sistem, baik perangkat keras maupun perangkat lunak, dapat berfungsi sesuai yang diharapkan. PT MRT Jakarta juga dibantu oleh konsultan OMCS dalam melakukan penyusunan sistem operasi dan pemeliharaan, mempersiapkan regulasi, manual dan SOP untuk operasi dan pemeliharaan, rancangan struktur organisasi, kebutuhan personel untuk operasi dan pemeliharaan, serta pendampingan selama enam bulan pertama setelah operasi komersial MRT dimulai.

Dalam perencanaannya, 16 rangkaian kereta MRT disiapkan. Tiap rangkaian terdiri dari enam kereta. Kapasitas angkut satu rangkaian kereta sebanyak sekitar 1.950 penumpang dalam sekali perjalanan. Kereta ini akan dioperasikan dengan teknologi *Automatic Train Operation* (ATO). Sedangkan, sistem persinyalan yang digunakan adalah *Communication Based Train Control* (CBTC), yang menerapkan sistem *moving block* untuk pengaturan perjalanan kereta. Sistem ini merupakan salah satu sistem terdepan di dunia, dan terbaru di Indonesia.

Setiap stasiun dilengkapi dengan *Platform Screen Doors* (PSD). Kereta akan berhenti tepat di PSD, sehingga memungkinkan ketertiban penumpang yang akan naik maupun turun dari kereta MRT. Para penumpang tidak perlu bergeser untuk mengambil posisi yang pas saat menunggu kereta. Perlu



digarisbawahi, MRT dirancang untuk membangun budaya baru, yaitu budaya tepat waktu dan tertib.

Yang tidak kalah penting—bahkan justru yang paling utama—PT MRT Jakarta memperkuat SDM dan sistem administrasi untuk mendukung kelancaran operasi MRT. Regulasi, peraturan, SOP, struktur organisasi dan persyaratan personel, hingga program pelatihan tak henti disempurnakan. Dengan serius dan gencar, PT MRT Jakarta melakukan rekrutmen personel pengoperasian dan perawatan (*operation and maintenance/OM*).

Dengan jadwal yang sangat ketat, personel yang telah direkrut dikirim ke berbagai instansi untuk mematangkan kemampuan teknis maupun nonteknis. Instansi yang bekerja sama dengan PT MRT Jakarta untuk pelatihan personel OM antara lain JR East, Tokyo Metro, MTR Hongkong, Prasarana Malaysia, API Madiun, INKA, Railink, LEN, Transjakarta, dan Garuda Indonesia.

Kesiapan SDM dan sistem administrasi mutlak diperlukan untuk mencapai operasi berbayar yang optimal.

Kesiapan optimal seluruh aspek operasional menjadi keharusan untuk pelaksanaan *parallel trial run* dan *full trial run*. *Parallel trial run* dilaksanakan pada akhir Desember 2018 hingga Februari 2019, dan dilanjutkan dengan *full trial run* hingga saat diresmikan.



Suasana di dalam Kereta Ratangga pada Akhir Pekan, 13 Juli 2019.
PT MRT JAKARTA/IRWAN CITRAJAYA.



Perspektif 3: Kawasan Berorientasi Transit

Pertumbuhan ekonomi Indonesia—khususnya Jakarta—berdampak langsung terhadap kebutuhan transportasi. Pada skala kebutuhan rumah tangga, transportasi berhubungan erat dengan kalkulasi biaya dan keuntungan atau kemudahan yang ditawarkan. Maka, tak mengherankan jika jumlah kendaraan bermotor bertambah begitu cepat, dengan pangsa pasar (*market size*) yang sangat luas. Pertumbuhan jumlah kendaraan ini berbanding lurus dengan pertumbuhan kelas menengah dan kebutuhan akan mobilisasi.

Kendaraan bermotor menawarkan keuntungan yang tidak didapatkan masyarakat pengguna transportasi umum. Waktu tempuh menjadi pertimbangan utama, selain efisiensi biaya dan tak tersedianya transportasi umum yang memadai, baik dari sisi waktu maupun kenyamanan. Transportasi umum dianggap bukan jawaban untuk mempersingkat waktu perjalanan. Tak terhindarkan, seiring bertambahnya pengguna kendaraan bermotor, kepadatan hingga kemacetan jalan pun terjadi.



Arus lalu lintas di jalur Tol Lingkar Luar Jakarta, 2 November 2017.
PT MRT JAKARTA/IRWAN CITRAJAYA.

Kota Jakarta adalah representasi dari kondisi tersebut. Hampir seluruh pelaku usaha industri besar yang beroperasi di Indonesia memiliki kantor perwakilan di Jakarta. Sementara, penempatan pusat pemerintahan dan institusi politik juga masih

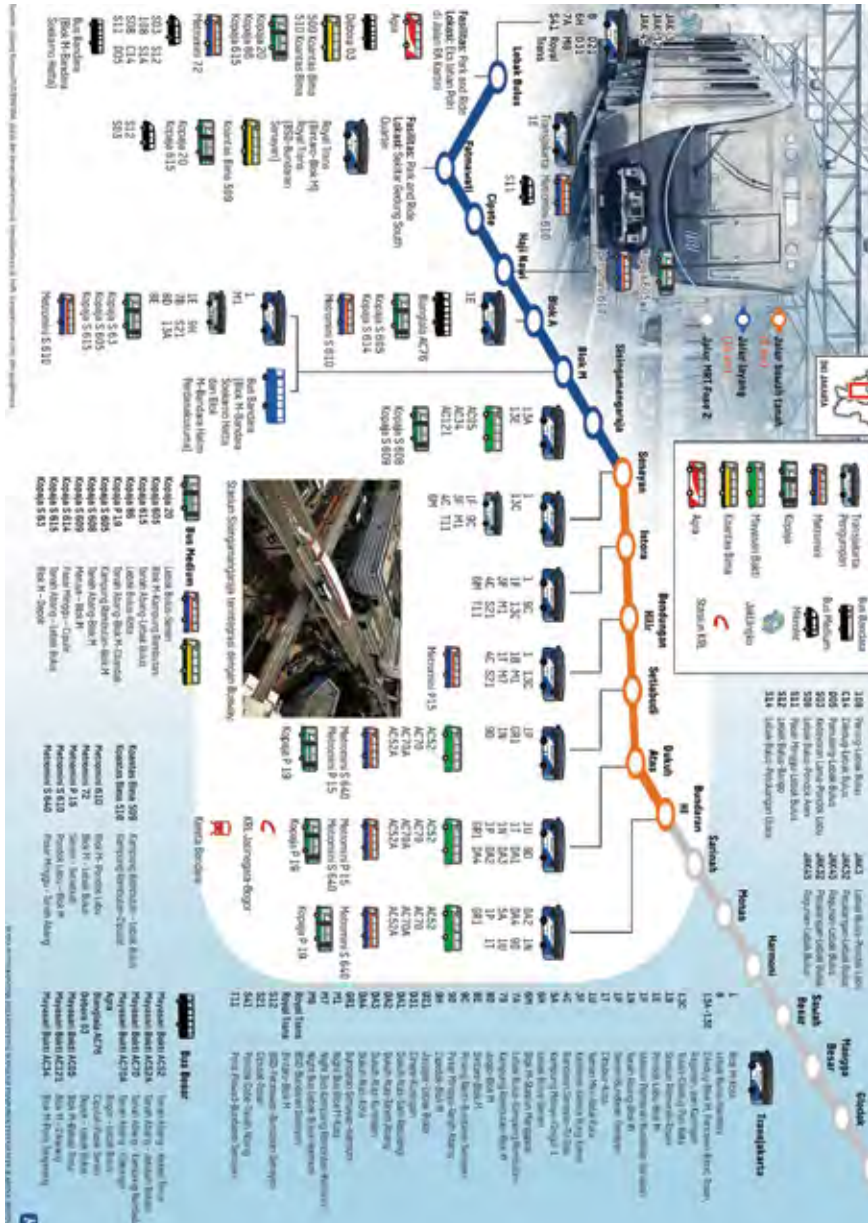


Moda Integrasi MRT



Moda Terintegrasi

- TransJakarta
- Jak Ling 1
- Jak Ling 2
- Jak Ling 3
- Jak Ling 4
- Jak Ling 5
- Jak Ling 6
- Jak Ling 7
- Jak Ling 8
- Jak Ling 9
- Jak Ling 10
- Jak Ling 11
- Jak Ling 12
- Jak Ling 13
- Jak Ling 14
- Jak Ling 15
- Jak Ling 16
- Jak Ling 17
- Jak Ling 18
- Jak Ling 19
- Jak Ling 20
- Jak Ling 21
- Jak Ling 22
- Jak Ling 23
- Jak Ling 24
- Jak Ling 25
- Jak Ling 26
- Jak Ling 27
- Jak Ling 28
- Jak Ling 29
- Jak Ling 30
- Jak Ling 31
- Jak Ling 32
- Jak Ling 33
- Jak Ling 34
- Jak Ling 35
- Jak Ling 36
- Jak Ling 37
- Jak Ling 38
- Jak Ling 39
- Jak Ling 40
- Jak Ling 41
- Jak Ling 42
- Jak Ling 43
- Jak Ling 44
- Jak Ling 45
- Jak Ling 46
- Jak Ling 47
- Jak Ling 48
- Jak Ling 49
- Jak Ling 50
- Jak Ling 51
- Jak Ling 52
- Jak Ling 53
- Jak Ling 54
- Jak Ling 55
- Jak Ling 56
- Jak Ling 57
- Jak Ling 58
- Jak Ling 59
- Jak Ling 60
- Jak Ling 61
- Jak Ling 62
- Jak Ling 63
- Jak Ling 64
- Jak Ling 65
- Jak Ling 66
- Jak Ling 67
- Jak Ling 68
- Jak Ling 69
- Jak Ling 70
- Jak Ling 71
- Jak Ling 72
- Jak Ling 73
- Jak Ling 74
- Jak Ling 75
- Jak Ling 76
- Jak Ling 77
- Jak Ling 78
- Jak Ling 79
- Jak Ling 80
- Jak Ling 81
- Jak Ling 82
- Jak Ling 83
- Jak Ling 84
- Jak Ling 85
- Jak Ling 86
- Jak Ling 87
- Jak Ling 88
- Jak Ling 89
- Jak Ling 90
- Jak Ling 91
- Jak Ling 92
- Jak Ling 93
- Jak Ling 94
- Jak Ling 95
- Jak Ling 96
- Jak Ling 97
- Jak Ling 98
- Jak Ling 99
- Jak Ling 100



Epilog: Selang Pandang Pengelolaan MRT Jakarta



berpusat di Jakarta. Kota Jakarta pun berdaya tarik kuat bagi masyarakat. Laju urbanisasi menjadi tidak tertahan.

DKI Jakarta padat penduduk. Permukiman berlantai rendah mengambil ruang hampir 64 persen dari total wilayah Jakarta. Gedung-gedung berlantai rendah nyaris memakan habis persediaan lahan di Jakarta. Dampak dari pertumbuhan ini adalah Jakarta tidak memiliki cukup ruang untuk pembangunan fisik di masa depan. Saatnya Ibu Kota mengubah paradigma, yakni dengan tidak lagi berorientasi pada kendaraan pribadi, khususnya mobil, tetapi lebih pada pejalan kaki dan kendaraan umum massal.

Inisiatif peremajaan kota harus dapat secara efektif memadukan tata guna lahan yang optimal (kompak dan vertikal) dengan pengembangan jaringan transportasi massal. Kawasan ruang kota secara vertikal mesti terpadu dengan pengembangan jaringan angkutan massal. Pemerintah mesti membangun sistem transportasi massal, seiring dengan peningkatan kapasitas dan kualitas suatu kawasan. Dengan demikian, program peremajaan kota secara umum, terpadu, dan Kawasan Berorientasi Transit (*Transit Oriented Development/TOD*) dapat terwujud. MRT adalah tulang punggung transportasi massal, sementara *Light Rail Transit* (LRT), *Bus Rapid Transit* (BRT), dan *Personal Rapid Transit* (PRT) sebagai pelengkap maupun pengumpan (*feeder*).

Kawasan Berorientasi Transit, yaitu area dalam radius 350 hingga 700 meter dari stasiun, dirancang untuk memadukan fungsi transit berbagai moda angkutan umum dengan manusia, kegiatan, bangunan, dan ruang publik. Langkah-langkah ini lazim dilakukan di negara-negara dengan layanan kereta api perkotaan yang sudah mapan.

Kawasan Berorientasi Transit diharapkan dapat mendukung sistem transportasi, baik konektivitas dengan daerah sekitarnya maupun model bisnis yang dapat menghasilkan kontribusi finansial. Menilik Peraturan Daerah DKI Jakarta Nomor 3 Tahun 2008 tentang Pembentukan Badan Usaha Milik Daerah PT MRT Jakarta, Pemrov DKI Jakarta memberikan mandat kepada PT MRT Jakarta untuk melakukan pengembangan dan pengelolaan properti atau bisnis di stasiun, depo, dan kawasan sekitarnya. Pendapatan di luar tarif penumpang dapat digunakan untuk peningkatan layanan,



misalnya untuk pemutakhiran sistem *ticketing* dan *passenger gate*, dan untuk pengembangan jaringan perkeretaapian perkotaan itu sendiri.

Merujuk pada Peraturan Daerah DKI Jakarta, Gubernur DKI Jakarta menerbitkan Peraturan Gubernur Nomor 140 Tahun 2017 yang isinya menunjuk PT MRT Jakarta sebagai operator utama pengembangan delapan Kawasan Berorientasi Transit, yaitu Lebak Bulus, Blok M, Senayan, Istora, Bendungan Hilir, Setiabudi, Dukuh Atas, dan Bundaran Hotel Indonesia. Dengan demikian, PT MRT Jakarta dapat mengoordinasikan pengembangan kawasan tersebut dengan mengacu pada rencana induk yang telah ditetapkan oleh Pemprov DKI Jakarta.

Sebagai operator utama dalam pengelolaan Kawasan Berorientasi Transit sepanjang koridor Fase I (Utara-Selatan) PT MRT Jakarta berperan untuk:

1. Mengoordinasikan pemilik lahan dan/atau bangunan dalam perencanaan dan pengembangan kawasan;
2. Mendorong upaya percepatan pembangunan prasarana dan sarana Kawasan Berorientasi Transit sesuai panduan rancang kota;
3. Mengoordinasikan pemilik lahan dan/atau bangunan, penyewa serta pemangku kepentingan lainnya dalam pengelolaan, pemeliharaan, dan pengawasan di Kawasan Berorientasi Transit;
4. Memonitor pelaksanaan pengembangan Kawasan Berorientasi Transit.

Mewujudkan Kawasan Berorientasi Transit

Dalam mengembangkan perencanaan Kawasan Berorientasi Transit, PT MRT Jakarta merumuskan delapan prinsip, yaitu:

1. Fungsi campuran (pengembangan fungsi campuran dalam radius tempuh jalan kaki dari setiap stasiun, yaitu fungsi komersial, perkantoran, kelembagaan, hunian, dan fasilitas umum);
2. Kepadatan tinggi (memaksimalkan kepadatan dan keaktifan di sekitar stasiun transit) yang sesuai dengan daya dukung kawasannya;
3. Peningkatan kualitas konektivitas (koneksi sederhana, langsung, dan intuitif yang mendukung mobilitas pengguna



- menuju, dari, dan di antara stasiun yang bebas kendaraan bermotor dan memiliki sistem penanda yang jelas menuju stasiun dalam kawasan pengembangan);
4. Peningkatan kualitas hidup (pengalaman ruang yang menarik, aman, dan nyaman yang menunjang kebutuhan harian penumpang, pejalan kaki, pekerja, penghuni, dan pengunjung melalui jalan, *plaza*, ruang terbuka yang dapat memberi kontribusi positif kepada identitas dan karakter kawasan transit terpadu);
 5. Keadilan sosial (memampukan komunitas baru yang dapat bertahan dan sukses dalam jangka waktu panjang dengan membuka kesempatan pekerjaan dan hunian untuk semua kalangan sosial ekonomi, mempertahankan komunitas dan jaringan sosial yang ada di daerah pengembangan, dan menyediakan infrastruktur sosial untuk mendukung identitas dan hubungan komunitas yang lebih kuat);
 6. Keberlanjutan lingkungan (mengurangi dampak buruk pembangunan terhadap lingkungan dengan desain yang ramah lingkungan, penurunan jejak karbon sebagai dampak

MRT dan Penataan Kawasan Berorientasi Transit

Buku bertema Kawasan Berorientasi Transit PT MRT Jakarta akan bercerita mengenai konsep penataan kawasan yang diusung MRT. Buku ini nantinya dapat menjadi sumber informasi mengenai konsep Kawasan Berorientasi Transit dalam rangka pengembangan atau peremajaan Kota Jakarta secara keseluruhan.

Bagaimana proses dan upaya PT MRT Jakarta dalam menyiapkan kawasan stasiun yang ramah bagi pejalan kaki dan mendukung pengembangan Kawasan Berorientasi Transit untuk diajukan sebagai panduan rancang kota?

Kawasan Berorientasi Transit memiliki sejumlah fasilitas penunjang mobilitas penumpang serta sistem transportasi pengumpan. Kehadiran kawasan tersebut diharapkan meningkatkan jumlah pengguna atau calon penumpang sehingga masyarakat dapat mulai meninggalkan penggunaan kendaraan pribadi untuk mobilitas sehari-hari.

Selain bercerita tentang konsep penataan kawasan, dalam buku ini akan dimuat juga cuplikan kumpulan desain para peserta sayembara desain Kawasan Berorientasi Transit Dukuh Atas. Buku ini akan menjadi referensi bagi para perancang tata kota, akademisi, maupun masyarakat yang tertarik dengan *Urban Design*.



dari optimalisasi jalan kaki dan bersepeda, pembaruan air dan energi, menjaga ekosistem alam dan kota, serta pengolahan limbah untuk sumber daya baru);

7. Ketahanan infrastruktur (merancang kota yang dapat bertahan dari bencana besar dan dampak perubahan iklim);
8. Pembaruan ekonomi (pengembangan ekonomi lokal yang dapat menarik investasi dan peluang kerja baru).

Dengan penerapan delapan prinsip tersebut, regenerasi perkotaan (*city regeneration*) diharapkan terjadi. Regenerasi perkotaan adalah pengembangan ulang suatu kawasan agar fungsi campuran dapat dicapai masyarakat. Dengan demikian, hanya dengan berjalan kaki dari stasiun MRT, masyarakat dapat mencapai tempat tinggal, tempat bekerja, pasar, serta pusat perbelanjaan dan rekreasi.

Tentunya, semua itu perlu didukung dengan konektivitas yang baik antarbagian di kawasan tersebut. Misalnya, desain *pedestrian* tanpa pagar, dan penyediaan interkoneksi antargedung yang memadai, termasuk penyediaan fasilitas pendukung seperti kanopi atau pelindung untuk *pedestrian*. Wajib tersedia pula sejumlah fasilitas penunjang mobilitas penumpang serta sistem transportasi pengumpan.

Harapannya, Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit memberikan manfaat yang optimal bagi:

1. Pengguna moda transportasi umum maupun pribadi, karena berkurangnya waktu tempuh maupun kemacetan.
2. Pemilik properti, karena meningkatnya aksesibilitas properti melalui transportasi massal akan meningkatkan nilai properti.
3. Pemilik bisnis, karena aksesibilitas akan meningkatkan keuntungan disebabkan oleh meningkatnya *traffic*.
4. Pemerintah, karena peningkatan pendapatan melalui pemasukan, konsumsi, dan dasar pengenaan pajak.
5. Kota dan penduduknya melalui peremajaan kota yang bersifat dinamis.



Proses Perwujudan Kawasan Berorientasi Transit

Secara umum, penataan Jakarta terkendala oleh keterbatasan lahan yang dimiliki oleh Pemprov DKI. Sebagian besar lahan dimiliki pihak swasta. Oleh karena itu, pemerintah perlu menciptakan pusat-pusat kegiatan baru yang bersifat polisentris. Di Kawasan Berorientasi Transit, yang berada di radius 700 meter dari stasiun MRT, sudah banyak bangunan yang didirikan. Karena bukan pemilik lahan pada Kawasan Berorientasi Transit, PT MRT Jakarta menyiapkan panduan rancang kota agar bangunan-bangunan yang sudah berdiri di kawasan ini dapat dikembangkan sesuai kaidah-kaidah yang ada.

Dalam prosesnya, PT MRT Jakarta membentuk Direktorat Pengembangan dan Dukungan Bisnis. Direktorat ini mengemban tugas dan fungsi pokok berkaitan dengan pengembangan bisnis dan pengembangan Kawasan Berorientasi Transit. Pembentukan direktorat ini untuk memastikan Kawasan Berorientasi Transit dan pengembangan bisnis di area sekitar stasiun dapat direncanakan dengan optimal.

Perspektif 4: Lintas Sektoral

Proses mewujudkan MRT di Ibu Kota berlangsung sangat panjang dan melalui birokrasi yang tidak sederhana. Diperlukan lebih dari 30 tahun untuk menghadirkan MRT pertama di Indonesia ini. Agar tidak cacat administrasi dan tata kelola, pemerintah harus menyiapkan landasan hukumnya. Tantangan yang tidak bisa dihindari, regulasi pemerintah pusat belum mengizinkan pemerintah daerah untuk menyelenggarakan prasarana dan sarana perkeretaapian sendiri. Demikian pula dengan pendanaan, pemerintah pusat juga belum dapat mengalokasikan dana untuk pembangunan MRT. Karena itulah berbagai pemangku kepentingan lintas sektoral dilibatkan dalam proses mewujudkan proyek nasional ini.



Isu Regulasi

Salah satu upaya awal mewujudkan MRT di Ibu Kota Jakarta adalah melalui revisi Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian. Hasil revisi itu adalah Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 yang mengatur kewenangan penyelenggaraan sarana dan prasarana perkeretaapian. Sebelumnya, kewenangan penyelenggaraan itu berada di tangan Pemerintah Pusat melalui Badan Usaha Milik Negara (BUMN). Dengan ditetapkannya Undang-Undang No 23 Tahun 2007, sarana dan prasarana perkeretaapian menjadi dapat diselenggarakan oleh badan usaha yang dibentuk oleh pemerintah daerah provinsi. Inilah yang kemudian menjadi landasan bagi Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk mendirikan PT MRT Jakarta.

Isu Pembiayaan

Pembiayaan Fase I MRT Jakarta didanai dengan skema pinjaman *Government to Government* (G2G) antara Pemerintah Republik Indonesia dengan Pemerintah Jepang melalui *Japan International Cooperation Agency* (JICA). Pinjaman G2G ini bersifat *official development assistance* (ODA), yang merupakan pinjaman jangka panjang untuk pengembangan infrastruktur khusus di negara berkembang. Tujuannya untuk memacu pertumbuhan ekonomi dan menurunkan tingkat kemiskinan.

Klasifikasi pinjaman ODA adalah *Special Terms for Economic Partnership* (STEP), yakni pinjaman mengikat dengan utilisasi teknologi terkini dan pengetahuan atas proyek spesifik dari Jepang. Nilai pinjaman dari JICA untuk konstruksi Fase I ini adalah sebesar ¥125.237.000.000 yang terbagi atas delapan paket kontrak. Paket-paket kontrak yang dimaksud mencakup konstruksi jalur layang, konstruksi jalur bawah tanah, konstruksi stasiun, konstruksi sistem perkeretaapian dan telekomunikasi, konstruksi fasilitas pendukung infrastruktur dan sarana, serta konstruksi rangkaian kereta (*rolling stock*).



Realisasi Pinjaman

Dalam proyek konstruksi, PT MRT Jakarta berperan sebagai *project owner* dan memiliki kendali atas konstruksi dan verifikasi hasil konstruksi, khususnya dalam menentukan spesifikasi teknis dan pengendalian kualitas dari hasil yang dikerjakan oleh pihak kontraktor. Pembayaran dilakukan oleh JICA langsung kepada kontraktor dengan proses verifikasi tagihan melalui PT MRT Jakarta. Tagihan ini diteruskan kepada Pemerintah RI yang kemudian membuat "pencairan pembayaran kontraktor" kepada JICA.

Pinjaman yang diberikan JICA kepada Pemerintah Republik Indonesia berjangka waktu atau tenor selama 30 tahun dengan masa tenggang (*grace period*) 10 tahun. Pinjaman mulai dibayarkan kembali kepada Pemerintah Jepang setelah 10 tahun sejak perjanjian pinjaman ditandatangani. Perjanjian pinjaman pembangunan Fase I MRT Jakarta dilakukan secara bertahap pada Maret 2009 (era Gubernur Fauzi Bowo) dan Desember 2015 (era Gubernur Basuki Tjahaja Purnama). Maka, pembayaran pinjaman dimulai Maret 2019 pada era Gubernur Anies Baswedan dan Desember 2025 setelah *grace period* masing-masing perjanjian pinjaman berakhir.

Nilai pembayaran pinjaman untuk pembangunan Fase I MRT Jakarta ini menjadi tanggung jawab Pemerintah RI (49 persen) dan Pemprov DKI Jakarta (51 persen). Dalam mekanismenya, nilai pembayaran pinjaman yang menjadi tanggungan Pemerintah RI diteruskan dan diperlakukan sebagai hibah kepada Pemprov DKI Jakarta. Dalam hal pengembalian pinjaman, Pemerintah RI membayar angsuran pinjaman tersebut dengan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN). Sedangkan pinjaman yang menjadi tanggungan Pemprov DKI Jakarta akan dibayarkan dengan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD).



Tantangan dalam Proses Pendanaan

Proses pendanaan dengan skema ODA memerlukan proses politik yang cukup menantang, karena merupakan pinjaman antarpemerintah (*Government to Government Loan*). Dengan demikian, pendanaan ini mestinya dipertanggungjawabkan kepada masyarakat, karena pengembalian pinjaman menggunakan pendapatan negara, khususnya pajak yang dibayar oleh masyarakat.

Pembagian porsi pinjaman antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah pun menjadi perhatian khusus karena risiko yang ditanggung oleh masing-masing pihak. Pada awalnya, porsi pinjaman Pemprov DKI Jakarta ditetapkan sebesar 58 persen. Tetapi, pada 2013, setelah dinegosiasikan porsi itu

Koordinasi dan Komunikasi dalam Isu Lintas Sektoral

Buku bertema Isu Lintas Sektoral akan bercerita mengenai tantangan lintas sektoral yang harus dilalui dalam mewujudkan MRT Jakarta. Isu lintas sektoral meliputi isu-isu seperti regulasi, tata kelola pemerintah, isu aset, tapi utamanya membahas skema pembiayaan proyek MRT Jakarta. Diharapkan, skema pembiayaan proyek MRT Jakarta ini dapat menjadi pembelajaran bagi proyek serupa lainnya di Indonesia. “Koordinasi” dan “komunikasi” merupakan kata kunci yang akan kerap muncul dalam buku ini.

disepakati 51 persen. Pertimbangannya adalah kemampuan fiskal Pemprov DKI Jakarta maupun kemampuan PT MRT Jakarta untuk memperoleh pendapatan usaha dari operasional MRT, baik dari pendapatan tiket maupun nontiket.

Proses pembiayaan dengan model pinjaman antarpemerintah memberikan keleluasaan dan kepastian dalam proses pembangunan infrastruktur. Model ini ditempuh mengingat pembangunan perkeretaapian perkotaan memerlukan biaya yang sangat besar karena kompleksitas teknis dan tuntutan teknologi modern. Selanjutnya, seiring dengan perkembangan industri pembangunan infrastruktur,



perlu dieksplorasi model pembiayaan lain untuk pengembangan jaringan.

Model pembiayaan kerja sama pemerintah dan badan usaha (KPBU)—lazim dikenal dengan *public-private partnership* (PPP)—dapat dijadikan alternatif model pembiayaan. Sifat KPBU yang berbagi risiko finansial antara pemerintah dan swasta akan mengurangi ketergantungan pembangunan infrastruktur pada pemerintah serta meringankan beban fiskal pemerintah.

Perspektif 5: Isu Khusus

Kesinambungan kualitas capaian yang dicanangkan bukan perkara mudah bagi perusahaan dengan mayoritas SDM berusia di bawah 40 tahun ini. Selama 2009 hingga 2013, perusahaan melakukan perekrutan SDM dengan standar kapasitas tinggi. Standar itu meliputi peningkatan kapasitas SDM, termasuk kemampuan melakukan *procurement* internasional: pelaksanaan *Basic Engineering Design*; penyusunan *Urban Design Guidelines* koridor MRT Jakarta (awal-muasal sosialisasi konsep Kawasan Berorientasi Transit ke seluruh pemangku kepentingan internal maupun eksternal); serangkaian proses *procurement* internasional DB *contractors*, dan CM *consultant* yang terbagi atas banyak paket kerja yang harus bisa diintegrasikan dengan target PT MRT Jakarta untuk memenuhi standar kelas dunia.

Sumber Daya Manusia

Per 31 Desember 2018, karyawan PT MRT Jakarta berjumlah 520 orang, terdiri dari 385 laki-laki (74,04 persen) dan 135 perempuan (25,96). Dari segi usia: 21-30 tahun (69,42 persen), 31-40 tahun (19,81 persen), ≥41 tahun (10,77 persen). Komposisi tersebut menggambarkan besaran SDM usia produktif. Artinya, PT MRT Jakarta punya kekuatan (potensi) untuk bertumbuh kembang.

Dalam pengembangan kompetensi organisasi dan SDM, PT MRT Jakarta menggunakan sistem pengelolaan dan manajemen SDM yang berkesinambungan seiring dengan pertumbuhan perusahaan. PT MRT Jakarta merumuskan Matriks Pemetaan Akuntabilitas (*Accountability Mapping Matrix*) yang digunakan untuk memetakan seluruh bidang atau proses pekerjaan terhadap posisi atau jabatan.



PT MRT Jakarta juga menyusun Model Kompetensi (*Competency Model*) yang digunakan sebagai acuan atau standar untuk merekrut maupun menempatkan karyawan. Model ini juga merupakan perangkat untuk menentukan jenis pengembangan kompetensi yang dibutuhkan, menentukan standar perilaku sebagai satu sasaran capaian sistem manajemen kinerja, dan mempertimbangkan penyusunan jalur karier.

Sebagai entitas usaha, PT MRT Jakarta merupakan BUMD baru milik Pemprov DKI Jakarta. Karena itulah, PT MRT Jakarta menyadari bahwa SDM merupakan aset berharga yang mesti mendapat perhatian khusus. Perhatian ini berkaitan dengan pengembangan kompetensi melalui sertifikasi profesi, pelatihan, dan pendidikan, maupun program pengembangan bakat (talenta) untuk karyawan tingkat eksekutif (kepala divisi, kepala departemen, dan spesialis senior atau insinyur).

Khusus untuk Direktorat Operasi dan Pemeliharaan, dipikirkan secara matang demi mendapatkan “formula” terbaik dalam pengoperasian MRT, dengan memadukan karyawan muda dan senior (berpengalaman). PT MRT Jakarta merekrut karyawan usia pensiun yang memiliki pengalaman puluhan tahun di bidang perkeretaapian. Mereka ditempatkan sebagai instruktur masinis. Mereka bekerja bersama lulusan baru dari Akademi Perkeretaapian Indonesia, yang mayoritas berusia kurang dari 23 tahun. Baik karyawan berpengalaman maupun karyawan muda ini menjalani pelatihan dan sertifikasi dari operator kereta perkotaan di luar negeri, antara lain Malaysia, Singapura, Hong Kong, dan Jepang.

PT MRT Jakarta juga melakukan studi banding (*benchmarking*) ke sejumlah negara terkait aspek lain, seperti manajemen risiko, pengembangan bisnis, hingga pendalaman teknologi. Studi banding ini diikuti beragam level jabatan, mulai dari direksi hingga spesialis. Harapannya, PT MRT Jakarta menjadi sebuah perusahaan berstandar internasional, baik dari sisi tata kelola maupun kompetensi karyawan.



Tata Kelola Perusahaan

Sebagai Badan Usaha Milik Daerah yang bergerak di bidang pelayanan dan jasa, PT MRT Jakarta tak hanya menjadi perusahaan yang mendorong pendapatan asli daerah, tetapi juga menjadi perwakilan negara dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat. Tantangan ini menuntut PT MRT Jakarta untuk mengintegrasikan pengelolaan kepatuhan, manajemen risiko, dan pengendalian internal. Dengan demikian, PT MRT Jakarta harus memiliki pengetahuan dan kemampuan untuk menangani tata kelola (*governance*), risiko (*risk*), dan kepatuhan (*compliance*)—dikenal dengan sebutan “GRC”— yang sejalan dengan pengelolaan kinerja bisnis agar masyarakat tetap dan terus percaya pada MRT Jakarta.

Transparency: keterbukaan dalam melaksanakan proses pengambilan keputusan dan keterbukaan dalam mengemukakan informasi material dan relevan mengenai perusahaan.

Accountability: kejelasan fungsi, pelaksanaan, dan pertanggungjawaban organisasi yang memungkinkan pengelolaan perusahaan terlaksana secara efektif.

Responsibility: kesesuaian di dalam pengelolaan perusahaan terhadap prinsip-prinsip korporasi yang sehat dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Independence: pengelolaan perusahaan secara profesional tanpa benturan kepentingan dan pengaruh atau tekanan dari pihak mana pun yang tidak sesuai dengan prinsip-prinsip korporasi yang sehat dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Fairness: perlakuan yang sama dalam memenuhi hak-hak pemangku kepentingan (*stakeholders*) berdasarkan ketentuan dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.



PT MRT Jakarta menjalankan GRC dengan prinsip TARIF, singkatan dari *Transparency, Accountability, Responsibility, Independence*, dan *Fairness*.

Perusahaan juga merancang nilai-nilai dasar perusahaan (*corporate core values*) sebagai tuntunan dan semangat dalam bekerja bagi seluruh insan PT MRT Jakarta. Dalam Laporan Tahunan PT MRT Jakarta pada 2013 (laporan tahunan yang pertama kali dibuat oleh internal perusahaan), dirumuskan nilai-nilai perusahaan yang dikembangkan, yakni “PRIDE” yang merupakan singkatan dari *Professionalism, Respect, and Ownership* serta *Excellence*.



Grafis I CAN oleh Reza Adytio

Masa-masa awal ini perusahaan giat mengembangkan kualitas SDM yang bercirikan profesionalitas, karakter yang unik dan berharga, berintegritas, bangga menjadi bagian perusahaan dan punya rasa memiliki (kepedulian) yang tinggi, serta meyakini bahwa PT MRT Jakarta dapat menjadi perusahaan terkemuka dan unggul dalam layanan.

Setahun kemudian, PT MRT menambahkan dua nilai dasar perusahaan, yakni *Accountability* dan *Team Work*, sehingga singkatan dari tujuh nilai dasar perusahaan adalah “**PRIDE AT**”.

Sejalan dengan perkembangan pembangunan konstruksi dan pergantian kepemimpinan PT MRT Jakarta, mengalir arus deras dukungan masyarakat serta tuntutan untuk dapat sungguh-sungguh menghadirkan moda transportasi



berkelas internasional dengan pelayanan yang prima. Maka, pada 2016 perusahaan mengubah nilai-nilai dasarnya menjadi "I CAN", singkatan dari *Integrity, Customer Focus, Achievement Orientation*, dan *Nurturing Team Work*.

Semangat pelayanan PT MRT Jakarta juga tertuang dalam logo yang berbentuk huruf "M" dan "J" yang merepresentasikan *track* (jalur) kereta MRT. Filosofinya, jalur MRT yang ramping dan mengalir melambangkan perjalanan yang mulus; mulai dari keberangkatan hingga tujuan, bahkan dengan pemberhentian di stasiun-stasiun persinggahan. Warna hijau mewakili pertumbuhan dan lingkungan, yang kemudian tampil harmonis dengan warna biru untuk menunjukkan stabilitas dan keandalan yang menjadi ciri khas dari PT MRT Jakarta.

Entitas Korporasi dalam Isu Khusus

Buku bertema "Isu Khusus" akan bercerita mengenai sejarah, proses pembentukan, dan pengembangan PT MRT Jakarta sebagai sebuah entitas korporasi. Topik yang dibahas meliputi pengembangan SDM, tata kelola perusahaan, serta tantangan PT MRT Jakarta sebagai perusahaan milik Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Secara umum buku "Isu Khusus" akan menggali pembelajaran yang menarik untuk dibaca oleh masyarakat, mahasiswa dan secara khusus oleh para praktisi manajemen perusahaan.



MA

lampiran



KRONIK MRT JAKARTA (MRTJ)

1986

Pembangunan MRT dicetuskan oleh BJ Habibie yang kala itu adalah Kepala BPPT (Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi).

1986-1987

Empat studi pendahuluan dilakukan terkait MRT. Studi pertama, "Jakarta Urban Transport Program".

1988-1989

Studi kedua, "Integrated Transport System Improvement by Railway and Feeder Service".

1989-1992

Studi ketiga, "Transport Network Planning and Regulation".
Studi keempat, "Jakarta Mass Transit System Study".

1990-1992

Dephub menyusun "Masterplan Angkutan Umum Terpadu Jabodetabek" (KA, LRT, Bus).

24 April 1995

Dibentuk UMP Saumaja (Sistem Angkutan Umum Massal Jakarta) oleh Gubernur Soerjadi Soedirdja, melalui SK Nomor 413/1995. UMP (Unit Manajemen Proyek) Saumaja bertugas menyusun *basic design* Proyek Saumaja, termasuk studi kelayakan dan studi teknik pendahuluan (*preliminary engineering*).

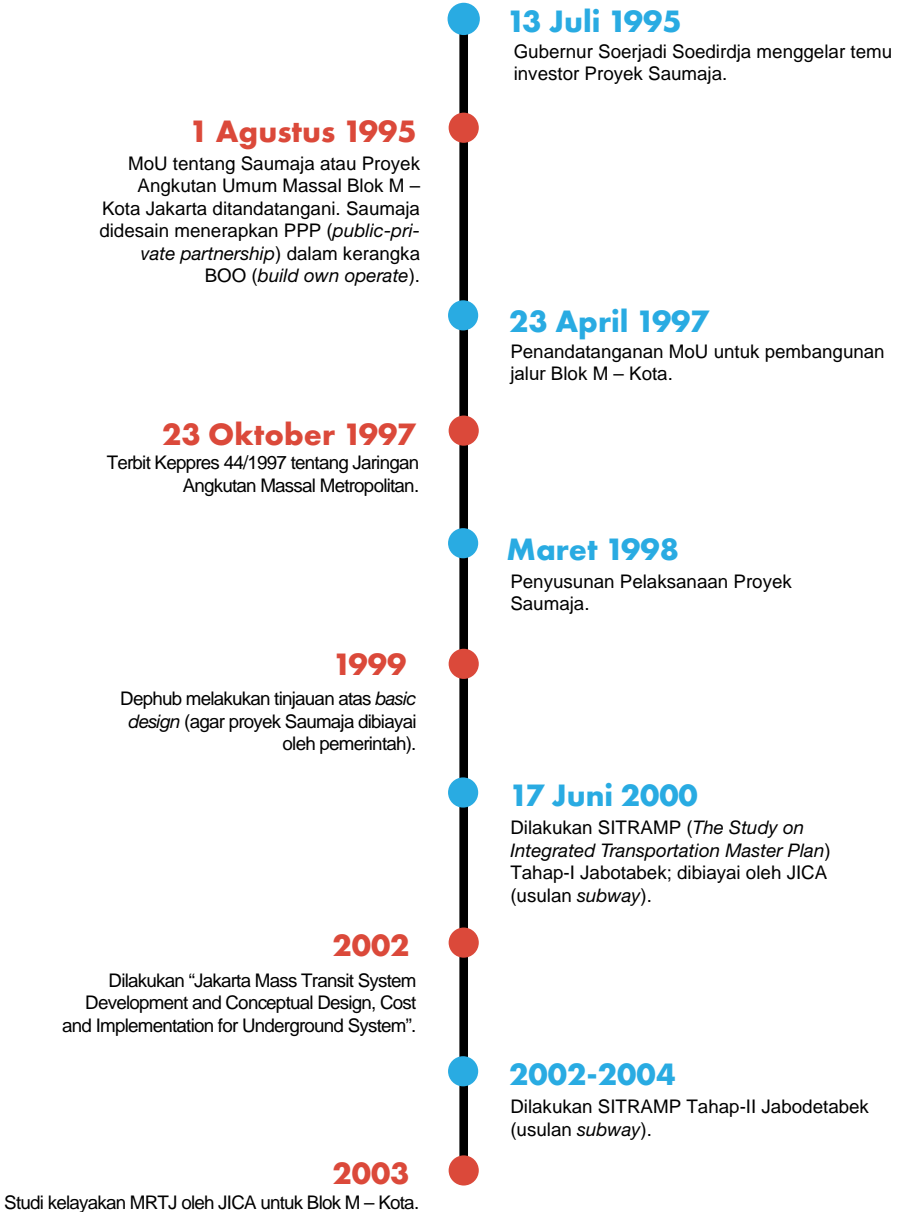
30 Juni 1995

Sejumlah menteri (Menristek/Ketua BPPT, Menneg PPN/Ketua Bappenas, Menhub, Men-PU) serta Gubernur Soerjadi Soedirdja mulai menerima proposal bisnis dari konsorsium *engineering*.

7 Juli 1995

Gubernur Soerjadi Soedirdja menerbitkan Surat No. 1858/-1.811.11 (tentang Pembangunan Angkutan Umum Massal/MRT Blok M-Kota) berisi usulan bisnis dan daftar calon investor kepada Menristek/Ketua BPPT/Kepala BPIS (selaku Ketua Tim Pengarah Saumaja).





Juli 2004

Terbit Keppub DKI Jakarta 84/2004 tentang pola transportasi makro (PTM) untuk mendukung skenario penyediaan transportasi massal; salah satunya berupa angkutan cepat terpadu yang direncanakan digarap pada 2010.

2005

- Tim Saprof (*Special Assistance for Project Formation*)-nya JBIC melakukan studi untuk memfasilitasi pembentukan kesepakatan di antara para pemangku kepentingan proyek MRT di Indonesia.
- LARAP (*Land Acquisition and Resettlement Action Plan*).

Agustus 2005

Subkomite MRTJ dibentuk untuk mendirikan perusahaan operator MRTJ di bawah KKPPi (Komite Kebijakan Percepatan Penyediaan Infrastruktur).

November 2005

JBIC, Bappenas, Dephub, dan Pemprov DKI Jakarta mencapai beberapa kesepakatan penting yang ditandai dengan penandatanganan MoD (*minutes of discussion*). MoD ini merupakan salah satu prasyarat bagi turunnya L/A 1 (IP-536) kelak pada 28 November 2006.

Maret 2004

Penandatanganan MoU antara Pemprov DKI Jakarta dan Dephub tentang pengembangan MRTJ dengan prioritas koridor Lebak Bulus - Kota.

Juli 2004

Dephub menerbitkan hasil studi "Implementation Program for Jakarta MRT System (Lebak Bulus – Dukuh Atas)"; kelak pada Maret 2005 direvisi menjadi "Revised IP" (*Revised Implementation Program*).

Maret 2005

Dephub menerbitkan "Revised IP" (*Revised Implementation Program*).

Oktober 2005

Terbit SK Menko Perekonomian Nomor: Kep-57/M/EKON tentang proporsi *loan* 42:58. Inilah yang membuat presiden kala itu, SBY, menyampaikan: "MRTJ adalah proyek nasional!"

18 Oktober 2006

MoES (*minutes on engineering services*) Pemerintah RI - JBIC diteken. Dasar bagi persetujuan pinjaman ini merupakan salah satu prasyarat bagi turunnya L/A 1 (IP-536) kelak pada 28 November 2006.



28 November 2006

"L/A 1" atau *Loan Agreement* Tahap-I (IP-536) ditandatangani oleh Gubernur JBIC (Kyosuke Shinozawa) dan Dubes RI untuk Jepang (Yusuf Anwar). Disetujui pula kesepakatan antara JBIC dan Pemerintah RI untuk menunjuk sebuah badan menjadi satu pintu pengorganisasian penyelesaian proyek MRTJ ini.

2007

- UU tentang perkeretaapian direvisi lagi: dari semula UU 13/1992 menjadi UU 23/2007. Arti pentingnya: penyelenggaraan KA akhirnya dapat dilakukan oleh badan usaha bentukan Pemda.
 - JBIC membuat kajian SAPI (*Special Assistance for Project Implementation*) dan SAPMAN (*Special Assistance for Procurement Management*). Keduanya untuk membantu Dephub dan Pemprov DKI Jakarta.

17 Juni 2008

PT MRT Jakarta berdiri. Saham sepenuhnya milik Pemprov DKI setelah terlebih dulu disetujui DPRD DKI Jakarta melalui Perda 3/2008 (tentang Pembentukan BUMD PT MRT Jakarta) dan Perda 4/2008 (tentang Penyertaan Modal Daerah pada PT MRT Jakarta).

5 Desember 2008

JICA dan Pemprov DKI Jakarta menandatangani Aide Memoir untuk implementasi *preparatory study for extention* koridor Dukuh Atas-Kota-Kampung Bandan. Berdasarkan ini, JICA lantas mengirimkan Tim Studi Kelayakan tahap II koridor Selatan-Utara, Dukuh Atas-Kota-Kampung Bandan, dan studi pra-kelayakan untuk koridor Timur-Barat.

18 Februari 2008

Terbit Pergub DKI Jakarta 18/2008 tentang Penguasaan Perencanaan/Peruntukan Bidang Tanah untuk Pelaksanaan Pembangunan bagi Kepentingan Umum Trace Jalur Mass Rapid Transit Koridor Lebak Bulus-Dukuh Atas Kota Administrasi Jakarta Selatan. Kebutuhan pembebasan lahan yang semula seluas 2,13 hektare diubah-tetapkan menjadi sekitar 1,128 hektare.

28 November 2008

Penandatanganan MoD – ini menjadi dasar penandatanganan perjanjian pinjaman untuk tahap konstruksi MRTJ.

2009

- Terbit Pergub Provinsi DKI Jakarta 183/2009 tentang Perubahan atas Pergub 18/2008 (tentang Penguasaan Perencanaan/Peruntukan Bidang Tanah untuk Pelaksanaan Pembangunan bagi Kepentingan Umum *Trace Jalur Mass Rapid Transit* Koridor Lebak Bulus- Dukuh Atas Kota Administrasi Jakarta Selatan). Ini acuan bagi pelaksanaan pemenuhan kebutuhan trase MRTJ, terutama pada lahan Depo MRT di Lebak Bulus sebagai TOD, *Park and Ride*, dan kelengkapan lainnya yang membutuhkan penambahan perluasan depo MRT.
- Pengangkatan Direksi periode I PT MRT Jakarta oleh Gubernur Fauzi Bowo.



31 Maret 2009

"L/A 2" (IP-554) atau *Loan Agreement* Tahap-II dikucurkan. L/A 2 dimaksudkan sebagai termin kedua (¥48,150 miliar) pinjaman untuk konstruksi proyek MRTJ. Dana sebesar ¥48,150 miliar tersebut dimaksudkan sebagai termin kedua pinjaman untuk konstruksi proyek MRTJ.

23 November 2009

Kick-off pelaksanaan *Basic Design Engineering* di Kemenhub.

8 Juli 2010

Penandatanganan MoD antara JICA, Pemprov DKI Jakarta, Bappenas, dan Ditjen KA. Dokumen MoD ini membahas perpanjangan rute MRT koridor Selatan-Utara Tahap-I dari semula Lebak Bulus - Dukuh Atas, menjadi Lebak Bulus - Bundaran HI.

22 November 2011

Terbit Pergub DKI Jakarta 113/2011 tentang Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian Sistem MRT.

26 April 2012

Pencanangan pekerjaan persiapan pembangunan Proyek MRT Jakarta (*groundbreaking* I) oleh Gubernur Fauzi Bowo. Gubernur Fauzi mengumumkan bahwa pembangunan MRT sudah dalam tahap tender "berskala internasional"; model pendanaan pun sudah diperoleh melalui pinjaman lunaknya JICA.

25 Maret 2009

Pemerintah Pusat dan Pemprov DKI Jakarta menandatangani NPPH (Naskah Perjanjian Penerusan Hibah) 1. Pemerintah Pusat menerushibahkan sebagian porsi L/A 1 (hibah sebagian, termin I, IP-536) kepada Pemprov DKI Jakarta yang diperuntukkan bagi pengadaan konsultan pendampingan tender dan konsultan manajemen.

24 Juli 2009

NPPH (Naskah Perjanjian Penerusan Hibah) 2 diteken (hibah seluruh porsi, L/A 2) dari Pemerintah Pusat ke Pemprov DKI Jakarta.

24 April 2010

Terbit Pergub 89/2010 tentang Pelaksanaan Pengadaan Tanah untuk Proyek MRTJ dengan Pendekatan LARAP (*Land Acquisition and Resettlement Action Plan*).

21 Februari 2011

Terbit Pergub Provinsi DKI Jakarta 27/2011 tentang Penguasaan Perencanaan/Peruntukan Bidang Tanah untuk Pelaksanaan Pembangunan bagi Kepentingan Umum Jalur MRTJ Koridor Lebak Bulus-Bundaran HI.

2011-2012

Lelang Fisik MRTJ Tahap 1.



2013

- Dasar hukum tentang Pembentukan BUMD PT MRT Jakarta diubah: semula Perda 3/2008 menjadi Perda 7/2013.
- Dasar hukum tentang Penyertaan Modal Daerah pada PT MRT Jakarta diubah: semula Perda 4/2008 menjadi Perda 8/2013.
- Pengangkatan direksi periode II PT MRT Jakarta oleh Gubernur Joko Widodo.
- Pencanangan kembali dan pekerjaan fisik proyek MRTJ atas prakarsa Gubernur Joko Widodo dan Wagub Basuki Tjahaja Purnama.

10 Oktober 2013

Peletakan batu pertama (*groundbreaking* II) pembangunan MRTJ di atas lahan yang rencananya berdiri Stasiun Dukuh Atas MRT Jakarta.

20 Mei 2014

Terbit Kepgub DKI Jakarta No. 852/2014 tentang Penetapan Lokasi untuk Pembangunan Jalur MRT Koridor Lebak Bulus – Bundaran HI.

2 Januari 2015

Terbit Pengumuman Gubernur DKI Jakarta No. 1/2015 tentang Pemberian Insentif kepada Pemilik Tanah yang Terkena Pembebasan Tanah Proyek MRTJ di sepanjang Jalan Fatmawati, Kota Administrasi Jakarta Selatan.

17 Mei 2015

Kedatangan *tunnel boring machine* (TBM) di Tanjungpriok. Mesin ini didesain *Japan Tunnel System Corporation* (JTSC) untuk menggali tanah di Sudirman-Thamrin.

31 Agustus 2015

Pembongkaran Stadion Lebak Bulus dimulai.

21 September 2015

Awal konstruksi bawah tanah dengan TBM, yang dinamai Antareja I pada jalur Senayan-Istora, dimulai dari Patung Pemuda.

2015

Penandatanganan Perjanjian Pinjaman IP-569 dan IP-571 antara JICA dan Pemerintah RI untuk pembiayaan lanjutan proyek MRTJ.

2016

Gubernur Basuki mengganti Dirut, Dirkons, dan Dirops PT MRT Jakarta.



26 April 2016

PT MRT Jakarta mengajukan skema konsinyasi kepada Walikota Jaksel untuk solusi pembebasan atas 31 lahan bermasalah.

29 Juni 2016

Karena alotnya pembebasan lahan di sepanjang jalur Cipete hingga Haji Nawi, PT MRT Jakarta memutuskan untuk tetap membangun Stasiun Cipete dan Stasiun Haji Nawi sekalipun tanpa *entrance*, sehingga kereta tidak berhenti pada stasiun tersebut atas pertimbangan *safety*.

22 Agustus 2016

Rapat Direksi sepakat mengenai opsi pembelian lahan dekat Stasiun Cipete Raya untuk Kantor PT MRT Jakarta.

27 Oktober 2016

Pertemuan mediasi warga Haji Nawi, Kelurahan Gandaria Selatan, dan Kelurahan Cipete Selatan dengan TGUPP (Tim Gubernur Untuk Percepatan Pembangunan) serta PT MRT Jakarta dalam rangka percepatan pembebasan lahan untuk proyek MRTJ.

22 Desember 2016

Pembayaran pembebasan lahan oleh Dishub Pemprov DKI Jakarta untuk area depo proyek MRTJ di Kantor BPN Jaksel.

19 Februari 2016

Koridor MRT di Jalan Fatmawati mulai masuk tahap konstruksi pemasangan gelagar.

27 Mei 2016

Terbit Keppub 1336/2016 tentang Perpanjangan Penetapan Lokasi untuk Pembangunan Jalur MRT Koridor Lebak Bulus – Bundaran HI.

22 Juli 2016

Pembongkaran lahan di Jl. Batan, Lebak Bulus. Ini proses lanjutan dari kesepakatan mediasi pinjam-pakai pada 20 Juli 2016 antara Walikota Jaksel, Unit Pengadaan Tanah Dinas Bina Marga Jakarta, BPN Jaksel, PT MRT Jakarta, dan pemilik lahan.

14 September 2016

Gubernur DKI Basuki Tjahaja Purnama, di Balai Kota, mengumpulkan para warga Fatmawati yang lahannya belum dibebaskan.

19 Desember 2016

Dirut MRT Jakarta William Sabandar menyampaikan *progress* penyelesaian pembebasan lahan. Warga pemilik 96 bidang lahan telah menyetujui harga pembebasan. Adapun pemilik 38 bidang lahan belum menyetujui harga sehingga akan dilanjut ke proses konsinyasi.



29 Desember 2016

Perubahan desain muka *rolling stock* MRT.

2017

- Terbit Pergub DKI Jakarta 53/2017 tentang MRT Jakarta.
- Terbit Pergub DKI Jakarta 140/2017 tentang Penugasan PT MRT Jakarta sebagai Operator Utama TOD.

23 Februari 2017

Pembuatan terowongan bawah tanah yang menghubungkan Stasiun Bundaran HI dan Stasiun Bundaran Senayan selesai.

3 Maret 2017

PT MRT Jakarta menekan MoU dengan PT Pembangunan Jaya Ancol Tbk terkait penggunaan lahan di kawasan Ancol untuk stasiun dan depo MRT Jakarta

3 April 2017

Penandatanganan kerja sama pengelola Plaza Blok M dan PT MRT Jakarta yang menyatakan PT MRT Jakarta dibolehkan meletakkan alat berat di lahan milik PT Pakuwon Sentosa Abadi.

6 Agustus 2017

Pemasangan rel di area Depo Lebak Bulus dimulai.

20 Oktober 2017

Gubernur Anies Baswedan menemui 7 pemilik lahan di Fatmawati yang masih berkeberatan atas besaran ganti-rugi lahan.

4 April 2018

Kedatangan rangkaian kereta MRT Jakarta pertama dan kedua di Tanjungpriok.

Juni 2018

Tersambungannya seluruh rel dari Stasiun MRT Bundaran HI – Depo MRT Lebak Bulus. Tes integrasi persinyalan di depo menggunakan kereta pertama.

Juli 2018

Peresmian penyambungan listrik permanen di MRT Jakarta



9 Agustus 2018

- Tes integrasi persinyalan di jalur utama menggunakan kereta pertama.
- Tes uji pergerakan kereta (*dynamic test*) di jalur utama.

15 Agustus 2018

MRT Jakarta meluncurkan maskot perusahaan "Marti" dan aplikasi telepon pintar (*mobile application*) "MRT-J"

10 September 2018

Tes uji pergerakan kereta (*dynamic test*) di jalur utama.

Oktober 2018

Penandatanganan *Loan Agreement* Fase II MRT Jakarta.

Desember 2018

Sejumlah 16 rangkaian kereta MRT Jakarta fase 1 telah lengkap. Rangkaian pelatihan masinis dan OCC (*Operating Command Center*) selesai.

10 Desember 2018

Gubernur DKI Jakarta Anies Baswedan meresmikan nama Ratangga sebagai julukan untuk kereta MRT Jakarta.

26 Desember 2018 – 26 Februari 2019

Fase paralel *trial run* mulai dilakukan.

5 Maret 2019

Dibukanya pendaftaran uji coba operasi (*trial run*) kereta MRT.

12 – 24 Maret 2019

Uji coba publik operasi (*trial run*) kereta MRT.

24 Maret 2019

Peresmian operasi komersial MRT Jakarta oleh Presiden RI Joko Widodo di Stasiun MRT Bundaran HI.



referensi



Referensi

- Abeyasekere, Susane. Jakarta a History. Singapura: Oxford University Press, 1989.
- Amran, Frieda Agnani. Batavia: Kisah Kapten Woodes Rogers & Dr. Strehler. Jakarta: Penerbit Buku Kompas, Oktober 2012.
- Ataladjar, Thomas B. Toko Merah, Saksi Kejayaan Batavia Lama di Tepian Muara Ciliwung: Riwayat dan Kisah Para Penghuninya. Jakarta: Dinas Kebudayaan dan Permuseuman DKI Jakarta, 2003.
- Breman, Jan. Keuntungan Kolonial dari Kerja Paksa: Sistem Priangan dari Tanam Paksa Kopi di Jawa, 1720-1870 (terj. Jugiarie Spegiarto, dkk.). Jakarta: Yayasan Pustaka Obor, Maret 2014.
- Castells, Manuel, The Urban Question. A Marxist Approach (terj. Alan Sheridan), London: Edward Arnold, 1977.
- Colombijn, Freek dan Barwegen, Martine. Under Construction: The Politics of Urban Space and Housing during the Decolonization of Indonesia, 1930-1960. Leiden: KITLV Press, 2010.
- Darmaningtyas, Transportasi di Jakarta Menjemput Maut, (Jakarta: Pustaka Yashiba, 2010).
- Dick, H.W. dan Rimmer, Peter JM. "Urban public transport in Southeast Asia: a case study of technological imperialism" dalam International Journal of Transport Economics, 1986.
- Dimiyati, Edi. Panduan Sang Petualang: Wisata Kota Tua Jakarta. Jakarta: Penerbit PT Gramedia Pusataka Utama, Oktober 2010.
- Duparc, Herman Johan Arie. Trams en Tramlijne: Standstam



- op Jawa. Rotterdam: Wyt, 1972.
- Grijns, Kees dan Nas, Peter JM (ed). Jakarta-Batavia: Esai Sosio-Kultural (terj. Gita Widya Laksmi dan Noor Cholisi). Jakarta: KITLV-Jakarta dan Banana, 2007, Cet. 2.
- Gunawan, Restu. Gagalnya Sistem Kanal: Pengendalian Banjir Jakarta dari Masa ke Masa. Jakarta: PT Kompas Media Nusantara, April 2010.
- Hardjasaputra, Sobana. Perubahan Sosial di Bandung 1810-1906. Depok: Disertasi Program Pascasarjana Fakultas Ilmu dan Budaya Universitas Indonesia, 2002.
- Haris, Tawalinuddin. Kota dan Masyarakat Jakarta dari Kota Tradisional ke Kota Kolonial (Abad XVI-XVIII). Jakarta: Wedatama Widya Sastra, 2007.
- Hatta, Mohammad. Memoir. Jakarta: Penerbit Tinta Mas, 1982.
- Heuken, Adolf. Gereja-Gereja Tua di Jakarta. Jakarta: Yayasan Cipta Loka Caraka, 2003.
- Horne, Elinor Clark. Javanese-English Dictionary. New Haven dan London: Yale University Press 1974.
- Indisch Genootschap, Vergadering van 24 February 1903. De Spoor- en tramwegen in Nederlandsch-Indie, 's-Gravenhage dalam Devisari Tunas, Colonial railway and Jakarta Region: Perpetuating The Colonial Pattern. 2004.
- Kano, Hiroyoshi. "Sejarah Ekonomi Masyarakat Pedesaan Jawa: Suatu Penafsiran Kembali" dalam Akira Nagazumi (ed.), Indonesia dalam Kajian Sarjana Jepang: Perubahan Sosial-ekonomi Abad XIX & XX dan Berbagai Aspek Nasionalisme Indonesia. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 1986.
- Kartodirdjo, Sartono dan Suryo, Djoko. Sejarah Perkebunan di Indonesia: Kajian Ekonomi. Yogyakarta: Aditya



Media, 1991.

- Kartodirjo, Sartono. Pengantar Sejarah Indonesia Baru: 1500-1900, dari Emporium sampai Imperium. Jakarta: Gramedia, 1993.
- Leirissa, R.Z. "Dari Sunda Kelapa ke Jayakarta" dalam Beberapa Segi Masyarakat Budaya Jakarta. Jakarta: Dinas Museum dan Sejarah DKI Jakarta, 1973.
- Lombard, Denys. Nusa Jawa: Silang Budaya, Kajian Sejarah Terpadu, Bagian I: Batas-Batas Pembaratan, terj. Winarsih Partaningrat Arifin, dkk., (Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama, Maret 2005), Cet. 3.
- Mrazek, Rudolf. Engineer of Happy Land: Perkembangan Teknologi dan Nasionalisme di sebuah Koloni (terj. Hermojo). Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, Juni 2006.
- Nasution, Nur. Manajemen Transportasi. Jakarta: Ghalia Indonesia, 2004.
- Pardosi, Thoman, dkk. Jakarta dalam Angka 2018. Jakarta: BPS Provinsi DKI Jakarta, Agustus 2018.
- Perko, Drago, dkk (eds). The Geography of Slovenia: Small but Diverse. Cham, Switzerland: Springer Nature Switzerland AG, Agustus 2019.
- Poerwadarminta, WJS. Baoesastra Djawa. Batavia: J. B. Wolters' Uitgevers-Maatschappij N.V. Groningen, 1939.
- Poesponegoro, Marwati Djoened dan Notosusanto, Nugroho. Sejarah Nasional Indonesia Jilid V. Jakarta: Balai Pustaka, 1984.
- Poesponegoro, Marwati Djoened. Sejarah Nasional Indonesia IV. Jakarta: Balai Pustaka, 1993.
- Rustiadi, Ernan, dkk. Perencanaan dan Pengembangan Wilayah. Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia, Januari 2011.



- Sadikin, Ali. "Pengembangan Fisik Kota" dalam Gita Jaya: Catatan Gubernur Kepala Daerah Khusus Ibukota Jakarta 1966-1977. Jakarta: Pemerintah DKI Jakarta, 1977.
- Sedyawati, Edi, dkk. Sejarah Kota Jakarta 1950-1980. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Direktorat Sejarah dan Nilai Tradisional, Inventarisasi dan Dokumentasi Sejarah Nasional, April 1987.
- Subarkah, Imam. Sekilas 125 Tahun Kereta Api Kita 1867-1992. Bandung: Yayasan Pusat Kesejahteraan Karyawan Kereta Api, 1992.
- Sudiro. "Outline Plan Kota Jakarta-Raya" dalam Karya Jaya: Kenang-Kenangan Lima Kepala Daerah Jakarta 1945-1966. Jakarta: Pemerintah Daerah Khusus Ibukota Jakarta, 1977.
- Susatya, Rahmat. Pengaruh Perkertaapian di Jawa Barat pada Masa Kolonial. Bandung: tanpa penerbit, 2008.
- Sutiyoso. Megapolitan: Pemikiran tentang Strategi Pengembangan Kawasan Terpadu dan Terintegrasi Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, Bekasi, dan Cianjur. Jakarta: Penerbit PT Elex Media Komputindo, Juni 2007.
- Tim Telaga Bakti Nusantara. Sejarah Perkeretaapian Indonesia Jilid 1. Bandung: Penerbit Angkasa, 1977.
- Tokugawa, Marquis Yoshichika. Perjalanan Menoedjoe Poelae Djawa (terj. Ririn Anggraeni dan Apriyanty Isanasari). Bandung: Penerbit ITB, 2006.
- Voorneman, E. A. Batavia als Handels, Industrie en Woonstad. Batavia: G. Kolff & Co., Mei 1937.
- Wintêr, Karêl Phrêdrik. Kawi-Javaansch Woordenboek: Sêrat Isi Têmbung Kawi mawi Têgêsipun. Reproductiebedrijf v/d Topografischen Dienst, 1928.



Zee, D. Van der. Batavia: De Koningin van Het Oosten.
Rotterdam: Dr. Gustav Schueler, 1926.

Majalah/Koran

Majalah Kajawèn 1938, Taun XIII, Ôngka 81. Bêtawi Sèntrêm:
Penerbit Bale Pustaka, Stu Lê, 13 Ruwah Jimawal
1869, 8 Oktobêr 1938.

Majalah Panji Masyarakat, Nomor 588. Jakarta: Yayasan
Nurul Islam Jakarta, 21-30 September 1988.

Majalah Siasat, Tahun X No. 471. Jakarta: 20 Juni 1956.

Koran Media Indonesia. Jakarta: 15 Agustus 2010.

Regulasi

Keputusan Gubernur Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta
Nomor 110 Tahun 2003 tentang Pembentukan,
Organisasi dan Tata-kerja Badan Pengelola
TransJakarta-Busway Provinsi DKI Jakarta.

Peraturan Gubernur Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta Nomor
48 Tahun 2006 tentang Pembentukan, Organisasi
dan Tata-kerja BLU TransJakarta Busway.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 15 Tahun 2019
tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan
Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek.

Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1964 tentang Pernyataan Daerah
Khusus Ibukota Jakarta Raya tetap sebagai Ibu Kota
Negara Republik Indonesia dengan Nama Jakarta.

Situs Web

<http://jakartamrt.co.id/>

<http://antaranews.id/ini-sejarah-kebayoran-baru-jakarta-selatan-sudah-tahu-apa-belum>



<http://transjakarta.co.id>

<https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2017/02/10/2010-2016-pertumbuhan-penduduk-dki-melambat>.

https://heritage.kai.id/page/Stasiun%20Bekasi?fbclid=IwAR0f97RRdJW00slubfU_b_ICeBqml04wBI5IX5BBkGOOUeAGle3yK7UhhmU

<https://jakarta.bisnis.com/read/20170314/77/637050/belasan-mikrolet-di-kalibata-kena-razia>

<https://media.daimler.com/marsMediaSite/en/instance/ko/The-worlds-first-motorized-taxi-cab--built-by-Daimler-Motoren-Gesellschaft.xhtml>

<https://megapolitan.kompas.com/read/2019/03/22/17565651/cek-fakta-siapa-yang-punya-andil-mewujudkan-mrt-jakarta>

https://moovitapp.com/index/in/Transportasi_Umum-lines-Jakarta-2044-851768

<https://news.detik.com/berita/d-2319003/ini-3-penampilan-bus-metro-mini-ac-yang-necis/2>


<https://otomotif.kompas.com/read/2015/02/10/140743015/Perjalanan.Sejarah.Taksi.Blue.Bird>

<https://tirto.id/sejarah-blue-bird-bermula-dari-taksi-gelap-dcaq>

<https://www.liputan6.com/otomotif/read/3947266/armada-taksi-blue-bird-resmi-gunakan-mobil-listrik>

<https://www.medcom.id/nasional/metro/aNreQ3zK-busway-koridor-i-tak-mampir-di-monas>





Pada akhir 2018, *Mass Rapid Transit* (MRT) Jakarta diresmikan dengan nama “Ratangga” yang berarti ‘kereta perang’, simbol kekuatan dan semangat perjuangan. Buku *Menuju Ratangga: Kereta Kota Kita* membahas perjuangan mewujudkan moda raya terpadu pertama di Indonesia, juga perkembangan transportasi di Jakarta, mulai dari zaman trem, opelet, hingga Ratangga.

Menariknya, selain membahas sejarah MRT, buku ini juga mengupas sejarah Kota Jakarta sebelum Indonesia merdeka, yang ternyata sejak dulu sudah menjadi kota logistik. Pembaca diajak memahami dinamika perkembangan angkutan darat dari zaman kolonial hingga modern sehingga memberikan gambaran utuh tentang sejarah moda transportasi di Jakarta.