

EVALUASI PROGRAM PEMBANGUNAN MASS RAPID TRANSIT DI DAERAH KHUSUS IBU KOTA JAKARTA

Zumrotul Islamiah¹, Kezia Hesed Julinda Rahadi², Eka Satya Wijayanti³,
Mutiah Dwi Wahyuni⁴, Salsabila⁵

¹²³⁴⁵ Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Institut Teknologi Kalimantan
Alamat Korespondensi : 08171086@student.itk.ac.id

Abstract: *Jakarta is an area that is the center of government, economic, and cultural activities. Bodetabek or Bogor-Depok-Tangerang-Bekasi, is a buffer area of Jakarta which is mostly inhabited by urban urban communities. To support the mobility of the people of Jakarta, transportation facilities are important and worth noting. Improving infrastructure and adding urban public transportation facilities as the main effort in addressing traffic congestion problems. To achieve this goal, the Jakarta Transportation Office has a strategy to develop a mass public transportation system with a policy to build a Rail-based Mass Transit System through the construction of MRT. MRT is Mass Rapid Transit which is an integrated rapid transit system which is a rail-based rapid transit transportation system. The purpose of this study is to evaluate the development program of Mass Rapid Transit in Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta, wich are seen from effectiveness, efficiency, adequacy, responsiveness, and accuracy so that from the results of this evaluation can be an improvement to the development of the Mass Rapid Transit program in the capital city of Jakarta. This study uses descriptive research using secondary data.*

Keyword: *Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta, Evaluation, Mass Rapid Transit.*

Abstrak: Jakarta merupakan daerah yang menjadi pusat kegiatan pemerintahan, ekonomi, dan kebudayaan, Bodetabek atau Bogor-Depok-Tangerang-Bekasi, merupakan area penyangga dari Jakarta yang sebagian besar dihuni oleh masyarakat urban perkotaan. Untuk menunjang mobilitas masyarakat kota Jakarta, fasilitas transportasi menjadi hal yang penting dan layak untuk diperhatikan. Meningkatkan infrastruktur dan menambah sarana transportasi umum perkotaan sebagai upaya utama dalam mengatasi permasalahan kemacean lalu lintas. Untuk mencapai tujuan tersebut Dinas Perhubungan Jakarta memiliki strategi untuk mengembangkan sistem angkutan umum masal dengan kebijakan untuk membangun Sistem Angkutan Umum Masal berbasis Rel melalui pembangunan MRT. MRT adalah Mass Rapid Transit yaitu angkutan cepat terpadu

dimana merupakan sebuah sistem transportasi transit cepat berbasis rel. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengevaluasi program pembangunan Mass Rapid Transit di Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta, dilihat dari segi efektifitas, efisiensi, kecukupan, responsivitas, dan ketepatan sehingga dari hasil evaluasi ini dapat menjadi perbaikan terhadap pembangunan program Mass Rapid Transit di Ibu Kota Jakarta. Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif dengan menggunakan data sekunder.

Kata kunci: Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta, Evaluasi, Mass Rapid Transit.

Pendahuluan

Peningkatan perekonomian memberikan dampak secara langsung terhadap kebutuhan transportasi. Transportasi erat hubungannya dengan kalkulasi biaya dan manfaat atau kemudahan yang ditawarkan dari model transportasi yang tersedia. Kendaraan pribadi digunakan masyarakat karena menawarkan berbagai manfaat yang tidak didapatkan saat menggunakan transportasi umum seperti waktu yang dihabiskan dalam perjalanan, rute perjalanan, dan kurang memadainya fasilitas transportasi umum. Kendaraan pribadi yang semakin meningkat berpotensi besar menyebabkan kemacetan.

Jakarta merupakan daerah yang menjadi pusat kegiatan pemerintahan, ekonomi, dan kebudayaan Bodetabek atau Bogor-Depok-Tangerang-Bekasi, merupakan area penyangga dari Jakarta yang sebagian besar dihuni oleh masyarakat urban perkotaan. Dari area penyangga tersebut sebagian besar konsumsi akan kebutuhan kendaraan meningkat tinggi terutama kendaraan bermotor. Kendaraan bermotor di Jakarta bertambah 1.000 unit setiap harinya, berbanding terbalik dengan penambahan ruas jalan raya yang hanya bertambah 1% setiap tahunnya (Kajian Akademis PT MRT Jakarta, 2017). Sementara laju pertumbuhan penduduk sebesar 0,92 persen per tahun dan pada tahun 2021 mencapai sebesar 10,56 juta jiwa penduduk Jakarta. Telah diprediksi yaitu mulai tahun 2020, dengan jumlah penduduk dan penambahan kendaraan bermotor akan mengakibatkan kemacetan total dan mobilitas masyarakat jelas akan sangat terganggu jika tidak adanya upaya dalam mengatasi hal tersebut. Untuk menunjang mobilitas masyarakat kota Jakarta, fasilitas transportasi menjadi hal yang penting dan layak untuk diperhatikan. Infrastruktur dan fasilitas transportasi merupakan sektor pendahulu yang harus disediakan lebih dahulu, karena dibutuhkan untuk memenuhi kegiatan sektor-sektor lainnya (misalnya perdagangan, perindustrian, pendidikan, kesehatan, pariwisata dan lainnya).

Meningkatkan infrastruktur dan menambah sarana transportasi umum perkotaan sebagai upaya utama dalam mengatasi permasalahan kemacetan lalu lintas. Untuk mencapai tujuan tersebut Dinas Perhubungan Jakarta memiliki strategi untuk mengembangkan sistem angkutan umum masal dengan kebijakan untuk membangun Sistem Angkutan Umum Masal berbasis Rel melalui pembangunan MRT. MRT adalah *Mass Rapid Transit* yaitu angkutan cepat terpadu dimana merupakan

sebuah sistem transportasi transit cepat berbasis rel. Pembentukan PT *Mass Rapid Transit* Jakarta (PT MRT Jakarta) yang berbentuk badan hukum Perseroan Terbatas, diatur dalam Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta No 3 tahun 2008. Berdiri pada tanggal 17 Juni 2008 dan secara mayoritas sahamnya dimiliki oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Keberadaan MRT sebagai salah satu kebijakan pemerintah dalam pembangunan infrastruktur transportasi adalah hal yang harus diupayakan bersama antara seluruh stakeholders terkait. Pembangunan MRT Jakarta direncanakan dengan jumlah 2 koridor yaitu koridor Selatan-Utara dan koridor Timur-Barat. Pembangunan MRT Jakarta dimulai pada tahun 2013 dan telah dioperasikan pada tanggal 24 Maret 2019. Program MRT Jakarta yang telah berjalan sejak tahun 2019 tersebut perlu diketahui apakah program tersebut telah berhasil atau kurang berhasil, sehingga hal tersebut menjadi tujuan disusunnya penelitian ini.

Kerangka Teori

Mass Rapid Transit (MRT)

Menurut MRT Corp milik Negara Malaysia menyebutkan bahwa *Mass Rapid Transit* atau MRT merupakan sebuah sistem transportasi kereta api yang digunakan untuk mengangkut penumpang perkotaan dalam jumlah besar secara cepat dan efisien. Jarak perjalanan yang dilakukan dimulai dari pinggiran kota ke kota serta mengantarnya kembali dari kota ke daerah pinggiran kota. Sistem dari *Mass Rapid Transit (MRT)* dapat dibagi menjadi 3 macam seperti sistem pengangkutan massal (angkutan massal), subway atau BRT (*Bus Rapid Transit*) dan LRT (*Light Rail Transit*). Seperti yang telah disebutkan bahwa MRT memiliki karakteristik utama yaitu, untuk mengangkut sejumlah besar orang serta jalur-jalur yang dibangun pada sistem ini diletakkan pada jalur bawah tanah ketika melewati pusat kota serta jalur yang dikembangkan hingga ke pinggiran kota.

Pada Kota Jakarta sistem dari MRT (*Mass Rapid Transit*) merupakan sistem kereta bawah tanah pertama yang dibangun di Indonesia. Pembangunan dari sistem MRT ini dimulai dari tahun 2013 tentunya dibantu oleh mitra yang bekerja sama baik internasional ataupun nasional. Pertama kalinya tercentus konsep pembangunan MRT telah ada sejak tahun 1980-an namun, terkendala akan tantangan dari segi politik serta dalam pembangunan ini membutuhkan keuangan yang sangat besar sehingga pembangunan ini tertunda hingga 3 dekade. Saat ini tahap pertama pembangunan dari MRT di Jakarta telah selesai pada tahun 2019 dan telah mencapai salah satu target ketercapaian yang dimiliki MRT yakni, telah melayani 65.000 per harinya.

Konsep Evaluasi Pembangunan

Menurut Permen PPN/Bappenas No. 1/2017 menyebutkan bahwa evaluasi merupakan penilaian yang sistematis dan objektif atas desain, implementasi serta hasil dari intervensi yang sedang berlangsung atau yang telah selesai. Menurut Wijaya (2019) menyebutkan bahwa evaluasi merupakan proses “penghakiman” terhadap sesuatu pekerjaan dengan mengkaji serta membuat keputusan didalamnya secara hati-hati berdasarkan berbagai faktor diantaranya: kriteria pertimbangan objektif,

seperti standar, aturan, harga dan bandingan serta kriteria pertimbangan subjektif, seperti sistem nilai serta asumsi-asumsi yang akan digunakan.

Adapun tujuan dari pelaksanaan evaluasi menurut Wijaya (2019) adalah dimana hasil dari melakukan evaluasi akan sangat dituntut agar dapat memberikan data beserta informasi mengenai berhasil atau tidaknya sebuah pelaksanaan kebijakan/program/kegiatan. Selanjutnya, dengan adanya pelaksanaan evaluasi dapat menilai efisiensi, efektivitas, relevansi beserta dampak serta keberlanjutan dari sebuah kebijakan/program/kegiatan terhadap masyarakat. Dan terakhir, dari informasi tersebut dapat digunakan sebagai dasar dalam pengambilan keputusan secara bersama-sama.

Indikator Evaluasi

Adapun evaluasi berdasarkan kriteria evaluasi harus dilakukan dengan memperhatikan indikator evaluasi sebagai berikut:

1. Efektivitas : berkaitan dengan ketepatan waktu dalam pencapaian hasil beserta luaran.
2. Efisiensi : berkaitan dengan penggunaan sumberdaya yang minimal dalam pencapaian hasil serta luaran.
3. Ketepatan (*Adequacy*) : berkaitan dengan capaian hasil rumusan masalah kebijakan.
4. Pemerataan (*Equity*) : terkait manfaat kegiatan yang bersifat menyeluruh pada objek sasaran kebijakan.
5. Responsif : adalah kesesuaian terhadap hasil dan ekspektasi dari rencana yang dibuat.
6. Ketepatangunaan (*Appropriateness*) : merupakan hasil kebijakan sesuai dengan kebutuhan objek sasaran.

Mass Rapid Transit (MRT)

Menurut MRT Corp milik Negara Malaysia menyebutkan bahwa *Mass Rapid Transit* atau MRT merupakan sebuah sistem transportasi kereta api yang digunakan untuk mengangkut penumpang perkotaan dalam jumlah besar secara cepat dan efisien. Jarak perjalanan yang dilakukan dimulai dari pinggiran kota ke kota serta mengantarnya kembali dari kota ke daerah pinggiran kota. Sistem dari *Mass Rapid Transit* (MRT) dapat dibagi menjadi 3 macam seperti sistem pengangkutan massal (angkutan massal), subway atau BRT (Bus Rapid Transit) dan LRT (Light Rail Transit). Seperti yang telah disebutkan bahwa MRT memiliki karakteristik utama yaitu, untuk mengangkut sejumlah besar orang serta jalur-jalur yang dibangun pada sistem ini diletakkan pada jalur bawah tanah ketika melewati pusat kota serta jalur yang dikembangkan hingga ke pinggiran kota.

Pada Kota Jakarta sistem dari MRT (*Mass Rapid Transit*) merupakan sistem kereta bawah tanah pertama yang dibangun di Indonesia. Pembangunan dari sistem MRT ini dimulai dari tahun 2013 tentunya dibantu oleh mitra yang bekerja sama baik internasional ataupun nasional. Pertama kalinya tercentus konsep pembangunan MRT telah ada sejak tahun 1980-an namun, terkendala akan tantangan dari segi politik serta dalam pembangunan ini membutuhkan keuangan yang sangat besar

sehingga pembangunan ini tertunda hingga 3 dekade. Saat ini tahap pertama pembangunan dari MRT di Jakarta telah selesai pada tahun 2019 dan telah mencapai salah satu target ketercapaian yang dimiliki MRT yakni, telah melayani 65.000 per harinya.

Keberhasilan dari kebijakan pembangunan *Mass Rapid Transit* di Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta, kriteria dan tolok ukur yang digunakan sebagai alat analisis evaluasi di antaranya adalah

1. Efektivitas : seberapa tepat pelaksanaan program pembangunan *Mass Rapid Transit* di DKI Jakarta dalam menyelesaikan permasalahan transportasi di DKI Jakarta?
2. Efisiensi : seberapa besar usaha dalam bentuk sumber daya yang digunakan dibandingkan dengan manfaat yang dirasakan?
3. Ketepatan (Adequacy) : seberapa sesuai program pembangunan *Mass Rapid Transit* di DKI Jakarta dalam memenuhi kebutuhan kelompok sasaran?
4. Pemerataan (Equity) : Apakah manfaat dari program program pembangunan *Mass Rapid Transit* di DKI Jakarta sudah cukup merata untuk masyarakat sasaran?
5. Responsif : Apakah kebijakan program pembangunan *Mass Rapid Transit* di DKI Jakarta sudah dapat memenuhi kebutuhan masyarakat sasaran?
6. Ketepatangunaan (Appropriateness) : Apakah hasil kebijakan telah tepat sasaran?

Metode Penelitian

Metode penelitian yang digunakan adalah metode analisis deskriptif kualitatif. Metode analisis deskriptif yang berfungsi untuk mendeskripsikan serta menggambarkan data yang terkumpul. Data yang digunakan pada penelitian ini adalah data sekunder yang bersumber dari buku, berita, surat kabar maupun sumber data sekunder lainnya. Data tersebut kemudian dianalisis menggunakan metode deskriptif kualitatif yang menghasilkan suatu penilaian terhadap masing masing kriteria evaluasi.

Hasil dan Pembahasan

Efektivitas Program Pembangunan *Mass Rapid Transit* DKI Jakarta

Program Pembinaan dan Penyelenggaraan Angkutan Umum di DKI Jakarta khususnya pembangunan *Mass Rapid Transit* (MRT) merupakan program yang bertujuan untuk mengurangi kepadatan lalu lintas yang terdapat di DKI Jakarta. MRT Jakarta mulai beroperasi pada Maret tahun 2019, pada masa ini Kota DKI Jakarta berada pada peringkat 10 kota termacet di dunia, dengan tingkat kemacetan sebesar 53%. Kemudian pada tahun 2020, setelah satu tahun MRT beroperasi, Kota DKI Jakarta tidak lagi termasuk dalam 10 besar kota termacet menurut Tom Tom Traffic Index, namun semakin membaik dengan peringkat 31 dari total 416 kota yang diukur. Pada tahun 2020, berdasarkan pengukuran yang dilakukan Tom Tom Traffic Index tingkat kemacetan Jakarta menjadi 36% atau turun sebesar 17% dari tahun sebelumnya yaitu 53%. Perbaikan peringkat kemacetan ini tidak hanya diperoleh dengan beroperasinya MRT Jakarta saja, namun karena kebijakan pemerintah daerah DKI

Jakarta dalam mewujudkan transportasi yang terintegrasi. Menurut pengamat Transportasi, Darmaningtyas mengemukakan bahwa pengoperasian MRT saat ini belum efektif dalam mengurai kemacetan karena pengoperasian rute MRT yang masih terbatas pada rute tertentu. Dengan demikian, arus lalu lintas yang terlihat lancar hanya pada Rute Lebak Bulus hingga Hotel Indonesia saja. Selain itu, rute MRT yang masih terbatas pada Rute Lebak Bulus dan Hotel Indonesia ini membuat masyarakat belum sepenuhnya beralih menggunakan moda transportasi ini karena untuk mencapai tujuan berikutnya setelah Stasiun Hotel Indonesia, pengguna MRT harus berganti moda transportasi lainnya seperti TransJakarta atau ojek online.

Pemerataan Program Pembangunan Mass Rapid Transit DKI Jakarta

Mass Rapid Transit (MRT) menjanjikan perjalanan pengguna dengan waktu yang singkat, namun tarif untuk moda transportasi ini kurang kompetitif dan cenderung hanya bisa menjangkau masyarakat kelas menengah ke atas. Sesuai dengan Peraturan Gubernur (Pergub) DKI Jakarta Nomor 34 Tahun 2019 tentang Tarif Angkutan Perkeretaapian *Mass Rapid Transit* dan Kereta Api Ringan atau Light Rail Transit, tarif minimal MRT Jakarta yang berlaku yaitu Rp. 3000, sedangkan tarif maksimal yaitu Rp. 14.000. Tarif ini berlaku untuk rute perjalanan dari Lebak Bulus hingga Bundara HI, sedangkan untuk pengguna dengan tujuan jurusan lainnya maka harus transit pada stasiun tujuan kemudian berpindah moda transportasi. Dengan demikian, pengguna yang berpindah moda transportasi harus membayar biaya tambahan untuk menggunakan moda transportasi lanjutan seperti TransJakarta maupun ojek online. Sejumlah biaya yang harus dikeluarkan untuk menggunakan MRT dan pergantian moda lainnya hanya dapat dijangkau oleh masyarakat kelas menengah ke atas. Sedangkan, masyarakat kelas menengah kebawah cenderung memilih untuk menggunakan TransJakarta yang memiliki tarif Rp. 2.000 pada pukul 05.00 – 07.00 dan Rp. 3.500 pada pukul 07.00 – 05.00. Tarif TransJakarta dianggap lebih terjangkau jika dibandingkan dengan tarif yang dikeluarkan untuk menggunakan MRT dengan rute yang masih terbatas.

Responsivitas Program Pembangunan Mass Rapid Transit DKI Jakarta

Pada indikator responsivitas, menjelaskan apakah suatu kebijakan maupun program dapat memenuhi kebutuhan dari kelompok sasaran (Abbas, 2015). Pembangunan MRT di DKI Jakarta dilakukan sebagai upaya dalam meningkatkan mobilitas masyarakat serta mengurangi kemacetan yang ada di DKI Jakarta. Berdasarkan Index Kepuasan Pelanggan (*Customer Satisfaction Index*) yang dikeluarkan oleh MarkPlus. Inc pada tahun 2020 menunjukkan bahwa nilai indeks kepuasan pelanggan MRT Jakarta meningkat sebesar 3,86% dari tahun 2019 menjadi 86,64%. Hal tersebut tentunya menunjukkan respon positif terhadap adanya program pembangunan MRT yang dapat dilihat dari tingginya indeks kepuasan pelanggan. Sepanjang tahun 2020, MRT DKI Jakarta mencatat ketepatan waktu yang mencapai angka 99,988% dengan total perjalanan sebanyak 69.276 perjalanan. Selain itu, Dewan Transportasi Kota Jakarta (DTKJ) menganggap bahwa MRT Jakarta telah menyediakan infrastruktur ramah disabilitas dan penumpang prioritas lainnya dengan baik.

Ketepatangunaan Program Pembangunan Mass Rapid Transit DKI Jakarta

Pada indikator ketepatangunaan, menjelaskan apakah pelaksanaan program telah tepat sasaran (Abbas, 2015). Program Pembangunan MRT Jakarta sendiri memiliki tujuan utama yaitu meningkatkan mobilitas masyarakat serta mengurangi masalah kemacetan yang ada di DKI Jakarta. Apabila dilihat dari indeks kemacetan berdasarkan TomTom Traffic Index, tingkat kemacetan di DKI Jakarta menurun dari 53% di tahun 2019 menjadi 36% di tahun 2020, dimana MRT menjadi salah satu penyebab dari menurunnya indeks kemacetan tersebut. Berdasarkan Affandi (2019), pengguna kendaraan pribadi memiliki potensi besar untuk berpindah menggunakan MRT khususnya pada kalangan pegawai. Akan tetapi, pembangunan MRT belum dapat dikatakan tepat guna untuk mengatasi kemacetan di DKI Jakarta. Hal tersebut dikarenakan pembangunan MRT belum menyeluruh dan hanya menjangkau beberapa titik. Selain itu, masih diperlukan kebijakan mengenai pengaturan transportasi lainnya untuk mendorong masyarakat pengguna kendaraan pribadi ke angkutan umum MRT.

Efisiensi Program Pembangunan Mass Rapid Transit DKI Jakarta

Efisiensi dapat dilihat berkenaan dengan jumlah usaha yang diperlukan untuk menghasilkan tingkat efektifitas tertentu (Abbas, 2015). *Mass Rapid Transit* (MRT) Jakarta fase 1 memiliki panjang 16 km dengan rute dari Lebak Bulus ke Hotel Indonesia memiliki 13 stasiun yang terdiri dari 7 stasiun layang dan 6 stasiun bawah tanah. Pembangunan MRT memiliki komposisi pendanaan 51% ditanggung oleh Pemerintah DKI Jakarta (*on-lending*) dan 49% ditanggung oleh Pemerintah yang selanjutnya dihibahkan kepada Pemerintah Provinsi DKI Jakarta (*on-granting*). Selain itu dalam proses pembangunan MRT, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta mendapatkan hibah APBN yang berasal dari pinjaman luar negeri. Dalam pembangunan MRT fase 1 melibatkan 6 paket kontrak yang dikerjakan dengan bentuk konsorsium (*joint operation*) oleh kontraktor yang berbeda yaitu :

1. Tokyu - Wijaya Karya Joint Operation
2. Obayashi – Shimizu - Jaya Kontruksi
3. Shimizu – Obayashi - Wijaya Karya – Jaya Kontruksi Joint Venture
4. Sumitomo – Mitsui – Hutama Karya Join Operation
5. Metro One Consortium (MOC) : Mitsui & Co. – Tokyo Engineering Corporation – Kobe Steel, Ltd – Inti Karya Persada Tehnik
6. Sumitomo Corporation

MRT sudah mulai beroperasi pada Maret 2019 dengan jam operasional dari 05.00-24.00 WIB. Pada April 2019 tercatat bahwa jumlah pengguna MRT mencapai lebih dari 108.000 penumpang dan capaian tersebut melewati target 65.000 penumpang untuk per harinya. Guna meningkatkan jumlah penumpang MRT kemudian dilakukan pengembangan park and ride di Kawasan Lebak Bulus serta *Transit Oriented Development* (TOD) di kawasan stasiun. Meskipun dalam hal waktu MRT dapat dikatakan tepat waktu dan cepat, namun karena rute MRT saat ini masih terbatas dan hanya sampai Hotel Indonesia, masyarakat harus berganti moda transportasi untuk menuju lokasi selanjutnya, sehingga terdapat masyarakat yang

merasa tidak efisien baik dalam hal biaya maupun waktu yang akan digunakan untuk berganti moda transportasi dari MRT ke moda transportasi lainnya.

Ketepatan Program Pembangunan Mass Rapid Transit DKI Jakarta

Ketepatan dapat dilihat berkenaan dengan seberapa jauh suatu tingkat efektifitas memuaskan kebutuhan, nilai, atau kesempatan yang menumbuhkan adanya masalah. Ketepatan lebih menekankan terkait kuatnya hubungan antara alternatif kebijakan dan hasil yang diharapkan (Abbas, 2015). Dengan adanya MRT diharapkan agar mengurangi kepadatan lalu lintas yang terjadi di DKI Jakarta meskipun saat ini MRT yang terbangun baru MRT tahap 1, dan terbukti dengan menurunnya peringkat DKI Jakarta dalam kategori kota termacet yang ada di dunia. Sehingga dapat dikatakan bahwa dalam hal tujuan adanya MRT sudah tercapai, meskipun waktu tempuh perjalanan dengan menggunakan moda transportasi tergolong cepat dan tepat waktu namun dengan harga yang lebih mahal dibandingkan Trans Jakarta membuat masyarakat kurang berminat untuk terus menerus menggunakan MRT. Selain itu dalam proses merealisasikan program MRT ini terdapat beberapa permasalahan yang masih di hadapi sampai saat ini, yaitu terus meningkatnya jumlah kepemilikan kendaraan pribadi secara signifikan, didukung dengan tingginya biaya penggunaan MRT dibandingkan penggunaan kendaraan pribadi untuk sehari-hari menjadi pertimbangan masyarakat untuk beralih menggunakan moda transportasi tersebut. Kemudian dengan alasan biaya tersebut menyebabkan kurangnya minat masyarakat untuk menggunakan MRT, alasan lain yang jadi pertimbangan masyarakat yaitu ketersediaan dari moda transportasi tersebut tidak sampai tempat tinggal masyarakat dan membuat masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi. Sehingga dari pemerintah sendiri mengupayakan untuk menyelesaikan permasalahan tersebut dengan melakukan penerapan kebijakan pengendalian jumlah kendaraan bermotor pribadi yang ada di jalan dengan beberapa kebijakan-kebijakan yang diberlakukan.

KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Kesimpulan

Kesimpulan diperoleh dari penelitian ini berdasarkan indikator evaluasi yaitu efektivitas program, dimana pada tahun 2020 terjadi penurunan kemacetan sebesar 17%, akan tetapi program MRT dalam mengurai kemacetan dirasa belum efektif karena pengoperasian terbatas pada rute. Pemerataan pada program ini belum efektif karena belum dapat menjangkau semua golongan masyarakat atau hanya dapat dipakai oleh golongan masyarakat menengah ke atas untuk dapat mencapai tujuan. Responsivitas program yaitu terjadi kenaikan tingkat kepuasan pelanggan pada tahun 2020 sebesar 3,86%. Ketepatan program yaitu program tepat karena telah mampu menurunkan kemacetan, program dirasa kurang tepat karena rute masih terbatas, dan diperlukan kebijakan yang mendorong masyarakat untuk beralih dari transportasi pribadi ke transportasi umum MRT. Indikator efisiensi program

dapat dikatakan belum efisien karena diperlukan biaya dan waktu tambahan untuk beralih ke moda lain.

Rekomendasi

Rekomendasi yang dapat diberikan adalah diperlukan peninjauan kembali terkait pelaksanaan program yang bertujuan untuk memaksimalkan tujuan dari program pembangunan *Mass Rapid Transit* di DKI Jakarta

DAFTAR PUSTAKA

- Abbas Ibnu. 2015. Evaluasi Kebijakan Pembangunan Rumah Layak Huni Bagi Masyarakat Miskin Di Kota Samarinda Provinsi Kalimantan Timur. *Jurnal Paradigma*, Vol. 4 No.2
- Affandi A L. 2019. Tesis : *MASS RAPID TRANSIT (MRT) DAN TRAFFICT RESTRAINT: ANALISIS PERGESERAN MODA PENGGUNA KENDARAAN PRIBADI SEBAGAI RESPON ATAS KEBIJAKAN TRANSPORTASI BARU DI JAKARTA*. Tersedia pada http://etd.repository.ugm.ac.id/home/detail_pencarian/173169
- Bappenas. 2009. *Pedoman Evaluasi Kinerja Pembangunan Sektor*. Jakarta: Indonesia.
- Diakses secara [Online] pada : <https://www.centreforpublicimpact.org/case-study/jakartas-mass-rapid-transit-mrt-2011-ongoing>. Pada tanggal 2 Juni 2021 pukul 21.00 Wita.
- Diakses secara [Online] pada : <https://www.mymrt.com.my/public/mrt-need-to-know/>. Pada tanggal 2 Juni 2021 pukul 22.34 Wita.
- Jang Lingko Indonesia dan PT MRT Jakarta (Perseroda). 2020. *Laporan Tahunan 2020*. Jakarta: PT. MRT Jakarta.
- Pemerintah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta. 2019. *Laporan Kinerja Instansi Pemerintah Tahun 2019*. Jakarta: Indonesia.
- Purnomo, Kristianto. 2019. Harga Kurang Kompetitif, MRT Dianggap Kurang Menarik Minat Pindah Moda. <https://money.kompas.com/read/2019/04/03/150000026/harga-kurang-kompetitif-mrt-dianggap-kurang-menarik-minat-pindah-moda> (diakses 2 Juni 2021).
- PT MRT Jakarta. 2017. *Kajian Akademis Kebutuhan Peningkatan Modal PT MRT Jakarta untuk Tambahan Pendanaan MRT Jakarta Fase 1 (Lebak Bulus – Bundaran HI) dan Pendanaan MRT Jakarta Fase II (Bundaran HI-Kampung Bandan)*. Jakarta.