

Efektivitas Program *Mass Rapid Transit* (MRT) dalam Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas di Kota Jakarta

Haniah Hanafie¹, Firda Noviana Suprpto², Agus Nugraha^{3*}

¹ Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta, Indonesia

¹ nugraha.agus1968@gmail.com

* corresponding author : Agus Nugraha

ARTICLE INFO

Article history :

Received : June 27, 2024

Revised : November 28, 2024

Accepted : Desember 18, 2024

Keywords :

Effectiveness;

MRT;

Congestion;

Kata Kunci :

Efektivitas ;

MRT;

Kemacetan ;



This is an open access article under the CC-BY-SA license.

Copyright (c) 2024 Transparansi :
Jurnal Ilmiah Ilmu Administrasi

ABSTRACT

Traffic congestion in Jakarta has become a serious issue that has received significant attention, prompting the Jakarta City Government to develop the MRT (*Mass Rapid Transit*) system as an alternative mode of transportation to address this problem. This study aims to evaluate the extent to which the MRT program is effective in alleviating traffic congestion in Jakarta. The research approach used is qualitative, with data collection conducted through interviews, observations, and documentation. The measurement of effectiveness is based on four indicators: program target accuracy, socialization, objectives, and program monitoring. The research results show that the MRT program is effective in reducing traffic congestion in Jakarta, particularly in terms of target accuracy, socialization, and program monitoring. However, in terms of achieving program objectives, its effectiveness is still not optimal.

Abstrak

Kemacetan lalu lintas di Jakarta menjadi isu serius yang mendapat perhatian besar, sehingga Pemerintah Kota Jakarta membangun sistem MRT (*Mass Rapid Transit*) sebagai alternatif transportasi untuk mengurangi masalah tersebut. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi sejauh mana Program MRT efektif dalam mengatasi kemacetan di Jakarta. Pendekatan penelitian yang digunakan adalah kualitatif, dengan pengumpulan data melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi. Pengukuran efektivitas dilakukan dengan empat indikator: ketepatan sasaran program, sosialisasi, tujuan, dan pengawasan program. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Program MRT efektif dalam mengurangi kemacetan di Jakarta, terutama dari segi ketepatan sasaran, sosialisasi, dan pengawasan program. Namun, dari sisi pencapaian tujuan program, efektivitasnya masih belum optimal.

PENDAHULUAN

Jakarta merupakan sebuah kota metropolitan dengan luas wilayah yang besar dan jumlah penduduk mencapai 11.063.324 jiwa, termasuk 4.380 warga negara asing (WNA) pada tahun 2019. Kota ini terbagi menjadi lima wilayah administrasi, yaitu Jakarta Pusat, Jakarta Utara, Jakarta Barat, Jakarta Selatan, dan Jakarta Timur. Selain itu, Jakarta juga terhubung langsung dengan kota-kota satelit di sekitarnya, seperti Depok, Bogor (baik kota maupun kabupaten), Tangerang (baik kota maupun kabupaten), dan Bekasi (baik kota maupun kabupaten). Keberadaan kota-kota satelit tersebut semakin memperumit berbagai masalah yang dihadapi Jakarta.

Sebagai ibu kota negara dan kota metropolitan terbesar di Indonesia, Jakarta banyak dikunjungi oleh wisatawan lokal maupun mancanegara. Hal ini menyebabkan Jakarta mengalami pertumbuhan yang sangat pesat jika dibandingkan dengan kota-kota lain di Indonesia. Pertumbuhan yang cepat di bidang ekonomi, pariwisata, industri, dan teknologi ini berdampak pada berbagai masalah, seperti kualitas pelayanan publik, pencemaran udara, keterbatasan lahan untuk hunian, tingginya angka kriminalitas, masalah kebersihan lingkungan, serta berbagai masalah sosial lainnya .

Salah satu persoalan yang pelik dihadapi Pemerintah Kota Jakarta adalah kemacetan lalu lintas. Hal ini diakibatkan kurangnya transportasi publik yang aman, nyaman sebagai penunjang mobilitas. Selain itu, adanya aktifitas warga di Jakarta yang berasal dari kota-kota sekitar (satelit), juga memperburuk kemacetan Kota Jakarta dengan membawa kendaraan pribadi. Berbagai program telah dikeluarkan untuk mengatasi kemacetan lalu lintas di Jakarta, misalnya pemberlakuan kendaraan dengan nomor ganjil genap di ruas jalan tertentu, pembatasan jumlah penumpang (minimal 3 orang), pembatasan kendaraan roda dua di ruas jalan tertentu, sampai pengoperasian Trans Jakarta. Meskipun demikian, program-program tersebut dianggap belum efektif mengatasi kemacetan di Jakarta.

Oleh karena itu, untuk mengatasi keruwetan lalu lintas tersebut, maka Pemerintah Kota Jakarta membuat terobosan dengan membangun MRT (*Mass Rapid Transit*). Adanya MRT tersebut menjadi salah satu moda transportasi untuk kepentingan umum. Pergub No. 103 Tahun 2007 tentang Pola Transportasi Makro (Perubahan atas Keputusan Gubernur Nomor 84 Tahun 2004) mengadakan program angkutan umum massal yang saling terintegrasi terdiri dari BRT, LRT, dan MRT.

Pengelolaan program ini diserahkan kepada Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) PT MRT Jakarta, yang diatur dalam Peraturan Daerah Nomor 7 Tahun 2013 mengenai Perubahan atas Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2003 tentang Pembentukan BUMD PT MRT Jakarta. Program pembangunan MRT ini telah menjadi bagian dari prioritas rencana jangka panjang dan menengah Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk meningkatkan kualitas transportasi publik, dengan harapan dapat mengurangi kemacetan.

Berdasarkan penjelasan sebelumnya, penelitian ini bertujuan untuk menganalisis lebih dalam mengenai efektivitas program MRT dalam mengatasi kemacetan di Jakarta, dengan harapan agar masyarakat dapat mengetahui sejauh mana keberhasilan Program MRT dalam mengurangi kemacetan di kota tersebut. Konsep yang digunakan sebagai landasan untuk menganalisis efektivitas program, mengacu pada empat indikator seperti yang dikemukakan oleh Budiani, yaitu ketepatan sasaran program, sosialisasi program, tujuan program, dan pemantauan program.

METODE PENELITIAN

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini bersifat kualitatif, karena pendekatan ini memungkinkan untuk menggali fenomena, fakta, atau realitas secara mendalam. Proses penelitian dilakukan secara bertahap, dimulai dari penentuan topik, pengumpulan data, analisis data, hingga memperoleh pemahaman dan wawasan mengenai topik, isu, atau gejala tertentu, yang kemudian menjadi dasar untuk langkah-langkah berikutnya. Data diperoleh melalui wawancara dengan para pihak yang terlibat dalam upaya mengatasi kemacetan lalu lintas Kota Jakarta. Selain itu, pengambilan data juga dilakukan melalui observasi dan telaah dokumen. Selanjutnya data yang telah dihimpun dianalisis secara mendalam dan disajikan secara deskriptif.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Program MRT Jakarta

Moda transportasi publik MRT (*Mass Rapid Transit*) merupakan sebuah program yang digagas sebagai inovasi dan solusi dalam pelayanan publik untuk permasalahan kemacetan lalu lintas yang terjadi di Kota Jakarta. Jakarta, sebagai ibu kota Negara Kesatuan Republik Indonesia, mengalami kemajuan dan perkembangan pesat di berbagai sektor, seperti pemerintahan, perdagangan, industri, layanan pendidikan, dan budaya. Aktifitas ini, berdampak pula pada peningkatan mobilitas penduduk. Pertambahan jumlah penduduk berimplikasi pada kemacetan lalu lintas. Berbagai program pencegahan kemacetan telah dilakukan, tetapi belum mampu mengurai kemacetan tersebut. Sehingga, kebutuhan akan transportasi publik yang aman dan nyaman harus segera ditanggapi oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, dan Program MRT merupakan solusi yang tepat.

Ide mengenai transportasi umum massal MRT dimulai pada tahun 1985 oleh B.J. Habibie, yang ingin menghadirkan sistem tersebut, namun belum dapat segera diwujudkan. Kemudian, pada tahun 2005, saat Susilo Bambang Yudhoyono menjabat sebagai Presiden Republik Indonesia, pembangunan MRT ditetapkan sebagai proyek nasional. Penegasan ini mendorong Pemerintah Pusat dan Pemerintah

Provinsi DKI Jakarta untuk saling berbagi tanggung jawab dalam merealisasikan program MRT. Pencarian dana pun dilakukan, dan pada tahun 2006, Pemerintah Jepang menyatakan kesediaannya untuk memberikan pinjaman. Perjanjian peminjaman dilakukan antara Gubernur Japan Bank for International Cooperation (JBIC) dan Duta Besar Indonesia untuk Jepang. Setelah mencapai kesepakatan, pihak JBIC bergabung dengan Japan International Cooperation Agency (JICA), yang bertindak sebagai tim penilai bagi JBIC selaku pemberi pinjaman dan mempermudah pelaksanaan Program MRT.

Selanjutnya, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta mendirikan BUMD PT MRT pada 17 Juni 2008 untuk mengelola dan mengembangkan Program MRT [9]. Kewenangan BUMD PT MRT Jakarta diatur melalui Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta No. 3 Tahun 2008 tentang Pembentukan PT MRT Jakarta, yang kemudian diperbarui dengan Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta No. 7 Tahun 2013. Peraturan tersebut menetapkan bahwa pembangunan sistem MRT menjadi salah satu program prioritas yang tercantum dalam Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP) dan Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJM) Pemerintah Provinsi DKI Jakarta.

Waktu yang diperlukan untuk melakukan studi pembangunan MRT cukup lama. Kemudian masalah lahan juga menjadi persoalan tersendiri. Pekerjaan konstruksi MRT baru secara teknis dimulai pada 10 Oktober 2013, yang ditandai dengan acara peletakan batu pertama (groundbreaking) di kawasan Dukuh Atas, yang dilakukan oleh Bapak Joko Widodo sebagai Gubernur DKI Jakarta pada saat itu. Saat ini, Program MRT telah mulai beroperasi sebagai sarana transportasi publik sejak 24 Maret 2019, dan diresmikan oleh Gubernur DKI Jakarta, Bapak Anies Rasyid Baswedan.

Efektivitas Program MRT

Untuk menggambarkan efektivitas Program MRT yang telah dibangun masa Pemerintahan Gubernur DKI Joko Widodo dan Anies Baswedan, maka 4 indikator efektivitas yang diulis Budiani dijadikan sebagai kerangka analisis yaitu ketepatan sasaran program, sosialisasi program, tujuan program dan pemantauan program.

a. Ketepatan Sasaran Program

Menurut Budiani, ketepatan sasaran program mengacu pada sejauh mana peserta program sesuai dengan sasaran yang telah ditetapkan sebelumnya. Indikator ini digunakan untuk menilai sejauh mana masyarakat pengguna MRT memenuhi target yang telah ditentukan, atau apakah jumlah pengguna harian telah mencapai sasaran yang bertujuan untuk mengatasi kemacetan di Kota Jakarta. Berdasarkan ketepatan sasaran program, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menargetkan PT MRT Jakarta untuk mengangkut 75.000 penumpang per hari guna mengurangi kemacetan di jalan raya. Berdasarkan wawancara dengan Kartika Tri Utami, staf PT MRT Jakarta di bidang External Relations Specialist, disampaikan bahwa target tersebut telah tercapai, karena meskipun Pemprov DKI Jakarta menargetkan 75.000 penumpang, MRT justru telah berhasil mengangkut 79.000 penumpang.

Selain itu, dari data yang ada, MRT baru beroperasi tanggal 18 Desember 2019, tapi sudah mencapai 94.785 penumpangnya perhari. Pada tanggal 30-31 Desember 2019 (libur natal dan tahun baru), penumpang mencapai 100.000 orang. Sedangkan pada bulan Mei 2019, terjadi penurunan jumlah penumpang karena bertepatan dengan libur Hari Raya Idul Fitri, yang menyebabkan Kota Jakarta menjadi lebih sepi. Sebelum covid Januari 2020, mencapai 85.105 penumpang dan Februari 2021 mencapai 88.444 penumpang. Setelah itu, Maret hingga sekarang penumpangnya fluktuatif, mengikuti kebijakan *lockdown*, tapi sebelum pandemic, jumlah penumpang tinggi.

Dengan demikian, ketepatan sasaran Program MRT telah melampaui target yang ditetapkan oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk PT MRT Jakarta. Hal ini semakin didorong oleh periode liburan, di mana banyak masyarakat yang memanfaatkan MRT tidak hanya sebagai sarana transportasi, tetapi juga sebagai hiburan, seperti yang disampaikan oleh Tari Oktaviani bahwa Jalur yang strategis membuat MRT tidak hanya digunakan oleh para pekerja di Ibu Kota, tetapi juga oleh wisatawan dan masyarakat yang ingin berkeliling. Saat ini, Mass Rapid Transit (MRT) Jakarta telah menjadi sistem transportasi paling modern di Jakarta. Selain kecepatan, kereta MRT juga terkenal dengan kenyamanan, kebersihan, dan desainnya yang modern. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa ketepatan sasaran Program MRT efektif, karena jumlah penumpang yang tercapai melebihi target yang ditetapkan.

b. Sosialisasi Program

Sosialisasi program adalah kemampuan penyelenggara dalam menyampaikan informasi terkait program kepada masyarakat, agar pelaksanaan program tersebut dapat dipahami dengan baik. Dalam penelitian ini, tujuan sosialisasi adalah untuk menilai sejauh mana penyelenggara mampu melakukan sosialisasi Program MRT, sehingga informasi mengenai program tersebut dapat tersampaikan dengan efektif kepada masyarakat secara luas. Hasil wawancara, memperlihatkan bahwa sosialisasi program telah dilaksanakan, baik secara *internal*, maupun *eksternal*. *External* ditujukan kepada masyarakat, salah satu contoh. di Forum Jurnalis, mengundang media *mainstream*, jadi di forum tersebut, informasi tentang MRT dijelaskan Direksi MRT kepada media, agar semua media mengetahui sejauh mana operasional dan pembangunan MRT. Hal ini, agar dapat diupdate masyarakat. Saat ini, media sosial seperti Instagram, Twitter, YouTube, dan TikTok digunakan sebagai sarana untuk melakukan sosialisasi kepada masyarakat.

Sedangkan secara *internal*, disosialisasikan kepada semua staf. Sebelum pandemic, dilakukan dalam ruangan dengan cara mengumpulkan semua staf. Namun pada saat pandemic, dilaksanakan melalui Zoom yang disebut *town hall meeting* dengan semua staf, baik yang kerja di *headboard*, stasiun, depo, *maintenance*, operasional, dan lainnya bergabung dalam link Zoom. Dari sinilah diberi arahan dari 5 Direksi, yaitu Direksi Utama, Keuangan, Konstruksi, Operasi dan Bisnis. Dari kelima direksi tersebut, memberikan *update* mengenai MRT, jadi stafpun tahu apa yang akan diinformasikan untuk masyarakat.

Berikut ini, beberapa kegiatan sosialisasi dilakukan PT MRT, seperti mengadakan kegiatan bermusik, mengkampanyekan Ubah Jakarta dengan beralih menggunakan transportasi publik dan bazar. Selain melalui media, dilakukan kerja sama dengan beberapa pihak untuk menampilkan PSA (*public service announcement*) yang berisikan tempelan-tempelan kalimat, mengajak masyarakat menggunakan MRT. PT MRT juga melakukan kerjasama dengan Kementerian Parawisata, membuat festival bertema Labuan Bajo di Stasiun Bundaran HI dan bazar UMKM bekerja sama dengan JakPreneur di bawah Pemkot DKI Jakarta untuk membantu UMKM. Dengan adanya kegiatan-kegiatan tersebut, meningkatkan *ridership* (penumpang) MRT. Selain itu, pihak NGO juga disertakan untuk sosialisasi MRT[18].

Selanjutnya, sosialisasi program dilakukan oleh Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta sebagai regulator, yang bertugas mengawasi kebijakan serta sarana dan prasarana yang disediakan, melalui berbagai akun media sosial seperti Instagram, Facebook, Twitter, serta situs web Pemerintah Provinsi DKI Jakarta di www.Jakarta.go.id. Dari hasil wawancara dengan masyarakat, berbagai respon diberikan. Intinya, sosialisasi yang dilakukan oleh PT MRT terkait Program MRT telah berjalan dengan baik dan diketahui oleh masyarakat. Sosialisasi ini dilakukan baik secara internal maupun eksternal, seperti yang telah dijelaskan sebelumnya. Menurut Rina Kastori, sosialisasi tersebut telah memenuhi tujuannya, yaitu untuk menjaga keteraturan kehidupan masyarakat sesuai dengan nilai dan norma yang diajarkan.

Dari pemaparan di atas, memperlihatkan bahwa sosialisasi Program MRT kepada masyarakat telah berjalan dengan baik dan efektif. Prihal tersebut karena bukan hanya pihak penyelenggara saja yang terjun langsung tetapi seluruh lapisan pemerintahan dan non-pemerintahan ikut mensosialisasikan Program MRT. Baik melalui media-media digital yang ada, maupun langsung dengan membuat beberapa kegiatan di Stasiun MRT.

c. Tujuan Program

Tujuan program adalah untuk mengukur sejauh mana hasil yang diperoleh sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai. Tujuan adalah faktor kunci dalam menilai keefektifan, karena tujuan berfungsi sebagai panduan untuk mengukur sejauh mana rencana yang telah dibuat tercapai dalam pelaksanaannya. Dengan adanya tujuan program, dapat diukur sejauh mana pelaksanaan Program MRT sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan sebelumnya. Tujuan utama dari Program MRT adalah memberikan kesempatan kepada masyarakat untuk meningkatkan kualitas dan kuantitas mobilitas dengan cara yang handal, aman, nyaman, dan terjangkau.

Selain itu, terdapat tujuan lain dari adanya Program MRT yaitu pengurangan kemacetan, mempercepat pertumbuhan ekonomi, meningkatkan kualitas lingkungan, dan lain sebagainya.

Berdasarkan tujuan Program MRT, terlihat bahwa masyarakat ingin menggunakan transportasi publik dengan andal terpercaya, aman, nyaman dan terjangkau, sehingga permasalahan kemacetan, polusi udara, pemborosan bahan bakar, dan lainnya dapat teratasi. Berdasarkan hasil penelitian, indikator tujuan program belum dapat diidentifikasi dengan jelas. Tujuan program diukur berdasarkan adanya penurunan kemacetan di ruas jalan Kota Jakarta, namun tidak dijelaskan secara rinci mengenai sejauh mana tingkat penurunan tersebut setelah MRT beroperasi pada tahun 2019. Dengan kata lain, angka penurunan kemacetan yang pasti tidak diberikan, begitu pula dengan penurunan emisi bahan bakar (polusi udara) yang dihasilkan setelah hadirnya MRT.

Namun dari jumlah pengguna MRT yang melebihi target, telah dianggap berkurangnya jumlah pengguna mobil pribadi, karena beralihnya ke penggunaan transportasi umum. Tujuan program untuk mengurangi kemacetan belum dapat dikatakan efektif, karena belum ada angka riil, karena terdapat data bahwa tingkat kemacetan berada diangka 53% di tahun 2018 dan 2019. Namun hal ini dapat dibantah dengan mengatakan bahwa MRT baru beroperasi tahun 2019. Bagi masyarakat, tujuan Program MRT belum dapat dikatakan efektif, karena masyarakat harus berganti kendaraan lagi beberapa kali, meskipun dari semua segi, Program MRT dipandang sudah sangat bagus , sangat nyaman, tapi tarif masih kurang kompetitif.

Berdasarkan pemaparan di atas, dapat disimpulkan bahwa tujuan program belum tercapai secara efektif. Hal ini terlihat dari masih tingginya tingkat kemacetan yang mencapai 53% pada tahun 2018 dan 2019. Selain itu, penggunaan mobil pribadi di jalanan Jakarta masih dominan, yang diperparah oleh meningkatnya aktivitas sektor bisnis swasta yang turut menggerakkan mobilitas masyarakat [26]. Diharapkannya, program MRT dapat semakin efektif dalam meningkatkan mobilitas, mengurangi kemacetan, dan mengembangkan sistem transportasi perkotaan yang lebih baik, sehingga memberikan dampak positif bagi kualitas hidup masyarakat Jakarta.

d. Pemantauan Program

Pemantauan program adalah kegiatan yang dilakukan setelah program dilaksanakan, sebagai bentuk perhatian dan evaluasi terhadap pelaksanaan program serta dampaknya terhadap peserta. Tujuan pemantauan ini adalah untuk memastikan bahwa program berjalan sesuai dengan rencana dan memberikan manfaat yang diharapkan. Kegiatan ini dilakukan untuk melihat bagaimana perkembangan dari pelaksanaan program itu sendiri di masyarakat, jika terjadi permasalahan yang timbul dalam pelaksanaannya, maka harus segera mengambil suatu tindakan guna mengatasi permasalahan tersebut. Pengawasan terhadap Program MRT dilakukan sebagai bentuk perhatian dari penyelenggara kepada masyarakat sebagai peserta program, yaitu pengguna MRT yang memanfaatkan transportasi publik tersebut untuk mendukung kegiatan mobilitas sehari-hari. Tujuan pengawasan ini adalah untuk memastikan kualitas layanan dan efektivitas program dalam memenuhi kebutuhan pengguna.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa untuk pemantauan program, selalu dilakukan PT MRT selaku pelaksana. Hasil pantauan ini dilaporkan setiap bulan ke Pemerintah Provinsi DKI Jakarta melalui sekretaris daerah. Data tersebut juga dikirim ke Jakarta *Smart City*, Badan Pembinaan Usaha Milik Daerah DKI Jakarta (BPBUMD), dan Dinas Perhubungan, karena PT MRT berada di bawah Dinas Perhubungan. Pemantauan dilakukan bekerjasama dengan *vendor*, agar lebih objektif dan akurat. Sistem pemantauan dibuatkan link kuesioner di Instagram jadi ada 2 penilaian: 1. *customer satisfaction index*, ditujukan buat pelanggan berisi pertanyaan (sekali berapa kali naik MRT, tujuannya kemana saja, dan fasilitas apa yang harus masih di perbaiki) dan 2. *Brand Awareness*, ditujukan untuk khalayak luas biasanya itu berisi pertanyaan (kalau lihat logo MRT itu tahu tidak, pernah lihat publikasinya MRT Jakarta tidak). Selain itu, pemantauan juga dilakukan terhadap beberapa instansi seperti pemerintah, swasta, kedutaan dan NGO yang diberi nama *stakeholder satisfaction index*, untuk mengetahui kepuasan kerja sama yang selama ini dibangun. Hal ini bertujuan untuk melihat apakah program-program yang telah di buat efektif atau tidak, efisien atau tidak dan untuk *index* perhitungannya dilakukan perhari, bulan, dan tahunan. Saat ini *index* telah melebihi target, di angka 75 PT MRT berada di angka sekitar 80-an.

Dari hasil penelitian, diketahui bahwa masyarakat juga mengetahui pemantauan yang dilakukan PT MRT melalui instagram dan dirasakan langsung masyarakat dengan menjawab beberapa pertanyaan yang diberikan oleh petugas. Penelitian ini menunjukkan bahwa proses pemantauan dalam Program

MRT telah berjalan dengan baik, karena dilakukan langsung oleh pihak regulator dan operator, yakni PT MRT Jakarta dan Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta. Hal ini sejalan dengan Peraturan Gubernur Provinsi DKI Jakarta Nomor 113 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan Prasarana Perkeretaapian Sistem MRT, khususnya Bab IV mengenai Pengawasan dan Pengendalian, Pasal 4 Ayat (1), yang menyatakan bahwa "Pengawasan terhadap penyelenggaraan Sistem MRT dilakukan oleh SKPD atau UKPD terkait."

Dengan demikian, proses pemantauan telah sesuai dengan Pergub tersebut di atas. Karena Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta selaku SKPD Provinsi Jakarta yang mengatur bidang perhubungan termasuk mengelola transportasi publik ikut memantau Program MRT ini, agar selalu berjalan sesuai dengan tujuan yang ditetapkan. Di samping itu, pemantauan program sudah dilaksanakan sesuai dengan peserta yang terlibat seperti: masyarakat, pemerengah, swasta dan lembaga swadaya masyarakat. Oleh karena itu, indikator pemantauan program dapat dikatakan efektif.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian mengenai efektivitas Program MRT (Mass Rapid Transit) dalam mengatasi kemacetan di Kota Jakarta, maka dapat disimpulkan sebagai berikut dengan mengacu pada empat indikator yang dikemukakan oleh Budiani:

1. Ketepatan sasaran Program MRT dalam mengatasi kemacetan di Kota Jakarta dapat dikatakan efektif, karena penentuan sasaran program ditentukan dari banyaknya jumlah pengguna harian MRT yang ditargetkan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dan jumlahnya telah melebihi target.
2. Sosialisasi Program, dapat dikatakan telah terlaksana dengan baik dan efektif, karena dilakukan oleh seluruh pihak yang terlibat baik itu dari PT MRT Jakarta selaku operator, Dinas Perhubungan selaku Regulator, Pemerintah, serta lembaga-lembaga yang terikat kerja sama dengan PT MRT.
3. Program MRT telah berhasil mencapai tujuannya dalam meningkatkan kualitas dan kuantitas mobilitas masyarakat yang andal, aman, nyaman, terpercaya, dan terjangkau. Namun, di sisi lain, belum terdapat bukti konkret yang menunjukkan adanya penurunan signifikan terhadap kemacetan di Kota Jakarta, serta masih terdapat beberapa keterbatasan yang belum sepenuhnya dapat dipenuhi oleh Program MRT bagi para penggunanya.
4. Pemantauan Program dalam pelaksanaan Program MRT telah dilaksanakan dengan baik, sehingga dapat dirasakan oleh pengguna maupun pihak internal sendiri. Dengan demikian, indikator pemantauan program dapat dikatakan efektif.

DAFTAR PUSTAKA

- A. Akbar, "Berapa Kepadatan Penduduk DKI Jakarta Saat Ini?" [Online]. Available: <http://statistik.jakarta.go.id>
- A. H. Dardak, Metropolitan di Indonesia. Dirjen Penataan Ruang Departemen Pekerjaan Umum, 2006.
- Aminah, Penataan Transportasi Publik-Privat dan Pengembangan Aksesibilitas Masyarakat. Surabaya: Airlangga Press, 2012.
- Pergub Provinsi DKI Jakarta No 103 Tahun 2007, Pola Transportasi Makro. Jakarta , Indonesia, 2007.
- Perda DKI Jakarta No.7 Tahun 2013, Perubahan Atas Perda Nomor 3 tahun 2008 Mengenai Pembentukan BUMD PT. MRT Jakarta. Jakarta, Indonesia, 2013.
- N. W. Budiani, "Efektivitas Program Penanggulangan Pengangguran Karang Taruna 'Eka Taruna Bhakti' Desa Sumerta Kelod Kecamatan Denpasar Timur Kota Denpasar," INPUT: Jurnal Ekonomi dan Sosial, vol. 1, no. 2, 2009.
- J. R. Raco, Metode penelitian Kualitatif Jenis, Karakteristik, dan Keunggulannya. PT Grasindo, 2010.
- DPRD Provinsi DKI Jakarta, "MRT, Jelajah Perkembangan Transportasi di Jakarta," Aug. 20, 2024. Accessed: Dec. 17, 2024. [Online]. Available: <https://dprd-dkijakartapro.go.id/mrt-jelajah-perkembangan-transportasi-di-jakarta/>

- Eva Simorangkir, “Sejarah MRT Jakarta, dari 1985 Hingga Sekarang,” Mar. 21, 2024. Accessed: Dec. 17, 2024. [Online]. Available: <https://smartcity.jakarta.go.id/id/blog/sejarah-mrt-jakarta-dari-1985-hingga-sekarang/>
- Perda DKI Jakarta No 3 Tahun 2008, Pembentukan BUMD PT. MRT Jakarta.
- Rustam Agus, “Proyek MRT Dimulai 10 Oktober 2013 ,” Oct. 07, 2013. Accessed: Dec. 17, 2024. [Online]. Available: <https://jakarta.bisnis.com/read/20131007/77/167621/proyek-mrt-dimulai-10-oktober-2013>
- Kompas, “Selamat Datang MRT Pertama Indonesia,” Mar. 24, 2019. Accessed: Dec. 17, 2024. [Online]. Available: <https://www.kompas.id/baca/utama/2019/03/25/selamat-datang-mrt-pertama-indonesia/>
- K. Tri Utami, “Wawancara Melalui Zoom,” Jakarta, 2021.
- Kompas, “<http://megapolitan.kompas.com>.”
- D. A. H. D. Y. Amrizal, “Penanggulangan Golput dalam Pelaksanaan Pemilu dan Pilkada,” 2018.
- K. T. Utami, “Wawancara,” 2021.
- M. Farhan Loudoe, “Strategi Komunikasi Pemasaran PT. Mass Rapid Transit (MRT) Jakarta,” Jurnal Komunikasi Massa, vol. 1, 2021.
- Staf PT MRT Jakarta, “Wawancara via zoom,” 2021.
- A. Rizal, “Wawancara,” Jakarta, 2021.
- R. Kastori, “Internet.” [Online]. Available: <https://www.kompas.com>
- Dedi Amrizal. dkk.Loc.cit, “Penanggulangan Golput dalam Pelaksanaan Pemilu Legislatif dan Pilkada.”
- Kartika Tri Utami, “Wawancara, 23 Juni 2021,”
- Diah Ayu Wardani; Bagus Santosa, “Survei Tomtom Menyebutkan Kemacetan Jakarta Stagnan.” [Online]. Available: <https://voi.id/berita/2322>
- Irsya, “Wawancara, tanggal 6 Agustus 2021,”
- Magdalena, “Wawancara, tanggal 20 Juli 2021,”
- Dio Dananjaya Azwar Ferdian, “Masyarakat Mulai Keluhkan Kemacetan di Jakarta.” [Online]. Available: <https://otomotif.kompas.com/>
- Jakarta MRT, “<https://jakartamrt.co.id/id/>.”
- Loc.cit, “Penanggulangan Golput dalam Pelaksanaan Pemilu Legislatif dan Pilkada,” 2018.
- Pergub DKI Jakarta, No 113 Tahun 2011.