

## Kita pun Bisa Membangun MRT

Saat Anda berada di luar negeri—tak usah jauh-jauh di Eropa atau Amerika Serikat, cukup di Singapura atau Kuala Lumpur—mungkin pernah membatin: Kapan Indonesia memiliki kereta bawah tanah yang nyaman, aman, dan menjangkau banyak area tujuan. Jika mereka bisa, *masak* kita tak mampu?

Implan warga Jakarta dan sekitarnya mulai terjawab ketika pada Kamis (2/5), dalam upacara sederhana, Gubernur DKI Joko Widodo melakukan *soft launching* pembangunan kereta cepat (*mass rapid transit*). Proyek yang tertunda selama 24 tahun itu akan menjadi kenyataan.

Menurut data MRT Jakarta, kereta cepat tersebut akan melewati koridor Lebak Bulus-Bundaran HI, dengan total panjang 15,7 kilometer dan waktu tempuh 30 menit, dengan target penumpang 412.700 pada awal-awal beroperasi.

Dono Boestami, Direktur Utama Konsorsium Pembangunan MRT, memastikan pembangunan akan dimulai tahun ini. Di atas kertas, proyek tersebut akan rampung pada 2017.

Biaya pembuatannya merupakan kombinasi antara pinjaman dari kreditur asing dan dana dari pemerintah pusat. Japan International Cooperation Agency menyediakan pinjaman sekitar Rp12,4 triliun untuk pembangunan koridor Lebak Bulus-Bundaran HI, koridor Bundaran HI-Kampung Badan, Jakarta Utara sepanjang 8,1 kilometer, serta Barajaja (Tangerang)-Cikarang (Bekasi).

Jika keseluruhan koridor itu selesai, lalu lintas penduduk Jakarta, Tangerang dan Bekasi akan lebih lancar. Masyarakat pasti akan memilih moda transportasi yang cepat dan nyaman asalkan harganya terjangkau. Persoalan tarif tiket MRT sempat mengemuka karena dianggap terlalu mahal. Subsidi dari pemerintah pusat dan daerah memang tak terhindarkan.

Sebagaimana kita jumpai di banyak negara, tarif kereta bawah tanah justru dibuat sangat terjangkau bagi segala lapisan masyarakat. Pemerintah Prancis, misalnya, menerapkan subsidi 'seumur hidup' untuk sektor kereta cepat karena moda transportasi ini dinilai paling tepat mengurai kemacetan mengingat kecepatan dan daya angkut penumpangnya yang tinggi.

Meski terlambat dibandingkan negara-negara tetangga di Asean, kita tak perlu berkecil hati. Lebih baik terlambat daripada tidak sama sekali, begitu kata pepatah. Apalagi, pembangunan moda transportasi yang sifatnya megaprojek memang sulit dilakukan pada saat tingkat kesejahteraan rakyat masih rendah.

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik, pendapatan per kapita Indonesia pada 2012 mencapai US\$3.600, yang berarti ada ruang cukup bagi warga untuk membayar biaya transportasi yang lebih tinggi. Namun demikian, tanpa subsidi dari pemerintah pusat maupun daerah tarif MRT akan memberatkan jika diperhitungkan biaya pembangunannya.

Gubernur Jokowi menginginkan agar harga tiketnya tak lebih dari Rp10.000 atau sekitar satu dolar AS, sebagaimana yang umum berlaku di negara-negara lain. Biaya tersebut akan terasa lebih ekonomis jika terjadi integrasi antara semua moda transportasi yang ada, yakni kereta komuter, busway, dan MRT.

Dengan tingkat kemacetan yang parah di Jakarta—di mana panjang jalan nantinya akan sama dengan jumlah kendaraan—kehadiran kereta cepat massal memang tak bisa ditawar-tawar lagi. Namun, melihat bagaimana alotnya negosiasi antara berbagai pihak sampai Jokowi bisa meluncurkan pembangunannya, maka perlu dukungan bulat dari semua pihak, yakni seluruh elemen terkait di pusat maupun pemerintah provinsi, agar megaprojek tersebut benar-benar terwujud.

Pembangunannya yang membutuhkan waktu panjang berpotensi mengundangi masalah di tengah jalan. Saat ini, misalnya, belum rampung beberapa persoalan pembebasan lahan. Juga ada warga yang menolak wilayah mereka dilalui stasiun MRT karena alasan kerusakan lingkungan dan mengganggu kelangsungan usaha mereka.

Tugas pemerintah menyadarkan masyarakat tentang manfaat MRT ini, selain kemampuannya mengurai kemacetan lalu lintas, juga dalam fungsinya meningkatkan kesejahteraan warga. Kawasan-kawasan baru akan tumbuh oleh kehadiran kereta cepat tersebut, yang akan mendorong geliat ekonomi menjadi lebih kencang lagi, dan pada akhirnya warga jualah yang akan meningkatnya.

► Jika keseluruhan koridor itu selesai, lalu lintas penduduk Jakarta, Tangerang, dan Bekasi akan lebih lancar.

► Tanpa subsidi dari pemerintah, tarif MRT akan memberatkan jika diperhitungkan biaya pembangunannya.

► Perlu dukungan bulat dari semua pihak agar megaprojek tersebut benar-benar terwujud.