

**PERSEPSI DAN PARTISIPASI MASYARAKAT DALAM PEMBANGUNAN
INFRASTRUKTUR (STUDI KASUS PEMBANGUNAN MRT RUTE KORIDOR
SELATAN-UTARA, TAHAP 1, LEBAK BULUS JAKARTA SELATAN**

Astried Kharisma¹

Email Kharismaastried@yahoo.com

Abstract: Infrastructure development is an important part of an expansion of a region and country which is the duties and obligations of the center or local government. In infrastructure development social aspects should be noticed in order to realize a participatory and quality development. MRT (Mass Rapid Transit) development policy is a policy to increase the infrastructure development. This research was a development study which reviewed on how the perception and participation of the society towards the infrastructure development particularly in MRT (Mass Rapid Transit) development in Lebak Bulus District, South Jakarta. This was a mixed research method between quantitative and qualitative with sampling technique using questionnaire, interview and document. The main focuses in this research were the context of society perception to MRT (Mass Rapid Transit) development in Lebak Bulus District, South Jakarta, society participation towards the MRT (Mass Rapid Transit) development in Lebak Bulus District, South Jakarta, and the correlation of perception and participation of the society towards the MRT (Mass Rapid Transit) development in Lebak Bulus District, South Jakarta from its implementation in the field.

Keywords : Infrastructure Development, Perception, Participation

Abstrak: Pembangunan Infrastruktur merupakan salah satu bagian penting dalam perkembangan suatu wilayah dan negara yang merupakan salah satu tugas dan kewajiban dari pemerintah baik pusat maupun daerah. Dalam pembangunan infrastruktur tentunya juga harus memperhatikan aspek-aspek sosial demi mewujudkan pembangunan yang partisipasif dan berkualitas. Kebijakan pembangunan MRT (Mass Rapid Transit) merupakan salah satu kebijakan untuk meningkatkan pembangunan infrastruktur. Penelitian ini merupakan studi pembangunan yang mengkaji tentang bagaimana persepsi dan partisipasi masyarakat terhadap pembangunan Infrastruktur khususnya Pembangunan MRT (Mass Rapid Transit) yang dilaksanakan di Kelurahan Lebak Bulus, Jakarta Selatan. Penelitian ini menggunakan metode penelitian campuran kuantitatif dan kualitatif dengan teknik pengumpulan data melalui kuesioner, wawancara dan dokumen. Hal yang menjadi fokus utama penelitian ini yaitu konteks dari persepsi masyarakat terkait pembangunan MRT (Mass Rapid Transit) di Kelurahan Lebak Bulus, Jakarta Selatan, partisipasi masyarakat terkait pembangunan MRT (Mass Rapid Transit) di Kelurahan Lebak Bulus, Jakarta Selatan, dan hubungan antara persepsi dan partisipasi masyarakat terhadap pembangunan MRT (Mass Rapid Transit) di Kelurahan Lebak Bulus, Jakarta Selatan dari pelaksanaannya di lapangan.

Kata kunci : Pembangunan Infrastruktur, Persepsi, Partisipasi

¹ Kharismaastried@yahoo.com

Pendahuluan

Pembangunan merupakan hal yang tidak dapat dipisahkan dari pertumbuhan dan perkembangan suatu Negara. Pembangunan skala nasional harus diawali terlebih dahulu dari pembangunan secara regional dan menyeluruh. Jakarta sebagai ibu kota Negara, memiliki ciri tersendiri yang berbeda dari wilayah lainnya dalam masalah pembangunan terutama dalam masalah infrastruktur. Jakarta merupakan daerah yang menjadi pusat kegiatan pemerintahan, ekonomi, dan kebudayaan. Berbagai kegiatan dari segala aspek yang terpusat ini membuat masyarakat di Jakarta dalam kehidupannya memerlukan banyak pelayanan seperti listrik, air, sanitasi, telepon, pendidikan, kesehatan, pemukiman hingga angkutan umum. Oleh sebab itu, kota Jakarta memerlukan pengelolaan, pengaturan dan penanganan yang matang agar semua kegiatan berlangsung dengan baik. Namun sebagai Ibukota, Jakarta sudah dipenuhi oleh bangunan, manusia hingga kendaraan padahal kegiatan dan aktivitas masyarakat perkotaan terbilang dinamis sehingga masyarakat menjadi sulit bergerak dalam lingkungan perkotaan yang demikian. Untuk menunjang mobilitas masyarakat kota Jakarta tersebut, fasilitas transportasi menjadi hal yang penting dan layak untuk diperhatikan. Infrastruktur dan fasilitas transportasi merupakan sector pendahulu yang harus disediakan lebih dahulu, karena dibutuhkan untuk memenuhi kegiatan sector-sektor lainnya (misalnya perdagangan, perindustrian, pendidikan, kesehatan, pariwisata dan lainnya)². Transportasi nasional yang efektif dan efisien diharapkan mampu mendukung terwujudnya ketahanan nasional yang tangguh dan wawasan nusantara. Kondisi Transportasi dalam SITRANAS No.KM 49 tahun 2005 digambarkan melalui penilaian kinerja setiap moda meliputi 14 macam, yaitu (1) keselamatan, (2) aksesibilitas, (3) keterpaduan, (4) kapasitas, (5) teratur, (6) lancar dan cepat, (7) mudah dicapai, (8) tepat waktu, (9) nyaman, (10) tariff, (11) tertib, (12) aman, (13) polusi rendah, dan (14) efisien³. Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Jakarta, merupakan dokumen perencanaan daerah provinsi daerah khusus ibukota Jakarta. adapun visi dari RPJMD Jakarta adalah : “Jakarta Baru, kota modern yang tertata rapi, menjadi tempat hunian yang layak dan manusiawi, memiliki masyarakat yang berkebudayaan, dan dengan pemerintahan yang berorientasi pada pelayanan public”

Adapun misi dari RPJMD Jakarta adalah :

1. Mewudkan Jakarta sebagai kota modern yang tertata rapi serta konsisten dengan rencana tata ruang wilayah
2. Menjadikan Jakarta sebagai kota yang bebas dari masalah-masalah menahun seperti macet, banjir, pemukiman kumuh, sampah dan lain lain
3. Menjamin ketersediaan hunian dan ruang public yang layak serta terjangkau bagi warga kota
4. Membangun pemerintah yang bersih dan transparan serta berorientasi pada pelayanan public.

misi RPJMD nomor 2 menjelaskan mengenai tujuan Jakarta yang bebas dari masalah kemacetan, untuk mencapai misi tersebut pemerintah Kota Jakarta mengupayakan penyelesaian masalah kemacetan seperti yang tercantum dalam strategi RPJMD Jakarta yaitu pemantapan dan Pengembangan Sistem Transportasi Kota Berbasis Angkutan Umum Masal. Strategi ini dimaksudkan untuk mengatasi permasalahan kemacetan yang sudah semakin parah dengan memfokuskan pada peningkatan sarana dan prasarana, pelayanan angkutan umum dan pengembangan sistem angkutan umum massal untuk melayani pergerakan orang dan barang. Strategi operasional meliputi: i) Pengembangan sarana dan prasarana pendukung, ii)

² Sakti Adji Sasmita, *transportasi dan pengembangan wilayah*. (Yogyakarta: Graha ilmu,2011

³ Adisasmita Rahardjo, *Manajemen Pembangunan Transportasi*. (Yogyakarta: Graha ilmu, 2014)

Pengembangan Sistem Angkutan Umum Massal, iii) Penataan Pelayanan Angkutan Umum, iv) Restrukturisasi Pelayanan Angkutan Umum, v) Pengendalian dan Keselamatan Transportasi, vi) Pembangunan Sarana perpindahan moda transportasi yang terintegrasi, aman dan nyaman bagi pejalan kaki dan penyandang disabilitas dan vii) Penataan sistem perparkiran⁴. Pemerintah Provinsi DKI Jakarta sudah memiliki Kebijakan Transportasi yang tertuang dalam Peraturan Gubernur Nomor 103 Tahun 2007 tentang Pola Transportasi Makro pasal 6 ayat 1 yaitu⁵ :

Untuk pelaksanaan pengembangan sistem angkutan umum missal sebagaimana dimaksud dalam pasal 4 ayat (1) huruf b terdiri dari :

- a) Jaringan Bus Priority
- b) LRT
- c) MRT

Dinas perhubungan Jakarta juga telah memiliki rencana strategis 2013-2017 yang dibuat berdasarkan dari rujukan RPJMD DKI Jakarta 2013-2017. Tujuan dari rencana srategis tersebut adalah 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 Massal berbasis Rel melalui pembangunan MRT koridor utara-selatan tahap I (Lb Bulus - Bunderan HI), pembangunan sebagian MRT koridor selatan-utara tahap II (Bunderan HI –Kampung Bandan), dan Persiapan pembangunan MRT koridor barat-timur⁶. 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. Dan prosesnya melibatkan semua stakeholders secara berkesinambungan dan proporsional.. Kebijakan public yang partisipatif dapat terbangun secara efektif manakala antara yang memerintah dan yang diperintah sama-sama memiliki kemampuan dan kemauan untuk mengusahakan terbangunnya sistem yang tidak hanya jelas dalam perumusannya, tetapi juga pasti dalam perwujudannya. Dengan kata lain, kebijakan public yang partisipatif mensyaratkan terbangunnya strong state dan strong society secara beriringan⁷. Partisipasi masyarakat merupakan proses dan keadaan yang harus selalu dikembangkan dan pengembangannya memerlukan waktu, sumberdaya, pemahaman dan ketekunan. Selain itu, partisipasi masyarakat merupakan gambaran keterlibatan anggota masyarakat secara sukarela, selain juga merupakan gambaran dari pengukapan dan pengakomodasian gagasan, pengetahuan, dan keterampilan mereka. Keterlibatan aktif atau partisipasi masyarakat tersebut dapat berarti menjadi 3 yaitu keterlibatan dalam proses penentuan arah, strategi dan kebijaksanaan pembangunan yang dilakukan pemerintah, keterlibatan dalam memikul beban dan bertanggung jawab dalam pelaksanaan kegiatan pembangunan, keterlibatan dalam memetik hasil dan manfaat

⁴ Rencana pembangunan Jangka Menengah Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 2013-2017 badan perencana pembangunan daerah

⁵ Peraturan Gubernur No. 103 tahun 2007 tentang pola transportasi makro

⁶ Rencana Strategis Dinas Perhubungan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta 2013-2017

⁷ Muchlis Hamdi, Keijakan Publik: Proses, Analisis, dann Partisipasi (Bogor, Ghalia Indonesia 2014) hal. 148

pembangunan secara berkeadilan.⁸ masyarakat sudah seharusnya ikut berperan dalam pembangunan sehingga masyarakat pun ikut berproses, terlebih dalam Proyek MRT ini masyarakat yang nanti akan merasakan dampaknya baik dampak yang positif maupun yang negative. Sehingga masyarakat tidak hanya menerima hasil atau output saja. Masyarakat sudah seharusnya berpartisipasi dalam pembangunan ini sesuai Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 Tentang perkeretaapian pasal 172 yang berbunyi bahwa Masyarakat berhak⁹ :

- a) memberi masukan kepada Pemerintah, Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, dan Penyelenggara Sarana Perkeretaapian dalam rangka pembinaan, penyelenggaraan, dan pengawasan perkeretaapian
- b) mendapat pelayanan penyelenggaraan perkeretaapian sesuai dengan standar pelayanan minimum dan
- c) memperoleh informasi mengenai pokok-pokok rencana induk perkeretaapian dan pelayanan perkeretaapian

diharapkan masyarakat mengetahui peran dan hak nya sebagai masyarakat sehingga nanti nya akan timbul rasa tanggung jawab dalam masyarakat baik dalam menjaga, merawat atau pun menaati regulasi-regulasi. Dalam kasus ini masyarakat yang paling banyak terlibat adalah masyarakat yang berada didaerah Lebak Bulus sebagai area pembanguan koridor MRT Tahap 1 dan sebagai area yang pertama memulai pembangunan MRT. Disini peneliti akan meneliti partisipasi masyarakat di kelurahan Lebak Bulus, dimana sebagai lokasi pembangunan MRT pertamakali dilaksanakan. Selain itu peneliti juga akan meneliti persepsi dari masyarakat mengenai pembangunan MRT yang sedang dilaksanakan dan menganalisis pengaruhnya terhadap pembangunan MRT itu sendiri. Berdasarkan latar belakang tersebut, maka dapat dirumuskan suatu permasalahan, yaitu:

1. Bagaimanakah persepsi masyarakat terhadap Pembangunan infrastruktur dalam proyek pembangunan MRT di Jakarta?
2. Bagaimanakah partisipasi masyarakat terhadap Pembangunan infrastruktur dalam proyek pembangunan MRT di Jakarta?
3. Apakah persepsi dan partisipasi bersama-sama mempengaruhi Pembangunan Infrastruktur dalam proyek pembangunan MRT di Jakarta?

Kajian Teori

Partisipasi

menurut koentjaraningrat (1994) dalam kaitanya dengan pembangunan terdapat dua pengertian mengenai partisipasi yakni: pertama, partisipasi adalah keikutsertaan masyarakat dalam aktivitas-aktivitas dalam proyek-proyek pembangunan khusus, dan kedua, partisipasi sebagai individu di luar aktivitas dalam pembangunan, partisipasi diartikan sebagai keikutsertaan seseorang atau masyarakat dalam suatu pembangunan¹⁰. Sherry R Arnstein (1969) membuat skema tingkatan partisipasi masyarakat dalam memutuskan kebijakan, diantaranya adalah *citizen control, delegated power, partnership* yang tergolong dalam tingkatan *citizen power*. Kemudian

⁸ BintoroTjokroamidjojo, *Perencanaan Pembangunan*. (Jakarta: Gunung agung, 1979).Hal. 206

⁹ Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 Tentag perkeretaapian

¹⁰ Ainur Rochman dkk, partisipasi warga dalam pembangunan dan demokrasi (program sekolah demokrasi bekerja sama dengan averroes press, 2012) hal. 46

placation, consultation, informing yang tergolong dalam tingkatan *Tokenism* serta *theraphy* dan *manipulation* yang tergolong dalam tingkatan *nonparticipation*¹¹

Persepsi

Persepsi seseorang merupakan suatu proses yang aktif dimana yang memegang peranan bukan hanya stimulus yang mengenyainya, tetapi juga ia sebagai keseluruhan dengan pengalaman pengalamannya, motivasinya dan sikap-sikap yang relevan terhadap stimulus tersebut¹². Dengan persepsi individu akan menyadari tentang keadaan di sekitarnya dan juga keadaan diri sendiri (Davidoff,1981). Karena banyak faktor yang mempengaruhi persepsi social dan faktor – faktor itupun tidak tetap, melainkan selalu berubah – ubah, maka sering kali terjadi perbedaan persepsi antar satu orang dengan orang lain, atau satu kelompok dengan kelompok lain. Hal-hal yang menyebabkan perbedaan persepsi antar individu dan antar kelompok adalah Perhatian, set, kebutuhan, sistem nilai, tipe-tipe kepribadian, gangguan kejiwaan.¹³ Keadaan menunjukkan bahwa individu tidak hanya dikenai oleh satu stimulus saja, tetapi individu dikenai berbagai macam stimulus yang ditimbulkan oleh keadaan sekitarnya¹⁴Namun demikian tidak semua stimulus mendapatkan respon individu untuk dipersepsi. Stimulus mana yang akan dipersepsi atau mendapatkan respon dari individu tergantung pada perhatian individu yang bersangkutan.

Pembangunan Infrastruktur

Sistem Infrastruktur dapat didefinisikan sebagai fasilitas-fasilitas atau struktur-struktur dasar, peralatan-peralatan, instalasi-instalasi yang dibangun dan dibutuhkan untuk berfungsinya sistem social dan sistem ekonomi masyarakat (grigg, 2000)¹⁵. Definisi lainya oleh American public works association (stone, 1974) adalah sebagai fasilitas-fasilitas fisik yang dikembangkan atau dibutuhkan oleh agen-agen public untuk fungsi-fungsi pemerintahan dalam penyediaan air, tenaga listrik, pembuangan limbah, transportasi dan pelayanan, similar untuk memfasilitasi tujuan-tujuan ekonomi dan social¹⁶. Pengelolaan infrastruktur perkotaan yang terkait dengan sistem transportasi dimaksud untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang terpadu dengan moda transportasi lain di wilayah perkotaan ataupun dengan jaringan transportasi jalan yang menghubungkan seluruh wilayah perkotaan, pengelolaan yang dimaksud meliputi beberapa aspek yaitu subsistem manajemen dan rekayasa lalu lintas jalan, subsistem manajemen angkutan orang, subsistem manajemen angkutan barang, subsistem manajemen simpul/terminal transportasi jalan dan subsistem jaringan transportasi jalan rel kereta api perkotaan¹⁷. Adapun kebijakan transportasi dilihat dari pendekatan penyusunan meliputi terkorrodinasi, terkonsolidasi, utilisasi, tersinkronisasi, terintegrasi dan berimbang¹⁸.

¹¹ Ibid. hal. 47

¹² Saparinah sadli, persepsi social mengenai perilaku menyimpang (Jakarta: program pascasarjana, universitas indonesia, Jakarta 1976)

¹³ Sarlito w. Sarwono. Pengantar psikologi umum. (Jakarta: PT. Rajagrafindo Persada, 2012) hal. 103

¹⁴ Bimo walgito, Pengantar Psikologi umum (Yogyakarta : andi, 2004) hal. 91

¹⁵ Robert j kodoatie, roestam sjarief, tata ruang air(Yogyakarta: andi Yogyakarta, 2010) hal. 487

¹⁶ *ibid*

¹⁷ Ferry anggoro suryokusumo, *pelayanan public dan pengelolaan infrastruktur perkotaan* (Yogyakarta: Sinergi Publishing, 2008) hal126

¹⁸ Sakti adji adisasmita, *perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*. (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2012) hal. 50

Metode

Penelitian ini menggunakan pendekatan penelitian campuran (Mix Methodology). Mix method menghasilkan fakta yang lebih komprehensif dalam meneliti masalah dalam penelitian, karna peneliti memiliki kebebasan dalam menggunakan semua alat pengumpul data sesuai dengan jenis data yang dibutuhkan oleh peneliti. Sedangkan Kuantitatif dan kualitatif hanya sebatas dengan jenis alat pengumpul data tertentu. Menurut Creswell (2009) Metode kombinasi adalah merupakan pendekatan penelitian yang menggabungkan atau menghubungkan metode penelitian kuantitatif dan kualitatif. Adapun sumber data yang diperoleh adalah melalui wawancara, kuesioner dan observasi. Subjek dalam penelitian ini adalah seluruh masyarakat di Kelurahan Lebak Bulus, Jakarta Selatan yang berjumlah 28.127 jiwa. Pengambilan sampel dengan menggunakan sampel random atau sampel acak. Peneliti mencampur subjek-subjek di dalam populasi sehingga semua populasi dianggap sama. Dengan demikian peneliti memberi hak yang sama kepada setiap subjek untuk memperoleh kesempatan dipilih menjadi sampel. Pada penelitian ini perhitungan sampel akan menggunakan rumus perhitungan sampel yang digunakan oleh Frank Lynch sehingga diperoleh sampel sebanyak 96 orang. Adapun orang yang dipilih sebagai informan, adalah Bagian Penataan Kota dan Lingkungan Hidup Kota Administrasi Jakarta Selatan, Kelurahan Lebak Bulus dan Tokyo Wika Joint Operation MRT. yaitu menanyakan pertanyaan dengan format terbuka mendengarkan, dan merekamnya dan kemudian menindaklanjuti dengan pertanyaan tambahan yang terkait. Serta penggunaan dokumen merupakan metode pengumpulan data dengan mengumpulkan catatan-catatan penting yang berhubungan dengan masalah yang diteliti.

Gambaran Umum

Lebak Bulus adalah [kelurahan](#) di kecamatan [Cilandak](#), Jakarta Selatan. Kelurahan Lebak Bulus memiliki 9 RW dan 79 RT dengan jumlah kepala keluarga sebanyak 12.654 kepala keluarga. Dengan total penduduk sejumlah 28.127. Pada Kelurahan Lebak Bulus terdapat berbagai sarana public seperti Terminal Lebak Bulus, Stadion Lebak Bulus, Hotel, Pusat Perbelanjaan, Perumahan dan beberapa pusat sarana peribadatan. Adapun batas-batas dari Kelurahan Lebak Bulus adalah sebagai berikut :

- Sebelah Utara : Wilayah Kelurahan Cipete Selatan
- Sebelah Barat : Wilayah Kelurahan Pondok Pinang
- Sebelah Timur : Wilayah Kelurahan Pondok Labu
- Sebelah Selatan ; Wilayah Kelurahan Cinere

Jakarta sebagai kota metropolitan yang sekaligus merupakan pusat perekonomian dan perdagangan mengalami permasalahan yang cukup rumit dalam bidang transportasi. Jumlah penduduk yang banyak dengan daya beli yang meningkat menyebabkan pertumbuhan kepemilikan kendaraan bermotor cukup tinggi. Kondisi ini diperburuk dengan tambahan ratusan ribu kendaraan luar Jakarta yang bergerak di Jakarta setiap hari. Sementara upaya penambahan panjang jalan sering menghadapi kendala. Keadaan ini berakibat meningkatnya kepadatan lalu lintas di jalan raya yang pada akhirnya menimbulkan titik-titik rawan kemacetan di sejumlah tempat. Untuk mengatasi hal tersebut pemerintah menggunakan beberapa alternatif masalah seperti diberlakukannya 3 in 1 serta pembangunan fly over dan under pass. Disamping itu pemerintah juga menyediakan moda transportasi umum di Jakarta seperti komuter yang menghubungkan Jakarta dengan Bogor, Depok, Tangerang dan Bekasi maupun busway. Dari banyaknya moda transportasi di Jakarta seperti busway, KRL dan berbagai angkutan umum, nyatanya masalah kemacetan menjadi masalah yang belum dapat terselesaikan. Minimnya tingkat keamanan dan kenyamanan juga menjadi isu yang perlu diperhatikan. Tindak kriminal

seperti pencopetan atau pelecehan masih sering terjadi baik dalam moda transportasi angkutan umum, busway ataupun KRL. Hal ini tidak semata mata mengambil hak pengguna transportasi umum tapi juga menyangkut masalah keamanan pribadi. Selain itu padatnya kendaraan di Jakarta menimbulkan polusi udara yang tidak baik bagi masyarakat. Berbagai aspek perkembangan wilayah memunculkan permasalahan transportasi yang meliputi aspek-aspek operasional jaringan, finansial, ekonomi, lingkungan, dan keselamatan. Indikasi dari permasalahan yang timbul dalam aspek-aspek tersebut terlihat dari kemacetan lalu lintas, proporsi penggunaan pribadi yang terus meningkat, tingkat kecelakaan yang tinggi, konsumsi bahan bakar yang tidak efisien, dan sebagainya. Isu-isu perkembangan wilayah ini mengingatkan bahwa permasalahan transportasi memerlukan pemikiran dan penanganan yang komprehensif dengan kesadaran bahwa fokus perlu diberikan terhadap peningkatan efisiensi dan efektivitas infrastruktur yang ada, serta optimalisasi sumber daya yang terbatas untuk pengembangan sistem transportasi dalam mengantisipasi perkembangan wilayah. Mobilitas masyarakat yang tinggi di Jakarta mengharuskan penerapan sistem transit cepat berskala massal atau Mass Rapid Transit. Keputusan Gubernur Provinsi DKI Jakarta No84 tahun 2004 tentang penetapan pola transportasi makro provinsi DKI Jakarta Bab III Pasal 3 point b dan e, “ memasyarakatkan sistem angkutan umum massal dan menambah jaringan primer, busway, dan subway” Mass Rapid Transit (MRT) yang sejak tahun 1987 sudah dilakukan studi kelayakan, dilanjutkan dengan pengkajian dan perancangan tahun 1992, sehingga diproyeksikan sudah dapat beroperasi tahun 1997 ternyata kandas. Kemudian studi kelayakan kedua dilaksanakantahun 2004, sejalan dengan pengaktifan kembali PT MRT Jakarta diperkirakan MRT dapat beroperasi tahun 2013, namun kandas kembali untuk kedua kalinya karena terjadi krisis ekonomi tahun 2008. Walaupun sempat terhenti tahun 2009-2011, akhirnya setelah menanti 20 tahun,Pemerintah Provinsi DKI Jakarta secara resmi meluncurkan dimulainya mega proyek transportasi cepat masal pada tanggal 2 mei 2013. Sebagian besar dari konstruksi jalur MRT Jakarta merupakan Struktur Layang (Elevated) yang membentang di sepanjang 9,79 km; dari wilayah Lebak Bulus hingga Sisingamangaraja. Dari rute tersebut, terdapat 7 (tujuh) Stasiun Layang, yaitu Lebak Bulus, Fatmawati, Cipete Raya, Haji Nawi, Blok A, Blok M dan Sisingamangaraja . Seluruh stasiun penumpang dan lintasan dibangun dengan Struktur Layang yang berada di atas permukaan tanah. Sementara Depo Kereta Api yang dibangun di area Lebak Bulus, berdekatan dengan stasiun awal/akhir Lebak Bulus, dibangun di permukaan tanah. Konstruksi Layang MRT Jakarta terdiri dari 3 (tiga) paket, yaitu CP 101 untuk Konstruksi Layang dan Depo Lebak Bulus sepanjang 1,21 km; CP 102 untuk jalur Fatmawati – Cipete Raya sepanjang 4,74 km; dan CP 103 untuk jalur Haji Nawi – Sisingamangaraja dengan panjang 3,84 km. Untuk paket CP 101 dan CP 102, Konsorsium Tokyu - WIKA menjadi pelaksana kontraktor pembangunan, sedangkan Konsorsium Obayashi - Shimizu - Jaya Konstruksi (OSJ) menjadi pelaksana kontraktor pembangunan untuk paket CP 103. Depo Lebak Bulus sendiri merupakan lokasi awal dan akhir kereta akan berjalan. Depo merupakan lokasi *maintenance* kereta, bengkel, gudang, tempat parker, tempat penyimpanan cadangan kereta, pusat kontrol kereta dan kantor dari MRT Jakarta. sehingga depo menjadi tempat krusial dan prioritas untuk segera diselesaikan. Jika tidak segera selesai maka kereta dari jepang tidak bisa dikirim ke indonesia karena tidak adanya tempat penyimpanan. Dalam pembangunannya, Depo lebak bulus mewajibkan pelepasan beberapa lahan salah satunya adalah terminal Lebak bulus dan Stadion Lebak Bulus. Keduanya merupakan sarana umum yang banyak masyarakat masih gunakan sebelum di bebaskan. Disamping pembangunan kntruksi MRT juga merencanakan pembangunan Transit Oriented Development (TOD). Berdasarkan Peraturan Daerah Pemerintah Provinsi DKI Jakarta No. 3 Tahun 2008, Perusahaan diberikan hak

untuk melakukan pengembangan dan pengelolaan properti di stasiun, kawasan stasiun, dan depo serta hak konsesi untuk mengelola dan mengembangkan lahan, bangunan baik yang berada di bawah tanah maupun di atas tanah di seluruh wilayah dalam stasiun dan depo serta di luar stasiun dan di luar depo dalam luasan tertentu untuk dikomersialisasikan melalui cara-cara disewakan atau dikerjasamakan untuk menciptakan potensi pendapatan selain pendapatan langsung dari penjualan tiket.

Hasil Penelitian

Hasil dari penelitian menunjukkan bahwa masyarakat memiliki persepsi yang positif mengenai pembangunan MRT. Masyarakat optimis mengenai kehadiran MRT yang dinilai sebagai tombak perbaikan infrastruktur di Jakarta. Masyarakat yakin bahwa pembangunan MRT akan berdampak ke arah yang lebih baik untuk Jakarta. Masyarakat merasa bahwa dalam pembangunan MRT informasi tidak sulit untuk diakses sehingga transparansi dalam pembangunan MRT dapat dirasakan. Disamping itu banyak keuntungan-keuntungan yang dirasakan masyarakat ketika terlaksananya pembangunan MRT. Perapihan dan perbaikan beberapa fasilitas public adalah salah satunya. Namun masyarakat juga merasakan dampak yang negative akibat pembangunan MRT terutama dalam dampak kebersihan dan lingkungan. Hal ini menjadi sorotan karena MRT sudah melakukan berbagai uji dampak lingkungan namun masyarakat masih merasakan dampak negatif akibat pembangunan MRT. Hal ini mengindikasikan bahwa dalam pembangunan dapat terjadi dampak-dampak yang seharusnya sudah diantisipasi sejak awal. Akan tetapi hal tersebut tidak mengubah persepsi masyarakat bahwa pembangunan adalah hal yang krusial dan penting serta tetap harus dijalankan. Demi adanya perubahan yang lebih baik untuk Jakarta. Partisipasi masyarakat dalam pembangunan bersifat sukarela dalam artian semampunya masyarakat dalam memberikan kontribusinya terhadap pembangunan dan sisanya adalah menjadi bagian dari tugas pemerintah. Hasil dari penelitian ini adalah tingkat partisipasi yang ditunjukkan masyarakat berada dalam kategori tinggi. Masyarakat secara sukarela membantu apa yang bisa dibantu. Salah satu contohnya pengadaan tanah. Akan tetapi dalam pelaksanaannya pengadaan tanah tidak berjalan dengan baik akibat masalah-masalah teknis. Hal ini memperlambat pembangunan MRT karena lahan yang dibutuhkan tak kunjung terselesaikan pembebasannya. Ketika pembangunan MRT terhambat maka akan menimbulkan dampak-dampak lainnya. Seperti kemacetan akibat pembangunan MRT dan ketidakaturan struktur kota. Maka dari itu ketika partisipasi masyarakat tinggi juga harus disertai kesiapan pemerintah dalam mengatasi hal-hal seperti ini. Masyarakat juga aktif dalam mencari informasi seperti menghadiri sosialisasi yang diadakan MRT dan pemerintah, rebug warga dan mencari informasi lain melalui media yang ada terutama televisi.

Kesimpulan dan Saran

Dari penelitian tersebut ditemukan beberapa hambatan yang berpengaruh baik dalam persepsi masyarakat maupun partisipasi masyarakat dalam pembangunan infrastruktur khususnya MRT, adapun hambatan-hambatan yang ditemukan adalah :

1. Masyarakat cenderung mencari informasi sendiri, pengkomunikasian dalam pembangunan MRT belum dilakukan secara menyeluruh dan maksimal
2. Opini masyarakat yang buruk mengenai pembangunan MRT yang datang dari individu itu sendiri
3. Tidak adanya wadah yang secara khusus untuk menampung aspirasi masyarakat mengenai pembangunan MRT

4. Masih terjadi hambatan dalam hal-hal teknis yang dilakukan pemerintah dalam melaksanakan kebijakan. Dalam kasus ini terutama masalah pembebasan lahan yang diselesaikan dengan hambatan masalah administratif dan akhirnya turut menghambat pembangunan MRT
5. Masih terdapat masyarakat yang kurang sadar akan pentingnya partisipasi dan tidak meratanya partisipasi masyarakat dalam pembangunan MRT
6. Masih terdapat masyarakat yang merasa acuh terhadap pembangunan MRT walaupun dapat berdampak baik dalam lingkungan maupun sosialnya
7. Timbulnya dampak-dampak negative yang berakibat tidak baik bagi kualitas kehidupan masyarakat sekitar dalam pembangunan MRT
8. Masih terdapat konflik-konflik dalam penyelesaian masalah dalam pembangunan MRT yang bersinggungan langsung dengan masyarakat sekitar

Persepsi Masyarakat yang buruk akan pembangunan infrastruktur harus dihilangkan agar masyarakat memiliki pandangan dan ide yang sama mengenai pembangunan infrastruktur. Dengan begitu akan timbul masyarakat yang peduli dan kritis terhadap pembangunan yang terjadi di lingkungannya. Selain itu Partisipasi Masyarakat pun perlu ditingkatkan agar pembangunan berjalan lancar, efektif, efisien dan sesuai dengan harapan. Meskipun dalam penelitian ini tingkat partisipasi masyarakat terbilang cukup baik, usaha untuk makin meningkatkan partisipasi tersebut tidak dapat diabaikan. Karena semakin tingginya partisipasi akan berpengaruh juga terhadap pembangunan infrastruktur. Untuk itu peneliti merekomendasikan :

1. Untuk Pemerintah :
 - a. Meningkatkan manajemen komunikasi dan penyampaian informasi kepada masyarakat agar tidak adanya informasi simpang siur dalam pembangunan yang dapat membentuk persepsi masyarakat menjadi buruk dengan cara dibentuknya sistem informasi yang mudah diakses dan bekerjasama dengan pemerintah setempat hingga level RT/RW dalam penyebaran informasi secara formal dengan rentang waktu yang berkala, konsisten dan kontinyu.
 - b. Membentuk opini masyarakat akan pentingnya diselenggarakan pembangunan infrastruktur dengan cara diadakan sosialisasi kepada masyarakat agar memahami dan berada dalam satu ide akan pentingnya penyelenggaraan pembangunan infrastruktur.
 - c. Pewadahan untuk menampung aspirasi masyarakat dengan cara dibuatnya wadah khusus bagi proyek MRT dengan alur penyampaian aspirasi yang jelas sehingga seluruh aspirasi tertampung dalam satu wadah khusus dan terarah.
 - d. Pemerintah harus lebih siap dalam mengatasi hal-hal teknis dalam pelaksanaan tugasnya untuk menampung aspirasi masyarakat agar aspirasi dari masyarakat benar benar termobilisasi dengan baik dengan cara diadakannya pelatihan yang lebih terhadap aparat pemerintah yang bertugas dan diadakannya sosialisasi untuk aparat pemerintah setiap kegiatan penyerapan aspirasi yang baru diadakan
2. Untuk Masyarakat :
 - e. Peningkatan inisiatif dan komitmen dari masyarakat sendiri agar partisipasi semakin meningkat
 - f. Meningkatkan kepekaan dengan peduli oleh kondisi lingkungan sekitar

3. Untuk Koorporat :
 - a. Meminimalisir dampak-dampak negatif yang timbul akibat pembangunan seperti masalah lingkungan. Dengan cara pemerintah terkait maupun pihak swasta perlu menguji dan mengkaji AMDAL secara cermat dan selalu memonitoring perkembangan masalah lingkungan yang timbul akibat pembangunan.
 - b. Melakukan pendekatan-pendekatan secara langsung yang sesuai dengan masyarakat sekitar, agar lebih mudah melakukan kerjasama terkait dengan masyarakat sekitar

Daftar Pustaka:

Jurnal

- Nidhaan Khafian. (2013). The efforts of Handling Transportations Problems in DKI Jakarta Through Sustainable Transportation Policy. *international journal of Administrative science and organization*, volume 20 No.3 (September)
- Teraik Kogoya, Benu Olfie dan Olly Esry Laoh. (2015). Partisipasi Masyarakat Terhadap Pembangunan Infrastruktur Jalan Desa di kabupaten Lanny Jaya- Papua. *Jurnal Berkala Ilmiah Efisiensi*. Voleme 15 no 2 (juni)

Tesis

- Irma Purnamasari. (2008). Studi Partisipasi Masyarakat dalam Perencanaan Pembangunan di Kecamatan Cibadak Kabupaten Sukabumi. *Tesis*. Universitas Diponegoro
- Muhammad Taufiqullah. (2008). Faktor-faktor yang memepengaruhi partisipasi masyarakat dalam pembangunan Infrastruktur jalan desa studi kasus program desa pembangunan dan oprasional desa di kabupaten lampung timur. *Tesis*. Universitas Institut Teknologi Bandung
- Saparinah sadli. (1976). persepsi social mengenai perilaku menyimpang. *Tesis*. Universitas Indonesia

Buku

- Adisasmata, Rahardjo. (2011). *Manajemen Pembangunan Transportasi*, Yogyakarta : Graha ilmu
- Adisasmata,Sakti Adji. (2014). *transportasi dan pengembangan wilayah*. Yogyakarta: Graha ilmu
- Adisasmata,Sakti Adji. (2012).*Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*. Yogyakarta: Graha ilmu
- Atkinson,Rita dan Richard Atkinson. (1997). *Pengantar Psikologi*.Jakarta: Erlangga
- Dunn, N. William. (1998). *Pengantar Analisis Kebijakan Publik*. Jakarta: Gadjah Mada University Press
- Ghozali, Imam. (2005). *Aplikasi Analisis Multivariate dengan program SPSS*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro
- Hamdi, muchlis. (2014). *Kebijakan public: proses,analisis,dan partisipasi*. Bogor:Ghalia Indonesia
- Hauser, M philliph dkk. (1985). *Penduduk dan masa depan perkotaan*. Jakarta: Yayasan Obor Indonesia.

- Iqbal, Hasan. (2003). *Pokok-Pokok Materi Statistik I*, Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Kartono, Kartini. (1983). *Pengantar Metodologi Research Sosial*. Bandung: Alumni
- Kodoatie, J Robert (2010) *Tata Ruang Air*, Yogyakarta: Andi Yogyakarta
- Rohman, Ainur dkk. (2012). *Partisipasi Warga dalam Pembangunan dan Demokrasi*. Jakarta: Program sekolah demokrasi
- Sarwono, Sarlito. (2008). *Teori Teori Psikologi Sosial*: Jakarta: Grafindo persada
- Sarwono, Sarlito. (2012). *Pengantar psikologi umum cetakan ke-4*. Jakarta: Rajagrafindo perkasa
- Sarwono Jonathan, *Metode penelitian kuantitatif dan kualitatif*, Yogyakarta : Graha ilmu
- Soetrisno, Loekman. (1995). *Menuju Masyarakat Partisipatif*. Yogyakarta: Kanisius
- Sugiyono, (2009). *Metode penelitian kuantitatif, kualitatif dan R & D*. Bandung: Alfabeta
- Suryokusumo Ferry anggoro (2008), *pelayanan public dan pengelolaan infrastruktur perkotaan*, Yogyakarta: Sinergi Publishing
- Tjokroamidjojo, Bintoro. (1979). *Perencanaan Pembangunan*. Jakarta: Gunung agung
- Walgito Bimo, (2004) *Pengantar Psikologi umum*, Yogyakarta : andi

Peraturan

- Peraturan Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta No.3 tahun 2008 Tentang Pembentukan BUMD PT MRT Jakarta
- Peraturan Gubernur Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 103 Tahun 2007 Tentang Pola Transportasi Mikro
- Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Tahun 2013-2017 badan perencanaan pembangunan daerah
- Rencana Strategis Dinas Perhubungan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta 2013-2017
- Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 Tentag perkeretaapian