

BAB III

PELAKSANAAN JATUHNYA OCS PARAPET PROYEK MRT JAKARTA YANG MENYEBABKAN KERUGIAN TERHADAP PENGENDARA MOTOR

A. Profil PT MRT (*Mass Rapid Transit*)

1. Sejarah PT MRT (*Mass Rapid Transit*)

PT *Mass Rapid Transit* Jakarta (PT MRT Jakarta) berdiri pada tanggal 17 Juni 2008, berbentuk badan hukum Perseroan Terbatas dengan mayoritas saham dimiliki oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta (struktur kepemilikan: Pemprov DKI Jakarta 99.98%, PD Pasar Jaya 0.02%). PT MRT (*Mass Rapid Transit*) Jakarta memiliki ruang lingkup kegiatan di antaranya untuk pengusahaan dan pembangunan prasarana dan sarana MRT (*Mass Rapid Transit*), pengoperasian dan perawatan (*operation and maintenance/O&M*) prasarana dan sarana MRT (*Mass Rapid Transit*), serta pengembangan dan pengelolaan properti/bisnis di stasiun dan kawasan sekitarnya, serta Depo dan kawasan sekitarnya.

Dasar hukum pembentukan PT. MRT (*Mass Rapid Transit*) Jakarta adalah Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 3 Tahun 2008 Tentang Pembentukan Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) Perseroan Terbatas (PT) MRT (*Mass Rapid Transit*) Jakarta (sebagaimana diubah dengan Peraturan Daerah Nomor 7 Tahun 2013 Tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Nomor 3 Tahun 2008 Tentang

Pembentukan Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) Perseroan Terbatas (PT) MRT Jakarta) dan Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2008 Tentang Penyertaan Modal Daerah Pada Perseroan Terbatas (PT) MRT (*Mass Rapid Transit*) Jakarta (sebagaimana diubah dengan Peraturan Daerah Nomor 8 Tahun 2013 Tentang Perubahan Atas Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2008 Tentang Penyertaan Modal Daerah Pada Perseroan Terbatas (PT) MRT Jakarta).

Rencana pembangunan MRT (*Mass Rapid Transit*) di Jakarta sesungguhnya sudah dirintis sejak tahun 1985. Namun, saat itu proyek MRT (*Mass Rapid Transit*) belum dinyatakan sebagai proyek nasional. Pada tahun 2005, Presiden Republik Indonesia menegaskan bahwa proyek MRT (*Mass Rapid Transit*) Jakarta merupakan proyek nasional. Berangkat dari kejelasan tersebut, maka Pemerintah Pusat dan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta mulai bergerak dan saling berbagi tanggung jawab. Pencarian dana disambut oleh Pemerintah Jepang yang bersedia memberikan pinjaman.

Pada 28 November 2006 penandatanganan persetujuan pembiayaan Proyek MRT (*Mass Rapid Transit*) Jakarta dilakukan oleh Gubernur Japan Bank for International Cooperation (JBIC) Kyosuke Shinozawa dan Duta Besar Indonesia untuk Jepang Yusuf Anwar. JBIC pun mendesain dan memberikan rekomendasi studi kepada Pemerintah Provinsi DKI Jakarta.

Telah disetujui pula kesepakatan antara JBIC dan Pemerintah Indonesia, untuk menunjuk satu badan menjadi satu pintu pengorganisasian penyelesaian proyek MRT (*Mass Rapid Transit*) ini.

JBIC kemudian melakukan merger dengan Japan *International Cooperation Agency* (JICA). JICA bertindak sebagai tim penilai dari JBIC selaku pemberi pinjaman. Dalam jadwal yang dibuat JICA dan MRT (*Mass Rapid Transit*) Jakarta, desain teknis dan pengadaan lahan dilakukan pada tahun 2008-2009, tender konstruksi dan tender peralatan elektrik serta mekanik pada tahun 2009-2010, sementara pekerjaan konstruksi dimulai pada tahun 2010-2014. Uji coba operasional rencananya dimulai pada tahun 2014. Namun, jadwal tersebut tidak terpenuhi. Desain proyek pun dilakukan mulai tahun 2008-2009, tahap konstruksi dilakukan mulai Oktober 2013, dan dicanangkan selesai pada 2018.

Berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku, terdapat 3 (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 (*outsourc*e) maupun bekerjasama dengan sektor swasta, sehingga beresiko terjadinya inefisiensi karena terbatasnya

pendanaan dari Pemerintah Daerah. Sementara BUMD/PT memiliki fungsi yang sama dengan sektor swasta sehingga mampu memanfaatkan sumber daya eksternal secara maksimal. Berdasarkan hal inilah maka kemudian dibentuk PT. MRT (*Mass Rapid Transit*) Jakarta.

Proyek MRT (*Mass Rapid Transit*) Jakarta dimulai dengan pembangunan jalur MRT (*Mass Rapid Transit*) Fase I sepanjang \pm 16 kilometer dari Terminal Lebak Bulus hingga Bundaran Hotel Indonesia yang memiliki 13 stasiun berikut 1 Depo. Untuk meminimalisir dampak pembangunan fisik Fase I, selain menggandeng konsultan manajemen lalu lintas, PT MRT Jakarta juga memiliki Analisis Mengenai Dampak Lingkungan (Amdal). Pengoperasian Fase I akan dimulai pada tahun 2019.

Pembangunan jalur MRT (*Mass Rapid Transit*) Fase I akan menjadi awal sejarah pengembangan jaringan terpadu dari sistem MRT (*Mass Rapid Transit*) yang merupakan bagian dari sistem transportasi massal DKI Jakarta pada masa yang akan datang. Pengembangan selanjutnya meneruskan jalur Sudirman menuju Ancol (disebut jalur Utara-Selatan) serta pengembangan jalur Timur-Barat.

Dalam struktur tugasnya, PT MRT (*Mass Rapid Transit*) Jakarta bertanggung jawab terhadap seluruh kegiatan mulai dari tahap Engineering Service, Konstruksi hingga Operasi dan Pemeliharaan. Adapun penjabarannya:

- a. Dalam tahap *Engineering Service*, PT MRT (*Mass Rapid Transit*) Jakarta bertanggung jawab terhadap proses prakualifikasi dan pelelangan kontraktor.
- b. Dalam tahap Konstruksi, PT MRT (*Mass Rapid Transit*) Jakarta sebagai atribusi dari Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menandatangani kontrak dengan kontraktor pelaksana konstruksi, dan konsultan yang membantu proses pelelangan kontraktor, serta konsultan manajemen dan operasional.
- c. Dalam tahap operasi dan pemeliharaan, PT MRT (*Mass Rapid Transit*) Jakarta bertanggung jawab terhadap pengoperasian dan perawatan, termasuk memastikan agar tercapainya jumlah penumpang yang cukup untuk memberikan pendapatan yang layak bagi perusahaan.

Pelaksanaan pembangunan MRT (*Mass Rapid Transit*) melibatkan beberapa instansi, baik pada tingkatan Pemerintah Pusat, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta, dan PT MRT (*Mass Rapid Transit*) Jakarta sendiri. Oleh karena itu, dokumen anggaran yang diperlukan juga melibatkan lembaga-lembaga tersebut dengan nama program dan kegiatan berbeda namun dengan satu keluaran yang sama, pembangunan MRT (*Mass Rapid Transit*) Jakarta.

2. Visi dan Misi

Sebuah visi yang diyakini dan tercermin dalam budaya bisnis haruslah diciptakan dan diartikan dengan kejelasan, kesinambungan dan konsistensi. Visi PT MRT (*Mass Rapid Transit*) Jakarta menyatakan keinginan sebagai penyedia dan pengelola jaringan MRT unggulan di Indonesia untuk mampu memberikan sebuah hasil akhir dengan kelas dunia dan diakui secara tinggi dari seluruh Indonesia dan regional. Visi PT MRT (*Mass Rapid Transit*) Jakarta bertujuan untuk memberikan suatu proyek yang membentuk elemen penting dari strategi jangka panjang Pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk meningkatkan mobilitas warga Jakarta.

- a. *Indonesia's leading provider* Menjadi pemimpin dalam moda transportasi massal dan penyedia jasa konsultasi untuk jaringan MRT (*Mass Rapid Transit*) lain di Indonesia.
- b. *Economic growth* Penelitian membuktikan bahwa jaringan adalah pemicu pembangunan ekonomi dan menguntungkan komunitas.
- c. *Enhancing mobility* MRT (*Mass Rapid Transit*) Jakarta adalah salah satu komponen strategi pemerintah untuk mengurangi kemacetan & meningkatkan mobilitas di Jakarta.

Untuk mencapai keunggulan yang berkesinambungan di semua hal yang Kami lakukan melalui:

- a. Pengembangan dan pengoperasian jaringan transportasi publik yang aman, terpercaya dan nyaman;

- b. Menghidupkan kembali lingkungan perkotaan melalui pengembangan transit perkotaan ternama; dan,
- c. Membangun reputasi sebagai perusahaan pilihan dengan melibatkan, menginspirasi dan memotivasi tenaga kerja kami.

Dalam proses pencapaian Visi, Misi PT MRT (*Mass Rapid Transit*) Jakarta menggambarkan tujuan bisnis, arah dan waktu pencapaian.

- a. What yaitu untuk memberikan layanan moda transportasi massal yang berkelanjutan dan berkelas dunia. Serta menumbuhkan lingkungan kerja yang terus maju, menginspirasi dan mengembangkan karyawan.
- b. Where yaitu untuk tidak hanya di Jakarta, tapi di seluruh Indonesia.
- c. When yaitu untuk misi bertujuan untuk mencapai layanan yang berkelanjutan dan berjangka waktu panjang.

3. Tujuan, Sasaran dan Strategi Perusahaan

Tujuan PT MRT (*Mass Rapid Transit*) Jakarta adalah sebagai berikut:

- a. Memberikan pembangunan tahap pertama.
- b. Mencapai keunggulan operasional.
- c. Terus mengembangkan baik secara jaringan dan bisnis non-farebox, termasuk *Transit Oriented Development* (TOD).
- d. Menetapkan diri sebagai penyedia transportasi massal dan pengembang sistem perkotaan terdepan di Indonesia.

Strategi bisnis PT MRT (*Mass Rapid Transit*) Jakarta mengacu pada bisnis intinya, yaitu mengedepankan pemahaman kepada kompetensi inti perusahaan sebagai operator yang fokus, efisien dan berkelas dunia, yaitu:

- a. Pengembang dan operator dari jaringan transportasi MRT (*Mass Rapid Transit*); dan,
- b. Penyedia *Transit Orientated Development* (TOD).

PT MRT (*Mass Rapid Transit*) Jakarta bertujuan untuk memberikan layanan mobilitas kepada seluruh warga Jakarta sekaligus sebagai sarana untuk meremajakan kota dengan memacu pertumbuhan ekonomi. Hal ini ditempuh dengan menjadi penyedia layanan transportasi berbasis rel di wilayah perkotaan, mengembangkan kawasan sekitar stasiun dengan pendekatan TOD.

Layanan transportasi berbasis rel merupakan jasa layanan angkutan umum dengan mekanisme tarif yang akan dikontrol secara ketat oleh Pemerintah, karenanya MRT (*Mass Rapid Transit*) Jakarta harus mampu mengembangkan kesempatan dan potensi bisnis lainnya untuk mendapatkan revenue. Eksplorasi sumber pendapatan diluar layanan transportasi meliputi periklanan, kerjasama dengan penyedia infrastruktur telekomunikasi dan pengembangan properti di kawasan seputar stasiun.

Salah satu potensi bisnis lainnya yang dipandang menarik untuk dikembangkan adalah Jasa Konsultansi. Layanan ini dapat bermanfaat untuk pengembangan karyawan PT MRT (*Mass Rapid Transit*) Jakarta sekaligus membuka kesempatan bagi pengembangan pembangunan infrastruktur transportasi di berbagai daerah perkotaan diseluruh Indonesia.

4. Cakupan Proyek

a. Konstruksi Layang (*Elevated Section*)

Sebagian dari jalur MRT (*Mass Rapid Transit*) Jakarta merupakan struktur layang yang membentang ± 10 km; dari wilayah Lebak Bulus hingga Sisingamangaraja. Dari rute tersebut, terdapat 7 Stasiun Layang, yaitu Lebak Bulus, Fatmawati, Cipete Raya, Haji Nawi, Blok A, Blok M dan Sisingamangaraja. Sementara Depo kereta api dibangun dipermukaan tanah di area Lebak Bulus, berdekatan dengan Stasiun Lebak Bulus.

Tipe struktur layang yang akan digunakan adalah Tiang Tunggal (*Single Pier*) pada bagian bawah serta Gelagar Persegi Beton Pracetak (*Precast Concrete Box Girder*) pada bagian atas. Ketinggian Gelagar dari permukaan jalan telah memperhitungkan persyaratan minimal jarak bebas vertikal 5,0 meter sesuai peraturan yang berlaku untuk jalan perkotaan.

Pekerjaan Konstruksi Layang MRT (*Mass Rapid Transit*) Jakarta terdiri dari tiga Paket, yaitu *Contract Package* (CP) 101, CP 102 dan CP 103.

b. Konstruksi Bawah Tanah (*Underground*)

Konstruksi bawah tanah (*Underground*) MRT Jakarta membentang ± 6 km, yang terdiri dari terowongan MRT bawah tanah dan 6 (enam) stasiun MRT (*Mass Rapid Transit*) bawah tanah, yang terdiri dari Stasiun Senayan, Istora, Bendungan Hilir, Setiabudi, Dukuh Atas, Bundaran Hotel Indonesia.

Metode pengerjaan konstruksi bawah tanah menggunakan TBM (*Tunnel Boring Machine*) tipe EPB (*Earth Pressure Balance*). dengan pembagian koridor paket pengerjaan terbagi menjadi tiga: CP 104, CP 105 dan CP 106.

c. *Railway Systems & Trackwork* dan *Rolling Stock*

Railway Systems merupakan prasarana penunjang *system* perkeretaapian yang terdiri dari 10 *subsystem*, antara lain *Substation System*, *Overhead Contact System*, *Power Distribution System*, *Signaling System*, *Telecommunication System*, *Facility SCADA*, *Automatic Fare Collection System*, *Platform Screen Doors*, *Escalator & Elevator*, dan *Trackwork*. Sistem perkeretaapian MRT Jakarta akan menggunakan sistem persinyalan terbaru di Indonesia dengan

memperkenalkan sistem persinyalan CBTC (*Communication Based Train Control*) yang menerapkan sistem moving block untuk pengaturan perjalanan kereta.

Pekerjaan *Railway Systems & Trackwork* dan *Rolling stock* MRT (*Mass Rapid Transit*) Jakarta terdiri dari dua Paket, yaitu CP 107 dan CP 108.

B. Pelaksanaan Jatuhnya OCS (*Overhead Catenary System*) Parapet Proyek MRT (*Mass Rapid Transit*) Jakarta yang Menyebabkan Kerugian Terhadap Pengendara Motor.

Pada kasus kecelakaan robohnya tembok OCS (*Overhead Catenary System*) Parapet yang dilakukan oleh operator dalam pengangkutan tembok OCS (*Overhead Catenary System*) Parapet yang akan di pasang di bagian *box girder*, OCS (*Overhead Catenary System*) Parapet (tembok pembatas jalur layang) dengan berat 3 ton yang mulai diangkat dengan *Truck Mounted Crane* untuk di pasang di jalur kereta layang, ketika pengangkatan OCS (*Overhead Catenary System*) Parapet lengan crane diangkat mentok sampai 10 meter di ketinggian 20 cm dan melakukan pemindahan, namun dengan tiba-tiba kondisi *boom* lengan *crane* goyang sehingga operator gagal untuk mengontrol posisi boom yang mengakibatkan crane tidak dapat berdiri dengan stabil saat mengangkat OCS (*Overhead Catenary System*).

Hal ini menyebabkan material OCS (*Overhead Catenary System*) yang sedang diangkat terjatuh pada tanggal 3 November 2017 pukul 20.52 WIB di atas jalan raya mengenai sepeda motor (pengendara sepeda motor menghindari jatuhnya OCS (*Overhead Catenary System*) tersebut. Pada saat kejadian, tim konstruksi dibawah *girder*, belum mempersiapkan *traffic* managemen (memasang barikade dan rambu lainnya). Dari insiden kejadian ini mengalami suatu kerugian terhadap pengendara motor yaitu pengendara motor atas nama Pak Syamsudin yang mengalami luka ringan berupa sakit terkilir di kaki kiri, lecet tangan sebelah kiri, lecet punggung, lecet bagian dada dan memar jari telunjuk sebelah kiri karena kejatuhan besi beton / OCS (*Overhead Catenary System*) *Parapet* dari proyek MRT (*Mass Rapid Transit*) yang sedang dibangun di jalan Panglima Polim Raya tersebut.

Adanya 2 kelalaian bilamana dilihat sesuai dengan SOP (*Standard Operating Procedure*) yang di terapkan di dalam perusahaan konstruksi pada saat pengangkutan OCS (*Overhead Catenary System*) *Parapet* milik PT. MRT (*Mass Rapid transit*) yang di tetapkan MRT (*Mass Rapid Transit*) pada saat pemasangan OCS (*Overhead Catenary System*) *Parapet* pihak tim kontraktor belum mempersiapkan *traffic* managemen (memasang barikade dan rambu lainnya) dan pada saat pemasangan OCS (*Overhead Catenary System*) *Parapet* bobot 3 ton diangkut dengan crane, lengan *crane*

di paksa 10 meter sehingga mengakibatkan *crane* tidak seimbang dan OCS (*Overhead Catenary System*) *Parapet* jatuh. Kesalahannya yang dilakukan operator atau tim dari perusahaan kontruksi karena kurangnya kesadaran yang mengabaikan SOP (*Standard Operating Procedure*) perusahaan kontruksi yang diarahkan akan bahayanya bilamana terjadi sesuatu yang diinginkan, karena kurangnya pengawasan dari perusahaan kontruksi dalam mengawasi jalannya pengerjaan proyek tersebut, kurangnya sosialisasi terhadap masyarakat disekitar, dan kurangnya memberikan rambu-rambu di jalan sehingga masyarakat yang sedang melintasi di proyek tersebut mengetahui apabila pengerjaan proyek tersebut sedang di lakukan.

Selain melakukan kesalahan perusahaan kontruksi juga melakukan suatu pekerjaannya sesuai dengan SOP (*Standard Operating Procedure*) yang baik dan benar ditetapkan seperti halnya di dalam membersihkan lahan dengan memindahkan struktur aspal dan fasilitas jalan yang dilewati pembangunan jalur, pengeboran pada tanah atau *Bore pile work* ke dalam tanah menggunakan mesin *bor drilling auger machine* secara hati hati di dalam pengerjaannya, pada saat instalasi materi penguat *bore pile* (rangka besi), menuangkan beton ke dalam cetakan *bore pile*, Instalasi materi penguat *pile cap* (rangka besi), dan menuangkan beton, membuat pier column (pemasangan rangka besi, cetakan kolom dan penuangan beton dengan *climbing form method*), Membuat pierhead (pemasangan rangka

besi atau rebar, cetakan *pier head* atau *bekisting (formwork)*, dan penuangan beton dengan *console method*, Pemasangan *box girder* menggunakan *gantry*.