

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Penelitian

Perencanaan pembangunan Mass Rapid Transit sesungguhnya sudah ada sejak tahun 1985. Namun pada saat itu belum dinyatakan sebagai proyek nasional. Pada tahun 1986 wacana ini dicetuskan khususnya oleh Bacharuddin Jusuf Habibie yang saat itu menjabat sebagai Kepala Badan Pengkajian dan Penerapan Teknologi. Tak hanya mencetuskan, beliau pun mengkaji empat penelitian dan studi tentang transportasi demi mewujudkan MRT Jakarta.

Berdasarkan empat studi yang diteliti oleh BJ Habibie ini kemudian dibawa oleh Sutiyoso yang saat itu menjabat Gubernur DKI Jakarta. Selama 10 tahun pemerintahannya, sudah ada dua studi dan penelitian yang dijadikan landasan pembangunan MRT. Lalu pada 2004, Sutiyoso mengeluarkan keputusan gubernur tentang pola transportasi makro untuk mendukung skenario penyediaan transportasi massal, salah satunya angkutan cepat terpadu yang akan digarap pada 2010.

Akhirnya pada tahun 2005, Presiden Republik Indonesia yang saat itu dijabat oleh Susilo Bambang Yudoyono, menyatakannya sebagai proyek nasional. Dari kejelasan tersebutlah, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta mulai bergerak untuk pencarian dana yang lalu disambut oleh Japan International Cooperation Agency (JICA) dan menandatangani persetujuan pembiayaan untuk proyek MRT pada tahun 2006. Berdirilah PT Mass Rapid Transit Jakarta pada 17 Juni 2008 dimana terbentuk badan hukum Perseroan Terbatas dengan mayoritas saham dimiliki oleh Pemerintah Provinsi DKI Jakarta.

Perancangan konstruksi proyek MRT Jakarta dilakukan mulai tahun 2008 sampai dengan tahun 2009 pada masa Gubernur Fauzi Bowo. Lalu tahap konstruksi proyek dilakukan mulai Oktober 2013, dimana pada saat itu dilakukan peletakan batu pertama yang dilakukan oleh Joko Widodo, Gubernur DKI Jakarta, sebagai penanda dimulainya proyek MRT Jakarta. Pada tahun 2014, dimana saat itu posisi Joko Widodo sebagai Gubernur yang mencalonkan diri menjadi presiden, dan di gantikan oleh Basuki Tjahja Purnama, beliau berkontribusi membebaskan lahan proyek MRT di sepanjang Jalan Fatmawati dan Haji Nawi, Jakarta Selatan.

Pembangunan proyek MRT Jakarta Fase 1 yang telah dibangun jalur kereta sepanjang 16 kilometer yang meliputi 10 kilometer jalur layang dan 6 kilometer jalur bawah tanah. Tujuh stasiun layang tersebut adalah Lebak Bulus (lokasi depo), Fatmawati, Cipete Raya, Haji Nawi, Blok A, Blok M, dan Sisingamangaraja. Depo akan berada di kawasan Stasiun Lebak Bulus. Sedangkan enam stasiun bawah tanah dimulai dari Senayan, Istora, Bendungan Hilir, Setiabudi, Dukuh Atas, dan Bundaran

Hotel Indonesia. Selesaiannya pembangunan fase 1 tersebut diresmikan oleh Presiden RI, Joko Widodo pada tanggal 24 Maret 2019, dan diumumkan akan beroperasi komersil pada tanggal 1 April 2019 sekaligus Pencanangan Pembangunan MRT Jakarta Fase 2. Peresmian tersebut pun turut dihadiri oleh Gubernur DKI Jakarta Anies Baswedan, beliau berpidato mengucapkan terima kasih kepada mantan gubernur DKI Jakarta yaitu Fauzi Bowo, Joko Widodo, Basuki Tjahja Purnama, hingga Djarot Saiful Hidayat yang turut ikut mengawal dan mendorong proses pembangunan MRT.

Selama lebih dari 30 tahun menanti, akhirnya MRT Jakarta terealisasi dan mulai beroperasi pada 1 April 2019. Adanya inovasi transportasi tersebut tentu menjadi ikon dan wajah baru bagi transportasi ibukota, kebanggaan Indonesia karna memiliki transportasi moda raya terpadu yang cepat, bebas macet dan modern yang diharapkan mampu melayani mobilitas warga Ibu Kota dalam beraktivitas sehari-hari, sekaligus mengurangi kemacetan akibat kendaraan pribadi. Berdasarkan TomTom Traffic Index (www.tomtom.com diakses 19 Juli 2019), sebuah lembaga yang memberikan laporan mengenai tingkat kemacetan kota besar, Jakarta menduduki kota termacet nomor 4 sedunia selama tahun 2018.

Selain kecepatan kereta MRT dengan jarak tempuh Lebak Bulus – Bundaran HI yang hanya memakan waktu 30 menit, masyarakat juga akan merasakan manfaat lebih dari fasilitas yang disediakan PT MRT Jakarta yang akan sangat mempermudah pengguna, beberapa diantaranya yaitu mulai dari tersedianya gerbong dan fasilitas prioritas bagi penumpang disabilitas, lansia, orang tua yang membawa balita, fasilitas tombol emergency untuk berbicara pada petugas saat kondisi darurat, tersedianya ruang menyusui dan ganti baju atau popok di setiap stasiun, toilet khusus bagi penyandang disabilitas, ruangan khusus P3K, gerai tiket jika penumpang membutuhkan uang pecahan, hingga tersedianya gerai-gerai retail seperti minimarket, kedai kopi, dan gerai makan. Tersedianya fasilitas tersebut maka akan menciptakan kemudahan, rasa aman dan kenyamanan yang perlahan dapat mampu membentuk karakter masyarakat pengguna MRT menjadi masyarakat yang lebih tertib dan lebih modern.

Berawalnya MRT dicetuskan oleh BJ Habibie, yang melewati proses panjang dan melewati 7 periode pergantian pemerintahan DKI Jakarta yang baru terealisasi di era Joko Widodo, cukup menjadi sorotan masyarakat. Pasalnya pembanunan proyek ini menjadi salah satu alat untuk berkampanye di saat-saat pemilihan gubernur, seperti salah satu contohnya saat pemilihan gubernur DKI Jakarta pada tahun 2007, Fauzi Bowo mencalonkan diri dan berjanji akan membangun kereta bawah tanah, namun mimpi itu diwujudkan Fauzi Bowo hanya berupa pencaangan megaprojek tersebut.

Pada April 2012, kalah bertarung dengan pasangan Joko Widodo dan Basuki Tjahaja Purnama (Ahok), Fauzi Bowo lantas mengumumkan pembangunan MRT sudah dalam tahap tender berskala internasional dan berkata model pendanaan sudah diperoleh lewat pinjaman lunak dari Japan International Corporation Agency (JICA). Berdasarkan portal berita tirta (www.tirto.id di akses 27 Agustus 2019), di era Jokowi-lah proyek ini resmi terealisasi. Butuh waktu setahun bagi Jokowi memutuskan pembangunan proyek MRT tetap dikerjakan. Bahkan tarik-menarik pembangunan proyek ini agak alot ketika rapat dengan warga Fatmawati yang terkena imbas proyek. Pada 28 November 2012, Jokowi sempat keluar ruangan lantaran ada kericuhan dan protes warga yang menolak proyek MRT.

Empat tahun setelah Jokowi memutuskan pembangunan proyek itu, MRT kembali menjadi bahan kontestasi politik. Penerusnya, Basuki "Ahok" Tjahaja Purnama juga menjadikan proyek ini sebagai salah satu program kerja saat kampanye pada Pilkada DKI Jakarta 2017. Dan proyek pembangunan MRT Jakarta sudah seperti menjadi salah satu bagian dari isu-isu politik yang berkembang melalui misi pembangunan di ranah pertarungan pada kandidat politik saat ini, dimana pembangunan ini melewati beberapa masa pemerintahan gubernur dan presiden di beberapa periode. Sehingga masyarakat memiliki interpretasi yang berbeda dalam menilai dan mengapresiasi pembangunan MRT Jakarta ini.

Banyak faktor yang mampu membentuk resepsi masyarakat tentang berkembangnya isu infrastruktur MRT serta pembentukan makna dari masyarakat dalam menyambut keberadaan MRT Jakarta ini sebagai moda transportasi modern di Indonesia dan juga persaingan infrastruktur Indonesia dengan negara lain.

Tujuan dibangunnya MRT Jakarta ini ialah untuk mengalihkan masyarakat agar tidak menggunakan kendaraan pribadi dan menggunakan kendaraan umum agar terpangkasnya kemacetan, menciptakan lapangan pekerjaan bagi para pencari kerja, mengurangi penggunaan bahan bakar kendaraan pribadi dan ini tentu akan mengurangi polusi kendaraan, dengan memiliki moda transportasi seperti MRT secara langsung pemerintah sudah melakukan investasi dalam mendukung mobilitas masyarakat ibu kota, dan perlahan mampu membangun karakter masyarakat agar lebih tertib dan modern.

Fasilitas-fasilitas yang diberikan MRT Jakarta pun akan mempermudah sekaligus memberi keamanan dan kenyamanan bagi seluruh penumpang karna tersedianya berbagai fasilitas yang modern dan memadai. Tidak hanya menggunakannya, penumpang pun harus tertib dan patuh terhadap aturan-aturan yang berlaku sehingga tidak mengganggu keamanan dan kenyamanan Bersama. Oleh karena itu MRT Jakarta yang dikelola oleh Pemerintah Daerah DKI Jakarta, giat memberikan sosialisasi seputar peraturan-peraturan yang berlaku di area MRT Jakarta beserta denda-denda yang akan diberlakukan bagi penumpang yang melanggar aturan.

Salah satu cara yang dilakukan yaitu sosialisasi melalui *platform* media sosial Instagram. Pada bulan Januari 2019, berdasarkan GlobalWebIndex sebuah perusahaan riset pasar yang menyediakan data profil konsumen di seluruh dunia, sebanyak 80% orang Indonesia aktif menggunakan sosial media Instagram (www.globalwebindex.com di akses 30 Juli 2019). Di satu sisi, produktivitas masyarakat dalam memposting konten di Instagram lebih tinggi dibandingkan youtube. Produktivitas konten di Instagram itu mencapai 89%. Sementara produktivitas posting di Youtube mencapai 70%. (techno.okezone.com)

Sebanyak itu warganet atau orang yang aktif di dunia internet, menggunakan Instagram sebagai platform untuk bersosialisasi di dunia digital seperti berbagi informasi atau moment dalam bentuk visual maupun visual audio. Sehingga Instagram dipilih menjadi salah satu media untuk digunakan sebagai media sosialisasi kepada khalayak luas. Dengan nama pengguna (*username*) @mrtjkt, sampai 31 Agustus 2019 terhitung sebanyak 249 ribu orang mengikuti akun @mrtjkt, khalayak atau orang yang mengikuti akun tersebut akan otomatis menerima pesan yang disampaikan oleh MRT Jakarta, termasuk pesan sosialisasi. Oleh karena itu peneliti menggunakan instargam sebagai media untuk penyebaran informasi seputar sosialisasi MRT Jakarat ini.

Keberadaan MRT Jakarta banyak diapresiasi masyarakat karna manfaatnya, namun disisi lain ada pula masyarakat yang beranggapan negatif, seperti mempermasalahkan penggunaan lahan dan berpendapat bahwa pembangunan MRT Jakarta ini hanya membuat hutang negara membengkak mengingat sebagian pendanaan biaya pembangunannya berasal dari pinjaman pemerintah Jepang. Belum

lagi masa proyek pembangunan ini tidak jauh dari ranah politik, sehingga membentuk resepsi negatif pada masyarakat. Dari latar belakang diatas maka peneliti tertarik untuk meneliti apa saja resepsi masyarakat dalam meresepsi keberadaan MRT Jakarta ini dengan judul: “Analisis Resepsi Warganet Terhadap Sosialisasi Aturan di MRT Jakarta Pada Instagram @mrtjkt”

1.2 Fokus Penelitian

Fokus penelitian ini ialah bagaimana khalayak atau pengikut akun Instagram @mrtjkt yang sudah terkontaminasi politik, meresepsi dan mengkritisi pesan sosialisasi yang disampaikan pihak MRT Jakarta melalui *platform* media sosial Instagram.

1.3 Pertanyaan Penelitian

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka penulis dapat merumuskan permasalahan sebagai berikut:

- 1 Apa bentuk penerimaan yang dimaknai oleh khalayak dalam sosialisasi program pembangunan MRT?
- 2 Bagaimana resepsi makna khalayak dalam sosialisasi MRT melalui media sosial Instagram?

1.4 Tujuan Penelitian

- 1 Untuk mengetahui seperti apa bentuk penerimaan yang dimaknai oleh khalayak dalam sosialisasi program pembangunan MRT.
- 2 Untuk mengetahui resepsi makna yang diproduksi khalayak dalam menerima pesan sosialisasi MRT melalui media sosial Instagram.

1.5 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian yang diharapkan dapat diperoleh dari hasil penelitian ini adalah sebagai berikut:

1.5.1 Manfaat Akademis

- a) Penelitian ini diharapkan dapat menambah referensi dalam bidang sosialisasi.
- b) Bagi pembaca diharapkan, penelitian ini bisa sebagai kontribusi dalam keilmuan.

1.5.2 Manfaat praktis:

- a) Bagi perusahaan diharapkan dapat memberikan masukan kepada perusahaan dalam menyusun kebijaksanaan sosialisasi.
- b) Penelitian ini juga diharapkan dapat digunakan sebagai bahan pengetahuan ataupun acuan untuk penelitian berikutnya.

