

Bulan :

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----

2 0 1 9



SUBBAGIAN HUMAS

Tanggal :

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Kompas	Sindo	Tempo
17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31		Indopos	Pos Kota	Warta Kota

Persiapan Final Kereta MRT Rampung Akhir Februari

Waktu tempuh Bundaran HI-Lebak Bulus hanya 30 menit.

Linda Hairani

linda.hairani@tempo.co.id

JAKARTA — Kereta *mass rapid transit* (MRT) fase I Lebak Bulus-Bundaran Hotel Indonesia bakal beroperasi perdana pada Maret nanti. Seluruh pekerjaan proyek, menurut Direktur Konstruksi PT MRT Jakarta, Silvia Halim, ditargetkan rampung bulan depan.

Ia menuturkan saat ini kontraktor sedang menyelesaikan arsitektur bagian luar stasiun, yakni pintu masuk dan keluar stasiun MRT. "Kalau bagian dalam stasiun, sudah hampir rampung 100 persen," kata dia, kemarin.

Silvia menjelaskan, progres keseluruhan pengerjaan proyek MRT fase I saat ini mencapai 98,5 persen. Rinciannya, pengerjaan jalur layang sudah kelar 98,43 persen, sedangkan progres di jalur bawah tanah 98,74 persen.

Di beberapa stasiun, dia melanjutkan, struktur kanopi sudah terpasang dan pagar proyek pun telah dibuka. Salah satu stasiun yang pagar proyeknya sudah dibuka adalah Stasiun Dukuh Atas.

Sambil mengerjakan *finishing* stasiun, Silvia menjelaskan, kontraktor mengecek atau menguji kereta secara terintegrasi, yakni antara sistem di kereta dan persinyalannya. Tujuannya, mengetahui jika ada kekurangan yang harus diperbaiki menjelang operasional penuh pada Maret mendatang.

Adapun pengetesan kereta oleh PT MRT baru akan dilakukan pada pekan terakhir Februari. Pengetesan itu sekaligus menandai uji coba operasi secara penuh. Silvia mengatakan, pada saat yang sama, karyawan MRT bakal menjalani pelatihan menangani kondisi darurat.

Rabu lalu, *Tempo* berkesempatan menjajal kereta MRT yang dinamai Ratangga tersebut. Perjalanan dimulai di Stasiun Bundaran HI menuju Stasiun Lebak Bulus. "Perjalanan ini sekitar 30 menit," ujar Direktur Utama PT MRT Jakarta, William Sabandar, sebelum kereta berangkat.

Dari pintu masuk stasiun, penumpang turun satu lantai menuju area *concourse*. Di lantai itulah terdapat mesin pembelian tiket, gerbang *tapping* tiket, dan petak kios. Area tersebut menjadi kawasan komersial sekaligus tempat masyarakat menyeberang jalan.

Selanjutnya, dari area *concourse* itu, penumpang MRT akan turun satu lantai lagi menuju peron yang letaknya 30 meter di bawah permukaan tanah. Namun gerbang *tapping* tiket di Stasiun Bundaran HI belum berfungsi.

Di peron sepanjang sekitar 200 meter itu, area penumpang dan rel dibatasi dengan pintu otomatis. Area peron MRT sudah dilengkapi dengan pendingin ruangan, kamera CCTV, dan papan LCD penunjuk aktivitas kereta yang sudah berfungsi. Kondisi itu berbeda dari ketika *Tempo* berkunjung ke Stasiun Bundaran HI

pada November tahun lalu.

Tepat pukul 14.03, satu rangkaian Ratangga, yang terdiri atas 12 gerbong, datang dari arah selatan. Kereta buatan Nippon Sharyo Ltd tersebut dikendarai seorang masinis, meski nantinya kereta beroperasi otomatis. William mengatakan kehadiran masinis tetap diperlukan jika terjadi kondisi yang mengharuskan kereta dioperasikan secara manual.

Ketika pintu kereta dan pintu peron terbuka, udara dingin dari dalam kereta menyeruak. Perwakilan manajemen MRT, yang mendampingi rombongan, mengatakan suhu di dalam kereta disetel 20-25 derajat Celsius agar penumpang nyaman.

Kursi penumpang kereta berwarna biru dan berjumlah 47 tiap gerbong bisa menampung maksimal 200 penumpang. William mengatakan kursi dibuat dari plastik tebal untuk mempermudah perawatan. Tiap ujung gerbong dilengkapi dengan kursi prioritas untuk penumpang lanjut usia, ibu hamil, dan ibu yang membawa anak. Kelak, menurut William, dua gerbong paling ujung khusus untuk penumpang perempuan.

Tarikan awal kereta Ratangga mirip seperti kereta komuter. Namun, setelah itu, kereta melaju stabil. Perjalanan pun terasa mulus tanpa guncangan akibat sambungan rel. Setelah melewati Stasiun Senayan, Ratangga menambah kecepatan karena menghadapi jalur menanjak dan meninggal-

kan terowongan bawah tanah menuju jembatan layang.

Corporate Secretary Division Head PT MRT Jakarta, Muhamad Kamaluddin, menjelaskan, kereta melaju dari kecepatan 30 kilometer per jam menjadi 100 kilometer per jam. Dengan kecepatan itu, kereta hanya memerlukan waktu sekitar lima menit untuk sampai di setiap stasiun, yang masing-masing berjarak 1 kilometer.

Di stasiun, Ratangga hanya berhenti 2-3 menit. Menurut Kamaluddin, jika berhenti terlalu lama, kereta berikutnya akan menambah kecepatan agar bisa tiba tepat waktu di stasiun selanjutnya. "Namanya *degradation mode*, agar jadwalnya terkejar," ucapnya di tengah perjalanan.

● M. JURNIS FIRMANSYAH

Progres keseluruhan pengerjaan proyek MRT fase I saat ini mencapai 98,5 persen.

—Silvia Halim
Direktur Konstruksi PT MRT
Jakarta

Bulan :

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----

2	0	1	9
---	---	---	---



SUBBAGIAN HUMAS

Tanggal :

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Kompas	Sindo	Tempo
17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31		Indopos	Pos Kota	Warta Kota

Persiapan Final Kereta MRT Rampung Akhir Februari

Menempa Masinis di Negeri Jiran

PENGOPERASIAN kereta *mass rapid transit* (MRT) didukung 54 masinis ketika akan merayap tak lama lagi. Para calon pengendara 16 kereta bernama Ratangga tersebut sudah mulai menjalani sertifikasi dari Perusahaan Jawatan Kereta Api.

"Semuanya berusia 20-25 tahun," kata Direktur Operasi dan Pemeliharaan PT MRT Jakarta, Muhammad Effendi, Rabu lalu.

Effendi menerangkan, puluhan tenaga muda tersebut telah melewati berbagai macam tes sebelum dinyatakan layak mengendarai kereta bawah tanah pertama di Indonesia itu. Saat ini, persiapan operasional sudah mencapai 86,43 persen dan ditargetkan tuntas bulan ini.

Pada awal bertugas, para masinis muda akan didampingi 17 masinis senior yang lebih berpengalaman. Para instruktur itu juga sedang menjalani sertifikasi dan pelatihan yang digelar lebih awal.

Sertifikasi untuk masinis senior dimulai pada April 2017. Mereka menjalani pendidikan dan latihan dasar di Akademi Perkeretaapian Indonesia, Madiun, Jawa Timur. Mereka juga dikirim ke Rapid Rail Academy, Malaysia, untuk mempelajari pengoperasian dan pengelolaan kereta MRT.

Malaysia dipilih lantaran sistem moda transportasi berbasis rel di sana, yakni *communication-based train control* (CBTC), sama dengan MRT Jakarta. Peserta pelatihan langsung mengendalikan kereta sekaligus mempraktikkan langsir di depo. Setelah itu, mereka menjalani tes yang diselenggarakan Kementerian Sumber Daya Manusia Malaysia.

Tak hanya belajar kepada Malaysia, MRT Jakarta mempelajari pengelolaan sistem transportasi yang terintegrasi dengan moda lain (*transit-oriented development*) dari MTR Hong Kong. Sedangkan ilmu manajemen risiko ditimba dari Delhi Metro Rail Corporation Limited, India. Lalu konsultan operasional MRT Jakarta adalah JR East dan Tokyo Metro, Jepang.

Menurut Effendi, rangkaian tes masinis tak hanya berlangsung pada masa sertifikasi, tapi juga ketika beroperasi nanti. "Kesehatan mereka akan terus dicek sebelum mengendarai kereta," ucapnya.

● M. JULNIS FIRMANSYAH | LINDA HAIRANI