

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

2	0	2	4
---	---	---	---



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

Media Online	
Media Cetak	Kompas

# MRT Jakarta Rute Tomang-Medansatria Mulai Dibangun Agustus 2024

JAKARTA, KOMPAS — Peletakan batu pertama pembangunan angkutan massal MRT lintas barat-timur yang menghubungkan Tomang dan Medansatria ditargetkan bisa dilakukan pada Agustus 2024. Pembangunan tahap awal MRT fase 3 ini akan didanai terlebih dulu oleh pemerintah pusat. Nantinya, pihak Jepang akan memverifikasi anggaran yang dipakai untuk pembangunan proyek tersebut.

"Lokasi *groundbreaking* (peletakan batu pertama) MRT rute Tomang-Medansatria akan dilakukan di sekitar Thamrin, Jakarta Pusat. Menurut rencana, jadwal *groundbreaking* dilakukan pada Agustus 2024 dan selesai tahun 2031," kata Direktur Utama PT MRT Jakarta Tuhiyat, Kamis (16/5/2024).

Proyek MRT koridor timur-barat terbagi jadi dua fase. Fase 1 akan terbagi lagi menjadi dua tahap. Fase 1 tahap 1 sepanjang 24,5 kilometer (km) akan membentang dari Medansatria hingga Tomang. Ada 21 stasiun yang terdiri dari 13 stasiun layang dan 8 stasiun bawah tanah serta depo yang akan dibangun di Rorotan.

Sementara itu, pembangunan fase 1 tahap 2 akan membentang dari Tomang hingga Kembangan sepanjang 9,2 km dengan enam stasiun layang. Selanjutnya, fase 2 yang mencakup Kembangan-Balaraja akan dibangun dengan panjang 29,9 km dengan 14 stasiun la-

yang dan Medansatria-Cikarang sepanjang 20,5 km dengan tujuh stasiun layang.

Sebelumnya, PT MRT Jakarta memperoleh kucuran utang senilai 140,699 miliar yen atau sekitar Rp 14,5 triliun dari Badan Kerja Sama Internasional Jepang (JICA) untuk membangun MRT koridor timur-barat fase 1 tahap 1. Pembangunan rute Medansatria-Tomang ini merupakan rencana awal untuk pengembangan lintas timur-barat yang menghubungkan Cikarang dengan Balaraja.

Tuhiyat merinci, utang dari Jepang itu akan ditanggung oleh pemerintah pusat dan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta. Rinciannya, 51 persen ditanggung Pemprov DKI dan 49 persen oleh pemerintah pusat melalui skema hibah.

Adapun untuk pembangunan fase 1 tahap 2 Tomang-Kembangan masih dalam masa kajian. Pihaknya sempat mengundang beberapa negara untuk berinvestasi, tetapi hal itu sangat tergantung Kementerian Perhubungan yang selanjutnya berkoordinasi dengan daerah

setempat, baik dengan Provinsi Banten maupun Jawa barat.

"Namun, saat ini kami fokus untuk menyelesaikan pembangunan MRT di Jakarta terlebih dulu," ujar Tuhiyat.

## Kebutuhan

Ketua Bidang Perkeretaapian Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) Aditya Dwi Lakasana berpendapat, penambahan lintasan layanan MRT Jakarta fase 3 timur-barat sudah jadi kebutuhan guna meningkatkan serta memudahkan aksesibilitas dan mobilitas masyarakat.

"Pembangunan ini akan membuat MRT jadi moda transportasi kawasan urban-suburban, seperti halnya KRL Commuter Line yang jadi tulang punggung transportasi aglomerasi perkotaan Jabodetabek meski tahapan pertamanya masih di kawasan urban Tomang-Medansatria," ujarnya.

Penambahan layanan fase 3 ini akan memberikan efek pengganda (*multiplier effect*) dalam peningkatan volume penumpang. Sebab, jaringan MRT tak hanya membentang linier selatan-utara, tetapi juga timur-barat yang juga masuk di kawasan suburban. Selain itu, jalur timur-barat MRT Jakarta juga dapat menciptakan kawasan perekonomian baru di pinggiran Jakarta serta dapat meningkatkan pergerakan perekonomian di kawasan komersial yang ada saat ini.

"Dalam pembangunan ini, hal yang perlu diperhatikan adalah penyiapan integrasi antarmoda, penyediaan akses ke pusat-pusat perekonomian yang sudah ada, manajemen dan rekayasa lalu lintas yang baik saat masa konstruksi, serta keterjangkauan tarif yang terintegrasi," ujar Aditya.

Di sisi lain, MRT dinilai menjadi pilihan tepat untuk menyambungkan kota penyangga dengan kota utama. Sebab, MRT bisa membawa penumpang dalam jumlah banyak dan kecepatan tinggi.

Jika dibandingkan dengan lintas rel terpadu (LRT), MRT bisa membawa penumpang hingga empat kali lipat lebih banyak. Dengan enam rangkaian kereta, MRT bisa mengangkut sekitar 1.950 penumpang sekali jalan. Adapun LRT maksimal mengangkut 500 penumpang karena hanya terdiri dari tiga rangkaian.

Jika dibandingkan dengan kereta rel listrik (KRL) komuter, MRT kalah soal jumlah penumpang. Setiap KRL bisa terdiri dari 10 hingga 12 rangkaian. Meski demikian, MRT menang soal kecepatan.

## Melebihi target

PT MRT Jakarta mencatat jumlah penumpang yang naik MRT mencapai 11,66 juta penumpang sejak Januari hingga April 2024. Jumlah ini melebihi target awal 70.067 penumpang

per hari. Sebab, kini rata-rata 90.316 penumpang per hari.

Tuhiyat mengatakan, pihaknya juga mempercepat pembangunan MRT Jakarta fase 2A dari Bundaran HI-Kota. Per 25 April 2024, progres pembangunannya mencapai 34,29 persen. Lebih tinggi dari target awal sebesar 33,16 persen.

PT MRT Jakarta juga mengembangkan pendapatan *non-ridership*, salah satunya melalui hak penamaan stasiun alias *namings rights*. Menurut Direktur Pengembangan Bisnis MRT Jakarta Farchad Mahfud, kontribusi pendapatan *namings rights* cukup signifikan. "Kami tak bisa menyebut angka secara pasti. Namun, 30 persen dari total pendapatan berasal dari *namings rights*," ujarnya.

*Namings rights* merupakan cara bagi *brand* atau jenama untuk beriklan. MRT mengeluarkan inovasi dan menawarkan penamaan stasiun yang juga meliputi *jingle* dan lainnya. Menurut Farchad, pihaknya sudah membuka penawaran *namings rights* untuk stasiun dengan potensi dan nilai tinggi, seperti di Stasiun Cipete Raya dan Bundaran HI yang dianggap prestisius.

"Kami sudah membuka tawaran untuk beberapa stasiun di fase 2 karena potensi perkembangannya cukup besar. Kami berikan peluang bagi semua produk dan usaha," kata Farchad. (TIK)