



# Setelah Lima Tahun LRT Jakarta Beroperasi

*Menginjak lima tahun beroperasi komersial, manajemen LRT Jakarta berkomitmen melayani semua warga tanpa terkecuali.*

## Fransiskus Wisnu Wardhana Dhany

LRT Jakarta menyambut lima tahun beroperasi komersial. Sejumlah target tercapai, seperti rerata 3.000 penumpang setiap hari dan berbagai acara sebagai sumber pendapatan nontiket. Namun, masih banyak tantangan ke depan, terutama perluasan dan integrasi layanan dengan adanya proyek Fase 1B Velodrome ke Manggarai.

Transportasi umum perkotaan berbasis rel ini beroperasi komersial sejak 1 Desember 2019. Rutenya, Fase 1A Velodrome ke Pegangsaan Dua sepanjang 5,8 kilometer yang terdiri dari enam stasiun, yakni Pegangsaan Dua, Boulevard Utara, Boulevard Selatan, Pulomas, Equestrian, dan Velodrome.

Empat tahun berselang baru berjalan peletakan batu pertama Fase 1B Velodrome ke Manggarai pada 30 Oktober 2023. Fase 1B ini membentang sepanjang 6,4 kilometer dan terdiri dari lima stasiun, yaitu Rawamangun, Pramuka BPKP, Pasar Pramuka, Matraman, dan Manggarai.

Direktur Utama PT LRT Jakarta Hendri Saputra mengatakan, manajemen sudah melakukan beberapa usaha agar warga beralih ke transportasi umum, khususnya LRT Jakarta. Selain integrasi antarmoda dengan Transjakarta dan mikrotrans atau kerap disebut Jaklingko, tersedia kantong parkir dan berbagai acara sebagai daya tarik sekaligus sumber pendapatan nontiket (*non-farebox*).

"Kondisi sekarang, dari ope-

rasional kami dapat subsidi sekitar Rp 500 miliar dari Pemprov DKI Jakarta untuk tahun ini (2024). Kalau segi bisnis, kami kembangkan *non-farebox*," ujar Hendri di Stasiun LRT Velodrome, Jakarta Timur, Senin (25/11/2024).

Dari subsidi sekitar Rp 500 miliar itu, Dinas Perhubungan DKI Jakarta menargetkan 3.075 penumpang setiap hari. Target terlampaui dengan rerata 3.300-3.400 pengguna setiap harinya karena sokongan integrasi antarmoda, seperti Transjakarta dari Stasiun LRT Pegangsaan Dua ke JIS, Koridor 4 Pulogadung ke Galunggung yang terhubung di Stasiun LRT Velodrome, dan mikrotrans.

Selain itu, keberadaan kantong parkir di Pegangsaan Dua dan Velodrome turut memudahkan warga beralih moda. Tarifnya Rp 5.000 untuk mobil dan Rp 2.000 bagi sepeda motor. "Dari segi jumlah penumpang naik dari tahun ke tahun dengan adanya integrasi antarmoda. Banyak juga warga mengakses kantong parkir. Untuk tahun 2025, targetnya sekitar 3.500 penumpang per hari," kata Hendri.

LRT Jakarta juga menangkap prospek Fase 1B dan mengoptimalkannya agar layanan tumbuh positif, baik dari sisi penumpang maupun pemasukan. Moda transportasi umum ini dapat menghubungkan utara ke pusat Jakarta kurang dari 30 menit.

Perpanjangan rute dari Pegangsaan Dua ke Manggarai, menurut Hendri, akan meningkatkan pengguna secara signifikan. Salah satunya dari

kawasan Rawamangun dan Pramuka yang padat.

"Mudah-mudahan warga beralih ke LRT Jakarta. Kami pastikan semua stasiun Fase 1B terkoneksi dengan Transjakarta sehingga bisa mencapai 50.000 pengguna setiap hari setelah beroperasi komersial akhir 2026," ucap Hendri.

Manajemen akan meluncurkan aplikasi LRTJ dan LarataPay awal Desember nanti. LRTJ merupakan pengembangan internal yang di dalamnya berisi informasi seputar LRT, jadwal, acara, dan pembayaran LarataPay berupa QR Code. Sistem pembayaran ini bekerja sama dengan Bank DKI. Ini menambah cara pembayaran tiket yang biasanya hanya dengan kartu uang elektronik. "Kami maksimalkan apa yang ada, termasuk kenalkan fasilitas yang ada di area stasiun, seperti tempat olahraga di Pegangsaan Dua. Semuanya untuk memikat pengguna," tutur Hendri.

## Tantangan

Setidaknya ada beberapa hal terkait lima tahun LRT Jakarta beroperasi komersial dalam pandangan Ketua Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) Wilayah DKI Jakarta Yusa C Permana.

Menurut dia, sangat penting realisasi pembangunan jalur antarpusat kegiatan Dukuh Atas ke Kelapa Gading. "Karena transportasi sifatnya jaringan, jaringan LRT juga wajib dibangun lebih lanjut mengisi zona-zona *blank spot* layanan angkutan umum masalah sesuai rencana yang sudah ada," ucap Yusa.

Perlu diperhatikan juga kebutuhan integrasi dengan kawasan sekitar melalui jalur pedestrian yang layak maupun layanan angkutan umum lain, seperti KRL, MRT, dan LRT Jabodebek, serta Transjakarta, dan angkutan umum lain.

Terkait hal tersebut, pemerintah wajib mendorong dan mendukung integrasi antarmoda dan menekan ego sektoral atau persaingan antarangkutan umum yang sama-sama disubsidi, baik pusat maupun daerah. Ia menambahkan, sudah saatnya pemerintah berbesar hati mendorong operator untuk bisa meningkatkan jumlah pengguna serta menyesuaikan tarif jika memang diperlukan. Selama ini, terbatasnya anggaran subsidi membuat pengembangan transportasi umum tersendat.

"Pemerintah dan operator wajib sadar bahwa layanan angkutan umum pada dasarnya adalah melayani penumpang. Target pendapatan untuk mengurangi subsidi sewajarnya adalah dari tiket itu sendiri," kata Yusa.

Sebagai contoh, perubahan opsi pembayaran, perubahan nama halte atau stasiun yang terlalu sering, serta pemasangan iklan, kadang justru mengganggu penyampaian informasi krusial dan pelayanan bagi penumpang. Untuk itu, operator didorong menuju kemandirian finansial dengan jelas, terukur, dan realistis. Tujuannya agar subsidi yang terbatas bisa dioptimalkan penggunaannya.

Berusia lima tahun, pembebanan masih perlu terus dilakukan agar layanan kian luas dan memuaskan pelanggan.