

Dishub DKI Jakarta Ingin Hapus TransJakarta Blok M-Kota, Djoko Setijowarno: Ide Konyol!

Category: Nasional, News

written by Redaksi | 22/12/2024



ORINEWS.id – Pengamat transportasi Djoko Setijowarno angkat bicara soal wacana Dinas Perhubungan (Dishub) Jakarta menghapus layanan TransJakarta koridor 1 (Blok M-Kota).

Menurutnya, kebijakan meniadakan layanan itu ketika Moda Raya Terpadu (MRT) tahap II sudah selesai dinilai konyol.

“Saya kaget membaca pernyataan Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta (Daerah Khusus Jakarta) Syafrin Lupito melalui akun IG-nya yang menjelaskan bahwa kelak ketika MRT tahap II sudah selesai (diperkirakan tahun 2027), maka layanan TransJakarta Koridor 1 (Blok M – Kota) akan ditiadakan. Ini jelas langkah yang tidak tepat, untuk tidak menyebut konyol,” ucap Djoko dalam keterangannya, Minggu (22/12/2024).

Dia menilai, Kadishub dipastikan tidak tahu kondisi lapangan, termasuk kondisi pelanggan MRT dan Transjakarta (TJ).

Pasalnya, jika memahami kondisi atau karakter pelanggan MRT dan TJ tentu tidak akan mengeluarkan pernyataan tersebut.

“Karakter pelanggan Transjakarta (TJ) itu berbeda dengan karakter pelanggan MRT, baik dari aspek sosial ekonomi, tarif, maupun pola perjalanannya, sehingga tidak bisa keberadaan MRT itu menggantikan layanan TJ, meskipun satu rute,” ungkap dia.

Pertama, dari aspek sosial ekonomi, pelanggan MRT memiliki kelas yang lebih tinggi, terlihat dari penampilan fisiknya yang lebih glowing, jenis pakaiannya yang rata-rata bermerk, parfum yang digunakan, maupun tentengan tasnya.

“Sangat jarang (boleh dikatakan tidak pernah terlihat sama sekali) pelanggan MRT menenteng tas plastik (tas kresek) atau kardus. Tapi terlalu mudah menemukan pelanggan TJ membawa tentengan tas kresek atau kardus,” ungkapnya.

Dia menyebut, dari aspek sosial ekonomi ini saja, sangat tidak realistis memindahkan pelanggan TJ ke MRT.

Begitu mereka dipaksa pindah ke MRT karena layanan TJ Koridor 1 dihapuskan, maka mereka akan pindah ke sepeda motor, dan ini jelas suatu kekonyolan yang tidak terampuni.

Kedua, dari segi tarif, tarif MRT jelas jauh lebih mahal karena berdasarkan jarak tempuh. Saat ini saja, jarak Lebak Bulus – Bunderan HI tarifnya mencapai Rp. 14.000,-.

Naik TJ hanya Rp. 3.500,-. Seandainya pada tahun 2027 nanti tarif TJ naik menjadi Rp. 5.000,- akan tetap jauh lebih murah dibandingkan tarif MRT dari Lebak Bulus sampai Kota yang mungkin bisa mencapai Rp. 30.000,-.

Dengan tarif sebesar itu, jelas tidak mungkin terjangkau oleh pengguna TJ. Tarif itu terjangkau bagi pengguna mobil pribadi.

“Jadi semestinya cara berfikir insan Dinas Perhubungan Daerah Khusus Jakarta (DKJ) itu bukan menghapus layanan TJ Koridor 1, tapi bagaimana memindahkan pengguna mobil pribadi ke angkutan umum khususnya MRT,” ungkap dia.

Kebijakan-kebijakan yang sudah lebih dari 15 tahun digodok dan dikaji, seperti misalnya tarif parkir tengah kota yang mahal, tidak boleh parkir di badan jalan, dan harga BBM untuk kendaraan pribadi yang mahal, saatnya untuk diimplementasikan.

Kalau menghapus layanan Koridor 1 jelas bukan kebijakan yang cerdas, dan bertentangan dengan Pembangunan MRT itu sendiri yang sejak diwacanakan untuk memindahkan pengguna kendaraan pribadi, bukan memindahkan pengguna angkutan umum lainnya.

“Saya masih ingat betul, tahun 2010 saat muncul pemberitaan serupa, bahwa kelak bila Pembangunan MRT Lebak Bulus – HI selesai, maka TJ Koridor 1 akan dihapuskan, saya langsung protes ke Dirjen KA Kementerian Perhubungan Tundjung Inderawan, dan langsung direspon bahwa tidak ada rencana penghapusan rute BRT Koridor 1 karena akan saling melengkapi,” ucap dia.

Kepala Dinas Perhubungan DKI, Syafrin Liputo, berencana menghapus Transjakarta Blok M-Kota jika MRT beroperasi.

Kepala Dinas Perhubungan DKI, Syafrin Liputo, berencana menghapus Transjakarta Blok M-Kota jika MRT beroperasi. (Wartakotalive/Miftahul Munir)

Ironisnya sekarang pernyataan tersebut justru muncul dari Kadishub DKI Jakarta yang memiliki tanggung jawab untuk meningkatkan jumlah pengguna angkutan umum menjadi 60 persen pada tahun 2030 tersebut.

Menghapus layanan TJ Koridor 1 jelas akan menurunkan jumlah pengguna angkutan umum dan akan menaikkan pengguna kendaraan pribadi, utamanya motor.

Kontribusi Koridor 1 dalam memfasilitasi mobilitas warga Jabodetabek setiap harinya cukup tinggi, bisa mencapai 66.000 orang pada hari kerja.

Kalau 50 % mereka kembali naik motor, karena tidak mampu naik MRT, maka itu akan nambah ruwet Kota Jakarta.

Ketiga, pola perjalanan pengguna TJ berbeda dengan pola perjalanan pengguna MRT.

Kalau Kadishub atau insan Dinas Perhubungan sesekali naik Koridor 1 dari Blok M sampai Kota akan tahu bahwa pelanggan Koridor 1 saat ini sudah mengalami pergeseran dibandingkan dengan 21 tahun silam saat Koridor 1 untuk pertama kalinya dioperasikan untuk rute Blok M – Kota.

Saat itu Sebagian pelanggan dari Blok M akan banyak naik dari Halte Ratu Plaza (Bunderan Senayan) sampai dengan Monas, dan akan banyak turun mulai dari Halte Dukuh Atas hingga Harmoni.

Demikian pula pada saat jam sibuk sore hingga petang hari, pelanggan terbanyak mulai naik dari Halte Harmoni hingga Bunderan Senayan, dan turun di Blok M.

Sekarang dengan adanya pengembangan koridor, termasuk Koridor 13 dan pengembangan rute TJ, Koridor 1 telah menghubungkan layanan dengan Koridor 2, 3, 4, 6, 8, 9, 12,13, dan layanan sejumlah rute non koridor, seperti 1A (Balai Kota-Pantai Maju), 1C (Blok M – Pesanggrahan), 1E (Blok M – Pondok Labu), 1N (Blok M – Tanah Abang), 1P (Blok M – Senen), 1Q (Blok M – Rempoa), 3H (Jelambar – Kota), 4K (Kejaksaan – Pulogadung), 5A (Ragunan – Balai Kota via Kuningan), 6B (Ragunan – Balai Kota via Semanggi), 6M (Blok M – Stasiun Manggarai), 6U (Blok – Pasar Minggu via Mampang), 6V (Ragunan – GBK), 7B (Blok M – Kampung Rambutan), 8C (Kebayoran Lama – Tanah Abang), 8D (Blok M – Joglo), 8E (Blok M – Bintaro), T22 (Kejaksaan – Ciputat), Jak 31 (Blok M – Andara), serta Jak 102 (Blok M – Lebak Bulus).

Mereka yang dari Kawasan Sudirman – Thamrin hingga Medan Merdeka yang akan menggunakan layanan LRT Jabodebek juga dapat menggunakan layanan TJ Koridor 1 lalu turun di Halte Dukuh Atas atau Bunderan HI Astra untuk selanjutnya naik Koridor 6, 6A, dan 6B. Sedangkan yang akan menggunakan layanan KCI dapat turun di Halte Tosari atau Dukuh Atas lalu jalan kaki.

Melihat jaringan rute Koridor 1 yang begitu banyak dan luas, maka penghapusan layanan Koridor 1 adalah suatu kesalahan yang amat fatal.

Pernyataan Kadishub Syafrin Lupito yang menghapuskan layanan TJ Koridor 1 itu menjadi bukti bahwa Kadishub dan insan Dinas Perhubungan sendiri tidak pernah naik TJ, khususnya Koridor 1 sehingga staf-stafnya tidak dapat memberikan masukan yang sesuai realitas.

Pola perjalanan pengguna TJ Koridor 1 telah berubah, sedikit yang naik dan turun di Blok M. Pada pagi hari, pelanggan banyak naik dari Halte CSW, Bunderan Senayan, GBK, Benhil, Karet, Dukuh Atas, hingga Monas.

Pelanggan yang naik dari CSW ini merupakan perpindahan dari Koridor 13 maupun rute-rute non koridor yang akan menuju ke arah Kawasan Sudirman – Thamrin hingga Monas.

Pelanggan banyak yang turun mulai dari Halte Bunderan Senayan, hingga Monas. Sedangkan pada sore hari, pelanggan akan banyak naik dari Harmoni, Monas, hingga GBK dan mayoritas turun di Halte Kejaksaan untuk melanjutkan perjalanan dengan menggunakan Koridor 13 dan sejumlah rute non koridor.

Sedikit yang turun di Blok M. Dengan pola perjalanan mereka yang pendek tersebut, rasanya sulit mereka dipaksa pindah ke MRT yang ongkosnya jauh lebih mahal.

“Menghapuskan layanan Transjakarta Koridor 1 justru akan dapat mendorong penggunaan motor yang lebih banyak lagi dari para pengguna Transjakarta yang dihapuskan. Khawatir saya,

pernyataan Kadishub DKI Jakarta Syafrin Liputo yang akan menghapuskan layanan TJ Koridor 1 Blok M – Kota itu hanya mendasarkan pada saran dari konsultan atau pakar yang tidak pernah naik angkutan umum sehingga tidak dapat membedakan karakter pelanggan MRT dengan pelanggan TJ, apalagi mengetahui pola perjalanan mereka,” paparnya.

Tapi kalau Kadishub atau insan Dishub DKJ mau mempraktekkan satu minggu saja naik Koridor 1 dari Blok M sampai Kota, akan tahu di mana titik-titik pelanggan naik dan di mana titik-titik pelanggan turun, baik pada jam sibuk pagi maupun sore. Yang ternyata tidak cocok untuk dipaksa pindah ke MRT.

Menarik apa yang menjadi catatan Jusa Permana Ketua MTI Wilayah Jakarta di WAG MTI [13.27, 21/12/2024]. Ia mempertanyakan, apakah efek network besar sudah dianalisis secara benar terhadap rencana penghapusan Koridor 1 tersebut? Kalau tidak, hanya akan menyiksa pelanggan. Ini merupakan kebijakan kanibal kalau bicaranya hanya rebutan 10 % pengguna angkutan umum, sementara yang 90 % pengguna kendaraan pribadi, baik mobil maupun motor malah tidak tersentuh oleh kebijakan. Kadishub mestinya focus memindahkan yang 90 % pengguna kendaraan pribadi yang sejajar dengan rute MRT.

Menghapuskan Sejarah

Kadishub Syafrin Liputo merupakan salah satu saksi dan sekaligus pelaku Sejarah Pembangunan busway Transjakarta yang sekarang dikenal dengan sebutan Transjakarta (TJ) karena saat pembangunan TJ sedang dirancang, Syafrin merupakan salah satu staf yang aktif terlibat dalam proses Pembangunan tersebut.

Sebagai saksi dan pelaku sejarah tentu amat paham bagaimana susahnya perjuangan mewujudkan pembangunan Busway Transjakarta saat itu, sehingga amat ironis bila Pembangunan jalur TJ yang dibangun dengan penuh perjuangan itu kemudian akan dihapus begitu saja dengan alasan yang tidak jelas.

Menghapuskan layanan Koridor 1 Blok M – Kota sama saja

menghapuskan sejarah pembangunan Busway Transjakarta.

Semestinya Kadishub Syafrin Liputo itu tidak mau menghapuskan layanan Koridor 1, tapi justru membuat kebijakan yang memperlancar layanan TJ agar menjadi pilihan warga untuk melakukan mobilitas warga Jabodetabek dengan cara membuat setiap persimpangan yang ada traffic light di dedikasikan untuk TJ, setiap armada TJ akan melintas lampu selalu warna hijau.

Saat ini yang terjadi justru sebaliknya, laju TJ selalu dikalahkan oleh kendaraan pribadi yang akan belok kanan.

Katanya Dishub DKI Jakarta telah memasang lebih dari 40 camera cerdas, tapi entah Dimana pasangannya, yang pasti tidak didedikasikan untuk layanan TJ. Saya juga sudah mengusulkan agar sejumlah U turn yang ada di Koridor 1 yang menimbulkan tundaan perjalanan TJ dihapuskan seperti semula, tapi sampai sekarang juga tidak ada tindakan.

Kalau pertimbangan Kadishub Syafrin Liputo akan menghapuskan layanan TJ Koridor 1 dengan alasan mengjindari terjadinya double subsidi, maka tentu tidak rasional pula, karena pelanggan TJ itu berbeda dengan pelanggan MRT, perusahaan yang melayani juga berbeda, dan masing-masing mendapat PSO dari Pemrov DKI Jakarta.

Belajar dari Pengoperasian LRT Jabodebek

Kadishub Syafrin Liputo perlu belajar dari pengoperasian LRT Jabodebek.

Sebelum LRT Jabodebek dioperasikan, sempat muncul kekhawatiran bahwa Sebagian potensi pelanggan TJ akan berkurang karena mereka akan pindah ke LRT Jabodebek.

Kekhawatiran yang sama sempat saya sampaikan ke temen-temen dari manajemen PT TJ saat LRT dioperasikan tahap awal dan penuh penumpang karena tarifnya masih murah.

Tapi ternyata semua kekhawatiran tadi keliru besar, karena yang terjadi justru sebaliknya.

Di sejumlah halte TJ yang terintegrasi dengan stasiun LRT justru mengalami peningkatan pelanggan jumlahnya total mencapai di atas 2.000 orang setiap harinya.

Mengapa begitu? Ya karena orang bertransportasi itu memerlukan konektivitas.

Oleh karena itulah, yang harus dikawal oleh Dinas Perhubungan DKI Jakarta dalam Pembangunan MRT tahap kedua ini adalah bagaimana agar stasiun-stasiunnya terintegrasi dengan layanan angkutan umum lainnya, termasuk dengan TJ Koridor 1.

Kalau yang muncul justru membunuh layanan yang sudah ada, maka berarti tidak muncul pemikiran integrasi layanan antara MRT dengan TJ Koridor 1 maupun lainnya.

Selagi masih ada waktu tiga tahun (2025-2027), berfikirilah bagaimana membangun integrasi layanan MRT dengan TJ dan bagaimana memindahkan pengguna mobil pribadi ke MRT maupun TJ.

Jangan sekali-kali berfikir menghapuskan layanan yang terbukti telah memiliki jaringan layanan begitu banyak dan luas, kecuali hanya mencari mudahnya saja.

Sebagai orang yang sejak awal terlibat dalam proses pembangunan busway –bahkan sejak sedang menjadi wacana–sehingga sama dengan Kadishub yang menjadi salah satu saksi dan sekaligus salah satu pelaku sejarah, saya menolak keras penghapusan Koridor 1 dan koridor lainnya kelak bila MRT Lebak Bulus – Ancol telah beroperasi. Saya lebih mendukung pengintegrasian kedua layanan angkutan massal di Jakarta tersebut