

Tanggapan ITDP Indonesia: Kelanjutan Koridor 1 Transjakarta Setelah MRT Lebak Bulus-Kota Selesai

Jakarta, 3 Januari 2025

Sebagai lembaga nirlaba global yang berfokus pada transportasi berkelanjutan dan telah mendampingi Pemerintah Provinsi DKI Jakarta selama lebih dari dua dekade dalam pengembangan sistem transportasi berkelanjutan, kami memandang wacana penghapusan Koridor 1 Transjakarta seiring dengan beroperasinya MRT Fase 2 (Lebak Bulus–Kota) sebagai isu yang penting untuk dibahas.

Berikut adalah tanggapan dari Gonggomtua Sitanggang, Direktur Asia Tenggara ITDP (Southeast Asia Director of ITDP):

MRT Tidak Dapat Menggantikan Fungsi BRT

[Pada tahun 2017 ITDP menyelenggarakan survei untuk mengetahui preferensi penumpang Transjakarta Koridor 1 apabila MRT beroperasi dan Koridor 1 dihapuskan.](#) Survei menunjukkan bahwa mayoritas pengguna BRT Transjakarta Koridor 1 akan beralih ke transportasi daring (ojek *online*) jika layanan tersebut dihapus.

BRT dan MRT adalah moda transportasi publik berkualitas tinggi yang telah diwajibkan memenuhi standar pelayanan minimal, yang antara lain melingkupi aspek keamanan, keselamatan, kenyamanan, dan kesetaraan. Namun, BRT Transjakarta dan MRT Jakarta **tidak dapat saling menggantikan melainkan saling melengkapi** karena sistem tarif dan cakupan layanan yang berbeda.

Selain itu, beberapa kejadian besar selama beberapa tahun terakhir seperti listrik padam di pulau Jawa pada tahun 2019, [Transjakarta tetap bisa beroperasi normal](#) mengakomodasi kebutuhan penumpang MRT yang saat itu lumpuh total. Insiden *crane* jatuh di lintasan MRT pada tahun 2024 juga menjadi momen penting di mana [Transjakarta kembali mendukung layanan transportasi publik di Jakarta](#) dengan mengambil alih penumpang MRT.

BRT Transjakarta dan MRT Jakarta memiliki perbedaan sistem tarif yang menyebabkan perbedaan segmen pengguna

- BRT Transjakarta menggunakan tarif flat Rp3.500, sementara MRT Jakarta menerapkan tarif berbasis jarak (dengan tarif dasar ±Rp2.000 + Rp1.000 per km tempuh). Melihat rencana lintasan MRT Jakarta menuju Kota sebesar 5,8 km dari Bundaran HI, tarif MRT Jakarta pada segmen Blok M – Kota nantinya diperkirakan mencapai Rp14.000 (4x lebih tinggi dari tarif Transjakarta untuk rute yang sama).
- Transjakarta menawarkan tarif Rp0 untuk 15 golongan Masyarakat, sesuai [Pergub No. 133 Tahun 2018](#), berbeda dengan MRT yang hanya memberikan tarif gratis untuk anak-anak dengan tinggi badan di bawah 90 cm.

- Meskipun terdapat skema tarif terintegrasi yang membatasi tarif maksimum sebesar Rp10.000 untuk perjalanan multimoda, sistem tarif tunggal masing-masing moda masih akan tetap berlaku untuk masyarakat yang hanya menggunakan satu moda.

BRT Transjakarta dan MRT Jakarta memiliki perbedaan dalam cakupan layanan

- BRT Transjakarta dan MRT Jakarta memiliki perbedaan dalam jumlah dan jarak antar stasiun. Pada segmen Blok M – Bundaran HI, BRT Transjakarta memiliki 11 stasiun dengan jarak antar stasiun 0,4– 1,1 km, sedangkan MRT Jakarta hanya memiliki 8 stasiun dengan jarak 0,6 – 1,5 km.
 - Meskipun MRT memiliki waktu tempuh yang lebih singkat, jumlah stasiun yang lebih sedikit dan cakupan yang lebih kecil dari layanan BRT Transjakarta mengharuskan pengguna berjalan kaki lebih jauh untuk mencapai stasiun MRT terdekat dibandingkan dengan stasiun BRT terdekat. Perbedaan antara jarak berjalan kaki dan waktu tempuh ini juga menyebabkan perbedaan segmen pengguna antara Transjakarta dan MRT Jakarta.
 - Hal serupa juga berlaku pada rencana lintasan Bundaran HI – Kota, di mana MRT Jakarta hanya memiliki 7 stasiun dengan jarak antar stasiun baru sebesar 0,6 – 1 km, sementara Transjakarta memiliki 11 stasiun dengan jarak antar stasiun yang lebih pendek (0,3 - 1,2 km).
- Perbedaan dalam cakupan layanan juga tercermin dari integrasi transportasi publik lainnya dengan stasiun BRT Transjakarta maupun MRT Jakarta.
 - BRT Transjakarta memiliki 14 koridor BRT yang saling terhubung sehingga stasiun-stasiun BRT di sepanjang koridor 1 (Blok M – Kota) tidak hanya melayani bus koridor 1, namun juga bus *direct service* lainnya yang menghubungkan koridor 1 dengan koridor-koridor lain. Secara keseluruhan, di ruas Blok M – Bundaran HI saat ini, pengguna layanan BRT Transjakarta koridor 1 dapat dengan mudah turun di stasiun-stasiun yang dilewati dan berpindah ke 17 rute Transjakarta lainnya dalam bangunan stasiun yang sama tanpa perlu naik atau turun tangga, serta tanpa dikenakan tarif tambahan.
 - Sebaliknya, pengguna layanan MRT Jakarta masih perlu berpindah cukup jauh untuk mengakses layanan transportasi publik lain. Hingga saat ini, hanya Stasiun MRT Bundaran HI dan ASEAN yang terkoneksi langsung dengan rute-rute bus *direct service* lainnya, yang juga dilayani oleh rute koridor 1, meskipun masih mengharuskan pengguna naik atau turun tangga untuk berpindah moda.

Dari poin-poin di atas dapat disimpulkan:

1. Segmen pengguna BRT Transjakarta dan MRT Jakarta berbeda, dan keduanya saling melengkapi sebagai layanan transportasi publik yang memenuhi kebutuhan masyarakat.
2. Keberadaan kedua sistem secara beriringan dapat meningkatkan resiliensi sistem transportasi publik yang ada, mengingat lokasinya yang vital bagi pergerakan masyarakat Jakarta.
3. Tanpa perubahan signifikan dalam kedua aspek di atas, layanan BRT Transjakarta Koridor 1 masih akan tetap dibutuhkan masyarakat meskipun layanan MRT Jakarta Fase 2 telah selesai dan beroperasi.

- a. Pemerintah dapat memulai perubahan tersebut dengan menyediakan fasilitas integrasi yang inklusif antara stasiun MRT Jakarta dengan stasiun dan halte transportasi publik lainnya, dimulai dari layanan MRT Jakarta Fase 2 yang saat ini masih dalam tahap konstruksi.

6.2 DAFTAR LOKASI



Halte/Bus Stop Transjakarta	Stasiun MRT	Desain Tipikal Integrasi
Bundaran HI	Bundaran HI	Koneksi Langsung
Dukuh Atas 1 & 2	Dukuh Atas	Integrasi Kawasan
Dukuh Atas 1	Setiabudi	Koneksi Langsung
Karet	Bendungan Hilir	Koneksi Langsung
GBK/Polda	Istora	Koneksi Langsung
Bundaran Senayan	Senayan	Koneksi Langsung
CSW	Sisingamangaraja	Koneksi Langsung
Blok M	Blok M	Integrasi Kawasan
Blok A Petogoan (Bus Stop)	Blok A	Bus Bay
H. Nawi Raya (Bus Stop)	Haji Nawi	Bus Bay
Jalan Cipete Raya (Bus Stop)	Cipete Raya	Bus Bay
Jalan Banjarsari (Bus Stop)	Fatmawati	Bus Bay
Lebak Bulus	Lebak Bulus	Koneksi Langsung



Halte/Bus Stop Transjakarta	Stasiun MRT	Desain Tipikal Integrasi
Sarinah	Sarinah	Koneksi Langsung
Harmoni	Harmoni	Koneksi Langsung
Sawah Besar	Sawah Besar	Koneksi Langsung
Mangga Besar/Olimo	Mangga Besar	Koneksi Langsung
Glodok	Glodok	Koneksi Langsung
Kota	Kota	Koneksi Langsung

- b. Selanjutnya, pemerintah juga perlu memperbaiki skema tarif yang ada sehingga layanan transportasi publik di Jakarta dapat berfungsi sebagai satu kesatuan, terlepas dari jenis moda yang digunakan.

Materi Pendukung

1. **Fajarihza, R. F.** (2024, May 30). Transjakarta tambah armada imbas besi crane jatuh di jalur MRT. *Bisnis.com*. Diakses dari <https://jakarta.bisnis.com/read/20240530/77/1769900/transjakarta-tambah-armada-imbasi-besi-crane-jatuh-di-jalur-mrt>
2. **Gatra, S.** (2019, August 4). Listrik padam, Transjakarta tetap beroperasi. *Kompas Megapolitan*. Diakses dari <https://megapolitan.kompas.com/read/2019/08/04/16154131/listrik-padam-transjakarta-tetap-beroperasi>
3. **ITDP Indonesia.** (2017). *Survei preferensi moda transportasi pengguna Transjakarta Koridor 1*. Diakses dari <https://www.instagram.com/p/BbtrJHoDyYk/?igsh=MWg0bHc3M21vc2ptcw%3D%3D>
4. **ITDP Indonesia.** (2020). *Pedoman Integrasi Antarmoda*. Diakses dari <https://itdp-indonesia.org/wp-content/uploads/2020/03/Pedoman-Integrasi-Antarmoda.pdf>
5. **ITDP Indonesia.** (2020). *Pedoman pembenahan aksesibilitas menuju stasiun transportasi publik di Jakarta*. Diakses dari <https://itdp-indonesia.org/wp-content/uploads/2020/03/Pembenahan-Aksesibilitas-Menuju-Stasiun-Transportasi-Publik-di-Jakarta.pdf>
6. **Pemerintah Provinsi DKI Jakarta.** (2018). *Peraturan Gubernur (Pergub) Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta Nomor 133 Tahun 2018 tentang Perubahan Ketiga Atas Peraturan Gubernur Nomor 160 Tahun 2016 Tentang Pelayanan Transjakarta Gratis dan Bus Gratis bagi Masyarakat*. Diakses dari <https://peraturan.bpk.go.id/Details/103681/pegub-prov-dki-jakarta-no-133-tahun-2018>

Kontak Media

Kami menantikan kolaborasi lebih lanjut terkait tanggapan ini. Jangan ragu untuk menghubungi kami jika memerlukan klarifikasi atau informasi tambahan dapat menghubungi:

Fani Rachmita, Sr Communications & Partnership Manager ITDP Indonesia, [WhatsApp](#) / fani.rachmita@itdp.org; www.itdp-indonesia.org | [facebook.com/ITDP Indonesia](https://facebook.com/ITDPIndonesia) | [Twitter](https://twitter.com/ITDPIndonesia) & [Instagram: @itdpindonesia](https://instagram.com/ITDPIndonesia)

Tentang ITDP Indonesia

ITDP Indonesia adalah lembaga yang berkomitmen mendorong mobilitas perkotaan yang berkelanjutan, ramah lingkungan, dan inklusif. Sejak 2010, ITDP Indonesia telah berkolaborasi dengan pemerintah, operator transportasi, dan organisasi masyarakat sipil untuk mewujudkan kota-kota yang lebih bersih, ramah lingkungan, dan dapat diakses oleh semua orang, termasuk kelompok penyandang disabilitas.