

Tugas 4 Mei 2009

Kebijakan Publik

PEMBIAYAAN UNTUK SARANA TRANSPORTASI MASSAL DI DKI JAKARTA

Jika arah perkembangan kota dan sarana transportasi di DKI Jakarta dibiarkan saja tanpa terobosan kebijakan, maka pada tahun 2014 Jakarta akan macet total. Begitu mobil keluar dari garasi, ia akan langsung larut dalam antrean panjang kendaraan dan tidak bisa berkutik. Gambaran inilah yang pernah dikemukakan oleh JICA (*Japan International Corporation Agency*) melihat perkembangan penduduk, kendaraan dan sarana jalan di Jakarta.

Prediksi JICA sangat masuk akal jika melihat fakta lapangan di Jakarta. Pertumbuhan jalan hanya 0,01 persen per tahun sedangkan setiap hari terdapat paling tidak 138 kendaraan baru turun di jalanan. Data dari Departemen Perhubungan juga menunjukkan bahwa 94% jalan arteri di Jakarta sudah menampung jumlah kendaraan yang melebihi kapasitasnya. Pada jam-jam sibuk, rerata kecepatan laju kendaraan sudah kurang dari 20 kilometer per jam.

Akibat kemacetan lalu-lintas di Jakarta, berdasarkan studi Yayasan Pelangi pada tahun 2005 kerugian ekonomi mencapai angka Rp 12,8 triliun per tahun, meliputi kerugian nilai waktu, biaya bahan bakar, dan biaya kesehatan. Berdasarkan studi tim SITRAMP dari kerjasama JICA-Bappenas, bila sampai tahun 2020 tidak ada perbaikan sistem transportasi, kerugian ekonomi karena kemacetan jalanan di Jakarta bisa mencapai Rp 65 triliun per tahun.

Penduduk seluruh DKI Jakarta pada tahun 2008 sudah mencapai 8,9 juta jiwa. Pada siang hari, jumlah penduduk Jakarta bertambah menjadi 10,2 juta karena banyaknya penglaju/komuter dari wilayah Jabodetabek. Angka tersebut menunjukkan volume perjalanan manusia (*person trips*) sebesar 17,2 juta perjalanan per hari, dimana ada sekitar 56% menggunakan angkutan umum dan sisanya sebesar 44% menggunakan angkutan pribadi. Populasi kendaraan pribadi mencapai sekitar 94% dan kendaraan umum sebesar 6%. Dapat dibayangkan betapa beratnya beban infrastruktur jalan yang tumbuh sangat terbatas tetapi terus menanggung beban lebih banyak karena pertumbuhan kendaraan pribadi yang tidak terkendali.

Menghadapi problematika transportasi di Jakarta yang semakin kritis, Pemda Provinsi DKI Jakarta sudah berulang kali melakukan upaya strategis untuk mengurangi kemacetan. Kebijakan Pola Transportasi Makro yang tertuang dalam Perda No.12/2003 antara lain dimaksudkan untuk mengalihkan moda transportasi yang sebagian besar menggunakan sepeda motor dan mobil pribadi ke arah bus yang memiliki daya tampung lebih besar.

Jalur-jalur *busway* dengan bus besar kini telah dioperasikan di beberapa koridor jalanan di Jakarta. Pada awalnya, sekitar 14% dari pemakai mobil pribadi bisa dialihkan ke *busway*. Namun angka ini ternyata kemudian mulai menurun ketika pemakai jalan melihat bahwa jalur *busway* tidak tertib dan tidak semua ruas kendaraan dilalui. Akhirnya, kemacetan tetap terjadi dan bahkan bertambah lebih parah.

Pada masa jabatan Gubernur Sutiyoso, pernah muncul gagasan untuk membuat moda transportasi masal dengan membangun monorel. Rencana pembiayaan proyek monorel yang dibuat pada tahun 2006 itu pada awalnya merupakan proyek investasi swasta murni dengan dana sebesar US\$ 650 juta. Beberapa investor dari Cina sudah menyanggupi untuk bergabung dalam konsorsium pembiayaan proyek monorel tersebut. Peran Pemerintah Provinsi maupun Pemerintah Pusat hanyalah sebatas fasilitator atas terselenggaranya pembangunan monorail di Jakarta karena seluruh dana pembangunan secara penuh ditanggung oleh pihak swasta yang dalam hal ini adalah PT. Jakarta Monorail.

Akan tetapi, seiring dengan perjalanan waktu ternyata pembangunan monorel di DKI Jakarta ternyata hanya merupakan sebuah proyek mengejar prestise bagi gubernur dan beberapa pejabat di DKI Jakarta. Ada kehendak yang cenderung “dipaksakan” dari Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dan beberapa jaringan aktor lainnya dengan melibatkan Pemerintah Pusat untuk mengeluarkan jaminan resiko kepada PT. Jakarta Monorail sehingga dana pinjaman sebesar US\$ 650 dicairkan oleh DIB, konsorsium yang sudah menyatakan komitmen untuk mendanai proyek monorel. Akibatnya, setelah beberapa tiang pancang untuk proyek monorel mulai dibuat, seluruh rancangan proyek batal karena sebagian pejabat hanya bermaksud memanfaatkan PT. Jakarta Monorail untuk memperoleh keuntungan sehingga mereka lebih bertindak sebagai “broker” proyek ketimbang perumus kebijakan yang mengutamakan kepentingan umum.

Belakangan, menindaklanjuti Pergub No.103/2007, gubernur Fauzi Bowo dan pemerintah DKI Jakarta bermaksud mewujudkan adanya moda transportasi massal dengan pembentukan PT. MRT (*Mass Rapid Transit*) Jakarta. Sejak awal, sudah terdapat klaim bahwa sistem transportasi yang mengandalkan kereta api bawah tanah (*subway*) ini akan menghasilkan moda yang enam kali lebih murah dibanding dengan bus dan 20 kali lebih murah dibanding sepeda motor. Dengan penggunaan tenaga listrik, sistem MRT juga akan mengurangi emisi CO₂ di perkotaan, berbeda dengan bus yang mengeluarkan emisi CO₂ sebesar 15 gram/penumpang/km atau mobil pribadi yang mengeluarkan emisi CO₂ sebesar 244 gram/penumpang/km. Pembangunan MRT di Jakarta ini pada tahap pertama akan dibangun jalur sepanjang 14,5 km, terdiri dari 10,5 km jalur layang dan 4 km jalur bawah tanah.

Biaya pembuatan MRT akan diperoleh dari utang dengan total sebesar 71 milyar yen yang pada tahap pertama (tahun 2009) dicairkan sebesar 1,8 milyar yen. Pembayaran utang akan ditanggung bersama antara Pemerintah Pusat dan Pemprov DKI Jakarta dengan komposisi 42%:58%. Diperkirakan bahwa konstruksi MRT akan selesai pada tahun 2016. Pihak yang optimis

sudah memperkirakan bahwa keberadaan MRT akan mampu mengakomodasi sebanyak 340 ribu orang penumpang per hari (bandingkan dengan Trans Jakarta yang saat ini baru mengakomodasi 70 ribu penumpang per hari). Namun pihak yang pesimis mengatakan bahwa proyek ini masih sangat ambisius. Sejak awal penunjukan konsultan dan kontraktor sudah bermasalah. Konflik dan perbedaan kepentingan masih terjadi antara pihak Pemprov DKI Jakarta, Departemen Perhubungan, JICA dan beberapa perusahaan dari Jepang dan Prancis yang bermaksud mengikuti tender.

PERTANYAAN:

1. Meskipun pembangunan sarana transportasi massal merupakan masalah mendesak di DKI Jakarta, tetapi para perumus kebijakan sulit untuk mencapai kata sepakat. Kepentingan apakah yang sebenarnya menghambat tercapainya kesepakatan itu? Jelaskan.
2. Mengingat besarnya kebutuhan dana, siapakah yang menentukan skema pembiayaan bagi terwujudnya moda transportasi massal tersebut? Apakah yang harus dilakukan oleh pemerintah (Pusat dan Pemrov DKI Jakarta) untuk memastikan bahwa proyek MRT tidak akan gagal dan bernasib sama dengan proyek monorel?
