



Subsidi Untuk Infrastruktur

Tetapkan Standar Pelayanan Angkutan Sebelum Menambah Modal

JAKARTA, KOMPAS — Pemerintah Provinsi DKI Jakarta menambah pagu subsidi penumpang angkutan umum dari Rp 940 miliar menjadi Rp 1,398 triliun dalam APBD 2015. DKI disarankan mengalokasikan tambahan modal untuk menambah infrastruktur, khususnya membangun halte dan lajur bus transjakarta, guna meningkatkan kualitas layanan angkutan berjalur khusus itu.

Saat ini, tambahan pagu anggaran ditujukan untuk penambahan armada bus transjakarta dan rencana menggabungkan pengelolaannya dengan moda angkutan umum lain.

Gubernur DKI Jakarta Basuki Tjahaja Purnama di Balai Kota Jakarta, Selasa (31/3), mengatakan, selain penambahan jumlah armada transjakarta, subsidi bagi penumpang angkutan umum di DKI Jakarta juga ditambah untuk mengantisipasi kenaikan biaya operasional akibat kenaikan harga bahan bakar minyak. Subsidi atau *public service obligation* (PSO) Pemprov DKI akan disalurkan melalui PT Transpor-tasi Jakarta (Transjakarta) sebagai operator transjakarta.

Menurut Basuki, pihaknya membuka pintu bagi operator angkutan untuk bergabung dalam pengelolaan PT Transjakarta. Selain meningkatkan pelayanan, cara itu juga dinilai pas untuk menyatukan sistem tarif, jadwal, dan mengatur trayek yang selama ini tumpang-tindih.

"Saya ingin warga mendapat kepastian tarif karena besarnya diatur dan operator dibayar dengan sistem rupiah per kilometer. Selain untuk penumpang transjakarta, dana PSO bisa juga digunakan untuk menyubsidi penumpang angkutan reguler yang mau dikelola dengan sistem rupiah per kilometer," ujarnya.

Kepala Badan Pengelolaan Keuangan Daerah DKI Jakarta Heru Budi Hartono menambahkan, tambahan diputuskan setelah Pemprov DKI dipastikan tidak bisa menggunakan APBD dengan peraturan daerah. Tambahan un-

tuk subsidi penumpang diusulkan masuk dalam rincian APBD 2015 yang ditetapkan dengan peraturan gubernur.

Kalah dari Guangzhou

Direktur Institute Transportation for Development Policy Yoga Adiwiranto mengatakan, tambahan modal idealnya digunakan untuk melengkapi dan menambah infrastruktur untuk angkutan umum, khususnya transjakarta. Tambahan modal diperlukan untuk membangun jalur dan halte yang dapat menampung lebih banyak penumpang.

Menurut Yoga, layanan transjakarta jauh di bawah bus serupa di Guangzhou, Tiongkok. Transjakarta dengan 700 bus dan 12 koridor hanya mampu mengangkut 360.000 penumpang per hari. Sementara bus *rapid transit* (BRT) di Guangzhou yang hanya satu koridor dan 880 armada bus bisa mengangkut 1 juta penumpang per hari.

Masalah terbesar transjakarta ada pada kapasitas sistem dan daya cakup layanan yang hanya melayani koridor utama dan mengabaikan pemukiman penumpang berasal. Transjakarta memiliki "sumbatan" sehingga berapa pun jumlah bus ditambah tidak mampu menambah jumlah penumpang.

Saat ini, transjakarta hanya memiliki satu set pintu di hampir semua halte. Padahal, setidaknya dibutuhkan 6-8 pintu sehingga bus dapat berhenti bersamaan di halte. Karena itu, selain perpanjangan halte, perlu tambahan lajur bagi bus untuk menyusul atau

mendahului bus lain di halte.

Standar layanan

"Seharusnya dibuat dulu target pelayanan yang hendak dicapai, seperti waktu tunggu bus. Dari situ baru dihitung ongkos yang harus dikeluarkan untuk mencapai target pelayanan itu. Besar ongkos ini dikurangi tarif yang harus dibayarkan masyarakat, barulah muncul subsidi yang harus dikeluarkan pemerintah," kata Koordinator Komunitas Suara Transjakarta David Tjahjana.

Standar pelayanan minimal (SPM) transjakarta bisa menjadi acuan penghitungan biaya operasional. SPM tidak hanya wajib diberlakukan bagi unit pengelola atau lembaga pengelola transjakarta, tetapi juga saat bus ini dikelola PT Transjakarta.

Di sisi lain, integrasi transjakarta dengan angkutan perbatasan terintegrasi busway (AP-TB), yang direncanakan ada perubahan pola pelayanan dan manajemen, serta bus sedang lain, perlu dipertimbangkan. Sebab, integrasi ini mungkin akan berimplikasi pada biaya yang harus dikeluarkan transjakarta.

Di lapangan, perjalanan transjakarta masih bermasalah. Waktu tunggu bus sampai 30 menit. Antrean penumpang pun masih panjang pada jam sibuk.

(MKN/ART)