



1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Kompas	Sindo	Tempo
17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31		Indopos	Pos Kota	Warta Kota

OK Otrip Butuh Perbaikan Segera

Uji coba program One Karcis One Trip akan mencapai tiga bulan pada 15 April 2018.

Sejumlah perbaikan perlu segera dilakukan untuk membuat program ini dirasakan oleh lebih banyak penumpang.

JAKARTA, KOMPAS — Di lapangan, penumpang masih merasa tempat perhentian angkot terlalu jauh di sejumlah jalur dan waktu tunggu lama. Program One Karcis One Trip (OK Otrip) juga baru menjangkau 71 unit angkot dari rencana semula 1.000 unit dalam triwulan kedua tahun ini. OK Otrip juga baru melayani enam trayek.

Salah seorang pengguna OK Otrip rute Kampung Rambutan-Pondok Gede, Sari (39), mengatakan, jumlah perhentian tidak merata. "Di antara Jalan Mini I dan Mini III (Bambu Apus) tidak ada perhentian. Akan tetapi, di kawasan Rawo Binong, banyak perhentian," katanya, Minggu (8/4/2018).

Sari mengaku telah menyampaikan usulannya mengenai penambahan perhentian angkot itu kepada pihak PT Transjakarta Jakarta (Transjakarta) selaku penyelenggara OK Otrip. Akan tetapi, ia merasa belum ada tanggapan serius. "Saya sudah hubungi lewat telepon dan Twitter, sebagai stiker yang ditempelkan di kaca angkot, tetapi dijawab usulan akan ditampung begitu saja."

Pengemudi angkot OK Otrip jurusan Kampung Rambutan-Pondok Gede, David (31), juga menilai perhentian di rute tersebut harus ditambah. Perhentian akan halte ini penting sebab di situ ada angkot bisa menaikkan dan menurunkan penumpang. Dengan jumlah perhentian yang lebih banyak, penumpang diharapkan bertambah.

"Kalau jarak antarperhentian jauh, calon penumpang akan memilih memakai angkot lain atau ojek daring," kata David, sambil mengonfirmasi angkotnya.

Penumpang angkot, Imen (49), mengatakan, jumlah angkot OK Otrip masih kurang sehingga penumpang kerap menunggu lama. "Kalau lama menunggu angkot, apa hubungannya dengan angkot yang roketan?" ujarnya.

Di sisi lain, Imen mengapresiasi program ini karena membuat angkot tidak sembarangan mengotot dan berbiaya murah.

Dalam masa uji coba, penumpang dapat menggunakan angkot OK Otrip gratis dan tanpa kartu khusus. Padahal, pada awalnya, penumpang bisa naik angkot tanpa kartu selama 15 hari pertama sejak peresmian OK Otrip, pertengahan Januari.

Pengemudi OK Otrip Kampung Rambutan-Pondok Gede, Romsdoni, mengatakan, setelah uji coba berakhir 15 April, pengguna angkot OK Otrip harus memiliki kartu dan tidak lagi gratis.

Jumlah penumpang angkot OK Otrip juga dinilai masih sedikit. Rute-rute sekali jalan, setiap angkot hanya terisi 3-4 orang. "Masih stapan sejak awal, belum ada peningkatan," kata Romsdoni.

Hanya pada jam-jam tertentu, angkot bisa penuh. David mengatakan, pada jam-buruan sekolah, ia bisa mendapat 10 penumpang sekali jalan. Namun, pada waktu lain, angkot kosong melonpong.

OK Otrip Kampung Rambutan-Pondok Gede menggunakan 14 unit angkot dari Koperasi Wahana Kalpika (KWK).

Masih banyaknya kendala selama tiga bulan masa uji coba ini membuat uji coba OK Otrip akan diperpanjang.

Direktur Utama PT Transjakarta Budi Kaluwano mengatakan, waktu tambahan uji coba diperlukan untuk lain guna melengkapi perhentian bus untuk angkutan yang belum ada.

Selain itu, alat-alat dalam sistem OK Otrip kurang akurat. "Masalnya hitungan seharusnya 100, tetapi yang masuk cuma 90," kata Budi.

Baru enam trayek

Sejumlah anggota Komisi B DPRD DKI Jakarta mempertanyakan efektivitas OK Otrip da-

lam Rapat Paparan Eksekutif mengenai Program dan Isi Strategis Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Tahun 2017-2022 di Bidang Perencanaan di Gedung DPRD DKI Jakarta, Rabu pekan lalu.

Selama tiga bulan uji coba, jumlah trayek hanya enam. Angkutan yang melayani hanya 71 unit. Sosialisasi program pun masih minim.

Pada hal, dana dari APBD DKI Jakarta untuk OK Otrip mencapai Rp 3,3 triliun. Anggaran ini untuk mengintegrasikan angkot

dengan target 2.687 unit pada tahun ini. Untuk mencapai target, pada triwulan kedua idealnya sudah 1.000 unit terintegrasi.

Program integrasi OK Otrip ditargetkan selesai secara bertahap tahun 2020. Dari sekitar 12.500 angkot di Jakarta saat ini, hanya 8.887 unit yang akan diintegrasikan. Jumlah trayek dikurangi dari 156 rute menjadi 98 rute.

Jumlah penumpang OK Otrip sekitar 6.800 orang per hari di nilai gagal mencapai tujuan program dalam waktu pelaksanaan yang sudah tiga bulan.

Penghitungan tarif

Di luar itu, masih ada pembahasan awal mengenai harga per-kiloran sendiri (HPS) yang untuk masa uji coba 15 Januari-15 April ditetapkan Rp 3.459 per kilometer. HPS itu dinilai sebagian besar operator terlalu rendah. Operator dan Organda DKI Jakarta mengusulkan tarif Rp 3.700-Rp 3.900 per kilometer.

Alibadinya, selama tiga bulan masa uji coba, baru dua operator yang bersedia bergabung, yaitu KWK dan Koperasi Budi Luhur.

Koperasi Budi Luhur juga mengancam tak mau meneruskan keikutsertaan secara penuh pada program ini apabila tak ada kenaikan tarif atau penurunan ritase (jarak tempuh harian).

Ketua Koperasi Angkutan Budi Luhur Sand Hutawati menga-

takan, dengan tarif dan ritase saat ini, operator tak memperoleh keuntungan apa pun. Pihaknya menunggu adanya komitmen pada masa uji coba kedua atau juga menarik diri seperti beberapa koperasi lain.

Ketua Organda DKI Jakarta Shafrohan Simungau mengatakan, selama tarif OK Otrip belum menguntungkan operator, minat gabung OK Otrip akan rendah. "Tanpa ada kesepakatan tarif dengan operator, program ini akan tetap sulit jalan."

Sempurnakan integrasi

Ketua Dewan Pengawas KWK Abdul Gofur mempertanyakan lamatnya pelaksanaan integrasi angkot dalam OK Otrip. Padahal, pihaknya pernah melakukan integrasi dengan Transjakarta selama sembilan bulan pada April-Desember 2017, dengan 500 unit KWK yang menempuh 10 rute. "Tadinya, saat itu waktunya dibatasi pada jam sibuk, sedangkan sisanya sopir bisa istirahat sendiri," katanya.

Menurut Abdul, dengan mengadopsi dan menyempurnakan integrasi pertama itu, OK Otrip seharusnya berjalan lebih cepat. Kuncinya, memata rute angkutan hingga mencapai ke permukiman dengan lebih cepat. "Kami sudah usulkan 24 rute yang sampai ke permukiman dan permukiman. Semua sudah diluluskan, OK akan ada benturan dengan rute lain. Namun, realisasi belum terlaksana," katanya.

Integrasi juga memerlukan skema untuk mengganti rugi angkutan yang tak lagi digunakan atau tak masuk dalam kuota yang dibutuhkan. "Investasi di awal memang besar. Namun, dana, kan, ada dan dalam 5-10 tahun ke depan hasilnya sudah kelihatan," kata Abdul.

Abdul mengatakan, sejauh ini KWK memutuskan akan tetap mendukung program OK Otrip. Namun, ia berharap realisasi di-

Bulan :

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
---	---	---	---	---	---	---	---	---	----	----	----

2 0 1 8



SUBBAGIAN HEMAS

Tanggal :

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	Kompas	Sindo	Tempo
17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31		Indopos	Pos Kota	Warta Kota

OK Otrip Butuh Perbaikan Segera

percepat sehingga semua pihak bisa merasakan manfaatnya.

Dari sisi pendapatan, sopir mengaku diuntungkan karena menerima upah minimum regional. Mereka juga tak lagi dikejar-kejar setoran sehingga bisa melayani warga dengan lebih tenang dan lebih baik. "OK Otrip lebih jelas sistemnya dari integrasi yang sembilan bulan itu," kata Tioman Simbolon (55), sopir OK Otrip jurusan Semang-Sorotan.

Keberpihakan

Kondisi ini diperparah dengan kebijakan-kebijakan transportasi DKI Jakarta pada tahun ini yang dinilai kontradiktif dengan tujuan mengalihkan warga ke transportasi publik. Kebijakan kontraproduktif itu di antaranya pembatasan pembatasan sepeda motor dan tak selanya pembatasan angkutan berbasis daring.

Ahli transportasi Djoko Setijowarno mengatakan, tanpa ada kebijakan pembatasan kendaraan pribadi, baik sepeda motor maupun mobil, program OK

Otrip sulit mengalihkan warga ke transportasi publik. Apalagi, jangkauan OK Otrip masih minim sehingga belum banyak dirasakan warga.

"Sekarang setiap orang punya sepeda motor, punya mobil. Kalau seperti sekarang ini, semua diperbolehkan, orang tetap memilih naik kendaraan pribadi," katanya, Sabtu.

Selain menyediakan angkutan murah, OK Otrip seharusnya bertujuan akhir mengalihkan warga dari kendaraan pribadi ke angkutan publik. Selain memperbaiki OK Otrip, harus ada kebijakan membatasi kendaraan pribadi, mulai pembatasan sepeda motor di jalan-jalan utama hingga memperluas ganjil-genap untuk mobil.

"Ini bukan soal keadilan, tetapi soal menata transportasi kota metropolitan. Manfaat yang diharapkan adalah kemacetan yang berkurang dan Jakarta yang berkurang polusi udaranya," kata Djoko. (LRE/DM)