

INSTRAN.org - Uji coba operasional moda transportasi massal berbasis rel (Mass Rapid Transit/MRT) jurusan Lebak Bulus - Bundaran HI telah dimulai sejak 12 Maret 2019. Selama uji coba tersebut masyarakat dapat merasakan naik MRT secara cuma-cuma alias gratis.

Direncanakan, mulai 1 April MRT akan beroperasi secara komersial. Meski tanggal beroperasinya sudah dipatok, namun sampai sekarang mengenai besaran tarif MRT belum ditentukan. DPRD DKI Jakarta bahkan sampai pekan kedua Maret belum membahas masalah penentuan tarif MRT dan LRT yang diajukan oleh eksekutif.

Setidaknya ada tiga usulan besaran tarif untuk MRT dan LRT (Light Rail Transit) yang diketahui publik saat ini. Pertama, dari Dewan Transportasi Kota Jakarta (DTKJ) yang mengusulkan tarif MRT sebesar Rp 12.000, sedangkan tarif usulan untuk LRT sebesar Rp 10.800, karena terintegrasi dengan Jak Lingko. Kedua, usulan dari eksekutif (Pemprov DKI Jakarta) sebesar Rp 10.000 untuk MRT dan Rp 6.000 untuk LRT. Ketiga, usulan dari PT MRT dan PT LRT Jakarta. PT MRT mengusulkan besaran tarif berkisar antara Rp 8.500 - Rp 10.000, sejalan dengan kemauan membayar warga atas tarif MRT sebesar Rp 8.500 - Rp 12.500 per orang. Sementara tarif LRT yang diusulkan oleh PT LRT Jakarta sebesar Rp 5.000 - Rp 7.000, sesuai dengan kemauan warga membayar.

Keputusan Politik

Sungguh sulit dipahami oleh akal sehat sikap DPRD DKI Jakarta yang tidak kunjung tuntas membahas mengenai besaran tarif MRT dan LRT Jakarta, padahal persetujuan DPRD itu akan menjadi dasar penentuan tarif yang harus dibayarkan oleh masyarakat. Mengingat proses pembangunan MRT ini sudah dimulai lima tahun silam dan pembangunan LRT Jakarta dimulai dua tahun silam, semestinya pembahasan tarif sudah tuntas paling lambat akhir 2018 lalu, sehingga ketika akan dioperasikan, sudah clear semuanya, tidak ada lagi perdebatan tentang tarif. Namun kenyataannya hingga hari ini, menjelang resmi beroperasi, pembahasan tarif belum final.

Masalah penentuan tarif angkutan umum, terutama angkutan perkotaan semestinya tidak perlu bertele-tele karena besaran tarif itu bukanlah keputusan ekonomis semata, melainkan keputusan politis, yaitu sejauh mana komitmen pemerintah kota dalam melayani mobilitas warganya dengan menggunakan angkutan umum. Ketika pemerintah kota berkomitmen untuk memberikan layanan angkutan umum yang selamat, aman, nyaman, dan tepat waktu, maka tarif dapat diputuskan agar terjangkau bagi semua warga. Sangat mungkin terjadi, besaran tarif yang diputuskan itu tidak akan mampu mengembalikan biaya investasi dan mencukupi biaya operasional, tapi kalau telah menjadi keputusan politik, tetap harus dijalankan. Konsekuensinya, pemerintah menyediakan anggaran yang cukup untuk memberikan subsidi.

Keputusan politis tersebut juga berlaku untuk penentuan tarif MRT dan LRT Jakarta. Bila penentuan tarif MRT dan LRT Jakarta hanya didasarkan pada besaran biaya investasi yang sangat besar dan kecukupan biaya operasional yang sangat mahal, maka tarif MRT dan LRT Jakarta tidak akan terjangkau oleh masyarakat, akhirnya, infrastruktur tersebut akan mangkrak. Memang pengembalian biaya investasi dan kecukupan biaya operasional tidak hanya bersumber dari tiket penumpang (per box revenue) saja, tapi juga bisa berasal dari pendapatan non penumpang (non per box revenue). Hanya saja, pengalaman dari sebagian besar kota-kota di dunia, tidak pernah mendasarkan pengembalian biaya investasi dan mencukupi biaya operasional itu hanya dari penumpang dan non penumpang, tapi yang lebih besar adalah subsidi dari negara. Negara memiliki kepentingan banyak untuk mencegah warganya menggunakan kendaraan pribadi dan beralih menggunakan angkutan umum massal dengan tarif yang terjangkau.

Segmentasi Pasar

Saya masih teringat dialog dengan Dr. Bambang Susantono yang saat itu (2011) menjabat sebagai Wakil Menteri Perhubungan. Saat saya mengatakan, mengapa harus membangun subway (istilah yang berkembang saat itu), mengapa tidak BRT (Bus Rapid Transit/Transjakarta) saja ditarik dari Blok M sampai Lebak Bulus?

Dr. Bambang Susantono saat itu menjawab bahwa tidak cukup, karena mobil pribadi yang melintas antara Jala Sudirman - Blok M itu sehari mencapai 400.000 kendaraan. Artinya, ada subway dan BRT pun tidak akan mencukupi. Atas dasar jawaban tersebut, maka ketika ada wacana Koridor 1 Transjakarta (Blok M - Kota) akan dihapus bila MRT beroperasi, saya anggap itu akibat ketidaktahuan data perjalanan saja.

Berdasarkan dialog kami itu, muncul kesimpulan bahwa segmentasi penumpang MRT itu memang mereka yang selama ini menggunakan mobil pribadi atau taksi agar mereka pindah menggunakan angkutan umum massal. Sedangkan mereka yang selama ini menggunakan bus reguler atau sepeda motor, segmentasi mereka adalah sebagai pengguna Transjakarta. Ini bukan soal diskriminasi, tapi soal pembagian moda saja. Mereka yang selama ini telah menggunakan Transjakarta boleh-boleh saja beralih ke MRT asalkan bersedia membayar tiket yang lebih mahal daripada naik Transjakarta.

Bila kita sepakat dengan segmentasi pasar (demand) MRT, bahwa MRT diperuntukkan bagi pengguna mobil pribadi agar mau pindah ke angkutan umum massal, maka putusan untuk menentukan besaran tarif tidak perlu bertele-tele, cukup sederhana saja. Tarif Rp 10.000 merupakan tarif psikologis yang dirasakan amat pas bagi pengguna mobil pribadi, cukup membayar satu lembar puluhan ribu sudah sampai ke Bundaran HI. Sedangkan tarif LRT Jakarta sebesar Rp 5.000 sudah termasuk naik Jak Lingko.

Tarif MRT sebesar Rp 10.000 dengan waktu tempuh 30 menit dan armada yang aman dan nyaman terasa murah bagi pengguna mobil pribadi. Tarif tersebut ibarat insentif bagi mereka untuk berpindah dari mobil pribadi ke angkutan umum massal. Memang tarif tersebut dirasakan mahal bagi pengguna motor dan angkutan bus reguler/Transjakarta, oleh karena itu, layanan Transjakarta Koridor 1 tetap diperlukan, dan kalau perlu rutenya diperpanjang dari Blok M ke Lebak Bulus.

Sedangkan tarif LRT cukup Rp 5.000 karena jaraknya terlalu pendek (6 km) dan tidak menghubungkan pergerakan dari asal ke tujuan perjalanan, hanya sepenggal saja, sangat mungkin terlalu minim penumpangnya, hanya akan ramai pada saat liburan saja sebagai moda transportasi wisata keluarga.

Seretnya pembahasan penentuan tarif MRT dan LRT boleh jadi disebabkan para anggota dewan tidak paham segmentasi pasar (demand) MRT dan LRT, sehingga sulit mengambil sikap. Atau sengaja membuka ruang negosiasi tentang apa yang dapat diperoleh dari putusan tarif tersebut ("saya dapat apa?"). Sebab bila dasar penentuan tarif itu adalah keterjangkauan masyarakat dan dukungan untuk pengembangan prasarana dan sarana angkutan umum massal, tidak perlu bertele-tele, karena tinggal menghitung saja besaran subsidi yang harus dibayarkan oleh Pemprov DKI Jakarta kepada operator MRT maupun LRT. Dan dengan dana yang berjibun, Pemprov DKI akan mampu memberikan subsidi besar untuk penumpang angkutan umum massal, baik Transjakarta, MRT, maupun LRT. Jadi jangan ragu, segera putuskan!

Darmaningtyas Ketua Bidang Advokasi Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI)

Sumber : Detik.com, Selasa 19 Maret 2019

Mengapa Sulit Menetapkan Tarif MRT Jakarta?

Kamis, 21 Maret 2019 11:16 -

https://news.detik.com/kolom/d-4474111/mengapa-sulit-menetapkan-tarif-mrt-jakarta?_ga=2.110528005.1482302676.1553140295-1713543835.1550724106