

# POLICY BRIEF



## Isu Kebijakan Baru ERP (Electronic Road Pricing) Dalam Mnegatasi Permasalahan kemacetan Di Provinsi DKI Jakarta



Risa Indah Sari (202020100037)  
Lailatul Fitria (202020100035)  
Aditya Firmansyah (202020100103)

Program Studi Administrasi Publik  
Universitas Muhammadiyah Sidoarjo



# Executive Summary

Policy brief berikut merupakan sebuah rekomendasi kebijakan yang bertujuan untuk mengurangi kemacetan di Provinsi DKI Jakarta dengan meninjau ulang kebijakan ERP (*Electronic Road Pricing*). Rekomendasi kebijakan ini didasarkan pada peninjauan analisis SWOT pada Kebijakan (*Electronic Road Pricing*) yang meliputi terkait analisis kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman. Tentunya dengan memastikan kemampuan untuk penyelesaian permasalahan kemacetan dengan rekomendasi program Manajemen Transportasi Umum yang terpadu.

# Pendahuluan



Provinsi DKI Jakarta adalah ibu kota di Indonesia yang menjadi pusat kegiatan ekonomi nasional, politik, dan kebudayaan serta menjadi kota yang tercatat sebagai kota Mega Urban. Sebagai pusat kegiatan ekonomi, Jakarta menjadi daya tarik penduduk desa untuk berbondong-bondong bermigrasi dengan tujuan mencari lapangan pekerjaan yang lebih baik. Tepatnya pada 22 Juni 2023, Kota Jakarta akan berusia 496 tahun. Kondisi tanah dan luas wilayah yang tetap dengan kepadatan penduduk yang mencapai 11,24 juta jiwa ditambah dengan meningkatnya volume kendaraan setiap tahunnya menjadikan akar dari permasalahan kemacetan yang belum juga dapat teratasi. Berdasarkan data BPS DKI Jakarta, selama 2018-2022, jumlah kendaraan bermotor di Jakarta tumbuh 4,1 persen per tahun. Pertumbuhan unit kendaraan baru sempat menurun drastis saat tahun pertama pandemi, yakni sebesar 1,7 persen. Namun, pada 2021 dan 2022, jumlah kendaraan terus bertambah dengan pertumbuhan masing-masing sebesar 4,1 persen dan 4,4 persen setahun. Pada 2022, tercatat ada 26,4 juta kendaraan bermotor di Jakarta. Terdiri dari sepeda motor sebanyak 17,3 juta, mobil penumpang 3,8 juta, serta sisanya sekitar 5 juta unit terdiri dari bus dan truk. Jakarta menempati peringkat ke-29 dari kota paling lambat di dunia berdasarkan lama waktu perjalanan yang diperlukan untuk menempuh jarak 10 kilometer. Pada 2022, rata-rata waktu yang dibutuhkan untuk menempuh jarak tersebut adalah 22 menit 40 detik. Selama tujuh hari terakhir, yakni periode 28 Februari 2023 hingga 7 Maret 2023, lama perjalanan untuk menempuh jarak 10 kilometer pada pukul 08.00 WIB mencapai 23 hingga 25 menit. Sementara itu, pada puncak mobilitas di sore hari, dibutuhkan waktu 29 menit hingga 32 menit per 10 kilometer perjalanan. Pada saat puncak mobilitas, waktu tempuh bisa lebih lama. Waktu puncak mobilitas inilah yang menjadi pola kemacetan di Jakarta. Puncak kemacetan di Jakarta terjadi pada pukul 08.00 WIB. Dengan meningkatnya penduduk di kawasan Bodetabek serta bertambahnya komuter yang beraktivitas di Jakarta, arus lalu lintas di Ibu Kota akan terus meningkat kepadatannya. Berdasarkan Statistik Komuter Jabodetabek 2019, jumlah komuter di wilayah ini mencapai 3,3 juta orang atau 11 persen dari total jumlah penduduk berusia di atas lima tahun. Seiring dengan kembalinya aktivitas masyarakat pascapandemi, bukan tidak mungkin jumlah komuter akan bertambah dan kepadatan lalu lintas juga kian meningkat.

# Telaah Kritis Terhadap Kebijakan



Elektronic Road Pricing (ERP) merupakan kebijakan yang sedang dikaji oleh pemerintah Provinsi DKI Jakarta untuk mengurangi kemacetan lalu lintas di Jakarta. kebijakan tersebut mengadopsi dari Singapura dan Hongkong guna menanggulangi kemacean di DKI Jakarta, diatas kertas memang kebijakan tersebut nampak manis. Namun kebijakan tersebut masih perlu di telaah apakah sudah cocok dan baik untuk di terapkan di Indonesia khususnya di DKI Jakarta. Berikut analisis SWOT tentang penerapan kebijakan Electronic Road Pricing di DKI Jakarta:

## 1 Kekuatan (Strenghts)

- Mengoptimalkan kapasitas jalan: pertumbuhan kendaraan di Jakarta jauh lebih tinggi dari pertumbuhan jalan, sehingga timbullah kemacetan. Dengan adanya ERP ini pemerintah memprediksikan dapat mengurangi angka kemacetan di DKI Jakarta.
- Mengurangi penggunaan kendaraan pribadi: ERP dapat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dan beralih kepada transportasi umum.
- Meningkatkan akurasi dan efisiensi, ERP dapat menggantikan sistem manual dengan sistem otomatis yang dapat meningkatkan akurasi dan efisiensi dalam mengatur arus lalu lintas.



## 2 Kelemahan (Weakness)

- Pemilihan teknologi, pemilihan teknologi pendukung untuk ERP sangat penting untuk keberhasilannya serta membutuhkan perencanaan yang sangat matang.
- Ketergantungan pada kebijakan lain, keberhasilan ERP dalam mengurangi kemacetan lalu lintas dan penggunaan kendaraan pribadi dapat bergantung pada kebijakan lain, seperti penyediaan transportasi umum yang memadai sehingga meningkatkan minat komuter untuk beralih pada transportasi umum.
- Biaya dan pemerataan, ERP dapat membebankan biaya pada pengguna jalan, yang dapat menjadi beban bagi individu berpenghasilan rendah. Selain itu juga berdampak pada usaha seperti ojek Online yang mengharuskan untuk bolak-balik melewati jalan yang menerapkan ERP dengan tarif antara Rp 5000- Rp 19000 untuk sekali masuk. Hal tersebut tentunya akan menambah beban biaya yang akan ditanggung oleh masyarakat dan akan memperburuk kesenjangan sosial karena masyarakat dengan kelas menengah ke bawah akan kesulitan untuk menjangkau jalan yang diberlakukan ERP.
- Tidak efisien waktu dan biaya, masyarakat akan lebih cenderung untuk memilih jalan alternatif lain daripada beralih kepada transportasi umum karena transportasi umum di Jakarta masih belum memiliki ketepatan waktu keberangkatan dan tiba sampai tujuan yang konsisten.
- Tidak semua kendaraan bisa memasuki jalan yang terkena sistem ERP, hal ini karena belum memiliki alat untuk menggunakan jalan berbasis ERP tersebut serta akan menambah pengeluaran bagi masyarakat.



### 3 Peluang (Opportunity)

- Pengembangan infrastruktur yang terintegrasi, penerapan kebijakan ERP akan mendorong pembangunan infrastruktur yang terintegrasi, seperti jalur khusus, jaringan transportasi cerdas, dan sistem parkir yang efisien

### 4 Ancaman (Threats)

- Protes resistensi masyarakat, kebijakan ERP akan menimbulkan protes dan resistensi dari masyarakat, terutama dari mereka yang merasa kebijakan ini memberikan beban finansial tambahan dan mengganggu kebebasan bergerak.
- Penyimpangan dan pelanggaran, meskipun dilengkapi dengan teknologi canggih, tapi masih ada kemungkinan adanya penyimpangan dan pelanggaran terhadap kebijakan ERP, pengemudi mungkin akan mencoba untuk menghindari membayar tol ERP dengan mencari jalur alternatif atau melakukan manipulasi sistem.
- Dampak pada sektor transportasi pribadi, kebijakan ERP dapat menyebabkan penurunan kendaraan pribadi yang hal ini akan berdampak pada sektor penjualan mobil dan industri terkait lainnya.
- Ketergantungan terhadap teknologi, kebijakan ERP akan membutuhkan infrastruktur teknologi yang canggih seperti sistem pengumpulan tol elektronik, kamera pemantau, dan kebutuhan dalam pengumpulan data guna pemantauan dan pembayaran. Hal ini akan membawa resiko gangguan sistem kebocoran data atau serangan siber.



# Rekomendasi Kebijakan

Memperbaiki transportasi umum, dengan menyediakan infrastruktur dan transportasi umum yang terpadu, terpadu, nyaman, ramah lingkungan, ramah kantong dan ramah disabilitas, sehingga mendorong masyarakat untuk menggunakan transportasi umum daripada kendaraan pribadi yang tentunya tujuan pemerintah akan tercapai yaitu mengurangi kemacetan di DKI Jakarta.



# Rencana Tindak Kebijakan



1

Peningkatan jaringan transportasi public: fokus pada pengembangan dan perluasan jaringan transportasi publik yang mencakup bus, kereta cepat, dan angkutan umum lainnya yang melibatkan frekuensi, jangkauan, dan kualitas layanan transportasi publik untuk memastikan ketersediaan dan kenyamanan bagi pengguna.

2

Pengembangan moda transportasi yang ramah lingkungan: mempromosikan dukungan terhadap penggunaan moda transportasi yang ramah lingkungan seperti kereta listrik, bus listrik, transportasi dengan berbasis bahan bakar alternatif. Hal ini akan mengurangi emisi gas rumah kaca dan polusi udara.

3

Penyediaan khusus transportasi publik, seperti jalur bus transjakarta, untuk memastikan kelancaran dan kecepatan perjalanan bagi pengguna transportasi publik.

# Rencana Tindak Kebijakan



4

Peningkatan kapasitas transportasi publik: tingkatkan kapasitas kendaraan transportasi publik, seperti memperbanyak jumlah dan ukuran bus atau kereta untuk mengakomodasi jumlah penumpang yang lebih besar.

5

Integrasi transportasi publik, dengan mengembangkan sistem transportasi publik yang reintegrasi, dimana penumpang dapat dengan mudah berpindah dari satu moda transportasi ke moda lainnya tanpa kesulitan.

6

Penataan kembali rute dan jadwal, evaluasi dan optimalisasi rute dan jadwal transportasi publik untuk meningkatkan konduktivitas dan efisiensi. Dengan memastikan jadwal yang tepat, frekuensi yang memadai, sehingga pengguna transportasi publik dapat mengandalkan layanan ini dengan baik.



# Rencana Tindak Kebijakan



7

Penyediaan fasilitas parkir yang memadai  
Dalam upaya dalam mendorong penggunaan transportasi publik, pemerintah dapat menyediakan fasilitas parkir yang reintegrasi dengan stasiun dan terminal transportasi publik yang dapat memudahkan pengguna transportasi publik untuk berpindah ke transportasi publik lainnya.

8

Edukasi dan kampanye  
Dengan melakukan edukasi tentang manfaat penggunaan transportasi publik dan bagaimana kontribusi mereka dalam menciptakan Jakarta bebas macet, maka mereka akan cenderung untuk merubah kebiasaan mereka untuk menggunakan transportasi publik.

9

Evaluasi dan Pemantauan