

Kesiapan Pemerintah DKI Jakarta Dalam Agenda Setting Rancangan Peraturan Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik

¹Apreda Nor Rochmah

¹Universitas Jenderal Soedirman, Banyumas, Indonesia

Korespondensi : Apredarochmah@gmail.com

Abstrak

Kebijakan Electronic Road Pricing (ERP) atau kebijakan jalan berbayar hadir sebagai inovasi terbaru dari Pemerintah Daerah DKI Jakarta untuk mengatasi masalah kemacetan Jakarta yang semakin tidak terkendali setiap harinya. Setelah melalui perjalanan yang panjang, kebijakan ERP ini tertuang dalam dasar hukum Rancangan Peraturan Daerah (Raperda) Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik (PL2SE). Raperda yang sudah memasuki tahap awal pengkajian oleh DPRD ini akan ditinjau kesiapannya menggunakan metode penelitian studi kepustakaan (library research). Pengolahan dan analisis data menggunakan model analisis data Miles dan Huberman yang terdiri dari empat tahap, yaitu pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Hasil yang diperoleh meliputi Pemda DKI Jakarta yang telah mempersiapkan regulasi dan dasar hukum, penentuan ruas jalan, serta waktu pemberlakuan. Namun pemerintah masih memiliki banyak hal yang perlu dipertimbangkan diantaranya adalah tarif yang akan dikenakan pada ERP ini, teknologi yang akan digunakan, keadaan dan kualitas dari pelayanan dan fasilitas transportasi umum hingga pengelola dari kebijakan ERP yang akan dilakukan ini. Agenda setting pada kebijakan ini memiliki arus masalah (policy stream) pada kemacetan Jakarta yang sudah sangat sulit dikendalikan, di mana faktor penyebabnya adalah faktor pilihan masyarakat lebih memilih kendaraan pribadi, faktor kapasitas ruas jalan, faktor kesadaran manusia (masyarakat) akan ketertiban lalu lintas, dan juga faktor pembangunan infrastruktur yang belum usai.

Kata kunci: Agenda Setting, Kebijakan ERP, Kesiapan Pemerintah

Abstract

The Electronic Road Pricing (ERP) policy or paid road policy is here as the newest innovation from the Regional Government of DKI Jakarta to solving the problem of Jakarta's traffic jams which are getting out of control every day. After going through a long journey, this ERP policy is contained in the legal basis for the Draft Regional Regulation (Raperda) for Electronic Traffic Control (PL2SE). The Raperda, which has entered the initial stage of review by the DPRD, will review its readiness using the library research method. Data processing and analysis used the Miles and Huberman data analysis model which consisted of four stages, namely data collection, data reduction, data presentation, and drawing conclusions. The results obtained include the Regional Government of DKI Jakarta which has prepared regulations and a legal basis, determining road sections, and the time of implementation. However, the government still has many things to consider, including the tariffs that will be imposed on this ERP, the technology that will be used, the condition and quality of public transportation services and facilities to the management of the ERP policy that will be carried out. The agenda setting for this policy has a problem flow (policy stream) in Jakarta congestion which is already very difficult to control, where the contributing factors are the community's preference for private vehicles, the road capacity factor, the human (community) awareness factor for traffic order, and also the factor of unfinished infrastructure development.

Keyword: Agenda Setting, ERP Policy, Government Readiness

1. PENDAHULUAN

DKI Jakarta sebagai ibukota negara merupakan daerah metropolitan yang tidak pernah tidur. Padatnya aktivitas dan tingginya mobilitas yang terjadi di Jakarta mengakibatkan daerah tersebut selalu ramai, terutama dapat terlihat pada jalan-jalan utama ibukota. Padatnya aktivitas pada Jakarta salah satunya diakibatkan oleh kedudukannya sebagai ibukota negara sehingga disanalah pusat pemerintahan sekaligus pusat perekonomian berlangsung. Selain itu, banyaknya perusahaan besar, tempat wisata, pusat perbelanjaan yang dibangun mengakibatkan Jakarta semakin menjadi kota pilihan untuk mencari lapangan pekerjaan. Banyaknya perusahaan-perusahaan besar, kantor pemerintahan, tempat wisata, dan sebagainya mengakibatkan banyaknya masyarakat yang memutuskan untuk datang dan bekerja di Jakarta. Hal ini tentunya sangat berpengaruh pada pertumbuhan jumlah penduduk. Diketahui jumlah penduduk DKI telah berada di angka 10,6 juta jiwa pada tahun 2021 sementara pada tahun 2022 mencapai angka 11,25 dengan luas wilayah tercatat hanya 661,23 km². Jumlah tersebut menjadikan DKI Jakarta sebagai salah satu wilayah dengan jumlah penduduk terbanyak di Indonesia.

Tingginya laju pertumbuhan penduduk di DKI Jakarta tentunya akan menyebabkan semakin banyaknya pengguna jalan dan akan diikuti juga dengan meningkatnya jumlah pengguna kendaraan bermotor namun tanpa diimbangi dengan ruas jalan yang memadai. Banyaknya pengguna kendaraan bermotor di DKI Jakarta dapat dilihat dengan tabel berikut

Tabel 1. Jumlah Kendaraan di Jakarta

Jenis Kendaraan	Tahun			
	2019	2020	2021	2022
Mobil	3.310.426	3.365.467	3.544.491	3.766.059
Bus	34.905	35.266	36.339	37.180
Truk	669.724	679.708	713.059	748.395
Sepeda Motor	15.868.191	16 141 380	16.711.638	17.304.447
Jumlah	19.883.246	20.221.821	25.263.077	26.370.535

Sumber : Diolah dari BPS Provinsi DKI Jakarta, 2023

Berdasarkan data terakhir pada Badan Pusat Statistik DKI Jakarta jumlah pengguna kendaraan bermotor mencapai 26,3 juta unit dalam kurun waktu empat tahun terakhir. Jumlah tersebut merupakan dua kali lipat dari jumlah penduduk Jakarta. Di mana dapat diartikan bahwa banyak penduduk Jakarta yang memiliki lebih dari satu unit kendaraan. Padahal seperti yang kita ketahui bahwa kebutuhan akan kendaraan bermotor bukanlah kebutuhan utama, kebutuhan akan transportasi merupakan kebutuhan turunan (*derived demand*) akibat dari adanya aktivitas ekonomi, sosial dan sebagainya (Sitanggang, 2018). Banyaknya kendaraan bermotor yang berlalu-lalang di Jakarta berdampak dengan aktivitas lalu lintas hingga menimbulkan kemacetan.

Kemacetan tersebut tidak lagi dapat dihindari mengingat padatnya jumlah penduduk Jakarta yang menggunakan kendaraan bermotor. Kemacetan semakin meningkat apabila arus lalu lintas sangat besar, sehingga kendaraan sangat berdekatan satu sama lain (padat) (Tamin, 2000). Puncak kemacetan diperkirakan terjadi pada jam sibuk di pagi hari (sekitar pukul 6.30-9.00 WIB) dan sore hari (sekitar pukul 16.30-19.30 WIB). Permasalahan ini sudah berulang kali berusaha untuk diatasi namun ternyata hasilnya masih saja nihil. Lebih banyaknya peminat untuk menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan dengan transportasi umum menjadi salah satu alasan.

Penduduk Jakarta, khususnya bagi para pekerja lebih memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi karena menganggap transportasi umum tidak nyaman, waktu tempuh perjalanan lebih lama, kapasitas angkutan umum tidak dioperasikan sebagaimana mestinya sehingga keamanan tidak bisa

diperoleh (Sitanggang, 2018). Selain beberapa alasan di atas, adanya berbagai pembangunan infrastruktur justru memperparah kemacetan yang terjadi.

Berbagai alternatif telah diupayakan oleh pemda DKI, mulai dari pemberlakuan sistem 3in1, pemberlakuan satu jalur, larangan pengendara motor di sejumlah ruas jalan, pembangunan sejumlah ruas jalan tol dan jalan layang, penambahan moda transportasi umum mulai dari menambah jumlah unit transjakarta, membangun MRT dan LRT, hingga pemberlakuan ganjil-genap sudah dilakukan oleh pemda DKI.

Walaupun kemacetan Jakarta masih belum terlihat penyelesaiannya, pemda tidak menyerah begitu saja, masih dalam upaya mengatasi kemacetan, pemda DKI mengusulkan untuk menerapkan sistem jalan berbayar (*electronic road pricing/ERP*) pada jalan-jalan utama sebagai upaya pengendalian lalu lintas Jakarta. Usulan tersebut sebenarnya sudah mulai dicanangkan sejak masa Gubernur Sutiyoso (2002-2007) lalu, namun saat itu masih menuai pro dan kontra dari berbagai kalangan. Tidak adanya payung hukum yang kuat menjadi salah satu kendala penerapan kebijakan jalan berbayar pada saat itu.

Kebijakan jalan berbayar ini dikabarkan sudah mencapai tahap penyerahan rancangan peraturan daerah sebagai landasan hukum kebijakan kepada DPRD yang dilakukan saat rapat paripurna DPRD 05 Juli 2022 lalu (Rakyat Merdeka.id, 2022). Dilansir dalam laman berita rm.id Wakil Gubernur DKI Jakarta, Ahmad Riza Patria, menyampaikan bahwa kebijakan transportasi harus diterapkan dengan mekanisme *pull and push strategy* untuk mendorong perpindahan penggunaan kendaraan pribadi ke angkutan umum. Kebijakan pengendalian lalu lintas penting untuk diterapkan mengingat transportasi menyumbang 47 persen emisi Gas Rumah Kaca (GRK) di DKI Jakarta. Sehingga pembatasan kendaraan dapat memberikan kontribusi nyata untuk mendukung langkah mitigasi perubahan iklim (Rakyat Merdeka.id, 2022).

Rancangan kebijakan ini dinilai selain untuk mengatasi kemacetan yang sudah mengakar di ibukota juga dapat mengurangi dampak dari polusi kendaraan bermotor yang menyebabkan efek gas rumah kaca di Jakarta. Namun seperti yang kita pahami bahwa kebijakan jalan berbayar ini tentunya akan menjadi perbincangan yang mengarah pada penolakan oleh penduduk Jakarta, mengingat penduduk Jakarta nantinya akan dikenakan biaya untuk melewati sejumlah jalan di kawasan Jakarta di mana hal tersebut merupakan aktivitas keseharian yang dilakukan oleh penduduk Jakarta khususnya untuk para pekerja hingga penduduk Jakarta yang hanya bepergian. Kebijakan ini ditakutkan akan sangat membebani masyarakat sementara suatu kebijakan publik seharusnya dibuat untuk kepentingan publik. Kebijakan publik hendaknya dibuat untuk mengatasi permasalahan yang dialami oleh masyarakat seperti yang dikatakan oleh Udoji (1981) bahwa kebijakan publik adalah suatu tindakan bersanksi yang mengarah pada suatu tujuan tertentu yang diarahkan pada suatu masalah atau sekelompok masalah tertentu yang saling berkaitan yang memengaruhi sebagian besar warga masyarakat (Abdoellah dan Rusfiana, 2016).

Demi suatu kepentingan publik, menurut Lasswell dan Kaplan suatu kebijakan publik hendaknya berisi tujuan, nilai-nilai, dan praktika-praktika sosial yang ada di dalam masyarakat (Nugroho, 2003). Maka dari itu sebaiknya suatu kebijakan mempertimbangkan siapa yang akan menjadi sasaran kebijakan, agar dalam pelaksanaannya pemerintah dapat memahami dengan benar pilihan apa yang harus diputuskan dan dapat segera mencari solusi jika terjadi permasalahan dalam pelaksanaannya kelak.

Dalam proses perumusan hingga pelaksanaannya kebijakan seharusnya tidak boleh dilakukan secara terburu-buru dan semena-mena mengingat kebijakan menyangkut kepentingan bersama, maka harus dilakukan secara efektif, efisien dan bertanggung jawab dengan publik sebagai prioritas utama. Berdasarkan keadaan tersebut, perlu untuk diketahui mengenai apa saja yang sudah dipersiapkan oleh pemerintah daerah DKI Jakarta sebelum ditetapkannya kebijakan jalan berbayar dalam rancangan peraturan daerah mengenai pengendalian lalu lintas secara elektronik tersebut.

2. METODE

Salah satu upaya yang akan dilakukan untuk mengatasi kemacetan Jakarta yang saat ini sedang digagas oleh Pemerintah Daerah DKI Jakarta ialah pemberlakuan jalan berbayar disejumlah ruas jalan padat lalu lintas di Jakarta yang tertuang dalam rancangan peraturan daerah pengendalian lalu lintas secara elektronik. Isu tersebut tentunya menuai berbagai komentar yang pro dan kontra terhadap kebijakan, terutama di lingkungan masyarakat. Perlu untuk mengetahui mengenai persiapan-persiapan yang dilakukan pemerintah untuk penetapan rancangan peraturan daerah tersebut untuk itu peneliti akan melakukan kajian mengenai kesiapan pemerintah dalam *agenda setting* rancangan peraturan pengendalian lalu lintas secara elektronik.

Pada artikel ini akan digunakan metode studi kepustakaan (*library research*). Penelusuran pustaka yang dilakukan tidak hanya digunakan sebagai langkah awal menyiapkan kerangka penelitian (*research design*) akan tetapi sekaligus memanfaatkan sumber-sumber pustaka untuk memperoleh data untuk penelitian (Zed, 2014). Adapun tahapan melakukan kajian literatur atau studi kepustakaan secara umum yaitu menyiapkan alat perlengkapan, menyusun bibliografi kerja, mengatur waktu, dan terakhir membaca serta membuat catatan penelitian. Pengolahan dan analisis data menggunakan model analisis data Miles dan Huberman yang terdiri dari empat tahap, yaitu pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan

Penelusuran pustaka yang dilakukan tidak hanya digunakan sebagai langkah awal menyiapkan kerangka penelitian (*research design*) akan tetapi sekaligus memanfaatkan sumber-sumber pustaka untuk memperoleh data penelitian (Zed, 2014). Informasi tersebut dapat berasal dari buku-buku ilmiah, jurnal, skripsi, tesis dan disertasi peraturan perundangan, ensiklopedia ataupun karya tulis ilmiah lainnya hingga penelusuran melalui sumber-sumber tertulis lainnya baik tercetak maupun dalam bentuk elektronik. Pengolahan dan analisis data menggunakan model analisis data Miles dan Huberman yang terdiri dari empat tahap, yaitu pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Kesiapan Pemerintah DKI Jakarta

Dalam upaya upaya mengurai kemacetan yang sudah sangat parah di wilayah DKI Jakarta, pemda DKI pun menggagas rancangan peraturan daerah pengendalian lalu lintas secara elektronik dengan kebijakan jalan berbayar (*electronic road pricing/ERP*) sebagai program utamanya. Pada hasil wawancaranya dengan berbagai media, Kepala Dinas Perhubungan DKI Jakarta, Syafrin Liputo, menyampaikan tujuan utama dari dibentuknya program ini adalah agar penduduk Jakarta beralih dari pengguna kendaraan pribadi menjadi menggunakan transportasi umum sehingga kemacetan yang terjadi di wilayah DKI ini dapat terurai.

Adapun persiapan yang sudah dilakukan oleh pemerintah DKI dalam menerapkan rancangan peraturan daerah pengendalian lalu lintas secara elektronik di mana yang akan datang pertama adalah penyiapan payung hukum bagi kebijakan jalan berbayar tersebut. Meskipun telah diwacanakan sejak tahun 2004-an, payung hukum untuk kebijakan ERP ini baru disahkan pada 2012, yakni Peraturan Pemerintah No. 97 Tahun 2012 Tentang Retribusi Pengendalian Lalu Lintas dan Perpanjangan Izin Memperkerjakan Tenaga Kerja Asing. Selain peraturan pemerintah, raperda ini juga memiliki dasar hukum lainnya yakni :

Tabel 2. Dasar Hukum Kebijakan ERP

Dasar Hukum	Tentang
UU No. 22 Tahun 2009	Lalu lintas dan angkutan jalan
PP No.97 Tahun 2012	Retribusi pengendalian lalu lintas dan perpanjangan izin memperkerjakan tenaga kerja asing
Perda No.5 Tahun 2014	Transportasi
Perda No. 1 Tahun 2012	Rencana Tata Ruang Wilayah 2030
Pergub No. 22 Tahun 2022 sebagai Perubahan Atas Peraturan Gubernur Nomor 25 Tahun 2017	Pengendalian Lalu Lintas dengan pembatasan kendaraan bermotor melalui sistem jalan berbayar elektronik
Pergub No.68 Tahun 2018	Percepatan pelaksanaan kegiatan strategis daerah (KSD)
Pergub No.223 Tahun 2015	Penyusunan, penetapan, penerapan, dan rencana pencapaian standar pelayanan minimal sistem jalan berbayar elektronik

Sumber : Diolah dari Dinas Perhubungan DKI Jakarta

Berbagai dasar hukum di atas merupakan langkah awal yang disiapkan oleh Pemda DKI dalam mengupayakan wacana kebijakan ERP di Jakarta. Dengan adanya payung hukum yang jelas diramalkan kebijakan ERP atau jalan berbayar ini dapat *sustain* sebagai kebijakan yang dapat mengurai kemacetan Jakarta.

Langkah selanjutnya yang telah dilakukan oleh Pemda DKI adalah penentuan ruas jalan yang akan dipasang *Gate Entry (Gantry)*. Dilansir dalam Antara, menurut draf Raperda tersebut ERP akan diterapkan pada 25 ruas-ruas jalan yang memenuhi kriteria. Setidaknya terdapat empat kriteria untuk sebuah ruas jalan dapat menerapkan ERP yakni :

1. Memiliki tingkat kepadatan atau perbandingan volume lalu lintas kendaraan bermotor dengan kapasitas jalan pada salah satu jalur jalan sama dengan atau lebih besar dari 0,7 pada jam puncak/sibuk.
2. Memiliki dua jalur jalan dan setiap jalur memiliki paling sedikit dua lajur.
3. Hanya dapat dilalui kendaraan bermotor dengan kecepatan rata-rata kurang dari 30 km/jam pada jam puncak.
4. Tersedia jaringan dan pelayanan angkutan umum dalam trayek yang sesuai dengan standar pelayanan minimal dan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Setelah penentuan ruas jalan mana saja yang akan dipasang gantry serta penentuan waktu pemberlakuan tarif ERP, hal selanjutnya yang perlu ditetapkan adalah tarif dari ERP itu sendiri. Namun dalam raperda itu sendiri belum tertuang mengenai besaran tarif yang akan ditetapkan. Dalam wawancaranya pun, dengan Jawapos, Gubernur DKI Jakarta, Heru Budi Hartono enggan memberikan jawaban mengenai besaran tarif, “Masih perlu pembahasan dengan tingkat pusat. Kira-kira, itu masih ada tujuh tahapan. Itu dibahas mulai tahun 2022 dan dilanjutkan mungkin 2023” jawabnya (Jawapos, 2023).

Selain besaran tarif yang perlu didiskusikan lebih lanjut dengan berbagai stakeholder seperti pemerintah pusat, jajaran pemerintah daerah, hingga para akademisi, pemda DKI masih memiliki banyak hal yang perlu dipersiapkan. Setelah menelisik lebih jauh, raperda ini dapat dikatakan masih berada di tahap awal untuk proses implementasinya. Banyak hal yang masih harus dilakukan oleh pemda DKI, dimulai dengan dukungan dari berbagai pihak, pemerintah pusat, sektor swasta hingga masyarakat sebagai sasaran utama perlu diperhatikan. Hal ini tentunya untuk mendukung dan

menyukseskan kebijakan ERP kedepannya mengingat apabila kebijakan ini memiliki kemungkinan yang besar untuk mengurai kemacetan Jakarta.

Pemda DKI Jakarta juga masih perlu meningkatkan kualitas pelayanan hingga fasilitas dari transportasi umum yang ada. Meskipun saat ini transportasi umum di DKI Jakarta ini sudah memadai, masih banyaknya masyarakat yang lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi. Selain moda transportasi umum yang berada dalam wilayah Jakarta, pemda DKI juga perlu memikirkan mengenai para pekerja yang berada di luar wilayah Jakarta namun bekerja di Jakarta, hal ini dikarenakan para pekerja tersebut sebagian besar menggunakan kendaraan pribadi sebagai moda transportasinya. Wilayah di sekitar Jakarta tersebut dapat dikatakan belum memiliki moda transportasi yang memadai.

Selanjutnya mengenai pengelola dari ERP itu sendiri, sejauh ini baik perwakilan dari Dinas Perhubungan maupun Pemerintah daerah belum memberikan pernyataan mengenai pihak yang akan mengelola. Dilansir pada Jawapos, Gubernur DKI Jakarta hanya menyampaikan bahwa hal tersebut akan dibahas dengan DPRD. Berkaitan dengan belum dipastikannya pengelola dari kebijakan ERP ini, pemerintah juga perlu mempertimbangkan ketersediaan teknologi dari ERP. Dikabarkan bahwa teknologi yang akan digunakan adalah Sistem *Dedicated Short Range Communication (DSRC)*, gerbang untuk pembayaran yang disebut *Gate Entry (Gantry)* serta alat yang akan digunakan oleh setiap kendaraan untuk membyar tarif ERP atau yang dapat disebut sebagai *in-vehicle units (IVU)* (Leandro, 2018). Teknologi tersebut terutama IVU perlu dipastikan dapat diperoleh dengan mudah oleh masyarakat, pembuatan *Gantry* perlu dipertimbangkan darimana akan memperolehnya serta pengaplikasian DSRC juga perlu untuk dipertimbangkan lebih lanjut.

Dengan uraian perihal apa saja yang sudah dipersiapkan oleh pemda DKI Jakarta yakni meliputi regulasi atau dasar hukum, penentuan ruas jalan, dan waktu pemberlakuan, dapat disimpulkan bahwa pemda DKI Jakarta masih memiliki banyak hal yang perlu dipertimbangkan sebelum mengimplementasikan kebijakan jalan berbayar atau ERP ini, mengingat rancangan peraturan daerah mengenai pengendalian lalu lintas secara elektronik masih berada tahap awal, maka pemda DKI Jakarta masih perlu untuk mendiskusikan lebih lanjut dengan pemerintah pusat, *stakeholder*, para pengamat, akademisi dan juga pihak swasta.

Agenda Setting Raperda Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik

Rencana Peraturan Daerah tentang Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik (PL2SE) merupakan kebijakan yang telah diusulkan bersamaan dengan digagasnya moda transportasi umum bus, Transjakarta yakni sejak tahun 2004. Namun kebijakan tersebut belum juga dapat diterapkan karena adanya beberapa hambatan, di mana belum adanya dasar hukum yang kuat sebagai alasan utamanya. Namun kini kebijakan ERP sudah memiliki berbagai dasar hukum yang kuat (Tabel 2) untuk dapat menjadi kebijakan yang layak untuk diterapkan. Untuk menerapkan suatu kebijakan terdapat berbagai proses yang harus dilalui. Proses kebijakan publik merupakan suatu serangkaian kegiatan dalam menyiapkan menentukan, melaksanakan serta mengendalikan kebijakan.

Menurut Winarno (2012) tahap-tahap kebijakan publik adalah 1) penyusunan agenda; 2) formulasi kebijakan; 3) adopsi kebijakan; 4) implementasi kebijakan; dan 5) evaluasi kebijakan.

Kebijakan jalan berbayar atau ERP untuk saat ini masih berada tahapan perencanaan dalam dokumen rancangan peraturan daerah. Untuk itu kebijakan ERP ini dapat dikategorikan masih dalam tahap penyusunan agenda (*agenda setting*). Di mana pada tahapan ini, masalah publik yang terpilih diprioritaskan dalam agenda pemerintah. Hal ini dikarenakan penyusunan kebijakan seharusnya dilakukan berdasarkan tingkat urgensi dan esensi kebijakan serta ketertiban *stakeholder* (Anderson, 2003). *Agenda setting* juga dapat diartikan sebagai politik memilih masalah untuk pertimbangan, kemudian masalah tersebut akan memperoleh status agenda, yaitu menjadi bagian dari serangkaian

item yang secara eksplisit disiapkan untuk pertimbangan aktif dan serius dari pembuat keputusan yang berwibawa.

Untuk mempermudah dalam memahami bagaimana *agenda setting* dalam kebijakan ERP ini akan digunakan model *Agenda Setting* menurut John Kingdon (1984). Pada model ini, terdapat dua faktor penting dalam suatu *agenda setting* yakni faktor partisipan/aktor dan faktor proses. Faktor proses terbagi menjadi tiga hal, yakni arus masalah (*problem stream*), arus kebijakan (*policy stream*), dan arus politik (*political stream*).

Apabila ketiga arus tersebut digabungkan, *agenda setting* dapat diartikan dengan arus masalah yang merujuk pada persepsi masalah sebagai masalah yang memerlukan tindakan pemerintah dan upaya pemerintah untuk mengatasi permasalahan yang sudah menjadi isu publik, kemudian arus kebijakan (*policy stream*) yang merujuk pada solusi yang diberikan oleh peneliti, komunitas kebijakan, pakar, dan lain-lain dalam rangka merespon permasalahan, kemudian arus politik (*political streams*) yang *agenda setting* tersebut bisa saja terdiri dari banyak faktor seperti perubahan kondisi, administrasi atau partai mayoritas di kalangan DPRD, pergantian pejabat, dan sebagainya.

1. Arus Masalah (*Problem streams*)

Permasalahan kemacetan yang telah berlangsung sangat lama kian merugikan masyarakat. Kemacetan yang terjadi setiap harinya semakin tidak mudah untuk dilalui sehingga masyarakat meminta kepada pemerintah untuk segera mengatasi permasalahan tersebut. Selama ini kemacetan Jakarta bersumber pada padatnya penduduk Jakarta terutama masyarakat yang ingin mencari pekerjaan. Jakarta sebagai pusat perekonomian mengakibatkan lalu lintas jalan selalu ramai dengan mobilitas yang sangat tinggi. Selain itu, faktor masyarakat yang lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi. Bagi para pengendara mobil yang cukup mendominasi sangat tidak efisien dengan ukuran mobil yang sangat tidak sepadan dengan ketersediaan ruas jalan, terutama bila dikendarai oleh satu orang saja, merupakan sebuah pemborosan ruas jalan yang sia-sia (Sitanggang, 2018). Selain pengguna mobil pribadi, para pengguna sepeda motor yang turut mendominasi lalu lintas juga dapat memperparah keadaan terutama apabila pengguna sepeda motor tersebut kurang disiplin.

Para pengguna kendaraan pribadi ini enggan menggunakan transportasi umum dikarenakan dengan menggunakan kendaraan pribadi memiliki berbagai manfaat yakni lebih praktis, efisien dengan waktu tempuh yang relatif lebih cepat, efektif, tidak perlu menunggu, dan pengeluaran relatif lebih murah, dan dapat menunjang segala aktivitas. Sementara bila menggunakan transportasi umum, pengguna seringkali merasa kurang nyaman, diperlukan waktu lebih untuk menunggu kendaraan umum datang, memiliki waktu tempuh yang relatif lebih lama, dan yang cukup mengkhawatirkan adalah adanya kriminalitas pada transportasi umum.

Faktor lain penyebab kemacetan Jakarta adalah kapasitas jalan yang tidak sebanding dengan jumlah kendaraan (Sitanggang, 2018). Selain itu terdapat pula faktor manusia sebagai pengguna jalan yang masih belum memiliki kesadaran tinggi untuk mematuhi aturan berlalu lintas. Dan faktor terakhir yang turut menyumbang kemacetan Jakarta adalah adanya pembangunan infrastruktur yang berdampak hingga ke jalan lainnya di luar pembangunan proyek (Sitanggang, 2018). Proyek tersebut seperti pembangunan MRT, LRT, *Flyover*, *Underpass*, trotoar jalan, penggalian kabel listrik serta penggalian saluran air. Proyek-proyek yang belum selesai dilakukan tersebut berpotensi tinggi menyebabkan kemacetan panjang.

2. Arus Kebijakan (*Policy streams*)

Kebijakan jalan berbayar (*electronic road pricing*) ini telah diwacanakan sejak tujuh belas tahun lalu, yakni kurang lebih sejak tahun 2006 pada masa Gubernur Sutiyoso. Hingga enam kali pergantian gubernur kebijakan ini tidak kunjung dapat diterapkan di mana kendala yang dihadapi, menurut Kepala Dishub DKI Jakarta, Syafrin Liputo, adalah regulasi atau payung hukum pelaksanaan. Beberapa waktu lalu, Gubernur Fauzi Bowo mengatakan bahwa pihaknya masih menunggu Kemenhub menyelesaikan

payung hukum ERP guna memudahkan pemda DKI mematangkan konsep kebijakan ERP dalam bentuk Raperda (Kemenhub, 2010). Setelah adanya Pergub dan peraturan perundangan lainnya, kebijakan ini pun akhirnya memasuki tahap Rancangan Peraturan Daerah (Raperda).

3. Arus Politik (*Political streams*)

Electronic road pricing (ERP) merupakan sebuah terobosan terbaru untuk mengurai permasalahan kemacetan Jakarta. Kebijakan ini dinilai dapat melaksanakan tujuan tersebut dengan secara tidak langsung ‘memaksa’ penduduk Jakarta untuk memilih penggunaan transportasi umum dibandingkan kendaraan pribadi. Saat ini, kebijakan tersebut sedang dalam tahap pengkajian oleh DPRD dan dikabarkan akan selesai pada 2023 ini. Kebijakan ERP ini diadaptasi dari negara-negara dengan kota metropolitan dunia seperti London, Stokholm, Singapura, Korea Selatan hingga Amerika.

Kebijakan ini setelah melalui proses yang panjang akhirnya mendapat banyak dukungan dari berbagai pihak. Dinamika dasar hukum yang sebelumnya pernah terjadi pun sudah dapat teratasi sehingga Pemda mendapatkan lampu hijau untuk melanjutkan kebijakan ini ke rancangan peraturan daerah. Dukungan tersebut datang dari berbagai instansi pemerintah pusat, para pengamat transportasi, partai politik hingga masyarakat yang pernah dimintai pendapatnya apabila pemda menerapkan kebijakan ERP ini. Pemda DKI berharap kebijakan ini akan menghasilkan hasil yang sama untuk Jakarta, yakni terurainya masalah kemacetan sehingga tuntutan masyarakat mengenai hal ini dapat terpenuhi dan satu per satu masalah publik penduduk Jakarta satu per satu dapat teratasi. Hanya saja pemerintah perlu benar-benar mematangkan konsep hingga eksekusinya kelak untuk kebijakan ini sehingga masyarakat paham betul manfaat dan dampak yang akan diberikan dalam penerapan kebijakan ini dan tidak akan timbul permasalahan baru akibat kebijakan ERP.

4. KESIMPULAN

Permasalahan kemacetan Jakarta saat ini mendapatkan inovasi terbaru untuk penyelesaiannya, yakni penerapan kebijakan jalan berbayar (*electronic road pricing/ERP*) yang tertuang dalam Rancangan Peraturan Daerah Pengendalian Lalu Lintas Secara Elektronik (PL2SE). Kebijakan ini ditinjau melalui *agenda setting* kebijakan yang memiliki tiga arus yakni arus masalah (*problem stream*), arus kebijakan (*policy stream*), dan arus politik (*political stream*). Berdasarkan analisis *agenda setting* tersebut kebijakan ini bertujuan untuk mengurai kemacetan Jakarta yang sudah sangat mengakar walaupun sudah berbagai upaya dilakukan, di mana penyebab kemacetan tersebut berasal dari faktor pilihan masyarakat lebih memilih kendaraan pribadi, faktor kapasitas ruas jalan, faktor kesadaran manusia (masyarakat) akan ketertiban lalu lintas, dan juga faktor pembangunan infrastruktur yang belum usai. Kebijakan ini telah memasuki tahap awal untuk diimplementasikan, di mana Pemda DKI Jakarta masih memiliki banyak hal yang harus dipertimbangkan. Walaupun begitu, kebijakan ERP ini telah mendapat berbagai dukungan baik dari instansi pemerintah pusat, para pengamat, partai politik hingga masyarakat.

5. SARAN

Peninjauan melalui *agenda setting*, artikel ini juga memuat mengenai kesiapan pemerintah mengenai kebijakan ERP. Hal-hal yang telah dipersiapkan meliputi regulasi, ruas jalan yang akan dipasangkan *gate entry*, dan waktu pemberlakuan. Sementara itu beberapa hal yang masih harus dipersiapkan adalah tarif ERP, teknologi yang akan digunakan, kualitas pelayanan dan fasilitas dari transportasi umum, kondisi penduduk yang berasal dari luar Jakarta, hingga pihak yang akan mengelola ERP.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Arman Syah Putra. (2019). Smart City : Ganjil Genap Solusi Atau Masalah Di Dki Jakarta. *Jurnal IKRA-ITH Informatika*, 3(3), 1–10. <http://journals.upi-yai.ac.id/index.php/ikraith-informatika/article/download/501/372>
- [2] Abdoellah, A.Y., & Rusfiana, Y. (2016). *Teori dan Analisis Kebijakan Publik*. Bandung: Alfabeta.
- [3] Fadhli, M. E., & Widodo, H. (2020). Analisis Pengurangan Kemacetan Berdasarkan Sistem Ganjil-Genap. *Planners Insight : Urban And Regional Planning Journal*, 2(2), 036–041. <https://doi.org/10.36870/insight.v2i2.136>
- [4] Falatehan, A. F., Syaikat, Y., & Bahtiar, R. (2020). Analisis Peningkatan Waktu Perjalanan Dan Pemilihan Moda Pada Penerapan Kebijakan Erp (Electronic Road Pricing) Di Jakarta. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 19(3), 205–216. <https://doi.org/10.25104/jptd.v19i3.1346>
- [5] Kadji, Y. (2015). *Formulasi dan Implementasi Kebijakan Publik : Kepemimpinan dan Perilaku Birokrasi dalam Realitas*. Gorontalo: Universitas Negeri Gorontalo Press.
- [6] Saputra, P.D., & Najid, N. (2018). Pengendalian Penggunaan Kendaraan Pribadi Dengan Strategi Parkir Dan ERP Di Sudirman – Thamrin (DKI Jakarta). *JMTS: Jurnal Mitra Teknik Sipil*, 1(2), 9-18. <https://doi.org/10.24912/jmts.v1i2.2611>
- [7] Sitanggang, R., & Saribanon, E. (2018). Faktor-Faktor Penyebab Kemacetan Di Dki Jakarta. *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi Dan Logistik (JMBTL)*, 4(3), 289–296. <https://journal.itltrisakti.ac.id/index.php/jmbtl/article/download/823/413>
- [8] Winarno, Budi. 2012. *Kebijakan Publik (Teori, Proses dan Studi Kasus)*. Yogyakarta: CAPS.