

**SAMBUTAN WAKIL PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA
M. JUSUF KALLA**

**PADA PENYERAHAN PENGHARGAAN
BIDANG PERHUBUNGAN DARAT 2016**

Istana Wakil Presiden, 31 Januari 2017

Bismillahirrahmanirrahim,

Assalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh,

Selamat pagi dan salam sejahtera untuk kita semua.

Yang saya hormati,

Menteri Perhubungan,

Bapak Gubernur, Bupati/Wali Kota,

Hadirin sekalian.

Pertama-tama, marilah kita selalu menyampaikan rasa syukur ke hadirat Allah SWT, Tuhan Yang Maha Esa atas kesempatan kita hadir dalam acara ini. Saya juga ingin sekali lagi mengucapkan selamat kepada para gubernur dan bupati/wali kota yang pada pagi hari ini mendapat penghargaan Wahana Tata yang berarti telah bekerja keras untuk memperbaiki dan meningkatkan sistem angkutan darat di daerah masing-masing.

Angkutan, transportasi juga merupakan kebutuhan pokok karena tidak akan ada pergerakan kita, baik itu perorangan, ekonomi, maupun barang kebutuhan sehari-hari, tanpa sistem transportasi yang baik. Ukuran baik/buruknya sistem transportasi setidaknya ada dua, yaitu kelancaran dan keamanan. Kelancaran transportasi dapat dihitung kalau di kota, berapa rata-rata kecepatan yang bisa ditempuh dalam kota, berapa kilometer, dulu bisa 30 km/jam, sekarang sebagian besar kota rata-rata di bawah 20 km/jam, malah di Jakarta kalau sedang macet, mungkin bisa terjadi paling tinggi 5 km/jam, bisa terjadi.

Ukuran yang kedua adalah tingkat kecelakaan. Tahun lalu, terjadi kenaikan tingkat kecelakaan. Tingkat kecelakaan yang dicatat oleh Kepolisian adalah pada tahun 2016,

hampir terjadi 100.000 kecelakaan, lebih dari 23.000 jiwa meninggal di jalan raya selama tahun 2016. Meningkat hampir 1.000 orang lebih banyak dibanding tahun lalu. Artinya, masih banyak hal yang harus kita perbaiki dalam sistem transportasi.

Ini bukan hal yang mudah karena setidaknya-tidaknya ada delapan faktor yang memengaruhi baik/kurang baiknya sistem transportasi. Pertama, jumlah penduduk. Jumlah penduduk kita naik terus. Ini berarti kebutuhan akan transportasi naik terus. Kedua, jumlah kendaraan, yang juga terus naik. Kendaraan mobil naik 1 juta/tahun, sepeda motor naik kira-kira 8 juta/tahun. Kenaikan tersebut lebih tinggi dari jumlah penduduk. Faktor ketiga ialah pertumbuhan ekonomi karena orang membeli mobil kalau pertumbuhannya menjadi lebih baik. Apabila pertumbuhan ekonomi naik, dan harus naik, maka arus barang juga bertambah.

Keempat, sistem transportasi sangat dipengaruhi oleh infrastruktur: panjang jalan, kualitas jalan. Kalau jumlah penduduk naik dan kendaraan naik, tetapi jumlah jalan atau panjang jalan tidak ditambah, pasti akan terjadi kemacetan yang panjang, termasuk kualitasnya. Kalau jalan berbolong-bolong, pasti memperlambat arus dan potensi terjadi tabrakan menjadi lebih tinggi. Semua ini berpengaruh.

Kelima ialah berapa besar angkutan umum yang ada, termasuk jenisnya. Ini sangat penting di mana-mana. Makin besar kapasitas angkutan umum makin lebih baik. Jadi, angkutan-angkutan umum di daerah yang berukuran kecil sebenarnya kadang-kadang justru memperpanjang masalah. Jenisnya juga berpengaruh. Kalau ada angkutan umum sebanyak 10 ribu, tetapi semuanya jenis opelet, kecil-kecil, ya akan menambah kemacetan. Kalau *rail*, pasti lebih bagus lagi. Ini hubungannya dengan investasi di bidang angkutan oleh swasta. Tadi banyak perusahaan yang mendapatkan penghargaan, seperti perusahaan bus. Tentu kita menghargainya.

Keenam, *traffic management*. Walaupun semua lengkap, tetapi jika *traffic management*-nya kurang bagus, di mana tempat untuk belok kiri, di mana tempat untuk berputar, maju di

satu arah, dua jalan tidak diatur, akan berpengaruh pula pada tingkat kemacetan. Kita lihat kadang-kadang hal sepele sangat memengaruhi tingkat kemacetan.

Coba lihat, pembangunan MRT di Jalan Thamrin–Sudirman ternyata tidak menyebabkan kemacetan karena yang membangunnya orang Jepang, *traffic management* mereka bagus, dihitung di mana yang harus dikerjakan duluan, mana belakangan, di mana lewatnya, akhirnya tidak ada kemacetan walaupun jalan dipersempit. Kalau kita yang menjalankan proyek tersebut, barangkali jalanan sudah penuh pasir, penuh lumpur, orang terpeleset. Ini bersih sama sekali, tidak macet, tidak kotor, padahal pekerjaan tanah. Kalau kita, kalau tidak berlumpur, bukan proyek namanya, kan. Penting bagi kita belajar dari hal tersebut. Kita pikir nantinya Jalan Thamrin pasti macet, tetapi ternyata tidak, karena dilakukan dengan *traffic management* dan pengelolaan yang bagus.

Ketujuh, disiplin masyarakat. Ini harus diajarkan. Kalau lampu merah pun jalan atau tidak memperhatikan rambu-rambu lalu lintas, ya pasti timbul kecelakaan. Faktor terakhir, disiplin petugas. Faktor sumber daya manusia ini tentu sangat memengaruhi kualitas sistem transportasi.

Faktor-faktor tersebut saling berpengaruh satu sama lain yang berujung pada baik/buruknya suatu transportasi, berapa kecepatan rata-rata per km, berapa kecelakaan yang terjadi.

Mengingat faktor penduduk dan kendaraan pasti bertambah, sedangkan tidak mudah untuk menambah jalan di kota, solusi yang kita tahu ialah angkutan umum berkapasitas besar dan cepat. Pada ujungnya, ya haruslah bus besar atau transportasi di atas rel di semua daerah karena tidak ada lagi kota di Indonesia yang tidak macet. Seperti dikatakan tadi, kemacetan berhubungan dengan penduduk, jumlah jalan, dan pertumbuhan ekonomi. Pertumbuhan ekonomi kita tinggi. Tidak ada negara miskin yang macet, tidak ada. Jadi, kemacetan juga merupakan salah satu tanda kemakmuran, di tengah kemiskinan infrastruktur. Orangnya makmur, infrastrukturnya tidak maju, itulah namanya kemacetan.

Kalau kita miskin seperti sekitar tahun 1950-an, 1960-an, jumlah mobil kurang, hanya ada beberapa mobil, ya pasti tidak menimbulkan kemacetan, kan. Jakarta pada tahun 1970-an masih lancar, rata-rata masih 30 km/jam, sekarang semua macet.

Kemacetan akan menyebabkan kemacetan lebih banyak lagi. Trennya begitu tinggi. Kenapa? Saya juga sering menjelaskan, kalau macet, dulu di Jakarta pada tahun 1970-an, 1980-an kita cukup bisa mempunyai satu mobil, antar anak ke sekolah setengah jam kembali, antar bapak ke kantor, sampai di kantor mungkin sesekali ibu memakai mobil untuk berbelanja atau ke mana, satu mobil untuk tiga fungsi seperti itu bisa. Sekarang, karena macet, setelah antar anak sekolah, mobilnya baru kembali dua jam kemudian. Bapaknya bagaimana ke kantor? Terpaksa menambah mobil untuk anaknya. Ibunya ingin pergi arisan, tetapi mobil belum kembali, tambah lagi mobil. Di Jakarta, yang pertama dilakukan orang golongan menengah adalah membesarkan garasi, kan. Saya kira Bapak-bapak di daerah juga mempunyai mobil lebih dari satu akibat kemacetan dan banyak urusan. Coba kalau tidak macet kayak tahun 1970-an, 1980-an, satu mobil cukup.

Nah, artinya kita harus bekerja dengan konsep infrastruktur dan manajemen *traffic* tadi karena dua faktor tidak bisa dipotong, penduduk dan pertumbuhan ekonomi. Penduduk tidak bisa tidak naik, kenaikan pertumbuhan ekonomi mutlak diperlukan. Maka, apabila jumlah kendaraan naik, hanya infrastruktur dan manajemen *traffic* yang bisa mengatasinya, termasuk investasi di bidang infrastruktur transportasi.

Karena itulah, pemerintah mulai mendorong di Jakarta dan Palembang pembangunan *light train* atau *monorail*, terserah. Dan sekarang ada konsep baru yang diikuti pemerintah bahwa kita menyadari, kuota atau perusahaan tidak mungkin, sulit sekali untuk menginvestasi, di lain pihak biayanya mahal, tetapi ingin tarif murah. Inilah yang mustahil di Indonesia, mau tetapi tidak mau bayar mahal sesuai ongkos, jadi tidak pernah jadi-jadi proyek tersebut, jadi harus ada investasi pemerintah. Di Jakarta, investasi pemerintah. Karena itu, bagi daerah yang menyediakan *base*, ada skala bahwa pemerintah menanggung setengahnya atau beberapa persen. Kalau ada swasta mau, maka skala bantuan pemerintah berapa bagian, katakanlah setengah, supaya tarifnya tetap dapat dijangkau oleh masyarakat.

Nah, itulah yang kita hadapi. Memang banyak dilema, tetapi harus dilakukan. Kalau tidak, seperti tadi dikatakan, risikonya adalah kecepatan kendaraan di kota atau luar kota menurun, kecelakaan bertambah. Coba kita hitung berapa kerugian akibat gangguan kecepatan dan kecelakaan tersebut. Kalau kecepatannya di kota hanya 20 km/jam, orang terpaksa berada di jalan rata-rata sehari satu jam untuk dalam kota, satu jam untuk pergi ke kantor, satu jam untuk pulang, bertambah dua kali, berapa bahan bakar minyak yang dihabiskan, berapa jam kerja yang habis, berapa pengausan mobil. Akibat kemacetan tersebut, ongkosnya triliunan rupiah per tahun, di satu kota saja.

Marilah kita semua berpikir dengan baik. Bagi kota-kota yang belum macet, tentu harus disiapkan fasilitas dalam jumlah memadai. Semua penghargaan yang diberikan tadi merupakan tanda penghargaan terhadap apa yang dicapai dan apa yang ada. Namun, dinamika jalan, dinamika penduduk selalu bertambah setiap saat. Karena itulah, saya katakan, investasi infrastruktur adalah investasi tanpa henti, tidak pernah berhenti.

Yang pertama disebut oleh Donald Trump untuk memperbaiki Amerika saja adalah menambah jalan, jembatan, kereta api, dan sebagainya. Amerika saja begitu, apalagi kita yang belum sampai pada tingkat kemajuan infrastruktur yang sepadan dengan jumlah penduduk dan jumlah pertumbuhan ekonomi. Karena angkutan adalah hak otonomi daerah, tentu yang harus mengambil peran yang sangat penting adalah pemerintah daerah. Pemerintah pusat pasti mendukung, baik infrastruktur jalan, penyediaan-penyediaan, manajemen, atau apa pun yang dibutuhkan secara nasional. Sekali lagi, tentu ini adalah pekerjaan bersama.

Saya sekali lagi menyampaikan selamat atas penghargaan ini. Bagi yang sudah banyak mendapatkannya, penghargaan ini tentu menambah koleksi. Bagi yang ingin maju dalam pilkada, penghargaan ini pasti menjadi poin yang bagus, setidaknya langsung menambah suara. Jadi, kita berfoto tadi tergantung tujuannya. Saya rasa kalau yang lambat-lambat karena ingin fotonya bagus, itu biasanya tanda-tanda pasti mau pilkada. Meskipun demikian, penghargaan adalah prestasi.

Terima kasih.

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh