



Media Title	Koran Sindo	
Date	3 Oktober 2014	Color
Section	News	Circulation
Page No	10	Article Size
Journalist	Ilham Saputra	Advalue
Frequency	Daily	PR Value

Tol Dalam Kota Pakai Konstruksi Layang

Lebih Mudah karena Tidak Ada Pembebasan Lahan

JAKARTA - Pembangunan enam ruas tol dalam kota di Jakarta kemungkinan besar dibangun melayang (*elevated*). Pembangunan jalan layang lebih mudah dikerjakan karena tidak melakukan pembebasan lahan.

Dalam pembangunan jalan tol dalam kota ini, Pemprov DKI Jakarta bersama konsorsium jalan tol, PT Jakarta Toll Development (JTD) masih mencari referensi konsep teknis dari Jepang. Pembangunan jalan bebas hambatan tersebut sebagai upaya menambah jumlah ruas jalan karena pertumbuhan kendaraan bermotor di Ibu Kota setiap hari yang tak terbendung.

Direktur Utama (Dirut) PT JTD Frans Sunito menuturkan, rencana pembangunan jalan tol untuk di Jakarta memang belum *groundbreaking*. Hingga kini dua dari enam ruas jalan tol yang akan dibangun terus ditangguhkan. "Salah satunya dengan mencoba mencari konsep teknis yang dilakukan di luar negeri, seperti dari Jepang," katanya usai bertemu dengan Metropolitan Expressway Co Ltd (MEX) Jepang di Balai Kota kemarin.

Di Negeri Sakura, jalan tol tetap dikembangkan di samping menambah kapasitas pembangunan angkutan massal. Jalan tol tersebut menggunakan konstruksi layang. Cara seperti ini untuk menjawab sulitnya mencari lahan baru untuk pembangunan jalan. Dengan tol layang maka tidak perlu lagi ada pembebasan lahan. "Kita mengambil pengalaman mereka (Jepang)," tandasnya.

Metropolitan Expressway Co Ltd (MEX) merupakan BUMN konstruksi asal Jepang. BUMN Jepang itu sengaja datang ke Jakarta untuk peninjauan terkait rencana pembangunan enam ruas jalan tol baru di Ibu Kota. Pertemuan itu dihadiri Wakil Gubernur DKI Jakarta Basuki Tjahaja Purnama (Ahok) serta Deputi Gubernur Bidang Industri, Perdagangan, dan Transportasi Sutanto Soehodho.

Menurut Frans Sunito, konstruksi layang tidak dapat dihindarkan karena biaya pembebasan lahan sangat tinggi. Apalagi, Jakarta masih membutuhkan lahan untuk ruang terbuka hijau (RTH) demi menjaga kebersihan udara kota. "Pe-

"Pengoperasian jalan tol di Tokyo Jepang juga nantinya diadopsi PT JTD."

FRANS SUNITO
Dirut PT JTD

ngoperasian jalan tol di Tokyo Jepang juga nantinya diadopsi PT JTD," terangnya.

Director Technical Consulting Departement Professional Engineer MEX Mitsunobu Ogi-hara, menuturkan, di Tokyo pembangunan transportasi massal selalu disertai dengan pembangunan jalan tol. Dua infrastruktur ini memiliki fungsi saling menopang sama lain. Lalu lintas orang dan barang tidak semuanya dapat dipenuhi angkutan massal ber-

basis rel.

Apalagi, Tokyo memiliki pengalaman selama 100 tahun membangun sistem transportasi massal berbasis rel. Semua itu dilakukan sejalan dengan pembangunan jalan arteri dan layang di tengah kota.

Menurutnya, 75% atau sekitar 301,3 kilometer jalan tol di Tokyo memiliki konstruksi layang yang dibangun di atas tanggul dan kanal serta melewati gedung-gedung tinggi di tengah kota. "Tidak ada kota di dunia yang mengandalkan mobilitas warga hanya dengan transportasi massal tanpa menyediakan rasio jalan yang mencukupi," ujarnya.

Deputi Gubernur Bidang Industri, Perdagangan, dan Transportasi Sutanto Soehodho menambahkan, dibandingkan London dan Paris, Tokyo lebih tepat sebagai contoh untuk membangun jalan tol layang di Jakarta. Perkembangan Ibu

Kota cenderung mirip Tokyo. Harga tanah di Negeri Matahari Terbit itu juga sangat mahal. "Kalau membangun jalan di bawah memerlukan dana investasi cukup tinggi. Mengantisipasi sulitnya mencari lahan itu, Jepang memilih jalur layang atau bawah tanah," paparnya.

Sementara itu, Ahok menyadari lalu lintas di Jakarta semakin lama semakin macet. Jumlah kendaraan terus bertambah. Pengendalian lalu lintas itu memerlukan sejumlah bentuk inovasi dengan membangun angkutan massal yang representatif dan menambah ruas jalan dengan jalan tol layang. Langkah lainnya penerapan jalan berbayar elektronik (*electronic road pricing /ERP*). "Tidak masalah jalan tol itu dibangun," ungkapnya.

Bagi pengendara yang tetap membawa mobil pribadi akan dikenakan biaya retribusi ERP

dan *parking meter* dengan nilai tarif tinggi. Bagi yang meninggalkan kendaraan pribadi akan dilayani dengan bus tingkat gratis di jalur ERP. Pada 2018 diharapkan *mass rapid transit* (MRT) untuk koridor Lebak Bulus-Bundaran HI dapat dioperasikan. "Upaya untuk menekan kemacetan lalu lintas harus dari semua sisi," tuturnya.

Pembangunan enam ruas jalan tol terdiri atas ruas Semanan-Sunter sepanjang 20,23 km, Sunter-Pulo Gebang 9,44 km, Duri Pulo-Kampung Melayu 12,65 km, Ulujami-Tanah Abang 8,70 km, Kemayoran-Kampung Melayu sepanjang 9,60 km, dan Pasar Minggu-Casablanca 9,15 km. Pembangunan awal dimulai di ruas Semanan-Sunter dan Sunter-Pulo Gebang. Total investasi pembangunan jalan tol tersebut sekitar Rp41,17 triliun.

© ilham safutra