



Media Title	Koran Tempo	
Date	11 Oktober 2014	Color
Section	News	Circulation
Page No	25	Article Size
Journalist	Ali Nur Yasin	Advalue
Frequency	Daily	PR Value

Ahok:
Yang menolak itu
cuma beberapa
lembaga swadaya
masyarakat.

Ali nur yasin
ali@tempo.co.id

JAKARTA — Suara klakson bersahutan di antara deru knalpot mobil dan sepeda motor yang berjalan merayap di Jalan Kyai Haji Mas Mansyur, Jakarta Pusat, akhir pekan lalu. Lalu lintas di jalan yang menghubungkan kawasan Tanah Abang dengan Karet Sudirman itu macet parah. Arus kendaraan dari arah Penjernihan menuju Sudirman hanya bergerak dengan kecepatan tak lebih dari 20 kilometer per jam.

Biang kemacetan yang kerap muncul setiap kali jam pulang kerja di ruas jalan ini adalah penyempitan di mulut jalan layang non-tol Karet-Casablanca. Keberadaan jalur khusus mobil sepanjang 3,7 kilometer itu tak mampu mencairkan kepadatan lalu lintas. Ribuan kendaraan roda empat pun menumpuk di atasnya. Kondisi jalan di bawah flyover itu lebih parah: macet hampir tak bergerak.

Pemerintah DKI Jakarta bukannya tidak tahu dan membiarkan kemacetan di sana. "Jalan itu memang seharusnya nyambung dari Tanah Abang sampai ke Kampung Melayu," kata Wakil Gubernur DKI Jakarta Basuki Tjahaja Purnama, akhir bulan lalu. Gara-gara jalan itu baru selesai sepotong, timbul simpul kemacetan. "Nanti kalau sudah nyambung semua, mobil-mobil akan pindah ke atas, maka jalan di bawahnya bisa lebih lancar," ujar Basuki—akrab disapa Ahok.

Jalan layang non-tol warisan pemerintah Gubernur Sutiyoso itu memang dirancang membentang lebih jauh, menghubungkan Jakarta Timur dengan Jakarta Pusat. Konsep awalnya adalah jalan layang tol bertarif. Rencana pembangunan jalan layang tol tercantum dalam Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2012 yang diteken Fauzi Bowo pengganti Sutiyoso.

Peraturan tentang Rencana Tata Ruang Wilayah sampai 2030 menyebutkan Jakarta harus mengembangkan jaringan jalan arteri demi meningkatkan luas jalan, menambah aksesibilitas, dan mengurangi kemacetan. Pemerintah DKI Jakarta kemudian menerjemahkan konsep ini ke dalam rencana pembangunan enam ruas tol baru yang menghubungkan setiap penjuru Jakarta, dari Timur ke Barat dan dari Selatan ke Utara.



Rencana itu hampir saja gagal, ketika Joko Widodo alias Jokowi berpasangan dengan Ahok menggantikan Fauzi dua tahun lalu. Alih-alih meneruskan pembangunan enam ruas tol, Jokowi mengaku lebih pro terhadap pembangunan angkutan massal. Sedangkan Ahok pernah mengatakan, kalaupun mega-proyek tersebut terpaksa jalan, dia hanya menyetujui dua ruas jalan tol, yakni ruas Semanan-Sunter serta Sunter-Bekasi.

Terlepas dari sikap Jokowi dan Ahok itu, rencana ini terus bergulir. Pada Desember 2012, proyek ini ditenderkan dan dimenangi PT Jakarta Tollroad Development. Dukungan juga datang dari Kementerian Pekerjaan Umum.

Sebaliknya, sebagian warga Jakarta menentang keras pembangunan enam ruas tol karena akan memperparah kemacetan dan polusi. Rupanya lobi pemerintah pusat lebih ampuh daripada penolakan warga. Dua bulan sejak dilantik menjadi

PROFIL PROYEK

Nama Proyek:
Enam Ruas Tol Layang
Dalam Kota

Kontraktor:
PT Jakarta Tollroad Development

Biaya Investasi:
Rp 41,174 triliun.
Sekitar 70 persen pembiayaan atau sekitar Rp 28,8 triliun berasal dari pinjaman. Sisanya, 30 persen atau Rp 12,3 triliun, berasal dari modal PT Jakarta Tollroad Development.

Biaya Pembebasan Lahan:
Rp 5,4 triliun ditanggung pemerintah DKI.

gubernur, pada Januari 2013 Jokowi berubah pikiran dan membuka kemungkinan rencana enam ruas tol ditinggalkan. Asal seluruh tol harus punya jalur khusus bus layaknya busway. Syarat lain, proyek ini baru bisa dimulai kalau transportasi massal di Ibu Kota sudah dibenahi.

Syarat-syarat yang diminta Jokowi dipenuhi. Semuanya dimasukkan menjadi klausul dalam perjanjian proyek. Tanda-tanda proyek ini kembali bernapas, setelah mati suri dua tahun, semakin terlihat jelas saat Ahok menandatangani perjanjian pembangunan jalan tol dalam kota di Kementerian Pekerjaan Umum pada akhir Juli 2014.

Ahok mengakui berubah pandangan soal proyek ini. Dia bahkan menempatkan rencana itu sebagai program utama setelah dilantik menjadi gubernur menggantikan Jokowi, yang "naik pangkat" menjadi presiden.

Perubahan sikap Ahok ini didasari sejumlah alasan. Pertama, pertumbuhan jumlah

kan masih per kilometer." Dalam proyeksi BPJT, pada 2017 tarif tol akan mencapai sekitar Rp 1.700 per kilometer.

Megaprojek yang akan dimulai pada 2015 ini bakal menelan investasi sebesar Rp 47,174 triliun. Menurut Direktur Utama PT Jakarta Tollroad Development, Frans Satyaki Sunito, modal pinjaman dari bank itu rencananya bisa dikembalikan dalam jangka waktu 15-20 tahun.

Adapun kontrak konsesi tol ini akan berjalan selama 45 tahun. "Karena itu, nanti, setelah tol ini beroperasi, kami juga berencana menerbitkan obligasi supaya dapat masa pinjaman yang lebih panjang," kata Frans. ●

Bisnis Menggiurkan

Dari sisi bisnis, pembangunan enam ruas tol layang dalam kota dinilai sangat prospektif. Hal ini didasari: uen arus lalu lintas di ibu kota yang tinggi dan meningkatnya penjualan kendaraan.

Menurut Kepala Subbagian Hukum dan Humas Badan Pengelola Jalan Tol (BPJT), Wisnu Priyambodo, kepada Tempo, bisnis menggiurkan ini terlihat dari penawaran sejumlah bank milik pemerintah dan swasta yang berminat memberikan pendanaan. "Sudah ada lima bank yang menyatakan berminat pada proyek ini," ujar dia. Kelima

bank itu adalah Bank DKI, Bank Mandiri, Bank BNI, Bank BRI, dan Bank BCA.

Dia menjelaskan, karena besarnya pinjaman kepada bank, pihak bank mengajukan syarat agar perjanjian pembangunan jalan tol ini dipecah. "Bank tidak mau kalau perjanjian pinjamannya berbentuk satu bundel besar, mengingat jumlah dana yang dikeluarkan juga besar." Karena itu, perjanjian pinjaman dipecah ke dalam tiga dokumen, sesuai dengan tahapan pembangunan enam ruas tol sebanyak tiga tahap.

Ihwal tarif, Wisnu menjelaskan, pihak BPJT belum bisa menentukan besarnya. "Sistem tarif tol kita

kendaraan bermotor di Jakarta di luar akal sehat. "Pemerintah tidak bisa melarang warga membeli sepeda motor atau mobil, jalan keluarnya, ya, menambah jumlah jalan," kata dia.

Alasan kedua, kata Ahok, keenam ruas tol baru ini diproyeksikan bisa menyempurnakan jaringan tol lingkaran luar Jakarta atau Jakarta Outer Ring Road yang akan terkoneksi dengan enam ruas tol. Dia ingin semua jalur bebas hambatan yang membentang di kota ini bisa saling terhubung.

Adapun soal gencarnya penolakan sebagian warga Jakarta, Ahok mengatakan, "Yang menolak itu cuma beberapa lembaga swadaya masyarakat." Dia yakin kemacetan bisa teratasi dengan jalan tol baru ini, karena rasio jalan di Ibu Kota harus ditambah. "Saya tidak percaya teori penambahan jalan akan diikuti peningkatan jumlah kendaraan." Argumen inilah yang didengungkan warga yang menolak. Toh, kata Ahok, jalan tidak bertambah saja kendaraan terus bertambah, makanya mau tidak mau harus dibikin jalan baru.

Kondisi lalu lintas Jakarta memang semakin ruwet. Data Dewan Riset Daerah DKI Jakarta menyebutkan, pada 1992 kecepatan rata-rata kendaraan bermotor di jalan Jakarta bisa mencapai 35 kilometer per jam. Tapi sekarang merosot hanya 13-14 kilometer per jam.

Kondisi ini diperparah oleh rasio jalan di Jakarta yang kurang dari 7 persen. Idealnya persentase luas jalan dibanding luas wilayah Ibu Kota sekitar 12-16 persen. Belum lagi, berdasarkan data Kepolisian Daerah Metro Jaya, jumlah kendaraan bermotor di Jakarta per Agustus tahun ini sudah mencapai angka 9,6 juta. Itu belum termasuk jutaan kendaraan dari sekitar Jakarta.

Anggota Dewan Riset Daerah DKI Jakarta, Fausal Kahar, menyebutkan pertumbuhan panjang jalan di kota ini sangatlah lambat, yakni hanya 0,01 persen per tahun. "Sangat timpang dengan pesatnya pertumbuhan kendaraan bermotor yang 9,5 persen per tahun."

Kondisi ini diperparah oleh tidak seimbang rasio jumlah kendaraan umum yang hanya 1,5 persen, sedangkan kendaraan pribadi sebesar 98,5 persen. "Warga lebih memilih naik kendaraan pribadi ketimbang naik kendaraan umum."

Direktur Utama PT Jakarta Tollroad Development, Frans Satyaki Sunito, menyatakan kemacetan di Jakarta akan teratasi apabila seluruh sistem transportasi kota berfungsi dengan baik. "Bukan hanya jalan, tetapi yang terpenting adalah transportasi massal, seperti MRT, kereta api, dan bus."

● PRAGA UTAMA