

## KEBIJAKAN GANJIL – GENAP

### Menguji Jurus Baru Mengurai Kemacetan

*Alih-alih menjadi solusi kemacetan di Ibu Kota, kebijakan "three in one" yang diberlakukan selama ini terbukti hanya mengalihkan kemacetan ke ruas jalan lain. Kini, Pemerintah Provinsi DKI Jakarta berencana menerapkan pembatasan pelat nomor ganjil dan genap secara bergantian.*

Oleh SUSANTI AGUSTINA S

**M**ungkinkah kebijakan baru ini mampu menjadi alternatif solusi masalah transportasi di Ibu Kota?

Penerapan kebijakan pembatasan kendaraan, tujuan utamanya adalah memaksa pengguna kendaraan pribadi untuk beralih ke transportasi umum.

Lonjakan jumlah kendaraan menjadi biang keladi kemacetan yang parah tiap tahunnya. Dinas Perhubungan DKI mencatat sekitar 210.000 kendaraan per jam yang melintas di jalanan Ibu Kota dengan rata-rata kecepatan 16,8 kilometer per jam.

Ledakan kendaraan terjadi karena syarat kepemilikan kendaraan bermotor masih tergolong mudah. Tawaran kredit dengan cicilan minimal memungkinkan warga dari beragam kelas ekonomi dapat membeli motor atau mobil dengan mudah.

Tak heran, pada tahun 2012 saja, sebanyak 968.592 unit sepeda motor baru dibeli warga Jakarta. Jumlah tersebut sekitar 13,56 persen dari total penjualan sepeda motor di Indonesia sepanjang 2012.

Sementara itu, tak kurang dari 40 persen pasar mobil nasional terserap di Jakarta. Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (Gaikindo) mencatat tak kurang dari 400.000 unit mobil laku terjual kepada warga Ibu Kota.

Sistem pembatasan penggunaan kendaraan berdasarkan pelat nomor ganjil dan genap awalnya direncanakan efektif Maret ini, dari pukul 06.00 hingga 20.00 di sejumlah ruas jalan Jakarta. Kebijakan ini diundur penerapannya hingga Juni mendatang, sampai persiapan benar-benar matang.

Model pembatasan kendaraan ini diharapkan dapat mengurangi 32 persen atau 68.000 kendaraan per jam yang melintas di jalanan Jakarta. Dengan

demikian, kecepatan kendaraan yang melaju rata-rata dapat meningkat tiga kali lipat menjadi 47 kilometer per jam.

#### Publik gamang

Kegamangan publik terlihat dari terpecahnya sikap atas rencana penerapan kebijakan pembatasan kendaraan pribadi. Sebagian responden tampak sepakat dengan rencana ini, sementara separuh bagian lain menyatakan pendapat sebaliknya.

Bagian terbesar publik melihat solusi terbaik untuk mengurai kemacetan di Jakarta tidak lain adalah pengembangan dan perbaikan sistem transportasi massal. Ketersediaan transportasi publik yang cepat, aman, dan nyaman dianggap lebih prioritas dibandingkan dengan kebijakan lain.

Lebih dari 90 persen warga Jakarta, berdasarkan hasil jajak pendapat, mengharapkan pemerintah menambah armada bus transjakarta, menambah gerbong dan intensitas kereta, serta mempercepat pembangunan monorel untuk mengatasi masalah kemacetan.

Lebih jauh, sebagian publik pun tidak keberatan jika anggaran subsidi bahan bakar minyak dialihkan untuk membangun sarana angkutan massal.

#### Beli kendaraan, naik taksi

Efektivitas kebijakan pembatasan kendaraan tanpa diiringi infrastruktur transportasi massal yang memadai hanya akan mengundang persoalan baru. Siasat dan manipulasi bukan tidak mungkin dilakukan, terutama oleh kelompok masyarakat menengah ke atas.

Melihat hasil jajak pendapat Litbang Kompas, misalnya, tak kurang dari 11 persen responden yang menyatakan akan membeli kendaraan baru dengan nomor pelat berbeda.

Tak hanya itu, jika kondisi transportasi publik tak memadai, kelas menengah ke atas cenderung lebih memilih naik taksi ketimbang bus umum, kereta rel listrik (KRL), atau bus transjakarta. Alasannya, bukan hanya soal kecepatan, melainkan juga rasa nyaman dan aman yang dianggap lebih penting.

Keraguan atas penerapan model pembatasan kendaraan di Jakarta beralasan. Berkaca pada kebijakan pembatasan kendaraan sebelumnya, yakni *three in one*, misalnya, terbukti berbagai siasat biasa dilakukan pengguna kendaraan untuk mengakali kebijakan. Di antaranya, praktik joki *three in one* yang menjamur dan tampak dibiarkan. Sistem pengawasan dan model sanksi tak hanya harus tegas, tetapi juga konsisten.

Kebijakan baru yang akan segera diterapkan ini pun dikawatirkan akan setali tiga uang dengan kebijakan sebelumnya. Belajar dari pengalaman negara lain yang telah menerapkan sistem ganjil-genap, rekayasa dan siasat untuk mengakali kebijakan ini kerap terjadi.

Sistem ganjil-genap telah diterapkan di beberapa kota di Afrika, Amerika Latin, China, bahkan Filipina. Sistem ini berhasil di beberapa kota, tetapi gagal di sejumlah kota lainnya.

Meksiko, misalnya, memperkenalkan program pembatasan kendaraan dengan sistem pelat nomor untuk mengurangi polusi udara. Pada jam-jam tertentu, semua kendaraan mendapat jatah beroperasi satu hari di hari kerja berdasarkan nomor belakang pelat kendaraan. Program ini dinamakan "Hoy No Circula" alias Hari Dilarang Berkeliling.

Namun, warga Meksiko mendapati transportasi massal tak memadai sehingga mereka membeli kendaraan baru dengan nomor pelat berbeda, untuk menyiasati program Hari Dilarang Berkeliling. Pembelian kendaraan bekas yang lebih murah dan lebih berpolusi juga ikut meningkat. Demikian halnya dengan penggunaan taksi yang juga meningkat.

Ibu kota Kolombia, Bogota, juga menerapkan kebijakan yang sama seperti Meksiko. Bedanya, sistem yang berlaku di Bogota lebih kompleks dengan



mengacak digit terakhir nomor pelat tiap tahun. Dengan demikian, warga sulit mengakali sistem. Sistem tak berlaku pada akhir pekan.

Kebijakan di Bogota ini dijalankan bersamaan dengan penerapan sistem *bus rapid transit* (BRT) alias *busway*. Di samping itu, jalur sepeda diperluas sampai 180 mil. Penggunaan sepeda dan transportasi umum dipromosikan. Denda tinggi terhadap pelanggaran juga diterapkan. Akhirnya, pengguna transportasi massal meningkat karena pemilik kendaraan beralih ke moda tersebut. Sistem itu dinilai berhasil, dan mulai dikembangkan juga di kota lain di Kolombia.

Lain halnya dengan Beijing yang hanya menerapkan sistem ini pada peristiwa-peristiwa spe-

sial ataupun saat cuaca ekstrem. Beijing tidak menerapkan sistem ini pada hari-hari normal.

### Kesiapan Infrastruktur

Belajar dari pengalaman beberapa kota di dunia, penting untuk mengkaji apakah Jakarta telah benar-benar siap dengan kebijakan sistem ganjil-genap. Seperti halnya salah satu bagian tubuh tidak akan berfungsi maksimal jika bagian tubuh lainnya tidak melakukan baginya, demikian pula dengan penerapan beberapa kebijakan dalam sistem transportasi. Tidak ada satu kebijakan pun yang secara tunggal bisa mengatasi masalah kemacetan.

Sejauh mana pemerintah siap dengan konsekuensi pembatasan kendaraan pribadi. Kualitas

dan daya tampung transportasi umum yang ada saat ini dirasa belum mampu menampung limpaan dari separuh total pengguna kendaraan pribadi yang saat ini melintas di Jakarta.

Pemprov DKI berjanji menambah jumlah kereta (KRL), 450 bus transjakarta, dan 1.000 bus ukuran sedang. Namun, kualitas transportasi publik ini masih diragukan sebagian warga. Padahal, pengguna mobil cenderung lebih mengutamakan kenyamanan dan keamanan.

Bagaimana tidak, jalur khusus bus transjakarta saja masih banyak yang belum steril, dan waktu kedatangannya masih tidak jelas. Demikian juga KRL yang masih sesak dan sering tidak tepat waktu. Unsur kecepatan dan kenyamanan sebagai

roh sistem transportasi yang andal masih jauh dari kenyataan.

Sebagian warga sesungguhnya tidak keberatan untuk menggunakan kendaraan umum. Hal ini, antara lain, tecermin dari hasil jajak pendapat Litbang Kompas yang menyebutkan lebih dari separuh responden (55,7 persen) menyatakan akan beralih ke sistem transportasi umum jika sistem ganjil-genap diberlakukan.

Tanpa kesiapan infrastruktur transportasi massal yang memadai, kebijakan ganjil-genap hanya akan mengalihkan kemacetan, bukan mengurainya. Setali tiga uang dengan kebijakan pembatasan kendaraan sebelumnya.

(SUSANTI AGUSTINA/S/ LITBANG KOMPAS)

