

Masyarakat Minta Penambahan Jalan

JAKARTA—Pembangunan enam ruas tol dalam kota mendapat angin segar setelah survei PolMark Research Center (PRC) terhadap sistem transportasi Jakarta menunjukkan banyak warga ingin penambahan jalan untuk mengatasi kemacetan.

Thomas Moia & Emanuel Tame Yayon
redaksi@bisnis.co.id

Sebanyak 35,8% responden memilih penambahan ruas jalan baru, disusul 17,2% untuk penertiban parkir liar dan 12,9% untuk pembatasan kendaraan pribadi.

Hasil itu cukup mencengangkan karena mengguguli pembangunan *mass rapid transit* (MRT) dan monorel yang masing-masing hanya 10,6% dan 8,6%.

Chief Executive Officer (CEO) PolMark Indonesia Eep Saefullah Fatah mengungkapkan Gubernur DKI Jokowi menyadari terdapat dua kekurangan di Jakarta, yakni transportasi publik dan panjang jalan.

"Pembangunan enam ruas tol dalam kota dapat saja terealisasi dengan mempertimbangkan empat aspek," ujarnya dalam diskusi bertajuk *Peta Jalan Sistem Transportasi Jakarta* di Gedung Djuang, Jakarta, Rabu (17/4).

Pertama, jalan tol ini harus difungsikan untuk mengatasi kebutuhan penambahan ruas jalan dan penyediaan transportasi publik massal sekaligus.

Kedua, jalan tol itu tidak boleh menjadi beban dan masalah tambahan/baru bagi sistem transportasi publik di luar tol yang umumnya terjadi di pintu-pintu masuk jalan tol.

Ketiga, pembangunannya dibayai sepenuhnya oleh swasta, baik untuk

pembangunan maupun pemeliharaan yang diatur dalam model kerja sama yang sehat dan tidak mencederai hak-hak publik.

Keempat, jalan tol itu dibangun dengan memperhatikan lingkungan, tata ruang, konservasi lingkungan baik manusia maupun ekosistem, serta keramahan pada perumahan.

Wakil menteri Pekerjaan Umum Hermanto Dardak mengungkapkan kemacetan di Jakarta memperlihatkan kondisi Jakarta yang kekurangan transportasi massal dan kekurangan jalan.

Dia menjelaskan pertumbuhan kendaraan di Jakarta sebanyak 1.117 kendaraan per tahun atau 9%, sementara itu pertumbuhan jalan hanya 0,01% dari luas wilayah DKI Jakarta.

Dia mengungkapkan aksesilitas kendaraan di dalam kota Jakarta terus menurun. Dengan mengambil sampel dari Pasar Minggu ke Manggarai, Hermanto mengungkapkan pada 1985 kecepatan kendaraan di dalam kota bisa mencapai 26,3 km per jam. Adapun pada 2008 menjadi 16,1 km per jam dan tahun 2010 menjadi 6 km per jam.

Pembangunan enam ruas tol dalam kota, menurut Hermanto dapat mengurangi kemacetan karena memindahkan kendaraan di jalan arteri ke jalan tol yang rencananya dibangun elevated tersebut. Selain itu jalan tol dapat menjadi opsi untuk kendaraan yang melakukan perjalanan jauh.

"Kita modifikasi jalan tol itu supaya menampung kepentingan publik. Nantinya ada jalur khusus untuk TransJakarta express yang mengangkut perjalanan yang cukup jauh. Jalan tol melingkar ini nanti sepanjang 30 km dengan hanya ada 17 titik perhentian untuk bus TransJakarta," ujar Hermanto.

Dia menambahkan pembangunan jalan tol ini juga nantinya tidak akan menggunakan APBN atau APBD sehingga tidak akan membebani pemerintah. Karena jalan tol menampung TransJakarta, maka pemerintah akan memberi lebih lama masa konsesi agar pihak swasta tidak merasa dirugikan.

KELIRU

Sementara itu, Pengamat Kebijakan Publik Andrinof Chaniago menilai mengatasi kemacetan dengan penam-

bahan jalan adalah suatu pendekatan yang keliru.

Pemerintah, menurutnya, berutang kepada masyarakat karena telah membangun jalan dan transportasi massal. Padahal pajak kendaraan di Jakarta sekitar Rp6 triliun-Rp9 triliun. Dari pajak hanya Rp3 triliun yang digunakan untuk membangun transportasi.

"Pemerintah berutang kepada masyarakat karena tidak membangun transportasi publik, lalu sekarang macet dan membisniskan kemacetan itu dengan membangun jalan tol," ujarnya.

Dia berpendapat hakikat jalan tol ialah memudahkan perjalanan antarkota dan bukan di tengah kota. Ditambah lagi efektivitas jalan tol dalam kota diragukan karena kondisi jalan tol di dalam kota Jakarta umumnya sudah kelebihan kapasitas sehingga juga mengalami kemacetan.

Menurutnya pemerintah DKI Jakarta saat ini perlu membangun *fly over* dan *under pass* di setiap titik-titik kemacetan sembari mengusahakan penambahan jalan dan pembangunan transportasi massal yang umumnya

multiyears.

Andrinof menilai hanya dua ruas tol dari enam ruas tol yang layak dibangun di Jakarta yakni ruas Semanan-Sunter dan Sunter-Pulo Gebang. Kehadiran dua ruas tol itu selain dapat menambah jalan di Jakarta juga dapat memperlancar mobilitas arus kendaraan dari menuju Tanjung Priok dan Bekasi.

Adapun pembangunan enam ruas tol hingga sejauh ini masih menunggu persetujuan izin lingkungan dari Gubernur DKI Jakarta Jokowi. □

► Mengatasi kemacetan dengan penambahan jalan adalah suatu pendekatan yang keliru

► Hakikat jalan tol ialah memudahkan perjalanan antarkota dan bukan di tengah kota

► Pembangunan enam ruas tol masih menunggu persetujuan izin lingkungan dari Gubernur DKI Jakarta.