

# Menunggu Bencana Kemacetan Jakarta

Ari Muhammad,

ANGGOTA KOALISI WARGA UNTUK TRANSPORT DEMAND MANAGEMENT (TDM) DAN PEGIAT LINGKUNGAN DI ORGANISASI LINGKUNGAN WWF INDONESIA

Kabar yang disampaikan oleh kalangan industri otomotif semakin membius optimisme perbaikan sistem transportasi menuju sistem transportasi yang berbasis angkutan massal, khususnya di kota-kota besar. Bagaimana tidak jika pertumbuhan kendaraan pribadi, baik roda dua maupun roda empat, jauh melesat dari keberadaan angkutan umum. Tengok saja prediksi Gaikindo (Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia) yang menyebutkan penjualan mobil pada tahun ini akan menembus 600 ribu unit. Prediksi sangat masuk akal jika melihat penjualan mobil pada kuartal pertama tahun ini yang menembus angka 173.989 unit.

Sekarang kita lihat Jakarta, berdasarkan penelitian diketahui bahwa kecepatan rata-rata lalu lintas di kota ini adalah 20,21 km per jam. Hampir 60 persen adalah waktu hambatan, sedangkan 40 persen sisanya adalah waktu bergerak. Tidak mengherankan jika akibat hal itu, studi SITRAMP pada 2004 menyampaikan bahwa kerugian ekonomi akibat kemacetan di Kota Jakarta pada 2002 mencapai Rp 5,5 triliun, yang sebagian besar diperuntukkan bagi biaya operasional kendaraan.

Sekadar perbandingan pada tahun 2006 dan 2009, data Polda Metro Jaya tahun 2006 menyebutkan, bila dijumlahkan, sepeda motor dan mobil pribadi jumlahnya mencapai 90 persen, sementara angkutan umum bus hanya 4 persen! Per Juni tahun 2009, jumlah kendaraan bermotor tercatat sebanyak 9.993.867 kendaraan. Sementara itu, luas jalan di Ibu Kota hanya sekitar 6 persen dari total luas wilayah. Estimasi akan terjadi kemacetan luar biasa pada 2014 di Jakarta—jika tidak ada upaya mencari solusi dari kemacetan yang didominasi oleh kendaraan bermotor pribadi—tampaknya mulai terasa dengan semakin tak bebannya jalan-jalan kecil di Kota Jakarta dari hilir-mudik kendaraan pribadi yang mencari upaya bebas dari kemacetan. Ironisnya, kondisi ini menjadikan kemacetan baru di kawasan sempit Ibu Kota.

Ironisnya, kemacetan yang ditunjang lemahnya penegakan hukum terhadap para pelanggar lalu lintas dan pengguna lahan-lahan yang seharusnya digunakan sebagai kawasan pedestrian itu hanya memunculkan alasan bahwa dibutuhkan tambahan luas dan panjang jalan. Tak tampak strategi transportasi yang terarah dan menyeluruh serta konsisten dalam implementasinya di satu sisi dan lebih menonjolkan retorika serta slogan-slogan semata di sisi lainnya.

Program MRT, yang dijanjikan untuk dioperasikan sejak pemerintahan Gubernur Sutiyoso, dan rencana pengembangan subway, mandek di tengah jalan. Pengembangan dan perbaikan transportasi kereta pun masih diliputi persoalan ma-



MACHFOED GEMBONG (TEMPO)

najemen dan pemeliharaan. Tumbuhnya gerakan bersepeda ke tempat kerja masih terbatas, di saat menunggu jalur sepeda yang memberikan rasa aman belum dipenuhi. Rencana penerapan *electronic road pricing* sebagai satu upaya membatasi pergerakan kendaraan bermotor masih membutuhkan analisis sosial-ekonomi dan instrumen pendukung, di samping tentunya sosialisasi kepada publik.

Potret perencanaan dan pelaksanaan program sepatutnya menggambarkan seluruh elemen yang berpengaruh terhadap sistem transportasi yang diinginkan. Sebut saja persoalan khusus mengenai program *busway*, setelah 6 tahun sejak program ini digulirkan dan telah mengoperasikan 10 (sepuluh) koridor dan melibatkan empat konsorsium perusahaan, masih dihadapkan kepada persoalan

standar pelayanan pengguna, mulai dari waktu kedatangan dan berangkat yang belum dapat diperkirakan, kenyamanan dan keamanan, sampai persoalan *ticketing*. Padahal masih terdapat beberapa koridor lainnya yang telah disiapkan infrastrukturnya namun tak kunjung dioperasikan. Saat ini bahkan penggunaan bahan bakar gas (BBG) pada bus di beberapa koridor terancam untuk dikembalikan menggunakan bahan bakar diesel akibat belum disepakatinya harga antara Pemerintah Provinsi DKI dan Perusahaan Gas Negara (PGN). Padahal, sebagai sebuah sistem, kehadiran dan operasionalisasi *busway* ini harus didorong dan didukung oleh infrastruktur yang mengarah pada terwujudnya sistem transportasi yang berkelanjutan dan ramah lingkungan.

Pembenahan dimulai dari komitmen para pemangku kepentingan yang kemudian diturunkan menjadi kegiatan dan capaian yang terukur serta pengawasan yang disertai insentif dan disinsentif (*reward and punishment*). Menjadikan Jakarta sebagai salah satu kota wisata di Asia Tenggara (Jakarta Surga Belanja—Red) patut mendapat dukungan dari sistem transportasinya. Baik atau buruknya sistem transportasi menjadi wajah tata kelola kita. Posisi program *busway* sangat dipertaruhkan. Jika saja perjalanan program *busway* ini tidak mengarah pada kondisi yang lebih baik, maka program-program lainnya dalam mendukung sistem transportasi akan mengalami kondisi yang sama jika tak hendak diposisikan menjadi wacana saja.

Keseriusan dimulai dari kemauan dan kesabaran untuk memperoleh hasil. Pemahaman terhadap kebutuhan sistem transportasi perkotaan berbasis angkutan bus telah banyak dipahami oleh warga Jakarta, khususnya sebagai solusi dari kemacetan dan upaya pengurangan pencemaran udara. Namun, selanjutnya, apakah kebijakan dan implementasi menunjukkan ke arah yang sama? Apakah sarana dan prasarana mendukung warga untuk menggunakannya? Apakah harga atau biaya yang dikeluarkan lebih murah bila dibandingkan menggunakan kendaraan bermotor pribadi, baik roda empat maupun roda dua? Artinya, mengurai benang kusut pelaksanaan sistem transportasi yang baik merupakan keniscaayaan saat ini dan harus dihadapi dengan adanya perencanaan dan prioritas pilihan-pilihan/alternatif pendekatan serta batas waktu penyelesaian. Dengan demikian kita tidak harus selalu dihadapkan kepada jawaban-jawaban yang sama dan alasan-alasan yang klasik.

Mari kita tunggu kehadiran ahli yang sebenarnya, yang disertai komitmen dalam menyelesaikan sistem transportasi di kota yang kita cintai ini .... ●

## SURAT PEMBACA

### Klarifikasi Biro Persidangan DPR

Sehubungan dengan pemberitaan di *Koran Tempo* pada 27 Juli 2010 tentang ketidakhadiran anggota dalam Rapat Paripurna, perlu saya sampaikan hal-hal untuk klarifikasi sebagai berikut:

1. Dalam pemberitaan tersebut, *Koran Tempo* menyebutkan beberapa nama anggota DPR yang tidak mengikuti kegiatan Rapat Paripurna tanpa keterangan.
2. Berkaitan dengan hal tersebut, seharusnya *Koran Tempo* mengkonfirmasi lebih dulu ketidakhadiran para anggota DPR tersebut, apalagi yang dikatakan tanpa keterangan. Sebab, para anggota DPR pada umumnya sangat dinamis kegiatannya. Padahal di antaranya telah mendapat izin dari pimpinan fraksi/komisi/badan dalam rangka melaksanakan tugas fraksi/komisi/badan.
3. Selaku Kepala Biro Persidangan, saya tidak pernah menulis data yang dipergunakan sebagai dasar pembuatan berita tersebut. Bahkan saya menekankan pentingnya konfirmasi sebelum berita tersebut dipublikasikan di media.
4. Sehubungan dengan hal tersebut, dengan hormat saya memohon agar redaksi *Koran Tempo* memberikan klarifikasi kepada masyarakat atas pemberitaan tersebut dalam media yang sama, yang jelas terbaca oleh masyarakat. Sebab, pemberitaan tersebut dinilai telah merugikan anggota DPR yang bersangkutan, yang akan berpengaruh negatif, baik moral maupun politis, terhadap konstituenya.

Demikian penjelasan ini kami sampaikan sebagai bentuk hak jawab atas pemberitaan *Koran Tempo* yang terbit pada Selasa, 27 Juli 2010. Atas perhatiannya, saya sampaikan terima kasih.

a.n. Sekretaris Jenderal  
Deputi Persidangan dan KSAP  
u.b.

Kepala Biro Persidangan  
Bangamb Susetio Nugroho

Data tersebut diperoleh *Tempo* dari sumber resmi di Sekretariat Jenderal DPR. Kami sudah menulis berita tersebut sesuai dengan kaidah-kaidah jurnalistik. Terima kasih.

## SURAT DAN PENDAPAT



**Kebayoran Center**  
BLOK A11-A15, JALAN KEBAYORAN  
BARU, MAYESTIK, JAKARTA 12240



(021) 725 5645/50



(021) 70292900



[koran@tempo.co.id](mailto:koran@tempo.co.id)

UNTUK ARTIKEL PENDAPAT, PANJANG  
TULISAN MAKSIMUM 6.000 KARAKTER,  
DISERTAI FOTO DAN NOMOR TELEPON YANG DAPAT DI-  
HUBUNGI.