

Mengatasi Kemacetan

Lalu Lintas di DKI

Oleh Muchdie

Di Jakarta, kemacetan lalu lintas merupakan pemandangan sehari-hari. Kalau dulu hanya terjadi pada jam-jam tertentu saja, yaitu pada jam-jam pergi dan pulang kantor. Sekarang, jam berapa saja dan di mana saja terjadi kemacetan lalu lintas. Apalagi kalau hari hujan. Sekadar contoh saja. Kalau kita dari Pasar Minggu, sebelum pertigaan Kalibata terus ke Pancoran sudah macet. Pada ruas jalan Cawang - Semanggi, terutama setelah Jembatan Kuningan sejumlah kendaraan merayap seperti bekicot. Bahkan kadang-kadang sudah mulai dari Pancoran.

Ironisnya, sementara kendaraan merayap di jalan tol, kendaraan di jalur lambat justru lebih lancar. Ini terutama karena Jembatan Semanggi sedang diperlebar. Dari Ciputat dan Kebayoran Lama juga begitu. Jalur macet yang terasa paling panjang mulai dari Blok M - Sisingamangaraja - Sudirman - Thamrin - Merdeka Barat - Majapahit - Gajahmada - Glodok terus ke Jakarta Kota. Di koridor timur, mulai dari Cililitan terus ke Otista - Jatinegara - Matraman Raya - Salemba Raya terus ke Senen. Belum lagi di jalur-jalur yang lain seperti di Tomang Raya, Grogol, Slipi dan Kramat Jati.

Penyebab Utama

Pemerintah memang tidak tinggal diam untuk terus meningkatkan jangkauan pelayanan angkutan umum, baik jumlah kendaraan maupun trayeknya. Misalnya, dari Karawaci, Tangerang ke Grogol, Blok M, dan Senen disediakan bus PPD. Begitu juga dari Depok dan Bekasi. Pembangunan jalan juga terus dilaksanakan. Di sana-sini jalan-jalan diperlebar. Ruas jalan Depok - Pasar Minggu, yang sempat menarik perhatian masyarakat karena kasus "gubuk derita"-nya Henry M. Ali, diperlebar menjadi 32 meter. Jalan-jalan lingkaran luar juga telah dibangun.

Bahkan ruas-ruas jalan yang dianggap strategis dibuat menjadi bebas hambatan (jalan tol). Upaya ini memang penting, tetapi nampaknya tidak mempunyai dampak yang berarti untuk mengurangi kemacetan lalu lintas karena laju pertambahan luas jalan, yang 4 persen per tahun, kalah cepat dibandingkan dengan laju pertambahan kendaraan, yang rata-rata 15 persen per tahun.



Sayangnya, jumlah kendaraan yang bertambah pesat justru kendaraan pribadi. Menteri Perhubungan (Menhub), berdasarkan hasil penelitian departemennya, mengungkapkan penggunaan kendaraan pribadi mencapai 84 persen, sedangkan kendaraan umum hanya 4 persen saja. Lebih celaka lagi, penumpang kendaraan pribadi hanya satu dua orang saja. Lebih lanjut Menhub mengungkapkan 45 persen kendaraan pribadi hanya memuat satu orang penumpang, artinya si empunya kendaraan itu sendiri yang mengemudi. Hanya 8 persen kendaraan pribadi yang penumpangnya 4 orang atau lebih.

Setidaknya ada dua hal yang menyebabkan kecenderungan terus bertambahnya penggunaan kendaraan pribadi. Pertama, pelayanan angkutan umum selain dirasa masih terbatas juga masih kurang nyaman dan bahkan tidak aman. Pada jalur-jalur panjang yang padat penumpang, kadang-kadang, perlakuan awak bus dirasa tidak manusiawi. Sehingga hanya masyarakat yang merasa terpaksa saja yang mau menggunakan kendaraan umum. Mereka yang mampu membeli mobil lebih suka menggunakan kendaraan pribadi.

Kedua, kemudahan-kemudahan mendapatkan kendaraan bermotor, seperti membeli secara cicilan, mendorong masyarakat untuk memiliki kendaraan pribadi. Dari pada berjejal di bus umum atau membungkuk di metro mini sehingga tiba di tempat kerja dalam keadaan lusuh dan lunglai, mereka yang mampu cenderung menggunakan kendaraan pribadi,

walaupun harus membelinya dengan cara mencicil. Kemudahan memiliki mobil dengan cara ini juga telah mendorong orang untuk memiliki mobil lebih dari satu karena adanya anggapan mobil merupakan tabungan, yang sewaktu-waktu dapat dijual.

Ide Menarik

Melihat kenyataan ini, kiranya sangat rasional jika kebijakan yang ditempuh mengarah pada pengurangan penggunaan kendaraan pribadi.

Kemacetan lalu lintas, banyak menyita waktu dan tenaga yang pada gilirannya berpengaruh terhadap produktivitas kerja. Kemacetan lalu lintas merupakan salah satu sumber ketidakefisienan. Ide Menhub untuk menutup jalan-jalan tertentu, terutama pada jam-jam sibuk, bagi kendaraan pribadi dengan penumpang kurang dari 4 orang sangat menarik dan perlu. Pengalaman di beberapa negara yang telah menerapkannya, seperti Singapura, ternyata tidak hanya dapat mengurangi jumlah kendaraan pribadi di jalan-jalan, tetapi juga dapat mengurangi kepadatan penumpang kendaraan umum.

Sejalan dengan itu, pelayanan angkutan umum yang nyaman, aman, cepat, dan murah perlu terus diupayakan mengingat pengurangan penggunaan kendaraan pribadi hanya dapat dilakukan jika pelayanan angkutan umum berkembang sesuai permintaan. Di sini sebenarnya kita dapat menoleh pada upaya pengoptimalan pelayanan jasa kereta api. Frekuensi KRL (kereta rel listrik) dan KRDL (kereta rel diesel) di wilayah Jabotabek perlu ditingkatkan. Dengan dibangunnya jalan kereta api layang Manggarai - Jakarta Kota dan telah dibangunnya rel ganda Depok - Manggarai diharapkan dapat meningkatkan frekuensi kereta api menjadi setiap enam menit. Ini berarti akan dapat melayani lebih banyak penumpang dan tentunya akan mengurangi beban jalan raya.

"De-urbanisasi"

Upaya-upaya di atas baru merupakan sebagian dari upaya mengatasi kemacetan lalu lintas dan sifatnya jangka pendek. Mengingat kompleksnya persoalan tersebut maka persoalannya tidak cukup hanya dilihat dari gejala yang nampak di jalan raya tetapi juga perlu diperhatikan aspek-aspek mikro lainnya seperti perencanaan, penggunaan ruas jalan, pembudayaan cara berlalulintas yang baik, kebijaksanaan investasi, kebijaksanaan pengenaan pajak yang tinggi terhadap pemilikan mobil pribadi, peningkatan pelayanan angkutan umum, dan bahkan pembebanan kewajiban untuk memiliki garasi bagi mereka yang akan membeli mobil.

Dalam jangka panjang, kebijakan mikro ini perlu disertai kebijakan makro yang secara langsung diarahkan pada penyebab utamanya, yaitu urbanisasi sebagai akibat dari ketimpangan kegiatan ekonomi antara kota-kota besar dan kota-kota kecil dan daerah pedesaan. Pada negara agraris seperti Indonesia, masalah-masalah yang muncul di kota besar terkait erat dengan masalah yang ada di kota-kota kecil dan daerah pedesaan.

Upaya mengatasi kemacetan lalu lintas di kota-kota besar tidak hanya terletak di pundak Departemen Perhubungan atau pun Departemen Pekerjaan Umum saja. Instansi yang terkait dengan pembangunan pedesaan dan pengembangan kota-kota kecil juga mempunyai peranan yang penting dalam mengatasi masalah-masalah yang timbul akibat urbanisasi.

Pembangunan pedesaan dan pengembangan kota-kota kecil yang mampu menahan arus urbanisasi menarik kaum migran untuk kembali ke desa perlu terus diupayakan sehingga langkah-langkah yang ditempuh dalam upaya mengatasi kemacetan lalu lintas tidak dilakukan secara tambal sulam. Ibarat mengobati suatu penyakit, menghilangkan rasa sakitnya memang perlu tapi menghilangkan sumber penyakitnya juga tidak kalah pentingnya. ***

Penulis, bekerja di Direktorat Pengkajian Sistem, BPP Teknologi.