

# MENUJU LALU LINTAS

## (Lalu Lintas Jakarta yang

**P**ERSOALAN transportasi di Jakarta semakin hari semakin rumit karena kompleksnya masalah. Yang paling menonjol adalah kemacetan di mana-mana, yang disebabkan tidak seimbang jumlah kendaraan dan fasilitas yang mewadahnya, yakni jalan raya. Kemacetan yang sudah tidak terbendung ini, berakibat pada banyak hal, salah satunya adalah waktu tempuh yang semakin hari semakin lama. Jalur Kalideres ke Gajahmada misalnya, data yang dibuat oleh JICA menyebutkan, pada tahun 1985 waktu tempuh rata-rata yang diperlukan untuk jarak 14,6 Km ini adalah 29,5 menit. Namun pada tahun 2000 sudah bertambah lama menjadi 51,7 menit. Ini berarti terjadi perpanjangan waktu tempuh sampai 75 persen. Contoh lain, jalur Ciledug ke Mayestik yang hanya berjarak 3,9 Km. Data pada tahun 1985, jarak ini bisa ditempuh dalam waktu rata-rata 15,9 menit. Pada tahun 2000 waktu tempuhnya sudah mencapai 25,0 menit. Ada kenaikan waktu tempuh sampai 57 persen, hanya dalam waktu selisih lima tahun.

Bagaimana kondisi ini pada tahun 2020? Tentu saja lebih memprihatinkan, karena tentu saja akan bertambah lama, jika fasilitas jalan tidak di tambah. Padahal, untuk menambah fasilitas jalan bukanlah hal yang mudah. Selain sudah tidak ada lagi lahan yang tersedia, hal ini juga terkait dengan biaya yang tidak sedikit. Sementara produksi kendaraan terus bertambah, dan seiring dengan naiknya tingkat ekonomi masyarakat, tren penggunaan mobil pribadi semakin tinggi.

### PERJALANAN HARIAN

Kota Jakarta yang dikelilingi tujuh wilayah penyangga, setiap hari selalu disesaki oleh warga yang mencari nafkah di ibu kota ini. Membahas masalah transportasi di Jakarta tidak bisa hanya melihat kondisi di kota ini saja, tetapi harus melihat pada wilayah di sekitarnya yang masyarakatnya memang sangat tergantung dengan aktivitasnya di ibu kota. Jika kita melihat masalah transportasi ini pada lingkup Jakarta dan sekitarnya, berarti juga melihat bagaimana kaitannya dengan Kabupaten Bogor, Kota Bogor, Kabupaten Tangerang, Kota Tangerang, Kota Depok, Kabupaten Bekasi, dan kota Bekasi.

Jika kita melihat mobilitas warga yang menggunakan jalur menuju Jakarta dan sebaliknya setiap hari, sesuai survei yang dilakukan oleh JICA, pada tahun 2002 dari Jakarta ke Tangerang dan sebaliknya, setiap harinya rata-rata jumlah perjalanan harian adalah 847.750 perjalanan. Pada tahun 2010, sesuai dengan tren perkembangan penduduk, diperkirakan bisa mencapai 1.078.663, dan pada tahun 2020 bisa mencapai 1.465.912. Yang mengkhawatirkan adalah pada jalur dari Depok dan Bogor ke Jakarta. Perkembangan yang pesat di wilayah ini membuat jumlah perjalanan harian meningkat drastis. Pada tahun 2002, tercatat rata-rata 620.702 jumlah perjalanan. Angka ini pada tahun 2010 bisa mencapai rata-rata 791.295 dan pada tahun 2020, lebih mengerikan, mencapai 1.148.528.

Permutasi penggunaan kendaraan ke arah Jakarta, dari Tangerang, Depok dan Bogor, serta dari Bekasi,

## PENINGKATAN WAKTU TEMPUH

ROUTE	JARAK (KM)	TRAFEL TIME (MIN)		KENAIKAN
		1985	2000	
1. PASAR MINGGU KE MANGGARAI	9.0	22.5	35.6	58 %
2. TB SIMATUPANG KE MONAS	13.9	38.5	48.9	28 %
3. CILEDUG KE MAYESTIK	3.9	15.9	25.0	57 %
4. KALIDERES KE GAJAH MADA	14.6	29.5	51.7	75 %



# MEGAPOLITAN

## Diharapkan)



Oleh: Drs. Djoko Susilo, SH, MSI

setiap harinya akan menyesaki jalur-jalur di Kota Jakarta. Survei yang dilakukan JICA menunjukkan, pada tahun 2002 jumlah perjalanan harian rata-rata adalah 5.302.194. Pada tahun 2010 diperkirakan menjadi 7.384.939, dan pada pada tahun 2020 menjadi 9.445.808.

Jika data jumlah perjalanan tersebut kita sandingkan dengan laju pertumbuhan kendaraan dibandingkan dengan luas wilayah di Jakarta, semakin hari semakin membuat kita was-was. Pada tahun 2003 saja misalnya, penerbitan BPKB mobil baru setiap harinya rata-rata 138 buah per hari. Jumlah ini ekuivalen dengan 828 meter lajur jalan per hari. Mengacu pada data yang ada di Polda Metro Jaya dari tahun 1998 sampai 2004, laju perkembangan jumlah kendaraan bermotor yang saat ini (Januari 2006) sudah berjumlah 4,5 juta kendaraan, pertahunnya terjadi kenaikan rata-rata 7 persen. Sementara penambahan panjang jalan hanya bertambah kurang dari satu persen per tahunnya.

### LUMPUH TOTAL

Jika melihat data statistik perbandingan pertumbuhan kendaraan dibandingkan luas jalan, pada tahun 1994 masih sangat leluasa. Namun jika melihat tren pertumbuhan kendaraan dan tidak ada penambahan luas jalan, maka pada tahun 2014 akan terjadi kelumpuhan total. Kondisi ini akan berupa kendaraan tidak dapat keluar rumah, karena kondisi jalan yang macet. Pertumbuhan jumlah kendaraan yang sangat pesat, sementara penambahan luas jalan praktis dilakukan dengan langkah sangat minimal, salah satunya karena penggunaan kendaraan pribadi yang sudah *over loaded*. Saat ini jumlah perjalanan rata-rata perhari di kawasan Kota Jakarta sudah mencapai 17 juta, sementara rasio penggunaan kendaraan pribadi dibandingkan kendaraan umum adalah 43,6 % dibanding 56,4 %.

Kondisi ini mengakibatkan banyak kerugian, baik kerugian ekonomi maupun kerugian sosial dan psikologis. Data kerugian ekonomi dari sektor transportasi akibat kemacetan lalu lintas di Kota Jakarta, menurut hitungan JICA pada catatan tahun 2002 (Final Report Sitram 2002, JICA, Maret 2004) sudah mencapai Rp 3 triliun untuk biaya operasi kendaraan dan 2,5 triliun untuk waktu perjalanan. Kerugian ini belum termasuk biaya sosial, seperti waktu bertemu relasi yang menjadi pendek, waktu bertemu keluarga yang sangat terbatas, dan relasi antarwarga yang praktis menjadi hal yang sulit dilakukan. Ini semua menimbulkan kerugian psikologis, antara lain tingkat stress yang semakin

tinggi pada penduduk ibu kota.

Solusinya, tentu saja harus ada manajemen transportasi dan manajemen lalu lintas, agar permasalahan yang ada saat ini jangan sampai nanti berakibat pada kondisi yang sama sekali tidak kita harapkan tersebut. Manajemen transportasi lebih menekankan pada pengaturan sistem transportasi jalan. Di sini terkait dengan berbagai aspek, seperti tata guna tanah, tata ruang, sistem pendidikan masyarakat, kebijakan produksi kendaraan, kebijakan pembangunan jalan baru, dan sebagainya.

### MANAJEMEN LALU LINTAS

Seiring dengan manajemen transportasi yang melibatkan banyak pihak, dan seringkali terjadi benturan-benturan kepentingan, harus pula dilakukan manajemen lalu lintas. Manajemen lalu lintas meliputi kegiatan perencanaan, pengaturan, pengawasan dan pengendalian lalu lintas dan angkutan umum. Kegiatan perencanaan meliputi; (a). Inventarisasi dan evaluasi tingkat pelayanan; (b). penetapan tingkat pelayanan yang diinginkan; (c). Penetapan pemecahan permasalahan lalu lintas; dan (d). Penyusunan rencana dan program pelaksanaan perwujudannya.

Sedangkan kegiatan pengaturan meliputi, penetapan kebijakan lalu lintas pada jaringan atau ruas-ruas jalan tertentu. Kegiatan pengawasan meliputi; (a) Pemantauan dan penilaian terhadap pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas, dan (b) Tindakan korektif terhadap pelaksanaan kebijaksanaan lalu lintas. Dan kegiatan pengendalian meliputi, (a). Pemberian arahan dan petunjuk kebijaksanaan lalu lintas, serta (b). Pemberian bimbingan dan penyuluhan kepada masyarakat mengenai hak dan kewajiban masyarakat dalam pelaksanaan kebijakan lalu lintas.

Untuk bisa terlaksananya dengan baik proses manajemen lalu lintas, jelas akan melibatkan banyak unsur. Selain berbagai instansi tingkat pusat dan di tingkat daerah akan juga melibatkan berbagai dinas terkait, seperti Dinas Bina Marga, Dinas Perhubungan, Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan, Dinas Pendapatan Daerah, dan Dinas Pendidikan. Polisi lalu lintas tidak bisa bekerja sendiri untuk mengatasi hal itu, karena kewenangannya yang sangat terbatas.

Di sinilah diperlukan koordinasi dan sinergitas dalam menjalankan tugas pada masing-masing instansi tersebut. Karena itu, untuk penerapan kebijaksanaan manajemen lalu lintas, diperlukan berbagai



## STRATEGI MOBILITAS KOMPREHENSIF



Fasilitas Pejalan Kaki &amp; NMW

Pembatasan Lalu Lintas

Angkutan Massal

langkah yang juga menyangkut fungsi fungsi manajemen, yaitu perencanaan, pengaturan, pelaksanaan, serta pengawasan dan pengendalian. Langkah-langkah tersebut berupa manajemen kapasitas, manajemen prioritas, dan manajemen permintaan.

Manajemen kapasitas meliputi: (1). perbaikan geometrik jalan; (2). penataan parkir di tepi jalan; (3). penetapan ATC (*Area Traffic Control System*), (4). Pelebaran Jalan; (5). jalan bawah tanah (*underway*), (6). simpang tidak seimbang (*fly over* atau *underpass*).

Manajemen prioritas meliputi: (1). jalur bus khusus (*bus way*); (2). lajur bus khusus; (3). jalur/lajur khusus sepeda motor; 4. jalur/lajur khusus sepeda; (5) prioritas di persimpangan; (6). prioritas di persimpangan untuk angkutan umum; (7). prioritas bagi kendaraan umum penumpang dan barang.

Sedangkan manajemen permintaan meliputi: (1) penataan trayek; (2). penataan lintas angkutan barang dan pembatasan lokasi bongkar muat barang; (3). lajur pasang surut (*contra flow*); (4). sistem satu arah; (5). pembatasan lalu lintas : 3 in 1, sistem stiker, sistem ganjil genap, *area licencing system*, *road pricing*, penetapan tarif parkir yang tinggi pada daerah pusat-pusat kegiatan (CBD); (6). penerapan pajak progresif terhadap kepemilikan kendaraan lebih dari satu; (7). pembatasan perjalanan kendaraan pribadi dalam tiap tahunnya dengan penggunaan lisensing sistem untuk tiap kendaraan; (8). kontrol terhadap penggunaan tata guna lahan; (9). Kawasan Tertib Lalu Lintas (KTL).

Karena itu menghadapi masalah yang semakin tahun akan semakin rumit dan kompleks, diperlukan penataan yang realistis tetapi efektif. Di sinilah fungsi manajemen akan sangat berperan. Untuk bisa mendekati pada kebutuhan masyarakat, maka asas dan tujuan transportasi harus benar-benar melihat pada kebutuhan dasar. Undang-undang RI Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan asas transportasi jalan sebagai salah satu moda transportasi nasional harus diselenggarakan dengan berdasarkan asas manfaat, usaha bersama, kekeluargaan, adil dan

merata, keseimbangan, kepentingan umum, keterpaduan, kesadaran hukum, dan percaya pada diri sendiri.

Sementara, tujuan diselenggarakannya transportasi jalan, yaitu untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien, mampu memadukan moda transportasi lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan, untuk menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Oleh karena itu, langkah yang akan diambil oleh pemerintah harus merupakan suatu solusi nyata untuk mengatasi permasalahan transportasi kota. Program pengembangan yang kini sedang dan akan dilaksanakan disebut Pola Transportasi Makro (PTM). Pola ini memungkinkin terjadi interkoneksi antara transportasi darat, laut, dan udara. PTM akan mengintegrasikan empat sistem transportasi umum, yaitu: 1. *Bus Priority* (antara lain *bus way*); 2. *Light Rail Transit*; 3. *Mass Rapid Transit*; dan 4. ASDP (Angkutan Sungai, Danau, dan Penyeberangan). Pola Transportasi Makro (PTM) ini dimaksudkan untuk meningkatkan pelayanan dan penyediaan jasa transportasi yang terpadu, tertib, lancar, aman, nyaman, dan efisien. Sedang tujuannya untuk menetapkan Rencana Induk Sistem Jaringan Transportasi di Provinsi DKI Jakarta.

Dengan pola ini, maka untuk pengambilan kebijakan dalam banyak hal, baik pada saat perencanaan maupun pelaksanaan, sangatlah penting. Dan Traffic Management Centre (TMC) yang dimiliki oleh Direktorat Lalu Lintas Polda Metropolitan Jakarta Raya, akan bisa dimanfaatkan, karena dengan kelengkapan alat dan kemampuan fungsi dengan memanfaatkan teknologi akan mampu memberikan data-data, yang bisa jadi merupakan persoalan dalam hal transportasi, untuk dicarikan jalan keluarnya.

Sehingga, dengan pertumbuhan penduduk yang sedemikian pesat, kemajuan perekonomian, serta perkembangan kota-kota di sekitar Jakarta, moda transpor-



tasi masa mendatang akan terdiri dari berbagai tipe moda, yaitu *busway*, kereta api, *light train* atau monorel, *metro surface*, serta *metro subway*. Keempat tipe moda ini harus saling berinteraksi, dan semuanya mempunyai halte yang bersinggungan dengan terminal luar kota, baik untuk kendaraan darat berupa bis dan kereta api, serta moda transportasi laut dan udara.

Dengan sistem yang tertata rapi, maka nanti akan muncul fenomena baru, yaitu kecenderungan untuk menggunakan transportasi publik. Mobil pribadi nanti akan berpindah bukan menjadi kendaraan rutin harian, tetapi untuk keperluan yang hanya bisa didukung oleh mobil pribadi. Fenomena ini sudah bisa tergambar dari sekarang, jika kita melihat hasil survei dari pengguna *busway*, dimana 42 % pengguna beralasan karena total waktu tempuh menjadi lebih pendek, 11 % alasan kenyamanan, 5 % alasan keamanan dari kecelakaan, dan 12 % alasan keamanan dari tindak kejahatan. Ini berarti efisiensi dan kenyamanan menjadi pertimbangan penting bagi pengguna *public transport*.

Kesimpulannya, Jakarta masa mendatang harus

mempunyai strategi mobilitas komprehensif yang sudah harus dimulai dari sekarang semua kesiapan dan faktor-faktor pendukungnya. Strategi tersebut, pertama berupa penyediaan fasilitas jalan kaki, berupa jaringan terpadu pejalan kaki, penyeberangan orang, dan fasilitas penyandang cacat dan lanjut usia. Kedua berupa pembatasan lalu lintas, antara lain berupa hari bebas kendaraan (*car free day*), *electronic road pricing*, kebijakan parkir di pusat kota, dan pengembangan jaringan jalan secara terbatas. Strategi ketiga, yaitu berupa angkutan masal, berupa *bus way*, monorel, angkutan sungai, serta *mass rapid transit* yaitu *bus way*.

Apabila sistem transportasi ini berjalan dengan baik, masyarakat akan terbiasa dengan budaya transportasi yang komprehensif, dan ini akan terbawa pada perilaku mereka. Perilaku ini akan terbawa pada keputusannya untuk memprioritaskan pada fasilitas transportasi publik. Bagi petugas, dengan pola yang tertib dan lancar, juga akan memudahkan dalam menjalankan fungsinya untuk tujuan keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. (Jt-DS)

# DIRLANTAS POLDA KALTENG

BESERTA SELURUH JAJARAN DAN BHAYANGKARI  
MENGUCAPKAN

## Selamat dan Sukses

ATAS DILANTIKNYA

**Brigjen Pol Drs YUDI SUSHARIYANTO, SH**  
SEBAGAI DIRLANTAS POLRI

**Kombes Pol Drs SULISTYO ISHAK, SH**

SEBAGAI WADIRLANTAS POLRI

## Selamat mengemban tugas baru

Dir Lantas Polda Kalteng

**Drs. GATTA CHAERUDDIN**  
AJUN KOMISARIS BESAR POLISI