



UNIVERSITAS INDONESIA

**KERUGIAN EKONOMI AKIBAT KEMACETAN LALU
LINTAS DI IBUKOTA**

TUGAS KARYA AKHIR

**Ayu Mirna Mirlanda
0906614023**

**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
PROGRAM SARJANA EKSTENSI
DEPOK
2011**



UNIVERSITAS INDONESIA

**KERUGIAN EKONOMI AKIBAT KEMACETAN LALU
LINTAS DI IBUKOTA**

TUGAS KARYA AKHIR

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh
gelar Sarjana Sosial

Ayu Mirna Mirlanda
0906614023

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
PROGRAM STUDI ILMU KOMUNIKASI
KEKHUSUSAN KOMUNIKASI MASSA
DEPOK
2011

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Tugas Karya Akhir ini adalah karya saya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip maupun yang dirujuk telah saya nyatakan dengan benar.

Nama : Ayu Mirna Mirlanda

NPM : 0906614023

Tanda tangan :



Tanggal : 26 Desember 2011

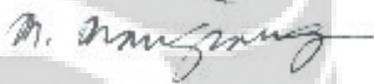
HALAMAN PENGESAHAN

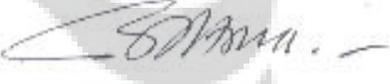
Tugas Karya Akhir ini diajukan oleh

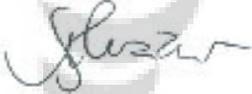
Nama : Ayu Mirna Mirlanda
NPM : 0906614023
Program Studi : Komunikasi Massa
Judul Tugas Karya Akhir : **Kerugian Ekonomi Akibat Kemacetan Lalu Lintas di Ibukota**

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Sosial pada Program Studi Komunikasi Massa, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia.

DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Masmimar Mangiang 

Penguji : Drs. M. Imam Bahtera 

Ketua sidang : Dra. Askariani B. Hidayat, M.Si 

Sekretaris Sidang : Dra. Martini B. Mangkocipocero, M.Si 

Ditetapkan di: Depok

Tanggal : 11 Januari 2012

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah

Puji syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT, karena atas berkah, rahmat, dan hidayah-Nya, penulis dapat menyelesaikan Tugas Karya Akhir (TKA) Laporan Mendalam ‘**Kerugian Ekonomi Akibat Kemacetan Lalu Lintas di Ibukota**’ dengan sebaik-baiknya dan sesuai waktu yang ditentukan, sebagai persyaratan memperoleh gelar sarjana Ilmu Komunikasi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia.

Selama Proses Penulisan TKA ini penulis mendapatkan banyak bantuan dan dorongan dari berbagai pihak, baik secara moril maupun materiil, doa, inspirasi, serta sumbangan pikiran. Oleh karena itu penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sedalam-dalamnya secara khusus kepada:

1. Keluarga tercinta, Papa dan Mama yang selalu mendukung penulis dengan do’a dan perhatiannya.
2. Masmimar Mangiang, selaku dosen pembimbing yang selalu memberi dukungan, nasihat, dan masukan agar Tugas Karya Akhir ini bisa selesai dengan baik.
3. Dra. Askariani B. Hidayat, M.Si, selaku Ketua Program Sarjana Ekstensi Komunikasi Departemen Ilmu Komunikasi FISIP UI.
4. Drs. M. Imam Bahtera, selaku penguji ahli.
5. Dra. Martini B. Mangkoedipoero, M.Si, selaku sekretaris sidang, sekaligus Sekretaris Program Sarjana Ekstensi Komunikasi Departemen Ilmu Komunikasi FISIP UI.
6. Semua pihak atau lembaga yang tidak bisa disebutkan satu per satu, atas bantuannya dalam menyelesaikan Tugas Karya Akhir ini.

Semoga Allah SWT membalas budi baik kalian.

Akhirnya penulis persembahkan Tugas Karya Akhir ini. Semua saran dan kritik yang bersifat membangun, akan penulis terima dengan senang hati.

Depok, 26 Desember 2011

Ayu Mirna Mirlanda

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Ayu Mirna Mirlanda
NPM : 0906614023
Program Studi : Komunikasi Massa
Fakultas : Ilmu Sosial dan Ilmu Politik
Jenis Karya : Tugas Karya Akhir

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif (*Non-Exclusive Royalty Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul:

Laporan Mendalam “Kerugian Ekonomi Akibat Kemacetan Lalu Lintas di
Ibukota”

Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalih media/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Jakarta

Pada Tanggal : 26 Desember 2011

Yang menyatakan



(Ayu Mirna Mirlanda)

RINGKASAN EKSEKUTIF

Nama : Ayu Mirna Mirlanda
Program Studi : Komunikasi Massa
Judul : Kerugian Ekonomi Akibat Kemacetan Lalu Lintas di Ibukota

Kemacetan merupakan masalah pelik yang terjadi di kota Jakarta. Kemacetan telah menimbulkan dampak buruk yang menyangkut pada segi ekonomi, khususnya kerugian ekonomi berupa pemborosan bahan bakar minyak (BBM), kerugian produktivitas waktu, dan kerugian distribusi barang. Kerugian ekonomi yang diakibatkan bisa mencapai angka triliunan rupiah per tahunnya. Segala kebijakan sudah dikeluarkan pemerintah tidak membuahkan hasil yang berarti. Kerjasama pemerintah pusat dan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta juga tidak terlaksana mulus. Maka kerugian akibat kemacetan pun terus meningkat.

Penghimpunan bahan laporan ini sebagian besar dilakukan dengan metode *Computer Assisted Reporting* (CAR), yang mulai populer dipergunakan dalam jurnaslistik sejak akhir 1980-an. Sedangkan data lainnya didapatkan dengan cara wawancara, serta observasi ke lokasi kemacetan. Sifat laporan ini adalah *interpretative reporting*, dan disajikan dalam satu paket laporan mendalam yang terbagi dalam empat judul artikel.

Kata kunci: macet, Jakarta, kerugian ekonomi, artikel.

EXECUTIVE SUMMARY

Name : Ayu Mirna Mirlanda
Program Major : Mass Communication
Title : Kerugian Ekonomi Akibat Kemacetan Lalu Lintas di Ibukota

Traffic Jam is a constant and ever present problem in Jakarta. It has caused very bad effects regarding to the economic aspect, especially that of the fuel consumption, time productivity, and goods distributions. The economic loss that it causes may reach up to trillions of rupiahs annually. Many policies and regulations has been issued by the government, but in practice there has been a lack of synergy and co-operation between the government and the Jakarta city authorities. Therefore, the economic loss and amount of traffic jams keep on rising by time.

This in-depth report uses Computer Assisted Reporting (CAR) to collect data, which began to be used in journalism since the late 1980s. While other data obtained by interview and direct observation on the traffic jam area. The nature of this report is interpretative, and is presented in a in-depth report package that is divided into four article.

Keyword: traffic jam, Jakarta, economic loss, article.

DAFTAR ISI

Halaman Judul	i
Lembar Pernyataan Orisinalitas	ii
Lembar Pengesahan	iii
Kata Pengantar	iv
Lembar Persetujuan Publikasi Ilmiah	v
Ringkasan Eksekutif	vi
Executive Summary	vii
Daftar Isi	viii
Artikel	1
Benang Kusut Kemacetan Lalu Lintas Kota Jakarta	1
“Seribu Satu” Kebijakan Tanpa Hasil yang Signifikan	19
Rugi Waktu, Rugi Semuanya	32
Miliaran Rupiah Terbuang di Jalan	42
Daftar Pustaka	60
Lampiran	ix
Lampiran 1	ix
Lampiran 2	x

Benang Kusut Kemacetan Lalu Lintas Kota Jakarta

"Jakarta adalah kota metropolitan yang dipenuhi pendatang dari berbagai pulau di Indonesia. Namun, tata kota dan pembangunan yang buruk menyebabkan kota ini kerap digenangi banjir besar. Jakarta sebagai salah satu kota terpenting di Asia Tenggara pada abad 21 dengan problem kemacetan yang sangat parah." TIME, Edisi 26 Oktober 2011.

Jakarta merupakan salah satu kota megapolitan terpadat di dunia? Sesungguhnya hal tersebut bukanlah hal yang harus dipertanyakan lagi. Majalah *Time* mengeluarkan daftar 10 kota terpadat di dunia dan Jakarta menempati urutan keenam dengan jumlah penduduk 9,6 juta jiwa. Angka itu sama dengan data yang dikeluarkan oleh Badan Pusat Statistik (BPS) -- jumlah penduduk Provinsi DKI Jakarta 9.607.787 jiwa. Begitu pula dengan yang ditulis pada *website Kompas*, bahwa pada sensus penduduk bulan Mei tahun lalu, jumlah penduduk Jakarta mencapai 9.588.198 jiwa. Jika tidak ada perubahan dalam hal laju pertumbuhan penduduk, jumlah penduduk Jakarta akan lebih dari 10 juta jiwa pada 2014.

Tempo dalam *websitenya* juga menyebutkan bahwa Provinsi DKI Jakarta saat ini dihuni oleh sekitar 9,6 juta jiwa pada malam hari. Dengan adanya tambahan komuter pada siang hari, maka jumlahnya meningkat menjadi 12 juta jiwa. Semua data itu mengarah kepada satu hal dan dapat disimpulkan bahwasanya Jakarta merupakan kota yang luar biasa padat yang pada akhirnya menghadapi berbagai masalah.

Selain masalah ledakan penduduk yang akan dapat berakibat pada meningkatnya kasus kriminalitas dan munculnya permukiman ilegal, salah satu masalah besar yang sedang dihadapi adalah kemacetan lalu lintas yang parah. Masalah kemacetan memang bukan sebuah problema baru bagi Jakarta. Penyebabnya sangat kompleks. Kemacetan pada akhirnya menimbulkan berbagai kerugian, baik dari segi ekonomi, maupun non-ekonomi seperti masalah kesehatan, dan tingginya tingkat depresi individu.

Penyebab kemacetan dapat diurutkan satu persatu, bisa dimulai dengan menyebut adanya tingkat pertumbuhan penduduk kota Jakarta yang begitu pesat. Jumlah penduduk yang menyentuh angka 9,6 juta jiwa itu terhitung hanya sampai tahun 2010, dan di dalamnya belum termasuk peningkatan jumlah penduduk tahun 2011.

Kepala BPS DKI Jakarta Agus Suherman mengatakan kepada *Kompas*, dengan pertumbuhan jumlah penduduk 1,4 persen seperti sekarang, Jakarta akan mengalami penambahan jumlah penduduk lebih kurang 135.000 jiwa per tahun. Kepala Dinas Kependudukan dan Catatan Sipil DKI Jakarta Purba Hutapea menyatakan pada *Tempo* bahwa angka urbanisasi masih cukup tinggi meski trennya turun. Pada 2008, jumlah pendatang baru tercatat 88.473 jiwa. Pada 2010, sebanyak 59.215 pendatang baru masuk Jakarta pasca-lebaran -- turun dari tahun sebelumnya yang 69.554 jiwa. Tahun ini diperkirakan jumlahnya sekitar 50 ribu jiwa.

Hal ini terjadi karena Jakarta seakan-akan menggoda para pencari kerja dari luar Ibu Kota untuk terus datang dan berjuang mencari nafkah. Salah satu faktor yang terus meningkatkan urbanisasi adalah kehidupan ekonomi kota Jakarta. Perputaran uang terkonsentrasi di Jakarta, yaitu sekitar 80 persen. Melihat angka tersebut maka tidak salah jika Jakarta dinilai sangat menjanjikan. Dengan pengetahuan seadanya, warga daerah berbondong-bondong ke Jakarta dengan harapan mendapatkan pekerjaan yang lebih layak.

Menurut tulisan Desyrijanti Azharie, Peneliti *Urban and Regional Development*, di *Kompas.com*, pertumbuhan penduduk yang sangat tinggi di pinggiran Kota Jakarta menyebabkan meningkatnya pertumbuhan perumahan dan prasarana lainnya yang tinggi pula. Hasil studi Departemen Pekerjaan Umum tentang kawasan pinggiran pada tahun 2009 memperlihatkan pertumbuhan penduduk di pinggiran Kota Jakarta mencapai lebih dari tiga persen per tahun. Tingginya pertumbuhan penduduk di pinggiran Jakarta tersebut meningkatkan pembangunan permukiman yang diikuti dengan pembangunan infrastruktur pelengkap lainnya, salah satunya adalah pasar tradisional dan supermarket.

Sayangnya pembangunan supermarket dan pusat perbelanjaan milik swasta tumbuh di luar kendali. Seperti halnya yang dikatakan oleh pengamat perkotaan, Yayat Supriatna, “Ada invasi dan penetrasi kawasan yang semula untuk hunian menjadi kawasan komersial akibat ketidaktegasan penegakan rencana tata ruang wilayah (RTRW) DKI Jakarta.” Pembangunan berbagai *mall* di Jakarta juga menjadi salah satu pembahasan yang ia kemukakan. Menurut dia, banyak kawasan yang semula tidak direncanakan sebagai kawasan bisnis, justru beralih fungsi menjadi kawasan komersial. “Harusnya ada skala untuk mengatur agar jumlah *mall* tidak tumbuh sangat pesat. Meski atas nama globalisasi dan perdagangan internasional,” ujarnya.

Yayat Supriatna juga mengungkapkan, tumbuh suburnya *mall* lantaran masyarakat Jakarta yang kerap menjadikan *mall* sebagai obat depresi dan stres. Hal ini, lanjutnya, membuat pengembang terus mengembangkan ide mereka untuk membangun pusat belanja yang memiliki banyak fungsi. Adanya kondisi seperti ini, kata Yayat, lantaran Pemprov DKI tidak punya nyali untuk menghentikan pembangunan supermarket. Hal inilah yang selanjutnya dia nilai menyebabkan mandulnya Perda No.22 Tahun 2002 tentang Perpasaran Swasta.

Pengamat ekonomi Iman Sugema menyatakan hal yang seirama dengan Yayat, bahwa mengguritanya *mall* dan minimarket disebabkan adanya pemodal raksasa. Lalu, memang tidak ada data valid yang menunjukkan banyaknya jumlah gedung *mall* dan pertokoan lainnya, tetapi menurut Poskota.com tujuh mal atau pusat perbelanjaan harus tertunda pembangunannya. *Mall* tersebut tersebar di lima wilayah kota administrasi. Mulai di Jakarta Barat, dengan dua *mall*, Jakarta Selatan dua *mall* dan Jakarta Utara satu *mall* serta Jakarta Timur dua *mall*.

Pembangunan pusat perbelanjaan memang tidak selamanya memberikan pengaruh buruk, banyak sekali peluang kerja dari dibangunnya properti baru tersebut. Seperti yang dikutip dari situs web wartawarga.gunadarma.ac.id, setiap pendirian *mall* berarti penyerapan tenaga kerja baru. Setiap pertumbuhan ekonomi sebesar satu persen hanya mampu menyerap tenaga kerja sebanyak 250.000 – 300.000 orang tenaga kerja. Itu masih belum bisa menutupi angka jumlah pengangguran sebanyak 10 juta orang lebih di Indonesia.

Akan tetapi, terbukanya kesempatan kerja seperti ini menyebabkan aktivitas di Jakarta makin tinggi dan kota kian padat. Banyaknya usaha yang dibuka dari mulai usaha kecil-kecilan sampai perusahaan besar, semuanya bercokol di Jakarta. Dari usaha pedagang kaki lima saja sedikitnya uang tunai senilai Rp21 miliar setiap harinya diputar oleh tangan kelompok pedagang. Seperti yang dilansir dari situs web Poskota, perhitungan tersebut didasarkan dari data yang diperoleh Ketua Asosiasi Pedagang Kaki Lima Indonesia (APKLI) DKI Jakarta, Hoiza Siregar, yang menyatakan setiap harinya rata-rata pedagang mampu melakukan transaksi hingga mencapai Rp200 ribu.

Artinya jika dikalkulasikan dengan data Pemprov DKI yang menyatakan saat ini terdapat sedikitnya 105.678 pedagang kaki lima maka perputaran uang dilakukan mencapai angka yang menakjubkan yakni Rp21.135.600.000 tiap harinya. Ribuan lapak kaki lima tersebut tersebar di lima wilayah Ibu Kota, dengan rincian Jakarta Pusat, 22.102 pedagang, Jakarta Utara 6.306 pedagang, Jakarta Barat, 20.102 pedagang, Jakarta Timur, 29.793 pedagang, dan Jakarta Selatan 27.305 pedagang.

Diungkapkan Hoiza bukti lain akan ampuhnya pedagang kaki lima menjadi motor ekonomi kerakyatan ialah dari jumlah warga dapat dihidupi oleh para pedagang. Jika diakumulasikan rata-rata pedagang memiliki satu orang istri dan dua orang anak ini maka tidak kurang dari 422.712 orang hidup dari sektor ini. "Manfaat pedagang kaki lima lainnya juga dapat dilihat dari jumlah warga kelompok ekonomi menengah ke bawah yang tidak mampu berbelanja di mal atau pasar modern untuk memenuhi kebutuhannya pastinya membutuhkan keberadaan pedagang ini," ujar.

Jumlah uang sebesar itu baru hanya dari sektor perdagangan kecil. Bisa dibayangkan berapa banyak perputaran uang yang dihasilkan perusahaan-perusahaan besar di Jakarta, baik itu swasta maupun badan usaha milik negara. Tetapi perlu diingat, padatnya aktivitas di Jakarta bukan saja dilihat dari sektor perdagangan. Aktivitas masyarakat Jakarta juga ikut terlibat dalam terjadinya kepadatan kegiatan di Ibu Kota.

Sayangnya, masalah demi masalah yang mengekor di belakangnya, yaitu fasilitas yang dibutuhkan masyarakat yang tidak sepenuhnya terpenuhi. Kebutuhan tersebut adalah kebutuhan akan fasilitas transportasi umum yang bersifat massal. Dengan kenyataan bahwa fasilitas kendaraan umum di Ibu Kota tidak memenuhi standar kenyamanan dan keamanan yang seharusnya, lalu timbulah keinginan untuk memiliki kendaraan pribadi.

Maka dapat dilihat kelanjutan masalah yang timbul, yaitu pertumbuhan jumlah kendaraan pribadi yang begitu pesat. Berdasarkan keterangan yang di tulis dalam situs web *Tempo*, data dari Gabungan Industri Kendaraan Bermotor Indonesia (Gaikindo) dan Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia (AISI) menunjukkan populasi kendaraan bermotor di Indonesia hingga 2010 lalu mencapai 50.824.128 unit.

Jumlah ini adalah gabungan dari kendaraan roda empat atau lebih dan sepeda motor. "Sekitar 60–65 persennya adalah sepeda motor," ujar sumber di Gaikindo. Artinya, untuk kendaraan roda empat atau lebih hingga 2010 lalu mencapai sekitar 23-24 juta unit. Sisanya adalah sepeda motor. Bahkan menurut sumber di Gaikindo, jumlah kendaraan di Indonesia menempati urutan pertama di Asia Tenggara. Sepanjang semester pertama tahun ini saja penjualan mobil secara *wholesale* yaitu dari pabrik ke *dealer* telah mencapai 415.276 unit. "Angka itu meningkat 12,2 persen dibandingkan dengan periode yang sama 2010, sebesar 370.214 unit," katanya.

Peningkatan penjualan juga terjadi di jenis kendaraan sepeda motor. Tahun ini penjualan itu diperkirakan meningkat 10 persen menjadi 8,1 juta dari tahun lalu yang sebesar 7,2 juta unit. "Itu angka perkiraan konservatif karena bisa lebih," kata Gunadi Sindhuwinata, Ketua Umum AISI. Data lain dari *Kompas*, Direktur Lalu Lintas Polda Metro Jaya Komisaris Besar Royke Lumowa menyatakan pertumbuhan kendaraan mencapai 700 kendaraan per hari. Produsen mobil pun kini menggenjot angka produksi sampai satu juta unit di tahun 2011 dan hal itu tidak dapat disalahkan. "Sampai saat ini belum ada regulasi yang melarang penjualan atau kepemilikan kendaraan," tutur Royke.

Berdasarkan data Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya, pada tahun 2009, jumlah kendaraan bermotor di Jakarta mencapai 9.993.867 unit. Jumlah ini meningkat 15 persen pada tahun 2010 dengan jumlah 11.362.396 yang terdiri atas roda dua sebanyak 8.244.346 unit dan roda empat sebanyak 3.118.050 unit. Jumlah itu belum ditambah dengan jumlah angkutan yang melintas dalam satu trayek, yang menurut data Direktorat Lalulintas Polda Metro Jaya sebanyak 859.692 unit. Panjang jalan di Jakarta hanya 7.650 km dan luas jalan 40,1 km² atau 6,2 persen dari luas wilayah DKI. Pertumbuhan panjang jalan hanya 0,01 persen per tahun, sedangkan pertumbuhan jumlah kendaraan mencapai 11 persen per tahunnya.

Dengan kata lain, kemacetan berasal dari kurangnya kebijakan pemerintah dalam menciptakan manajemen transportasi dan infrastruktur jalan. Untuk menekan salah satu tingkat pertumbuhan pun, baik itu pertumbuhan penduduk dan kendaraan, tidak dapat sepenuhnya dilaksanakan dan akan menjadi pekerjaan yang sangat berat. Masalah lain seakan susul menyusul dan berkesinambungan.

Terbentuknya kawasan suburban

Keterbatasan lahan untuk bermukim di Jakarta telah menyebabkan terbentuknya kawasan *suburban* yang setiap hari “mengirim” komuter ke Jakarta. Kawasan *suburban* yang terbentuk di antaranya Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi. Kawasan-kawasan *suburban* ini yang termasuk sebagai penyumbang utama padatnya kota Jakarta.

Seperti yang ditulis pada situs web *Tempo*, menurut pengamat perkotaan Muhammad Jehansyah, harus ada sinergi antarwilayah untuk mengatasi lonjakan jumlah penduduk Jakarta karena Ibukota tak bisa lepas dari daerah di sekitarnya, yaitu Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi. "Laju pertumbuhan penduduk di sekitar Jakarta seperti Bogor, kabupaten Tangerang, kota Tangerang, Depok, Kabupaten Bekasi, dan Kota Bekasi rata-rata per tahunnya di atas empat persen. Ini cukup mengkhawatirkan laju migrasi ke Jakarta," kata Fauzi Bowo seperti dikutip Tribunenews.

Wilayah Bodetabek sendiri mengalami peningkatan pertumbuhan, yaitu sebesar 4,3 persen di Bogor, 4,6 persen di Bekasi, 4,2 persen di Depok, dan 5,4 persen di Tangerang per tahun. Data dari situs web finace.detik.com ini menunjukkan bahwa makin banyak masyarakat yang memilih untuk tinggal di daerah pinggiran tapi tetap memilih bekerja di Ibukota. Data statistik kependudukan yang disiarkan surat kabar Sinar Harapan menyebutkan bahwa terjadi penambahan warga Bodetabek tahun 2009-2010 sekitar 1,5 juta orang atau lebih dari lima kali lipat (536%) penambahan warga Jakarta pada kurun waktu yang sama.

Fakta itu dikemukakan Ketua Umum Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) Danang Parikesit, pakar demografi kependudukan Universitas Indonesia Mayling Oey Gardiner, dan Deputy Gubernur DKI Jakarta bidang Transportasi Soetanto Soehodo. Menurut Danang, penghitungan komuter itu berdasarkan data mobilitas penduduk yang oleh MTI dihitung berdasarkan jumlah perjalanan atau trip. "Pada prinsipnya, jumlah perjalanan sama dengan jumlah orang yang melakukan perjalanan, yakni sekitar 5,4 juta per hari," katanya.

Kemacetan lalu lintas timbul sebagai akibat dari tingginya laju pertumbuhan kawasan suburban yang tidak diikuti dengan pemenuhan kebutuhan akan fasilitas *mass transportation*. Data MTI menyebutkan, dari 5,4 juta komuter tersebut, sebanyak 50 persen menggunakan bus dan angkutan umum sejenis, 44 persen menggunakan mobil pribadi dan sepeda motor serta hanya 3 persen menggunakan kereta api (KA). Pada tahun 2009 saja dengan jumlah kendaraan bermotor DKI Jakarta rata-rata 6,7 juta unit. Kendaraan pribadi 6,6 juta (98,5 persen) dan angkutan umum 91.082 (1,5 persen). Kendaraan pribadi (98,5 persen) itu melayani 44 persen perjalanan, sedangkan angkutan umum yang hanya 1,5 persen harus melayani 56 persen perjalanan, diantaranya 3 persen dilayani KA/KRL Jabodetabek.

Terlihat jelas bahwa daya tampung bus dan angkutan umum sejenis sesungguhnya kurang memadai dibandingkan dengan daya tampung kereta api. Sayangnya kereta api hanya dimanfaatkan oleh 3 persen komuter. Belum lagi melihat kondisi buruk kendaraan umum, dengan usia kendaraan yang sudah

melebihi standar yang diharuskan, yaitu pemakaian selama lima tahun, dan buangan asap yang begitu menyesak napas.

Masalah ini belum dipecahkan dengan pembuatan kendaraan angkutan massal lainnya seperti *MRT (mass rapid transit)* dan pembuatan *subway* terdengar sedikit rumit untuk dilakukan di Jakarta mengingat adanya permasalahan lainnya, yaitu banjir. Walaupun pembuatan *busway* telah terlaksana, bukan berarti bis Transjakarta punya daya tarik bagi masyarakat luas. Apalagi terdengar kabar bahwa fasilitas Transjakarta pun makin lama makin tidak terpelihara, baik kebersihan maupun keamanannya.

"Sistem transportasi kita tidak berbasis pada konsep *mass transportation*. Kita tidak punya kereta api yang layak baik di atas tanah dan di bawah (*subway*). Kita juga tidak punya bis yang memberi keamanan dan kenyamanan," kata Mantan Menteri Perindustrian Fahmi Idris dalam artikel berita di situs web detikOto.com "Yang kedua, infrastruktur kita juga masih belum bagus. Hal inilah yang pada akhirnya menyebabkan masyarakat mencari alternatif transportasi baik mobil maupun motor," katanya. Hal itulah yang menurut Fahmi pada akhirnya menyebabkan jalan raya menjadi sedemikian padat oleh kendaraan pribadi.

Jadi, sebanyak itu warga yang bermukim dan beraktivitas di Jabodetabek, tidak semuanya terangkut dalam kendaraan umum. Selain kurangnya kapasitas kendaraan umum yang kurang memadai, buruknya fasilitas juga menjadi salah satu faktor penyebabnya. Maka tak dapat disangkal lagi, semua itu mempengaruhi keinginan masyarakat untuk menggunakan kendaraan pribadi mereka. Permintaan akan kendaraan pribadi mempengaruhi tingkat produksi kendaraan yang pada akhirnya mengalahkan tingkat pertumbuhan kapasitas jalan, dan kemacetan pun tak terelakkan lagi.

Ada 747 titik kemacetan yang tersebar hampir di seluruh Jakarta. Kemacetan sendiri sesungguhnya bukan sebuah problematika baru dan pemerintah sendiri sebenarnya sudah merancang banyak rencana dalam mengurangi kemacetan. Tetapi beban kemacetan sudah terlalu berat, dan merupakan sebuah hal pelik yang tidak dapat diatasi secara fragmental. Ia harus diselesaikan secara menyeluruh, tidak hanya mengandalkan satu program,

misalnya *busway*. Masalah yang begitu kompleks ini tidak bisa diselesaikan semudah membalikkan telapak tangan dan akan memakan waktu yang cukup lama. Pertanyaan yang timbul adalah, seberapa serius pemerintah mengurai masalah yang bagaikan benang kusut ini.



FOTO



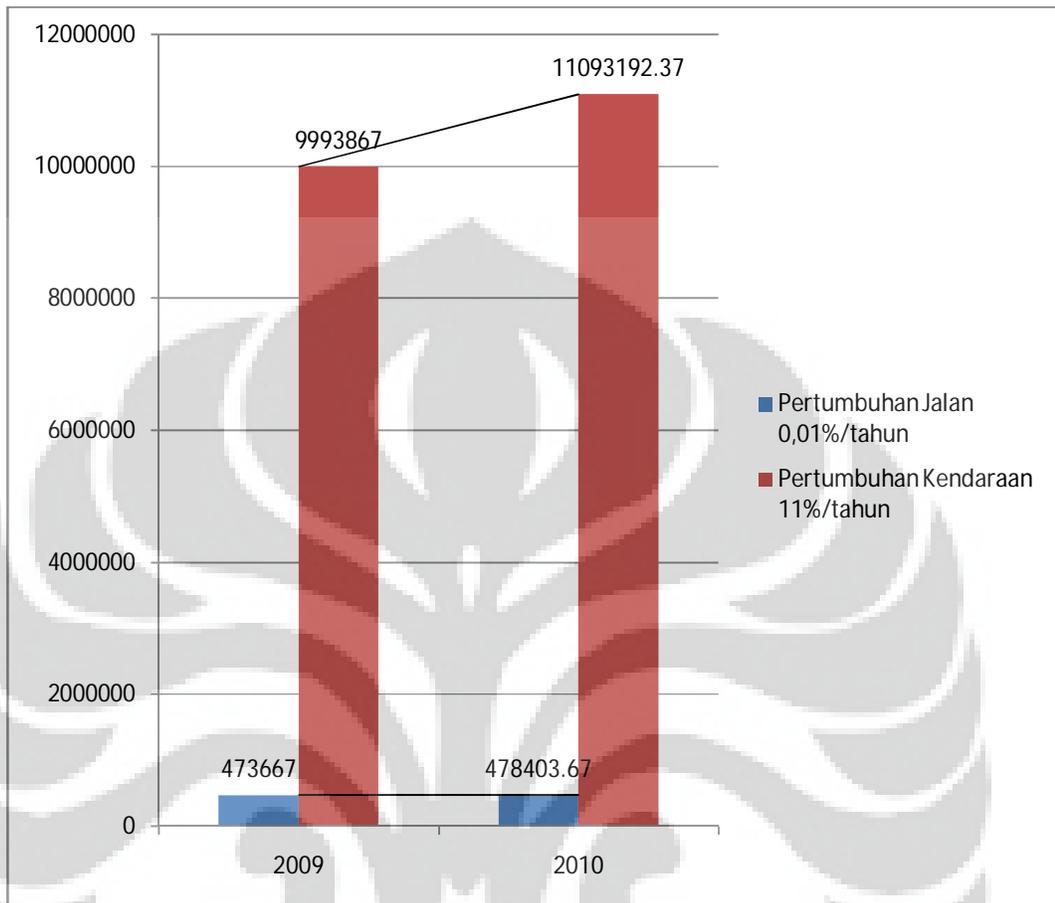
Kemacetan di Jatinegara, Jakarta Pusat.



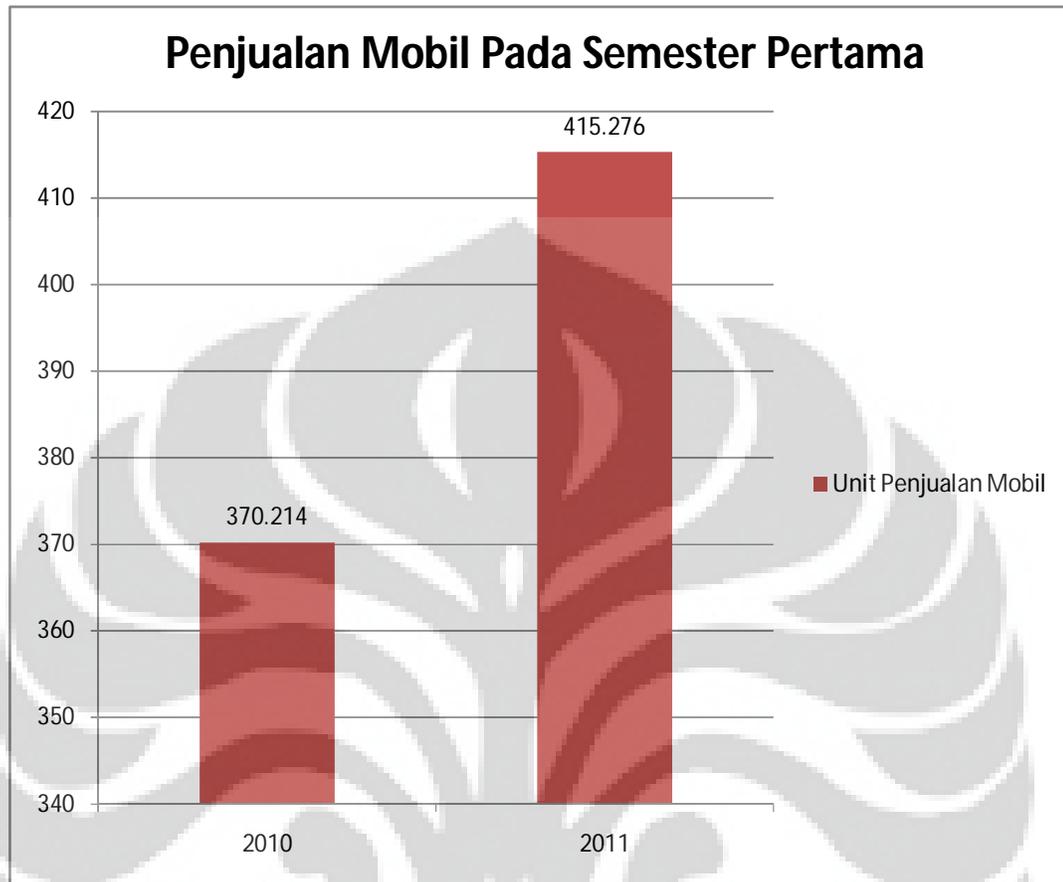
Pekerja meletakkan batang besi pada proyek pembangunan perkantoran, mal dan apartemen yang menyatu di kawasan Kuningan, Jakarta Selatan, Kamis (15/4/2010).



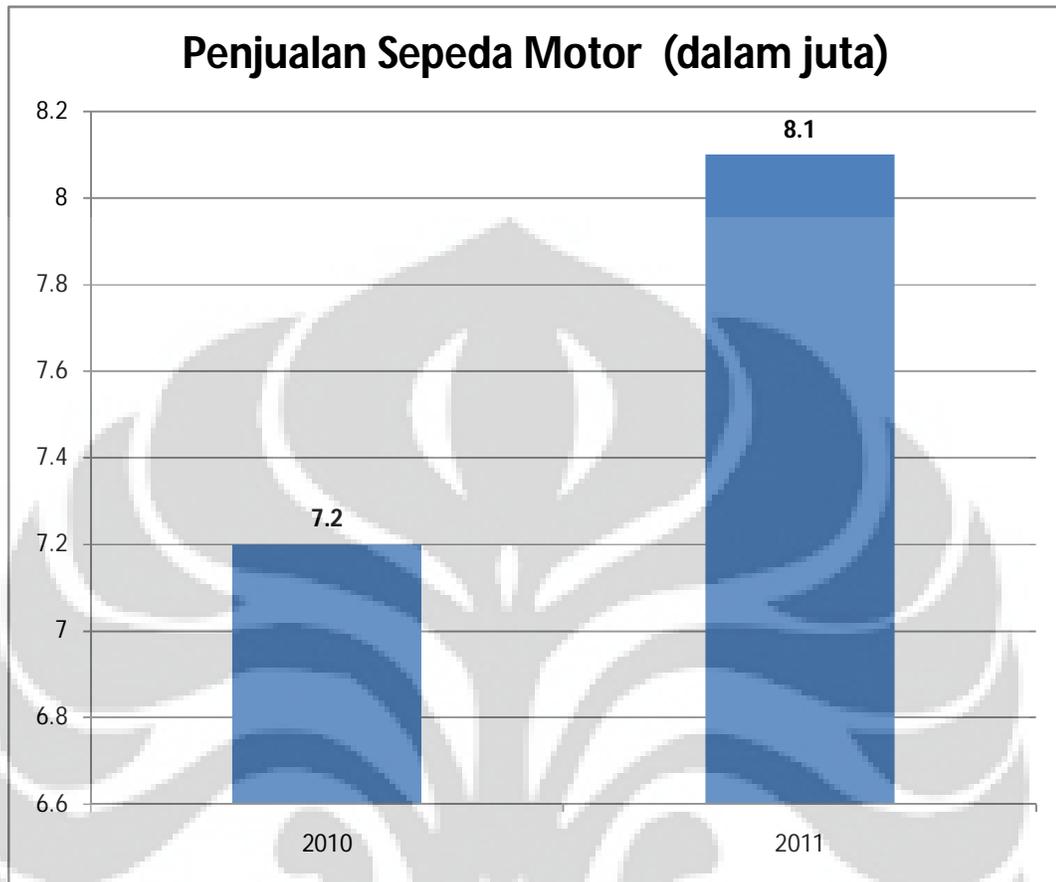
Kemacetan di jalan TB Simatupang, Jakarta Selatan



Perbandingan pertumbuhan ruas jalan dan pertumbuhan jumlah kendaraan per tahun.



Peningkatan pertumbuhan penjualan mobil pada tahun 2009-2010.

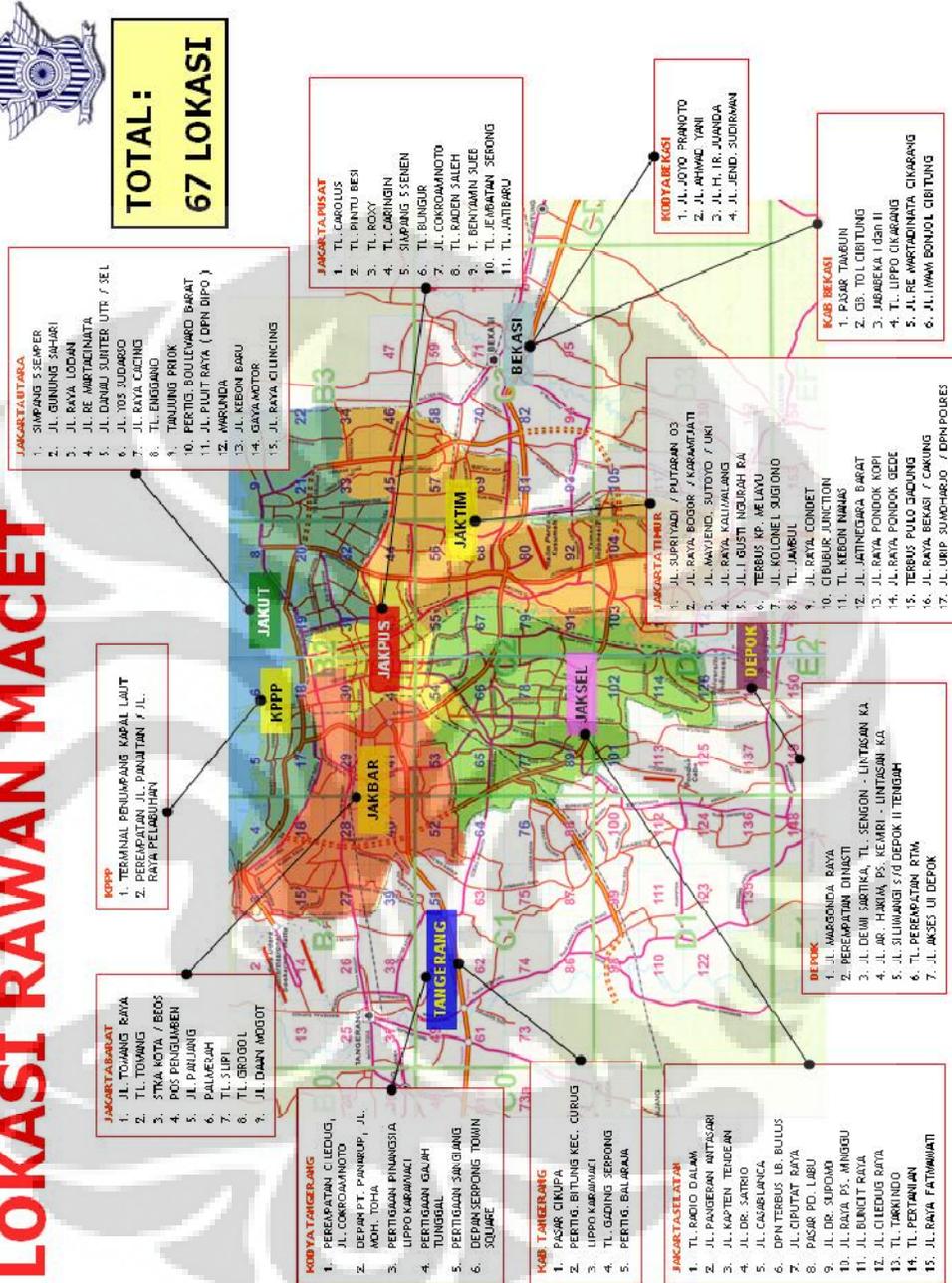


Peningkatan pertumbuhan penjualan motor pada tahun 2009-2010.

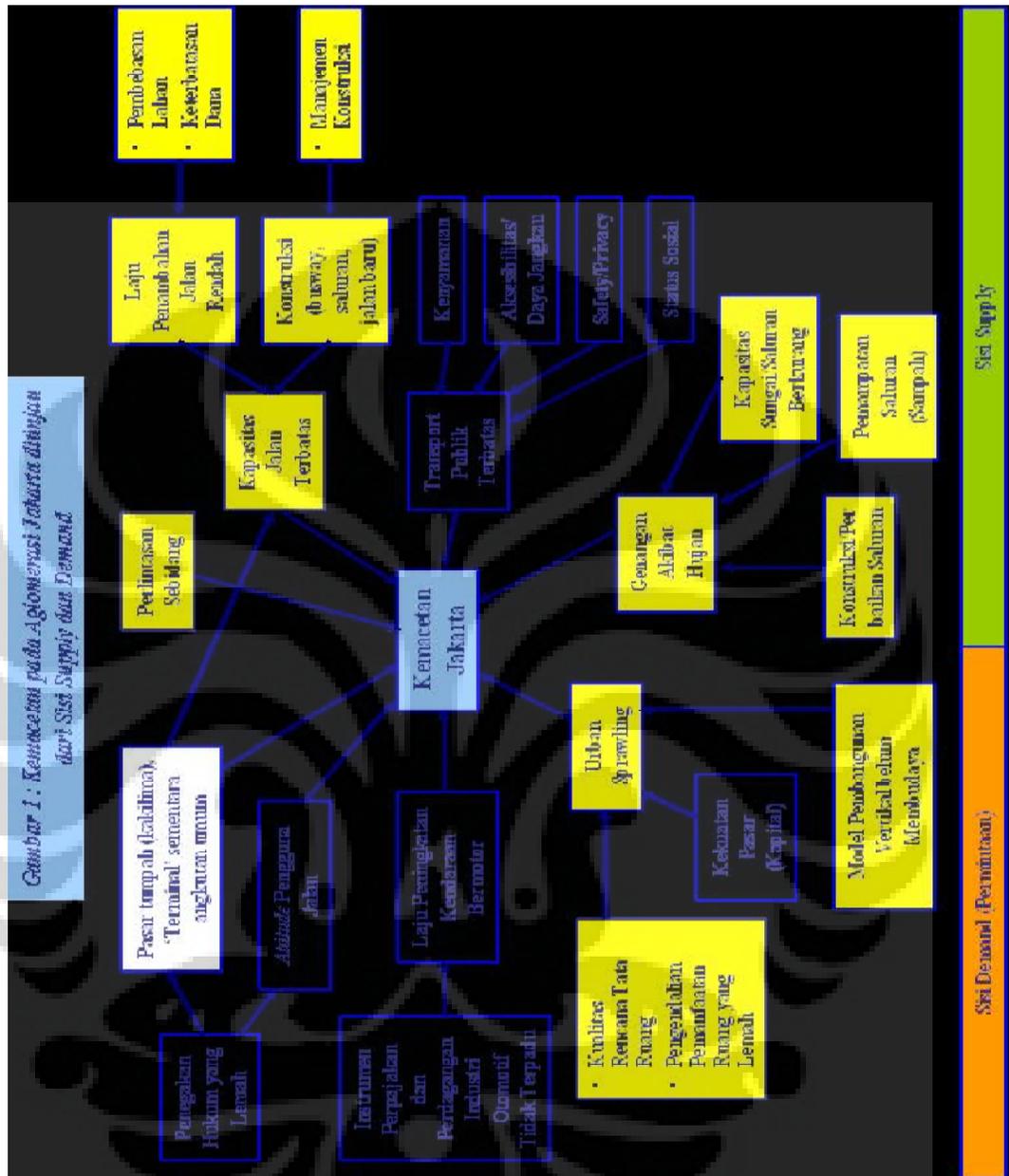


**TOTAL:
67 LOKASI**

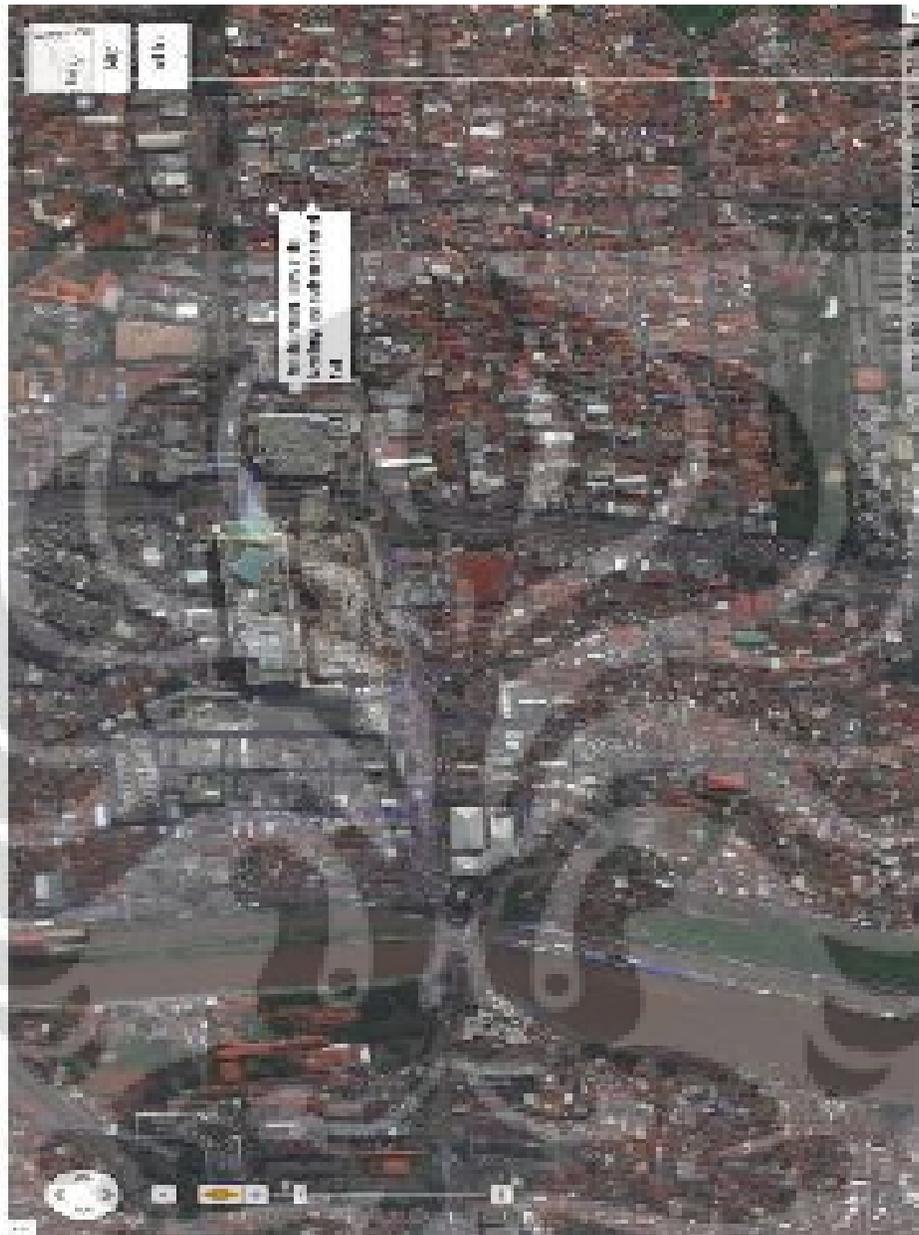
LOKASI RAWAN MACET



Lokasi rawan macet di Jakarta



Skema Kemacetan di DKI Jakarta.



Wilayah Padat Tanah Abang

Sumber foto:

Dokumentasi Penulis

<http://images.kompas.com>

<http://www.maps.google.com>

<http://www.pu.go.id.com>

“Seribu Satu” Kebijakan Tanpa Hasil yang Signifikan

“Kemacetan tetap terjadi, bahkan makin parah tanpa adanya perbaikan yang berarti,” hal tersebut dinyatakan oleh Tulus Abadi, anggota Dewan Transportasi Kota Jakarta (DTKJ). Kebijakan pemerintah dalam menangani masalah kemacetan banyak dinilai lemah oleh berbagai pihak.

Tulus mengaku pesimis melihat masalah kemacetan dan penataan transportasi di Ibu Kota. Dia menilai pemerintah pusat tidak punya langkah konkret dalam menghadapi buruknya manajemen sistem transportasi. Manajemen sistem transportasi yang tidak kunjung membaik dinilainya sebagai sebuah kesengajaan untuk sebuah kepentingan industri otomotif.

Pernyataan serupa juga diungkapkan oleh anggota Komisi E DPRD DKI Jakarta, Johnny Simanjuntak, pada harian *Rakyat Merdeka*. Menurut dia, memetakan masalah Jakarta bukan hanya dilihat dari sistemnya. Tapi harus dari pemimpinnya juga. “Sebab, berjalannya sistem tergantung pada kepemimpinan. Kita butuh pemimpin yang berani dan tegas,” kata Johnny.

Selain itu, pemerintah pusat juga harus berperan. Seperti zaman kepemimpinan Gubernur Ali Sadikin membenahi Jakarta. “Antara pemerintah pusat dengan pemerintah daerah jangan berjalan sendiri-sendiri,” cetus Johnny. Kedua kritikan ini terkait dengan langkah 17 jurus mengatasi kemacetan di Jakarta yang ditetapkan pada 2 September 2010 lalu oleh Unit Kerja Presiden bidang Pengawasan dan Pengendalian (UKP4), yang hasilnya belum juga terlihat.

Beberapa dari 17 jurus tersebut adalah penerapan *Electronic Road Pricing* (ERP) atau jalan berbayar, proyek lingkaran dalam Kereta Api (KA), revisi rencana induk transportasi terpadu, proyek *double-double track* jalur KA khususnya ke Cikarang, penambahan enam ruas jalan tol layang, penyusunan kebijakan mengatasi penggunaan kendaraan bermotor, penyediaan *park and ride* di stasiun KA.

Tapi masalahnya, seperti yang diutarakan Gubernur Provinsi DKI Jakarta, Fauzi Bowo, 17 jurus tersebut terbentur pada Peraturan Pemerintah (PP) Manajemen Lalu Lintas yang belum keluar dari pemerintah pusat. Sebelumnya Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) menuding Pemprov DKI telah melakukan pembangkangan dalam pelaksanaan 17 langkah mengatasi kemacetan yang dikoordinir Ketua UKP4, Kuntoro Mangkusubroto. Fauzi menjelaskan kebijakan pelaksanaan tersebut bukanlah instruksi dari Wakil Presiden (Wapres) Boediono semata. Melainkan merupakan hasil inventarisasi usulan langkah dari Wapres, sejumlah instansi pemerintah pusat termasuk Pemerintah Provinsi (Pemprov) DKI.

Dalam *Poskota* Juni 2011, Ketua Dewan Transportasi Kota Jakarta (DTKJ), Azas Tigor Nainggolan, membenarkan bahwa tanggung jawab 17 langkah tersebut sebagian ada di tangan Pemprov DKI dan sebagian lagi ada di tangan Pemerintah Pusat. Katanya, selain ERP, bukti kurang seriusnya pemerintah pusat menangani kemacetan ialah, tak kunjung terlaksananya proyek lingkaran dalam Kereta Api (KA) yang akan diintegrasikan dengan sistem angkutan massal di Jakarta.

Padahal Pemprov dan DTKJ sudah mendorong pemerintah pusat melakukan revitalisasi kereta api melalui sistem *loopline* atau melingkar. Bahkan Gubernur DKI Fauzi Bowo sudah menyetujui pembebasan lahan di Matraman dan Pejompongan untuk *loopline* jika hal itu jadi dilaksanakan. “Mana langkah revisi rencana induk transportasi terpadu, proyek *double-double track* jalur KA khususnya ke Cikarang, penambahan enam ruas jalan tol layang, penyusunan kebijakan mengatasi penggunaan kendaraan bermotor, penyediaan *park and ride* di stasiun KA?” ujar Azas Tigor Nainggolan.

Ditulis lagi dalam *Poskota*, bahwa sebaliknya beberapa langkah yang menjadi tanggung jawab Pemprov DKI, yang di antaranya mengkaji kebijakan perpajakan dan penegakan hukum tegas terutama untuk kendaraan yang parkir di tepi jalan (*on street*) yang dekat dengan jalur *busway*. “Penertiban parkir liar *on street* sudah dan sedang

berjalan. Bahkan rancangan peraturan daerah perparkiran sudah masuk ke Badan Legislasi Daerah untuk dibahas dan disahkan,” kata Tigor.

Sedangkan terkait mempercepat pembangunan *Mass Rapid Transit* (MRT) yang tahun depan sudah mulai konstruksi untuk jalur Lebak Bulus-Hotel Indonesia juga telah dilakukan, yaitu MRT akan beroperasi pada tahun 2016, dipercepat dua tahun dari rencana semula pada tahun 2018. “Justru saya melihat macetnya 17 langkah ini sebagai bukti kegagalan pemerintah pusat. Saya menilai pemerintah pusat tidak serius membantu Pemprov DKI untuk mengatasi kemacetan,” demikian kata Tigor.

Kebijakan pemerintah untuk menangani kemacetan sesungguhnya telah menjadi agenda kerja pemerintah sejak zaman pemerintahan Bung Karno, kemacetan pun sudah terjadi sejak pembangunan kota Jakarta pasca kemerdekaan. Masalahnya adalah belum ada kebijakan dari pemerintah yang dapat seutuhnya membuat lalu lintas Jakarta lancar.

Kebijakan dari Masa ke Masa

Kemacetan di Ibukota bukan fenomena baru, dari tahun 1969 saja, kota Tangerang sudah *dipusingkan* oleh kemacetan lalu lintas. Pada saat itu kemacetan terjadi karena belum adanya pelebaran jalan yang cukup untuk menampung jumlah kendaraan. Bahkan, kemacetan yang dialami kota Tangerang tidak berbeda jauh dengan zaman sekarang, di jalanan tersebar pedagang-pedagang liar, dan bus seringkali menaik dan menurunkan penumpang seenaknya karena tidak ada halte pemberhentian yang mendukung aktivitas mereka.

Pada zaman itu juga masih banyak becak yang beroperasi dan transportasi non mesin ini juga sering parkir sembarangan. Walau hal ini terjadi di daerah suburban, ia berpengaruh ke wilayah Jakarta, karena perjalanan masyarakat kawasan pinggiran *ujung-ujungnya* mengarah ke daerah perkotaan dan pergerakan mereka difasilitasi oleh bus dan becak tersebut.

Salah satu kebijakan yang dilakukan pada tahun itu untuk mengurangi kemacetan di Tangerang adalah dengan membuat jalan terusan dari Tarakan menuju Tomang. Tapi pelaksanaan tidak lancar karena masalah anggaran yang belum mencukupi. Hal ini bukan karena pemerintah tidak menyiapkan diri dengan dana yang besar, tapi terlalu banyak rancangan penataan kota yang harus dilakukan. Selagi wacana jalan terusan antara Tarakan dan Tomang dibuat, pemerintah daerah (Pemda) juga sedang membangun jembatan baru di Banjir Kanal.

Menengok jauh ke belakang -- saat kemacetan sudah muncul di permukaan -- faktor utama pada zaman dulu belum menyentuh pada masalah ruas jalan dan jumlah kendaraan yang tidak seimbang, tetapi adanya kebijakan akan penataan transportasi umum yang tidak matang. Sesungguhnya dari zaman Kolonial Belanda, Ibukota sudah memiliki banyak alternatif transportasi sebagai fasilitator kebutuhan masyarakatnya. Dari peninggalan transportasi Belanda, sampai masuknya gaya transportasi modern seperti *busway*. Tapi semuanya belum bisa menjadi kunci pemecah persoalan kemacetan.

Artikel di koran *Kompas* pada bulan Mei tahun 2009, dengan judul 'Transportasi dari Tremway ke Busway', bercerita tentang perjalanan alat transportasi trem yang juga dikutip dari buku Tahunan Kotaparaja Batavia pada tahun 1927. Di dalamnya dijelaskan fasilitas lalu lintas lokal di Ibu Kota Hindia Belanda dilayani oleh Perusahaan Trem Uap Hindia Belanda dan Perusahaan Listrik Batavia. Sebelum semuanya digantikan oleh trem listrik, trem uap yang sudah ada sejak tahun 1881 dan sampai tahun 1927 masih dioperasikan di Jakarta.

Trem uap diganti dengan alasan sudah ketinggalan zaman, lalu trem listrik terus bertahan hingga akhir zaman kolonial. Lalu terjadilah penghapusan terhadap trem listrik pada tahun 1959 dengan alasan Presiden Soekarno merasa bahwa trem tidak cocok bagi kota Jakarta. Ia lebih setuju dibangunnya jaringan kereta api bawah tanah atau metro sebagai sarana angkutan umum massal di Ibukota.

Padahal, dengan trem banyak wilayah yang bisa dicapai. Seperti yang disebutkan dalam artikel itu, satu angkutan trem bisa beroperasi di lima lin (dari kata Belanda *lijn* artinya jalur). Satu lin saja bisa beroperasi dari mulai Kampung Melayu-Pasar Ikan melalui Jatinegara Timur, Matraman, Salemba, Kramat, Pasar Senen, Jalan Veteran, Harmoni, Jalan Gajah Mada, Glodok, Kota, Taman Fatahillah, dan Jalan Cengkeh. Belum ditambah empat lin lainnya yang tentunya dapat menjangkau lebih banyak lokasi.

Sebenarnya di tahun 1930, perusahaan Belanda, *Bataviase Verkehrs Mij*, juga telah mulai mengelola perusahaan angkutan bus kota bersamaan dengan trem listrik. Namun, saat trem listrik dihapuskan, bus kota dipertahankan. Lalu Kebijakan Angkutan di DKI pada tahun 1965-1985 pun ditemukan hanya bertumpu pada kereta api. Tetapi, karena merasa kewalahan dengan hanya mengandalkan kereta api, akhirnya pemerintah mendorong perusahaan swasta turut serta dalam membina angkutan umum dalam kota.

Kebijaksanaan tersebut juga tidak dapat seluruhnya memenuhi kebutuhan masyarakat. Akhirnya 12 perusahaan swasta melahirkan bus-bus swasta hasil kredit dari Amerika Serikat. Sejak tahun 1969 sampai 1975 telah mencapai 2000 kendaraan yang pada akhirnya hanya 72 persen yang efektif bisa turun ke jalan, yaitu sekitar 1327 bus. Hal ini dikarenakan sulitnya mendapatkan ban, bahan pelumas, suku cadang lainnya, dan adanya kenaikan harga bahan bakar. Padahal dengan pergerakan 2.5 juta penduduk Jakarta pada tahun itu, yaitu tahun 1979, pemerintah seharusnya menyediakan 4000 bus untuk warganya.

Belum lagi ditambah kesemerawutan angkutan becak yang sudah ada sejak tahun 1936. Seperti yang dilansir pada koran *Kompas* pada Januari tahun 1990, tujuh tahun dari tahun 1936 saja becak yang melaju di kawasan Ibukota sudah mencapai 3.900. Melonjak menjadi 150.000 buah pada tahun 1970 yang dikemudikan 300.000 orang dalam dua *shift*, siang dan malam. Dahsyatnya pertumbuhan sektor jasa ini

menimbulkan masalah tersendiri, masalahnya tidak banyak yang dapat ditampung oleh becak, dan jalur mereka yang tidak terkordinir dengan baik di jalanan.

Maka munculah Surat Keputusan (SK) Gubernur yang melarang pembuatan maupun pemasukan becak. Selain itu diharuskan pula registrasi dan rayonisasi becak. Becak di wilayah Jakarta Pusat harus berwarna abu-abu, Jakarta barat berwarna merah, Jakarta Utara berwarna biru, Jakarta Selatan berwarna kuning, dan Jakarta Timur berwarna hijau.

Penertiban becak bukanlah hal yang mudah karena menyangkut hidup para penjual jasa tersebut. Hal ini dilakukan bertahap sampai keluarnya SK Gubernur pada tahun 1988 untuk melakukan penyuluhan terhadap pengemudi becak. Pemerintah akan memberikan dana bagi para pengemudi, di antaranya memulangkan para penjual jasa ini ke kampung halaman masing-masing, dengan memberikan modal usaha.

Salah satu alternatif yang paling berfungsi adalah dengan pengalihan usaha ke angkutan umum mikrolet pada tahun 1989. Pada Januari 1989 sudah ada 536 mikrolet yang beroperasi di Jakarta dengan trayek yang telah ditentukan oleh pemerintah daerah. Wilayah pusat Jakarta pun sudah bersih dari becak dengan hilangnya 26.800 buah kendaraan beroda tiga ini.

Tidak hanya mikrolet, untuk meredam kekhawatiran masyarakat Jakarta akan kebutuhan transportasi, pemerintah menyediakan transportasi pengganti lainnya seperti helicak dan kemudian bajaj. Tetapi kedua kendaraan ini pun pada akhirnya juga membawa masalah terhadap tata tertib lalu lintas di Ibukota. Dengan alasan bahwa bajaj lebih sanggup mengantarkan masyarakat ke jalan-jalan kecil di permukiman sekitar kota Jakarta, maka pemerintah menghilangkan kendaraan ini dari daerah protokol Jakarta.

Ketiga alat transportasi tersebut memang tidak semuanya hilang, ketiganya masih bisa ditemukan di daerah pinggiran Jakarta. Permasalahannya adalah penghapusan ketiga kendaraan tersebut nyatanya juga tidak menyelesaikan

kemacetan di Ibukota, malah alat transportasi baru yang dikeluarkan pemerintah tidak semuanya dapat mengangkut penduduk Jakarta.

Hal ini bersangkut-paut dengan keadaan kota Jakarta yang tetap dilihat sebagai pusat kegiatan yang di dalamnya terdapat banyak kesempatan kerja untuk menopang kehidupan. Pembangunan besar-besaran di Ibu Kota yang memerlukan banyak tenaga kerja dari daerah-daerah lain makin menarik bagi masyarakat luar Jakarta.

Maka tingkat urbanisasi yang terus melaju menjadi faktor penyebab kepadatan aktivitas di Jakarta yang kemudian bermuara pada kemacetan lalu lintas di Jakarta. Bukan hanya menghilangkan transportasi tertentu dan menambah transportasi pengganti yang dapat menyelesaikan masalah kemacetan, tapi penyebaran pembangunanlah yang harus dibuat merata, tidak hanya di Jakarta atau pulau Jawa.

Pembangunan Jalan Alternatif di Ibukota

Pembangunan di Jakarta yang menyebabkan tumbuhnya tingkat kegiatan telah menyumbang sebagian besar masalah kemacetan di Ibukota. Pemerintah memiliki inisiatif kebijakan pembangunan terpadu sebagai penyeimbang munculnya pusat-pusat kegiatan di Jakarta. Pembangunan terpadu tersebut adalah pembangun jalan layang (*fly Over*), *underpass*, dan *outer ring road*.

Kompas, Desember 1991, melaporkan bahwa pada 1996 akan dibangun 24 jalan layang, yang 18 di antaranya dilaksanakan oleh Pemda DKI, lalu enam lainnya oleh Direktorat Jendral (Ditjen) Bina Marga. Pembangunan dilaksanakan untuk daerah Putri Hijau, akses Kemayoran, Setiabudi, Kuningan, dan Saharjo. Di antaranya terdapat sebuah *underpass* Rasuna Said yang menghubungkan bagian barat kawasan Kuningan dengan daerah Saharjo melalui jalan Casablanca.

Pembangunan *fly over*, *underpass*, dan *outer ring road* sudah menjadi kegiatan pemerintah dalam mengurangi kemacetan. Bahkan dari tahun 1974 sudah

ada kebijakan untuk kendaraan sepeda motor, angkutan umum seperti bis yang harus berada di jalur lambat, dan untuk kendaraan pribadi boleh melewati jalur cepat. Jalur lambat dan jalur cepat di area protokol kota Jakarta ini dibuat sesudah adanya penghapusan becak dan bemo.

Dari arah Setia Budi menuju arah Hotel Indonesia dan Jalan Sudirman sudah dibagi menjadi dua jalur. Beberapa jalan lain seperti jalan di Kebayoran, Karet, Hasyim Ashari, Kyai Tapa, sebagian jalan Daan Mogot mulai dari simpang tiga jalan Dr. Semeru sampai Bunderan Grogol. Lalu sebagian jalan Cideng Barat dan Cideng Timur juga sudah dibagi menjadi jalur lambat dan jalur cepat, begitu juga daerah lainnya di sepanjang jalan Pramuka, Jalan Raya Bogor, Jalan Otto Iskandardinata, Jalan RS Fatmawati mulai pasar Blok A sampai RS Fatmawati Cilandak.

Pembagian jalan ini *toh* tidak juga mengurangi kemacetan, ditambah lagi kebijakan bagi para pengguna sepeda motor dan bis yang harus berada di jalur lambat juga tidak berjalan secara konsisten, bahkan 10 tahun belakangan tampaknya peraturan ini sudah tidak diindahkan.

Untuk pembuatan ruas jalan lingkaran luar selatan juga sudah difungsikan sejak tahun 1989, dimulai dari Pondok Indah, Jakarta Selatan, sampai Jalan Tol Jagorawi di bilangan Kampung Rambutan, Kecamatan Pasar Rebo, Jakarta Timur. Dalam artikel berita surat kabar Kompas, Oktober 1989, disebutkan bahwa pekerjaan pembangunan tersebut – yang kurang lebih sepanjang 13,5 km – sudah jadi sekitar 85 persen. Maka kendaraan dari arah Bogor baik yang melewati jalan tol maupun arteri sudah dapat memasuki jalan lingkaran luar ini, belok ke barat sebelum masuk ke Cililitan.

Beriringan dengan dibangunnya jalan lingkaran luar Pondok Indah, Persero Jasa Marga juga akan segera membangun pintu keluar jalan tol dari arah Bogor. Sedangkan untuk masuk ke jalan tol Jagorawi dari arah barat (jalan lama Jakarta-Bogor) proyek jalan lingkaran luar DKI akan membangun jalan akses sepanjang 2,3 km menyusur jalan tol dan menyatu dengan jalan raya Pondok Gede kemudian masuk ke pintu tol. *Outer ring road* ini diharapkan dapat mengurangi kemacetan di ruas-ruas

jalan yang sudah dipadati kendaraan dan memberikan kemudahan bagi pengguna jalan untuk menuju ke tempat tujuan.

Pada era reformasi, kebijakan-kebijakan yang dikeluarkan pemerintah terkadang hanya memindahkan kemacetan, bukan menyelesaikan masalah macet itu sendiri. Contohnya kebijakan pembentukan kawasan *3 in 1 (three in one)* atau satu mobil minimum membawa tiga orang, yang termasuk bagian dari Keputusan Gubernur DKI No 4104/2003 tanggal 23 Desember 2003, juga gagal menjadi penyelamat masalah kemacetan. Tujuan *3 in 1* adalah mengurangi kepadatan arus lalu lintas pada jam tertentu yang sering menyebabkan macet parah.

Tidak hanya berkuat dengan kebijakan *three in one*, pemerintah pun masih terus melanjutkan pembangunan jalan layang non tol beserta *underpass* di beberapa area. Menurut situs web kilasberita.com, terhitung sudah 56 *fly over* dan *underpass* dibangun di berbagai persimpangan jalan yang rawan kemacetan selama 10 tahun terakhir.

Dalam situs web kilasberita.com juga disebutkan bahwa untuk menyelesaikan permasalahan kemacetan di DKI Jakarta yang menjadi momok bagi penduduknya, solusinya bukan membuat *fly over* atau jalan tol maupun *underpass* tetapi adalah transportasi publik yang nyaman. Hal tersebut disampaikan oleh Djoko Kirmanto Menteri Pekerjaan Umum.

"Pembangunan jalan bertumpuk atau *fly over* di Jakarta tidak dapat menyelesaikan persoalan kemacetan," ujarnya di Gedung DPR RI Kamis (24/03). Djoko menjelaskan, persoalannya pada angkutan atau transportasi publik yang nyaman dan murah, untuk pengguna kendaraan mobil pribadi dapat pindah ke kendaraan tersebut. Sekarang jika kita lihat kendaraan mobil sangat padat yang menggunakan jalan raya di Jakarta. "Jadi kita percuma kalau membangun *fly over* atau pun *underpass* jika kendaraan pribadi sangat banyak di Jakarta," jelasnya.

Djoko menambahkan, jika Kementerian Pekerjaan Umum (PU) membangun *fly over* ataupun *underpass* dan memperlebar jalan di Jakarta, justru akan membuat

penduduk akan membeli mobil ketimbang memilih transportasi publik. "Jadi lebih baik pemerintah daerah, terutama Pemprov DKI Jakarta membuat transportasi yang dapat membuat orang pindah ke kendaraan umum," tambahnya. Hal ini terkait kemacetan luar biasa saat ini *gara-gara* pembangunan *fly over* di Jakarta, yakni jalur Antasari-Blok M dan Kampung Melayu-Tanah Abang yang dilakukan oleh Kementerian PU.

Pembangunan dua *fly over* tersebut, yakni *fly over* Antasari-Blok M dan Kampung Melayu-Tanah Abang (Casablanca). *Fly over* Antasari memiliki panjang 4,8 kilometer dengan lebar 17,75 meter untuk dua jalur. Sementara *fly over* Kampung Melayu-Tanah Abang itu akan dibangun dalam dua tahap. Pada tahap pertama akan dibangun sepanjang 1,8 kilometer, yaitu di- atas Jalan Dr Satrio hingga Jalan Mas Mansyur. Kedua *fly over* ini ditargetkan rampung dan mulai beroperasi secara keseluruhan pada Juli 2012.

Akan tetapi proyek pembangunan jalan layang non-tol ini dinilai telah menyalahi aturan yang berlaku. Pembangunan dua *fly over* yang dikabarkan mampu mengurai kemacetan sekitar 30 persen tersebut bahkan tidak melalui kajian lingkungan yang tepat. Demikian disampaikan Peneliti Lembaga Pengembangan Hukum Lingkungan Indonesia Irvan Pulungan, Senin (14/3/2011), di Gedung Ranuza, Jakarta.

Seperti yang dilansir oleh situs web *Kompas.com*, menurut Irvan, "Kajian Lingkungan Hidup strategis untuk pembangunan tersebut juga tidak ada. Harusnya kajian itu wajib disusun dalam mengembangkan proyek yang memiliki dampak penting terhadap suatu kawasan sebagaimana diamanatkan dalam UU No32/2009 tentang Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup."

Irvan juga menyayangkan pembangunan dua *fly over* ini tidak dirancang dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) tahun 2010 sebagaimana ketentuan Perda No.6 Tahun 1999 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah. "Parahnya lagi,

pembangunannya tidak didahului oleh proses studi Amdal (Analisis Mengenai Dampak Lingkungan)," ungkap Irvan.

Dengan tidak dilakukannya Amdal dalam kedua proyek itu yang disertai dokumen pendukung berupa Rencana Pengelolaan Lingkungan (RKL) dan rencana Pemantauan Lingkungan (RPL), Irvan meragukan kualitas jalan layang yang akan dibangun tersebut layak pakai atau tidak. "Tidak ada proses itu dan langsung masuk tahap pembangunan, sementara banyak peraturan yang diabaikan. Harusnya ikuti tahap sesuai dengan peraturan yang ada," tandas Irvan.

Segala upaya pembangunan *fly over* nyatanya tidak menghasilkan jalan keluar, terlihat di simpang jalan Senen, Kelapa Gading, Kemayoran, Pasar Minggu, Cempaka Mas, Grogol, Pasar Rebo, Ancol, Pramuka, Roxy dan Pesing. Bahkan ketika jam sibuk kendaraan tetap merayap di *fly over* atau di *underpass*. "Kemacetan yang terjadi semakin hari tidak semakin berkurang malah menjadi masalah yang skalanya tidak hanya DKI tapi juga nasional," ungkap Edy Halomoan Gurning, staff penelitian dan pengembangan (litbang) LBH Jakarta.

Ketua Forum Warga Kota Jakarta (Fakta) dan aktivis Koalisi Warga untuk Transportasi (Kawat) Jakarta Azas Tigor Nainggolan berpendapat bahwa salah satu kebijakan pemerintah, yaitu *busway* pun gagal dalam pelaksanaannya. "Kemacetan diperparah dengan pembangunan *busway* yang tidak matang dan terkesan dipaksakan," ujar Azas dalam situs web pikiran-rakyat.com.

Penelitian Institut Studi Transportasi (Instran) menunjukkan, keberadaan jalur khusus Bus Transjakarta (*busway*) koridor I-VII mengurangi badan jalan seluas 669.768 meter persegi atau sepanjang 194,7 kilometer. Sedangkan, koridor VIII-X mengurangi badan jalan seluas 1.183.016 atau sepanjang 343,9 kilometer.

Kemacetan makin menggila karena sistem *bus rapid transportation* ini tidak mampu menggiring mayoritas pengguna kendaraan pribadi untuk menggunakan transportasi umum. Hanya 13,3 persen pengendara kendaraan pribadi yang beralih ke

TransJakarta. Sisanya adalah penumpang yang beralih dari sejumlah angkutan umum lainnya seperti mikrolet, bus umum, dan taksi.

Data Dinas Perhubungan DKI Jakarta menunjukkan, jumlah kendaraan di Jakarta saat ini mencapai 9.529.259 unit. Terdiri dari 2.021.168 unit mobil pribadi, 536.150 truk atau angkutan berat, 308.377 kendaraan umum, dan 6.663.564 sepeda motor. Pertumbuhannya mencapai 9-11 persen per tahun, sedangkan pertumbuhan luas jalan hanya 0,01 persen per tahun.

Jadi, walaupun pemerintah sudah membangun berkilo meter jalan layang pun, masalah kemacetan tidak akan dengan mudahnya terselesaikan. Paradigma yang bisa dijadikan pedoman dalam mengatasi kemacetan adalah bukan dengan sekadar menambah atau memperlebar ruas jalan, pembuatan jalan layang dan *underpass*, serta menambah kawasan *three in one*.

Tapi pembatasan kendaraan di Jakarta harus digalakkan, juga mempelajari taktik ‘merayu’ penduduk Jakarta untuk berpindah ke alat transportasi umum yang difasilitasi dengan baik oleh pemerintah. Ketegasan kebijaksanaan dan kerjasama antara pemerintah pusat dan Pemprov DKI juga menjadi sebuah keharusan dalam mengurangi kemacetan di Ibukota. Uji coba aneka kebijaksanaan selama ini menunjukkan bahwa tak ada hasil yang signifikan.

FOTO



Trem Uap Pada Tahun 1881



Becak yang beroperasi didepan Kedutaan Inggris di Jakarta, 1986



Kawasan *Three in One*, Gatot Subroto



Pekerja menyelesaikan pembangunan jalan layang Antasari-Blok M Jakarta, Selasa (4/1/2011).

Sumber foto:

<http://id.wikibooks.org>

<http://gogirlmagz.com>

<http://images.kompas.com>

Rugi Waktu, Rugi Semuanya

Pada Maret tahun ini, dalam situs web politikindonesia.com mengemukakan hasil penelitian *International Business Machines* (IBM) Corporation, yang memberikan informasi mengenai dampak negatif yang dirasakan warga di beberapa negara akibat kemacetan. Kemacetan berpengaruh negatif pada kesehatan mereka, demikian pengakuan 57 persen responden. Selain itu 29 persen menyebut pengaruhnya sampai pada produktivitas pekerjaan atau sekolah. Bahkan, 87 persen responden mengaku mereka sampai harus sering terjebak dalam kemacetan dalam tiga tahun terakhir.

Kondisi kemacetan di Jakarta ternyata tidak berbeda dengan beberapa kota Megapolitan lainnya, seperti Beijing (Cina), Mexico City (Meksiko), Johannesburg (Afrika Selatan), Moskow (Rusia), New Delhi (India), Sao Paolo (Brasil). Bahkan sesungguhnya tingkat kemacetan Jakarta berada jauh di bawah keenam negara tersebut. Tapi dampak yang ditimbulkan kemacetan itu tetap saja sama, berpengaruh pada masalah polusi, kesehatan lingkungan, dan masalah produktivitas serta waktu. Dari waktu untuk produktivitas yang terganggu akan ditemukan masalah produktivitas kerja dan distribusi barang.

Di Jakarta pada tahun 2006, sebuah penelitian yang dilakukan oleh Bappenas menunjukkan bahwa kemacetan di Jakarta menimbulkan kerugian ekonomi sebesar Rp 7 triliun/tahun yang dihitung untuk 2 (dua) sektor saja, yakni energi (Rp 5,57 triliun/tahun) dan kesehatan (Rp 1,7 triliun/tahun). Sementara Yayasan Pelangi memperkirakan kerugian bisa membengkak hingga Rp 43 triliun per tahun akibat menurunnya produktivitas kerja, pemborosan bahan bakar minyak (BBM) dan pencemaran udara.

Pada awal 2011, kerugian akibat kemacetan di Jakarta kian besar mencapai Rp 28,1 triliun pertahun yang mencakup Rp 10,7 triliun untuk bahan bakar, Rp 9,7 triliun akibat waktu produktif yang terbuang percuma, kerugian kesehatan yang

mencapai Rp 5,8 triliun per tahun hingga Rp 1,9 triliun per tahun yang diderita pemilik kendaraan umum akibat kemacetan ini.

Pada acara diskusi sehari tentang “Problematika dan Solusi Efektif Mengatasi Kemacetan Jakarta”, Selasa 22 Maret 2011 di Hotel The Accacia, Jalan Kramat Raya Jakarta Pusat, yang dilaksanakan Perhimpunan Ahli Teknik Indonesia (PATI) Pengurus Wilayah Provinsi DKI Jakarta, terjadi diskusi menarik yang perlu diketahui masyarakat dan pemerintah daerah DKI Jakarta maupun pemerintah pusat.

Dalam situs web Suara Pembaruan Daily, Amos Neolaka, anggota PATI dan Guru besar Universitas Negeri Jakarta, menuliskan ringkasan pembicaraan tersebut. Pembicara dalam diskusi sehari tersebut adalah Deputy Gubernur DKI Jakarta Bidang Transportasi Prof Dr Ir Sutanto Soehodo; Ketua Umum Masyarakat Transportasi Indonesia Provinsi DKI Jakarta Ir Tri Tjahjono, M.Sc., PhD; Kadis Tata Ruang DKI Jakarta Ir Wirlyatmoko, MT/Wakilnya; Pengamat Transportasi ITB Prof Ir Ofyar Z Tamin, M.Sc., PhD; Sekretaris Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta Hasbi Hasibuan, M.Sc. dan Anggota Komisi B DPRD DKI Jakarta Drs Maringan Pangaribuan, MM dengan moderator Dr Ir Richard Napitupulu, MT.

Semua pembicara dalam diskusi sehari itu sepakat bahwa kemacetan di Jakarta harus dimaknai sebagai kejadian luar biasa, karena merugikan masyarakat Jakarta secara luas, hilangnya waktu dan jam kerja produktif, pemborosan biaya operasional kendaraan Rp 17,2 triliun per tahun, pemborosan energi (BBM) Rp 10 triliun per tahun, melahirkan akibat *stress* pada masyarakat, masyarakat menjadi sensitif dan individualistis.

Selanjutnya dikatakan bahwa tingkat kemacetan lalu lintas di Jakarta dan sekitarnya sudah mencapai tahap yang sangat mengkhawatirkan. Oleh karena itu masalah transportasi di Jabodetabek tidak dapat diselesaikan secara lokal, tetapi harus diangkat secara nasional. Dampak ekonomi yang cukup tinggi (kerugian Rp 30 triliun per tahun) merupakan indikator mutlak bahwa perlu diupayakan secepatnya program untuk mengatasi kemacetan lalu lintas.

Kemacetan lalu lintas tidak mungkin diatasi apabila tidak disiapkan alternatif angkutan bagi masyarakat untuk mobilitas hariannya. Disepakati, angkutan umum bagi masyarakat Jakarta adalah alternatif yang paling cocok. Jakarta tidak mempunyai alternatif angkutan umum yang handal, akibatnya terpaksa menggunakan kendaraan pribadi yaitu mobil dan sepeda motor.

Konsep *urban mobility* adalah mengutamakan pergerakan orang dan barang, bukan kendaraan pribadi. Konsekuensi dari *urban mobility* adalah infrastruktur jalan disiapkan untuk mengutamakan pergerakan orang dan barang, bukan kendaraan atau lebih tepatnya bukan jalan disiapkan untuk kendaraan pribadi.

Kompleksitas masalah transportasi Jakarta, antara lain: peningkatan jumlah penduduk rata-rata 9,6 juta pada malam hari dan 12 juta pada siang hari, pertumbuhan lalu lintas perjalanan yang tinggi, pertumbuhan jumlah kendaraan yang tinggi, road ratio/perbandingan luas jalan dengan luas wilayah yang rendah, tumbuhnya pusat-pusat kegiatan baru sebagai pembangkit perjalanan, perubahan tata guna lahan yang tidak memperhatikan daya dukung transportasi, kondisi pelayanan angkutan umum yang buruk dan trayek tumpang tindih, integrasi antarmoda yang buruk, penyalahgunaan badan jalan untuk PK5 dan parkir, rendahnya disiplin berlalu lintas dan permasalahan lingkungan yaitu meningkatnya emisi gas buang kendaraan.

Kondisi transportasi Jakarta saat ini adalah kebutuhan perjalanan di DKI Jakarta 20,7 juta perjalanan per hari. Pada tahun 2009 jumlah kendaraan bermotor DKI Jakarta rata-rata 6,7 juta unit. Kendaraan pribadi 6,6 juta (98,5 persen) dan angkutan umum 91.082 (1,5 persen). Kendaraan pribadi (98,5 persen) itu melayani 44 persen perjalanan, sedangkan angkutan umum yang hanya 1,5 persen harus melayani 56 persen perjalanan, diantaranya 3 persen dilayani KA/KRL Jabodetabek.

Panjang jalan 7.650 km, luas jalan 40,1 km² (6,2 persen dari luas wilayah DKI Jakarta), pertumbuhan panjang jalan hanya \pm 0,01 persen per tahun. Berdasarkan hasil studi Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta tahun 2010, besaran

kerugian akibat biaya kemacetan lalu lintas di DKI Jakarta adalah Rp 46 triliun per tahun, dan hasil penelitian JICA rata-rata Rp 65 triliun per tahun.

Komponen biaya kerugian sebesar di atas antara lain: biaya bahan bakar kendaraan, biaya operasi kendaraan, biaya kehilangan nilai waktu, biaya kehilangan potensi ekonomi, transaksi tertunda, biaya pencemaran udara/polusi menyebabkan berbagai penyakit pernapasan, tekanan psikologis/*stress* berat dan lainnya.

Bahkan hasil *Study on Integrated Transportation Master Plan* (SITRAMP) oleh JICA/Bappenas menunjukkan Jika sampai tahun 2020 tidak ada perbaikan yang dilakukan pada sistem transportasi Jabodetabek (Jakarta, Bogor, Depok Tangerang dan Bekasi), maka estimasi kerugian ekonomi yang terjadi sebesar Rp 28,1 triliun dan kerugian nilai waktu perjalanan yang mencapai Rp 36,9 triliun. Melihat kondisi kemacetan di Kota Jakarta yang semakin hari semakin bertambah parah dan faktor kerugian yang tidak sedikit dari akibat kemacetan tersebut, tentunya kita tidak akan bisa tinggal diam. (www.iec.co.id/berita/transportasi-kota-jakarta-mengkhawatirkan)

Hitungan Kerugian Produktivitas Akibat Kemacetan

“Kemacetan yang semakin parah terjadi di Ibu Kota membuat tingkat produktivitas warga Jakarta menurun. Bahkan kemacetan menyebabkan kerugian hingga triliunan rupiah,” begitulah kata Ketua Yayasan Lembaga Konsumen Indonesia (YLKI) Daryatmo dalam sirus web seputar-indonesia.com. Indikasi menurunnya produktivitas ini dapat dilihat dari banyak keluhan dari masyarakat.

Menurut dia, banyak karyawan yang mengaku datang terlambat karena terjebak macet. Bahkan laporan yang diterima YLKI menunjukkan efisiensi waktu bekerja di Jakarta makin hari makin menurun. Selain itu tingkat emosi juga meningkat. “Kita bisa lihat, kalau sebelum ada kemacetan jarak dari rumah ke kantor yang biasanya satu jam sekarang bisa dua hingga tiga jam,” kata Daryatmo. Untuk itu, pemerintah daerah dan instansi terkait diharapkan bisa membuat solusi untuk mengurangi kemacetan yang semakin parah.

Seandainya kemacetan makin parah, bukan hanya lalu lintas yang lumpuh melainkan juga pelayanan publik makin menurun. Menurut Daryatmo, sebenarnya pihak-pihak yang berkepentingan sudah memiliki solusi, namun sampai saat ini mereka hanya bisa berbicara tidak sampai bergerak.” Jadi, saat ini mereka hanya bisa *ngomong*, tapi praktiknya tidak ada,” sindirnya. Untuk itu, sebelum makin parah, pemerintah diminta segera melakukan pembenahan.

Maka Pakar Transportasi Institut Teknologi Bandung (ITB), Harun Al Rasyid Lubis pun mulai menghitung kerugian yang sedang terjadi. Di kutip dari situs web eco-indonesia.org, di Jabotabek rata-rata orang melakukan perjalanan selama 2 - 3 jam untuk berangkat/pulang kerja di pagi/sore hari. Lima atau 10 tahun mendatang bisa jadi waktu perjalanan kerja akan meningkat dua kali lipat, minimal 4 - 6 jam.

“Kondisi ini sangat mempengaruhi produktivitas dan kualitas hidup warga kota, di mana lebih dari 1/4 waktu hidupnya habis di jalan, 1/3 waktu untuk bekerja, dan 1/4 lainnya untuk tidur. Lalu, kapan mereka akan menikmati hidup atau bersosialisasi?” tanya Harun. Lebih lanjut Harun menggambarkan seberapa besar pemborosan biaya ekonomi yang diakibatkan kemacetan. Untuk Jabotabek kecepatan rata-rata perjalanan hanya sekitar 14,75 km/jam. Total biaya transportasi di Jabotabek sekitar Rp 34,73 triliun/tahun (Rp 115,77 miliar/hari).

Selain itu kebijakan yang pemerintah keluarkan mengenai pembatasan truk dan kendaraan berat pada jam sibuk, yang telah diimplementasikan secara bertahap sejak Juni 2011, bukan sebuah kebijakan yang dapat menyelesaikan masalah. Pembatasan kendaraan berat memang dirasakan berat bagi kalangan dunia usaha. Kini para pengusaha mulai memikirkan untuk mengubah moda angkutan besar mereka menjadi yang lebih kecil.

Tetapi kerugian dari kebijakan tersebut tidak hanya dilihat dari kerugian distribusi barang, kerugian produktivitas juga dapat dilihat. Contohnya adalah seperti yang dilansir di situs web arsip.gatra.com. Situasi ruas jalan bebas hambatan Kebon Jeruk mengarah ke tol dalam kota Jakarta pada jam satu dini hari, justru jauh dari

lengang. Antrean truk besar dan kontainer tampak mengular hingga berkilo-kilometer panjangnya. Kendaraan ukuran jumbo merayap dan berdesak-desakan berebut celah pintu tol.

Pertunjukan lainnya terjadi di pintu tol Puri Kembangan, pada siang hari pintu tol Puri Kembangan tidak sepadat saat belum ada larangan truk masuk tol dalam kota. Pemandangan yang sama tampak di beberapa pintu masuk tol dalam kota, seperti di Pasar Rebo dan Cikunir. Namun kelancaran di satu sisi ternyata menimbulkan keruwetan di sisi lain.

Hasil studi dampak pembatasan truk di jalan tol dalam kota Jakarta menyebutkan, absennya truk hanya membuat kecepatan kendaraan di jalan tol dalam kota meningkat rata-rata 2,11 kilometer per jam. Namun muncul kemacetan baru di jalur yang lain. Kemacetan di pintu masuk tol dalam kota pun berpindah ke malam hari.

Dari kutipan hasil wawancara wartawan *Gatra* didapatkan informasi, bahwa bagi pemilik kendaraan pribadi, pembatasan truk yang masuk tol dalam kota pada siang hari itu adalah sesuatu yang melegakan. "Perjalanan saya ke kantor bisa lebih cepat," ungkap Arifin, pegawai bank yang berkantor di Jalan Jenderal Sudirman, Jakarta Selatan.

Sebelum dilakukan pembatasan truk, katanya, perjalanan menuju kantor dari rumahnya di kawasan Gunung Putri, Bogor, bisa makan waktu dua setengah jam. "Sekarang hanya satu setengah jam sudah sampai di kantor," ujar pria 40 tahun itu, yang tiap hari mengendarai mobil sedan menuju kantornya yang berjarak sekitar 50 kilometer.

Lega bagi Arifin, tapi ngenes bagi Sobirin. Sopir tuk ini harus menempuh perjalanan lebih jauh, 40-50 kilometer, sebelum sampai ke tujuan. Ini imbas larangan truk masuk tol di siang hari. Akibatnya, penghasilan dari kelebihan membeli solar jadi berkurang hampir Rp 50.000.

Sobirin mengendarai truk dari kawasan industri di Kabupaten Bekasi tujuan Sumatera, melalui Cikampek-Jakarta, Cawang-Grogol, dan Jakarta-Merak. Akibat pelarangan itu, dari pintu tol Cikunir, truk harus lewat tol Lingkar Luar Jakarta (JORR) yang lebih ke selatan dan barat daripada tol dalam kota.

Begitu pula Gatot Suro, 38 tahun, sopir truk pengangkut semen. Ia mengaku kerepotan sejak arus truk dari Cibinong dialihkan ke JORR. Ia harus menempuh jarak lebih jauh. Perjalanan dari Cibinong ke Pelabuhan Tanjung Priok jadi lebih panjang 13 kilometer. Waktu tempuh pun bertambah, dari biasanya dua jam menjadi empat hingga lima jam. "Solarnya juga bertambah dari 60 liter menjadi 80 liter untuk satu kali jalan," kata Gatot.

Sama halnya dengan apa yang dialami Imam, kepala agen Aqua UD Arfi ini mengaku kehilangan dua rit jika ia terjebak kemacetan di salah satu daerah distribusinya, Lenteng Agung. Lebih lagi jika hari itu adalah hari Sabtu dan sore hari bersamaan dengan jam pulang kerja. Dari lokasi UD-nya di Kalisari, Pasar Rebo, yang sebenarnya bisa ditempuh dengan hanya setengah jam menuju Lenteng Agung jika kondisi jalan lancar. Tapi *ngaret* jadi satu setengah jam jika ditambah macet.

Setali tiga uang dengan Handi, supir agen distributor Coca Cola, ia mengaku sering kali pulang ke kantornya lebih lama satu jam, guna menyelesaikan target 85 item Coca Cola. Daerah antarannya sekitar Pejaten dan Pasar Minggu, dan jika ia kembali ke kantor dengan waktu yang melebihi batas selanjutnya, maka ia tidak mendapatkan uang lembur. Dia juga mengaku sering *nombok* untuk tambahan bensin, dan merasa sedikit keberatan dengan biaya tambahan seperti uang rokok dan minuman sebagai 'teman' jika harus terjebak di tengah kemacetan.

Kerugian Distribusi Barang Akibat Kemacetan

Distribusi barang berkaitan erat dengan penggunaan transportasi. Transportasi itu sendiri merupakan urat nadi perekonomian suatu pemerintahan. Transportasi pada

dasarnya merupakan alat untuk mengatasi jarak guna memenuhi kebutuhan (*need*) yang secara geografis terpisah dari tempat asalnya.

Transportasi, selain dalam fungsinya untuk memenuhi kebutuhan, transportasi juga menciptakan kegunaan tempat (*place utility*) dan kegunaan waktu (*time utility*). Transportasi berperan penting untuk peningkatan pembangunan, pemerataan kebutuhan masyarakat, memperlancar roda perekonomian, dan menunjang pergerakan pertumbuhan daerah. Akan tetapi, secara umum transportasi memiliki masalah yang terletak pada ketidakseimbangan antara kebutuhan sarana, prasarana, dan fasilitas transportasi itu sendiri. Pertumbuhan penduduk dan juga perkembangan ekonomi suatu daerah juga termasuk dalam permasalahan.

Jaminan kelancaran pengangkutan barang oleh transportasi – yang merupakan masalah pengangkutan dari segi ekonomi mikro – kini merupakan suatu hal yang sulit untuk didapatkan. Kemacetan sudah merusak visi dan misi transportasi. Lihat saja contoh yang telah diberitakan oleh situs web *Poskota*, sudah sering terlihat adanya antrean ribuan truk pengangkut bahan pangan dan sembako lainnya dari Pulau Jawa menuju Sumatera. Kejadian ini dinilai sejumlah pengamat ekonomi berpotensi menimbulkan inflasi.

Pasalnya, barang yang dibutuhkan masyarakat terlambat tiba dan sudah dipastikan hilangnya stok barang akan menimbulkan harga barang menjadi tinggi dua, tiga kali lipat. Efek lainnya, sejumlah pemilik kendaraan truk di Sumatera mulai menghentikan pengoperasian kendaraannya ke pulau Jawa dengan alasan takut merugi besar akibat kemacetan di Merak. Gerak perekonomian pun terhambat dan tidak produktif.

Contoh yang diambil dari situs web *poskota.com* mengatakan karena manajemen yang kacau di Pelabuhan Merak, dalam dua minggu saja, potensi kerugian yang dialami pengusaha dan sopir sungguh luar biasa. Seperti yang dihitung Tri Achmadi, pengamat transportasi dari Institut Teknologi Surabaya (ITS), kerugian itu mencapai Rp1,7 triliun.

Potensi kerugian tersebut meliputi bertambahnya biaya operasional sopir, barang tidak terangkut cukup lama hingga tidak ada nilainya. Ini bisa menimbulkan inflasi karena harga barang yang dibawa akhirnya naik, lantaran biaya angkut membengkak. Selain itu barang tidak datang tepat waktu, sehingga pengusaha terkena penalti dari konsumen yang memesan barang tersebut.

Dengan melihat nilai kerugian ekonomi yang dihasilkan oleh kemacetan, maka sudah pasti pemerintah pusat dan Pemprov DKI Jakarta harus menciptakan strategi melalui pengembangan sistem transportasi yang *sustainable*. Sistem transportasi yang berkelanjutan harus memperhatikan setidaknya-tidaknya tiga komponen penting, yaitu aksesibilitas, kesetaraan dan pelestarian lingkungan.

Upaya aksesibilitas yaitu perencanaan jaringan transportasi dan keragaman alat angkutan dengan tingkat integrasi yang tinggi antara satu sama lain. Perbaikan sistem angkutan umum merupakan solusi utama yang harus segera dilakukan oleh Pemda DKI. Perilaku masyarakat yang lebih memilih kendaraan pribadi harus segera dirubah. Angkutan umum yang aman, nyaman dan tepat waktu serta terintegrasi satu sama lainnya merupakan pilihan lain paling logis yang dapat mengubah perilaku tersebut. Angkutan umum yang baik juga memberikan peluang bagi semua lapisan masyarakat untuk melakukan perjalanan dengan biaya yang terjangkau dan aksesibilitas yang tinggi.

Upaya kesetaraan melalui penyelenggaraan transportasi yang terjangkau bagi semua lapisan masyarakat, menjunjung tinggi persaingan bisnis yang sehat, dan pembagian penggunaan ruang dan pemanfaatan infrastruktur secara adil serta transparansi dalam setiap pengambilan kebijakan.

Upaya pelestarian lingkungan dilakukan dengan memasukkan unsur lingkungan sebagai pertimbangan utama dalam menentukan sistem manajemen transportasi atau juga moda transportasi yang akan digunakan, upaya ini dapat ditempuh melalui pertimbangan *carrying capacity* suatu lingkungan terhadap kebijakan yang akan diambil, serta penggunaan moda transportasi yang ramah dan

aman terhadap lingkungan. (www.iec.co.id/berita/transportasi-kota-jakarta-mengkhawatirkan)

Jika strategi perbaikan transportasi dimulai secara komprehensif, maka kemacetan bisa diurai satu per satu, bahkan Jakarta mungkin bisa sembuh dari penyakit kronisnya. Karena dasar dari bentuk kelancaran lalu lintas berasal dari aspek fasilitas transportasi baik angkutan umum, angkutan barang dan jasa, serta angkutan pribadi.

Jika transportasi umum memiliki kenyamanan dan keamanan, maka bukanlah harapan semata bahwa masyarakat akan lebih memilih angkutan umum dibandingkan kendaraan pribadi. Laju pertumbuhan kepemilikan kendaraan pribadi pun bisa berkurang, lalu ruas jalan dan jumlah kendaraan akan seimbang, dan diharapkan solusi sederhana ini bisa menjadikan Jakarta pantas untuk menyandang 'jabatan' Ibukota negara Indonesia.

Miliaran Rupiah Terbuang di Jalan

Uang senilai Rp 57 triliun terbuang percuma di jalan raya hanya dalam jangka waktu satu tahun. Kasus ini terjadi dan tidak banyak masyarakat yang menyadarinya. Jumlah Rp 57 triliun tersebut adalah kerugian yang disebabkan oleh kemacetan dan dihitung – hanya – dari tahun 2011. Bayangkan manfaat uang tersebut jika bisa digunakan untuk pembangunan ekonomi Indonesia, pasti akan banyak tercipta generasi muda yang cerdas.

Pasalnya, dengan Rp 1,168 saja – anggaran pembangunan gedung baru DPR pada tahun 2010 lalu – bisa digunakan untuk pembangunan 12 ribu gedung sekolah. Apalagi dengan jumlah Rp 57 triliun, dengan jumlah sebesar itu maka mimpi anak-anak Indonesia bisa bersekolah tanpa mengeluarkan biaya sepeser pun bukanlah hal yang mustahil untuk dilakukan. Rp 57 triliun juga bisa digunakan untuk anggaran Jaminan Pemeliharaan Kesehatan (JPK) untuk PNS -- yang berkisar Rp 75 miliar per tahun – maka akan ada kemungkinan dana untuk anggaran jaminan kesehatan bisa lebih besar lagi jumlahnya.

Begitulah informasi yang didapat dari situs web *Poskota*. Kemacetan telah sampai pada tahap merugikan masyarakat secara besar-besaran. Untuk wilayah Jakarta saja, menurut Tulus Abadi, anggota Dewan Transportasi Kota (DTK) DKI Jakarta, kerugian Rp 57 triliun itu timbul akibat kemacetan. Angka itu adalah nilai uang akibat pemborosan bahan bakar, tertundanya pekerjaan, serta banyaknya waktu yang terbuang akibat kemacetan.

Inspektur Jenderal Kementerian Perhubungan, Iskandar Abubakar, punya hitungan sendiri tentang ini. Dia menyatakan kerugian akibat kemacetan di DKI Jakarta mencapai Rp28,1 triliun per tahun. “Kerugian paling besar di sektor bahan bakar sebesar Rp 10,7 triliun. ”Kerugian lainnya dari sisi waktu produktif sebesar Rp9,7 triliun per tahun, di sektor kesehatan Rp5,8 triliun, dan kerugian pemilik angkutan umum Rp1,9 triliun.

Kerugian pemilik angkutan karena berkurangnya jumlah rit. Sedangkan karena manajemen yang kacau di Pelabuhan Merak, dalam 2 minggu saja, potensi kerugian yang dialami pengusaha dan sopir sungguh luar biasa. Seperti yang dihitung Tri Achmadi, pengamat transportasi dari Institut Teknologi Surabaya (ITS), kerugian itu mencapai Rp1,7 triliun.

Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas) mengumumkan rincian inefisiensi atau pemborosan BBM mobil di kota-kota besar yang arus lalu lintasnya padat dan macet, mencapai 1,75 liter per hari, sedang motor 0,35 liter per hari. Akumulasi pemborosan BBM mobil sebanyak Rp 6,599 triliun dan motor Rp 8,238 triliun atau total Rp 14. 837 triliun per tahun.

Adapun tingkat konsumsi BBM terbanyak di sektor angkutan darat mencapai 60 persen, lainnya BBM dikonsumsi sektor industri, rumah tangga dan listrik. Konsumen BBM terbesar adalah kendaraan pribadi. Begitu pula populasinya, kendaraan pribadi mencapai 92 persen, sedang angkutan publik 8 persen. Data populasi tersebut bisa dimaknai, kata dia, kendaraan pribadi paling banyak makan BBM dan terbesar andil kemacetannya di kota-kota besar.

Hasil kajian Dinas Pekerjaan Umum provinsi DKI Jakarta menyatakan bahwa Secara ekonomi, kemacetan menyebabkan peningkatan waktu tempuh (inefisiensi waktu), biaya transportasi secara signifikan, gangguan yang serius bagi pengangkutan produk ekspor-impor (logistik secara umum), penurunan tingkat produktivitas kerja, dan terbuangnya energi secara sia-sia.

Potensi Kerugian BBM dan Kalkulasinya

Kerugian ekonomi akibat kemacetan ini seringkali tidak langsung terasa begitu besar jumlahnya, karena berjalan secara kontinyu. Tapi potensi dari kerugian ini pun tidak sulit untuk dijabarkan. Bahwa kemacetan mengakibatkan kecepatan tempuh kendaraan menjadi lambat, antrean kendaraan yang panjang, yang biasanya

terjadi pada konsentrasi kegiatan sosial-ekonomi atau pada persimpangan lalu-lintas di pusat-pusat kota.

Jika ditelisik lebih jauh mengenai antrean kendaraan yang panjang, penyebabnya adalah peningkatan jumlah kendaraan yang tidak sebanding dengan kapasitas jalan. Menurut perhitungan Dinas Pekerjaan Umum provinsi DKI Jakarta, peningkatan laju pertambahan jalan (termasuk jalan tol) di Jabodetabek adalah 0,01% per tahun, tidak sebanding dengan laju pertambahan kendaraan yang mencapai 11% per tahun.

Peningkatan volume kendaraan pribadi disebabkan pemerintah belum mampu menyediakan sarana angkutan umum massal. Maka, terjadilah kepadatan di jalan raya, para pemilik kendaraan pribadi bersaing dengan angkutan umum, lalu menyebabkan antrean di jalan raya Jakarta. Kecepatan tempuh kendaraan pun akan melambat dan mempengaruhi bertambahnya beban konsumsi bahan bakar.

Kendaraan akan membutuhkan bahan bakar lebih dari yang seharusnya, hal ini dapat dilihat dari contoh kalkulasi kerugian yang diambil dari situs web teknologi.kompas.com. Penghitungan dilakukan pada satu jenis mobil yang menggunakan mesin dengan kapasitas silinder 1.500 cc. Jenis mobil dengan volume silinder seperti ini, sangat banyak digunakan pemilik mobil di Indonesia. Pada kecepatan rata-rata 50 km/jam, mobil ini menghabiskan satu liter bahan bakar minyak (BBM) untuk setiap jarak tempuh 10 km.

Sebuah rumusan menyebutkan - BBM yang dikonsumsi sebuah kendaraan (mobil) - antara 60 persen hingga 80 persen dari BBM tersebut sebenarnya habis untuk menggerakkan atau menghidupkan mesin. Makin besar volume silinder mesin, makin besar pula persentase kebutuhan BBM untuk menghidupkan mesin. Akhirnya diambil angka paling rendah, 60 persen. Artinya dalam setiap satuan volume bahan bakar, hanya sekitar 40 persen yang digunakan oleh mobil ini untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lainnya.

Porsi 40 persen itu terbagi untuk menghasilkan energi yang menggerakkan transmisi, memutar *propeller shaft*, *axle shaft* dan menggerakkan roda. Sebagian kecil lainnya lagi habis oleh proses pergesekan dari berbagai macam komponen. Dalam kasus mobil bermesin 1.500 cc tadi yang melaju dengan kecepatan 50 km/jam, itu berarti bahan bakar yang dipakai untuk berpindah sejauh 50 km dalam tempo satu jam adalah lima liter. Dari rumusan sebelumnya, berarti tiga liter BBM untuk kebutuhan mesin hidup selama 60 menit dan dua liter untuk konsumsi energi yang memindahkan mobil sejauh 50 km.

Dengan kecepatan sama, untuk jarak lima km per jam di ruas, Jl. Sudirman – Jl. Thamrin -- salah satu ruas yang paling padat-- butuh waktu tempuh sepersepuluh saja atau 6 menit. Dari waktu tempuh ini, kebutuhan BBM untuk menghidupkan mesin adalah 0,3 liter (6 menit dibagi 1 jam dikali dengan 3 liter) dan BBM untuk energi perpindahan sejauh 5 km sebanyak 0,2 liter, sehingga total menjadi 0,5 liter.

Bagaimana bila ruas Jl. Sudirman – Jl.Thamrin bisa ditempuh dengan kecepatan ideal 30 km/jam? Berarti, waktu tempuh yang diperlukan adalah 10 menit. Konsumsi BBM-nya menjadi 0,5 liter ditambah 0,2 liter sehingga totalnya 0,7 liter.

Sekarang, kecepatan rata-rata di Sudirman-Thamrin ternyata cuma 8 km/jam, berarti jarak 5 km harus ditempuh dalam tempo 37,5 menit. Dengan kata lain, BBM yang dihabiskan untuk menghidupkan mesin saja sekitar 1,9 liter. Bila ditambah dengan konsumsi BBM untuk energi perpindahan sejauh 5 km sebesar 0,2 liter, total konsumsi BBM menjadi 2,1 liter.

Selisih konsumsi BBM pada kecepatan rata-rata 30 km/jam dengan 8 km/jam ini untuk jarak tempuh 5 km, mencapai 1,4 liter. Bila dihitung jarak tempuh pulang-pergi, angkanya menjadi 2,8 liter. Bila ini dikompensasi ke harga BBM Premium saja yang Rp 4.500, maka pengguna mobil yang melewati ruas Jl. Sudirman – Jl. Thamrin melakukan pemborosan sebesar Rp 12.600/hari atau Rp 315.000 sebulan (25 hari).

Angka ini ternyata sangat mengejutkan saat mengetahui perkiraan volume kendaraan yang melewati ruas Sudirman-Thamrin dalam sehari. Menurut data yang dirilis Swisscontact berdasarkan aktivitas pengukuran kualitas udara di tahun 2005, jumlah kendaraan yang melewati Jl. Sudirman – Jl. Thamrin pada hari kerja mencapai 174 ribu unit. Kalau memakai dasar perhitungan ini maka pemborosan akibat kemacetan dari konsumsi BBM dalam sehari mencapai hampir Rp 2 miliar. Rp 2 miliar, tidak untuk apa-apa.

Lebih lagi angka ini dihasilkan hanya dari ruas Jl. Sudirman – Jl. Thamrin. Perlu dicatat pula, ini bukan nilai konsumsi BBM total, tapi hanya tambahan yang muncul akibat kemacetan. Bila perhitungan dalam sebulan (25 hari kerja), maka jumlah yang dihasilkan cukup fantastis, hampir Rp 55 miliar. Angka ini pun, hampir dua kali lebih besar dari biaya pelebaran jalan Jl. Sudirman – Jl. Thamrin pada tahun 2005.

Pakar transportasi Universitas Indonesia yang juga Ketua Dewan Transportasi Kota Jakarta, Sutanto Soehodho memberikan ilustrasi paling mudah untuk menghitung besarnya pemborosan BBM akibat kemacetan bisa dihitung dari angka kecepatan kendaraan. Jika kondisi lalu lintas lancar, di dalam kota mobil bisa bergerak dengan kecepatan sekitar 40 km/jam. Sedangkan dalam kondisi macet parah, rata-rata kendaraan mungkin hanya bergerak sekitar 5 km/jam.

Artinya ada pemakaian energi delapan kali lebih besar pada saat macet dibanding kondisi lalu lintas lancar, kata Sutanto. Sedangkan Surip dari *Strategic Urban Road Infrastructure* menghitung bahwa kemacetan lalu lintas telah menyebabkan 20 persen dari BBM yang digunakan kendaraan roda empat menjadi terbakar percuma karena kendaraan dengan mesin hidup, hanya diam di tempat.

Dari mana angka itu berasal? Ilustrasinya, ketika kendaraan mulai bergerak maka membutuhkan bahan bakar lebih banyak dari takaran normal. Jika beberapa meter harus direm kembali, sejumlah BBM yang telanjur meninggalkan tangki BBM

tak akan terbakar dan terbuang percuma. Nah angka itulah yang dihitung oleh Surip.

Pusat Penelitian Transportasi dan Komunikasi ITB melansir, operasi jaringan jalan di Jabotabek mengonsumsi BBM sekitar 2,45 miliar liter/tahun atau 8,17 juta liter/hari. Sedangkan, produksi emisi gas buang di Jabotabek sekitar 7,03 juta ton/tahun atau 23,43 ribu ton/hari. Sumbangan emisi gas buang sektor transportasi (objek bergerak) melebihi 55 persen dari total emisi gas buang seluruh sektor industri pemakai bahan bakar dan sepeda motor dalam hal ini merupakan penyumbang terbesar, ujar Harun Al Rasyid Lubis,, Pakar Transportasi Institut Teknologi Bandung (ITB).

Pada dasarnya kemacetan lalu lintas kota adalah penyakit bawaan akibat urbanisasi dan meningkatnya kepemilikan kendaraan di sejumlah kota besar. Menurut Sutanto populasi mobil pribadi di Jakarta saat ini sekitar 1,6 juta unit. Dengan populasi penduduk sekitar 8 juta orang, berarti secara statistik Jakarta memiliki satu kendaraan pribadi per lima orang penduduk. Jumlah kendaraan tersebut belum termasuk sepeda motor yang jumlah mencapai lebih dari 2,5 juta unit. Sementara menurut Harun, panjang jalan di Jakarta sekitar 0,6 meter per kapita.

Contoh Fakta Empiris Kerugian BBM

Penghitungan kerugian BBM dari hasil hitungan yang berdasarkan pada Jl. Sudirman sampai Jl. Thamrin sudah terlihat begitu besar. Hal ini tidak hanya terjadi di kawasan utama Ibukota, bukti kerugian BBM di area suburban kota Jakarta juga bisa dihitung. Dari hasil wawancara terhadap supir pengangkut salah satu perusahaan air mineral terbesar di Jakarta, yaitu Aqua, menyatakan kerugian yang diakibatkan kemacetan.

Imam adalah kepala agen dari Usaha Dagang (UD) Arfi, rekanan dari CV Balina Agung Perkasa. Balina Agung Perkasa merupakan distributor utama dari PT

Danone yang memegang produk Aqua. Dari hasil wawancara, diketahui bahwa dalam seharinya UD Arfi dikirim lima truk oleh CV Balina Agung Perkasa dan seharinya – jika kondisi jalan tidak macet – bisa mencapai 5 rit.

Daerah yang menjadi jalur distribusi Aqua milik UD Arfi adalah sekitar Depok, sampai Condet, Kalibata, dan Lubang Buaya. Dari Balina, Imam ditargetkan untuk mengantarkan 92 ribu galon per tiga bulan. Jadi, rata-rata Aqua galon yang harus didistribusikan Imam bisa mencapai 1.500 galon per harinya. Tapi dari lima rit, ia hanya bisa mengantarkan 85 galon, jika terlaksana semua maka Imam bisa menghabiskan kurang lebih 400 galon seharinya.

Imam mengakui adanya kerugian BBM akibat kemacetan. Dalam sehari ia biasa menghabiskan 10 liter bensin untuk 3 rit saja. Jika ditambah dengan kemacetan di suatu area yang ia tuju, ia bisa menambah BBM sampai Rp 25.000 atau sekitar 4-5 liter dalam sehari. Jadi jika 10 liter bensin sudah mencapai angka sebesar Rp 45.000, maka dia harus kehilangan Rp 70.000 per hari. Jika dipukul rata, dalam sebulan (30 hari), Imam akan kehilangan jumlah sebesar Rp 2.100.000.

Kerugian tersebut hanya dihitung dari perjalanan 3 rit, belum lagi jika ditambah rit lainnya di daerah lainnya selain Lenteng Agung – salah satu contoh daerah yang dia rasa mengalami dampak kerugiannya. Imam juga menceritakan pengalaman dukanya, ketika Aqua yang tidak bisa terkirim karena kemacetan, ia akan mengantarkan kembali esok paginya dengan risiko mendapat keluhan dari pelanggan.

Imam juga tidak jarang kehilangan pelanggannya, ia mengaku telah melepas tiga *outlet* di daerah Srengseng Sawah. Kerugian yang diterimanya cukup banyak karena di daerah tersebut harga yang dijual untuk satu galon Aqua mencapai Rp 10.000 – dia akui daerah tersebut memiliki harga penjualan yang bagus. Dari satu outlet saja dia meraih untung sebesar Rp 1.000 dan tiap outlet bisa memesan sampai 150 galon per tiga hari.

Pukul rata bahwa tiga *outlet* memesan 150 galon, jika dikalikan maka akan ada pesanan sebanyak 450 galon tiap tiga hari. Dengan keuntungan Rp 1.000 maka

tiga outlet akan menghasilkan Rp 450.000. Dalam waktu 15 hari saja – karena hanya tiga kali sehari – keuntungan yang dimiliki bisa mencapai Rp 6.750.000, dan dia pun kehilangan jumlah rupiah sebesar itu untuk perusahaan miliknya sendiri.

Data empiris ini menunjukkan bahwa kemacetan memberikan kerugian yang cukup besar, tidak hanya dari segi pemborosan BBM, tapi juga berakibat pada berkurangnya jumlah keuntungan yang bisa di dapat oleh perusahaan Danone Aqua, lebih lagi oleh para pengecernya.

Contoh lainnya adalah Martinus, supir mikrolet jurusan K02 Bekasi-Pondok Gede. Karena kemacetan, yang biasanya dia bisa menjangkau lima rit jadi harus kehilangan dua rit. Biasanya bensin yang dikonsumsi bisa dibeli hanya dengan Rp 50.000 per lima rit, ia harus *nombok* 2-3 liter untuk tiga rit. Jadi, misalnya tiga liter dibeli seharga kurang lebih Rp 15.000, maka jumlah itulah yang harus dia ambil dari *kocek*-nya sendiri.

Kerugian ini juga diakui oleh Iskandar Abubakar, Inspektur Jenderal Kementerian Perhubungan. Bahwa kerugian yang diderita oleh pemilik angkutan umum bisa mencapai Rp 1,9 triliun per tahun, karena kendaraan umumnya kurang maksimal mengangkut penumpang.

Jumlah Kerugian pada Beberapa Kurun Waktu

Kemacetan yang sudah menjadi penyakit kronis sejak tahun 90-an ini makin mengkhawatirkan dan terus menimbulkan kerugian ekonomi yang begitu besar. Perhitungan jumlah rupiah yang melayang terus dipantau tiap tahunnya. Angka kerugiannya pun berbeda-beda, tetapi tetap dalam jumlah triliunan.

Dari tahun 1997 saja, biaya yang dikeluarkan akibat kemacetan menurut data dari Ditjen Perhubungan Darat tahun 1997 adalah sekitar Rp 10 triliun per tahun. Kemacetan umumnya terjadi di kota-kota besar seperti Jakarta dan Surabaya karena terjadi inefisiensi sistem jaringan transportasi yang ada di wilayah perkotaan.

Lima tahun sesudahnya, data kerugian yang dikeluarkan oleh Andi Rahmah, salah satu peneliti bidang transportasi di Yayasan Pelangi. Dia mengatakan, tahun 2003 tidak kurang dari Rp 12 triliun kerugian ekonomi yang diakibatkan kemacetan, pemborosan bahan bakar dan kerugian waktu. Kemudian pada tahun 2006, Yayasan Pelangi memperkirakan kerugian bisa membengkak hingga Rp 43 triliun per tahun akibat menurunnya produktivitas kerja, pemborosan BBM dan pencemaran udara.

Lebih mengejutkan lagi adalah, data dari situs web Detik.com menyatakan bahwa kerugian ekonomi pada awal tahun 2011 belum berjumlah Rp 57 Triliun. "Kerugian akibat kemacetan di Jakarta mencapai Rp 28,1 triliun per tahun," kata Inspektur Jenderal Kementerian Perhubungan Iskandar Abubakar dalam diskusi bertajuk Revitalisasi Angkutan Umum Massal di Kawasan Jabodetabek, di Gedung Kemenhub, Jl Medan Merdeka Barat, Jakarta Pusat, Kamis (10/2/2011).

Hal ini sama dengan jumlah yang disebutkan pada tahun 2009, Antara News juga menyebutkan bahwa tingkat kemacetan Jakarta yang sudah memprihatinkan ini diperkirakan juga mengakibatkan kerugian besar bagi seluruh warga Jakarta hingga mencapai sekitar Rp 28,1 triliun setiap tahun. Kerugian besar itu menurut pakar lingkungan Fakultas Teknik Universitas Indonesia Dr. Firdaus Ali, MSc. pada tahun 2009 meliputi kerugian akibat bahan bakar, kerugian waktu produktif warga, kerugian pemilik angkutan umum, dan kerugian kesehatan. Angka kerugian terbesar ada pada kerugian bahan bakar sekitar Rp10,7 triliun per tahun.

Sementara itu pakar transportasi Universitas Indonesia, Sutanto Soehodho merisaukan pemborosan bahan bakar minyak (BBM) akibat kemacetan. Padahal dengan persediaan energi yang makin terbatas dan daya dukung lingkungan kota yang makin buruk, variabel konsumsi BBM dan emisi gas buang kendaraan mau tidak mau akan menjadi variabel sentral.

Sutanto Soehodo, yang kini bertugas sebagai Deputy Gubernur DKI Bidang Transportasi, dalam diskusi Problematika dan Solusi Efektif Mengatasi Kemacetan Jakarta di Hotel Acacia, Selasa (22/3), menekankan kembali perlunya pola

transportasi makro untuk membangun angkutan umum massal di Jakarta. Dia menunjuk konsep BRT (*busway rapid transit*), LRT (*light rail transit*), MRT (*mass rapid transit*), dan *water way*.

Namun, dalam situs web tempointeraktif.com, Ketua Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) DKI Jakarta, Tri Tjahyono, menyatakan bahwa tidak semua konsep tersebut bisa diterapkan di Jakarta. Penerapan MRT, kata Tri, membutuhkan biaya mahal hingga Rp 1 miliar tiap satu kilometer. Maka, akan makin besar jumlah rupiah yang harus keluar dari uang kas negara. Sedangkan BRT yang diwujudkan dalam pembangunan busway belum bisa sepenuhnya diterapkan di wilayah Jakarta.

Masalah kemacetan ini sudah menjadi sebuah proses pemborosan massal, karena besarnya kerugian ekonomi di berbagai aspek. Belum lagi adanya kekhawatiran bahwa bahan bakar minyak yang bisa saja habis, lalu tidak dapat lagi menunjang aktivitas perekonomian. Pilihan satu-satunya agaknya mengalokasikan dana luar biasa besar untuk pembangunan sarana angkutan massal yang layak dan aman, agar pemborosan secara massal dapat ditanggulangi, dan kenyamanan berlalu lintas dalam kota dapat dirasakan.

Solusi Masalah Kemacetan Ibukota

Kerugian Rp 57 triliun di tahun 2011 ini bukanlah tidak meresahkan banyak pihak. Para pakar transportasi sudah sering menyuarakan pendapat mereka, dan apa yang mereka utarakan seringkali berbunyi satu nada yang sama, yaitu untuk mencegah peningkatan kerugian ini maka kebijakan pemerintah dalam mengatasi kemacetan harus tegas. Jangan hanya memerhatikan faktor kemacetan dari kurangnya pertumbuhan ruas jalan di Ibukota, melainkan dengan membatasi laju pertumbuhan kendaraan di Jakarta.

“Kemacetan di Jakarta sampai kapan pun tidak akan pernah bisa diselesaikan, walau dibangun banyak *fly over* dan *under pass*. Kecuali kendaraan pribadi dibatasi

jumlahnya, itulah satu-satunya solusi untuk mengatasi kemacetan di Ibu Kota,” kata Dharmaningtyas Ketua Masyarakat Transportasi Indonesia.

Tentunya pembatasan kendaraan pribadi ini harus dibarengi dengan peningkatan kualitas sarana angkutan umum yang ada, seperti bus kota, kereta Rel Listrik (KRL) dan angkutan umum lainnya. "Bila angkutan umum di Jakarta lebih layak dan nyaman, maka orang tidak akan ragu meninggalkan kendaraan pribadinya. Pemerintah juga diminta untuk melakukan pembatasan kendaraan baru jika memang ingin mengatasi kemacetan," ujar Dharmaningtyas.

Warga Jakarta dan kawasan suburban yang berkegiatan di ibukota diharapkan untuk segera beralih ke transportasi umum. Masalahnya adalah penggunaan kendaraan pribadi hanya akan menambah volume kendaraan di jalan raya. Pemerintah juga harus tegas untuk membatasi kepemilikan kendaraan di Jakarta.

Kebijakan yang harus diambil adalah pembatasan penggunaan kendaraan pribadi menuju suatu kawasan tertentu yang akan dibatasi lalu lintasnya, bentuk lainnya adalah dengan penerapan tarif parkir yang tinggi di kawasan tersebut, sistem ini berhasil di Singapura, London dan Stockholm.

Pembatasan pemilikan kendaraan pribadi melalui peningkatan biaya kepemilikan, pajak bahan bakar, pajak kendaraan bermotor, bea masuk yang tinggi. Pembatasan lalu lintas tertentu memasuki kawasan atau jalan tertentu dengan menerapkan kawasan 3 in 1, atau bentuk lain pembatasan sepeda motor masuk tol, pembatasan mobil pribadi masuk jalur *busway*. (<http://wartawarga.gunadarma.ac.id/2012/01/hirup-pikuk-kemacetan-di-kota-jakarta/>)

Tidak berhenti hanya pada solusi pembatasan jumlah kendaraan saja, tapi sesungguhnya pemerintah harus tetap pada perencanaan tata kota Jakarta. *Master plan* yang telah disusun tidak boleh diusik dengan kepentingan bisnis. Kepentingan bisnis yang dimaksud adalah pembangunan *mal-mal* baru di Jakarta yang menjadi salah satu faktor kemacetan di Ibukota, karena menarik kelompok urban untuk terus datang ke Jakarta dan menyebabkan kepadatan aktivitas di pusat kota.

Hal ini dinyatakan pengamat perkotaan Yayat Supriatna. Menurutnya, banyak kawasan yang semula tidak direncanakan sebagai kawasan bisnis, justru beralih fungsi menjadi kawasan komersial. “Jakarta merupakan kota dengan jumlah *mall* terbanyak di dunia,” ucapnya kepada Rakyat Merdeka di Jakarta, kemarin. Dia mengaku prihatin dengan fakta ini. Sebab, untuk urusan lingkungan hidup Jakarta hanya punya empat taman kota.

Yayat memberikan kritik untuk pemerintah, ia menyatakan bahwa Ada invasi dan penetrasi kawasan yang semula untuk hunian menjadi kawasan komersial. Hal ini diakibatkan adanya ketidaktegasan penegakan rencana tata ruang wilayah (RTRW) DKI Jakarta.

Yayat pun mendesak Pemerintah Provinsi DKI Jakarta segera melakukan langkah strategis untuk mengendalikan pembangunan di Ibu Kota. "Misal dengan memperketat izin pembangunan," ujarnya seraya meminta Pemprov DKI lebih transparan mengungkapkan data bangunan ilegal.

Kepentingan bisnis lainnya – yang menyangkut kepada persoalan kemudahan masuknya produk kendaraan bermotor ke Indonesia – juga harus diperhatikan. Dilansir dari situs web BERITAJAKARTA.com, Direktur Eksekutif Komite Pemantau dan Pemberdayaan Parlemen Indonesia (KP3I), Tom Pasaribu mendesak pemerintah pusat membantu Pemprov DKI Jakarta dalam mengatasi kemacetan lalu lintas yang kerap terjadi di ibu kota.

Caranya, dikatakan Tom, harus ada *political will* alias keberanian politik dari pemerintah pusat untuk meminta kepada semua agen tunggal pemegang merek (ATPM) agar membatasi produksi kendaraan bermotornya.

"Saya kira pemerintah pusat harus berani memberikan pembatasan atas produk baru merek kendaraan kepada semua perusahaan otomotif. Kalau keluarnya merek kendaraan baru terutama roda empat tidak dibatasi jangka waktunya, ya jangan lagi menyalahkan pemerintah daerah kalau terjadi kemacetan berkepanjangan," tegas Tom Selasa (12/4).

Tom menjelaskan, semua wacana yang dicanangkan Pemprov DKI, seperti membatasi tahun kendaraan yang boleh masuk Jakarta, memberlakukan tarif parkir progresif, nomor ganjil genap dan lain sebagainya tidak akan berjalan optimal jika pemerintah pusat dalam hal ini Kementerian Perindustrian dan Kementerian Perdagangan tidak pernah berani memberlakukan pembatasan terhadap ATPM.

"Pemerintah pusat memang harus membantu pemerintah DKI untuk mengatasi kemacetan. Yang bisa dilakukan Pemprov DKI itu, ya hanya menyelamatkan arus lalu lintas saja, karena membuat jalan baru saat ini sangat tidak memungkinkan di Jakarta," tutur Tom.

KP3I juga mendesak DPRD DKI Jakarta terus mendorong menyuarakan pembatasan kendaraan bermotor oleh pemerintah pusat terhadap ATPM. "Bagaimana DKI bisa membatasi tahun kendaraan yang boleh masuk Jakarta kalau merek kendaraan baru terus dikeluarkan. Rakyat pasti akan iri karena DKI hanya akan dituding pro kalangan pengusaha dan tidak berpihak pada rakyat kecil," katanya.

Sesungguhnya, pada Oktober 2011, *master plan* untuk perencanaan transportasi – yang diyakini dapat menyelesaikan kemacetan ini – telah dibicarakan. Dalam situs web suarapembaruan.com, dikatakan pemerintah perlu segera menerbitkan peraturan presiden (Perpres) tentang *master plan* Transportasi Jakarta, Depok, Bogor, Tangerang, dan Bekasi (Jadebotabek) dan Otoritas Transportasi Jadebotabek (OTJ). Tanpa itu, kemacetan lalu lintas di Jakarta bakal semakin parah.

Pentingnya payung hukum MTJ dan OTJ diungkapkan juga oleh Dirut PT MRT Jakarta Tribudi Rahardjo. Dengan adanya master plan, kata dia, pembangunan transportasi Jadebotabek lebih terarah. Sedangkan, kehadiran OTJ yang dipimpin pejabat selevel menteri dan bertanggung jawab langsung kepada Presiden akan mempercepat pengambilan keputusan para pelaku transportasi.

"Sekarang ini, keputusan transportasi di Jadebotabek tidak bisa cepat diambil karena ada banyak pejabat yang ikut memutuskan," ujar Tribudi. Jika ada satu badan otoritas yang memiliki akses ke presiden, berbagai keputusan penting bisa langsung

diambil. Keputusan penting di bidang transportasi, antara lain soal pendanaan, pengadaan barang, dan pilihan teknologi.

Pada 2004, pemerintah pernah menyusun sebuah *master plan*, yakni Sustainable Integrated Transportation dengan Japan International Cooperation Agency (JICA). Tapi, master plan itu bukan perencanaan bersama Pemprov DKI dan pemprov lain, sehingga tidak bisa diimplementasi. Pemerintah sudah menetapkan 20 langkah untuk mengatasi kemacetan di Jakarta atau bertambah tiga langkah dari sebelumnya.

Tiga langkah itu adalah *Master Plan* Transportasi Jadebotabek, pembentukan OTJ, dan penegakan hukum (*law enforcement*). Penegakan hukum transportasi di Jakarta yang sudah dilakukan, antara lain penambahan jalur *busway*, sterilisasi jalur *busway*, dan pembersihan jalan dari parkir mobil. Penetapan *master plan*, kata Danang, Ketua Umum MTI (Masyarakat Transportasi Indonesia) menjadi rumit karena minimnya kemauan Pemprov Jabar, Pemprov Banten, Pemda Bogor, Pemda Tangerang, dan Depok untuk bekerja sama. Mereka tidak rela kekuasaan mereka berkurang.

"Di sini dibutuhkan peran presiden untuk memberikan arahan langsung kepada para gubernur, bupati, dan wali kota" ujar Agus Pambagio, pengamat kebijakan publik. *Master plan* transportasi Jadebotabek ditetapkan berdasarkan tata ruang Jadebotabek plus Puncak dan Cianjur. Jika hal itu diimplementasikan, kemacetan lalu lintas di Jakarta dan sekitarnya bisa diatasi.

Kembali ke persoalan OTJ, nantinya akan berperan melakukan koordinasi dan monitoring, memberikan fasilitasi (mencari sumber pendanaan dan memberikan *technical assistance*), serta mendorong implementasi berbagai keputusan di bidang transportasi. "Tahap akhir dari Jakarta Master Plan memperhitungkan kepentingan dari seluruh pemangku kepentingan dan pendekatan yang dilakukan sangat partisipatif dan dari bawah ke atas," ujar Fauzi Bowo dalam acara Jakarta Masterplan

Summit: Jakarta vs Singapore, A Comprehensive Comparison di Kempinski Grand Ballroom, Jakarta, Kamis (14/7/2011).

Jakarta *Master Plan* ini akan menentukan pola dan pemanfaatan ruang, ekonomi, transportasi dan lingkungan di Jakarta. Dalam konsep Jakarta *Master Plan* tahun 2010-2030 mengandung beberapa hal seperti isu strategis dan masalah yang harus dihadapi, target tujuan dan pengembangan, target strategis danantisipasi masalah serta rencana untuk mewujudkan strategi dalam struktur makro.

"Tidak mudah bagi Jakarta mengembangkan pola ini. Tidak seperti pemerintah Singapura yang tidak harus menghadapi parlemen yang kritis," ungkap Foke. Dia memaparkan, Pemerintah Kota Jakarta mesti berurusan dengan badan legislatif Jakarta yang mempunyai kewenangan dan hak untuk menolak atau menyetujui rencana yang dihasilkan oleh pihak eksekutif.

"Saya dan tim saya harus berkonsultasi meminta persetujuan untuk keputusan penting seperti anggaran tahunan dan persetujuan untuk Jakarta *Master Plan*," katanya. Dia pun mengungkapkan bahwa Jakarta *Master Plan* tersebut adalah langkah untuk mengatasi masalah Jakarta bukan untuk perbandingan dengan Singapura. Karena Jakarta tidak dapat dibandingkan dengan Singapura. Ia pun berkomentar mengenai usul 1.000 kota Singapura di dunia. "Penduduk Jakarta perlu diyakinkan untuk berubah secara kultural. Saya tidak yakin apakah ini jalan yang penduduk Jakarta ingin lakukan," tandasnya.

Walaupun sudah ada payung besar yang dibuat untuk menyelesaikan masalah kemacetan, tapi beberapa pihak masih terus mengingatkan pemerintah daerah untuk bertindak lebih cerdas. Masalahnya, semua rencana – yang tertulis dalam *master plan* – seringkali ditemukan tidak konsisten dalam pelaksanaannya. Dari situs web detiknews.com, dua anggota Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) mengkritik apa yang telah dilakukan Pemda DKI Jakarta selama ini.

”Coba lihat saja segala rencana untuk mengurangi kemacetan tidak ada yang jalan. Berapa banyak kita lihat tiang-tiang untuk pembangunan monorail menjadi mangkrak di jalan saja,” keluh Wakil Ketua DPR Taufik Kurniawan. Taufik mempertanyakan konsistensi Foke dalam mengatasi kemacetan. Pasalnya kampanye Foke yang menjanjikan Jakarta bebas macet tak kunjung terealisasi.

“Konsistensi Pemda DKI yang harus jadi perhatian kita semua. Tingkat kedisiplinan tentang tata ruang, daerah resapan dan sebagainya jangan ditabrakkan, jangan dijadikan mal semua. Ini akan membawa konsekuensi kemacetan,” keluh Taufik lagi.

Keluhan senada disampaikan Ketua DPR Marzuki Alie. Marzuki mencontohkan, Foke bahkan tak menyentuh daerah rawan macet dengan solusi cerdas. “Tengok saja bagaimana mungkin di depan Mal Ambassador Casablanca yang menjadi sumber kemacetan itu bisa bertahun-tahun dibiarkan tanpa ada jembatan penyeberangan. Langkah membangun jembatan ini kan upaya ringan, tapi itu saja tidak dikerjakan,” kritik Marzuki.

Marzuki mendesak Foke menaati setiap aturan tata kota. Semua yang melanggar, Marzuki mengingatkan, pasti ada konsekuensinya. “Di Swiss, pelaksanaan aturan konsisten, tidak mudah orang merubah atau melanggar aturan, sangat luar biasa. Bangunan di sini walaupun kuno tapi tertata rapi karena pemerintah tidak bisa merubah aturan seenaknya. Jangankan menggunakan lahan sembarangan, menebang satu pohon saja tanpa izin untuk mendirikan bangunan dendanya bisa mencapai puluhan ribu dollar,” ujar politisi Partai Demokrat (PD) ini.

Dari masyarakat Jakarta sendiri pun semestinya memiliki kesadaran untuk membantu pemerintah menyelesaikan kemacetan ini, yaitu dengan menjaga ketertiban berkendara di jalan raya. Seperti yang dilansir dari situ swab Metrotvnews.com, kesadaran berlalu lintas warga DKI Jakarta dan sekitarnya semakin rendah dan tidak tertib. Ketidaktertiban itu terlihat dari meningkatnya jumlah pelanggaran lalu lintas dibanding tahun 2006 lalu.

Berdasarkan data Direktorat Lalu Lintas Kepolisian Daerah Metro Jaya, pada 2006 jumlah pelanggar lalu lintas sekitar 529.844 kasus. Angka tersebut naik pada 2007 hingga 633.522 pelanggaran dan sempat turun di 2008 dengan 509.124 kasus. Memasuki 2009 jumlah pelanggaran semakin meningkat sampai titik 737.426 kasus dan di 2010 terjadi 720.837 pelanggaran. Sedangkan, Januari - Juni 2011 Polda Metro Jaya mencatat 450.270 pelanggaran. Jumlah tersebut didominasi oleh kendaraan roda dua dan angkutan umum.

Jadi, masalah multiaspek ini selayaknya diselesaikan secara komprehensif, pemerintah semestinya konsisten melaksanakan apa yang tercantum dalam *master plan* dari mulai peraturan transportasi di Jakarta sampai peraturan tata ruang kota. Masyarakat juga disarankan untuk bekerjasama dengan pemerintah daerah dengan menggunakan fasilitas transportasi umum yang telah disediakan, dari mulai transportasi Kereta Rel Listrik (KRL) sampai TransJakarta.

Namun, pemerintah juga seyogyanya memperbaiki fasilitas transportasi umum dan menambah jumlah transportasi massal – baik dari jenis transportasinya seperti *monorail* atau menambah jumlah bis-bis umum -- agar masyarakat mau menggunakan kendaraan umum tersebut. Lalu, kebijakan OTJ harus dilaksanakan secara konsisten, agar keputusan berada pada satu badan otoritas, untuk mengambil keputusan secara tepat dan cepat.

Pemerintah pusat juga semestinya membantu pemerintah daerah, Jangan jadikan Jakarta sebagai lahan bisnis dan jangan mengkomersialisasikan segala hal di Jakarta. Masing-masing pemerintah daerah disarankan untuk saling membantu, Pemprov Jabar, Pemprov Banten, Pemda Bogor, Pemda Tangerang, dan Depok sepatutnya mengutamakan kepentingan umum, dalam hal ini untuk menjadikan Jakarta tempat yang nyaman untuk beraktivitas, karena kepadatan penduduk di Jakarta sebagian juga berasal dari warga kawasan suburban ini.

Maka dari itu, jika pemerintah mau melaksanakan segala kebijakan dengan konsisten, dan jika kemacetan dapat ditanggulangi, kerugian ekonomi yang

dihasilkan dari kemacetan perlahan akan berangsur hilang, dan uang Rp 57 triliun dapat dialokasikan untuk pembangunan ekonomi Indonesia.



Daftar Pustaka

Buku:

Bolch, Judith. *Investigative and In-Depth Reporting. (Communication arts books)*. Hastings House Pub, 1978.

Brand.C., J. Preston. *Which technology for urban public transport?: A Review of system performance, costs and impacts, TRANSPORT 156 Issue TR4*. Oxford, 2003.

Kelly, J.A. and J. Peter Clinch. *Temporal Variance of revealed Preference on street Parking Price Elasticity*. Dublin, 2005.

Litman, Todd. *Transportation Elasticities: How Prices and Other Factors Affect Travel Affect Travel Behavior*, Victoria Transport Policy Institute. Victoria, 2010.

Todd, Litman. *Evaluating Public Transit Benefits and Costs: Best Practices Guidebook*, Victoria Transport Policy Institute, Victoria, 2009

Meyer, Philip. *Precision Journalism: A Reporter's Introduction to Social Science Methods*. Bloomington: Indiana University Press, 1973.

Moore, R.J. *Parking Rates, Global CBD Parking Rates Survey*, Colliers International, 2009.

Susantono, Bambang. *1001 Wajah Transportasi Kita: Jangan Hanya Bisa Mengeluh Macet*. Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama, 2009.

Koran:

Djalan Tangerang Selalu Macet. Jakarta: Kompas, 11 Oktober 1969.

Sepedamotor dan Sejenisnya Harus Lewat Jalur2 Lambat. Jakarta: Kompas, 30 Maret 1974.

Pengaturan Lalulintas Baru Jl Jendral Sudirman-Setia Budi. Jakarta: Kompas, 3 Mei 1975.

Semrawut, Banyak Macamnya, Toh Kurang Mencukupi. Jakarta: Kompas, 14 April 1979.

Survai Lalulintas untuk Pembangunan Jalan Tol Grogol-Cawang. Jakarta: Kompas, 3 Juni 1980.

Ruas Jalan Lingkar Luar Selatan Mulai Difungsikan November 1989. Jakarta: Kompas, 13 Oktober 1989.

Rakyat Kehilangan Sarana Angkutan. Jakarta: Kompas, 14 Januari 1990.

Atasi Kemacetan, Lewat Pengendalian Pembangunan Terpadu Pusat Kegiatan. Jakarta: Kompas, 11 Desember 1991.

Transportasi “TREMWAY” MUNDUR KE “BUSWAY”. Jakarta: Kompas, 25 Mei 2009.

Situs Web:

Kompas.com

<http://regional.kompas.com/read/2010/09/01/19074781/Wah.Penduduk.Jakarta.10.Juta>
a.

(diakses pada tanggal 5 Oktober 2011, pukul 22:30 WIB)

<http://serpong.kompas.com/kolom/detail/75/pasar.modern.vs.supermarket..siapa.menang>.

(diakses pada tanggal 5 Oktober 2011, pukul 22:48)

<http://internasional.kompas.com/read/2011/02/28/16552742/Laju.Pertumbuhan.Penduduk.4.5.Juta.Jiwa>

(diakses pada tanggal 5 Oktober 2011, pukul 22:55 WIB)

Badan Pusat Statistik (BPS)

http://www.bps.go.id/tab_sub/view.php?tabel=1&daftar=1&id_subyek=17¬ab=12

(diakses pada tanggal 5 Oktober 2011, pukul 22.58 WIB)

Detik.com

<http://finance.detik.com/read/2010/07/23/115131/1405204/4/bappenas-jumlah-penduduk-jakarta-capai-95-juta-di-2010>

(diakses pada tanggal 5 Oktober 2011, pukul 23:03 WIB)

Tribunenews.com

<http://jakarta.tribunnews.com/2011/09/15/dki-khawatirkan-pertumbuhan-penduduk-daerah-mitra>

(diakses pada tanggal 7 Oktober, pukul 16:17 WIB)

Tempo.com

<http://www.tempo.co/read/news/2011/04/05/057325277/Penduduk-DKI-Jakarta-Capai-959-Juta-Jiwa>

(diakses pada tanggal 15 Oktober 2011, pukul 22:45 WIB)

<http://www.tempo.co/read/news/2011/09/10/057355494/DKI-Jakarta-Nyaris-Kelebihan-Penduduk>

(diakses pada tanggal 15 Oktober 2011, pukul 22:57 WIB)

Okezone.com

<http://economy.okezone.co/read/2011/11/07/20/526198/tingkat-daya-beli-masyarakat-depok-tertinggi-di-jabar>

(diakses pada tanggal 15 Oktober 2011, pukul 23:30 WIB)

Poskota.com

<http://www.poskota.co.id/berita-terkini/2011/06/03/17-jurus-atasi-macet-di-jakarta-mandek>

(diakses pada tanggal 18 Oktober 2011, pukul 22:15 WIB)

<http://www.poskota.co.id/berita-terkini/2011/10/15/pembangunan-7-mall-di-jakarta-ditunda>

(diakses pada tanggal 18 Oktober 2011, pukul 22:35 WIB)

Indonesiaraya.com

<http://indonesiarayanews.com/berita/berita/serba-serbi/2011/10/28/2919/versi-time-jakarta-ranking-6-kota-terpadat-di-dunia>

(diakses pada tanggal 22 Oktober 2011, pukul 17:28 WIB)

Seputar-indonesia.com

<http://www.seputar-indonesia.com/edisicetak/content/view/355493/>

(diakses pada tanggal 22 Oktober 2011, pukul 22:40 WIB)

Detik.com

<http://oto.detik.com/read/2011/10/22/170103/1750101/1218/fahmi-idris-kemacetan-salah-pemerintah?hight>

(diakses pada tanggal 22 Oktober 2011, pukul 23.03 WIB)

Iec.co.id

www.iec.co.id/berita/transportasi-kota-jakarta-mengkhawatirkan

(diakses pada tanggal, 22 Oktober 2011, pukul 23:18 WIB)

Rakyatmerdekaonline.com

<http://nusantara.rakyatmerdekaonline.com/news.php?id=19396>

(diakses pada tanggal 22 Oktober 2011, pukul 23: 20 WIB)

Gunadarma

<http://wartawarga.gunadarma.ac.id/2011/05/dampak-pembangunan-mall/>

(diakses pada tanggal 22 Oktober 2011, pukul 23:49 WIB)

Dinas Pekerjaan Umum (DPU)

http://www.pu.go.id/2nd_index_produk.asp?site_id=01020100&noid=24

(diakses pada tanggal 5 November 2011, pukul 10.45 WIB)

Jakarta.or.id

<http://dtk-jakarta.or.id/v3/wp-content/uploads/Membangun-Rezim-Angkutan-Umum1.pdf>

(diakses pada tanggal 5 November 2011, pukul 13.12 WIB)

Detik.com

<http://us.oto.detik.com/read/2011/02/10/172849/1568834/648/rp-107-triliun-bbm-yang-dihambur-hamburkan-ketika-macet>

(diakses pada tanggal 16 November 2011, pukul 13.37 WIB)

Eco-indonesia.org

http://eco-indonesia.org/index.php?option=com_content&view=article&id=7:1kemacetan-akibatkan-20-bbm-terbuang-percuma-&catid=2:energy&Itemid=8

(diakses pada tanggal 16 November 2011, pukul 14.00 WIB)

Kompas.com

<http://teknologi.kompas.com/otomotif/2011/09/15/sehari-2-miliar-hilang-percuma-di-sudirman-thamrin/>

(diakses pada tanggal 16 November 2011, pukul 14.15 WIB)

<http://properti.kompas.com/read/2011/03/14/1902125/Pembangunan.Flyover.Tanpa>

Kajian.Lingkungan.Hidup

(Diakses pada Rabu, 3 Desember 2011, pukul 06:10)

Investasi.kontan.co.id

<http://investasi.kontan.co.id/v2/read/1300979997/62902/Djoko-Flyover-dan-jalan-tol-tidak-menyelesaikan-kemacetan-di-Jakarta->

(Diakses pada Rabu, 10 Desember 2011, pukul 06:30 WIB)

Kilasberita.com

<http://www.kilasberita.com/kb-news/kilas-indonesia/20687-56-fly-over-tidak-dapat-mengurangi-kemacetan-jakarta>

(Diakses pada Rabu, 10 Desember 2011, pukul 06:45 WIB)

Motodream.net

<http://www.motodream.net/content/read/setiap-hari-jakarta-tambah-1172-kendaraan-dan-kerugian-akibat-macet-17-2-triliun/>

(Diakses pada Rabu, 10 Desember 2011, pukul 06:15 WIB)

Pikiranrakyat.com

<http://www.pikiran-rakyat.com/node/153835>

(Diakses pada Rabu, 18 Desember 2011, pukul 06:30 WIB)

Departemen Perhubungan, Dinas Perhubungan darat (hubdat)

<http://bstp.hubdat.web.id/index.php?mod=detilSorotan&idMenuKiri=345&idSorotan=54>

(Diakses pada Rabu, 20 Desember 2011, pukul 06:30 WIB)

Lintasberita.com

<http://www.lintasberita.com/Nasional/Berita-Lokal/harus-baca-daftar-jalur-3-in-1-kawasan-3-in-1-jakarta-terbaru-20092010-daripada-kena-tangkep>

(Diakses pada Rabu, 20 Desember 2011, pukul 22:30 WIB)

Tempo.com

<http://www.tempointeraktif.com/share/>

(Diakses pada Rabu, 20 Desember 2011, pukul 22:41 WIB)

Gatra.com

http://arsip.gatra.com/2011-05-27/versi_cetak.php?id=148505

(Diakses pada Rabu, 20 Desember 2011, pukul 23:19 WIB)

Metronews.com

<http://metrotvnews.com/read/analisdetail/2011/03/05/143/Mengurai-Kemacetan-Lalu-lintas-di-Jakarta>

(Diakses pada Rabu, 20 Desember 2011, pukul 23:47 WIB WIB)

Politikindonesia.com

<http://www.politikindonesia.com/index.php?k=politik&i=20365>

(Diakses pada Rabu, 22 Desember 2011, pukul 22:41 WIB)

Globalnews-indonesia.com

<http://www.globalnews-indonesia.com/fullpost/berita-utama/1307755829/adanya-kendaraan-berat-masuk-tol-kota-kemenhub-keluarkan-keputusan-pembatasan-truk.html>

(Diakses pada Rabu, 22 Desember 2011, pukul 22:53 WIB)

<http://www.inssin.org/anggaran-baru-untuk-jpk-pns-dki-jakarta/>

(Diakses pada Kamis, 12 Januari 2012, pukul 09:00 WIB)

Tribunnews.com

<http://www.tribunnews.com/2010/09/01/biaya-gedung-dpr-cukup-untuk-bangun-12-ribu-sekolah>

(Diakses pada Kamis, 12 Januari 2012, pukul 09:05 WIB)

Kompas.com

<http://www.megapolitan.kompas.com/.../Jakarta.Master.Plan.Solusi.untuk.Jakarta>

(Diakses pada Kamis, 12 Januari 2012, pukul 09:15 WIB)

Suarapembaruan.com

<http://www.suarapembaruan.com/home/mendesak-perpres-master-plan-transportasi-jadebotabek/13459>

(Diakses pada Kamis, 12 Januari 2012, pukul 09:35 WIB)

Metrotvnews.com

<http://metrotvnews.com/metromain/newscat/metropolitan/2011/07/11/57435/Kesadaran-Warga-Jakarta-Berlalu-Lintas-Rendah>

(Diakses pada Kamis, 12 Januari 2012, pukul 09:46 WIB)

Gunadarma.ac.id

<http://wartawarga.gunadarma.ac.id/2012/01/hirup-pikuk-kemacetan-di-kota-jakarta/>

(Diakses pada Kamis, 12 Januari 2012, pukul 10:09 WIB)

Republika.co.id

<http://www.republika.co.id/berita/regional/jabodetabek/12/01/04/lxa328-13-juta-kendaraan-baru-akan-sesaki-jakarta>

(Diakses pada Kamis, 12 Januari 2012, pukul 10:09 WIB)

Beritajakarta.com

http://www.beritajakarta.com/2008/id/berita_detail.asp?idwil=0&nNewsId=44251

(Diakses pada Kamis, 12 Januari 2012, pukul 10:25WIB)

Detiknews.com

<http://www.detiknews.com/read/2010/07/19/075239/1401661/10/dpr-kritik-kebijakan-foke-atasi-kemacetan-jakarta>

(Diakses pada Kamis, 12 Januari 2012, pukul 11.00 WIB)

