halaman 26
kolom 2

Pikiran Rakyat

UNPAD
NON UNPAD

Senin Selasa Rabu Kamis Jumat Sabtu Minggu
1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16
17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31
Jan Peb Mar Apr Mei Jun Jul Ags Sep Okt Nov Des

# Tol Dalam Kota, Solusi Kemacetan?

**Oleh DJOKO SUBINARTO**

UNTUK mengatasi permasalahan lalu lintas dan kemacetan di Kota Bandung yang semakin ruwet, Pemerintah Kota Bandung sedang mematangkan rencana projek pembangunan jalan tol dalam Kota Bandung bernama Bandung Intra Urban Toll Road (BIUTR). Jika berjalan mulus, BIUTR ini bakal terbentang mulai dari pintu keluar tol Pasteur hingga ke Jalan Supratman dan berlanjut ke Jalan Ujungberung, Jalan Soekarno-Hatta, Terminal Gede Bage, Cileunyi hingga Majalaya (*Pikiran Rakyat*, Senin, 19 Oktober 2009).

Akankah ini menjadi solusi jitu bagi kemacetan di Kota Bandung?

**Paling gampang**

Secara sederhana, kemacetan terjadi lantaran panjang jalan serta lebar jalan tidak seimbang dengan jumlah kendaraan. Logikanya, cara paling gampang mengatasi kemacetan adalah dengan menambah panjang jalan dan lebar jalan. Namun, menambah panjang jalan dan lebar di Kota Bandung sekarang ini semakin sulit dilakukan. Yang paling mungkin adalah membuat jalan baru.

Sampai batas tertentu, membangun jalan tol dalam kota memang dapat mengatasi kemacetan lalu lintas. Tetapi, yakinlah kebijakan seperti ini cuma mengatasi kemacetan untuk sementara waktu jika tidak disertai upaya-upaya lainnya, mulai dari membenahi manajemen transportasi, pengadaan transportasi massal yang murah, nyaman, serta aman, pembatasan penambahan jumlah kendaraan bermotor, hingga ke pendidikan disiplin berlalu lintas warga kota.

Kita bisa berkaca kepada Kota Jakarta. Meskipun ruas jalan tol dalam kota di Jakarta terus bertambah, kenyataannya, toh masalah kemacetan lalu lintas di sana tidak kunjung terpecahkan lantaran tidak dibarengi upaya-upaya lainnya yang menunjang.

Menurut Stephen Ison, pakar transportasi asal Universitas Loughborough, Inggris, pembangunan jalan baru, seperti jalan tol dalam kota, sesungguhnya bukan solusi tepat untuk mengatasi kemacetan. Pembangunan jalan baru justru membawa dampak negatif dalam kaitannya dengan kelestarian lingkungan dan pembangunan berkelanjutan.

Dalam konteks Kota Bandung, mengaktifkan kembali sejumlah jalur kereta api bisa menjadi salah satu pilihan terbaik dalam upaya mengatasi kemacetan lalu lintas. Dengan mengaktifkan kembali jalur kereta api yang menghubungkan Bandung-Ciwidey dan Bandung-Tanjungsari, setidaknya dapat mereduksi kemacetan yang saban hari terjadi di rute Cicaheum-Cibiru-Jatinangor dan rute Kopo-Soreang-Ciwidey.

Desentralisasi layak pula menjadi bahan pertimbangan. Kemacetan kerap terjadi lantaran adanya beragam aktivitas, mulai dari perdagangan, bisnis, pendidikan, pemerintahan, rekreasi, hingga hiburan yang terpusat pada kawasan tertentu. Perlu diupayakan agar beragam aktivitas ini tidak melulu hanya terpusat pada satu kawasan tertentu.

Dari segi waktu, kemacetan sering terjadi tatkala pekerja secara serentak berangkat dan pulang pada jam-jam yang sama. Dengan melakukan manajemen waktu seperti mengatur jam/*shift* kerja, kemacetan bisa dikurangi. Tidak sedikit perusahaan di luar negeri mulai memberlakukan empat hari kerja bagi karyawannya. Jumlah 40 jam kerja sepekan dengan 5 hari kerja diubah menjadi 40 jam kerja sepekan dengan 4 hari kerja. Durasi kerja yang semula 8 jam kerja per hari berubah menjadi 10 jam kerja per hari.

Penerapan pola kerja jarak jauh (*tele work*) dapat pula menjadi pilihan. Dengan kemajuan teknologi informasi dan komunikasi, karyawan kantor/perusahaan bisa saja bekerja dari rumah masing-masing. Di banyak kota di negara maju, pola ini menjadi bagian yang menyatu dengan kebijakan pemerintah kota dalam upaya mengurangi kemacetan dan pencemaran udara.

**Gaya hidup**

Tidak kalah penting adalah mengubah gaya hidup masyarakat yang diarahkan kepada gaya hidup yang bersahaja dan lebih ramah lingkungan. Masyarakat cenderung memilih menggunakan kendaraan bermotor untuk bepergian dari dan ke satu tempat yang jaraknya tidak terlalu jauh. Padahal, untuk mencapai tujuan kurang dari tiga kilometer, kita bisa berjalan kaki. Untuk tujuan dengan jarak kurang dari dua puluh kilometer, kita dapat menggunakan sepeda.

Bayangkan, jika saja separuh dari pegawai, separuh dari mahasiswa dan separuh dari pelajar yang ada di seluruh Kota Bandung ini mau berjalan kaki dan atau mengayuh sepeda untuk menjangkau tempat-tempat tujuan mereka yang tidak terlalu jauh, niscaya ini akan memberi kontribusi berarti bagi pengurangan tingkat kemacetan dan pencemaran udara di kota ini.

Dalam hal ini, kebijakan pengelola kota yang mampu mendorong warga agar mau menerapkan gaya hidup ramah lingkungan mutlak diperlukan. Di samping menyediakan fasilitas pendukung bagi pejalan kaki dan pengguna sepeda serta menyediakan transportasi massal yang murah, nyaman, dan aman, pengelola kota bisa pula memberi insentif yang menarik dan memanjakan bagi warganya yang menerapkan gaya hidup ramah lingkungan. Insentif itu bisa berupa pemberian keringanan pembayaran pajak, pemberian asuransi kesehatan gratis, dan sebagainya. ***

***Penulis**, penulis lepas, alumnus Universitas Padjadjaran, Bandung.*