

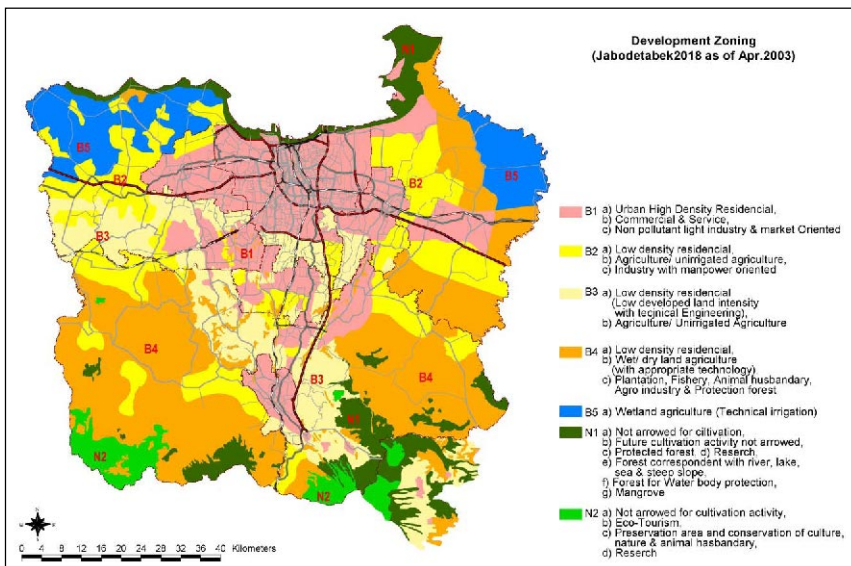
3. Perspektif Wilayah dan Permintaan Perjalanan Masa Mendatang

3.1 Perspektif Wilayah Jabodetabek Masa Mendatang

“Jabodetabekpunjur 2018” merupakan konsolidasi rencana pengembangan tata ruang yang memberikan panduan pokok pengembangan wilayah termasuk pengembangan sistem transportasi.

Pokok-pokok rencananya:

- 1) mengarahkan penyebaran penduduk di wilayah Bodetabek,
- 2) membatasi pengembangan di daerah tangkapan air di bagian selatan khususnya di Bogor,
- 3) mendorong pengembangan pada arah linier sepanjang poros Timur-Barat (Bekasi-Tangerang), dan
- 4) memprioritaskan pengembangan sektor keuangan, perdagangan dan pariwisata di Jakarta.

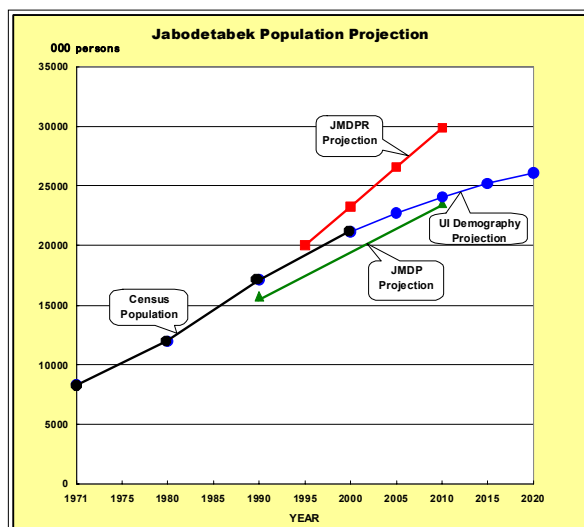


Gambar 3.1 Zona Pengembangan di Jabodetabekpunjur 2018

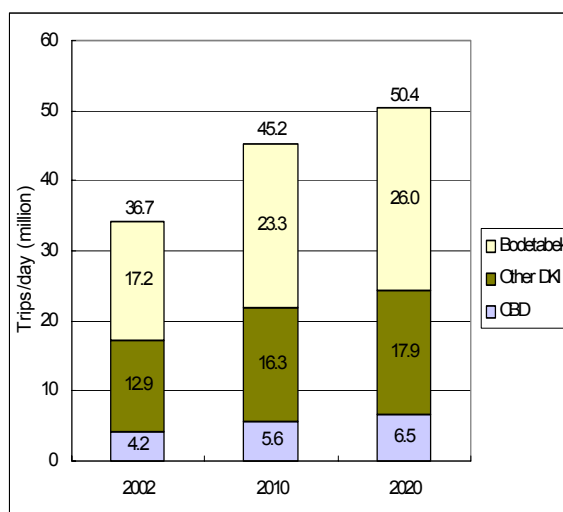
3.2 Pertumbuhan Permintaan Transportasi di Jabodetabek

Sejalan dengan antisipasi pertumbuhan penduduk dan kepemilikan kendaraan dalam dua puluh tahun mendatang, total perjalanan diperkirakan akan tumbuh secara lebih cepat. Total perjalanan yang akan dilakukan di Jabodetabek pada tahun 2020 akan meningkat 40 persen dibanding tahun 2002.

Saat ini, andil moda angkutan umum sekitar 60% (di luar kendaraan tak bermotor). Bila tidak diambil tindakan yang tepat, andil angkutan umum khususnya bis akan turun menjadi kurang dari separuh total andil moda angkutan bermotor karena tingkat layanannya yang rendah. Di lain pihak, andil moda angkutan pribadi yang mobilitasnya lebih nyaman akan meningkat dengan cepat.



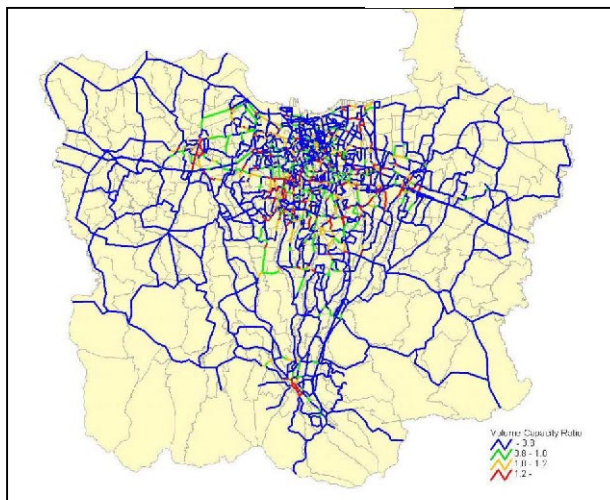
Gambar 3.2 Proyeksi Populasi



Gambar 3.3 Pertumbuhan Bangkitan Perjalanan

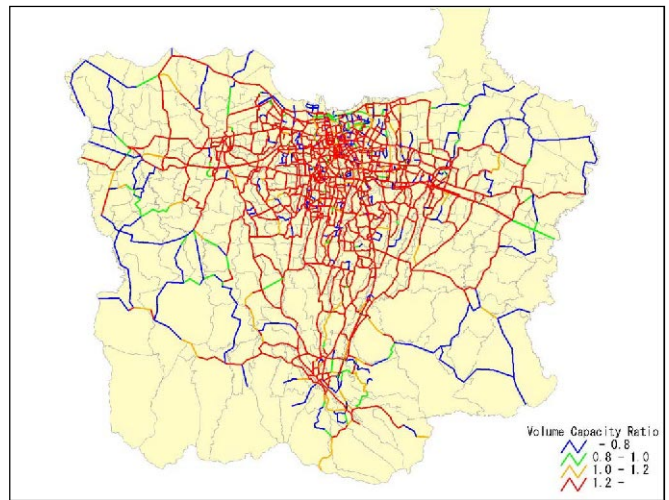
3.3 Antisipasi Memburuknya Kinerja Sistem Transportasi

Skenario “Do Nothing” mengindikasikan bahwa kinerja sistem transportasi akan sangat memburuk di masa datang bila tidak dilakukan investasi dalam waktu 20 tahun ke depan. Rata-rata kecepatan perjalanan di seluruh wilayah Jabodetabek akan turun dari 34,8 km per jam pada tahun 2002 menjadi 24,6 km per jam pada tahun 2020. Panjang jalan arteri yang padat di mana rasio Volume/Kapasitas (V/C) melebihi 1,0 akan naik menjadi 1.006 km, atau sekitar 57% dari total panjang jalan arteri di daerah perkotaan. Kemacetan lalu lintas yang parah diantisipasi akan terjadi pada jalan-jalan radial utama yang terhubung dengan wilayah pusat DKI Jakarta, yang menunjukkan bahwa tambahan sistem angkutan radial sangat diperlukan untuk mengakomodasi permintaan perjalanan. Di samping itu untuk mengantisipasi kemacetan lalu lintas di wilayah pusat bisnis (CBD) diperlukan penerapan langkah-langkah pembatasan lalu lintas untuk mendorong pengguna moda angkutan pribadi agar beralih menggunakan moda angkutan umum.



Gambar 3.4

Rasio Volume / Kapasitas Tahun 2002



Gambar 3.5

Rasio Volume / Kapasitas Tahun 2020 :
Skenario “Do Nothing”

4. Asas-asas Rencana Induk Transportasi Jabodetabek

4.1 Sasaran Pengembangan Sistem Transportasi Perkotaan

Melalui analisis tentang permasalahan transportasi perkotaan saat ini di wilayah Jabodetabek, telah diidentifikasi empat prinsip pengembangan sistem transportasi.

4.1.1 Efisiensi dalam Sistem Transportasi untuk Mendukung Kegiatan Ekonomi

Pengurangan kemacetan lalu lintas dapat ditempuh melalui tiga cara berikut ini:

- 1) dengan meningkatkan kapasitas jalan melalui pembangunan dan peningkatan jaringan jalan;
- 2) dengan mengoptimalkan penggunaan kapasitas jalan yang ada dengan menggunakan sistem kontrol lalu lintas dan penyediaan informasi lalu lintas; dan
- 3) dengan mengurangi permintaan lalu lintas kendaraan yang berlebihan melalui manajemen transportasi dan mengalihkan pengguna moda angkutan pribadi ke moda angkutan umum.

Bersamaan dengan itu, upaya peningkatan penggunaan angkutan umum harus mendapatkan perhatian karena sistem angkutan massal memiliki kelebihan dibanding moda angkutan pribadi dalam hal biaya perjalanan dan penggunaan ruang yang lebih sedikit.

4.1.2 Prinsip Keadilan dalam Transportasi bagi Seluruh Anggota Masyarakat

Guna memastikan keadilan dalam mobilitas penduduk, paling tidak harus disediakan layanan angkutan pada tingkat minimum tertentu bagi semua anggota masyarakat. Peran angkutan umum sangat penting dalam menyediakan sarana angkutan yang dapat dijangkau masyarakat berpenghasilan rendah agar mereka dapat mengakses berbagai layanan sosial. Di samping itu, perlu juga dibangun fasilitas transportasi untuk penyandang keterbatasan fisik (rancangan universal).

4.1.3 Peningkatan Kualitas Lingkungan Berkaitan dengan Transportasi

Polusi udara yang disebabkan oleh kendaraan bermotor perlu diikurangi melalui kontrol emisi gas buang dari mobil, meningkatkan angkutan umum dan pengendalian permintaan lalu lintas, khususnya di kawasan rawan kemacetan. Langkah-langkah untuk mengurangi PM10 harus menjadi fokus utama.

Kebisingan di tepi jalan dan kawasan permukiman yang disurvei menunjukkan tingkat pencemaran tinggi yang tak bisa diterima kecuali pada malam hari. Pencemaran kebisingan yang disebabkan oleh kendaraan bermotor juga harus menjadi perhatian melalui pemeliharaan kendaraan secara tepat dan berkala serta dengan perbaikan perilaku pengemudi.

4.1.4 Keselamatan dan Keamanan Transportasi

Karena kehidupan sangat berharga dan kematian serta luka-luka yang disebabkan oleh kecelakaan lalu lintas akan menyebabkan kesedihan bagi anggota keluarga dan teman, maka keselamatan lalu lintas harus ditingkatkan dan jumlah korban kecelakaan harus diperkecil melalui penegakan hukum dan peraturan, penyuluhan secara intensif, pendidikan dan pelatihan bagi pengemudi serta kepada masyarakat umum. Peningkatan fasilitas lalu lintas melalui desain rekayasa dapat memberikan kontribusi terhadap penurunan kecelakaan lalu lintas.

Hasil Survei Kunjungan Rumah Tangga SITRAMP menunjukkan bahwa masyarakat saat ini amat prihatin terhadap keamanan penggunaan angkutan umum. Perasaan tidak aman di stasiun-stasiun kereta api dan halte- halte bis maupun di dalam kendaraan angkutan umum harus ditingkatkan lebih dahulu.

4.2 Kebijakan Transportasi Perkotaan

Untuk mencapai empat prinsip pengembangan sistem transportasi perkotaan, kebijakan transportasi berikut ini sangat penting bagi wilayah Jabodetabek:

Kebijakan 1: Peningkatan Penggunaan Angkutan Umum

Kebijakan 2: Mengurangi Kemacetan Lalu Lintas

Kebijakan 3: Mengurangi Pencemaran Udara dan Kebisingan Lalu Lintas

Kebijakan 4: Menurunkan Kecelakaan Lalu Lintas dan Meningkatkan Keamanan

Keempat kebijakan transportasi tersebut saling berkaitan satu sama lain. Promosi peningkatan penggunaan angkutan umum merupakan langkah pokok untuk mengurangi ketergantungan pada moda angkutan pribadi. Namun demikian, peningkatan layanan angkutan umum semata tidak akan mampu mendorong masyarakat yang sudah terbiasa menggunakan moda angkutan pribadi untuk beralih pada moda angkutan umum. Langkah-langkah kebijakan pembatasan lalu lintas akan dapat meningkatkan penggunaan angkutan umum dengan syarat telah tersedia layanan angkutan umum yang baik dan memadai. Di samping itu, peningkatan keamanan pada angkutan umum akan dapat juga meningkatkan kenaikan penggunaan angkutan umum karena masyarakat saat ini sangat prihatin terhadap ketidakamanan di dalam kendaraan umum dan memberikan kontribusi untuk beralih dari moda angkutan pribadi ke moda angkutan umum. Penurunan penggunaan kendaraan mobil juga dapat menyebabkan penurunan pencemaran udara dan kebisingan lalu lintas yang disebabkan oleh mobil dan sepeda motor. Di lain pihak, peningkatan kualitas layanan angkutan umum melalui reformasi sistem operasi bis akan dapat meningkatkan keselamatan transportasi karena para awak bis akan mengoperasikan kendaraannya secara lebih aman.

4.3 Strategi Pengembangan Sistem Transportasi Utama Regional

Suatu sistem transportasi utama harus dibangun dalam konteks pengembangan wilayah. Rencana pembangunan wilayah menuntut dukungan sistem transportasi guna memformulasikan struktur wilayah yang diinginkan dan mendukung arah pengembangan wilayah.

4.3.1 Mendukung Permintaan Angkutan Penumpang dan Barang Antar Daerah

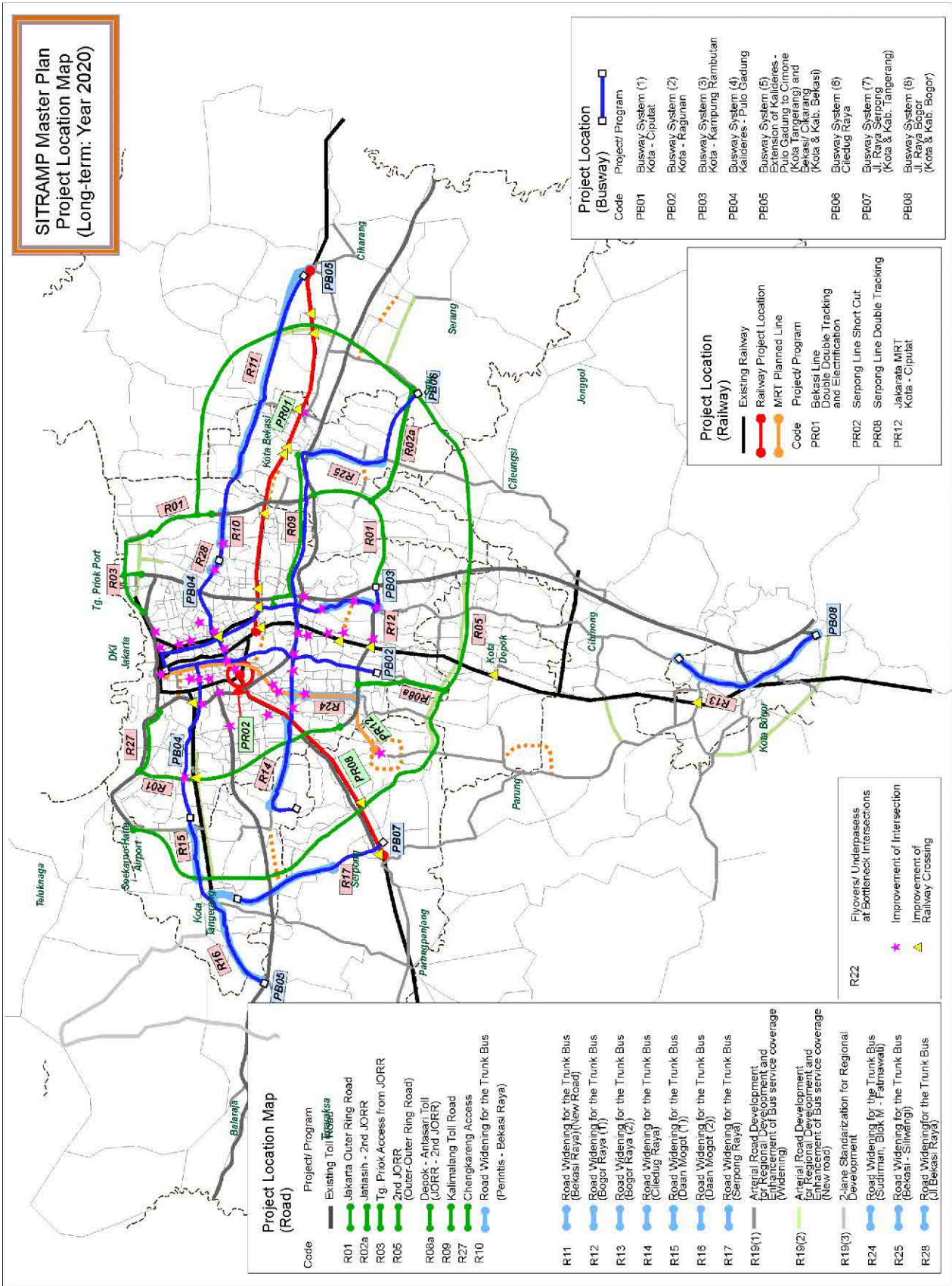
Jaringan transportasi primer yang melayani pergerakan komoditas antar wilayah harus ditingkatkan agar dapat melayani meningkatnya permintaan dan untuk memperbaiki akses ke fasilitas-fasilitas penting seperti pusat primer, pelabuhan Tanjung Priok, bandar udara Soekarno-Hatta dan kawasan industri. Untuk melayani perjalanan penumpang antar wilayah, akses ke bandara, terminal bis antar kota dan stasiun kereta api utama juga harus ditingkatkan. Perbaikan akses ke pelabuhan Tanjung Priok sejalan dengan rencana pengembangan pelabuhan tersebut adalah hal yang mendesak guna mendukung pertumbuhan ekonomi kawasan. Di samping itu akses yang handal ke bandara Soekarno-Hatta juga harus disediakan dengan meningkatkan kapasitas jalan tol Sedyatmo, membangun JORR seksi W-1 dan W-2, serta membangun ruas timur jalan Outer-Outer Ring Road.

4.3.2 Memandu Pengembangan Perkotaan pada Poros Timur-Barat

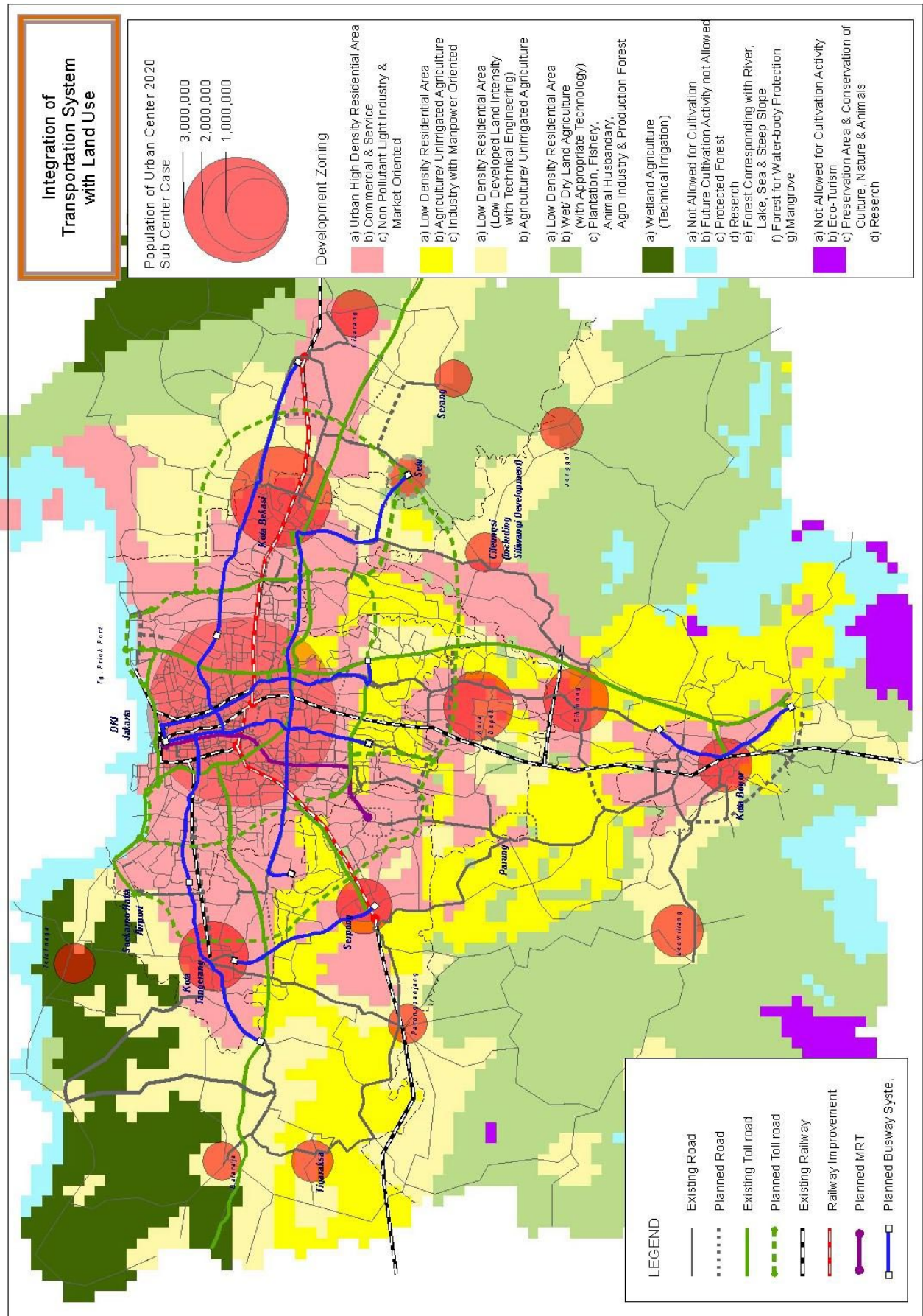
Guna mendukung kebijakan pengembangan perkotaan Jabodetabek pada poros timur-barat, maka pengembangan sistem transportasi harus dimanfaatkan sebagai alat untuk memandu struktur perkotaan menuju arah yang diinginkan. Perhatian khusus harus diberikan pada arah timur-barat untuk mendorong pengembangan perkotaan di wilayah yang dipilih.

4.3.3 Perkuatan Aksesibilitas antara Pusat-pusat Perkotaan di Jabodetabek

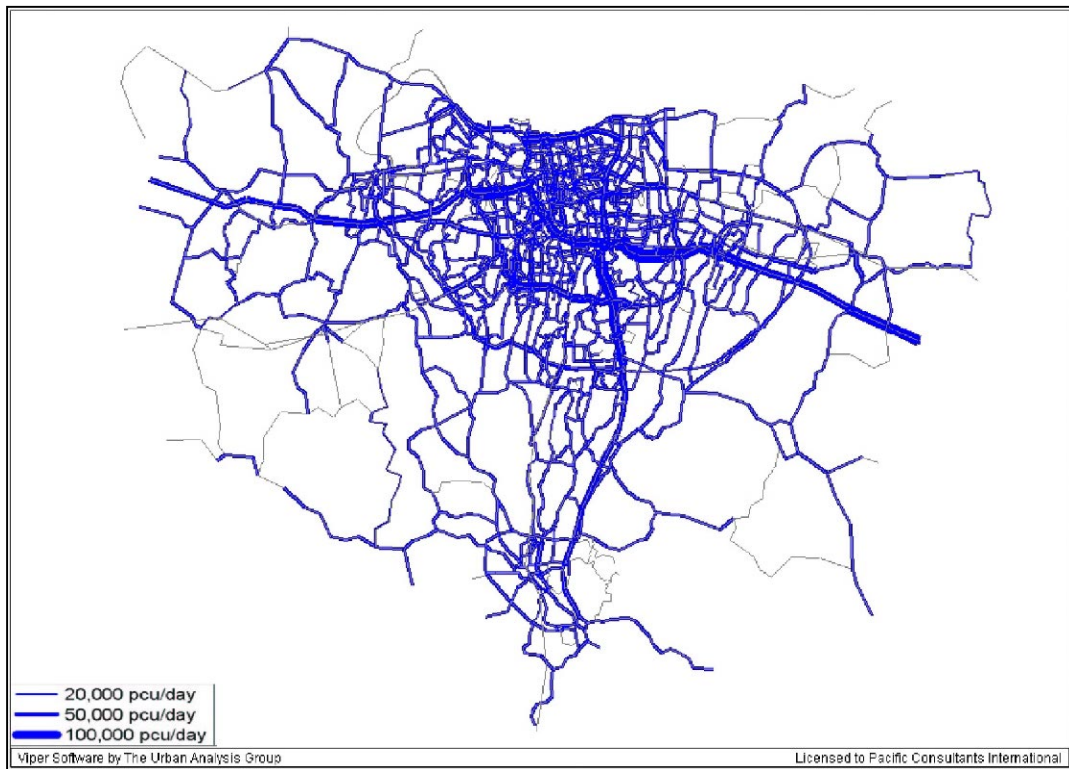
Pengembangan pusat-pusat perkotaan di Bodetabek harus dianggap sebagai langkah jangka panjang guna mengurangi arus commuter dari Bodetabek ke Jakarta. Aksesibilitas di antara pusat-pusat perkotaan harus ditingkatkan untuk mencapai pengembangan pusat-pusat perkotaan yang berkesinambungan di Bodetabek dengan memperkuat saling interaksi antar pusat-pusat tersebut. Aksesibilitas ke/dari Jakarta juga harus diperkuat untuk mendukung kegiatan sosial dan ekonomi di pusat-pusat perkotaan di Bodetabek.



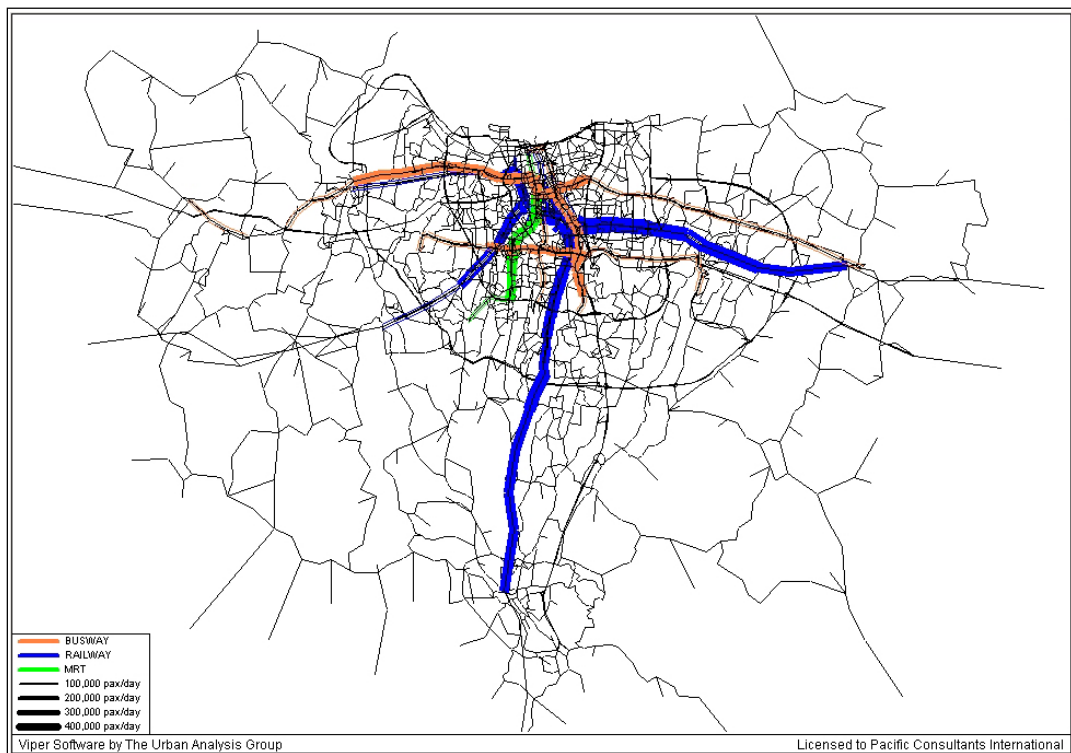
Gambar 4.1 Rencana Induk SITRAMP Tahun 2020



Gambar 4.2 Keterpaduan antara Sistem Transportasi dan Tata Guna Lahan



Gambar 4.3 Proyeksi Permintaan Lalu Lintas Harian (pcu) 2020



Gambar 4.4 Perkiraan Volume Penumpang Harian Tahun 2020

4.4 Sasaran Kinerja Rencana Induk

Target-target spesifik sangat diperlukan untuk dapat mengarahkan pelaksanaan program-program yang diusulkan dalam rencana induk transportasi dan untuk memantau kemajuan pelaksanaan program.

Untuk memenuhi target tersebut perlu dilaksanakan berbagai langkah kebijakan sebagaimana diusulkan dalam rencana induk, misalnya peningkatan sistem angkutan umum dan penerapan manajemen permintaan lalu lintas.

Kebijakan 1: Promosi Penggunaan Angkutan Umum

Ukuran Kinerja	Kondisi Th. 2002	Target Th. 2010	Target Th. 2020
Waktu Perjalanan - Rata-rata waktu perjalanan penumpang angkutan umum	58 menit	55 menit	50 menit
Aksesibilitas - Jumlah pekerjaan dalam jarak 660-meter dari stasiun kereta api	0.6 juta	1,0 juta	1,2 juta
- Jumlah pekerjaan dalam jarak 660-meter dari halte bis	-	1,2 juta	1,2 juta
Kenyamanan - Rata-rata jumlah perpindahan	0.98 kali	1 kali	1 kali
Biaya - (Biaya rata-rata tiap perjalanan dengan angkutan umum) / (Rata-rata pendapatan per kapita) Tahun 2002 = 100	100	139	83

Kebijakan 2: Mengurangi Kemacetan Lalu Lintas

Ukuran Kinerja	Kondisi Th. 2002	Target Th. 2010	Target Th. 2020
Wilayah Jabodetabek - Kecepatan rata-rata (km/jam)	34.5	33	30
Panjang jalan dengan kecepatan 20 km/jam atau lebih (km)	1584	1650	1700
- Wilayah perkotaan	201	200	200
- CBD			

Kebijakan 3: Mengurangi Polusi Udara dan Kebisingan Lalu Lintas

Ukuran Kinerja	Kondisi Th. 2002	Target Th. 2010	Target Th. 2020
Emisi PM10 per kapita (g/hari)	0,27	0,25	0,22
Emisi CO2 per kapita (kg/hari)	0,66	0,73	1,00
Konsumsi Energi per kapita (juta J/hari)	9	10	14
Panjang jalan dengan PM10 di luar batas standar lingkungan (km)	1.850	350	700
Panjang jalan dengan kebisingan di luar batas standar lingkungan (km)	3.500	4.000	4.500

Kebijakan 4: Peningkatan Keselamatan dan Keamanan

Ukuran Kinerja	Kondisi Th. 2002	Target Th. 2010	Target Th. 2020
Korban luka-luka dalam kecelakaan lalu lintas	913 (tahun 2000)	650	450
Jumlah kematian dalam kecelakaan lalu lintas	585 (tahun 2000)	440 (pengurangan 25 %)	290 (pengurangan 50 %)
Jumlah kecelakaan KA	60	45	30