

PENGAMATAN TENTANG PENERAPAN SISTEM PLAT NOMOR GANJIL/GENAP SEBAGAI ALTERNATIF PENGURANGAN KEPADATAN KENDARAAN PRIBADI DI JALAN RAYA

Elsa Martini

Jurusan PWK Universitas Esa Unggul, Jakarta
Jl. Arjuna Utara Tol Tomang Kebun Jeruk Jakarta 11510
elsa.riza@esaunggul.ac.id

Abstrak

Kemacetan yang terjadi DKI Jakarta sudah melampaui ambang batas kewajaran sehingga menyebabkan kinerja masyarakat DKI Jakarta menjadi menurun. Pemerintah dengan berbagai cara membuat alternative kebijakan guna mengurangi kepadatan kendaraan di jalan raya. Salah satunya dengan akan diterapkannya system plat nomor ganjil/genap. Penerapan system plat nomor ganjil/genap ini masih pro dan kontra sehingga pelaksanaannya menjadi tertunda. Pengamatan penulis dilihat dari segi positif dan negative dan mendapatkan kesimpulan bahwa penerapan system plat nomor ganjil/genap ini baik diterapkan dengan syarat bahwa selain system ini dilaksanakan, adapun infrastruktur seperti jalan, transportasi umum harus dikembangkan dan dipantau mengenai kondisi kendaraan (perawatan kendaraan) serta keamanannya.

Kata kunci: system plat nomor ganjil/genap, kepadatan kendaraan pribadi

Pendahuluan

DKI Jakarta sebagai Ibukota Negara Indonesia merupakan kota pusat pemerintahan dengan segala aktifitas kotanya. Pertambahan penduduk yang tinggi menuntut mobilitas yang tinggi, dikarenakan sarana transportasi umum yang belum memadai maka masyarakat lebih banyak menggunakan kendaraan pribadi sehingga mengakibatkan kemacetan di hamper semua wilayah di Ibukota.

Berdasarkan data Direktorat Lalu Lintas (Ditlantas) Polda Metro Jaya, jumlah penjualan mobil di Jakarta mengalami peningkatan sebanyak 11 % dibandingkan tahun sebelumnya. Di kuartal I tahun 2011, mobil yang terjual mencapai 225.739 unit. Sedangkan tahun 2012, di kuartal I sudah terjual sebanyak 249.589 unit. Bisa dibayangkan sepadat apakah ruas – ruas jalan di Jakarta.

Dengan jumlah penjualan yang meningkat tersebut, kendaraan – kendaraan baru semakin banyak yaitu sejak April 2012 saja kendaraan yang memadati ruas jalan

sudah mencapai 13.346.802 unit dengan perincian, motor 9.861.451 unit, mobil 2.541.351 unit, mobil beban 581.290 unit, bus 363.710 unit. Secara keseluruhan, Indonesia kini menjadi Negara ketiga terbanyak menggunakan kendaraan bermotor setelah Amerika dan China.

Kemacetan yang sudah terjadi hampir di seluruh ruas jalan di Jakarta dikarenakan sarana dan prasarana transportasi yang kurang memadai. Masalah kemacetan dan buruknya layanan angkutan umum inilah yang memicu peningkatan penggunaan kendaraan pribadi di Jakarta. Peningkatan penggunaan kendaraan pribadi ini juga dipicu oleh akibat rendahnya biaya penggunaan kendaraan pribadi khususnya sepeda motor yang berakibat pada angkutan umum yang semakin tidak diminati. Hal ini sejalan dengan adanya penurunan jumlah pengguna angkutan umum setiap tahunnya.

Tingkat penggunaan angkutan umum hingga pada dekade tahun 1980an masih sekitar 50 persen dan turun menjadi hanya 12,9 persen di tahun 2010.

kebijakan system plat nomor ganjil / genap untuk mengurangi kepadatan lalu lintas. Kendaraan dengan nomor ganjil atau genap akan menggunakan stiker dengan warna khusus. Stiker berwarna hijau misalnya akan diterapkan untuk kendaraan berplat nomor ganjil. Sementara kendaraan berplat nomor genap digunakan stiker berwarna merah. Regulasi ini diawasi oleh polisi lalu lintas yang didukung oleh beberapa perangkat elektronik seperti kamera pemantau lalu lintas dan ANPR atau Automatic Number Plate Recognition (system pada kamera yang dapat mengenali huruf dan celah kecil di plat yang dapat memberikan tampilan visual plat nomor kendaraan dengan lebih jelas dan lebih mudah dibaca). Pemberlakuan plat nomor polisi ganjil /genap ini diberlakukan guna untuk mengurangi kapasitas kendaraan bermotor roda empat yang akan melintasi jalan – jalan protocol yang ada di Jakarta dengan menentukan rute jalan mana saja yang akan diberlakukan system plat nomor polisi ganjil / genap. Pada titik - titik tertentu nantinya kendaraan bermotor dengan akhiran angka ganjil dan genap yang boleh berjalan dengan selang waktu sehari. Namun aturan ini tidak berlaku pada akhir pekan dan libur nasional. Nantinya mobil yang berasal dari luar DKI Jakarta pun juga harus mengikuti peraturan ganjil / genap ini.

Gambaran umum sarana dan prasarana di DKI Jakarta

Berdasarkan data Direktorat Lalu Lintas (Ditlantas) Polda Metro Jaya, jumlah kendaraan bermotor sejak Januari sampai April 2012 saja, kendaraan yang membebani jalan – jalan di DKI Jakarta sudah mencapai 13.346.802 unit. Dengan perincian , motor 9.861.451 unit, mobil 2.541.351 unit, mobil beban 581.290 unit dan bus 363.710 unit. Jumlah penjualan mobil di DKI Jakarta memang mengalami peningkatan sebanyak 11 % dibandingkan tahun sebelumnya. Di

kuartal I tahun 2011, mobil yang terjual di Jakarta mencapai 225.739 unit. Sedangkan untuk tahun 2012, di kuartal I sudah mencapai 249.589 unit. Dengan jumlah penjualan yang meningkat tersebut, otomatis kendaraan – kendaraan baru semakin memadati ruas jalan dan menyebabkan kemacetan di Jakarta.



Kondisi Infrastruktur jalan dan transportasi umum

Kondisi Infrastruktur jalan di DKI Jakarta kurang memadai, disebabkan karena jumlah kendaraan bermotor yang semakin bertambah sehingga perbandingan dengan kapasitas jalan menjadi tidak seimbang. Transportasi umum yang ada belum memadai dengan jumlah penduduk DKI Jakarta. Kondisi transportasi umum yang belum baik seperti bus – bus yang sudah tidak layak jalan karena tidak dirawat sehingga kadang knalpot sudah mengeluarkan asap masih dipakai. Keamanan di dalam angkutan umum juga dipertanyakan. Banyak terjadi kriminalitas di dalam angkutan umum.



Kondisi angkutan umum di Jakarta (1)



Kondisi angkutan umum di Jakarta (2)

Tingkat kedisiplinan dan kesadaran pengguna jalan yang semakin hari semakin parah. Dikarenakan jumlah kendaraan bermotor khususnya sepeda motor yang bertambah banyak menyebabkan antara kendaraan sepeda motor ini saling mendahului sehingga menyebabkan lalu lintas menjadi tidak terkendali.

Penataan dan pengaturan penggunaan jalan dan fasilitas pendukungnya yang belum maksimal seperti penyediaan pedestrian bagi pejalan kaki, penyediaan jalur khusus sepeda motor dan lain – lain. Keadaan ini menyebabkan pedestrian yang seharusnya digunakan bagi pejalan kaki justru digunakan untuk sepeda motor, jika ini dibiarkan dapat mengakibatkan kecelakaan.



Kondisi pedestrian di DKI Jakarta

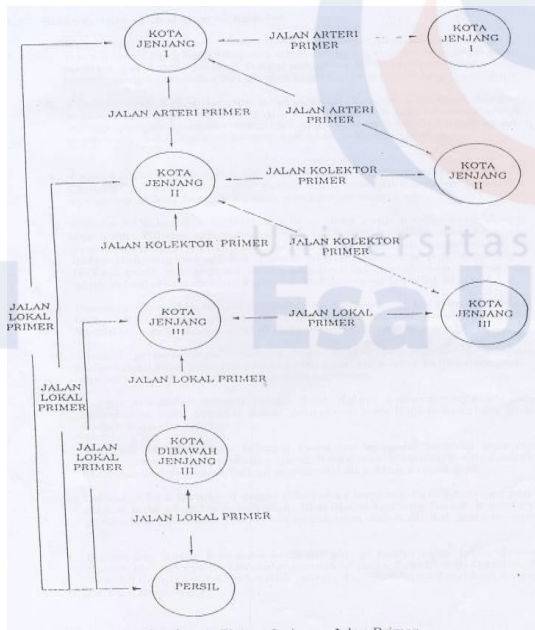
Metode Penelitian

Jaringan jalan merupakan satu kesatuan system terdiri dari system jaringan jalan primer dan system jalan sekunder yang terjalin dalam hubungan hirarki.

Sistem jaringan jalan primer disusun mengikuti ketentuan pengaturan tata ruang dan struktur pengembangan wilayah tingkat

nasional, menghubungkan simpul – simpul jasa distribusi. Jaringan jalan primer menghubungkan secara terus menerus kota jenjang kesatu, kota jenjang kedua, kota jenjang ketiga dan kota jenjang dibawahnya sampai ke persil dalam satu satuan wilayah pengembangan. Jaringan jalan primer tidak terputus walaupun memasuki kota. Jaringan jalan primer harus menghubungkan kawasan primer. Suatu ruas jalan primer dapat berakhir pada suatu kawasan primer. Kawasan yang mempunyai fungsi primer antara lain: insdustri skala regional, terminal barang atau pergudangan, pelabhan, Bandar udara, pasar induk, pusat perdagangan skala regional atau grosir.

Yang dimaksud dengan kota jenjang kesatu adalah kota yang berperan melayani seluruh satuan wilayah pengembangannya, dengan kemampuan pelayanan jasa yang paling tinggi dalam satuan wilayah pengembangannya serta memiliki orientasi keluar wilayahnya. Yang dimaksud dengan kota jenjang kedua adalah kota yang berperan melayani sebagian dari satuan wilayah pengembangannya dan terikat jangkauan jasa ke kota jenjang kedua serta memiliki orientasi ke kota jenjang kesatu. Yang dimaksud dengan kota jenjang ketiga ialah kota yang berperan melayani sebagian dari kesatuan wilayah pengembangannya, dengan kemampuan pelayanan jasa yang lebih rendah dai kota jenjang kedua dlam satuan wilayah pengembangannya dan terikat jangkauan jasa ke kota jenjang kedua serta memiliki orientasi ke kota jenjang kedua dan kota jenjang kesatu. Yang dimaksud dengan kota dibawah jenjang ketiga adalah kota yang berperan melayani sebagian dari kesatuan wilayah pengembangannya, dengan kemampuan pelayanan jasa yang lebih rendah dari kota jenjang ketiga dan terikat jangkauan serta orientasi yang mengikuti prinsip – prinsip di atas.



Pada UU No.22 tahun 2009 Pengaturan Lalu Lintas, Bab II pasal 3:

“Lalu lintas dan angkutan jalan diselenggarakan dengan tujuan: a. terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar dan terpadu dengan MODA angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat kesatuan dan persatuan bangsa,serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa. b. terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa dan c. terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.”

Peran Transportasi bis dalam keseluruhan Transportasi

Sistem angkutan massal masyarakat perkotaan biasanya berorientasi untuk melayani pekerjaan, perjalanan sekolah, mobilitas ke pusat perbelanjaan, rekreasi daerah (stadion, pantai dan lain – lain), dan pusat bisnis kawasan (CBD). Tujuan peningkatan dan pemeliharaan pengendara angkutan bis (ridership) adalah:

1. Ridership mampu meningkatkan pendapatan operasional angkutan.
2. Penting untuk melayani mobilitas comuter dalam mengurangi tingkat kemacetan lalu lintas.

3. Mendorong pergerakan aktifitas bisnis, hiburan, pelayanan kepada masyarakat secara umum yang semuanya itu memerlukan dukungan masyarakat.
4. Memberikan waktu, biaya, keuntungan dan kenyamanan kepada pengendara kendaraan umum karena lebih murah, seringkali lebih cepat dan lebih praktis.
5. Menurunkan tingkat penggunaan kendaraan dalam pencapaian standar kualitas udara di perkotaan.
6. Dilihat dari segmen pasar seperti yang muda, lanjut usia, cacat, miskin dan nondrivers (bukan pengendara), ketergantungan terhadap angkutan, dan mobilitas, segmen pasar ini bergantung sepenuhnya pada angkutan umum.

Pertimbangan perencanaan

Beberapa dasar pertimbangan dan asumsi dasar untuk menyediakan program – program system pelayanan bis. Jalan dan kondisi jalan raya: efektifitas pelayanan bis adalah fungsi dari berbagai factor internal dan eksternal. Factor internal biasanya control dan manajemen, termasuk rute dan jadwal pengembangan. Factor eksternal adalah pengawasan manajemen dan termasuk didalamnya yaitu karakter dan padatnya pembangunan serta karakteristik pendukung layanan sosial ekonomi.

Pemanfaatan layanan: produktifitas atau jumlah penumpang yang dihasilkan untuk setiap jam pelayanan adalah dasar pengukur efektifitas layanan.

Jaringan geometri: sangat sedikit system angkutan di Amerika Serikat telah di master planne kan. Kebanyakan system berkembang dari waktu ke waktu secara bertahap, sehingga menimbulkan tumpang tindih, duplikasi, dan terputus putus layanannya.

Prioritas perawatan bis: sejumlah tindakan dapat diambil untuk memperlancar arus kendaraan ke pusat kota dari daerah, termasuk perawatan prefensial seperti Lanes eksklusif untuk bis dan prefensial control prosedur.

Pemberhentian bis: kendaraan bis dan sistem kinerja secara keseluruhan sangat dipengaruhi oleh lokasi, desain, jarak dan pengoperasian pemberhentian bis, termasuk lokasi terminal dan desain. Jarak pemberhentian bis menentukan kecepatan operasi dan mempengaruhi keseluruhan rute waktu perjalanan dan pelindung jarak pejalan kaki.

Analisis

Faktor – faktor penyebab kemacetan lalu lintas di Jakarta:

1. Sarana angkutan umum yang tidak memadai dilihat dari jumlah dan kondisi kendaraan.
2. Penataan dan pengaturan penggunaan jalan dan fasilitas pendukungnya yang belum maksimal (contoh: penyediaan pedestrian bagi pejalan kaki, penyediaan jalur khusus untuk kendaraan sepeda motor dan lain – lain).
3. Tingkat kedisiplinan dan kesadaran pengguna jalan yang masih rendah.
4. Bencana banjir yang datang secara periodic.
5. Jumlah volume kendaraan bermotor yang besar, tidak seimbang dengan kapasitas jalan.

Akibat kemacetan yang semakin parah dan tak kunjung membaik, Gubernur DKI Jakarta Joko Widodo memutuskan untuk membuat system plat nomor ganjil / genap yang akan diberlakukan tahun 2013 ini. Bulan Maret 2013 dan diundur menjadi bulan Juni 2013 karena masih diperlukan waktu untuk persiapan pemberlakuannya. Kendaraan dengan plat nomor ganjil / genap akan menggunakan stiker dengan warna khusus. Stiker berwarna hijau misalnya untuk kendaraan berplat nomor ganjil. Sedangkan stiker berwarna merah untuk kendaraan berplat nomor genap. Regulasi ini akan diawasi oleh polisi lalu lintas yang didukung dengan beberapa perangkat elektronik seperti kamera pemantau lalu lintas dan ANPR atau Automatic Number Plate Recognition (system pada kamera

yang dapat mengenali huruf dan celah kecil di plat nomor yang dapat memberikan tampilan visual plat nomor kendaraan dengan lebih jelas dan lebih mudah dibaca). Pemberlakuan system plat nomor ganjil / genap ini guna mengurangi kapasitas kendaraan bermotor empat yang akan melintasi jalan – jalan protocol yang ada di Jakarta dengan menentukan rute jalan mana saja yang akan diberlakukan system tersebut. Pada titik –titik tertentu nantinya, kendaraan bernomor akhir genap dan ganjil boleh berjalan dengan selang waktu sehari. Namun aturan ini tidak berlaku pada akhir pekan dan libur nasional. Nantinya, mobil yang berasal dari luar DKI Jakarta juga harus mengikuti peraturan sistem ini.

Jalur yang diperkirakan akan menjadi tempat pemberlakuan system plat nomor ganjil / genap adalah : koridor three in one yang telah berlaku sepanjang Blok M hingga Kota dan jalan Gatot Subroto, ditambah jalan Rasuna Said. Sejumlah koridor Timur – Barat yang dilalui TransJakarta. Jalan Sultan Agung yang melintang dari Karet hingga Manggarai dilanjutkan hingga jalan Pramuka. Membentang ke Timur hingga Cempaka Putih , mulai jalan Medan Merdeka Selatan dan jalan Jend. Suprato serta di sebelah Barat jalan Kyai Tapa dan KH. Hasyim Ashari yang menghubungkan Grogol dengan Harmoni , jalan Gunung Sahari, Kramat Raya, Salemba, Jatinegara hingga ke Cawang jalur Cideng, Mas Mansyur. Melintasi Tanah Abang, lanjut ke jalan Prof. Dr, Satrio dan Casablanca hingga Kampung Melayu. Alasan dipilihnya jalur – jalur tersebut adalah karena wilayah tersebut masih termasuk kategori pusat aktifitas kota Jakarta dengan volume lalu lintasnya yang tinggi, selain itu masih banyak jalur alternative yang dapat dimanfaatkan. Saat pemberlakuan nanti, kendaraan bermotor dilarang melintas pada pukul 06.00 hingga 20.00 WIB.

Penerapan system plat nomor ganjil / genap terdapat beberapa kendala yaitu: 1. Pemantauan yang sulit, untuk bisa menerapkan system plat nomor ganjil / genap dibutuhkan pengawasan dan

pemantauan penuh di jalan oleh petugas pelaksana. Petugas harus berjaga dengan teliti dan jeli melihat plat nomor kendaraan yang lalu lalang. Tentu saja ini bukan pekerjaan yang mudah, walaupun sudah dibantu dengan alat kamera sekalipun. 2. Maraknya pemalsuan dan duplikasi plat nomor, jika peraturan plat nomor ganjil / genap ini benar diberlakukan di Jakarta, upaya pemalsuan dan duplikasi akan dapat terjadi. 3. Transportasi umum yang kurang memadai, jika system ini diberlakukan maka transportasi umum harus dipersiapkan semaksimal mungkin untuk digunakan oleh masyarakat sehingga tujuan mengurangi kemacetan dapat terlaksana dengan baik. 4. Kemungkinan penambahan kendaraan baru, system plat nomor ganjil / genap masih dapat dimanfaatkan bagi sebagian orang untuk membeli mobil baru, ini disebabkan mereka tidak mau menggunakan transportasi umum.

Sesungguhnya dalam upaya menekan penggunaan kendaraan bermotor pribadi terdapat beberapa cara atau kebijakan yang dapat dilakukan. Cara yang dapat dilakukan adalah dengan meningkatkan beban biaya penggunaan kendaraan bermotor pribadi dan memperbaiki pelayanan angkutan umum yang ada. Artinya pendekatan memecah kemacetan dengan menekan penggunaan kendaraan bermotor pribadi dan merevitalisasi (memperbaiki) layanan angkutan umum menjadi penting. Memberikan layanan angkutan yang baik akan menjadi alternative transportasi dan mendorong para pengguna kendaraan pribadi berpindah ke angkutan umum.

Sebagai bahan perbandingan saja dari data Polda Metro Jaya menunjukkan hingga saat ini jumlah perjalanan di Jakarta ada sekitar 21 juta perjalanan setiap harinya dan jumlah kendaraan bermotor di Jakarta hampir mencapai 9 juta unit. Padatnya perjalanan itu dilayani oleh kendaraan pribadi yang

jumlahnya sebesar 98% untuk melayani 44% perjalanan. Sementara itu angkutan umum yang jumlahnya hanya 2% harus melayani 56% perjalanan (diantaranya 3% dilayani KA/KRL Jabodetabek). Langkah mengendalikan penggunaan kendaraan pribadi dan merevitalisasi angkutan umum menjadi sangat penting harus segera dilakukan untuk memecahkan kemacetan di Jakarta. Angka pertumbuhan rata-rata 5 tahun terakhir antara 10% sampai 15% setiap tahunnya. Secara khusus sekarang ini angka pertumbuhan kendaraan Mobil per hari \pm 300 unit dan Sepeda Motor per hari 1.500 unit.

Saat ini Jakarta juga sudah memiliki moda angkutan umum massal Transjakarta yang cukup representatif dan sudah beroperasi hampir sekitar 7 tahun dengan panjang koridor akan lebih dari 200 Km. Secara rutin, moda ini dibangun dan dioperasikan guna mendorong penggunaan kendaraan bermotor pribadi beralih ke angkutan umum dan meninggalkan kendaraan pribadinya di rumah atau di pinggir-pinggir kota. Sekarang yang sangat perlu didorong dan harus dimulai pada tahun 2012 mendatang adalah pentingnya memperbaiki atau merevitalisasi layanan angkutan umum di Jakarta agar mampu mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. Masalah angkutan umum dan layanannya masih terus bergulir menjadi keinginan warga yang harus diperbaiki segera.

Munculnya dan meningkatnya dorongan merevitalisasi layanan angkutan umum tersebut dimulai juga dengan maraknya kejadian kejahatan dan pelanggaran hukum yang dilakukan oleh awak angkutan umum itu sendiri. Misalnya saja maraknya kecelakaan lalu lintas dan pemerkosaan penumpang angkutan umum oleh sopir angkutan

umum beberapa waktu lalu. Kejadian inilah yang mempercepat terjadi keinginan warga agar pemerintah daerah Jakarta secepatnya melakukan revitalisasi angkutan umum di Jakarta.

Kesimpulan

Cara yang paling ideal dengan pemberlakuan system plat nomor ganjil / genap adalah didukung dengan persiapan yang matang, alat – alat bantu yang bekerja baik serta petugas di lapangan yang siap bekerja penuh. Penerapan system plat nomor ganjil/ genap ini harus didukung pula dengan persiapan sarana dan prasarana jalan seperti transportasi umum diperbanyak jumlah kendaraannya, dalam kondisi yang siap dan layak jalan serta keamanan yang terjamin oleh pihak Pemerintah dan Swasta. Jika factor – factor ini dapat berjalan dengan koordinasi yang baik maka bukan tidak mungkin Jakarta akan mempunyai system transportasi yang berjalan dengan baik tanpa adanya kendala kemacetan di ruas – ruas jalan di Jakarta.

Daftar Pustaka

BPS, Data penjualan mobil di Jakarta tahun 2011, 2012

Peraturan Gubernur DKI Jakarta mengenai sistem plat nomor ganjil / genap

Budiyono Soedarso, Diktat Prasarana Wilayah dan Kota

UU No.22 tahun 2009 tentang peraturan lalu lintas