

Kemacetan dan Arah Pajak Kendaraan

PERTUMBUHAN kendaraan bermotor di Surabaya memang benar-benar pesat. Sebagaimana diberitakan *Jawa Pos* (11/1), jumlah kendaraan yang tercatat di Satlantas Polwiltabes Surabaya hingga November 2009 mencapai 3.723.885 unit (penambahan sekitar 15 ribu unit per bulan). Itu menunjukkan betapa pertumbuhan kendaraan di kota ini tidak sebanding dengan pertumbuhan lebar dan jumlah ruas jalan.

Apabila pemerintah, dalam hal ini Pemprov Jatim dan Pemkot Surabaya, tidak segera mengantisipasi kebutuhan lebar dan ruas jalan tersebut, tinggailah menunggu waktu saja, kemacetan di Surabaya akan mirip dengan Kota Jakarta yang sekarang. Dengan pertumbuhan 15 ribu unit per bulan, berarti jumlah kendaraan di Surabaya akan bertambah 1,8 juta unit dalam kurun waktu 10 tahun ke depan. Betapa macetnya kota ini jika lebar dan ruas jalan tidak berubah.

Karena itu, jalan macet seharusnya diantisipasi dengan kerangka berpikir jangka panjang. Selama ini, pola pembangunan jalan di Surabaya cenderung pragmatis. Artinya, sebuah jalan baru akan diperlebar jika di jalan tersebut sudah sering terjadi kepadatan yang luar biasa. Bahkan, ada jalan yang diperbaiki setelah sering memakan korban jiwa (kecelakaan).

Arah Pajak Kendaraan

Sungguh ironis, volume kendaraan semakin penuh dan warga telah membayar pajak tepat waktu, tetapi kenyamanan, keamanan, dan kelancaran jalan raya semakin menurun. Itu berarti Pemprov Jatim belum berani membuat kebijakan



O l e h

AUGUSTINUS SIMANJUNTAK

progresif untuk mengarahkan pajak kendaraan bagi kenyamanan warga kota dalam berkendara. Kota ini sungguh kelihatan semrawut akibat kemacetan di mana-mana. Bahkan, angka kecelakaan terus meningkat karena para pengguna jalan saling sikut atau saling berebut posisi terdepan di jalan yang penuh sesak.

Menurut data Satlantas Polwiltabes Surabaya, selama 2009 telah terjadi 1.515 kecelakaan dengan jumlah korban 637 nyawa melayang sia-sia di jalanan.

Jumlah kecelakaan tersebut meningkat 21,20 persen jika dibandingkan dengan 2008 yang "hanya" 1.250 kecelakaan (*Jawa Pos*, 1/1). Karena itu, warga kota patut bertanya, ke manakah nantinya pajak kendaraan tersebut? Bukankah pajak kendaraan seharusnya diarahkan untuk pembangunan infrastruktur jalan di metropolitan?

Lambannya pemprov mengantisipasi kepadatan dan kemacetan jalan di kota ini tidak lepas dari paradigma penggunaan pajak kendaraan yang masih terpusat. Dalam rancangan Undang-Undang Pajak Kendaraan Bermotor Progresif, ternyata terdapat kewajiban pemerintah daerah untuk mengalokasikan hanya 10

persen dari penerimaan pajak kendaraan untuk pembangunan jalan.

Itu berarti anggaran pembangunan jalan raya selama ini memang tidak jauh dari 10 persen dari pajak kendaraan.

Anehnya, pemprov dan pemkot terkesan boros dalam penggunaan anggaran atau anggaran digunakan untuk sesuatu yang tidak urgen. Misalnya, biaya perjalanan anggota DPRD ke luar negeri atau ke berbagai daerah di tanah air dengan dalih studi banding, rapat-rapat yang dilakukan di luar gedung dewan, penyediaan mobil dinas pejabat daerah yang setiap tahun minta diganti, dan sebagainya.

Bukankah pembangunan jalan raya jauh lebih urgen ketimbang perjalanan dinas para pejabat yang tidak jelas dampaknya ke masyarakat? Jalan merupakan sarana vital publik yang pembangunannya tidak bisa ditunda-tunda. Karena itu, anggaran ke sektor tersebut seharusnya menjadi salah satu prioritas.

Pengadaan dan pelebaran jalan di kota besar ini perlu dipercepat seiring laju pertumbuhan kendaraan. Bahkan, bila perlu, sekitar 60-80 persen penerimaan pajak dari kendaraan seharusnya diarahkan untuk pemeliharaan dan pembangunan jalan. Toh, kebutuhan jalan yang mencukupi di kota ini akan memperlancar aktivitas pendidikan, perdagangan, dan pemerintahan. Dengan demikian, pertumbuhan ekonomi akan semakin baik.

Kereta Api Bawah Tanah

Sebenarnya, masih banyak pekerjaan rumah pemprov dan pemkot yang membutuhkan biaya besar terkait dengan pembangunan jalan-jalan protokol di Su-

rabaya. Misalnya, dana untuk pembebasan lahan yang semakin mahal dan penataan rel kereta api yang di titik-titik tertentu bersaling-silang dengan jalan raya. Alangkah ironisnya jika puluhan tahun ke depan jalan raya di kota ini masih saling-silang dengan rel kereta api.

Jalur kereta api yang terlalu berdekatan dengan jalan raya terbukti sering menimbulkan kemacetan dan memakan banyak korban jiwa. Untuk itu, dengan paradigma anggaran yang ketat (mengurangi pos-pos anggaran yang tidak penting), pemprov dan pemkot sudah saatnya memikirkan anggaran untuk pembangunan jalur kereta api di bawah tanah. Dalam hal ini, Surabaya perlu mengikuti pola antisipasi yang dilakukan DKI Jakarta. Meski agak terlambat, pemerintah DKI Jakarta mulai memikirkan rel kereta api bawah tanah (*subway*) dengan nilai proyek mencapai Rp 10,3 triliun.

Bagaimana Surabaya? Jawabnya, lebih cepat lebih baik. Hal itu bisa menjadi impian warga kota yang perlu segera dirancang oleh pemprov dan pemkot. Sebab, selain mengurangi angka kecelakaan, rel kereta bawah tanah tentu mengurangi terjadinya kemacetan, di pertintasan kereta saat kereta api lewat. Selain itu, sistem transportasi umum kereta api yang nyaman, bersih, cepat, dan *keren* (di bawah tanah) otomatis akan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi di dalam Kota Surabaya. Semoga. (mik).

*) Augustinus Simanjuntak, dosen Program Manajemen Bisnis FE Universitas Kristen Petra