

Rencana Pembangunan Jalan Tol Tengah Kota, Bisnis Macet Lalu Lintas?

Pengantar Redaksi

Faktanya, kemacetan di sepanjang poros Jl Raya A Yani – Raya Wonokromo tak dapat diurai hingga kini. Persoalannya, Pemkot Surabaya miskin, lalu mengadu ke pusat lewat Pemprov Jatim. Akhirnya pemerintah Jakarta lewat Kementrian Kimpraswil menunjuk investor PT Margaraya Jawa Tol (MJT) membangun tol tengah kota Surabaya. Padahal MPS (Master Plan Surabaya) 2000 yang direvisi oleh tim dari ITS dan menghasilkan MPS sampai tahun 2010 ternyata tidak pernah menyebut rencana pembangunan tol tengah kota. Mengapa tak ada kesamaan dalam perbedaan pusat – daerah? Mengapa paradigma orde baru yang selalu mengedepankan kemacetan lalu lintas sebagai peluang bisnis terus dipertahankan? Simak laporan khusus Teras Post.

Surabaya – Teras Post

Sepanjang Jl A Yani 35 tahun silam tergolong daerah pinggiran, yang renggang bangunan. Kantor Dinas Pertanian Jatim dan pabrik kulit yang terlihat mentereng karena tetangganya kawasan persawahan. Meski demikian poros Jl A Yani tergolong padat karena satu-satunya jalur keluar masuk terminal angkutan umum Wonokromo.

Sekitar tahun 1980, perkembangan A Yani bagai KA ekspres. Kasus leher botol lalu lintas sempat memacetkan poros Jl Raya Wonokromo – A Yani. Pemkot angkat tangan, pemerintah Jakarta menawarkan pembangunan jalan layang Mayangkara. Tapi akhirnya jalan itu ditolkan dengan tarip Rp. 500,00 untuk sepeda motor dan Rp 1.000 untuk roda empat. Sejarah mencatat jalan tol Mayangkara itu selain terpendek di dunia juga tarip termahal di jagad.

Benarkah jalan layang

Mayangkara itu mengatasi kemacetan lalu lintas? Boong besar! Surabaya hanya dikentuti. Selaim tidak mendapat jasa dari pajak jalan tol, kemacetan menjadi beban ekonomi kota pahlawan.

Akhirnya Terminal Angkutan Umum “Joyoboyo” Wonokromo itu dipindahkan ke Bungurasih dan macet Raya Wonokromo dapat diurai. Tetapi kasus lalu lintas bagai *plembungan*. Dipencet atasnya, bagian bawahnya menggelembung. Begitu pula dengan poro Jl A Yani, kemacetan jadi pemandangan sehari-hari utamanya pada jam-jam padat.

Persoalannya, jalan A Yani selain pintu satu-satunya keluar masuk kota Surabaya dari arah Pasuruan, Malang, Mojokerto, juga jalan raya penghubung antara kawasan terbangun Surabaya Timur – Surabaya Barat dan pintu menuju kawasan SIER (Surabaya Industry Estate Rungkut).

Lebih parah lagi ketika tata ruang seputar Jl A Yani ditetapkan sebagai daerah terbangun untuk campuran seperti perkantoran, pabrik, jasa usaha, bisnis, pendidikan, dan pusat pertokoan/mall, selain perumahan.

Kini jalan selebar 24 meter (kiri kanan) dengan panjang 7 Km itu makin menderita, utamanya pada jam-jam sibuk kerja maupun sekolah karena ratusan bahkan ribuan kendaraan roda dua sampai enam saban hari melewatinya.

Bukan Satu-satunya

Mantan pejabat Pemprov Jatim dan Pemkot Surabaya Jatim, Ir H Oemar Muhtadi dan Ir Benyamin Hilly, pernah mengatakan senada, mengatasi problem lalu lintas Jl A Yani lebih pas dengan membangun MERR (Jalan Lingkar Timur Tengah) secara berkesinambungan karena yang diurai adalah persoalan kemacetan lalu lintas di tengah kota, bukan di luar kota.

Surat Kabar / Majalah :

Tanggal :

Halaman :

Kolom :

Subjek :

Kegiatan :

Sementara pakar transportasi UK Petra Ir Benny Poerbantanoë Msp menanggapi kasus lalu lintas A Yani menyatakan, "Saya mencoba menarik ke belakang bahwa pembangunan merupakan sebuah langkah memecahkan permasalahan tanpa menimbulkan masalah baru."

Bahwa di sepanjang poros Jl A Yani akan dibangun jalan tol, itu sah sah saja, itu sebagai akibat pertumbuhan kota. "Namun saya berharap kepadatan lalu lintas yang berkembang di A. Yani jangan hanya dilihat sebagai peluang bisnis saja. Tapi bagaimana peluang bisnis itu berangkatnya dari keinginan ikut memecahkan persoalan transportasi di perkotaan ini."

Benny menambahkan, "Di samping itu kita melihat kemungkinan-kemungkinan lain yang mempunyai implikasi atau dampak yang lebih kecil di banding beberapa kemungkinan lain yang dampaknya besar, terutama



Ir Benny Poerbantanoë Msp pada masa pembangunannya. Dengan begitu pembangunan jalan tol bukan satu-satunya pemecahkan masalah transportasi di perkotaan."

Menurut ia, sistem transportasi di Surabaya sebelumnya sudah mempunyai rencana yang lebih lengkap, namun rencana jaringan jalan sejak MPS 2000 ada sampai sekarang, semuanya belum terealisasikan.

Meski beberapa lahan sudah ada dan terbebaskan untuk jalan raya itu, tapi *pedot-pedot*, istilah jawaanya begitu. "Saya melihat itu akan lebih realistis kalau kita juga melihat kemungkinan-kemungkinan yang lain, bukan hanya mendasarkan satu-satunya jalan tol tengah Surabaya sebagai alternatif yang dianggap terbaik. Bukan saya anti tol tengah lho!" ulas Benny sambil senyum simpul.

Contoh Jl A Yani, di sisi kanan oleh teman-teman dari ITS disebut *frontage (jalur lambat)* dan pembangunan MERR, jalan lingkar timur yang diadukukukan. Di sisi lain kita tidak bisa menutup mata, ada pembangunan jalan tol ke Juanda dan ada pembangunan jembatan Suramadu. Lah kenapa kok *nggak frontage* dan MERR itu saja yang dituntaskan? Tanya Benny seraya menambahkan dengan nada tanya, "Kenapa saya mengatakan itu?"

Ia menjawab sendiri, "Kita merealisasi MERR plus Juanda termasuk arah ke Suramadu juga peluang bisnis yang bagus bagi investor dan penduduk Surabaya pada umumnya. Dalam arti, akses MERR sampai ke Suramadu pintu masuk keluarnya bisa ditaruh, misalnya di Jl; Raya Kenjeran, di Kertajaya, Jl Kedung Baruk sampai ke Timur menembus Stikom. Itukan bisa menjadi sebuah jalur akses menuju ke pusat kota. Dengan begitu arus lalu lintas ketika dari luar kota, semua *nggak* langsung numpuk di Jl A. Yani dan tengah kota," papar ia.

Surat Kabar / Majalah :

Tanggal :

Halaman :

Kolom :

Subjek :

Kegiatan :

Pohon Ijo Royo-royo

Benny kemudian bertanya dan dijawab sendiri. "Nah sekarang saya juga ingin mempertanyakan kalau misalnya tol tengah itu direalisasikan, dan *ramp out*-nya itu sampai sebatas Jl raya Darmo dan Jl Adityawarman, apakah nggak sama saja. Itu kemudian menggiring dan mendorong orang untuk terkumpul di depan Jl Raya Darmo. *Opo nggak eman?* Sebab penumpukan kendaraan di satu tempat akan menjadi masalah baru kelalulintasan. "Saya nggak anti dengan kondisi seperti itu," tegasnya.

Lalu bagaimana dengan pohon yang ijo royo-royo direlokasi? Jawab Benny, untuk itulah saya bertanya. Sepanjang 13 Km dari Aloha - Jagir Wonokromo menghilangkan pohon-pohon yang sudah ijo royo-royo lalu dengan teknologi apa dapat dipakai untuk mensubstitusi penghijauan yang hilang itu? Apakah sudah siap investornya menghadapi masyarakat? Lah sekarang pertanyaan untuk Walikota Bambang DH, ketika pohon ijo royo-royo sepanjang 7 Km direlokasi tanggungjawabnya sampai sejauh mana?

Benny mengajak mencermati pengalaman jelek Pemprov DKI Jakarta ketika membangun jembatan layang. Di bawah jemb-

tan, hampir seluruhnya dimanfaatkan oleh sektor informal atau dijadikan tempat berteduh oleh misalnya pendatang yang belum mendapat pekerjaan. Dampaknya wajah kota tampak kumuh. Mampukah Pemkot Surabaya memperhitungkan dampak sosial itu? Menjaga kawasan Tunjungan dari serbuan PKL saja ke-pontal-pontal, apalagi menjaga kawasan sepanjang 7 Km.

"Jadi investor itu jangan hanya bisnis dalam konteks *aku wis mbangun*. Perkara implikasinya pembangunan, itu urusan pemerintah. Hal itu yang amat saya sayangkan," tegas pakar transportasi yang energik itu. Kalau begitu Jakarta yang memaksakan pembangunan jalan tol tengah kota? Jawab Benny, ya kira-kira begitu. Sebaliknya bagaimana dengan Surabaya? Senyatanya jalan tol tengah kota itu tak ada dalam MPS 2000 maupun MPS 2010 yang direvisi oleh tim dari ITS. Di tempat terpisah Ketua Bapeko Surabaya, Ir Tondo Jekti mengaku, pihaknya masih perlu melakukan kajian mendalam, karena MPS 2000 yang direvisi ITS, tidak menyebut rencana pembangunan tol tengah kota. Kalau tol tengah kota dipaksakan, pihaknya harus mengubah RTRW (Rencana Tata Ruang Wilayah) dan detil plan,

karena terkait dengan tata guna tanah dan bangunan. "Merubah RTRW tidak mungkin satu dua tahun, sebab dilakukan oleh pihak ketiga yakni konsultan, sementara Pemkot harus menyiapkan dananya.

Ketika disingung Rektor ITS, Dr Nuh Dea mengirim surat ke Gubernur Imam Utomo dengan tindasan ke Walikota Bambang DH untuk untuk menanyakan kebijaksanaan pusat yang terlalu jauh mengintervensi Surabaya dalam hal penggabungan jalan tol justru di era reformasi, Tondo Jekti mengaku mendengar hal itu, namun pihaknya tidak punya kekuatan untuk menjawab apalagi menanggapi. "Saya kan wong cilik, juah dari urusan atasan....," sergahnya dengan tawanya.

(jar)