

Sulitnya Membangun Proyek Pengurai Kemacetan di Bali

Bali Macet... Cet!

Jarak 4 Km, 45 Menit

Kenyamanan berpelesir di Bali kini terganggu kemacetan lalu lintas yang cukup tinggi. Parahnya, tindakan konkret untuk mengatasi masalah tersebut belum terwujud.

Anda yang biasa ke Bali dengan menggunakan pesawat terbang tentu sudah hafal titik kemacetan di Pulau Dewata itu. Begitu keluar dari Bandara Ngurah Rai, kemacetan sudah pasti bisa dirasakan. Jangankan menuju ibu kota Denpasar. Untuk menuju ke tempat wisata Kuta dan Nusa Dua saja, macetnya luar biasa. Terkadang malah macet...cet.

Dari pengamatan Jawa Pos, kemacetan lalu lintas terutama terjadi di bagian selatan. Keluar airport menuju Legian, misalnya. Jarak diantara dua tempat itu hanya sekitar 4 kilometer. Namun, dengan menggunakan mobil, jarak yang tidak terlalu jauh tersebut setidaknya memakan waktu tempuh lebih dari 45 menit.

Dari airport menuju ke Kuta atau Legian, salah satu aksesnya adalah Raya Tuban. Meski menjadi salah satu akses keluar masuk bandara, jalan tersebut tidak terlalu lebar. Lebarnya kira-kira empat lajur untuk kendaraan dua arah. Kemacetan biasa terjadi akibat banyaknya kendaraan parkir di tepi jalan sejumlah toko dan restoran Tuban. Tidak hanya itu, sejumlah proyek di tengah jalan juga membuat badan jalan semakin sempit.

Kemacetan semakin parah ketika sampai di sekitar tempat wisata pantai, yakni Legian. Kondisi itu terjadi pada hari normal maupun weekend. Hampir setiap sudut jalan di Legian

terjadi kemacetan yang bisa disebut parah. Jalan di sekitar Legian memang tergolong sempit, hanya bisa digunakan untuk dua lajur kendaraan dalam kondisi satu arah. Namun, tidak sedikit jalan yang hanya satu lajur. Penyebabnya tidak lain adalah badan jalan yang dimakan area parkir.

Kemacetan di sekitar Legian kerap terjadi pada jam-jam dugem di malam hari. Agus Wijanarko, salah seorang tour guide, mengatakan bahwa kemacetan di Legian sebenarnya lebih disebabkan taxi dan kendaraan wisatawan yang berhenti di depan tempat hiburan. "Kebanyakan sih taxi yang memang bertujuan ke berbagai diskotek di sini," jelasnya.

Namun, lanjut Agus, kemacetan di Legian akhir-akhir ini lebih parah dengan berlangsungnya Denpasar Sewerage Development Project (DSDP), sebuah proyek pengelolaan limbah cair. Dari pantauan disepanjang jalan Legian, saat ini memang ada beberapa titik yang digunakan untuk pengerjaan proyek hasil kerjasama pemerintah Indoneisa dan Jepang tersebut.

Kemacetan di daerah Kuta tentu berdampak bagi wisatawan yang pelesir di sana. Misalnya dampak pada pemilihan moda transportasi semacam taxi. Kemacetan membuat beberapa sopir taxi yang beroperasi di sekitar Legian dan Kuta lebih memilih menawarkan tariff borongan daripada menggunakan argometer.

Penggunaan tarif borongan rupanya memang lebih ekonomis bagi pengguna. Tetapi, kenyataannya tidak selalu benar. Sebab, tidak



jarang sopir taksi malah memanfaatkan kondisi tersebut dengan mematok harga yang terbilang tinggi. Orang yang baru atau mereka yang tidak bisa mengira-ngira jarak tempuh pasti tidak bisa mengalkulasi berapa rupiah dia harus menawar. Yang ada malah mereka menjadi sasaran empuk sopir taksi nakal.

“Biasanya bule-bile itu yang menjadi korban. Mereka kan tidak tahu tempat yang dituju sebenarnya sejauh apa,” ucap I Nyoman Nurja, salah satu sopir taksi argometer branded yang beroperasi di Bali. Nyiman sendiri mengaku selama ini tidak pernah memberlakukan tariff borongan. Sebab, hal itu diharamkan oleh perusahaan tempatnya bekerja.

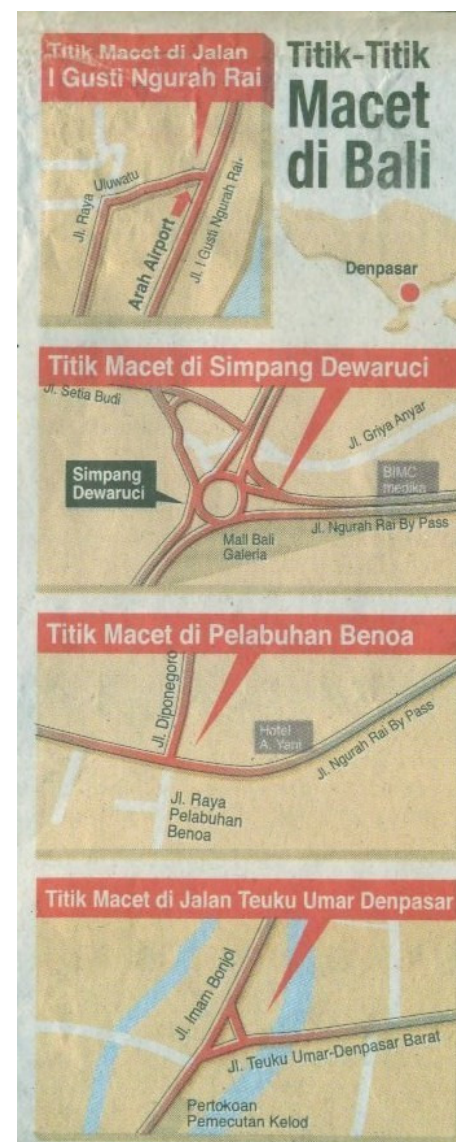
Bagi Nyoman, menjalankan taksi argo dalam kondisi macet tidak selalu menguntungkan. “Sebab, kadang penumpang lebih memilih turun di tengah perjalanan. Selanjutnya, mereka berjalan kaki atau naik ojek,” paparnya. Jawa Pos sempat menyoba menggunakan taksi argometer dan borongan dari Kuta menuju Ubung, Denpasar. Saat mencoba keduanya, kondisi lalu lintas relative lancar meskipun ada kepadatan saat di Kuta.

Hasilnya, perbedaan tariff ternyata lumayan selisih. Sopir taksi borongan mematok harga Rp 100 ribu untuk sekali perjalanan. Harga itu pun sebenarnya sudah hasil penawaran yang cukup a lot. Awalnya si sopir mengajukan tariff Rp 150 ribu. Si sopir mengatakan, harga itu lumrah lantaran Kuta menuju Ubung adalah perjalanan dari ujung ke ujung. Kuta berada di selatan Denpasar, sedangkan Ubung di sisi utara. Ketika menggunakan taksi argometer, tarif yang tertera hanya dibawah Rp 90 ribu. Bahkan, ketika menggunakan taksi argometer, waktu perjalanan cenderung lebih lama. Sebab, si sopir taksi kurang hafal dengan tempat yang dituju.

Kemacetan di Bali memang tidak hanya terjadi di tempat-tempat wisata. Kondisi di beberapa jalan di Denpasar sebenarnya tidak jauh beda. Jika kepadatan dan kemacetan di Kuta menggila ketika weekend, sebaliknya di Denpasar kemacetan kerap terjadi di saat hari sibuk.

Jalan Sulawesi, Diponegoro, Surapati, Teuku Umar, dan Gatot Subroto selama ini juga lekat dengan label rawan macet. Kemacetan yang terpantau koran ini terjadi saat jam berangkat kantor, jam istirahat siang, dan jam pulang kantor.

Sebuah data penelitian Universitas Udayana menyebutkan, beberapa titik jalan kondisi lalu lintasnya memang sudah jauh dari ideal. Penelitian itu dilakukan dengan cara yang lazim digunakan, yakni rasio volume jalan terhadap kapasitas volume (v/c). Di kota Denpasar, rasio v/c ada yang menunjukkan angka 0,75-0,90. Semakin dekat dengan 1,00 berarti kondisi lalu lintas semakin tidak ideal.



Pemerhati transportasi Bali I Gusti Putu Suparsa mengatakan, secara fisik jalan, kondisi Denpasar dan Bali bagian selatan (Kuta-Nusa Dua-Benoa) memang sudah tidak seimbang dengan jumlah kendaraan yang ada. "Rasio antara kendaraan dan jumlah penduduk di sini (Bali) sudah hampir 1 berbanding 1," jelas Suparsa.

Penyataan dosen Fakultas Teknik Udayana itu setidaknya klop dengan data di Badan Pusat Statistik (BPS) Bali. Jawa Pos mendapatkan data

Denpasar dalam angka 2009. Dari data statistic tersebut, jumlah kendaraan di Denpasar tercatat 572.971 unit. Di antara jumlah total itu, 457.772 unit merupakan sepeda motor. Sedangkan jumlah penduduk Denpasar pada 2009 mencapai 649.762 orang. Tetapi, jumlah itu mencakup seluruh usia penduduk. Mereka yang memiliki kriteria bisa mengendarai motor dan memiliki SIM kira-kira hampir sama dengan jumlah kendaraan di Denpasar.

Tolak Jalan Layang karena langgar Kesucian

Sebenarnya Pemprov Bali bersama Pemkot Denpasar dan Pemkab Badung tidak berdiam diri melihat kemacetan lalu lintas di wilayah Bali sisi selatan. Mereka telah melakukan sejumlah upaya melalui rekayasa lalu lintas maupun rencana pembangunan jalan baru. Namun, khusus pembangunan jalan baru hingga kini masih alot diwujudkan.

Rencana pembukaan jalan baru untuk membebaskan kemacetan di Bali Selatan itu, antara lain, diwujudkan melalui rencana pembangunan tol Serangan-Tanjung Benoa (STB). Tol ini dimaksudkan untuk memecahkan kemacetan di bypass.

Ngurah Rai, jalan eksisting menuju Nusa Dua dan Bandara. Kepadatan jalan itu saat ini sudah luar biasa.

Pembangunan STB hingga kini belum menemui kejelasan. Padahal, kabarnya telah ada investor dari Tiongkok dan Korea Selatan yang siap menyokong proyek tersebut. Salah satu hambatan pembangunan proyek itu datang dari Pelindo. Instansi pengelola Pelabuhan Benoa keberatan dengan adanya STB. Alasannya, pelabuhan tidak bisa dilewati kapal pesiar

karena tinggi jembatan dari permukaan air 36 meter.

Pembangunan jembatan itu juga tidak bisa serta merta dinaikkan. Ketinggian jembatan dikhawatirkan mengganggu jalur penerbangan dari dan menuju Bandara Ngurah Rai yang tak jauh dari rencana dibangunnya STB. Protes lain sempat datang dari pengelola kawasan reklamasi Serangan.

"Kapan kepastiannya, saya belum bisa jawab. Masih dirapatkan di pusat," ujar Kepala Dinas Pekerjaan Umum (PU) Punia Asa kepada Jawa Pos kemaren (27/3). Di tengah belum jelasnya pembangunan STB, muncul lagi rencana pembangunan jalan di atas perairan (JDP). Jalan ini diusulkan mulai Estuari Dam, Kuta, diperpanjang sampai Pelabuhan Benoa, Denpasar Selatan.

Ketua Komisi III DPRD Bali Agus Suradyana mengatakan, pembangunan STB sangat mungkin batal dilakukan. Karena itu, sebagai ganti rencana JDP lebih dimatangkan. "Saya kira ini salah satu upaya jangka pendek untuk memecahkan persoalan kemacetan di Bali," ucap Agus.



Agus yakin JDP segera terlaksana dan mampu memecahkan kemacetan di jalan bypass Ngurah Rai, termasuk menuju bandara. “ Selama ini kemacetan menuju dan keluar bandara sulit terurai. Semoga adanya JDP bisa memecahkan itu,” ujarnya.

JDP diproyeksikan selesai pada 2013. Pengerjaannya tidak membebani APBN maupun APBD karena ditanggung empat konsorsium BUMN, yakni PT Jasa Marga, PT Pelindo, PT BTDC, dan PT Angkasa Pura. Tapi, JDP juga bukan tanpa hambatan. Proyek ini akan menggerus dua hektare hutan mangrove (bakau). Tak hanya itu, pembangunan JDP tidak ada dalam Perda Rencana Tata Ruang dan Wilayah (RTRW). “Masih perlu dikaji lagi AMDAL, alur, dan sistem konstruksinya,” ujar Punia Asa. Terkait dengan ganjalan RTRW Bali, Agus Suryana mengatakan, dewan siap mencari solusi. Salah satunya dengan meminta persetujuan gubernur atas rekomendasi DPRD Bali.

Selain jalan baru menuju Nusa Dua-Bandara Ngurah Rai-Denpasar Selatan, gubernur Bali berkeinginan segera mewujudkan jalan layang di Simpang Dewa Ruci. Persimpangan ini memang sangat luar biasa crowded. Sangking macetnya, masyarakat setempat memiliki julukan simpang siur.

Meski gubernur menginginkan adanya flyover sebagai pengurai kemacetan, mewujudkannya juga tidak mudah. Sebab, sempat terjadi pertentangan bahwa jalan di atas kepala mengganggu kesucian. Tapi, sejauh ini kabarnya beberapa pengurus Parisada Hindu Dharma Indonesia (PHDI) Pusat telah memberikan lampu hijau terhadap pembangunan flyover.

Dalam perjalanannya, flyover di simpang Dewa belum terwujud, tapi pertentangan kembali

terjadi. Pemkab Badung sebagai daerah yang berimpitan dengan Denpasar tidak setuju dengan adanya jalan layang. Mereka lebih memilih pembangunan underpass. Alasannya, hal itu biar lebih indah dan tidak menggeser patung Dewa Ruci yang ada di persimpangan.

Informasinya, usul Pemkab Badung disetujui pemerintah pusat. Pusat memang serius menggelontorkan dana untuk mengurai kemacetan di Bali. Sebab, pada 2013 Pulau Dewata menjadi tempat penyelenggaraan KTT APEC. Sayangnya, dana yang disiapkan untuk membangun underpass pun belum terwujud karena adanya kendala pembebasan tanah.

Punia Asa membenarkan soal rencana pembangunan underpass tersebut. Menurut dia, proyek itu telah disetujui pemerintah pusat dengan anggaran Rp 200 - 300 miliar untuk pembangunan jalannya. Rencananya proyek itu dikerjakan dua tahun dan selesainya pada 2013. Underpass itu dibuat dalam dua jalur dengan panjang sekitar 0,7 km. Dengan adanya underpass diharapkan kemacetan di Simpang Dewa Ruci bisa dikurangi.

Pakar transportasi asal Universitas Udayana I Gusti Putu Suparsa mengatakan, membuat jalur baru di Bali memang tidak mudah. Dia mencontohkan adanya resistansi dalam pembuatan jalan baru di atas (flyover). “Kendalanya adanya pro-kontra terkait dengan kesucian dan adanya beberapa patung,” jelasnya.

Pembebasan lahan untuk jalan juga tidak mudah. Sebab, rata-rata tanah yang ada di Bali dimiliki individu. Dengan demikian, masyarakat memiliki sertifikat atas tanah tersebut. “Berbeda dengan kota lain yang masih banyak tanah dengan status HGB (hak guna



bangunan),” ujar mantan ketua MTI Bali 2003-2007 itu.

Selain itu, pembuatan jalan terkendala adanya bangunan tempat suci di rumah-rumah warga. “Pemilik rumah sering keberatan kalau bangunan suci itu digusur,” paparnya. Walaupun mereka bersedia, pemerintah juga kesulitan dalam menafsir harga ganti ruginya. Sebab, secara bangunan, nilainya bisa diukur namun secara kesucian sulit ditaksir. Apalagi, pembangunan tempat suci itu biasa dilakukan dengan upaya yang menelan biaya tidak sedikit.

Sebenarnya, tidak hanya proyek infrastruktur yang belum terealisasi. Pemprov juga memiliki proyek yang dinamakan trans Sarbagita. Proyek

itu merupakan pengadaan transportasi masal layaknya Trans Jakarta. Pemerintah pusat menyediakan bus untuk menghubungkan Kota Denpasar, Badung, Gianyar, dan Tabanan (Sarbagita).

Angkutan itu diharapkan menjadi transportasi public yang mampu menekan penggunaan kendaraan pribadi di kota-kota tersebut. Sayangnya, kapan pengoperasian kendaraan ini juga belum jelas. Beberapa kali Sarbagita dijadwalkan beroperasi, namun hingga kini masih tertunda. Terakhir Dinas Perhubungan, Informasi, dan Komunikasi Pemprov Bali menjadwalkan angkutan masal ini beroperasi pada April mendatang.

Sumber : Jawa Pos 28/03/2011

