

## PENGELOLAAN TRANSPORTASI BERKELANJUTAN SEBUAH INVESTASI MASA DEPAN

**Zil Hardi Idris**

Program Studi Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Surakarta  
Jl. A. Yani Pabelan Kartasura Tromol Pos 1 Surakarta 57102

### **ABSTRAK**

*Efek samping dari dinamika transportasi darat berbasis jalan khususnya diperkotaan sudah sangat mengawatirkan, hal ini terlihat dari berbagai indikator kuantitatif seperti waktu perjalanan yang sudah sangat menurun akibat kemacetan yang semakin parah terutama pada jam-jam sibuk ( peak hour ), peningkatan pemakaian energi ( BBM ), pencemaran lingkungan atau polusi akibat gas buang dari kendaraan bermotor yang berdampak buruk terhadap kelangsungan hidup umat manusia, serta efek turunan lainnya yang kesemua ini berujung kepada ekonomi biaya tinggi ( high cost economy ). Pelan tapi pasti persoalan semacam ini telah menyatu dengan pola kehidupan keseharian masyarakat umumnya.*

*Konsep pembangunan transportasi berkelanjutan ( transportation sustainable development ) dalam arti yang sesungguhnya, sampai saat ini belum menjadi sebuah kebutuhan dan belum diwujudkan dalam bentuk gerakan nasional. Berbagai regulasi atau kebijakan yang digulirkan belum seirama dengan apa yang sesungguhnya terjadi dilapangan. Besarnya subsidi BBM untuk sektor transportasi yang menjadi beban APBN menjadi salah satu bukti ketidaksiaran dan ketidakkonsistennya bangsa ini. Oleh karena itu perlu adanya kiat-kiat atau terobosan komprehensif dalam menterjemahkan regulasi untuk menuju konsep penyelenggaraan serta pengelolaan transportasi yang efisien, adil dan berkesinambungan tersebut.*

*Berbagai program aksi yang harus segera dilaksanakan adalah antara lain me-rekonstruksi semua perencanaan transportasi yang tidak sesuai dengan pesan undang-undang, meng-audit seluruh output program transportasi salah satunya dengan SWOT analisis, mengelola dan pengalokasian SDM, SDA, SDF berdasarkan skala prioritas kepentingan publik. Perlu dipahami bahwa substansi dari persoalan transportasi adalah menyangkut masalah “orang dan barang” sebagai pelaku perjalanan dan “bukan pada kendaraan ( moda )nya. Dengan demikian penyelenggaraan serta pengelolaan transportasi yang di cita-citakan benar-benar menjadi kenyataan dan merupakan investasi masa depan generasi saat ini untuk generasi yang akan datang.*

***Kata kunci :** Transportasi, efisiensi, pengelolaan, berkelanjutan.*

### **I. PENDAHULUAN**

Pembangunan suatu Negara sangat berkorelasi dengan aspek transportasi, mengingat transportasi pada hakekatnya menyangkut dinamika pergerakan sekaligus perpindahan manusia dan barang dari suatu lokasi ke lokasi lainnya dengan berbagai fasilitas moda yang ada. Tidak mungkin perjalanan orang dan perpindahan barang terjadi dengan sendirinya tanpa maksud dan alasan yang jelas. Hal ini terjadi agar manusia dapat mempertahankan hidup dan kehidupannya secara berkesinambungan, menyangkut aspek ekonomi, social, budaya serta aspek eksistensi diri lainnya. Perpindahan itu harus difasilitasi oleh ketersediaan berbagai sarana dan prasarana ( infrastruktur ) yang memadai dan handal yang ditopang oleh ketersediaan sumberdaya manusia, sumberdaya alam dan sumberdaya financial serta factor-faktor pendukung lainnya yang memadai pula.

Dalam kontek lain aktivitas transportasi bukan hanya sekadar memindahkan barang dari pabrik ( daerah asal ) ke pasar ( tempat tujuan ) atau mobilisasi manusia dari permukiman ke pusat kegiatan, namun lebih dari itu sesungguhnya aktivitas transportasi yang terjadi dalam bentuk pergerakan lalu lintas mengubah nilai ekonomis barang dan jasa orang yang dipindahkan. Manfaat ekonomis dari system transportasi antara lain memperlancar proses produksi, distribusi serta pertukaran sumber daya antar kawasan.

Hampir dapat dipastikan seluruh Negara dibelahan dunia ini mengalami persoalan serius tentang masalah sistem transportasinya, tidak terkecuali Negara-negara berkembang termasuk Indonesia, Negara-negara modern pun mengalami nasib yang sama. Penduduk dunia saat ini dicemaskan oleh berbagai efek samping yang ditimbulkan oleh sistem transportasi yang diciptakannya sendiri, oleh karena itu diperlukan berbagai regulasi, kebijakan serta strategi komprehensif untuk mewujudkan apa yang disebut dengan “transportasi berkelanjutan”.

## II. LATAR BELAKANG

Sektor transportasi menyangkut berbagai hal dan merupakan suatu sistem dengan kompleksitas tinggi, berbagai kepentingan yang saling mempengaruhi ada didalamnya. Walaupun aktivitas transportasi itu sendiri merupakan permintaan turunan (*derived demand*) akibat aktivitas atau dinamika manusia yang paling esensial seperti aspek ekonomi, social, budaya dan lain sebagainya, namun permasalahannya adalah menyangkut aspek SDM, SDA dan SDF yang ada serta penyelenggaraan, pengelolaan serta pengendalian sarana dan prasarana (infrastruktur) transportasi itu sendiri. Efek samping dari persoalan-persoalan sistem transportasi yang sedang dan akan dihadapi penduduk dunia dewasa ini antara lain kemacetan dengan berbagai eksisnya, semakin menipisnya ketersediaan (kelangkaan) energi “BBM”, pencemaran lingkungan akibat berbagai polusi yang ditimbulkan, ketidakadilan serta efek turunan lainnya yang ini semua akan bermuara ke ekonomi biaya tinggi (*high cost economy*).

Mestinya masyarakat dunia bertanggungjawab terhadap berbagai hal yang berhubungan dengan kestabilan dan kelestarian lingkungan alam yang ada, Konsep pembangunan transportasi berkelanjutan (*sustainable transport development*) pada dasarnya adalah adanya keinginan untuk mewujudkan visi “dapat menjamin terwujudnya kepentingan-kepentingan generasi sekarang, tapi tidak boleh mengabaikan bahkan mengorbankan kepentingan atau kebutuhan generasi yang akan datang”. Dari pernyataan ini paling tidak terdapat tiga aspek penting yang perlu menjadi perhatian serius kita semua yaitu “Efisiensi, berkeadilan dan berkelanjutan”.

Indonesia yang merupakan Negara kepulauan dengan jumlah penduduk yang begitu besar tidak kurang dari 235 juta jiwa, dari sisi pembangunan masih relative terkonsentrasi di Indonesia bagian barat yang meliputi pulau jawa dan sumatera, sedangkan di Indonesia bagian timur masih perlu mendapat perhatian serius. Akibat ketimpangan ini maka kepadatan penduduk juga akan terkonsentrasi di suatu kawasan tertentu yakni pulau jawa.

Tingkat aksesibilitas rata-rata dinegara kita masih relative kecil jika diukur dari ratio panjang jalan yang ada sekitar  $\geq 300$  ribu km terhadap luas wilayah yang dimiliki sekitar 9,8 juta  $\text{km}^2$  (7,9 juta  $\text{km}^2$ / 81 % berupa lautan dan 1,9 juta  $\text{km}^2$ / 19 % berupa daratan). Begitu pula tingkat mobilitas rata-rata juga masih relative kecil jika diukur dari ratio jumlah penduduk yang ada terhadap jumlah panjang jalan yang dimiliki Indonesia.

Aspek transportasi dan aspek ekonomi dalam suatu Negara bahkan dunia hubungannya sangat erat sekali, bahkan ada ungkapan yang menyatakan : “*ship follow the trade and trade follow the ship*”, berarti transportasi yang mengikuti perkembangan aktivitas perdagangan masyarakat dan bisa pula kegiatan atau aktivitas perdagangan masyarakat/kawasan tergantung pada transportasinya. Untuk daerah-daerah yang belum terbentuk/terpola, aktivitas atau pertumbuhannya sangat tergantung kepada ada tidaknya penyediaan infrastruktur transportasi dan kondisi ini banyak dialami oleh kawasan

Indonesia bagian timur. Biasanya ketiadaan SDF menjadi alasan pembenar bagi ketidakberdayaan pemerintah mengatasinya.

Dari sisi perundangan pun, implementasi undang-undang maupun peraturan pemerintah tentang jalan, ada yang tidak bisa ditegakkan dengan tegas, contoh bunyi pasal :

1. setiap orang “**dilarang**” melakukan perbuatan yang mengakibatkan terganggunya fungsi jalan, baik didalam ruang manfaat, ruang milik maupun ruang pengawasan jalan. Yang dimaksud dengan “perbuatan” disini adalah setiap bentuk tindakan atau kegiatan seperti parkir dibadan jalan yang mengakibatkan hambatan samping serta mengurangi daya tampung ( kapasitas ) jalan, sehingga menurunkan kecepatan lalu lintas, berjualan dibadan jalan, menumpuk barang, berhenti untuk keperluan lain selain kendaraan dalam keadaan darurat, terganggunya jarak pandang atau sudut pandang.
2. Trotoar “**hanya**” diperuntukkan bagi pejalan kaki.

Sangsi terhadap pelanggaran tersebut diatas, sangat jelas dan tegas dalam undang-undang pasal 63 sebagai berikut :

- a. Pidana penjara paling lama 18 bulan atau denda paling banyak Rp 1,5 milyar, bagi setiap orang yang dengan sengaja melakukan kegiatan yang mengakibatkan terganggunya fungsi jalan di dalam ruang manfaat jalan.
- b. Pidana penjara paling lama 9 bulan atau denda paling banyak Rp 500 juta, bagi setiap orang yang dengan sengaja melakukan kegiatan yang mengakibatkan terganggunya fungsi jalan di dalam ruang milik jalan.
- c. Pidana penjara paling lama 3 bulan atau denda paling banyak Rp 200 juta, bagi setiap orang yang dengan sengaja melakukan kegiatan yang mengakibatkan terganggunya fungsi jalan di dalam ruang pengawasan jalan.
- d. Pidana penjara paling lama 3 bulan atau denda paling banyak Rp 300 juta, bagi setiap orang yang dengan kelalaiannya melakukan kegiatan yang mengakibatkan terganggunya fungsi jalan di dalam ruang manfaat jalan.
- e. Pidana penjara paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp 200 juta, bagi setiap orang yang dengan kelalaiannya melakukan kegiatan yang mengakibatkan terganggunya fungsi jalan di dalam ruang milik jalan.
- f. Pidana penjara paling lama 12 hari atau denda paling banyak Rp 120 juta, bagi setiap orang yang dengan kelalaiannya melakukan kegiatan yang mengakibatkan terganggunya fungsi jalan di dalam ruang pengawasan jalan.

Semenjak undang-undang otonomi daerah diberlakukan, banyak hal-hal menjadi kontraproduktif dari tujuan semula, bahkan saling bertentangan dengan peraturan yang lainnya, seperti masalah perparkiran dan pelanggaran fungsi trotoar, demi pemasukan PAD, akhirnya ikut memicu ketidaktertiban, kesemarautan di jalan dan mengabaikan pesan peraturan yang lainnya. Sampai saat ini pelaksanaan otonomi daerah masih jauh dari harapan bahkan tidak jarang disalah artikan oleh oknum-oknum pejabat didaerah.

Angkutan umum perkotaan belum bahkan tidak dapat diandalkan untuk menjawab pesan undang-undang tentang tujuan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, hal ini dikarenakan semua regulasi atau kebijakan yang buat pemangku kepentingan ( *stake holders* ) belum sepenuhnya dilaksanakan dan belum berpihak kepada keberadaan angkutan umum.

Transportasi merupakan sektor yang menyangkut multi dimensi dan melibatkan banyak pihak yang terlibat baik secara individu/kelompok maupun secara kelembagaan,

ketidaksinkronan dan tidak adanya koordinasi antar berbagai lembaga/instansi terkait telah menyebabkan persoalan transportasi semakin rumit untuk diselesaikan.

Analogi angkutan umum adalah sebagai “obat mujarab” untuk menyembuhkan penyakit persoalan transportasi diperkotaan, mestinya sudah harus menjadi gerakan nasional. Untuk membuat “obat yang mujarab” tentu membutuhkan proses yang panjang tiada henti, membutuhkan sumberdaya manusia yang handal, membutuhkan sumberdaya finansial yang kuat serta membutuhkan kemauan yang kuat untuk mengatakan “mendahulukan kepentingan umum diatas kepentingan pribadi”, semua ini memang terasa berat dan “pahit untuk ditelan” seperti obat pada umumnya, namun jika dilaksanakan dengan penuh kesadaran dan berkelanjutan, maka obat yang pahit tersebut akan dapat mengobati penyakit yang kita rasakan bersama selama ini yaitu ruwetnya masalah transportasi perkotaan.

### **III. KEBIJAKAN TRANSPORTASI PERKOTAAN**

Arah kebijakan transportasi perkotaan mengacu kepada kebijakan pembangunan transportasi nasional yang telah tertuang dalam berbagai dokumen mulai dari undang-undang, peraturan pemerintah sampai kepada peraturan dibawahnya, begitu pula RPJPN 2005-2025, renstra Kementrian perhubungan dan renstra kementrian pekerjaan umum, memuat antara lain :

1. meningkatkan keselamatan lalu lintas secara komprehensif dan terpadu dari berbagai aspek seperti pencegahan, pembinaan, penegakan hukum, penanganan dampak kecelakaan, penanganan daerah rawan kecelakaan, system informasi kecelakaan lalu lintas, kelaikan sarana lalu lintas serta ijin pengemudi di jalan
2. meningkatkan profesionalisme SDM
3. meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas pelayanan
4. meningkatkan keterpaduan antar moda dan efisiensi dalam mendukung mobilitas manusia, distribusi barang dan jasa.
5. meningkatkan jumlah prasarana dan sarana keselamatan LLAJ
6. meningkatkan kondisi prasarana lalu lintas angkutan jalan untuk meminimalkan kerugian materi dan nilai waktu.

### **IV. PENERAPAN STRATEGI TRANSPORTASI PERKOTAAN**

Konsep strategi pembangunan transportasi di perkotaan ditujukan kepada basis jalan, basis angkutan umum dan basis manajemen lalu lintas, baik yang bersifat transport system manajemen ( TSM ) maupun aspek transport demand manajemen ( TDM ).

1. pengutamaan berbasis jalan, indikatornya adalah meningkatkan indek aksesibilitas dan mobilitas dengan segala aspeknya berdasarkan status, kelas dan fungsi jalan.
2. pengutamaan angkutan umum, indikatornya berdasarkan kinerja dan servis, yaitu meningkatkan keselamatan, kenyamanan, keamanan, ketersediaan, ketepatan waktu, kehandalan, keterjangkauan
3. pengutamaan berbasis manajemen lalu lintas, dapat berupa manajemen kapasitas, manajemen prioritas dan manajemen kebutuhan lalu lintas.
  - manajemen kapasitas, berupa pelebaran jalan, simpang tidak sebidang dengan flyover dan underpass, perbaikan geometric simpang, ruang parkir diluar badan jalan ( *off-street* ).

- Manajemen prioritas, berupa jalur busway, jalur khusus kendaraan tidak bermotor, jalur khusus angkutan barang, pengaturan bagi pejalan kaki, zebra cross, pelican cross, jembatan penyeberangan, manajemen antrian, manajemen tiket, penataan trajek bus dan angkutan kota
- Manajemen kebutuhan lalu lintas, berupa penerapan konsep tingkat keterisian kendaraan seperti “3 in 1”, pembatasan tahun kendaraan, pembatasan kepemilikan kendaraan, pembatasan ruang parkir, penerapan pajak progresif, pembatasan jalan dengan tarif, pembatasan kawasan dengan tarif, pengendalian tata guna lahan, pengaturan nomor ganjil genap kendaraan.

## V. TRANSPORTASI DAN ENERGI SEBUAH “PERHATIAN KHUSUS”

Efek samping dari semakin meningkatnya mobilitas orang dan barang dari waktu ke waktu yang dipresentasikan terhadap lalu lintas kendaraan yang semakin tidak terkendali, telah berdampak langsung terhadap meningkatnya kebutuhan energi “BBM” dalam negeri, bahkan bukan tidak mustahil sektor transportasi akan mengungguli kebutuhan energi sektor industri. Hal ini akan menyedot anggaran sektor lainnya melalui berbagai bentuk subsidi seperti PSO (*public service obligation*). Masyarakat Indonesia dihadapkan kepada dua pilihan masalah “enak sekarang tapi pahit dikemudian hari” atau “pahit sekarang namun enak (*survive*) pada masa mendatang.

Oleh karena itu perlu adanya langkah-langkah praktis sederhana yang harus dilakukan oleh kita semua, **disamping melaksanakan berbagai teori perencanaan transportasi makro maupun mikro yang sebelumnya telah lama ada**. Langkah-langkah sederhana yang dimaksud antara lain sebagai berikut :

- Mengisi BBM tangki kendaraan jangan sampai meluap ( pemborosan BBM )
- Tidak sering mengocok pedal gas kendaraan
- Tidak memanaskan kendaraan yang terlalu lama
- Biasakan sebelum bepergian, tentukan dulu tujuan dan maksud perjalanan dan sebaiknya tidak memakai kendaraan apabila jaraknya dekat atau tersedia alternative lain yang memadai
- Aturilah pemakaian versnelling sesuai kecepatan dan kemampuan kendaraan, mengingat gigi yang rendah dengan kecepatan yang tinggi membutuhkan lebih banyak BBM
- Hindari pengereman yang tidak perlu (sangat tergantung kepada karakteristik lalu lintas )
- Hindari “akselerasi” dan “deselerasi” yang sporadis atau mendadak
- Hindari menekan pedal gas dengan cara memompa pedal
- Jaga dan pertahankan kestabilan kecepatan, kecepatan diatas 80 km per-jam tidak disarankan
- Jangan biasakan memainkan kopling dan gas pada waktu berhenti
- Biasakan perawatan kendaraan sesuai standar teknis yang telah dibakukan.
- Pilih kendaraan yang sesuai kebutuhan dan CC yang disesuaikan
- Hindari pemakaian variasi-variasi yang tidak urgen
- Mengatur tekanan angin pada ban sesuai standar teknis

## **VI. REKOMENDASI DAN PENUTUP**

1. Melakukan perencanaan komprehensif berdasarkan semangat jati diri bangsa
2. Melakukan revormasi dan revolusi birokrasi secara mendasar terhadap berbagai sektor yang langsung menyangkut hidup orang banyak
3. Laksanakan nilai-nilai yang terkandung dalam Panca Sila secara murni dan konsekuen
4. Harus berorientasi kepada "*life stile*" yang baik dan benar dalam mengelola berbagai sumberdaya yang ada
5. Esensi transportasi berkelanjutan, merupakan investasi masa depan dan menjadi tanggungjawab "kita" bersama untuk menuju masa depan yang lebih paripurna. Oleh karena itu MULAILAH SEKARANG INI JUGA ! .