



Saatnya Beralih ke Sistem Transportasi Berkelanjutan

Sri Nurhayati Qodriyatun^{*)}

Abstrak

Fenomena mudik lebaran telah menjadi budaya masyarakat Indonesia. Namun budaya mudik ini menjadi terhambat karena tidak didukung oleh sarana transportasi yang memadai. Muncul kemacetan di hampir seluruh ruas jalur mudik. Dampaknya tidak hanya pada meningkatnya jumlah kecelakaan dan semakin bertambahnya waktu tempuh antarwilayah, tetapi juga meningkatnya polusi udara dan pemborosan energi. Ini semua sebagai akibat dari kebijakan sistem transportasi di Indonesia yang masih bertumpu pada sistem jalan raya yang tidak diikuti dengan pengembangan sarana transportasi publik yang memadai di setiap wilayah. Untuk itu Pemerintah perlu mengubah sistem transportasi yang lebih berkelanjutan, yaitu yang lebih memberikan ruang bagi pengembangan sarana transportasi publik yang ramah lingkungan, nyaman, dan terjangkau secara ekonomis bagi semua kalangan masyarakat.

A. Pendahuluan

Fenomena pulang kampung atau mudik pada saat lebaran telah menjadi peristiwa budaya dan keagamaan yang sangat semarak dan tidak mungkin untuk dihindari oleh masyarakat Indonesia. Dirjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan memprediksi jumlah pemudik tahun ini mencapai 16 juta jiwa. Besarnya jumlah pemudik yang biasanya memuncak pada dua-tiga hari menjelang lebaran telah menimbulkan banyak permasalahan kemacetan dan kepadatan lalu lintas di hampir seluruh ruas jalur mudik.

Kemacetan dan kepadatan lalu lintas tersebut ternyata tidak hanya menimbulkan kerugian waktu karena kecepatan perjalanan yang rendah dan meningkatkan stres pengguna jalan, tetapi juga mengakibatkan

meningkatnya jumlah kecelakaan lalu lintas. Kementerian Perhubungan melaporkan korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas mencapai 824 orang sejak H-7 hingga H+5. Jumlah itu meningkat sebanyak 16,05% dibandingkan tahun lalu yang mencapai 710 orang. Selain itu, aktivitas mudik meningkatkan emisi gas rumah kaca di udara, dan menimbulkan pemborosan energi.

Saat ini populasi kendaraan bermotor di Indonesia sudah mencapai 20 juta kendaraan, mulai dari sepeda motor, mobil, bus, dan truk. Jumlah itu terus naik dengan tingkat pertambahan 13% per tahun. Jumlah kendaraan pribadi pun terus meningkat akibat minimnya sarana transportasi publik yang memadai, baik dari sisi pelayanan maupun keterjangkauannya secara ekonomi bagi masyarakat. Studi

^{*)} Peneliti bidang Kebijakan Sosial pada Pusat Pengkajian Pengolahan Data dan Informasi (P3DI) Setjen DPR RI, e-mail: qodri96@yahoo.com

yang dilakukan untuk inventarisasi limbah emisi polutan di lima kota besar (Jakarta, Surabaya, Bandung, Semarang, dan Medan) menunjukkan, sektor terbesar yang mengemisikan unsur-unsur pencemar udara (seperti HC, NO_x, dan CO) adalah sektor transportasi yaitu sebesar 60–70%. Besarnya kontribusi emisi sektor ini tidak hanya karena volume lalu lintas di pusat kota dan perdagangan, tetapi juga karena sering terjadinya kemacetan. Apalagi sebagian besar kendaraan bermotor di Indonesia menggunakan bahan bakar fosil yang gas buangnya menjadi sumber pencemaran terbesar di beberapa kota, melebihi pencemaran udara dari industri dan rumah tangga. Tingginya pencemaran udara menyebabkan meningkatnya kasus kematian bayi prematur, serangan asma, bronchitis pada anak, gejala penyakit saluran pernafasan, serta peningkatan inefisiensi hari kerja akibat penyakit saluran pernafasan.

Kemacetan dan kepadatan kendaraan bermotor juga mengakibatkan terjadinya pemborosan energi. Konsumsi energi di sektor transportasi dari tahun ke tahun telah meningkat secara signifikan. Bahkan saat ini sektor transportasi telah menyerap sekitar 40% dari total kebutuhan energi primer. Padahal kegiatan transportasi tidak bisa dibatasi dan akan terus meningkat dari tahun ke tahun seiring meningkatnya jumlah penduduk dan intensitas kegiatan sosial ekonomi masyarakat.

Kemacetan dan kepadatan lalu lintas selama arus mudik dan balik lebaran adalah refleksi sistem transportasi Indonesia yang masih jauh dari gambaran sistem transportasi yang berkelanjutan yaitu sistem transportasi yang bisa memenuhi kebutuhan masyarakat pada saat ini dan masamendatangtanpamerusaklingkungan. Sistem transportasi Indonesia yang ada saat ini masih sangat tergantung pada sistem jalan raya, yang pada kenyataannya tidak hanya memakan ruang/lahan tetapi juga menimbulkan polusi udara karena jumlah kendaraan yang terus bertambah, dan menimbulkan pemborosan energi. Selain itu juga berdampak buruk bagi kesehatan manusia. Oleh karena itu, perlu kiranya dikaji kembali kebijakan sistem transportasi Indonesia agar lebih ramah terhadap lingkungan dan lebih berkelanjutan.

B. Sistem Transportasi Berkelanjutan

Secara umum transportasi didefinisikan sebagai pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin (Nasution, 2004). Dalam pengertian tersebut ada tiga hal yang perlu diperhatikan, yaitu ada muatan yang diangkut (manusia atau barang), tersedia kendaraan sebagai alat angkutannya (mobil, bis, kereta api, kapal laut, pesawat terbang), dan ada jalanan yang dapat dilalui (jalan, sungai, rel, lautan, udara). Ketiga hal tersebut merupakan satu kesatuan dalam sistem transportasi yang harus bekerja secara sinergis sehingga proses transportasi terjadi.

Sistem transportasi sangat diperlukan dalam pembangunan karena transportasi merupakan mekanisme kunci untuk meningkatkan, membangun, dan membentuk perekonomian suatu bangsa. Transportasi tidak hanya sebagai sarana sosial yang menghubungkan manusia di satu tempat dengan manusia di tempat lain, tetapi juga merupakan sarana ekonomi dan politik bagi suatu bangsa untuk membuka wilayahnya dari keterisoliran dan keterbelakangan sehingga proses pembangunan juga terjadi di wilayah tersebut. Untuk itu sangat diperlukan suatu sistem transportasi yang baik, yang dapat menghubungkan antarwilayah dan menjadi prasarana pergerakan manusia dan proses pembangunan.

Saat ini sudah berkembang konsep baru dalam sistem transportasi yaitu sistem transportasi yang berkelanjutan (*sustainable transportation*). Konsep ini sudah banyak diterapkan di banyak negara, baik di negara maju maupun di negara berkembang, dan cukup berhasil untuk menangani permasalahan transportasi. Meskipun sampai saat ini belum ada definisi yang baku tentang *sustainable transportation*, namun ada beberapa definisi yang dapat dijadikan acuan tentang sistem transportasi yang berkelanjutan ini.

Yang pertama adalah definisi *sustainable transportation* dari *The Centre of Sustainable Transportation Canada* (2002). Sistem transportasi yang berkelanjutan adalah sistem transportasi yang:

- a. Menjadi akses utama yang dibutuhkan oleh individu dan masyarakat agar keamanannya lebih terjaga, manusiawi,

- tidak mencemari lingkungan, dan memberikan keadilan baik di dalam maupun antargenerasi;
- b. Dapat dioperasikan secara efisien; memberikan pilihan moda transportasi dan mendukung pergerakan aspek ekonomi;
 - c. Membatasi emisi, pemborosan dalam kemampuan bumi menyerapnya, meminimalkan penggunaan sumber daya alam yang tidak dapat diperbarui, membatasi penggunaan sumber daya alam yang dapat diperbarui agar kualitasnya tetap terjaga, menggunakan dan memperbaiki bagian-bagiannya, dan meminimalkan penggunaan lahan dan produksi yang menimbulkan kegaduhan.

Definisi lain dari *Brundtland Commission* dalam CAI-Asia (2005). *Sustainable transportation* didefinisikan sebagai kumpulan kegiatan transportasi bersama dengan infrastruktur yang tidak meninggalkan masalah atau biaya-biaya untuk generasi mendatang guna menyelesaikannya dan menanggungnya. Definisi ketiga berasal dari *The World Bank* (1996). Secara konseptual *sustainable transportation* didefinisikan sebagai transportasi yang melayani tujuan utama sebagai penggerak ekonomi wilayah perkotaan dan perkembangan sosial.

Meskipun berbagai definisi tersebut memberikan pandangan yang berbeda-beda tentang *sustainable transportation*, namun definisi-definisi tersebut memiliki kesamaan bahwa sistem transportasi yang berkelanjutan merupakan:

- a. kegiatan transportasi yang mengutamakan keselamatan dan kenyamanan pemakai atau masyarakat;
- b. semua kegiatan transportasi harus dilakukan secara efisien dan efektif baik untuk pemakai kendaraannya ataupun bahan bakar yang digunakan. Selama ini kendaraan pribadi rata-rata setiap hari hanya berisi satu orang. Jika setiap satu orang dari kendaraan pribadi dialihkan ke kendaraan umum, maka dapat dibayangkan berapa banyak bahan bakar yang dihemat dan berapa banyak kemacetan dan emisi kendaraan yang berkurang.
- c. ada keseimbangan tiga pilar transportasi yaitu ekologi, ekonomi, dan sosial;
- d. transportasi yang bukan hanya bisa dinikmati masa sekarang tetapi juga

- e. masa yang akan datang; dan
- e. sistem transportasi yang menggunakan sarana transportasi yang ramah lingkungan.

C. Rekomendasi

Sebagai Negara Kepulauan (*Archipelagic State*) seperti yang termaktub dalam Pasal 25A UUD Negara Republik Indonesia Tahun 1945, Indonesia membutuhkan suatu sistem transportasi yang berkelanjutan, yang tidak hanya dapat mengatasi permasalahan kemacetan, kecelakaan lalu lintas, polusi udara, pemborosan energi, tetapi juga dapat menjembatani kesenjangan antarwilayah dan mendorong pemerataan pembangunan. Meskipun saat ini sudah ada empat undang-undang terkait sistem transportasi, yaitu UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, dan UU No. 23 Tahun 2007 tentang Perkerataapian, namun permasalahan transportasi di Indonesia masih belum terselesaikan. Konektivitas nasional yang efektif, efisien, dan terpadu antarwilayah di Indonesia seperti yang dimaksudkan dalam Perpres No. 32 Tahun 2011 tentang Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) 2011-2025 belum terwujud.

Untuk itu DPR RI perlu mendorong Pemerintah untuk melakukan perubahan kebijakan pada sistem transportasi nasional menuju ke arah sistem transportasi yang berkelanjutan, yaitu dengan:

- a. mengembangkan penggunaan moda transportasi yang berkelanjutan. Untuk itu setiap Pemerintah Daerah perlu menjalankan sistem hirarki prioritas moda transportasi berdasarkan sifat keberlanjutan dari tiap-tiap moda, seperti menetapkan pedestrian (areal untuk pejalan kaki) dan areal pengendara sepeda pada hirarki teratas, diikuti pada hirarki selanjutnya moda transportasi publik, dan pada hirarki terakhir adalah kendaraan bermotor pribadi. Pengembangan moda transportasi publik harus yang berkelanjutan, memadai, nyaman, aman, terjangkau secara waktu dan biaya, serta disesuaikan dengan kondisi kewilayahan. Seperti, untuk

daerah yang berada di kepulauan besar dan merupakan kota-kota besar dapat dikembangkan *Bus Rapid Transit*, pengembangan sarana transportasi sungai jika di wilayahnya dilewati sungai besar, atau pengembangan sarana transportasi berbasis rel. Untuk daerah yang dominan perairan dapat dikembangkan sarana transportasi air (laut, sungai, danau). Untuk daerah yang dominan pegunungan atau daerah kepulauan dapat dikembangkan penerbangan perintis (penerbangan pesawat kecil yang melayani penerbangan jarak dekat).

- b. mengembangkan moda transportasi baik darat, laut, maupun udara yang saling terintegrasi antarwilayah.
- c. mengembangkan kebijakan-kebijakan pendukung transportasi berkelanjutan, seperti: (i) mempromosikan moda yang ramah lingkungan antara lain mengencakan moda berjalan kaki (pedestrianisasi), mengencakan bersepeda (membuat jalur khusus bersepeda, subsidi perusahaan sepeda), mengencakan transportasi publik (prioritas terhadap transportasi publik, jalan khusus untuk bus, taman dan area bersepeda yang terintegrasi); (ii) mengenakan biaya parkir tinggi dan pembatasan kapasitas parkir; (iii) pajak bahan bakar; (iv) mengembangkan teknologi kendaraan ramah lingkungan/teknologi bahan bakar ramah lingkungan.
- d. mengembangkan perencanaan kota yang berkontribusi terhadap transportasi, seperti: (i) pemadatan dan pengkonsentrasian segala aktivitas dan fasilitas pada area yang terbatas; (ii) penggunaan lahan bercampur; (iii) lokasi permukiman dekat dengan fasilitas umum; (iv) pengembangan kota yang berorientasi pada pengembangan transportasi publik.

Jika setiap daerah di seluruh wilayah Indonesia menerapkan sistem transportasi yang berkelanjutan beserta kebijakan-kebijakan pendukungnya, maka arus mudik masyarakat dari satu wilayah ke wilayah lainnya tidak harus diikuti dengan arus kendaraan yang harus masuk atau keluar dari wilayah-wilayah tertentu secara bersamaan. Karena dengan adanya fasilitas transportasi publik yang memadai di setiap wilayah, yang nyaman dan terjangkau secara waktu dan ekonomi, akan

mengurangi keinginan masyarakat untuk menggunakan kendaraan pribadi dalam melakukan perjalanan mudik.

Rujukan:

1. Nasution, M.N. (2004), *Manajemen Transportasi*, Jakarta: Ghalia Indonesia
2. NN, 2002, *Definition and Vision Of Sustainable Transportation*, Canada: The Centre for Sustainable Transport
3. NN, 2005, *Sustainable Urban Transport in Asia*, Cina: ICIA
4. World Bank, 1996, *Sustainable Transport: Priorities for Policy Reform*.
5. "Pemudik Turun, Antrean di Gilimanuk 2 Km, Antrean pemudik tidak terjadi lama dan panjang seperti tahun lalu," <http://nasional.news.viva.co.id/news/read/344947-jumlah-pemudik-turun-gilimanuk-antre-2-km>, diakses 23 Agustus 2012.
6. "Ribuan Pemudik Terlantar di Bakauheni, Armada Bus Reguler yang ada tidak dapat mengangkut penumpang," <http://nasional.news.viva.co.id/news/read/344959-ribuan-pemudik-terlantar-di-bakauheni>, diakses 23 Agustus 2012.
7. "Pantura Butuh Delapan Jalur, Selasa," <http://megapolitan.kompas.com/read/2012/08/21/10564637/Pantura.Butuh.Delapan.Lajur>, diakses 23 Agustus 2012.
8. "Persoalan Mudik Harus Ditangani Serius," <http://www.seputar-indonesia.com/ediscetak/content/view/520924/>, diakses 23 Agustus 2012.
9. "Arus Balik Mengular di Jalan Lintas Sumatera," Kamis, 23 Agustus 2012, Pos Kota, di <http://www.poskotanews.com/2012/08/23/arus-balik-mengular-di-jalan-lintas-sumatera/>, diakses 23 Agustus 2012.
10. "Soal Kecelakaan Mudik, DPR akan Minta Penjelasan Pemerintah," *Republika*, 24 Agustus 2012, di <http://www.republika.co.id/berita/nasional/umum/12/08/23/m97inn-soal-kecelakaan-mudik-dpr-akan-minta-penjelasan-pemerintah>, diakses 24 Agustus 2012.
11. "Hendra Gunawan, Kerugian Kecelakaan Selama Lebaran Mencapai Rp. 10.787 M," 27 Agustus 2012 di <http://www.Tribunnews.com>, di akses 27 Agustus 2012.