



KESIAPAN TRANSPORTASI MENJELANG MUDIK LEBARAN

Achmad Wirabrata*)

Abstrak

Fenomena mudik lebaran meningkatkan kebutuhan alat transportasi. Hal itu menimbulkan permasalahan kemacetan yang disebabkan buruknya infrastruktur, jumlah kendaraan yang melintas melebihi ruas jalan yang ada serta kapasitas kendaraan umum lebih sedikit dari jumlah pemudik. Pemerintah mengeluarkan kebijakan yang mendukung perkembangan infrastruktur transportasi, baik jangka menengah maupun jangka panjang. Penambahan infrastruktur transportasi dilakukan pemerintah sebagai upaya mengurangi kepadatan transportasi. Untuk itu pemerintah harus mengatur pengurangan volume penggunaan jalan.

Pendahuluan

Fenomena pulang kampung atau mudik sebelum lebaran dan kembali (balik) setelah lebaran adalah peristiwa besar yang mengiringi perayaan Idul Fitri bagi umat muslim. Perpindahan orang dan barang menggunakan moda transportasi darat, penyeberangan, laut dan udara. Pengiriman barang meningkat sejak awal datangnya bulan puasa, sementara pemudik mulai ramai H-7 sampai dengan H+7 lebaran. Pemerintah memprediksi jumlah pemudik di Lebaran 2014 ini lebih dari 19 juta orang, ada kenaikan sebesar 3,83 persen dari tahun 2013. Selalu terjadi peningkatan jumlah pemudik sehingga membutuhkan penanganan yang komprehensif.

Mudik sebagai kegiatan tahunan masih memiliki banyak permasalahan. Transportasi

selalu menjadi masalah utama yang sampai saat ini belum terselesaikan. Permasalahan yang sering terjadi adalah kemacetan di sepanjang jalur mudik dikarenakan buruknya infrastruktur, jumlah kendaraan yang melintas melebihi ruas jalan yang ada. Masalah lain terkait kapasitas sarana transportasi umum yang ada tidak dapat memenuhi jumlah pemudik.

Kasus kemacetan parah terjadi pada moda angkutan jalan di pulau Jawa karena peningkatan jumlah pengguna jalan yang melintas. Beban jalan terpadat ada pada jalur pantai Utara Jawa. Hal ini dikarenakan jalan yang lebar dan cenderung lurus mengikuti garis pantai disukai oleh pemudik. Penumpukan volume kendaraan baik

*) Peneliti Muda Ekonomi Terapan pada Bidang Ekonomi dan Kebijakan Publik, Pusat Pengkajian, Pengolahan Data dan Informasi (P3DI), Sekretariat Jenderal DPR RI, E-mail: awirabrata@yahoo.com



penumpang maupun barang menyebabkan kapasitas jalan tidak mencukupi. Di jalur pantura Jawa Barat kemacetan terjadi tersebar di 12 titik berawal dari tol Cikampek, Sukamandi, Ciasem, Pusaka Negara, Patrol, Eretan, Jati Barang, Tegal Gubug, Pasalaran, pasar kue, Pasar Mundu, dan Pasar Gebang. Di samping itu, fenomena pasar tumpah di beberapa daerah dan masih banyak jalan yang rusak yang menyebabkan penyempitan akses juga menambah kemacetan di beberapa lokasi selama ini.

Kemacetan di jalur Selatan Jawa mulai keluar Tol Cileunyi, Kabupaten Bandung hingga Gentong, Kabupaten Tasikmalaya, sekitar 55 kilometer dikarenakan adanya persimpangan sebidang dari arah lingkaran Nagreg dan jalur utama melalui wilayah Tasikmalaya dan Garut. Di samping itu, terdapat juga perlintasan sebidang kereta api yang dalam sehari bisa melintas 26 kali sehingga membuat antrian panjang. Belum lagi, kondisi jalan yang berliku dan menanjak membuat kendaraan harus mengurangi kecepatan.

Kemacetan juga terjadi pada jalan menuju pelabuhan Merak dan Bakauheni serta Ketapang dan Gilimanuk. Kemacetan terjadi dikarenakan antrian panjang penyeberangan. Hal itu disebabkan kapasitas kapal penyeberangan tidak mencukupi dan akibat lain seperti gangguan cuaca.

Kemacetan lain terjadi di jalur Sumatera. Kemacetan terjadi di Lampung, Muara Jambi hingga Mariung di Tanjung Jabung Barat diakibatkan oleh banyaknya jalan berlubang, minimnya rambu lalu lintas sebagai pelengkap jalan, dan banyak tikungan tajam. Masih terdapat masalah pada perbaikan beberapa jalan yang akan dilalui pemudik. Salah satu kendala terjadi pada jalan lintas timur di Provinsi Lampung tepatnya di Way Jepara, terdapat konflik lahan dengan masyarakat mengenai ganti rugi pelebaran jalan sehingga penambahan lajur jalan sampai dengan batas waktu pengerjaan jalan di H-10 lebaran belum terlaksana, dan akan dilanjutkan setelah lebaran,

Kepadatan yang terjadi tidak hanya berdampak pada pemudik tetapi juga berdampak pada aspek logistik. Buruknya sistem logistik di Indonesia sudah cukup mengkhawatirkan dalam proses distribusi barang kebutuhan pokok apalagi memasuki bulan puasa di mana volume pengiriman

barang akan meningkat signifikan. Zaldi Masita, Ketua Umum Asosiasi Logistik Indonesia, mengatakan ada peningkatan biaya logistik 10 – 15 persen akibat peningkatan kapasitas logistik. Hanya saja situasi seperti ini tidak diimbangi dengan peningkatan infrastruktur. Sebagai contoh, peningkatan kapasitas logistik sebesar 10% terjadi di Pelabuhan Tanjung Priok sementara pada saat yang sama tidak terjadi peningkatan infrastruktur pendukung.

Pasca-transformasi layanan kereta api di tahun 2012, layanan kereta api semakin baik. Terbukti dengan pembelian tiket menggunakan internet dan bekerja sama dengan beberapa minimarket yang tersebar di kota-kota besar. Terobosan lain, penumpang dibatasi berdasarkan jumlah tempat duduk yang tersedia. Sistem tersebut menyebabkan penurunan jumlah pengguna kereta api meskipun tingkat okupasinya tetap tinggi.

Jumlah pemudik terus bertambah. Dengan gambaran situasi arus mudik di atas maka akan terjadi kepadatan yang semakin tinggi. Untuk itu diperlukan kebijakan pemerintah yang dapat mengurangi hal tersebut. Kesiapan prasarana dan sarana transportasi yang mendukung kelancaran proses mudik lebaran menjadi hal penting.

Kebijakan Pemerintah

Presiden meminta perlunya kerja sama dalam pengembangan inovasi dan pemanfaatan sumber daya dalam rangka penyediaan infrastruktur sistem transportasi yang akan diterapkan. Penyediaan infrastruktur tidak akan berpengaruh langsung terhadap sistem transportasi namun dipengaruhi oleh faktor kebijakan yang ditempuh pemerintah.

Kebijakan yang dilakukan oleh pemerintah akan berdampak pada pemanfaatan infrastruktur yang tersedia guna membentuk suatu sistem transportasi yang mendukung kelancaran transportasi. Kebijakan pemerintah tersebut mencakup dua hal berikut:

1. Regulasi

Kebijakan dalam penanganan arus mudik terbagi atas kebijakan yang bersifat panjang dan kebijakan yang bersifat responsif, yaitu:

- **Kebijakan jangka panjang.**

Jalan sebagai prasarana transportasi yang sangat dominan tidak hanya saat mudik lebaran. Jalan mempunyai peranan yang sangat strategis dalam mendukung kegiatan ekonomi, sosial, budaya, serta pertahanan dan keamanan sehingga harus dipertahankan fungsinya dengan baik melalui sistem pemeliharaan yang baik pula. Amanat UU No.38 Tahun 2004 Tentang Jalan, pembangunan jalan setiap tahun, kegiatan pemeliharaan, peningkatan, dan pembangunan jalan baru. Jalur Denpasar, Pantura, dan Jalur Lintas Timur Sumatera masuk ke dalam jaringan jalan Trans-Asia maka tanggung jawab pemerintah dan pengguna jalan untuk selalu dalam keadaan mantap. Namun demikian, yang terjadi saat ini adalah perbaikan jalan yang terus menerus menjelang lebaran sehingga ada kemungkinan ketika waktu yang ditentukan 10 hari sebelum lebaran, perbaikan tersebut belum selesai.

PT. KAI melakukan inovasi dan perbaikan layanan sejak tahun 2009. Penggunaan reservasi tiket melalui internet dan dapat dipesan mulai H-90, penerapan sistem *boarding*, pemasangan AC di kereta ekonomi. Inovasi yang berhasil dijalankan PT. KAI untuk merubah budaya pengguna. Dihapuskannya kelas ekonomi non-pendingin untuk khusus pemudik kelas bawah dan penjualan tiket sesuai tempat duduk, mendorong pengguna kereta api kelas ekonomi melakukan substitusi ke moda lain. Moda transportasi yang dipilih adalah menggunakan motor sebagai angkutan lebaran. Motor merupakan angkutan transportasi biaya rendah sehingga dapat membebani angkutan jalan kembali.

- **Kebijakan responsif**

Menteri dalam negeri memerintahkan Gubernur, Walikota, dan Bupati untuk dapat mengurangi kepadatan pada daerah-daerah yang dilalui pemudik pada daerahnya. Hal ini sangat efektif karena pemerintah daerah mengerti karakteristik daerahnya dibantu dengan Kepolisian. Rekayasa jalan untuk menghindari kemacetan, seperti pengaturan pasar tumpah.

Pengguna sepeda motor diperkirakan sebanyak 2,37 juta orang. Pemerintah memberikan mudik gratis untuk pengendara motor. Bus disiapkan untuk mengangkut

pemudik dan motor diangkut menggunakan bus. Pemerintah bekerja sama dengan TNI AL memberangkatkan pemudik dengan sepeda motor menggunakan kapal milik TNI AL. Hal ini dianggap dapat mengurangi jumlah kecelakaan lalu lintas.

Pemberian batas pengerjaan prasarana transportasi H-4 lebaran. Pemberhentian kegiatan pengerjaan berikut pengosongan tempat dari alat berat dan material pengerjaan. Apabila belum selesai, pengerjaan dapat dilanjutkan setelah H+7. Perusahaan operator proyek sebaiknya diberikan sanksi apabila tidak sama dengan kontrak kerja, sesuai pasal 22 UU No. 18 Tahun 1999 Tentang Jasa Konstruksi.

2. Pemberian Subsidi

Pemerintah melalui fasilitas PSO memberikan subsidi kepada kereta ekonomi jarak jauh sebesar Rp1,2 triliun untuk tahun 2014. Pemberian subsidi memberikan gambaran mengenai keberpihakan pemerintah terhadap kereta api sebagai angkutan massal. Konsekuensi yang didapat dari subsidi tersebut adalah mengembalikan kemampuan kemampuan bayar masyarakat yang ingin menggunakan kereta api sebagai pelayanan umum.

Kesiapan Prasarana dan Sarana Transportasi

Pemerintah khususnya Kementerian Perhubungan diharapkan mampu menyediakan moda transportasi yang nyaman dan memadai sesuai persentase lonjakan jumlah pemudik, baik itu transportasi darat, udara dan laut. Khusus untuk transportasi darat, pemerintah harus memastikan infrastruktur transportasinya memadai, khususnya penyebaran jalur mudik agar tidak semua kendaraan mudik melewati titik-titik utama jalan. Artinya, pemerintah bisa memastikan adanya jalur alternatif yang bisa digunakan pemudik disaat menjelang lebaran sehingga tidak menimbulkan kemacetan

Selama ini persentase tertinggi dalam kasus kecelakaan saat mudik adalah pengguna motor. Sesuai data Penerangan Umum Polri 2013, data kecelakaan didominasi sepeda motor

sebesar 4.159 unit. Untuk mengurangi jumlah kecelakaan maka pemerintah dibantu pihak swasta melakukan mitigasi dengan jalan menyediakan mudik gratis untuk pengguna motor. Armada yang digunakan adalah kereta api, bus dan kapal. Diharapkan pengendara motor dapat mengurangi beban jalan dan lebih nyaman.

Untuk transportasi udara pun demikian, pemerintah harus menyediakan armada penerbangan dengan jumlah pesawat yang memadai sesuai persentase kecenderungan pemudik tahun ini dengan pesawat yang naik sebesar 12%. Hal ini juga dalam rangka merevitalisasi masalah *ontime performance* pesawat agar tidak mengganggu jadwal penerbangan dan tumpukan penumpang di bandara. Pemerintah menyediakan 430 pesawat dengan kapasitas 58.585 penumpang.

Terkait transportasi laut; Pemerintah perlu menambah jumlah kapal/moda transportasi laut antar pulau dan provinsi di musim lebaran dalam rangka mengantisipasi lonjakan pemudik. Dan juga agar tidak mengganggu sirkulasi bongkar muat barang di pelabuhan. Mengingat menjelang lebaran permintaan barang/kebutuhan meningkat sehingga jalur distribusi ekonomi khususnya lewat transportasi laut tidak tersumbat akibat menumpuknya pemudik dan barang bongkar muat di pelabuhan.

Penutup

Kenaikan pengguna transportasi yang disebabkan arus mudik, masih menimbulkan kemacetan di jalan, tidak terangkutnya pengguna transportasi udara, laut, dan kereta api. Pemerintah mengeluarkan kebijakan mengenai sarana dan prasarana infrastruktur baik yang bersifat jangka panjang maupun yang bersifat responsif untuk menekan kepadatan arus mudik. Dukungan infrastruktur transportasi banyak diberikan pemerintah, perbaikan prasarana dan penambahan sarana transportasi tetapi masih tetap saja terjadi kepadatan. Untuk itu pemerintah harus mempertimbangkan penyediaan moda transportasi yang dapat mengurai kemacetan yang tidak hanya bertumpu pada moda angkutan jalan. Perencanaan infrastruktur transportasi yang baik dan memiliki waktu penggunaan yang lebih panjang terutama pada jalan sebagai infrastruktur transportasi yang

memiliki beban paling tinggi. Selanjutnya DPR RI bersama pemerintah perlu segera menyelesaikan revisi Undang-Undang Jalan agar mengikat penyelenggara jalan untuk selalu menjaga jalan dalam kondisi mantap sehingga tidak menjadi penghambat arus mudik. Di sisi lain, DPR RI perlu membuat Undang-Undang Transportasi yang dapat mensinergikan UU yang terkait transportasi, UU No. 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, UU No.1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, UU No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, serta UU No.38 Tahun 2004 Tentang Jalan.

Referensi

- “Jalur Alternatif Belum Diperbaiki.” *Media Indonesia*, 2 Juli 2014.
- “Perbaikan Terkendala.” *Kompas*, 1 Juli 2014.
- “Kala Laut Sekedar Dagangan” *Bisnis Indonesia*, 1 Juli 2014.
- “Inilah Langkah Antisipasi Pemerintah Menghadapi Hari Raya Idul Fitri.” <http://www.ekon.go.id/berita/view/inilah-langkah-antisipasi869.html#U7mBTD9uO2>, diakses tanggal 4 Juli 2014.
- “Mudik Lebaran: Pemerintah Jamin Lebih Siap.” <http://industri.bisnis.com/read/20140625/98/238826/mudik-lebaran-pemerintah-jamin-lebih-siap>, diakses tanggal 4 Juli 2014.
- “Pemerintah Harus Pastikan Angkutan Mudik Bareng Layak Jalan.” <http://www.tribunnews.com/ramadan/2014/07/04/pemerintah-harus-pastikan-angkutan-mudik-bareng-layak-jalan> diakses tanggal 4 Juli 2014.
- “Pengguna Motor Dapat Mudik Gratis” <http://www.republika.co.id/berita/koran/khazanah-koran/14/07/01/n8orc723-pengguna-motor-dapat-layanan-mudik-gratis>, diakses tanggal 4 Juli 2014.