

Laporan Akhir Tahun

Bandung Membutuhkan Badan Transportasi Otonom

Oleh Dr. POEMPIDA HIDAYATULLAH

DALAM Program Pembangunan Sarana dan Prasarana Transportasi yang disusun oleh Badan Analisa Fiskal Departemen Keuangan disebutkan bahwa pembangunan transportasi merupakan bagian yang teramat penting dalam pembangunan nasional. Sarana dan prasarana transportasi berperan sebagai pendukung kegiatan ekonomi dan berfungsi untuk menyediakan jasa pelayanan bagi arus pergerakan orang dan barang, khususnya dalam distribusi barang dan jasa dari sumber bahan baku ke tempat produksi serta ke lokasi pemasarannya, baik di tingkat lokal, regional, nasional, maupun internasional. Jasa pelayanan sarana dan prasarana transportasi sangat diperlukan untuk menunjang kegiatan sosial masyarakat, termasuk upaya penanggulangan kemiskinan.

Sayangnya, kondisi lalu lintas Indonesia -- apalagi di Kota Bandung -- saat ini jauh dari harapan. Jika tak segera dicarikan jalan keluar, itu akan terjadi kondisi yang disebut kegagalan transportasi. Akibat kegagalan transportasi akan muncul distorsi perkembangan suatu kota atau daerah sehingga bisa terjadi inefisiensi ekonomi urban atau bahkan kerugian ekonomi akibat eksternalitas transportasi. Isu-isu ketidaksepadanan (*inequality*) akan berkembang dan bisa berakibat pada masalah sosial seperti kemiskinan (*urban/rural poverty*) maupun kecemburuan sosial yang bisa mengarah pada kriminalitas (Dr. Ir. Heru Sutomo, M.Sc.).

Dampak dari kegagalan transportasi bisa cukup serius karena sumber-sumber daya manusia dan alam bisa tidak termobilisasi secara optimal. Berbagai kegagalan transportasi banyak terjadi di kota atau wilayah, dengan sektor transportasi merupakan "kendaraan" untuk mencapai tujuan-tujuan kemasyarakatan.

Rendahnya keselamatan transportasi (lalu lintas jalan, kereta api, kapal) merupakan bentuk kegagalan paling serius. Tingginya angka kecelakaan merupakan beban berat bagi masyarakat. Perkiraan Bank Dunia, kerugian akibat kecelakaan di negara berkembang berkisar 2,5%-4% dari GDP. Itu berarti sebesar Rp 30 hingga 48 triliun per tahun bagi Indonesia.

Beban yang berat itu lebih sering tidak terdistribusi rata, melainkan

cenderung berat ke arah kaum berpendapatan rendah. Data menunjukkan korban kecelakaan lalu lintas terutama adalah pengendara sepeda motor, pengendara sepeda, becak, pejalan kaki, dan pengguna angkutan umum. Dikhawatirkan, kemiskinan akan tetap menjerat kaum berpenghasilan rendah karena sistem transportasi yang tidak mampu melindungi mereka dari kerugian akibat kecelakaan.

Masalah lain dari lalu lintas di kota-kota besar seperti Jakarta, Surabaya, Bandung, Semarang, dan Makassar adalah kemacetan. Kemacetan lalu lintas, layanan angkutan umum yang buruk, polusi udara, kriminalitas di jalan, dan berbagai problem transportasi lainnya telah menjadi santapan sehari-hari penduduk kota besar. Kemacetan sedikit banyak menyumbang penurunan kualitas hidup masyarakat. Selain itu tentu saja menjadi biang pemborosan sumber daya yang cukup besar.

Di Bandung rata-rata orang melakukan perjalanan 2 hingga 3 jam untuk berangkat kerja di pagi hari. Waktu yang sama harus ditempuh untuk perjalanan pulang. Kondisi ini jelas memengaruhi produktivitas dan kualitas hidup warga kota. Lebih dari 1/4 waktu hidupnya habis di jalan dan 1/3 waktu untuk bekerja.

Orang cenderung memiliki jangka waktu yang lebih pendek dalam hubungannya dengan lingkungan dan tempat dibandingkan orang di luar Jakarta, umpamanya. Tak ada waktu untuk bersosialisasi karena ikatan dengan setiap tempat semakin lama semakin pendek. Menurut Toffler, akibat dari pendeknya ikatan atau hubungan seseorang dengan suatu tempat berarti keberlaluhan atau kefanaan dalam derajat tinggi ketika tuntutan untuk penyesuaian diri kian diperpendek dan kesanggupan untuk mengatasi krisis semakin merosot. Jadi kemacetan membuat orang gampang tersulut amarahnya, stres atau bahkan memicu munculnya penyakit kejiwaan.

Dinyatakan Harun Al-Rasyid Lubis (*Pikiran Rakyat*, 17 September 2002), meskipun angkutan umum telah mengakomodasikan 60%-70% perjalanan orang di kota-kota tersebut, kebanyakan penggunaannya adalah *captive*, yakni mereka yang tidak memiliki alternatif *moda* lain (kendaraan pribadi). Pasar angkutannya pun masih sangat terbatas sehingga nyaris tidak ada kompetisi. Kenaikan tarif, walaupun terjadi, tidak menjamin pengguna dapat merasakan meningkatnya mutu pelayanan.

Belum lagi pemberian izin trayek kendaraan angkutan kota (angkot)

yang tak terkendali hingga semrawut dan tidak cocok dengan pola perkembangan tata ruang kota. Kemacetan di beberapa ruas jalan terjadi karena banyak angkot *ngetem* di sembarang tempat untuk mendapatkan penumpang.

Dampak lain yang sekarang sudah mulai terasa adalah menurunnya efisiensi produksi dalam sistem ekonomi kota akibat transportasi yang boros. Distribusi orang, barang, dan jasa sebagai elemen utama dalam kegiatan produksi menjadi terhambat oleh kemacetan. Dalam jangka panjang hal ini akan menyebabkan kota menjadi tidak nyaman ditinggali, produktivitas pekerja menurun, biaya hidup lebih tinggi, polusi tinggi, karena tidak aman akan membuat tingkat pengembalian investasi menjadi seret, dan kota akan tidak menarik lagi bagi para investor dan pendatang. Dalam jangka panjang keberlanjutan (*sustainability*) kehidupan kota sebagai pusat kegiatan akan sangat terganggu.

Besarnya pemborosan biaya ekonomi yang diakibatkan kemacetan di Bandung sungguh mencengangkan. Kecepatan rata-rata perjalanan di kota ini sekira 24,1 km/jam. Total biaya transportasi di Bandung Rp 14,73 triliun/tahun (Rp 49,10 miliar/hari).

Diperkirakan, pemborosan akibat kemacetan di Bandung kerugiannya mencapai angka Rp 1,15 triliun/tahun (Rp 3,14 miliar/hari). Pemborosan biaya transportasi ini hampir setara dengan 25% PDRB, dalam bentuk pemborosan energi, biaya operasi kendaraan dan waktu. Dalam pemborosan energi, kemacetan cukup memberikan kontribusi yang signifikan.

Produksi emisi gas buang di Bandung 3,93 juta ton/tahun (13,10 ribu ton/hari). Sumbangan emisi gas buang sektor transportasi (objek bergerak) melebihi 55% dari total emisi gas buang seluruh sektor. Dengan demikian, kemacetan juga menjadi penyumbang terbesar polusi udara. Ada enam komponen utama polusi udara yang disebabkan oleh kendaraan bermotor, yaitu karbon monoksida (CO), hidro karbon (HC), nitrogen oksida (Nox), pertikel, dan timah hitam (Pb).

Polutan karbon monoksida (CO) merupakan gas beracun, tak berbau, dan tak berwarna serta memiliki berat jenis sedikit lebih ringan dari udara. Gas ini dihasilkan akibat proses pembakaran yang tidak sempurna. Polutan oksida sulfur (Sox) atau belerang dioksida merupakan gas yang tajam baunya, korosif, beracun, terjadi bila bahan bakar yang mengandung belerang dibakar. Hidro karbon (HC) atau *unburned hydro carbon* merupakan bahan bakar yang

tidak terbakar, terbang percuma, hidrokarbon dalam persentase normal tidak beracun, tetapi menjadi komponen polusi yang penting karena kemampuannya dalam membentuk kabut bila bercampur dengan nitrogen di udara.

Sumber hidrokarbon ini akibat penguapan bensin dari tangki atau karburator kendaraan bermotor. Polutan nitrogen oksida (Nox) terjadi bila temperatur pembakaran bahan bakar yang sangat tinggi dan akan tetap pada bentuknya bila gas terdinginkan dengan cepat. Penghasil utama komponen polusi ini adalah kendaraan bermotor, terutama motor diesel. Polutan partikel dan timah (Pb) selain komponen di atas, maka timah hitam dalam bentuk senyawa TEL (*Tetra Ethyl Lead*) yang digunakan sebagai *additive* untuk menaikkan angka oktan bahan bakar merupakan komponen polusi yang sangat berbahaya sehingga penggunaannya sebagai *additive* dalam bahan bakar premium dapat dimasukkan dalam kategori partikel yang berbahaya.

Kemacetan tidak dapat dipisahkan dari tingkat pertumbuhan penduduk yang tinggi. Pertumbuhan penduduk yang tinggi itu membuat jumlah perjalanan orang di Kota Bandung semakin hari semakin meningkat. Besarnya jumlah perjalanan akan mengakibatkan pembebanan pada ruas-ruas jalan, dan bila pembebanan ini semakin mendekati batas kapasitas kemampuan daya tampung yang tersedia, maka akan terjadi kemacetan lalu lintas. Akibatnya perjalanan menjadi tidak nyaman, tidak aman serta tidak ekonomis. Kemacetan lalu lintas kota kian parah dengan juga meningkatnya pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor yang tidak sebanding dengan panjang jalan yang dimiliki.

Melihat kompleksnya masalah lalu lintas di Kota Bandung, hal ini perlu kajian mendalam, terutama karena ketidakmampuan pemerintah dalam mengelola transportasi umum yang baik dan nyaman, yang seharusnya bisa mengurangi jumlah pemakaian kendaraan pribadi. Oleh karena itu, sudah saatnya dibentuk badan otonom yang khusus menanganinya dan mampu memberi masukan positif dalam mencari solusi dari keruwetan transportasi ini.***

Penulis adalah peneliti pada "*Centre for Traffic Studies*"
Universitas Kebangsaan (Yayasan Pendidikan Kebangsaan)
Bandung.



