

Potret Transportasi 2007

Memasuki tahun 2007, sektor transportasi cukup memprihatinkan dengan maraknya kecelakaan yang dialami oleh "angkutan umum" baik itu di darat, di laut maupun udara. Tepat tanggal 1 Januari, Pesawat 7373-400 milik Adam Air hilang dalam penerbangan Surabaya-Manado pesawat itu membawa 96 orang penumpang. Kemudian KM Senopati Nusantara tenggelam di perairan Laut Jawa saat menjalani rute Kumai-Semarang. KMP Levina I mengalami terbakar di Laut Jawa saat berangkat dari Pelabuhan Tanjung Priok menuju Pelabuhan OPangkal Balam (Pangkalpinang, Kepulauan Bangka Belitung). Tidak mau ketinggalan dengan moda lainnya yang turut mengalami kecelakaan. Gerbong KA Bengawan yang jatuh di Kali Jager (lintas Purwokerto-Banyumas) hari Selasa (16 Januari 2007). Pencurian penambat rel KA masih terjadi di beberapa lintas KA. Hal yang menganggetkan adanya pemotongan rel di lintas KA Semarang-Bojonegoro oleh orang yang tidak bertanggungjawab. Untungnya hal itu tidak menyebabkan kecelakaan KA yang fatal (adanya korban mati). Angka kecelakaan KA sampai semester I masih tinggi, yakni dengan 70 kasus. Penyebabnya didominasi oleh kondisi KA (36 persen) dan prasarana (22 persen). Sisanya, diakibatkan kelalaian PT. KA, bencana alam dan unsur pihak lain. Untuk merevitalisasi KA di seluruh Indonesia membutuhkan dana Rp 19,3 triliun.

Di sisi lain ada hal yang kurang menyenangkan di sektor transportasi udara adalah larangan dari Komisi Eropa. Komisi itu merekomendasikan semua maskapai penerbangan Indonesia tidak boleh terbang ke negara-negara Uni Eropa mulai tanggal 6 Juli 2007, karena pesawat dari Indonesia (56 maskapai) dinilai tak memenuhi standar keamanan. Keputusan itu dikeluarkan setelah terjadi sejumlah kecelakaan di Indonesia dan otoritas penerbangan di Indonesia pun dinilai gagal memberikan jaminan keamanan.

Di tahun 2007 telah disetujui oleh DPR Undang-Undang Nomor 23 tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang pada intinya memberikan kewenangan pemerintah daerah dan swasta dapat berkiprah di bidang perkeretaapian. Beberapa proyek KA dioperasikan, seperti lintas Tanah Abang-Serpong yang menggunakan tiket elektronik (4 Juli 2007), lintas jalur ganda Yogyakarta-Kutoarjo (29 september 2007), KRL Lingkar Dalam Kota atau (Ciliwung *Blue Line*). Sementara itu proyek kereta bandara (31 kilometer) belum nampak dibangun, direncanakan akhir tahun 2009 sudah dapat dioperasikan.

Rencana pembangunan Jembatan Selat Sunda dengan panjang bentangan 3,5 kilometer (terpanjang di dunia) mulai dilakukan Studi Pra kelayakan (2007-2008). Pembangunan direncanakan 2016 hingga 2025 dengan melibatkan pihak swasta sebagai investornya.

Sementara Jembatan Suramadu yang menghubungkan Surabaya-Madura sudah mulai pada tahap penyelesaian yang diperkirakan akhir tahun 2008 dapat digunakan.

Jalan raya dan Tol

Proyek jalan tol belum menunjukkan hasil yang belum memuaskan. Rencana membangun Tol Trans Jawa masih terkendala pembebasan lahan. Pemerintah kesulitan membebaskan lahan. Masih ada tentangan masyarakat di beberapa daerah, seperti di Semarang, Kendal dan Sragen (Jawa Tengah) serta di Ciwaringin, Kabupaten Cirebon (Jawa Barat). Pengharapan adanya keikutsertakan investasi dari pemda yang dilewati tol masih berupa wacana. Akibatnya pengerjaan proyek tol itu menjadi molor. Ditambah lagi adanya rute tol yang nantinya akan melewati daerah rawan longsor, cukup berpotensi untuk dikaji kembali. Sementara itu kenaikan tarif tol yang sudah sesuai dengan UU Nomor 38 tahun 2004 tentang Jalan setiap dua tahun sekali ditentang sekelompok masyarakat pengguna jasa tol dengan mengajukan *class action*. Kenaikan sebesar 20 persen dianggap memberatkan.

Kerusakan jalan raya, terutama akibat kelebihan muatan masih tetap terjadi. Di sisi lain kelebihan muatan juga menjadi penyebab kecelakaan di jalan raya. Toleransi kelebihan muatan yang diberikan Departemen Perhubungan masih menjadi kontroversial. Februari 2008 ditetapkan toleransi kelebihan muatan sebesar 50 persen. Jembatan timbang yang berfungsi sebagai pengendali kelebihan muatan telah menjadi alat untuk menaikkan pendapatan asli daerah (PAD). Masih ada beberapa ruas jalan yang tidak dapat mengontrol kelebihan muatan (tidak terdapat jembatan timbang), terutama trailer atau truk tronton yang menjadi perusak jalan raya nomor wahid.

Angkutan umum Massal

Melalui Departemen Perhubungan mulai dikenalkan penggunaan transportasi massal menggunakan *bus rapid transit* (BRT) di 15 kota besar dan metropolitan. Yang sudah dioperasikan adalah di Kota Batam atas inisiatif Pemkot Batam tahun 2005. Kemudian diikuti Kota Bogor (Trans Pakuan Bogor) tahun 2007 yang mengoperasikan 10 armada bus sedang berpendingin. Awal tahun 2008 direncanakan akan dioperasikan BRT di Yogyakarta (Trans Tugu Jogja) dengan 24 armada bus dari rencana 54 bus. Selain itu akan diikuti dengan beberapa kota lain yang sedang mempersiapkan, seperti Semarang, Surakarta, Surabaya dan Bandung. Beberapa waktu yang lalu, Wakil Presiden Yusuf Kalla meminta program pengadaan transportasi massal di seluruh kota dipercepat untuk mengurangi pemakaian bahan bakar minyak. Rencananya ada 10 kota yang jadi proyek percontohan transportasi perkotaan. Kota itu adalah Tomohon (Sulawesi Utara),

Butkitinggi (Sumatera Barat) untuk kategori kota kecil. Binjai (Sumatera Utara) dan Sragen (Jawa Tengah) untuk kelompok kota sedang. Untuk kategori kota besar adalah Bogor (Jawa Barat), Balikpapan (Kalimantan Timur), Pekanbaru (Riau). Sedangkan Makassar (Sulawesi Selatan), Semarang (Jawa Tengah) dan Surabaya (Jawa Timur) untuk golongan kota metropolitan. Percepatan program ini dilakukan agar transportasi perkotaan tidak macet yang akan menyebabkan kerugian di sektor lingkungan, ekonomi, sosial dan waktu. Pemborosan bahan bakar adalah kerugian terbesar. Sebagai contoh, akibat kemacetan yang parah di Jakarta, pengusaha angkutan dan barang mengalami kerugian Rp 1,695 miliar setiap harinya. Sementara berdasarkan perhitungan YLKI, rata-rata kerugian per tahun mencapai Rp 3 triliun.

Angkutan darat

Kecelakaan di jalan raya masih cukup tinggi. Sepeda motor masih mendominasi angka kecelakaan, yakni berkisar 70 persen dari keseluruhan kejadian. Kejadian yang menonjol untuk angkutan darat adalah kecelakaan Bus Limas masuk jurang Jembatan Cikandul di Cianjur (Jawa Barat) sebanyak 16 orang tewas, Bus Sri Kerta Bumi yang terguling di Serang kilometer 47 alan Tol Jakarta-Merak menewaskan 12 orang. Faktor kecerobohan dan kelalaian dari sopir, pengusaha maupun dinas perhubungan.

Jumlah kasus korban tewas akibat kecelakaan lalu lintas di jalan raya sangat tinggi, bahkan angka korban tewas dari tahun ke tahun terus meningkat. Menurut data asuransi, jumlah korban tewas di Indonesia akibat kecelakaan di jalan raya rata-rata per tahun mencapai 30.000 orang atau 82 orang per hari. Faktor keamanan dan keselamatan masih terabaikan. Bahkan, sampai saat ini belum ada standarisasi yang baku terhadap kompetensi pengemudi dan kelaikan kendaraan pribadi. Makin banyaknya bus angkutan umum kecelakaan di jalan raya, Menteri Perhubungan Jusman Safeii Djamal meminta jajaran dinas perhubungan untuk mengaudit semua operator bus angkutan umum. Sanksi yang berat akan diberikan terhadap petugas dinas perhubungan yang menyalahi kewenangan dalam pemberian keterangan uji kelayakan atau kir. Kenyataan di lapangan menunjukkan tidak adanya kelanjutan dari himbauan ini.

Jalur sepeda dan tempat pejalan kaki

Sebenarnya di beberapa kota, seperti Surakarta, Semarang, Temanggung, Purworejo sudah tersedia jalur untuk sepeda. Juga di beberapa kota lainnya yang memiliki jalan cukup lebar, dapat dibuatkan jalur sepeda. Akan tetapi jalur yang sudah ada tidak dipelihara dengan baik dan dibiarkan kotor dan tidak terawat. Akibatnya pengguna sepeda juga enggan menggunakannya. Kota Solo sudah menyediakan Kawasan Pejalan Kaki (*citywalk*) di sepanjang Jl. Slamet Riyadi yang ramah lingkungan. Tempat jalan untuk pejalan kaki (pedestrian yang rapi, bersih dan tertata sudah menjadi ciri khas sarana

publik di kota-kota negara maju. Bahkan, tempat-tempat itu dilengkapi dengan kios-kios atau warung makanan dan tempat duduk untuk beristirahat untuk memberi kenyamanan kepada pejalan kaki.

Presiden Susilo Bambang Yudhoyono meminta kepada para bupati dan wali kota membuat jalur untuk sepeda sebagai alternatif transportasi para pekerja menuju kantornya. Selain bersih dan ramah lingkungan, bersepeda juga hemat secara ekonomi dan menyehatkan pengayuhnya. Ini merupakan kebijakan yang menarik, namun apakah dapat segera direspon di daerah tanpa adanya aturan yang jelas dan bersifat menekan.

Inisiatif kebijakan transportasi di daerah

Persoalan transportasi di daerah sudah ada inisiatif yang kreatif muncul dari pemerintah daerah setempat, seperti Program Angkot Way bagi angkutan kota (Angkot) di Depok yang diberlakukan pukul 06.00-22.00, wajib menggunakan sepeda diberlakukan setiap hari Jumat di Kota Pemalang (Jawa Tengah), pelarangan anak sekolah gunakan sepeda motor di Kota Sragen (Jawa Tengah), penggunaan minyak jelantah sebagai pengganti BBM untuk pengoperasian Bus Trans Pakuan di Bogor, hari bebas mobil (*car free day*) di Jalan MH. Thamrin dan Jl. Sudirman Jakarta dilakukan setiap hari Sabtu akhir bulan. Selain itu juga Pemprov. DKI Jakarta melanjutkan program penambahan jalur *busway* dengan membangun koridor lanjutan hingga mencapai 15 koridor sesuai rencana.

Secara keseluruhan jumlah pemudik Lebaran tahun 2007 naik sekitar 0,95 persen. Tahun 2006 jumlah pemudik 13,4 juta penumpang, tahun 2007 ada peningkatan menjadi 3,6 juta penumpang. Masih terjadi pelanggaran tairf, yakni ada empat bus yang melanggar milik PO Dahlia Indah, PO Madjoe Utama, PO Harta Sanjaya dan PO Santoso. Animo pemudik menggunakan bus menurun dan bus mulai kehilangan pamor dibandingkan dengan moda lainnya. Pesawat terbang dan Kereta Api masih tetap jadi primadona pemudik lebaran tahun 2007. Selain angka kecelakaan yang cukup tinggi di jalan raya, ada kecenderungan pemudik yang menggunakan sepeda motor makin meningkat. Menggunakan sepeda motor karena ongkosnya lebih murah, lebih cepat dan ada faktor membanggakan setelah tiba di kampungnya. Mereka kerap mengalami kecelakaan sesuai data statistik nasional, pemudik bermotor mengalami kecelakaan mencapai lebih 52 persen. Untuk mengurangi angka kecelakaan, pengawalan pemudik bersepeda motor dilakukan, tetapi kenyataan di lapangan tidak efektif.

Tetapi ada juga kebijakan pemerintah daerah yang melanggar prosedur dan merugikan pengusaha dan sopir taksi yang ada. Hal itu terjadi di Semarang, ketika Wali Kota Semarang Sukawi Sutarip mengeluarkan ijin operasi 300 armada taksi Blue Bird. Aksi demo dan unjuk rasa terjadi selama 3 hari berturut-turut (10-12 Desember 2007) oleh

semua armada taksi yang ada di Semarang. Hal ini dapat dijadikan pelajaran bagi daerah lain untuk tidak melakukan hal yang sama, karena dalam pemberian ijin angkutan umum. Dalam menerbitkan surat ijin operasi angkutan umum tidak semata melihat aspek investasi saja, tetapi aspek ijin operasi yang tertera dalam PP 41 tahun 1993 tentang Angkutan Jalan harus diperhatikan pula. Selama ini, aturan itu tidak pernah diperhatikan para walikota/bupati dalam menerbitkan ijin operasi angkutan umum di daerahnya.

Ada pengharapan di akhir tahun 2007 sudah ada penerbangan yang menghubungkan empat provinsi di Kalimantan. Upaya ini dilakukan karena selain jalan trans-Kalimantan belum terambung seluruhnya, juga tidak ada penerbangan langsung antarprovinsi di Kalimantan. Keterbatasan transportasi ini telah menyebabkan miskinnya warga Kalimantan. Untuk mencapai daerah pedalaman di Kalimantan masih dengan penerbangan perintis, karena prasarana jalan belum memadai untuk dilewati.

Program pengurangan subsidi BBM

Ke depan, negara Indonesia harus berpikir untuk mengambil keuntungan dari kenaikan harga minyak mentah dunia. Dengan kejadian itu diupayakan untuk mengurangi pemakaian BBM dan mengefisienkan pemakaian moda transportasi. Indonesia merupakan negara yang paling boros mengkonsumsi energi. Data dari BP Statistical Review of World Energy dan IMF menunjukkan, intensitas energi Indonesia paling tinggi dibanding dengan negara-negara tetangga. Empat kali lebih tinggi dibandingkan dengan Jepang dan 2,5 kali lipat dari negara-negara Organisasi Kerja Sama Ekonomi dan Pembangunan (OECD). Sektor transportasi yang paling banyak penggunaan bahan bakar minyak (BBM), yakni mencapai 50 persen. Volume penggunaan premium sebesar 60 persen beredar di Jabodetabek. Subsidi yang diberikan sebesar Rp 2.000 per liter dan itu lebih digunakan untuk kendaraan pribadi yang tentunya merupakan kelompok masyarakat yang berkemampuan ekonomi mapan. Pemerintah akan membatasi pemakaian BBM bersubsidi untuk kendaraan pribadi, kecuali kendaraan umum akan dimulai tahun 2008. Akan tetapi sayangnya keputusan ini diralat oleh pemerintah untuk ditunda dulu sementara waktu. Memang membutuhkan waktu yang cukup dan persiapan yang cermat untuk dapat mengalihkan pemakaian BBM dan pengalihan penggunaan kendaraan pribadi ke angkutan umum massal. Subsidi terhadap operasi angkutan umum mutlak dilakukan dalam upaya . Kota-kota di negara-negara maju memberi subsidi untuk operasi angkutan umumnya sekitar 50-60 persen. Di Jakarta, kerugian akibat kemacetan lalu lintas mencapai Rp 1,28 triliun per tahun. Saatnya hemat energi menjadi gaya hidup masyarakat Indonesia.

Praktik korupsi, kolusi dan nepotisme (KKN) yang melibatkan regulator dan operator angkutan umum menyebabkan rusaknya sistem transportasi yang berujung pada

banyaknya kecelakaan di jalan raya. Sudah saatnya ada perubahan manajemen angkutan barang atau logistik di Pulau Jawa yang tidak hanya mengandalkan jalan raya. Untuk mengatasi buruknya sistem transportasi di Indonesia, selain memperbaiki sistem dan harus pula dilaksanakan secara dinamis yang terus menerus. Segala kejadian selama tahun 2007 dapat dijadikan bahan introspeksi bagi jajaran pemerintah baik di pusat maupun daerah. Peran masyarakat dan kearifan pejabat di sektor transportasi untuk mengambil atau menentukan kebijakan sangat diharapkan. Terutama peningkatan kualitas pelayanan dan jaminan keselamatan dalam bepergian menjadi dambaan setiap insan pengguna jasa transportasi.

(Djoko Setijowarno, Kepala Laboratorium Transportasi, Staf Pengajar Jurusan Teknik Sipil dan Program Magister Lingkungan & Perkotaan Unika Soegijparanata dan Ketua Forum Perkeretaapian Masyarakat Transportasi Indonesia Pusat)