

BS Kusbiantoro

Masalah Transportasi Perkotaan

Tingkat pertumbuhan ekonomi yang sangat menonjol di kawasan Asia, termasuk Indonesia, ikut mendorong tingginya urbanisasi. Tumbuhnya kota raksasa (*megacities*), kota metropolitan maupun kota besar lainnya pada gilirannya menuntut peningkatan kinerja transportasi untuk menunjang kelancaran serta pertumbuhan perekonomian kota.

Sangat tingginya urbanisasi menimbulkan permasalahan transportasi perkotaan yang makin besar dan rumit. Tumbuhnya gedung-gedung tinggi umumnya tanpa didukung oleh sistem infrastruktur yang memadai. Demikian juga perubahan intensitas penggunaan lahan (perumahan kepadatan rendah menjadi perkantoran atau perdagangan dengan intensitas sangat tinggi) umumnya memperbesar beban jaringan prasarana yang ada karena tidak diimbangi dengan pembenahan jaringan infrastruktur secara menyeluruh. Permasalahan transportasi perkotaan tersebut diantaranya adalah tingginya motorisasi, meningkatnya kemacetan, timbulnya dampak negatif lingkungan, dan masalah kelembagaan termasuk masalah legal serta pendanaan. Beberapa usaha pemecahan masalah transportasi perkotaan bahkan berdampak "memisahkan/mengisolasi" masyarakat katimbang "meningkatkan aksesibilitas", misal jalan searah dengan kecepatan tinggi serta dipagari yang memaksa penjalan kaki berjalan jauh untuk dapat menyeberang. Besar serta rumitnya masalah transportasi perkotaan menuntut pemecahan secara menyeluruh serta terpadu.

Pertama, dituntut pembenahan sistem kegiatan (*activity system/demand management*), diharapkan manajemen guna lahan ini tidak hanya meningkatkan produktivitas perekonomian kota tetapi juga mengurangi pergerakan khususnya kendaraan bermotor sekaligus mengurangi dampak negatif terhadap lingkungan (misalnya polusi dan konservasi energi); termasuk dalam manajemen sistem kegiatan ini adalah meningkatkan aksesibilitas melalui pedestrianisasi serta penggunaan kendaraan tidak bermotor. Tindakan ini merupakan strategi pencegahan (*preventive strategy*). Strategi ini makin penting di Indonesia terutama mengingat cepatnya perkembangan kota dengan perubahan guna lahannya, dimana tanpa manajemen guna lahan (*demand management*) sebagai antisipasi terhadap cepatnya perubahan tersebut akan berakibat fatal dikemudian hari.

Kedua, pembenahan sistem jaringan baik fasilitas maupun pelayanannya. Pembenahan ini tidak hanya berupa pembangunan prasarana jalan, tetapi hal ini berkaitan dengan sudah dibutuhkannya angkutan umum massal untuk kota metropolitan, dan juga angkutan umum lainnya termasuk paratransit (misal taksi, *vanpool*, becak), serta keterpaduannya dengan berbagai

moda serta pelayanan yang ada baik kendaraan bermotor, kendaraan tidak bermotor, maupun pejalan kaki. Pembenahan menyeluruh serta terpadu tersebut tidak hanya untuk transportasi penumpang tetapi juga menyangkut transportasi barang; demikian juga untuk transportasi dalam kota dan transportasi perkotaan dengan wilayah (*regional*) sekitar. Pembenahan ini juga menyangkut pembenahan laik jalan khususnya kendaraan bermotor, misal dikaitkan dengan masalah polusi, keamanan (*safety and accident*), dan sebagainya. Di samping pembenahan sistem jaringan transportasi tersebut, hal ini juga harus dibarengi dengan pembenahan sistem telekomunikasi (misal telepon, *faximile*, dan *electronic mail*). Hal ini akan membantu meningkatkan aksesibilitas informasi sekaligus mengurangi beban sistem jaringan transportasi.

Ketiga, manajemen lalu lintas sebagai langkah yang relatif memberikan dampak besar tanpa membutuhkan biaya besar. Contoh-contoh penerapan tindakan ini terdapat di beberapa kota, misal di Singapura, Tokyo, dan Hong Kong. Manajemen tersebut, antara lain, komputerisasi secara terpadu lampu-lampu lalu lintas, pembatasan kendaraan pribadi, jalur khusus untuk bus, parkir, dan sebagainya. Tindakan ini juga harus diintegrasikan dengan langkah-langkah lainnya, misal untuk mencegah penerapan jalan searah yang berakibat "terisolasinya" masyarakat pengguna jalan, atau matinya berbagai kegiatan sepanjang jalan tersebut dengan akibat menurunnya produktivitas perekonomian kota.

Keempat, pembenahan sistem kelembagaan meliputi sistem organisasi, sistem legal, serta sistem keuangan. Umumnya segi ini merupakan kelemahan terbesar yang dihadapi negara sedang berkembang. Cepatnya peningkatan serta perubahan guna lahan yang berdampak naiknya nilai lahan umumnya belum diantisipasi pihak pemerintah kota, hingga tidak dapat dimanfaatkan untuk menambah sumber dana pemerintah karena ketentuan aspek legalnya tidak/belum ada. Salah satu pembenahan segi perundang-undangan adalah adanya UULLAJ. Undang-undang ini merupakan langkah kelembagaan untuk ikut membenahi permasalahan transportasi. Reaksi keras dari masyarakat mencerminkan masih banyaknya segi kesiapan kelembagaan serta aparatnya yang harus dibenahi sebagai pra-kondisi pelaksanaan UULLAJ. Dengan keterbatasan sumber daya pemerintah, maka kemitraan pemerintah-swasta-masyarakat harus dibina serta ditingkatkan. Peran pemerintah diharapkan lebih mengarah pada "enabling" ketimbang "providing" -- "steering" ketimbang "rowing". Reaksi keras sehubungan dengan keterlibatan swasta dalam komputerisasi STNK, misalnya, merupakan contoh lain perlunya pembenahan segi kelembagaan tersebut □