

ANGKUTAN MASSAL HARUS JADI PRIMADONA

Oleh **Moch. S. Hendrowijono**

Bagi perkotaan dengan penduduk di atas satu juta, angkutan umum massal adalah pilihan utama yang tidak bisa ditawar-tawar, jika pemerintah ingin memberi pelayanan baik kepada masyarakatnya. Bahkan dengan transportasi massal pula, kerugian-kerugian yang harus dibayar masyarakat secara tidak sadar akibat kelemahan sistem transportasi, bisa ditekan.

Kota-kota padat penduduk sangat peka terhadap penggunaan kendaraan pribadi, sebab makin banyak masyarakat menggunakan kendaraan pribadi, kerugian yang diderita lapisan masyarakat terbawah akan makin besar. Lahan jalan raya yang seharusnya dimanfaatkan secara bersama-sama oleh masyarakat banyak, sebagian besar tersita oleh keberadaan kendaraan pribadi.

Padahal tingginya tingkat kegiatan masyarakat di perkotaan –cepat-lambatnya, baik buruknya--sangat tergantung pada sistem dan fasilitas transportasi yang tersedia. Karena perannya sangat besar dalam merangsang kegiatan ekonomi, perkotaan selalu memerlukan satu beroperasinya sistem angkutan massal yang memadai dan menerapkan tarif murah. Tingkat kemurahannya menjadi relatif, sebab di negara-negara maju, tarif yang diterapkan cukup tinggi jika dibandingkan dengan tarif angkutan perkotaan di negara berkembang.

Namun secara umum diketahui, dengan tarif yang diberlakukan, perusahaan angkutan massal itu tidak bisa hidup layak secara ekonomi, sehingga memerlukan subsidi. Beberapa kota menolak istilah subsidi untuk kelancaran roda perusahaan transportasi massal itu, dan lebih menyukai sebutan kompensasi, atas pelayanan mereka kepada masyarakat (public service).

Subsidi berkonotasi negatif dan dianggap tidak sehat, padahal "kerugian" yang diderita oleh perusahaan angkutan kota itu terjadi, karena tarif murah yang diterapkan agar lapisan masyarakat terbawah bisa menikmatinya. Penggunaan angkutan umum secara lebih banyak juga kemudian dianggap sebagai hal yang menguntungkan, karena mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. Keuntungan-keuntungan masyarakat inilah yang harus dibayar oleh pemerintah sebagai "kompensasi".

Untuk kota-kota yang anggarannya memungkinkan, kompensasi ini acapkali mencapai 40 persen, bahkan hampir separuh dari total penghasilan kotor perusahaan angkutan itu. Sementara di kota-kota negara berkembang, total subsidi paling tinggi 10 persen, itupun selalu didengungkan oleh pemerintah sebagai kerugian perusahaan yang harus diupayakan untuk ditutup. Subsidi atau kompensasi yang kecil juga membawa dampak berupa buruknya penampilan alat transportasi ini, baik dalam penampilan fisik maupun pelayanan, dengan rendahnya kesejahteraan karyawan berada di antaranya. Tetapi meski transportasi massal jadi pilihan utama, ia baru bisa berjalan dengan mulus dan optimal jika didukung oleh kebijaksanaan yang memberinya prioritas keberadaan di jalan raya. Prioritas tak akan bisa diberikan jika porsi-porsinya "direbut" oleh kendaraan pribadi, yang pemilik-pemiliknya tidak bersedia menggunakan kendaraan umum untuk angkutan sehari-hari.

Moch. S. Hendrowijono

Wartawan Harian KOMPAS dan pengamat masalah lalu lintas perkotaan

Aman, Cepat, Murah

Sementara itu, merangsang pemakai kendaraan pribadi agar beralih menjadi pengguna kendaraan umum tidaklah mudah. Ada beberapa kondisi yang harus dipenuhi, tetapi yang justru sering kurang mampu diselenggarakan oleh pengelola perkotaan. Syarat-syarat itu, antara lain, kendaraan umum yang tersedia harus "serasa kendaraan pribadi", aman, cepat, murah, tersedia setiap waktu dan mempunyai jaringan yang luas. Kendaraan pribadi bisa dikatakan memenuhi semua persyaratan itu, sebab ia bisa diarahkan ke mana saja setiap waktu, dan secara sesaat, biayanya lebih murah dari angkutan umum.

Menyediakan kendaraan umum "serasa kendaraan pribadi" memang agak sulit, meski kendaraan umum tidak bisa selalu harus berupa bus atau kereta api. Taksi adalah pilihan yang baik bagi para pengguna jasa angkutan umum, namun dari segi biaya, naik taksi setiap hari dianggap lebih mahal daripada membawa mobil pribadi.

Padahal jika dihitung lebih cermat naik taksi jatuhnya akan lebih murah, sebab pengguna taksi tak harus direpotkan oleh biaya parkir, biaya pemeliharaan semisal service, pajak, garasi, bbm, dan sebagainya.

Tetapi bagaimana pun, taksi atau kendaraan jenis keempat seperti bemo, bajaj atau toyoko tidaklah masuk ke jenis transportasi utama di perkotaan. Nilai tambah berupa satu penekanan kerugian masyarakat akibat kepadatan jalan raya, dari jenis ini sangatlah kecil. Bahkan nilai negatifnya bertambah karena adanya faktor kecepatan yang rendah yang menghalangi kelancaran pengguna jalan raya lainnya.

Primadona angkutan perkotaan massal sebenarnya kereta api dan bus kota. Memakai ruang yang relatif sama dengan yang digunakan oleh kendaraan pribadi, jip, minibus atau sedan, jenis angkutan massal ini bisa mengangkut orang beberapa kali lebih banyak.

Karena kemampuannya dalam mengangkut manusia secara massal, cepat dan aman telah terbukti, kereta api lalu menjadi tumpuan angkutan perkotaan. Kota-kota besar dunia sudah dilengkapi angkutan kereta api, misalnya London, Paris, Tokyo, Singapura. Sementara kota lainnya berlomba-lomba membangun jaringan KA, terutama KA bawah tanah.

Manila sudah memiliki satu jalur KA layang di tengah kota sejak awal dekade 80-an, sementara Singapura membangun jaringan KA bawah tanah pada akhir dekade itu, dengan jenis pelayanan dan teknologi yang belum digunakan di tempat lainnya.

Seperti dibuktikan KA Jabotabek, satu rangkaian dengan empat buah kereta bisa mengangkut sekitar 1.250 penumpang dalam waktu sekitar satu jam antara Bogor-Jakarta. Jika jumlah penumpang itu diangkut dengan bus yang kapasitasnya taruh 75 orang (termasuk berdiri), maka akan dibutuhkan sekitar 17 buah bus, dengan waktu perjalanan dua kali lipat pula. Karenanya, jenis angkutan darat lainnya, bahkan juga bus gandeng atau bus tingkat sekali pun, tak akan bisa menandingi keandalan kereta api. Apalagi peran KA makin terasa setelah ia mempunyai jalur layang antara Manggarai dan Jakarta Kota.

Namun demikian, pembangunan jaringan kereta api, baik itu di atas tanah, jalur layang (elevated) atau di bawah tanah (subway), memerlukan biaya yang sangat besar, berlipat-lipat dari biaya pembangunan jalan raya. Sistem angkutan KA perkotaan yang merugi, ditambah biaya pembangunan yang tinggi, membuat kalah bersaing dengan jalan raya di hadapan para pemodal yang berniat membangun prasarana transportasi darat.

Selain itu, angkutan kota dengan kereta api akan bisa lebih efektif jika jaringannya tidak hanya satu, tetapi menyebar ke segala arah. KA perkotaan dengan jalur paralel, seperti cuma antara Manggarai atau Jatinegara ke arah Kota, tidak akan menyerap, apalagi jika sistem antarmodanya tidak diperhatikan sehingga kelangsungan perjalanan warga kota terjamin. Kedua jalur itu, yang asalnya dari Bogor/Depok atau Bekasi/Karawang, akhirnya cuma menjadi KA urban, yang membawa penduduk luar Jakarta ke dalam kota, bukannya menjadi alat angkut penduduk Jakarta sendiri.

Karena menghendaki jalur yang bersilang-silang ke segala arah, lahan yang paling mungkin memenuhi syarat adalah bawah tanah. Untuk kota-kota yang relatif miskin seperti Jakarta, Manila, Kolombo atau Kairo, biaya pembangunan transportasi bawah tanah semacam Tokyo atau Paris apalagi Singapura, tidak akan tertanggungkan. Pilihan mereka yang terbaik tentu saja akhirnya pada bus kota.

Masih Harus Mengalah

Bus-bus mempunyai batasan-batasan dalam beroperasi, antara lain kapasitasnya yang terbatas, jalan yang boleh dilalui pun tidak sembarangan, harus sesuai dengan berat kendaraannya. Namun kendala yang sangat terasa adalah, keberadaan bus kota di beberapa kota belum mendapat tempat yang layak. Bus kota belum dianggap sebagai alat angkutan utama yang harus diberi prioritas, dan masih menjadi moda angkutan kedua setelah kendaraan pribadi.

Bus kota, juga jenis angkutan penumpang umum lainnya, masih harus mengalah kepada kendaraan pribadi, sehingga peranan sebagai alat transportasi massal belum terpenuhi. Kasus yang paling menarik terjadi di Jakarta, saat bus kota dioperasikan di jalur cepat, lalu karena protes masyarakat (?) dikembalikan lagi ke jalur lambat.

Padahal, saat dioperasikan di jalur cepat dengan memberi jalur khusus di jalan Thamrin-Sudirman, performansi bus kota meningkat pesat, baik kecepatan maupun jumlah penumpang yang terangkut. Rit rata-rata tiap hari masing-masing bus yang lewat jalan itu meningkat pula, sampai lebih 30 persen, sejalan dengan meningkatnya kecepatan, yang berarti pula menambah penghasilan awak bus. Namun sayang, penjalurcepatan bus kota tidak disertai dengan pembangunan kelengkapan keselamatan calon penumpang, sehingga banyak warga kota celaka saat menyeberang jalan ke jalur cepat.

Selain itu, tekanan dari pemakai jalur cepat tradisional, para pemilik kendaraan pribadi (yang punya lobi kuat) membuat para penentu kebijaksanaan di tingkat Kota Jakarta menyerah. Kini performansi bus-bus kota di Thamrin/Sudirman kembali ke keadaan semula, setelah bus-bus kembali ke jalur lambat. Yang performansinya bagus adalah bus-bus kota yang melewati jalur jalan Pramuka/Pemuda yang masih boleh beroperasi di jalur cepat, antara lain karena pengguna kendaraan pribadi di sini tak punya lobi kuat.

Hal sama juga terjadi, soal KPP (kawasan pembatasan penumpang) di jalan yang sama, Sudirman/Thamrin/Merdeka Barat/Gatot Subroto. Di jalur

ini, penumpang kendaraan dibatasi minimal tiga orang, dengan maksud agar penumpang kendaraan pribadi beralih ke kendaraan umum, selain mengurangi keberadaan kendaraan pribadi di lintas emas yang padat itu.

Namun kebijaksanaan setengah-setengah yang tidak didukung perangkat lunak yang tegas, ternyata membuat kebijaksanaan KPP menjadi bahan tertawaan. Pemilik kendaraan pribadi kini dengan santai menerobos KPP, hanya dengan membayar para joki, sukarelawan untuk mengisi tempat duduk agar minimal tiga orang, dengan hanya Rp 500 seorang. Polisi tak bisa berbuat apa-apa, jalan utama itu sudah kembali semrawut dan macet, bus kota kembali terdesak dan mengikuti irama lamanya, sementara remaja-remaja Ibu Kota mendapat penghasilan baru.

Tegas dan Tegar

Dari dua kasus itu bisa diambil pelajaran, sulit bagi penentu kebijaksanaan perkotaan mengambil langkah apa pun, jika "lawan"-nya adalah para pengguna jalan raya yang punya lobi kuat. Menjadikan angkutan massal perkotaan sebagai primadona tidak cukup dengan pernyataan-pernyataan saja, namun juga ketegaran dan kekerasan menghadapi kritik-kritik pedas yang datang bukan dari lapisan bawah.

Bagaimana pun, memberi prioritas pertama bagi angkutan massal untuk berada di jalan raya adalah sesuatu yang mutlak bagi satu kota besar. Namun hal itu juga harus diimbangi dengan penyediaan sarana yang jumlahnya memadai, sehingga orang akan tertarik memanfaatkannya. Pengoperasian bus-bus kota patas AC juga bisa diartikan untuk memberi tawaran kepada pemilik kendaraan pribadi meninggalkan mobilnya di garasi.

Jumlah bus dan trayek yang memadai, sehingga orang tak perlu berdesak-desakan, ditambah pengadaan bus-bus dengan AC, memang membuat pemerintah harus merogoh koceknya lebih dalam lagi. Tapi ini jalan terbaik agar roda ekonomi di perkotaan juga berjalan lebih lancar lagi ■