

Jurnal
Perencanaan & Pengembangan Wilayah
WAHANA HIJAU

Pelindung

Direktur Sekolah Pascasarjana
Universitas Sumatera Utara

Ketua Dewan Redaksi

Bachtiar Hassan Miraza

Sekretaris Dewan Redaksi

Sirojuzilam

Staf Redaksi

Rahim Matondang
Syaad Afifuddin S
Jhon Tafbu Ritonga
H.B. Tarmizi
Subhilhar

Sekretariat dan Distribusi

Muhammad Yusuf dan Nurleli



Program Doktor
Perencanaan Wilayah
Sekolah Pascasarjana
Universitas Sumatera
Utara

Alamat

Ruang Studio
Program Studi PWD (S2) / Perencanaan Wilayah (S3)
Sekolah Pascasarjana Universitas Sumatera Utara
Jl. Prof. T. Maas, Kampus USU, Medan 20155
Telp. (061) 8212453

WAHANA HIJAU	Vol.1, No.3	Hal.: 84-131	Medan, April 2006	ISSN: 1858-4004
--------------	-------------	--------------	-------------------	-----------------

Kata Pengantar

Jurnal Wahana Hijau kembali diterbitkan oleh Program Studi Perencanaan Wilayah Sekolah Pascasarjana USU. Jurnal ini merupakan jurnal nomor tiga dan akan terbit secara teratur, tiga kali dalam setahun. Sama halnya dengan kegiatan jurnal lainnya, maka jurnal Wahana Hijau akan tampil dengan berbagai hasil penelitian dan tulisan ilmiah yang dilakukan oleh para peneliti, para ahli maupun pemikir, yang berasal dari Universitas Sumatera Utara.

Wahana Hijau mengandung makna potensi, di mana sebuah kekuatan muncul dari sebuah penelitian dan pemikiran maupun perencanaan. Kekuatan ini akan mengolah sumber daya yang dimiliki, fisik maupun nonfisik, yang berbasis pada ilmu pengetahuan dan teknologi. Dari potensi inilah suatu wilayah dibangun dan dikembangkan untuk mensejahterakan masyarakat. Pada terbitan kali ini, tulisan lebih difokuskan pada aspek yang berkaitan dengan masalah transportasi.

Terima kasih disampaikan pada semua penulis yang telah menyumbangkan tulisannya bagi penerbitan ini, baik hasil dari sebuah penelitian maupun sebagai hasil dari suatu pemikiran. Bersama ini pula kami mengundang para penulis dan peneliti lainnya, untuk menyumbangkan karya ilmiahnya bagi penerbitan nomor mendatang. Kesenambungan penerbitan jurnal ini tidak terlepas dari prinsip kerja sama sesama ahli dan peneliti. Dari sinilah kita bekerja untuk mengembangkan ilmu pengetahuan dan teknologi.

Semoga Tuhan Yang Maha Esa meridai penerbitan Jurnal Wahana Hijau bagi kepentingan ilmu pengetahuan dan masyarakat banyak. Amin.

Redaksi

Jurnal
Perencanaan & Pengembangan Wilayah
WAHANA HIJAU

WAHANA HIJAU	Vol.1, No.3	Hal.: 84-131	Medan, April 2006	ISSN: 1858-4004
--------------	-------------	--------------	-------------------	-----------------

DAFTAR ISI

Arus Penglaju dan Moda Angkutan Darat di Kota Metropolitan Indonesia <i>Aldwin Surya</i>	Hal. 84 - 88
Obligasi Daerah Memberi Peluang Membangun Prasarana Transportasi dalam Memajukan Perekonomian Daerah Provinsi Sumatera Utara <i>Ramli</i>	Hal. 89 - 94
Perencanaan Pembangunan Kabupaten/Kota Melalui Pendekatan Wilayah dan Kerja Sama Antardaerah <i>Iryanto</i>	Hal. 95 - 102
Anugerah Tertib Lalu Lintas Kota Medan 2006 <i>Filiyanti T.A. Bangun, Putrama Alkhairi</i>	Hal. 103 - 109
Kajian Tentang Transportasi di Kota Medan dan Permasalahannya (Menuju Sistem Transportasi yang Berkelanjutan) <i>Hairulsyah</i>	Hal. 110 - 120
Transportasi: Peran dan Dampaknya dalam Pertumbuhan Ekonomi Nasional <i>Abdul Kadir</i>	Hal. 121 - 131

ARUS PENGLAJU DAN MODA ANGKUTAN DARAT DI KOTA METROPOLITAN INDONESIA

Aldwin Surya

Abstrak

Moda angkutan darat yang menjadi andalan masyarakat kota metropolitan serta jaringan jalan memadai untuk mengurangi kemacetan merupakan masalah yang menanti solusi berkesinambungan. Penyebabnya adalah urbanisasi yang memicu populasi warga kota metropolitan di Indonesia cenderung meningkat, sementara bilangan moda angkutan darat dan jaringan jalan belum mampu disiapkan secara memadai oleh pemerintah kota. Sementara itu, arus penglaju dari kota-kota kecil yang menjadi penyangga kota metropolitan ikut menambah kompleks masalah transportasi darat.

Kata kunci: Urbanisasi, Penglaju (*transmutter*), Moda Angkutan Darat

Pendahuluan

Kota metropolitan Jakarta bukan satu-satunya kota di Indonesia yang menghadapi arus penglaju dari kota-kota kecil di pinggiran ke pusat kota. Beberapa kota metropolitan lain di Indonesia seperti Bandung, Surabaya, Semarang, Yogyakarta, Ujung Pandang, dan Medan, yang dihuni oleh lebih dua juta penduduk, juga mengalami fenomena yang sama. Pertumbuhan kota sejalan dengan pertumbuhan industri sehingga kota-kota itu laksana "gula yang dikerubuti semut".

Pasalnya, populasi penduduk kota terus bertambah karena kota-kota itu dinilai oleh kaum pendatang sebagai kota yang mampu menyediakan pekerjaan, menjanjikan hidup lebih cerah, dan memiliki beragam fasilitas umum (fasum) dan fasilitas sosial (fasos) yang sangat memadai. Namun dari beberapa kota metropolitan itu, kota metropolitan Jakarta menjadi fenomenal karena percepatan pembangunan dan pertumbuhan industri terus meningkat. Itu sebabnya, pada setiap hari kerja arus penglaju (*transmutter*) mengalir deras dari berbagai penjuru ke kota Jakarta sejak subuh. Lihat saja arus penglaju kelas bawah dari Rangkasbitung menuju Jakarta. Kereta api kelas ekonomi itu sarat penumpang hingga ke atap. Rata-rata satu gerbong dipadati oleh 170 orang; 120 orang di dalam dan sisanya 50 orang di atap gerbong. Dengan jumlah 8 gerbong sekali jalan, bisa dihitung jumlah penglaju yang dapat diangkut.

Kereta api memang menjadi moda angkutan darat yang digemari oleh penglaju kelas bawah. Meski para penumpang berdiri, bergelantungan di sisi luar kereta api, bahkan duduk tanpa pengaman di atap gerbong, bilangan penglaju yang memanfaatkan moda angkutan darat ini tidak pernah surut. Bahkan berbagai kecelakaan kereta api yang disebabkan oleh gerbong yang relatif sudah uzur, tidak menurunkan tekad penglaju kelas bawah menjadi penumpangnya. Masih segar dalam ingatan kita saat dua kecelakaan kereta api terjadi pada awal Maret 2006 lalu. Sebuah atap gerbong ambruk menimpa penumpang di bawahnya. Penyebabnya adalah atap gerbong tidak kuat menahan beban puluhan penglaju yang duduk santai, sehingga tidak menyadari teriakan orang di bawahnya sampai kemudian roboh dan menimbulkan korban tewas dan cedera. Satu kecelakaan lagi terjadi pada sebuah kereta rel listrik (KRL) yang juga menelan korban tewas tersengat arus listrik.

Beragam kecelakaan kereta api sebagai moda angkutan darat yang diminati para penglaju, seakan mengingatkan banyak orang kepada banyak hal. *Pertama*, terjadi peningkatan jumlah pengguna moda angkutan darat kereta api, yaitu para penglaju kelas bawah yang mencari nafkah ke kota metropolitan Jakarta. Moda angkutan yang dikenal sebagai angkutan rakyat ini memang lebih murah dan bebas dari kemacetan lalu lintas. Dengan alasan inilah, para penglaju kelas bawah tetap tertarik memanfaatkan jasa kereta api, antara lain

karena dipicu oleh status sosioekonomi yang homogen, boleh "tidak" bayar karena tak perlu membeli tiket, dan kebersamaan yang terbentuk dari tempat asal mereka. *Kedua*, peningkatan arus penglaju yang menggunakan kereta api belum disertai dengan pemberian layanan optimal dan kualitas gerbong memadai. Maklum, sebagian besar gerbong buatan tahun '80-an yang hanya diperbaiki seadanya. Kebijakan perbaikan seadanya dipicu oleh ketiadaan dana untuk membeli yang baru sementara bilangan penglaju terus meningkat.

Dipicu Oleh Urbanisasi

Peningkatan penglaju di kota metropolitan di Indonesia memiliki korelasi dengan peningkatan urbanisasi. Di Indonesia, fenomena urbanisasi terus meningkat karena semakin sukarnya kesempatan kerja di daerah. Ini berarti, di daerah perdesaan tenaga kerja yang bersedia bekerja di sektor pertanian semakin menurun. Kawasan perdesaan cenderung dihuni oleh warga tidak produktif, yakni warga usia tua dan anak-anak berusia di bawah 15 tahun. Sementara di kota metropolitan, industrialisasi meningkat pesat sehingga semakin banyak tenaga kerja yang diperlukan. Mengalirnya calon tenaga kerja ke kota metropolitan, tentu saja memberi dampak buruk yakni pertumbuhan penduduk yang tidak seimbang dengan beragam keperluan yang harus disediakan pemerintah kota. Jadi meski proses urbanisasi tidak dapat dielakkan sejalan dengan proses industrialisasi, urbanisasi ternyata menimbulkan persoalan, seperti: perpindahan penduduk dari desa ke kota selalu melampaui tingkat penciptaan kesempatan kerja di perkotaan, keterbatasan penyediaan lahan untuk pembangunan rumah beserta fasos dan fasum, serta menimbulkan persoalan pada moda angkutan darat yang murah, aman, dan nyaman.

Keadaan inilah yang menjadi pemicu sebuah kota kehilangan daya dukung untuk memenuhi semua keperluan warganya dan kaum pendatang. Mereka yang kurang beruntung dalam pekerjaan dan pendapatan, cukup puas berada di kota metropolitan meskipun harus berdomisili di kawasan pemukiman yang minim prasarana seperti yang kebanyakan terdapat di pinggiran kota. Mereka umumnya bermukim di sekitar pabrik/industri dalam radius relatif dekat

untuk menghemat biaya transpor. Pemukiman seperti ini antara lain berbentuk rumah-rumah bedeng dengan sewa yang relatif murah, sebab umumnya disewa oleh pekerja pabrik/industri dengan pendapatan minim.

Itu sebabnya sebuah kota seakan tumbuh dengan cepat mengikuti berbagai perubahan yang terjadi di lingkungan sekitarnya. Suasana kampung atau perdesaan yang merupakan cikal bakal sebuah kota, nyaris tidak tampak lagi. Pendirian pabrik atau kawasan industri yang dirancang berada relatif jauh dari pusat kota, berlangsung pesat. Namun, pembangunan sarana untuk kawasan industri tidak diikuti dengan pembangunan sarana transportasi yang memungkinkan para pekerja mendapat akses mudah untuk mencapai tempat kerja. Beberapa pemerintah kota di Indonesia mencoba menggandeng pihak swasta dalam penyediaan sarana transportasi. Dasar pertimbangannya bermuara kepada keterbatasan anggaran untuk menyediakan moda transportasi darat yang memadai. Kebijakan menggandeng pihak swasta semakin terasa sejak Indonesia diterpa krisis ekonomi mulai Juli 1997. Namun, pasca-krisis ekonomi tetap saja kemampuan beberapa kota metropolitan di Indonesia selain Jakarta masih belum memadai bahkan memprihatinkan.

Kebijakan Populis

Kebijakan penyediaan moda angkutan darat beberapa kota metropolitan di Indonesia cenderung menggunakan pendekatan populis. Pendekatan ini mengacu kepada kemampuan moda angkutan darat untuk mengangkut sebanyak mungkin penumpang yang bermukim di pinggiran dan pusat kota. Untuk kategori Indonesia sebagai negara berkembang di Asia, kebijakan populis dalam penyediaan moda angkutan darat dinilai lebih populer daripada pendekatan moda angkutan darat yang mementingkan kenyamanan dengan tingkat keselamatan tinggi. Pasalnya, populasi kota metropolitan terus bertambah, sehingga keterbatasan moda angkutan darat justru akan memicu terjadinya konflik sosial dengan segala akibat yang mungkin timbul kemudian hari.

Wujud konflik sosial antara lain dapat dilihat dari kesemrawutan transportasi dan

ketidacukupan sarana jalan utama dan pendukung di seantero kota metropolitan. Konflik sosial seperti ini tentu saja merugikan warga kota metropolitan. *Pertama*, angkutan publik harus mengangkut penumpang sepadat-padatnya sehingga banyak penumpang terjepit laksana ikan pepes. Banyaknya penumpang di sebuah angkutan publik, membuka peluang beroperasinya tukang copet, tukang jambret, tangan-tangan usil tidak senonoh, dan pembajak bus yang beroperasi dengan sadis, tanpa belas kasihan, dan suka menggunakan kekerasan yang berakibat timbulnya cedera fisik penumpang. Korbannya kebanyakan kaum perempuan yang cenderung tidak berdaya di antara kepadatan penumpang angkutan publik seperti bus dan kereta api. *Kedua*, transportasi publik yang dipadati penumpang seperti para penglaju sangat rawan dengan tindak kejahatan yang umumnya dilakukan oleh kalangan muda usia produktif. Konon, tindak kejahatan dengan kekerasan mereka lakukan dengan perencanaan matang sehingga tingkat keberhasilannya pun tinggi. Lihat misalnya saat sekelompok anak muda usia yang awalnya terlihat sebagai penumpang kereta api, berubah menjadi kelompok pembajak yang dengan bebas menguras harta penumpang. Mereka umumnya bekerja cepat, mahir, dan segera loncat dari kereta api saat harta dan uang penumpang sudah dikuras. Konon kejahatan di atas kereta api yang padat penumpang seperti ini masih terus berlangsung meski upaya pihak keamanan untuk mengatasinya terus dilakukan. Kelompok kejahatan ini umumnya dilakukan oleh anak-anak muda usia pengangguran, tetapi menginginkan hidup layak sebagaimana dilakukan oleh kalangan muda kota metropolitan.

Sebagai contoh, di kota metropolitan Jakarta moda angkutan darat kereta api dinilai masih efektif melayani para penglaju yang umumnya bermukim di kota-kota kecil yang menjadi penyangga Jakarta seperti Bogor, Tangerang, Depok, dan Bekasi. Para penglaju asal kota-kota kecil inilah yang ikut berperan dalam denyut kegiatan ekonomi dan pembangunan Jakarta. Sebab dinamika pembangunan kota Jakarta tidak mungkin dilakukan oleh penduduk Jakarta saja.

Sebagai ibukota negara Indonesia, percepatan penyediaan moda angkutan darat

untuk memenuhi keperluan penduduk Jakarta, memang berbeda dibandingkan kota-kota metropolitan lain di Indonesia. Selain moda transportasi kereta api yang banyak digunakan oleh penglaju dari kalangan kelas bawah, Pemerintah Provinsi DKI juga menyediakan moda angkutan darat dalam bentuk bus. Beberapa rute bahkan menyediakan bus untuk penumpang mengikuti kelas sosial dan tarifnya, seperti bus patas (cepat terbatas) kategori ekonomi dan bisnis. Tentu saja sarana bus patas kelas bisnis lebih baik karena menggunakan pendingin udara (AC) dengan tarif lebih mahal dari bus patas non-AC.

Para penglaju yang tidak mau menggunakan bus patas juga boleh menggunakan bus trans-jakarta yang memiliki jalur khusus di pusat kota (*busway*). Bus trans-jakarta, yang diresmikan oleh Gubernur DKI Sutiyoso yang akrab dipanggil Bang Yos, pada 15 Januari 2004 dengan rute Kota-Blok M sepanjang 12,9 km, disambut antusias oleh masyarakat Jakarta karena dinilai lebih manusiawi dari bus-bus yang beroperasi di Jakarta. Disebut manusiawi antara lain karena mengajarkan penumpangnya tertib, disiplin antre, membayar tiket, serta lebih memperhatikan keselamatan dan kenyamanan. Dengan membayar tiket dan disiplin antre, ancaman pencopet dan gangguan dari para pengamen yang adakalanya memeras penumpang tidak terjadi lagi.

Selain bus trans-jakarta, para penglaju dari pinggiran kota Jakarta juga boleh memanfaatkan jasa bus kota ukuran kecil (12 penumpang) yang banyak berseliweran di pinggiran kota di mana terdapat beberapa kompleks perumahan kelas menengah dengan rute menuju lokasi bus-bus pengumpan (*feeder*) mangkal, sebelum akhirnya mereka tiba di lokasi (*shelter*) bus trans-jakarta.

Meski moda transportasi darat di kota metropolitan Jakarta sangat beragam ditambah sarana jalan tol yang terus dibangun, fakta menunjukkan masalah lalu lintas dan sarana transportasi publik masih juga belum memadai. Moda transportasi darat yang mengutamakan keselamatan dan kenyamanan penumpang semacam *light rapid train* (LRT) atau *monorail* di ibu negara Malaysia, Kuala Lumpur, masih belum terwujud. Padahal melihat fungsi

Jakarta sebagai ibukota negara Indonesia, moda transportasi darat yang mengutamakan keselamatan, kenyamanan, kecepatan, jumlah penumpang yang dapat diangkut dengan risiko kecelakaan minimal, memang sudah sangat mendesak. Jakarta tidak hanya mencerminkan sebuah kota metropolitan yang menjadi ibukota negara Indonesia, tapi juga mencerminkan kota yang mengandung multietnik dan keragaman budaya penduduknya.

Kota-kota metropolitan lain di Indonesia yang perkembangannya tidak sepesat kota metropolitan Jakarta, memiliki kebijakan relatif sama. Di kota metropolitan Medan, fokus kebijakan populis bermuara kepada penambahan rute dan jumlah bus kota berkapasitas penumpang 12 orang. Penambahan rute dan bus kota sejalan dengan bertambahnya penduduk karena perluasan areal permukiman baru yang merata di 21 kecamatan di Kotamadya Medan, terutama kecamatan-kecamatan yang memiliki areal luas seperti Medan Helvetia, Medan Sunggal, Medan Selayang, Medan Johor, Medan Amplas, Medan Denai, dan Medan Tuntungan. Beberapa kecamatan tersebut memiliki jarak relatif jauh dari inti kota, yaitu 8-14 km. Namun meski relatif

jauh, kawasan pinggiran kota ini merupakan daerah yang disukai oleh kalangan kelas menengah Kota Medan. Itu sebabnya, sektor properti memiliki peluang cerah di daerah ini, sehingga banyak pengembang membangun kompleks perumahan untuk kalangan kelas bawah, menengah, dan atas mulai tipe 36, 45, 60, 70, 100, dan tipe 120.

Di kota Medan, arus lalu lintas bukan hanya diisi oleh warga kompleks perumahan yang umumnya berada di pinggiran kota Medan, tetapi juga oleh para penglaju yang bermukim di kecamatan-kecamatan yang bersampiran dengan batas kota Medan. Para penglaju ini antara lain berasal dari kecamatan-kecamatan di Kabupaten Deli Serdang, seperti: Kecamatan Patumbak, Deli Tua, Diski, Sunggal, Hamparan Perak, Kelambir Lima, Pancur Batu, Lubuk Pakam, dan Kotamadya Binjai. Mereka setiap hari ikut meramaikan jalan-jalan di kota Medan, sehingga pada waktu-waktu tertentu terjadi kemacetan seperti pada pagi hari (07.00-08.00 WIB), siang hari (12.00-14.00 WIB), dan sore hari (17-18.00 WIB). Beberapa kompleks perumahan yang berada di pinggiran kota Medan yang dihuni oleh kombinasi kelas bawah, menengah, dan atas disajikan pada Tabel 1 berikut ini:

Tabel 1. Beberapa Kompleks Perumahan yang Dihuni Oleh Kelas Bawah, Menengah, dan Atas di Kota Medan

No	Kecamatan dan Kelurahan	Nama Kompleks Perumahan	Jarak ke Pusat Kota
1	MEDAN TUNTUNGAN (9)	Perumnas Simalingkar, *) dan **), Kompleks Royal Sumatera **)	14 km
2	MEDAN JOHOR (6)	Taman Johor Indah Permai I dan II, Griya Wisata, Karya Wisata, Famili Asri, Kencana Asri, Bumi Johor Permai, Kompleks Rispa I, II, III, IV, V **)	12-14 km
3	MEDAN AMPLAS ((7)	Villa Gading Mas I dan II, **)	11 km
4	MEDAN DENAI (6)	Perumnas Mandala *) dan **)	12 km
5	MEDAN TEMBUNG (7)	---	---
6	MEDAN KOTA (12)	---	---
7	MEDAN AREA (12)	---	---
8	MEDAN BARU (6)	---	---
9	MEDAN POLONIA (5)	Taman Polonia **)	10 km
10	MEDAN MAIMUN (6)	---	
11	MEDAN SELAYANG (6)	Taman Setia Budi Indah I dan II, Taman Perkasa Indah, Vila Asoka, Taman Harapan Indah, Taman Malina, Taman Kyoto, Puri Tanjung Sari, Graha Tanjung Sari. **) dan ***)	11-12 km

Lanjutan...

12	MEDAN SUNGGAL (6)	Taman Sunggal Permai, Perumahan Bumi Asri **)	9 km
13	MEDAN HELVETIA (7)	Griya Riatur **) dan ***), Perumnas Helvetia *) dan **) Perumahan Tanjung Permai **)	9 km
14	MEDAN PETISAH (7)	---	---
15	MEDAN BARAT (6)	Perumahan Cemara Asri ***)	11 km
16	MEDAN TIMUR (11)	Kompleks Wartawan, Kompleks DPRD **)	10 km
17	MEDAN DELI (6)	Griya Martubung *) dan **)	12 km
18	MEDAN LABUHAN (6)	---	---
19	MEDAN BELAWAN (6)	---	---
20	MEDAN MARELAN (5)	---	---
21	MEDAN PERJUANGAN (9)	---	---

Keterangan: *) perumahan dihuni kelas bawah
 **) perumahan dihuni kelas menengah
 ***) perumahan dihuni kelas atas

Sumber: Aldwin Surya (2005). Pembentukan Kelas Menengah Bandar: Kajian Kes Gaya Hidup Pegawai Negeri di Kota Medan, Indonesia. Tesis S3. Universiti Malaya, Kuala Lumpur, Malaysia.

Namun, seperti juga kota metropolitan Jakarta, arus pengalju yang mencari nafkah dari kawasan sekitar kota Medan tetap masih belum mendapatkan fasilitas memadai. Penyebab utamanya bermuara kepada terbatasnya sarana jalan ke kota Medan sementara arus bus kota dan kendaraan pribadi seperti berlomba agar sampai di tujuan tepat waktu. Konsekuensinya, terjadi kemacetan pada jam-jam sibuk. Apalagi disiplin para pengemudi angkutan darat masih rendah karena selalu mengabaikan fasilitas pengatur lalu lintas (*traffic light*).

Penutup

Arus pengalju dan moda angkutan darat laksana dua sisi mata uang yang tidak dapat dipisahkan. Keduanya secara nyata ikut memberi kontribusi kepada pembangunan dan pertumbuhan ekonomi Indonesia. Meski berbagai kebijakan penyediaan moda angkutan darat beserta jaringan jalan telah banyak diwujudkan di kota-kota metropolitan

Indonesia, kebijakan tersebut dinilai masih belum optimal. Pasalnya, beberapa ruas jalan di inti kota yang relatif tetap tidak sebanding dengan pertambahan moda angkutan darat dan para pengalju. Oleh karena itu, kebijakan populis dalam penyediaan moda angkutan darat dinilai masih relevan untuk kondisi kota metropolitan di Indonesia.

Daftar Pustaka

- Suparlan, Parsudi, 1996. *Diktat Antropologi Perkotaan*. Jurusan Antropologi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Indonesia, Jakarta.
- Surya, Aldwin, 2005. *Pembentukan Kelas Menengah Bandar: Kajian Kes Gaya Hidup Pegawai Negeri di Kota Medan, Indonesia*. Tesis S3. Universiti Malaya, Kuala Lumpur, Malaysia.

OBLIGASI DAERAH MEMBERI PELUANG MEMBANGUN PRASARANA TRANSPORTASI DALAM MEMAJUKAN PEREKONOMIAN DAERAH PROVINSI SUMATERA UTARA

Ramli

Abstrak

Implementasi Undang-Undang No. 32 Tahun 2004 dan Undang-Undang No 33 Tahun 2004 memicu pemerintah daerah untuk membangun perekonomian secara otonom: mengatur dan mengurus kepentingan masyarakat berdasarkan prakarsa daerah yang sesuai dengan undang-undang. Kecenderungan masing-masing pemerintah daerah untuk merespons kegiatan perekonomian melalui pembangunan prasarana transportasi, namun terbatas kepada sumber pembiayaan. Kesenjangan sumber pembiayaan pembangunan prasarana transportasi dapat dibiayai dengan penerbitan obligasi daerah sebagaimana ketentuan undang-undang.

Kata kunci: Obligasi Daerah, Transportasi, dan Pertumbuhan Ekonomi Daerah

Pendahuluan

Implementasi otonomi daerah dan desentralisasi melalui Undang-Undang No. 32 Tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah dan Undang-Undang No. 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah, memacu pemerintah daerah untuk membangun perekonomiannya secara otonom, mengatur, dan mengurus kepentingan masyarakat berdasarkan prakarsa daerah yang sesuai dengan peraturan perundang-undangan.

Salah satu faktor yang mendesak dibenahi dalam membangun perekonomian daerah adalah prasarana infrastruktur jalan yang memerlukan dana yang besar. Seperti Kabupaten Tapsel, untuk daerah yang terisolasi memerlukan dana infrastruktur sebesar Rp 30 miliar. (Medan Bisnis, 18-3-2006).

Masing-masing pemerintah daerah kabupaten kota memfokuskan pada pembangunan prasarana transportasi, sedangkan kemampuan daerah untuk membiayai pembangunan pada umumnya sangat terbatas. Kesenjangan pembiayaan pembangunan prasarana transportasi dalam upaya peningkatan perekonomian perlu suatu kebijakan publik yang kondusif yang melibatkan seluruh komponen masyarakat.

Provinsi Sumatera Utara pada saat ini sedang memfokuskan pada peningkatan pelayanan publik, sebagaimana tuntutan perkembangan perekonomian yang dapat melancarkan arus barang dan pendudukan

dari satu daerah ke daerah lain, baik di domestik maupun antara domestik ke negara lain, yang keberadaannya masih terbatas dan masih perlu direhabilitasi dan dikembangkan sesuai dengan tuntutan perkembangan zaman.

Provinsi Sumatera Utara memungkinkan pembangunan prasarana transportasi dalam menunjang pembangunan ekonomi, terutama pembangunan pelabuhan laut, pembangunan *airport*, pembangunan sarana kereta api, jalan tol, dan sarana pendukung lainnya. Keberadaan sarana transportasi yang ada di Sumatera Utara masih ketinggalan dari provinsi lain maupun provinsi di negara lain, sehingga terlambat mendongkrak kemajuan perekonomian dan ekonomi masyarakat. Sebelum adanya otonomi daerah, peluang mengelola dan membangun prasarana transportasi dibatasi oleh kebijakan sentralisasi. Setelah diberlakukannya otonomi daerah, membangun prasarana transportasi jalan dan pelabuhan dibatasi oleh sumber biaya pembangunan.

Adanya Undang-Undang No. 33 Tahun 2004 memberikan peluang kepada pemerintah daerah untuk menggali dana (*fund rising*) dalam rangka pembangunan dan pengembangan prasarana transportasi melalui penerbitan obligasi daerah. Sebagaimana pasal 57 Undang-Undang No. 33 Tahun 2004 yang mengatur obligasi daerah sebagai salah satu sumber pembiayaan daerah. Bagi Provinsi Sumatera Utara, merupakan peluang yang tepat pada kondisi sekarang masing-masing daerah

kabupaten/kota meningkatkan pembangunan prasarana transportasi dalam upaya meningkatkan perekonomian daerah.

Permasalahan

Berdasarkan uraian di atas dapat dirumuskan permasalahan kajian sebagai berikut:

1. Bagaimana menggali sumber pembiayaan pembangunan prasarana transportasi.
2. Faktor apa saja yang menjadi kendala dalam menggali sumber pembiayaan prasarana transportasi.
3. Bagaimana menggali sumber pembiayaan pembangunan prasarana transportasi.

Pembahasan

Seperti diketahui, fungsi transportasi adalah memungkinkan melancarkan terjadinya pergerakan manusia (*movement of people*), melancarkan gerak barang (*movement of goods*), dan pergerakan jasa dan informasi (*movement of service and informations*), dengan prasarana yang telah disiapkan oleh alam, seperti sungai, laut, dan udara, atau jalur lintasan hasil kerja manusia (*man made*) seperti jalan raya dan jalan rel.

Menurut Kondoatie (2003), kegiatan transportasi bukan suatu tujuan melainkan kegiatan masyarakat yang interdependensi dengan produksi barang dan jasa dalam memenuhi kebutuhan hidup yang beraneka ragam. Secara ringkas peran tersebut adalah:

1. peran ekonomi: (*derived demand* dari kegiatan ekonomi) distribusi hasil produksi,
2. peran sosial: interaksi sosial-kemasyarakatan,
3. peran politis: persatuan dan kesatuan, membuka isolasi pelayanan dan keamanan masyarakat,
4. peran kewilayahan: distribusi penduduk dan pengembangan wilayah,
5. peran persatuan dan kesatuan bangsa: penghubung dan perekat bangsa (wawasan nusantara),
6. industri dan perdagangan: pengembangan industri dan perdagangan lokal, regional, nasional, internasional/global.

Keberadaan prasarana transportasi yang dimiliki Pemerintah Provinsi Sumatera Utara masih terbatas, baik aspek kualitas maupun

kualitas serta pelayanan. Prasarana, sarana, dan sistem pelayanan perlu dibangun dan dikembangkan untuk mengoptimalkan pergerakan ke seluruh wilayah dalam rangka membangun perekonomian daerah.

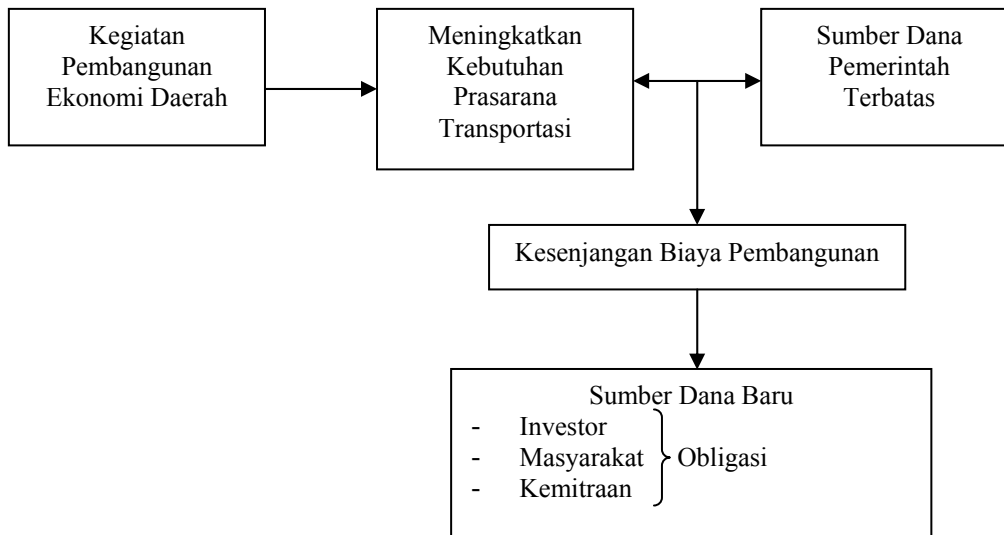
Untuk membangun dan mengembangkan sistem transportasi, perlu perencanaan sistem transportasi yang dirancang sedemikian rupa dan prosedur pengelolaan. Dalam sistem transportasi dipengaruhi oleh prasarana, sarana, dan pengelolaan. Prasarana pada sistem transportasi adalah sesuatu yang dapat menjadi media pergerakan, seperti jalan raya, jalan rel, terminal, pelabuhan laut, dan pelabuhan udara yang keberadaannya di Provinsi Sumatera Utara belum dalam kondisi yang prima untuk mendorong kemajuan perekonomian daerah. Sarana adalah sesuatu yang berwujud kendaraan, yang berfungsi memindahkan sesuatu atau orang dari satu tempat ke tempat lain pada suatu wilayah atau antarwilayah yang keberadaannya sangat tergantung pada prasarana yang ada.

Secara ekonomis perencanaan sistem transportasi adalah memperkirakan kebutuhan transportasi di masa yang akan datang berkaitan dengan masalah ekonomi, sosial budaya, dan lingkungan, yang dapat memberikan respons yang optimal terhadap pembangunan perekonomian daerah.

Pembangunan prasarana dan sarana transportasi memerlukan biaya yang besar dan tidak semua pemerintah daerah kabupaten/kota di Provinsi Sumatera Utara memiliki sumber pembiayaan pembangunan yang diandalkan. Menggali sumber pembiayaan pembangunan prasarana dan transportasi dapat dilakukan dengan penerbitan obligasi daerah dan merupakan salah satu alternatif pembiayaan pada struktur APBD yang mengalami defisit. Undang-Undang No. 33 tahun 2004 memberi peluang kepada Pemerintah Provinsi Sumatera Utara untuk menerbitkan obligasi daerah. Sebagaimana tercantum pada pasal 57 ayat 1, daerah dapat menerbitkan obligasi daerah dalam mata uang rupiah di pasar modal domestik. Hasil penjualan obligasi daerah digunakan untuk membiayai investasi sektor publik yang menghasilkan profit dan memberikan manfaat pada masyarakat dan dapat memicu pembangunan perekonomian daerah.



Gambar 1. Pola Pembiayaan Proyek Paradigma Lama



Gambar 2. Pola Pembiayaan Proyek Pembangunan dengan Paradigma Baru

Pada masa lalu pendekatan pembiayaan proyek pembangunan diawali dari penerimaan yang dituangkan dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD). Dari APBD dianggarkan proyek-proyek pembangunan.

Pola pembiayaan proyek-proyek pembangunan dengan paradigma baru atas kesenjangan pembiayaan pembangunan karena sumber dana pemerintah terbatas, dapat dilakukan sumber dana baru bagi investor, masyarakat, dan kemitraan, dan salah satunya adalah dengan penerbitan obligasi daerah.

Prosedur penerbitan obligasi daerah diatur dalam Undang-Undang No. 33 Tahun 2004. Secara bagan dapat disajikan pada Gambar 3.

Potensi penerbitan obligasi daerah sangat tergantung kepada sektor ekonomi daerah yang perlu mendapatkan biaya untuk merespons kegiatan pembangunan dalam upaya meningkatkan pelayanan publik yang terlepas dari percaturan ekonomi global yang masih minim. Sedangkan masyarakat

maupun dunia usaha memerlukan dalam menjalankan aktivitas ekonominya. Upaya pembangunan dan pengembangan pelayanan publik prasarana transportasi bagi Pemerintah Provinsi Sumatera Utara menjadi potensi penerbitan obligasi daerah. Seperti prasarana transportasi jalan tol, jalan rel, pelabuhan, *airport*, dan sarana transportasi.

Kendala Penerbitan Obligasi Daerah

Penerbitan obligasi daerah merupakan salah satu alternatif sumber pembiayaan pada struktur APBD yang mengalami defisit. Dengan adanya Undang-Undang No. 33 Tahun 2004, memberikan peluang pada Pemerintah Provinsi Sumatera Utara untuk menerbitkan obligasi daerah dalam membiayai proyek-proyek fasilitas publik yang menghasilkan benefit. Namun persyaratan lainnya harus dapat mengkondisikan peluang daerah untuk menerbitkan obligasi daerah, seperti: peraturan pemerintah (PP), peraturan Bapepam, peraturan pemerintah daerah, *debt management unit*, penerapan akuntansi

pemerintah, persepsi masyarakat terhadap obligasi, adanya penjamin komitmen politik (DPR) dan sumber daya manusia.

Peluang penerbitan obligasi daerah bagi Pemerintah Provinsi Sumatera Utara akan terealisasi apabila persyaratan secara administrasi dan peraturan telah dipenuhi. Untuk melakukan persiapan penerbitan obligasi daerah pemerintah harus mempersiapkan ketentuan dari Bapepam dan peraturan pemerintah dan persiapan ini dapat dilakukan secara serentak. Tidak perlu secara bertahap. Persiapan pemerintah yang harus dilakukan untuk penerbitan obligasi adalah:

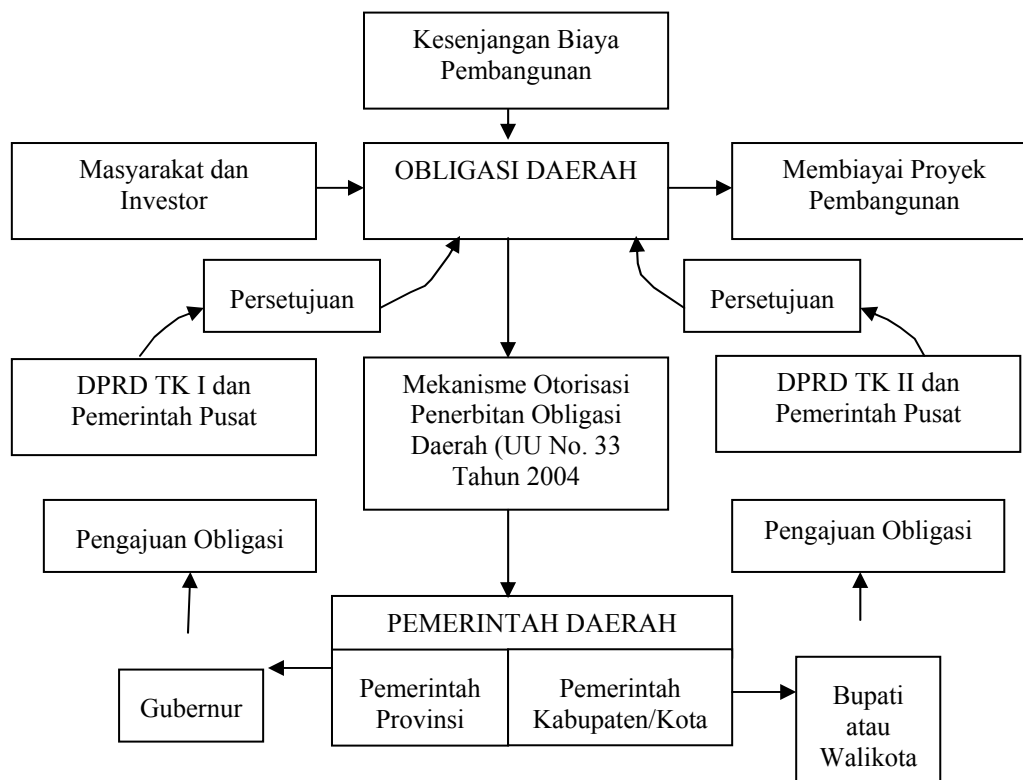
1. penerapan standar akuntansi keuangan pemerintah,
2. *debt management unit* (DMU) obligasi daerah,
3. sumber daya manusia pengelola DMU,
4. menentukan lembaga *rating agency* (RA),
5. menentukan lembaga penjamin,
6. sosialisasi obligasi daerah.

Hambatan utama penerbitan obligasi daerah Provinsi Sumatera Utara adalah belum lengkap peraturan pemerintah (PP) dan peraturan pemerintah daerah (perda) sehingga tidak mungkin dalam waktu dekat

ini untuk melakukan penerbitan obligasi daerah Provinsi Sumatera Utara.

Laporan keuangan pemerintah daerah yang memuat neraca laba rugi, laporan surplus-defisit, dan laporan realisasi anggaran belum menganut standar akuntansi keuangan pemerintah, perlu perlakuan dengan sistem dalam penerbitan obligasi. Penerapan standar akuntansi keuangan pemerintah daerah perlu disiapkan agar persyaratan yang diterbitkan Bapepam dapat dipenuhi.

Kegiatan pengelolaan dan administrasi penyelenggaraan pemerintah yang sudah padat ditambah lagi dengan pengelolaan dan administrasi kegiatan obligasi daerah, sehingga tidak memungkinkan secara administrasi untuk membentuk suatu badan yang khusus mengelola kegiatan penerbitan obligasi daerah. (*debt management unit* obligasi daerah). Pengelolaan utang yang disebabkan penerbitan obligasi tidak perlu ditangani bagian anggaran, akan tetapi ditangani oleh *debt management unit* (DMU). DMU mempunyai tugas menyusun level utang, merencanakan kebutuhan biaya, mengkaji alternatif pembayaran pokok dan bunga, dan menyiapkan administrasi penerbitan obligasi daerah.



Gambar 3. Mekanisme Penerbitan Obligasi Daerah

Badan yang mengelola utang (obligasi) memerlukan kualifikasi sumber daya manusia (SDM) yang mempunyai kualifikasi profesional tertentu dan berpengalaman. Untuk itu, menduduki SDM tertentu pada DMU perlu direkrut dari instansi di lingkungan pemerintah atau dari instansi lain, dan melakukan pendidikan terhadap SDM. Keberadaan kualifikasi SDM yang profesional pada DMU sangat urgen dalam menjalankan fungsi DMU yang berhubungan dengan obligasi daerah. Persiapan SDM yang berkualitas perlu dilakukan pemerintah daerah dalam proses persiapan penerbitan obligasi daerah.

Kebijakan yang ditempuh oleh pemerintah daerah sehubungan dengan penerbitan obligasi daerah, perlu dipahami oleh masyarakat untuk meresponsnya dengan positif. Pengetahuan masyarakat tentang seluk beluk obligasi daerah perlu ada agar kebijakan yang ditempuh pemerintah dalam pembiayaan pembangunan melalui penerbitan obligasi mendapat respons yang positif maupun koreksi dan saran sehubungan dengan penerbitan obligasi tersebut. Tanpa memahami seluk beluk penerbitan obligasi daerah, bagaimana bisa melakukan respons, koreksi, dan saran terhadap kebijakan penerbitan obligasi dalam pembiayaan pembangunan daerah.

Dalam persiapan penerbitan obligasi, pemerintah perlu menentukan suatu lembaga peringkat (*rating agency*) yang independen untuk menentukan peringkat atas obligasi yang akan diterbitkan. Misalnya, obligasi BEI II tahun 2005 ini mendapat peringkat BBB + dari PT. Pefindo (Media Indonesia, 30-2-2005). Moody's menggunakan area untuk rating tertinggi, diikuti Aa, A, Baa, Ba, Caa, Ca, C, dan D untuk rating terendah. Peringkat ini menggambarkan keberadaan risiko yang dihadapi obligasi daerah yang dinilai dari kapasitas ekonomi dan hukum, terkait dengan penerbitan obligasi daerah (*standard and Poor's* di AS). Semakin tinggi obligasi, semakin rendah risiko yang dihadapi investor. Semakin rendah rating obligasi, semakin tinggi risiko yang dihadapi. Pemerintah daerah harus dapat menentukan lembaga peringkat untuk persiapan menentukan obligasi yang akan diterbitkan.

Masa berlaku obligasi daerah ditentukan oleh perjanjian antara pemerintah daerah yang menerbitkan obligasi daerah dengan

wali amanat yang mewakili investor. Namun, peran penting sehubungan dengan sukses atau tidaknya penerbitan obligasi daerah dijamin oleh lembaga penjamin (*underwriting*). Lembaga penjamin dapat berfungsi membantu emiten dalam pendaftaran obligasi di bursa efek. Persiapan *underwriting* sangat diperlukan dalam memenuhi ketentuan peraturan Bapepam.

Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Tuntutan otonomi dan desentralisasi pada masing-masing kegiatan pembangunan daerah, meningkatnya pembiayaan prasarana transportasi.
2. Kesenjangan pemerintah daerah dapat dibiayai melalui penerbitan obligasi daerah (UU No. 33 Pasal 57).
3. Potensi penerbitan obligasi daerah sangat tergantung pada sektor ekonomi daerah yang perlu mendapat biaya dan dapat menghasilkan profit.
4. Provinsi Sumatera Utara mempunyai potensi penerbitan obligasi daerah pada pembiayaan pembangunan jalan tol, pengembangan pelabuhan, pembangunan *airport* Kuala Namo, dan pembangunan jalan kereta api.
5. Kendala yang dihadapi dalam penerbitan obligasi daerah menyangkut komitmen politik, aspek hukum, dan aspek pengelolaan.

Saran

Bagi Pemerintah Provinsi Sumatera Utara, untuk mendapatkan sumber dana baru dalam pembiayaan pembangunan prasarana transportasi dapat dilakukan dengan penerbitan obligasi daerah. Penerbitan obligasi daerah harus memenuhi perundang-undangan, ketentuan Bapepam, dan persetujuan DPR, karena itu pemerintah harus segera mempersiapkan kegiatan sebagai berikut:

1. penerapan standar akuntansi keuangan pemerintah,
2. *debt management unit* (DMU),
3. sumber daya manusia pengelola DMU,
4. menentukan lembaga *rating agency*,
5. menentukan lembaga penjamin,
6. melengkapi perangkat hukum pemerintah daerah,
7. sosialisasi obligasi daerah.

Daftar Pustaka

- Badan Penelitian dan Pengembangan. 2005. *Kajian Penerbitan Obligasi Daerah Sebagai Salah Satu Sumber Pemberdayaan Pembangunan Pemerintah Provinsi Sumatera Utara*. (Tidak dipublikasi), Pemerintah Sumatera Utara.
- Departemen Keuangan Republik Indonesia. 2005. *Prospek dan Peluang Obligasi Daerah Bagi Keberhasilan Pembangunan di Daerah*. Kumpulan Makalah *Workshop National*. Garden Palace, Surabaya, 6 – 7 Juli.
- Fokusmedia. 2004. *Undang-Undang Otonomi Daerah 2004*, cetakan pertama. Bandung.
- Kondoatie. 2003. *Manajemen dan Rekayasa Infrastruktur*, cetakan pertama. Pustaka Pelajar: Yogyakarta.
- Reksohadiprodjo. 2001. *Ekonomi Perkotaan*, cetakan kedua. BPFE: Yogyakarta.
- Yunus H.S. 2005. *Manajemen Kota Perspektif Spesial*, cetakan pertama. Pustaka Pelajar: Yogyakarta.

PERENCANAAN PEMBANGUNAN KABUPATEN/KOTA MELALUI PENDEKATAN WILAYAH DAN KERJA SAMA ANTARDAERAH

Iryanto

Abstrak

Kenyataan bahwa tiap wilayah/daerah memiliki potensi yang berbeda-beda baik ditinjau dari sumber daya alam, sumber daya manusia, teknologi, letak geografis sosial budayanya, maupun *resources* lainnya, dengan perkataan lain, ada potensi yang dimiliki suatu daerah, tetapi tidak dimiliki daerah lain. Hal ini merupakan salah satu faktor yang mengharuskan setiap daerah membangun berdasarkan pendekatan wilayah dan melakukan kerja sama antardaerah dengan prinsip saling menguntungkan. Sehubungan dengan hal tersebut langkah-langkah dalam penyusunan perencanaan wilayah bukan saja harus memperhatikan potensi yang ada di wilayahnya, tetapi juga harus memperhatikan potensi-potensi yang ada di daerah lainnya. Pengelolaan pembangunan daerah tidak boleh bertumpu pada nilai-nilai eksklusif yang dikembangkan oleh masing-masing daerah demi meningkatkan pendapatan lokal yang menguntungkan daerahnya tanpa mempedulikan dampak negatif terhadap daerah lain di sekitarnya. Karena itu konsep kerja sama yang saling menguntungkan antardaerah harus dibangun, diawali dengan menumbuhkan sikap dan kemauan untuk bekerja sama.

Kata kunci: Perencanaan Pembangunan dan Perencanaan Wilayah

Pendahuluan

Dalam perencanaan pembangunan, pendekatan wilayah dimaksudkan untuk melihat pemanfaatan ruang serta interaksi berbagai kegiatan dalam ruang wilayah sehingga terlihat perbedaan fungsi ruang yang satu dengan ruang lainnya. Perencanaan pembangunan juga memperhatikan bagaimana ruang tersebut saling berinteraksi untuk diarahkan kepada tercapainya kehidupan yang efisien dan nyaman. Perbedaan fungsi dapat terjadi karena perbedaan lokasi, perbedaan potensi, dan perbedaan aktivitas utama pada masing-masing ruang yang harus diarahkan untuk bersinergi agar saling mendukung penciptaan pertumbuhan yang serasi dan seimbang.

Pendekatan wilayah dalam pengertian sempit adalah memperhatikan ruang dengan segala kondisinya, yang melalui analisis diketahui bahwa masih ada ruang yang belum dimanfaatkan atau penggunaannya masih belum optimal, kemudian direncanakan kegiatan apa yang sebaiknya diadakan pada lokasi tersebut sehingga penggunaan ruang tersebut menjadi serasi dan efisien, dan memberikan kemakmuran yang optimal bagi masyarakat.

Dengan pendekatan wilayah dimungkinkan untuk melihat dan memperhatikan potensi SDA, SDM, teknologi, sosial budaya, letak geografis, dan lain-lainnya dari suatu daerah, kemudian dimanfaatkan untuk melakukan kerja sama antardaerah untuk bersinergi dan saling mendukung demi memperoleh manfaat bersama yang sebesar-besarnya. Daerah harus menyadari bahwa untuk mengembangkan dan membangun daerah secara optimal tidaklah mungkin dapat dilakukan sendiri-sendiri berdasarkan potensi yang dimiliki daerahnya saja tanpa melibatkan daerah lain. Hal ini disebabkan masing-masing daerah mempunyai latar belakang kekuatan yang berbeda, baik menyangkut *economic resources* maupun kultur masyarakat, demografi dan geografi, daerah muka dan daerah belakang, maupun berbagai akses yang ada.

Kerja sama bukanlah barang baru dalam perencanaan pembangunan, karena sejak tahun 1975 pemerintah telah memfasilitasi kerja sama antardaerah melalui penerbitan Peraturan Menteri Dalam Negeri No.6/1975 tentang Kerja Sama Antardaerah. Kemudian ditindaklanjuti dengan terbitnya Keputusan Menteri Dalam Negeri No.275/1982 tentang

petunjuk kerja sama pembangunan antardaerah. Pada saat itu telah banyak kerja sama yang dilakukan antar dua daerah termasuk dalam infrastruktur transportasi untuk kepentingan pembangunan di daerah masing-masing yang menghasilkan keuntungan bersama.

Dalam mewujudkan kerja sama antardaerah dengan pendekatan wilayah tersebut, perencanaan pembangunan kabupaten/kota harus mampu melihat dan memanfaatkan fasilitas-fasilitas yang dimilikinya agar lebih berdaya guna dengan memberikan kesempatan bagi daerah lain untuk memanfaatkannya. Demikian pula sebaliknya, memperhatikan fasilitas daerah lain yang dapat dimanfaatkan oleh daerahnya dengan pertimbangan jika fasilitas tersebut disediakan oleh daerahnya akan memerlukan dana dan pengorbanan yang cukup besar sehingga tidak efisien.

Pengamatan potensi daerah sendiri dan potensi daerah lain dapat digunakan sebagai dasar dalam menyusun langkah-langkah perencanaan pembangunan melalui pendekatan wilayah. Dengan melakukan kerja sama antarpemerintah daerah, akan terbuka kesempatan untuk mengatasi masalah-masalah bersama. Dengan melibatkan dua atau lebih pemerintah daerah, masalah tersebut dapat diselesaikan dengan memberikan manfaat yang sebesar-besarnya kepada daerah-daerah yang menjalin kerja sama tersebut. Tentu saja ada hal-hal tertentu yang dapat ditangani oleh daerah secara mandiri tanpa melibatkan daerah lain.

Pendekatan Wilayah

1. Pendekatan dalam Perencanaan Pembangunan

Dalam perencanaan pembangunan, baik itu perencanaan nasional maupun perencanaan daerah, dapat dilakukan dengan dua cara, yaitu pendekatan sektoral dan pendekatan regional (wilayah). Sebagaimana kita ketahui, pendekatan sektoral memfokuskan perhatiannya pada sektor-sektor kegiatan yang ada di wilayah tersebut dan mengelompokkan kegiatan ekonomi menurut sektor-sektor yang sejenis. Sedangkan pendekatan wilayah (regional) melihat pemanfaatan ruang serta interaksi-interaksi berbagai kegiatan dalam ruang suatu wilayah. Dengan demikian, pendekatan wilayah melihat perbedaan fungsi ruang yang

satu dengan ruang lainnya dan mengamati bagaimana ruang itu saling berinteraksi untuk diarahkan ke arah pencapaian efisiensi dan kenyamanan yang optimal demi kemakmuran daerahnya.

Pendekatan wilayah (regional) memandang wilayah sebagai kumpulan dari bagian-bagian wilayah yang lebih kecil dengan potensi dan daya tarik serta daya dorong yang berbeda-beda, yang mengharuskan mereka menjalin hubungan untuk mendapatkan manfaat yang sebesar-besarnya. Mengembangkan dan membangun suatu wilayah harus meliputi berbagai daerah pinggiran sehingga dapat menciptakan manfaat potensi ekonomi daerah dan wilayah yang pada saatnya menciptakan daya saing ekonomi yang kuat untuk wilayah tersebut. Perencanaan wilayah mencakup berbagai kehidupan yang komprehensif (satu sama lain saling bersentuhan), yang semuanya bermuara pada upaya meningkatkan kehidupan masyarakat. Berbagai faktor dalam kehidupan seperti ekonomi, politik, dan sosial serta budaya maupun adat istiadat, berbaur dalam sebuah perencanaan wilayah yang cukup kompleks. Perencanaan wilayah diharapkan dapat menciptakan sinergi untuk memperkuat posisi pengembangan dan pembangunan wilayah (Miraza H., 2004).

Perencanaan wilayah semestinya dapat menjawab berbagai pertanyaan yang belum terjawab apabila perencanaan hanya menggunakan pendekatan sektoral. Pertanyaan tersebut antara lain: (a) lokasi dari berbagai kegiatan ekonomi yang akan berkembang, (b) penyebaran penduduk di masa yang akan datang dan kemungkinan munculnya pusat-pusat permukiman baru, (c) adanya perubahan pada struktur ruang wilayah dan prasarana yang perlu dibangun untuk mendukung perubahan struktur tersebut, (d) perlunya penyediaan berbagai fasilitas sosial yang seimbang pada pusat-pusat permukiman dan pusat kegiatan ekonomi yang berkembang, (e) perencanaan jaringan penghubung yang dapat menghubungkan berbagai pusat kegiatan atau permukiman secara efisien.

Dari uraian ini jelaslah bahwa pendekatan wilayah (regional) pada perencanaan pembangunan kabupaten/kota merupakan suatu keharusan, jika kabupaten/kota ingin mencapai hasil yang optimal dan efisien. Namun, pendekatan

regional harus dipadukan dengan pendekatan sektoral karena masing-masing mempunyai kemampuan dalam menyukseskan suatu pembangunan.

2. Penataan Ruang Wilayah dengan Pendekatan Wilayah

Dalam pembangunan yang berwawasan lingkungan dan manusia, dikembangkan pola tata ruang yang menyeimbangkan tata guna tanah, tata guna hutan, serta tata guna sumber daya alam lainnya dalam satu kesatuan tata lingkungan yang harmonis dan dinamis, yang ditunjang oleh pengelolaan perkembangan kependudukan yang serasi dan harmonis. Tata ruang disusun berdasarkan pola terpadu melalui pendekatan wilayah dengan memperhatikan sifat lingkungan alam dan lingkungan sosial. Pendekatan wilayah dalam perencanaan tata ruang wilayah mengalami pendalaman serta perluasan cakupan dan bersifat futuristik. Penyusunan dan penetapan rencana tata ruang perlu melalui langkah-langkah, seperti: a) menentukan arah pengembangan yang akan dicapai dilihat dari berbagai segi seperti: segi sosial, ekonomi, dan fungsi hankam, b) mengidentifikasi berbagai potensi dan masalah pembangunan dalam suatu wilayah perencanaan, c) merumuskan rencana tata ruang dan pemanfaatan rencana tata ruang (pasal 13 ayat 1 UU PR).

Dalam hal ini, pendekatan wilayah digunakan untuk memahami kondisi ciri, fenomena, dan hubungan sebab akibat dari unsur-unsur pembentuk wilayah, seperti penduduk, sumber daya alam, sumber daya buatan, sosial budaya, ekonomi, fisik lingkungan, serta merumuskan tujuan, sasaran, dan target dari pengembangan wilayah. Dalam usaha memahami kondisi, ciri, fenomena, dan hubungan sebab akibat unsur-unsur pembentuk wilayah tersebut perlu dilakukan analisis secara menyeluruh (komprehensif). Dalam melakukan analisis inilah digunakan berbagai model dari berbagai disiplin ilmu. Metode-metode analisis wilayah akan menghubungkan dimensi-dimensi sosial budaya, ekonomi, geografi, lingkungan, sampai pada pembangunan infrastruktur/prasarana wilayah.

Kegiatan pendekatan wilayah ini bukan hanya mengidentifikasi fenomena atau hubungan sebab akibat terbentuknya kondisi wilayah, namun juga pemahaman dan

perumusan bagaimana mengembangkan kegiatan sektor-sektor sosial budaya, ekonomi, sumber daya alam, sumber daya buatan, perlindungan lingkungan sesuai dengan kondisi sumber daya manusia, pengembangan permukiman serta rumusan pengembangan infrastruktur pendukung, seperti sistem transportasi secara terpadu yang dituangkan dalam *spatial planning*.

3. Paradigma Baru dalam Pendekatan Wilayah di Era Otonomi

Proses penyesuaian dan penyempurnaan pendekatan wilayah dalam kurun waktu lebih kurang 30 tahun telah mengubah paradigma lama dalam pengembangan wilayah yang selama ini berbentuk sentralisasi, dengan *top-down approach*, ke paradigma baru yang desentralisasi, *bottom-up approach* dan *partisipatory*, sehingga pendekatan wilayah dewasa ini telah mengalami penyesuaian dan penyempurnaan. Pada paradigma lama di mana implementasi pembangunan didasarkan pada pembangunan terencana, *top-down approach* dengan dominasi arahan dari pemerintah, maka pada paradigma baru di era otonomi diperlukan pembangunan yang interaktif, *bottom-up approach*, dan *partisipatory*.

Sasaran pembangunan yang selama ini terfokus pada pertumbuhan, sektoral, partial, makro, dan nasional, telah berubah ke sasaran yang menitikberatkan pada kesejahteraan, keterpaduan, mikro, dan *local based*. Pendekatan perencanaan yang dahulu sangat generalisasi, model abstrak yang ideal, sentralisasi, dan ekonomi kuantitatif, pada paradigma baru mengalami perubahan ke arah pendekatan perencanaan yang lebih spesifik dengan pandangan holistik, berpikir ke depan secara global, kontemporer, lokal, dan sosio kualitatif. Kontrol yang selama ini menekankan pada auditing pencapaian gol (tujuan), berubah ke kontrol yang menekankan pada umpan balik dan penyempurnaan proses.

Dengan demikian, penataan ruang wilayah pun tidak lagi lebih *top-down approach* akan tetapi harus lebih desentralisasi dan pemerintah harus bersama masyarakat menciptakan rencana, melaksanakan, dan mengendalikan pemanfaatan ruang. Pemerintah kabupaten/kota harus proaktif dan bijaksana dalam menata ruang secara transparan dan diketahui

oleh semua kelompok masyarakat. Pendekatan wilayah sebagai basis perencanaan pengembangan wilayah harus diorientasikan kepada: kemampuan bertindak lokal dalam kerangka berpikir global, memperhitungkan kelayakan masa kini dalam pertimbangan masa depan, lebih fleksibel dan dinamis dalam *framework* yang pasti. Pendekatan wilayah harus mampu memfokuskan pada masyarakat setempat dengan memanfaatkan keterlibatan masyarakat luas termasuk para akademisi, investor, budayawan, praktisi, dan lain-lain.

Penyusunan Perencanaan Pendekatan Wilayah

Dalam kegiatan perencanaan wilayah, beberapa penulis melihat dari sudut langkah-langkah yang harus dilakukan dalam kegiatan perencanaan yang akan dilakukan. Glasson (1974:5) mengatakan bahwa: “*major features of general planning include a sequence of actions which are designed to solve problems in the future*”. Jadi, perencanaan dalam pengertian umum adalah menyangkut serangkaian tindakan yang ditujukan untuk memecahkan persoalan di masa depan. Glasson kemudian menetapkan urutan langkah-langkah sebagai berikut:

1. *the identification of the problem,*
2. *the formulation of general goals and more specific and measurable objectives relating to possible constraints,*
3. *the identification of possible constraints,*
4. *projection of the future situation,*
5. *the generation and evaluation of alternative courses of action, and the production of a preferred plan, which in generic form may include any policy statement or strategy as well as a definitive plan.*

Secara umum, perencanaan dapat diartikan menyangkut serangkaian kegiatan dengan langkah-langkah yang terencana untuk memecahkan persoalan di masa depan, yang oleh Glasson ditetapkan dengan 5 langkah yang telah diuraikan sebelumnya. Namun, untuk menangani perencanaan pendekatan wilayah di suatu kabupaten/kota langkah-langkah ini menurut penulis perlu dilakukan penambahan terutama dalam melihat dan menganalisis potensi-potensi daerah-daerah lain di sekitar daerah yang akan disusun perencanaan wilayahnya.

Hal ini sangatlah penting mengingat perencanaan pembangunan dengan pendekatan wilayah memerlukan kerja sama antardaerah untuk mencapai keuntungan dan manfaat bersama. Dengan kerja sama antardaerah yang baik akan menghasilkan efisiensi yang tinggi dan daerah-daerah yang terlibat kerja sama akan mampu bersinergi dan hasilnya akan jauh lebih baik dari apa yang diperoleh jika pembangunan daerahnya dilakukan sendiri-sendiri.

Sehubungan dengan hal tersebut, penulis mengajukan langkah-langkah dalam perencanaan pendekatan wilayah sebagai berikut:

1. Identifikasi kondisi saat sekarang dan identifikasi masalah yang akan datang, baik untuk jangka pendek, jangka menengah maupun jangka panjang.
2. Tentukan visi, misi, dan tujuan umum yang ingin dicapai
3. Identifikasi kondisi daerah-daerah di sekitar daerah yang akan dibuat perencanaannya dengan pendekatan wilayah, baik menyangkut potensi daerah tersebut maupun hal-hal lain yang terkait dengan kemungkinan untuk melakukan kerja sama.
4. Identifikasi kendala yang dihadapi saat ini maupun yang akan datang, termasuk kendala jika dilakukan kerja sama antardaerah.
5. Proyeksikan berbagai variabel yang terkait, baik yang bersifat terkendali maupun yang di luar jangkauan pengendalian pihak perencana.
6. Tetapkan sasaran yang diperkirakan dapat dicapai dengan kekuatan sendiri dan melalui kerja sama antardaerah dalam kurun waktu tertentu, dengan tujuan yang dapat diukur.
7. Susun format kerja sama antardaerah dan sesuaikan dengan yang berlaku secara transparan.
8. Cari seluruh alternatif yang mungkin dilakukan dengan kemampuan sendiri maupun melalui kerja sama antardaerah untuk mencapai sasaran tersebut.
9. Pilih alternatif terbaik, termasuk kegiatan pendukung yang akan dilaksanakan.
10. Menetapkan lokasi dan waktu dari semua kegiatan yang akan dilaksanakan.

11. Menyusun kebijakan dan strategi agar kegiatan pada tiap lokasi berjalan sesuai dengan perencanaan yang telah ditetapkan.

Langkah yang ke-3 di atas sangat penting diperhatikan, karena kerja sama hanya mungkin dilakukan jika kita mengenal potensi sendiri dan mengenal potensi pihak yang akan kita ajak bekerja sama secara transparan dan jujur dengan kemauan yang sungguh-sungguh.

Efisiensi dan Pencapaian Sasaran Pembangunan Melalui Kerja Sama Interregional

Pengertian kerja sama secara umum adalah hubungan antara dua pihak atau lebih yang melakukan kerja bersama untuk mencapai tujuan yang telah didefinisikan sebelumnya. Sedangkan kunci dari sebuah kerja sama adalah kemauan untuk bekerja sama, seperti yang diuraikan oleh Davidson sebagai berikut: *“willingness to work together is the key thing to success, out of others such as good motivation, understanding, personal relations, and trust”* (Davidson *et al.*, 1995, p.7).

Sementara itu, (Gidman *et al.*, 1995) mengusulkan untuk memanfaatkan sebesar mungkin keuntungan komparatif dari mitra kerja sama, daripada mengabaikan sama sekali potensi mitra kerja sama. Sedangkan (Ostrom, 1994) memberikan penekanan pada pentingnya *bottom – up cooperation* daripada *top – down cooperation* yang umumnya difasilitasi oleh pemerintah.

Selanjutnya, Ostrom mengidentifikasi beberapa norma yang harus diperhatikan oleh setiap pelaku kerja sama, antara lain: kemauan untuk bekerja sama, asas keterpaduan dalam bersikap, serta perlunya keterpaduan dalam bersikap, juga perlunya menumbuhkan rasa kebersamaan dan saling percaya. Secara teoretis, sebelum melakukan kerja sama seharusnya setiap pemerintah daerah yang akan melakukan kerja sama harus menunjukkan kematangannya dalam mempersiapkan segala sesuatu yang berkaitan dengan kerja sama yang akan dilakukan. Beberapa faktor yang dapat mempengaruhi terbentuknya kerja sama antarpemerintah daerah, seperti dikutip dari (Norton, 1994), antara lain adalah ukuran dan kompetensi tiap pelaku, tekanan dari

pemerintah di level atas, kebutuhan implementasi peraturan, kemauan untuk bekerja sama, keterwakilan dalam organisasi kerja sama, dan sebagainya.

Konsep pemerintah tentang kerja sama antarpemerintah lokal (kabupaten/kota) telah dimulai pada tahun 1975 melalui Peraturan dan Keputusan Menteri Dalam Negeri sebagaimana yang telah diuraikan sebelumnya. Salah satu kerja sama antarpemerintah daerah yang memberi manfaat dan keuntungan bersama adalah kerja sama Pemerintah Kota Yogyakarta, Pemerintah Kabupaten Bantul, dan Pemerintah Kabupaten Sleman dalam mengelola lahan TPA sampah di Piyungan.

Pembangunan Pulau Batam yang telah dilakukan sejak tahun 1970 pada prinsipnya merupakan upaya untuk mengembangkan wawasan strategis dalam rangka memanfaatkan perkembangan kawasan Asia Pasifik, dan sebagai bagian dari kerja sama regional di Asia melalui kaitan dengan Singapura dan Johor Malaysia (Sijori). Dalam perkembangannya, Pulau Batam memperlihatkan pertumbuhan pesat yang antara lain ditunjukkan oleh peningkatan ekspor dari US\$ 20,8 juta (1986) menjadi US\$ 564 juta (1992) dan kunjungan wisatawan yang meningkat dari 60.161 orang dengan pemasukan devisa US\$ 8,1 juta (1985) menjadi 648.281 orang dengan pemasukan devisa US\$ 238 juta (1992). Total investasi di Pulau Batam telah mencapai US\$ 3,7 miliar pada tahun 1992, di mana 82,2 persen adalah investasi swasta. Investasi terbesar, 4 persen, adalah di sektor industri (Konvensi Nasional, CIDES, 1993). Sedangkan kerja sama yang pernah “bermasalah” antara lain kerja sama antar Pemerintah DKI Jakarta dengan Pemerintah Provinsi Jawa Barat dalam pengelolaan sampah di Bantargebang (Windyawati, 2000).

Dari pengalaman kerja sama yang telah disampaikan ini dapat dilihat bahwa tidak mudah bagi pemerintah daerah untuk melakukan kerja sama dengan daerah lain walaupun telah ada peraturan yang mendasarinya. Namun, kerja sama antardaerah dengan pendekatan wilayah tetap diperlukan walaupun telah keluar Undang-Undang No. 22/1999 tentang Otonomi Daerah, yang pelaksanaannya telah dimulai pada tahun 2001. Dengan keluarnya Undang-

Undang No. 22/1999 tersebut tidaklah berarti bahwa kerja sama antarpemerintah daerah tidak diperlukan lagi, karena pemerintah pusat tetap melanjutkan konsep kerja sama antarpemerintah daerah yang dituangkan melalui klausul yang tercantum pada Undang-Undang No. 22/1999 maupun dalam Peraturan Pemerintah No. 25/2000. Masalah yang sering muncul adalah bagaimana mengatur suatu kerja sama antara pemerintah daerah yang berkaitan dengan perjanjian kerja sama itu sendiri, pengaturan hak dan kewajiban masing-masing pihak, masalah dana pendukung kerja sama, dan aspek lainnya. Dengan adanya aturan ini maka dapat dilihat secara jelas kelemahan, keuntungan, peluang, hambatan, serta hal-hal lainnya dalam usaha meningkatkan efektifitas kerja sama yang akan dilakukan antarpemerintah daerah.

Kerja Sama Pengembangan Sistem Transportasi

Penemuan kereta api oleh Trevitchick (1804), otomobil oleh Gottfried Daimler (1887), kapal terbang oleh Wright besaudara (1903), dan alat-alat transpor lainnya telah mendorong lajunya revolusi industri sekaligus mendorong revolusi transportasi. Mungkin pada mulanya, para penemu alat-alat transportasi tersebut tidak menduga bahwa penemuan mereka tidak hanya mempercepat laju perkembangan ekonomi dengan mengurangi jarak dan menambah dinamika dan mobilitas manusia dan barang, tetapi juga telah menimbulkan kemacetan lalu lintas, kecelakaan, dan menimbulkan polusi. Revolusi transportasi telah membawa kemudahan bagi manusia namun juga menimbulkan masalah kemacetan lalu lintas, polusi, dan kecelakaan.

Masalah transportasi, terutama di kota-kota besar, pada dasarnya menyangkut 4 faktor, yaitu:

1. masalah manusia yang tidak berdisiplin, masalah kebijakan lalu lintas, dan masalah lainnya,
2. masalah prasarana/infrastruktur yang tidak memadai,
3. masalah alat transportasi, baik ditinjau dari segi kualitas maupun kuantitasnya,
4. masalah perencanaan: perencanaan yang belum *bottom – up approach*, dan sebagainya.

Dalam perencanaan wilayah, sistem transportasi merupakan salah satu aspek dalam sistem infrastruktur wilayah. Kebutuhan akan infrastruktur wilayah, misalnya transportasi, tidak terlepas dari peran dan fungsinya terhadap pembangunan wilayah. Peran dan fungsi prasarana wilayah dalam pembangunan adalah sebagai pengarah pembentukan struktur tata ruang, pemenuhan kebutuhan wilayah, pemacu pertumbuhan suatu wilayah, dan pengikat wilayah. Sehubungan dengan hal tersebut, pendekatan wilayah dalam perencanaan pembangunan perlu memperhatikan kerja sama dalam pengadaan prasarana transportasi yang mungkin dilakukan. Kerja sama dalam pembangunan infrastruktur khususnya transportasi telah banyak dilakukan. Sebagai contoh, pembangunan jalan tol Medan - Binjai yang melalui 3 daerah, yaitu: Kota Medan, Kabupaten Deli Serdang, dan Kota Binjai di mana ketiga daerah harus bekerja sama dalam hal pembebasan tanah.

Perencanaan pembangunan jalan kereta api Medan - Banda Aceh telah disurvei oleh tim dari Eropa, namun pada implementasinya harus ada kerja sama antara Pemerintah Provinsi Sumatera Utara dengan Pemerintah Provinsi Nanggroe Aceh Darussalam (NAD) serta kerja sama antara pemerintah kota dan kabupaten yang terkait dengan pembangunan rel kereta api tersebut.

Kerja sama pengelolaan Terminal Purabaya, yakni terminal regional milik Pemerintah Kota Surabaya yang terletak di desa Bungurasih Kabupaten Sidoarjo, merupakan pendekatan kerja sama Pemerintah Kota Surabaya dan Pemerintah Kabupaten Sidoarjo. Perundingan yang dilakukan kedua belah pihak mendapatkan fasilitas penuh dari Pemerintah Provinsi Jawa Timur, yang berhasil mencapai kesepakatan kerja sama. Kesepakatan kerja sama ini dituangkan dalam Surat Gubernur No. 645.7/9605/210/82 tanggal 21 April 1982, di mana Pemda Kota Surabaya memperoleh wewenang untuk mengelola terminal regional di Bungurasih, Kabupaten Sidoarjo. Kerja sama ini ditandatangani pada tanggal 2 September 1982 dan disahkan oleh Gubernur Jawa Timur pada tanggal 27 Oktober 1982, di mana kerja sama ini menjembatani implementasi konsep pengembangan regional Gerbangkertosusila dan menggantikan lokasi terminal regional

lama milik Pemerintah Kota Surabaya di Joyoboyo.

Kerja sama lainnya dalam pengelolaan terminal adalah Terminal Landungsari yang merupakan terminal regional milik Pemerintah Kota Malang yang berlokasi di desa Landungsari, Kecamatan Dau, Kabupaten Malang, yang secara geografis terletak lebih kurang 3 km sebelah Barat batas wilayah Kota Malang. Kesepakatan untuk mengembangkan terminal regional Landungsari secara kolaboratif dicapai oleh Pemerintah Kota Malang dan Pemerintah Kabupaten Malang pada tanggal 11 November 1991 (Setiawan, 2000).

Di daerah Sumatera Utara, dalam usaha pelayanan transportasi udara dilakukan kerja sama untuk mengaktifkan kembali Pelabuhan Udara Pinangsori yang terletak di Kabupaten Tapanuli Tengah dan Pelabuhan Udara Aek Godang yang terletak di Kabupaten Tapanuli Selatan. Ini merupakan kerja sama antara Pemerintah Kota Sibolga, Pemerintah Kabupaten Tapanuli Tengah, Pemerintah Kota Padang Sidempuan, Pemerintah Kabupaten Tapanuli Selatan, dan Pemerintah Kabupaten Mandailing Natal. Kedua pelabuhan udara ini sebelumnya kurang difungsikan karena pemerintah daerah di mana pelabuhan udara tersebut berada mengalami kesulitan dalam menyediakan dana operasionalnya. Dengan adanya kerja sama dalam pendanaan pengelolaan Pelabuhan Udara Pinang Sori di Tapanuli Tengah dan Lapangan Terbang Aek Godang di Tapanuli Selatan ini, telah membawa keuntungan bersama dan dana pengelolaannya dapat di atasi.

Pembangunan jalan tol Belmera (Tanjung Morawa – Belawan) juga tidak terlepas dari kerja sama Pemerintah Kota Medan, Pemerintah Deli Serdang, dan Pemerintah Provinsi Sumatera Utara walaupun pengelolaannya diserahkan kepada perusahaan tertentu. Penanganan transportasi ini sangat penting jika dikaitkan dengan perencanaan pembangunan dengan pendekatan wilayah, karena dengan adanya prasarana/fasilitas transportasi seperti jalan raya, pelabuhan, terminal, alat transportasi, peraturan lalu lintas, dan perencanaan yang baik akan menciptakan sistem transportasi yang baik dan murah. Transportasi yang baik dan murah dipandang dari segi ekonomi akan menjamin stabilisasi dan penyamaan harga,

tersedianya barang, penurunan harga, meningkatkan nilai tanah, berkembangnya usaha berskala besar, dan terjadinya urbanisasi. Dari segi politik, transportasi yang baik dan murah akan menciptakan kasatuan nasional dan berkembangnya kebersamaan yang diperlukan dalam katahanan nasional. Di bidang pendidikan, transportasi yang baik dan murah akan dapat membina dan mengembangkan ilmu pengetahuan dan budaya nasional.

Kesimpulan

Dari uraian yang telah disampaikan sebelumnya, dapatlah disimpulkan:

1. Pendekatan wilayah (regional) pada perencanaan pembangunan kabupaten/kota (daerah) merupakan suatu keharusan, dalam usaha meningkatkan efisiensi.
2. Faktor transparansi, khususnya transparansi kepada publik, kemauan untuk bekerja sama, prinsip ekuitas dan saling menghargai adalah kunci keberhasilan kerja sama antardaerah.
3. Dalam menyusun suatu perencanaan pembangunan perlu mengenal potensi daerah sendiri dan potensi daerah lainnya, serta ketajaman melihat peluang untuk melakukan kerja sama.
4. Format kerja sama perlu disusun sedemikian rupa sehingga tidak mengalami kendala dalam pelaksanaannya baik yang berkaitan dengan undang-undang maupun sosial budaya.
5. Langkah-langkah penyusunan perencanaan yang disampaikan oleh Glasson perlu dikembangkan untuk penyesuaian terhadap pendekatan wilayah (regional).
6. Dalam usaha mencapai keberhasilan pembangunan, perencanaan memadukan pendekatan wilayah (regional) dengan pendekatan sektoral.
7. Kerja sama antardaerah dalam sistem transportasi perlu diperhatikan dalam perencanaan pembangunan.

Daftar Pustaka

- Davidson, F, Lindfield. M. 1995. *To Integrate or not integrate: Developing a model for Effective Integration from International Experience*. Paper presented to Seminar on Integrated Urban Infrastructure Development, February.
- Gidman, Philip et al. 1995. *Public-Private Partnership in Urban Infrastructure Services*. Nairobi: UNDP/ UNCHS/ World Bank-UMP.
- Glasson, J. 1974, "*An Introduction to Regional Planning*". London: Hutchinson Educational.
- Keputusan Menteri Dalam Negeri No. 275/1982, tentang "*Petunjuk Kerja sama Pembangunan Antar Daerah*".
- Konvensi Nasional, 1993. "*Pembangunan Regional & Segitiga Pertumbuhan*", *Center for Information and Development Studies (Cides)*, Cides, Jakarta.
- Miraza, Bachtiar Hassan, 2005. "*Perencanaan Dan Pengembangan Wilayah*", ISEI, Bandung.
- Norton, Alan, 1994. *International Handbook of local and Regional Government: a Comparative Analysis of Advanced Democracies*. Aldershot-England: Edward Elgar Limited.
- Peraturan Menteri Dalam Negeri No. 6/1975, tentang "*Kerja Sama Antardaerah*".
- Pemerintah Republik Indonesia, 1999. "*Undang-Undang No. 22/1999 tentang Pemerintahan Daerah*", Jakarta.
- Peraturan Pemerintah No. 25/2000 tentang "*Kewenangan Pemerintah dan Kewenangan Provinsi sebagai Daerah Otonom*".
- Setiawan, Putu Rudy, 2000. *Kompetisi atau Kerja Sama: Sebuah Renungan Menyikapi Otonomi Daerah*. Makalah disampaikan pada Seminar Regional "*Visi ITS Dalam Pembangunan Jawa Timur dan Kawasan Indonesia Timur*". Dies Natalis ITS-40, Surabaya, 10 November.
- Tarigan, R, 2004. "*Perencanaan Pembangunan Wilayah*", PT. Bumi Aksara, Jakarta.
- Windyawati, Reni, 2000. *Setting Up Policy Framework and Planing Procedure for Municipal Solid Waste Disposal Site*. Delft.IHE

ANUGERAH TERTIB LALU LINTAS KOTA MEDAN 2006

Filiyanti T.A. Bangun, Putrama Alkhairi

Abstrak

Kota Medan menerima anugerah Wahana Tata Nugraha (WTN) Tertib Lalu Lintas yang diserahkan oleh Menteri Perhubungan RI Hatta Radjasa di Jakarta, pada tanggal 22 Maret 2006 lalu. Bagaimanakah Medan dapat menerima anugerah tertib lalu lintas tersebut? Apakah kriteria dan ukuran penilaian anugerah WTN tersebut?

Kata kunci: Tertib Lalu Lintas dan Transportasi

Pendahuluan

Kota Medan kembali membuat sensasi dengan diterimanya anugerah Wahana Tata Nugraha (WTN) Tertib Lalu Lintas yang diserahkan oleh Menteri Perhubungan RI Hatta Radjasa di Jakarta, pada tanggal 22 Maret 2006 lalu. Medan merupakan salah satu kota besar, di samping Surabaya dan Makassar, yang mendapatkan anugerah tersebut dalam bentuk plakat, sementara Bandung satu-satunya kota besar yang mendapatkan piala. Setingkat kota sedang, di Provinsi Sumatera Utara dimenangkan oleh Kota Binjai dan Kabupaten Deli Serdang sementara untuk tingkatan kota kecil dimenangkan oleh Kabupaten Langkat dan Kabupaten Labuhan Batu. Berbagai reaksi muncul di tengah-tengah masyarakat; rasa heran dan tidak percaya, sebagian juga ada yang tidak peduli, hingga rasa bangga yang menyelimuti segenap habitat Dinas Perhubungan Kota Medan. Bagaimana Medan bisa menerima anugerah tertib lalu lintas tersebut sementara kondisi lalu lintas Kota Medan masih tergolong semrawut? Apa sebenarnya kriteria dan ukuran penilaian anugerah WTN tersebut sehingga Medan layak mendapatkan plakat? Siapa saja tim penilai yang diturunkan dari Pusat dan bagaimana tolok ukur proses penilaian tersebut? Mengapa proses penilaian WTN ini tidak disosialisasikan kepada masyarakat dan mengapa tidak pernah ada pemberitahuan di media cetak maupun elektronik tentang tahapan-tahapan proses penilaian tersebut? Mengapa Perguruan Tinggi tidak dilibatkan dalam proses penilaian tersebut sehingga terdapat saksi yang netral yang dapat memberikan argumen kepada masyarakat tentang keabsahan proses, standar, dan parameter penilaian serta *fairness* dalam penentuan titik-titik uji sampel atas seluruh

parameter penilaian tersebut? Apakah 10 ruas jalan yang menjadi sampel titik uji tersebut dapat dikatakan layak mewakili seluruh ruas-ruas jalan di Kota Medan sehingga Medan pantas mendapatkan anugerah tersebut? Semua pertanyaan tersebut akan diakomodir di dalam tulisan ini.

Kriteria Penilaian

Adapun kriteria atau parameter penilaian untuk layaknya suatu kota mendapatkan anugerah tertib lalu lintas seyogianya mencakup kriteria teknis, kriteria non-teknis, serta lokasi titik uji sampel yang dibahas pada sesi ini.

1. Kriteria Teknis Penilaian:

- a. Ruas jalan: besar VCR (rasio volume lalu lintas per kapasitas jalan) serta kecepatan rata-rata kendaraan di ruas jalan tersebut (MKJI, 1997). Kedua hal ini menentukan tingkat pelayanan ruas jalan. Namun, sampai saat ini Dishub Kota Medan belum mempunyai *database* tentang data-data ruas dan persimpangan jalan antara lain: data volume lalu lintas, data geometrik jalan, data kecepatan rata-rata kendaraan, data *travel time*, data tundaan, data kapasitas, data sistem hierarki jalan, dan data siklus lampu di masing-masing lengan simpang per arah arus. Program-program Dishub Kota Medan sampai sejauh ini hanyalah merupakan proyek-proyek fisik seperti pengadaan marka/rambu atau *traffic light*. Belum pernah ada program Dishub berupa studi/kajian berbentuk *planning* ataupun evaluasi kinerja jaringan lalu lintas maupun sistem angkutan umum. Sejauh ini, Dishub Kota Medan belum

pernah melibatkan/memberdayakan Perguruan Tinggi (PT) di dalam perencanaan program kerjanya, untuk perbaikan dan evaluasi kinerja program-program terdahulu maupun yang kelak direncanakan. Akibatnya, terjadi kesenjangan/ ketidaksesuaian yang signifikan antara kebutuhan pembenahan lalu lintas dan sistem angkutan umum kota dengan program-program Dishub sendiri. Meskipun demikian, program-program tersebut tetap saja disetujui oleh walikota, instansi terkait seperti Bappeda, dan juga Komisi D DPRD Kota Medan. Hal ini terjadi karena baik walikota, Bappeda maupun Komisi D sendiri tidak mempunyai tim penasehat yang beranggotakan tenaga-tenaga ahli yang kompeten dan netral dari Perguruan Tinggi. Konflik dan arogansi antarpantai juga seringkali mengurangi *fairness* bagi disetujui atau tidak disetujuinya program tersebut di Komisi D, sebagai akibat belum adanya tim tenaga ahli bagi Komisi D yang berasal dari PT. Keterlibatan PT sejauh ini kurang dioptimalkan dan dilibatkan, mulai dari tahap *planning* program-program tersebut dengan alasan yang sangat ironis; tidak adanya dana untuk menggaji tim penasehat (dapat berupa Dewan Penasehat Kota) tersebut setiap bulannya, sementara evaluasi hasil dan biaya program-program tersebut tidak pernah dilakukan.

- b. **Persimpangan:** pengaturan lampu yang terintegrasi antarsimpang, kelayakan bundaran/pulau jalan serta tundaan/antrian yang terjadi (MKJI, 1997). Masih banyak pengaturan lampu yang belum benar, contohnya: di simpang Jalan S. Parman – Jalan Sudirman/Jalan Abdullah Lubis. Seharusnya, arus belok kanan dari Jalan Abdullah Lubis ke Jalan S. Parman tidak dibolehkan sehingga arus menerus dari Jalan S. Parman boleh langsung tanpa lampu, atau alternatif lain bisa dengan lampu dan diatur sedemikian dengan arus belok kiri dari Jalan Abdullah Lubis ke Jalan S. Parman terintegrasi dengan waktu hijau dari Jalan S. Parman ke Jalan Sudirman

(alternatif terbaik dapat dicapai dengan metode simulasi). Kasus kedua: simpang Jalan M. Sidi – Jalan Jamin Ginting, pada saat *peak hours*, antriannya akan sampai ke Jalan Jamin Ginting – Jalan Dr. Mansyur. Belum lagi berbicara tentang masalah simpang Jalan Raden Saleh – Jalan Balai Kota maupun simpang-simpang lainnya di wilayah inti kota.

- c. **Angkutan umum:** dari segi kuantitas dan kualitasnya. Sekalipun aksesibilitas angkutan umum (angum) mencapai hampir seluruh kawasan Kota Medan, tetapi karena jumlah armada yang sangat besar dan rute yang tumpang tindih serta *load factor* yang kecil, menyebabkan dampak ikutan seperti: rendahnya tingkat disiplin pengemudi angum sehingga tingkat keamanan dan kenyamanan pelayanan angum sangat rendah.
- d. **Kebijakan:** sebagai contoh, ketika pengadaan becak bermotor sejumlah 20.000 unit disetujui walikota, kenyataannya saat ini Medan punya ratusan ribu becak bermotor. Selain itu, pengeluaran izin trayek dan jumlah armada angum yang selalu berdasarkan jumlah plafon, jadi selama belum mencapai jumlah plafon, maka izin operasional angum akan tetap dikeluarkan; tanpa mempertimbangkan besar *load factor* angum tersebut yang hanya berkisar 0,3-0,5 dengan kerapatan *headway* yang tinggi. Maksudnya, ternyata hanya sekitar 30%-50% saja kapasitas angum tersebut terpenuhi akibat jumlah armada yang sangat besar, bahkan tidak jarang angum tersebut tidak mencapai tujuan akhir trayek karena ketidaklayakan antara jumlah penumpang dengan biaya BBM/operasional kendaraan yang dikeluarkan untuk mencapai tujuan akhir trayek tersebut.

2. **Kriteria Non-teknis Penilaian:**

- a. **Faktor fisik:** kondisi perkerasan dan kelengkapan marka dan rambu (MKJI, 1997), masih banyak yang bermasalah. Khususnya ruas-ruas jalan di luar wilayah inti Kota Medan.

b. Faktor perilaku pengemudi angum: disiplin berlalu lintas terutama bagi pengemudi angum. Perbaikan dalam hal disiplin berlalu lintas ini sangat erat hubungannya dengan pembenahan sistem *kejar setoran* bagi supir dan sistem *izin trayek* angum. Bila masyarakat sekarang ini krisis kepercayaan terhadap pemda/pemko, maka seyogianya dibentuk suatu badan/lembaga yang anggotanya dipercaya oleh baik masyarakat umum maupun Pemko Medan yang dapat menjembatani kedua belah pihak untuk duduk bersama mendiskusikan segala sesuatu perubahan dalam sistem angum perkotaan, misalnya Dewan Transportasi Kota Medan atau Badan Koordinasi Transportasi Kota Medan atau Badan Otorita Angkutan Umum/BOAU Kota Medan (Heru Sutomo, 2005). Salah satu *win win solution* untuk sistem *kejar setoran* ini adalah dengan mengadakan *sistem gaji* bagi supir angum. Adanya kepastian pendapatan bagi pengemudi angum akan mengurangi ketidakdisiplinan pengemudi angum di jalanan sehingga umur kendaraan juga akan lebih lama. Sementara untuk menertibkan izin trayek dan mengurangi *stakeholder* angum yang terlalu banyak, maka izin trayek dapat ditenderkan. Prinsip tender per trayek tersebut misalnya sebagai berikut:

i. Untuk rute *gemuk penumpang*: yang menjadi pemenang tender adalah perusahaan yang dapat memberi keuntungan terbesar kepada BOAU. Misalnya, bila pada umumnya *occupancy* kendaraan untuk trayek A adalah 80%, namun bila dengan adanya pembenahan dalam sistem pengusaha yakin akan mendapatkan 95% *occupancy*, maka pengusaha dapat menentukan 5% profit diberikan ke BOAU dan 10% profit merupakan hak pengusaha. Profit/pendapatan ini dapat digunakan BOAU untuk mengembangkan sistem ataupun sebagai subsidi terhadap pengusaha untuk rute *kurus penumpang*.

ii. Untuk rute *kurus penumpang*: yang menjadi pemenang tender adalah

perusahaan yang meminta subsidi yang paling minimum dari Pemda. Subsidi ini dapat berasal dari profit yang diberikan oleh pengusaha yang memiliki rute *gemuk penumpang* (subsidi silang) ataupun dari sumber pendapatan pemda sendiri. Bila ada *investor* kecil yang hanya mampu memiliki beberapa kendaraan saja ingin menanamkan modalnya pada rute-rute tersebut, dapat bekerja sama dengan pemenang tender. Namun, penanggung jawab operasional tetaplah perusahaan pemenang tender. Sementara izin bentuk dan tipe angum ditentukan oleh pemerintah. Misalnya untuk trayek A jenis angkutannya adalah tipe bus sedang dengan kapasitas maksimal 40 *seats*, dan untuk trayek B dengan tipe bus kecil dengan kapasitas penumpang 16 *seats*. Jadi, bagi setiap perusahaan pemenang *tender* haruslah menyediakan tipe angkutan yang sesuai.

c. Faktor operasional *law enforcement* petugas Dishub dan Satlantas di lapangan: kenyataannya sampai saat ini semua konsekuensi pelanggaran peraturan lalu lintas bisa dinegosiasikan di lapangan, termasuk penggunaan *safety belt*. Perbaikan dalam hal operasional *law enforcement* ini berkaitan dengan rendahnya penghasilan petugas di lapangan serta belum adanya perda yang tegas mengatur hubungan kerja antara petugas Satlantas dengan DLLAJ di lapangan. Solusi untuk masalah ini adalah diberlakukannya *sistem komisi* bagi *petugas lapangan* (Unit Pelaksana Teknis/UPT) Satlantas dan DLLAJ atas *pemasukan denda dari pelanggaran peraturan lalu lintas*. Dengan demikian, petugas lapangan akan benar-benar menindak masyarakat yang melanggar peraturan lalu lintas atas dasar adanya komisi, misalnya saja 10% dari jumlah denda yang masuk ke kas pemda yang dihasilkan oleh masing-masing petugas UPT.

d. Faktor angka kecelakaan: jumlah kecelakaan lalu lintas (fatal/tidak fatal) per 1000 atau 10.000 kendaraan. Bila manajemen sistem lalu lintas perkotaan dan angum dibenahi, maka tingkat

disiplin pengendara juga akan membaik sehingga angka kecelakaan akan berkurang.

- e. Faktor pelayanan pengurusan SIM, STNK, dan BPKB yang sampai saat ini belum ada keseragaman tarif dan lama pengurusan yang tetap dalam sistem ini. Hendaknya diberlakukan suatu *tarif seragam* dan *lama pengurusan yang seragam* pula bagi pengurusan SIM, STNK, dan BPKB. Namun diberikan *insentif tetap* berdasarkan persentase per *item* yang diurus bagi setiap petugas. Hal ini akan menghapuskan *sistem calo* dalam sistem ini.
- f. Faktor pengujian kelayakan angum dan barang. Untuk menertibkan sertifikasi layak jalan bagi angum dan angkutan barang ini diperlukan *standardisasi yang terukur*, nama petugas yang menguji kelayakan tersebut didokumentasikan, diberikan insentif, tetapi dikenakan *sanksi terhadap jabatan/pangkat* atas penyimpangan yang dilakukan dalam proses uji kelayakan tersebut.
- g. Faktor keseriusan Dishub dan pemko terkait dalam hal penetapan program-program mereka untuk membenahi kesemrawutan lalu lintas Kota Medan. Sampai sejauh ini Dishub Kota Medan belum pernah mengadakan evaluasi terhadap kinerja program-programnya maupun evaluasi terhadap kinerja angum per trayek, evaluasi kinerja becak bermotor, toyoko, dan kancil, sehingga dapat terinvestigasi kelemahan-kelemahan dalam sistem untuk perbaikan pada periode anggaran berikutnya.

Dari segi kriteria, penilaian di atas baik dari segi faktor teknis dan non-teknis penilaian, bila *fair* dan transparan pelaksanaan proses penilaian tersebut maka sesungguhnya Kota Medan masih belum layak mendapatkan anugerah tertib lalu lintas tersebut.

3. Lokasi Titik Uji Sampel

Lokasi titik uji sampel ditetapkan oleh Dishub Kota Medan sebanyak 10 sampel,

yakni: ruas Jalan Sudirman, Jalan Diponegoro, Jalan Imam Bonjol, Jalan Raden Saleh Jalan A. Yani, Jalan Putri Hijau, Jalan Perintis Kemerdekaan, Jalan Juanda, Jalan Suprpto, dan Jalan Gatot Subroto.

Mengapa hanya 10 titik sampel ini saja yang dinilai? Dan mengapa kesepuluh ruas jalan ini semuanya berada di wilayah inti kota? Mengapa ruas-ruas jalan yang berada di bagian utara, selatan, timur, dan barat Kota Medan tidak diikutsertakan dalam penilaian? Dengan demikian, sesungguhnya kesepuluh lokasi sampel ini *telah menyalahi* standar ilmu pengetahuan, karena tidak mewakili seluruh karakteristik populasi ruas jalan yang ada di Kota Medan (Arikunto, 2002).

Dengan demikian, dari segi kriteria teknis dan non teknis penilaian serta dari segi kesepuluh lokasi sampel tersebut bila diterapkan secara benar dan transparan, ternyata belum ada kriteria yang maksimal dapat menguatkan Medan untuk mendapatkan anugerah WTN ini. Lantas apa sebenarnya standar yang dipakai tim penilai dari pusat sehingga Medan bisa mendapatkan anugerah tersebut? Mengapa tahapan-tahapan proses penilaian dan ukuran standar penilaian anugerah tertib lalu lintas ini tidak disosialisasikan kepada masyarakat baik melalui media cetak maupun media elektronik sehingga dapat diketahui oleh seluruh masyarakat? Hendaknya sistem penilaian yang sedemikian rupa tidak akan terulang lagi untuk tahun-tahun berikutnya di masa mendatang.

Sumber Permasalahan Lalu Lintas di Kota Medan

Sesungguhnya, apa sebenarnya yang menjadi sumber permasalahan atau penyebab kesemrawutan sistem lalu lintas di Kota Medan sehingga dapat dicari *win win solution* bagi kesemrawutan lalu lintas tersebut? Adapun sumber permasalahan lalu lintas di Kota Medan dapat dibagi ke dalam 4 kategori sebagai berikut:

- a. Pertumbuhan jumlah kendaraan per tahun sekitar 8,43% sementara pertumbuhan ruas jalan <1% (Dishub Kota Medan, 2003). Kebutuhan akan sistem MRT (*mass rapid transit*) menjadi signifikan karena terbatasnya lahan bagi pengembangan jaringan jalan perkotaan. Namun bila sistem manajemen angum Kota Medan tidak

dibenhahi, maka operasional sistem MRT tersebut tidak akan menguntungkan, mempertimbangkan tarif per km yang tinggi (dapat berkisar Rp 5.000,- – Rp 10.000,- per km) bila dibandingkan dengan tarif angum sebesar Rp 2.500,- hingga sampai ke tujuan dengan aksesibilitas yang hampir mencapai seluruh kawasan Kota Medan.

- b. Pengembangan Kota Medan yang cenderung tersentris di Pusat Kota Medan, sehingga wilayah inti kota saat ini bukan hanya merupakan pusat pemerintahan tapi juga pusat bisnis dan perdagangan. Jika investor tertarik mengembangkan bisnisnya di wilayah inti kota, maka agar pembangunan kota tercinta ini tidak terhambat, sebaiknya walikota/ pemko Medan memikirkan lokasi baru untuk pusat pemerintahan Kota Medan. Jadi, kantor walikota, kantor DPR, pengadilan negeri, pengadilan tinggi, kejaksaan tinggi, Kodim 01, Balai POM, Dinas Kebakaran, menyusul kantor dinas-kantor dinas lainnya, perlu dikaji relokasinya ke wilayah lain di Kota Medan. Misalnya ke wilayah lingkaran luar Medan atau ke bagian selatan Kota Medan sehingga perlu studi khusus untuk hal ini. Dengan demikian, gula tidak lagi menumpuk di satu tempat sehingga semut-semut pun akan terdistribusi menurut lokasi tumpukan-tumpukan gula tersebut. Bila mayoritas lalu lintas Kota Medan sudah terbagi karena pusat pemerintahan yang sudah terpisah dari pusat bisnis dan perdagangan, maka kemacetan akan jauh berkurang tidak saja di wilayah inti kota tapi di seluruh Medan. Jadi, bila Pusat Industri di utara kota, pusat bisnis dan perdagangan di wilayah CBD (*central business district*), pusat pemerintahan mungkin di selatan Medan dan mungkin pusat *automobile* dan penjualan *sparepart* di timur kota sehingga arus lalu lintas pun akan terdistribusi dan tidak lagi dimonopoli oleh satu lokasi.
- c. Sistem perparkiran Kota Medan yang mencakup kelayakan kontribusi BPP (Badan Perparkiran Perkotaan) ke

Pemko Medan bila dibandingkan dengan besar biaya operasional parkirnya, lokasi, dan bentuk parkir yang belum tertata serta tarif parkir yang seyogianya *tidak seragam*. Seperti yang diberitakan di media cetak beberapa waktu yang lalu, bahwa 100 m ruas jalan tertentu bisa ditender Rp 2.000.000,- (dua juta rupiah) untuk setoran awal, ditambah setoran bulanan. Bila hal tersebut benar adanya, mengapa parkir tidak dikelola oleh Dishub Kota Medan saja atau kontribusi ke pemkonya diperbesar untuk menambah PAD? Untuk itu kajian penataan parkir terutama di wilayah inti kota perlu segera diadakan untuk penertiban parkir, mencari solusi lokasi parkir, dan bentuk parkir yang efisien di wilayah tersebut serta penentuan tarif parkir yang tentu saja sebaiknya tidak seragam namun bergantung pada lokasinya. Misalnya, tarif parkir di Jalan A.Yani, Jalan Raden Saleh, dan Jalan Diponegoro tidak sama dengan di Jalan Jamin Ginting atau tarif parkir di wilayah pinggiran Kota Medan lainnya.

- d. Belum adanya konsep tata ruang yang jelas dan tegas bagi Kota Medan. Adanya perubahan arah arus yang berulang-ulang merupakan salah satu akibat tidak adanya konsep tata ruang yang jelas dan tegas untuk Kota Medan. Medan belum mempunyai suatu program perencanaan tata ruang yang menyeluruh dan terintegrasi dengan rencana jaringan transportasi untuk jangka panjang dan bukan hanya 5-10 tahun mendatang saja. Pembuatan konsep tata ruang juga belum melibatkan masyarakat dan Perguruan Tinggi secara optimal, mulai dari tahap *concept planning*. Keterlibatan Perguruan Tinggi hanyalah formalitas saja dan bukan termasuk *tim pengambil keputusan*. Lagipula, sebenarnya perubahan arah arus lalu lintas tidak dapat bersifat *setempat (by spots)* melainkan harus secara jaringan yang terintegrasi satu dengan lainnya. Bila bersifat *setempat*, maka hanya akan memindahkan lokasi masalah atau bahkan membuat masalah baru ke titik lain. Kelemahan lainnya bila tidak ada

konsep tata ruang yang jelas dan tegas, *nilai jual* Kota Medan bagi investor sangat rendah karena tidak adanya kepastian (sewaktu-waktu segala sesuatu dapat berubah bergantung situasi atau *political will*). Yang paling mendasar adalah perilaku pemko dan seluruh aparat terkait harus mau dulu mengubah *pola pikir*, memikirkan akan menjadi apa Medan ini bila kita tetap tidak berpikir *planning* 20-50 tahun ke depan. Bila dilakukan pengembangan/pembangunan kota, maka seharusnya pengembangan tersebut terintegrasi dengan pembenahan manajemen sistem lalu lintas dan sistem angumnya. Studi Manajemen Lalu Lintas Kota Medan yang terintegrasi dengan RUTRK 2006-2016 serta Studi Percepatan Pemberdayaan Sistem Angkutan Umum Kota Medan sangat penting untuk segera dilaksanakan (*highly recommended*) mengingat seluruh argumen di atas. Untuk melengkapi kemampuan SDM pemko terkait dan Dishub Kota dan Provsu beserta SDM dari PT, serta untuk mengembangkan wawasan, cara berpikir, dan menyatukan persepsi antara seluruh pihak terkait yang terlibat dengan pelaksanaan kedua studi transportasi yang bersifat makro dan signifikan tersebut, sebaiknya Pemko/Bappeda/Dishub/Dishubprovsu dan SDM yang relevan dari PT mengadakan studi banding khususnya ke Bogota, yang sistem lalu lintas/angumnya serta sistem institusionalnya sama semrawutnya dengan Kota Medan, namun sistem transportasi dan konsep tata ruang Bogota kini telah tertata dan berkembang. Selain ke Bogota, Medan juga dapat melakukan studi banding ke Malaysia, sehingga Pemko/Bappeda/Dishub beserta SDM terkait dari PT mempunyai suatu gambaran/pegangan akan apa yang dapat diadopsi dan dilakukan untuk perbaikan dan pengembangan Kota Medan.

Sebagai penutup, penulis mengutip kata-kata yang tertulis dalam spanduk demonstran yang terpampang di Kantor DPRD Provsu yang berkaitan dengan pembahasan tersebut di atas: "*Jangan*

wariskan air mata kepada anak cucumu, namun wariskanlah mata air kepada mereka!"

Ucapan Terima Kasih

Penulis mengucapkan terima kasih kepada: Ir. M. Isnaeni, M.T. di Bandung, Ir. Yusandi, M.T. staf pengajar Departemen Teknik Sipil USU, Renward Parapat, A.Td., M.T. Kasubdis Teknik, Sarana, dan Prasarana Dishub Kota Medan, Suriono, S.SiT. staf Dishub Kota Medan merangkap Pimpro Dishub dan Gultom Ridwan Parlin, S.SiT, M.T. staf Dishub Kota Medan, yang telah memberi masukan yang sangat berharga bagi terwujudnya tulisan ini.

Daftar Pustaka

- Bangun, F., and Napitupulu, R., 21 Maret 2005, *Jalan Tol Medan - Tebing Tinggi Lebih Prioritas dari Medan - Binjai*, Sinar Indonesia Baru: Medan, p. 13.
- Dinas Perhubungan Kota Medan, 2003. *Data Profil Angkutan Umum Perkotaan*, Medan.
- Direktorat Jenderal Bina Marga, Departemen Pekerjaan Umum RI, Juni 1997. *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*, Jakarta.
- Direktorat Jenderal Bina Marga, Departemen Pekerjaan Umum RI, 1992. *Standar Perencanaan Geometrik Untuk Jalan Perkotaan*, Jakarta.
- Menteri Perhubungan RI, 1993, Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 65 Tahun 1993 tentang *Fasilitas Pendukung Kegiatan Lalulintas dan Angkutan Jalan*, Jakarta.
- Munawar, A., 2004, *Manajemen Lalulintas Perkotaan*, Penerbit Beta Offset, Jogjakarta.
- Napitupulu, R., and Bangun, F., 31 Januari 2005, *Medan, Kota Metropolitan Atau Kota Metromarpilitan?*, Harian Waspada: Medan, p. 4.

- Napitupulu, R., and Bangun, F., 15 January 2005, *Prospek Sistem Angkutan Umum di Kota Medan*, Harian Sinar Indonesia Baru: Medan, p. 13.
- Napitupulu, R., and Bangun, F., 19 November 2004, *Apakah Kemacetan Lalulintas Perkotaan di Medan Hanya Layak Sebagai Bahan Obrolan Saja?*, Harian Analisa: Medan, p. 18.
- Napitupulu, R., and Bangun, F., 13 November 2004, *Kemacetan Lalulintas di Kota Medan Serius*, Harian Waspada: Medan, p. 4.
- Sutomo, H., 2005, *Menggagas Revitalisasi Angkutan Umum: Berubah Sekarang atau Mati?*, Powerpoint Transparansi, Forum Keselamatan Masyarakat Transportasi Indonesia, Jogjakarta.
- , 2005, *Percepatan Pemberdayaan Pelayanan Angkutan Umum Metro Bandung*, Powerpoint Transparancies, Pusat Penelitian dan Pengembangan Wilayah dan Infrastruktur – ITB, Bandung.

KAJIAN TENTANG TRANSPORTASI DI KOTA MEDAN DAN PERMASALAHANNYA (Menuju Sistem Transportasi yang Berkelanjutan)

Hairulsyah

Abstrak

Sistem transportasi berkelanjutan merupakan sistem yang dapat memenuhi rasa keadilan, yaitu dengan aman dan nyaman memenuhi tingkat efisiensi sumber daya alam, baik dalam hal pemanfaatan sumber daya energi maupun pemanfaatan ruang, dapat dikelola secara transparan dan partisipatif, serta menjamin kesinambungan untuk generasi mendatang. Kebijakan pembangunan transportasi yang berbasis pada pembangunan jalan raya ini mendorong tingginya laju tingkat kepemilikan kendaraan pribadi dan membangkitkan berbagai masalah. Kemacetan lalu lintas yang berujung pada pemborosan penggunaan bahan bakar fosil, pencemaran udara, tingginya tingkat kematian akibat kecelakaan lalu lintas, menurunnya bahkan hilangnya akses bagi pengguna kendaraan tidak bermotor dan pejalan kaki, serta menjadikan kota tidak menarik bagi usaha perekonomian dan pariwisata. Selain itu, kebutuhan ruang jalan yang sangat besar untuk mengakomodir pergerakan kendaraan bermotor menyebabkan terjadinya pembebasan lahan pada wilayah permukiman ataupun komersial di sepanjang jalan baru yang menjanjikan akses lebih baik.

Kata kunci: Transportasi dan Permasalahannya

Pendahuluan

Kota Medan saat ini berbenah menjadi kota metropolitan dan menjadi pusat pemerintahan, perdagangan, pendidikan, jasa, dan lain-lain. Aktivitas di berbagai sektor menarik mobilitas penduduk dari wilayah Kota Medan sendiri, wilayah pinggiran (suburban), dan kota lainnya seperti Binjai dan Deli Serdang. Mobilitas penduduk yang tinggi membuat sistem transportasi menjadi sangat penting, baik pengangkut barang maupun orang. Saat ini pertumbuhan moda transportasi sedemikian pesat. Antara tahun 1999-2003 terjadi kenaikan sebesar 22,21%, dari 469.157 unit menjadi 603.138 unit. Pertumbuhan jumlah mobil dalam kurun waktu 5 tahun ini sebesar 34,06%: kendaraan barang 11,33%, bus 2,76%, dan sepeda motor sebanyak 22,07%.

Persoalan transportasi di Kota Medan hampir sama dengan yang dihadapi kota besar lainnya di Indonesia. Masalah transportasi disebabkan karena tidak seimbangnya jumlah kendaraan dengan kapasitas jalan, rendahnya sumber daya manusia pengguna jalan raya, sarana pendukung transportasi seperti marka jalan, lampu pengatur lalu lintas, jembatan

penyeberangan, fasilitas pejalan kaki, dan fasilitas berdasarkan jenis kendaraan yang digunakan. Perubahan pola kehidupan yang terjadi di tengah kehidupan masyarakat sebagai akibat pertumbuhan ekonomi juga akan berpengaruh kepada permintaan transportasi. Semakin terbukanya aktivitas ekonomi mendorong mobilitas manusia dan barang serta menimbulkan permintaan transportasi (*transportation demand*). Selain itu, faktor kebijakan pemerintah dalam pengaturan masalah transportasi seperti izin impor, bea masuk kendaraan, pajak, dan peraturan lalu lintas.

Kebutuhan transportasi merupakan kebutuhan turunan (*derived demand*) akibat aktivitas ekonomi, sosial, dan sebagainya. Dalam kerangka makro-ekonomi, transportasi merupakan tulang punggung perekonomian nasional, regional, dan lokal, baik di perkotaan maupun di perdesaan. Sistem transportasi memiliki sifat sistem jaringan di mana kinerja pelayanan transportasi sangat dipengaruhi oleh integrasi dan keterpaduan jaringan. Skala ekonomi (*economy of scale*), lingkup ekonomi (*economy of scope*), dan keterkaitan (*interconnectedness*) harus tetap menjadi

pertimbangan dalam pengembangan transportasi dalam kerangka desentralisasi dan otonomi daerah.

Penanganan permasalahan transportasi perkotaan harus dilakukan secara menyeluruh baik secara makro maupun mikro, yakni: membuka titik-titik pertumbuhan ekonomi dan lembaga layanan masyarakat (sekolah, rumah sakit) secara merata untuk mengurangi mobilitas masyarakat dan urbanisasi, menciptakan struktur tata ruang kota yang serasi, menambah jaringan jalan dan fasilitas pengatur lalu lintas, menyediakan fasilitas pejalan kaki dan bersepeda, dan mengoperasikan angkutan umum massal.

Secara umum, sistem transportasi di Kota Medan masih belum memenuhi kriteria keberlanjutan yang ditandai dengan rendahnya kualitas jalan raya, rendahnya kualitas angkutan umum, meningkatnya angka kecelakaan, kemacetan di jalan-jalan utama, menurunnya kecepatan rata-rata pada jam sibuk, meningkatnya polusi, dan transportasi yang berbiaya tinggi.

Salah satu kebijakan pengembangan sistem transportasi perkotaan yaitu dengan mengembangkan angkutan massa yang tertib, lancar, aman, nyaman, dan efisien serta dapat dijangkau oleh segala lapisan masyarakat.

Agar kebijakan transportasi dapat berjalan secara efektif, sebaiknya memenuhi tiga kebutuhan utama (World Bank, 1995): (a) kebijakan harus mampu menjamin terwujudnya suatu pelayanan yang kontinu dalam rangka mendukung perbaikan standar kehidupan (*keberlanjutan ekonomis*), (b) kebijakan harus mampu membangkitkan segala bentuk perbaikan dalam kualitas hidup secara keseluruhan, tidak lagi sebatas peningkatan volume perdagangan (*keberlangsungan ekologis dan lingkungan*), (c) kebijakan harus menjamin bahwa manfaat yang muncul dari transportasi yang bisa dinikmati secara merata oleh semua elemen dalam masyarakat (*keberlanjutan sosial*).

Sistem transportasi berkelanjutan merupakan sistem yang dapat memenuhi rasa keadilan, yaitu dengan aman dan nyaman memenuhi tingkat efisiensi sumber daya alam, baik dalam hal pemanfaatan sumber daya energi maupun pemanfaatan ruang; dapat dikelola secara transparan dan

partisipatif serta menjamin kesinambungan untuk generasi mendatang.

Pembangunan sistem transportasi berkelanjutan memerlukan komitmen dan kesungguhan pemerintah untuk melaksanakannya. Koordinasi dan sinergi kerja sama di antara lembaga-lembaga pemerintah yang menangani masalah tata ruang dan pembangunan sarana serta prasarana transportasi mutlak dibutuhkan untuk menjamin keberhasilan pelaksanaan pembangunan sistem transportasi. Transportasi berkelanjutan hanya dapat terjadi jika ada pengertian untuk mengumpulkan masukan dari masyarakat dan mengintegrasikan kebutuhan dan keinginan mereka dalam sistem mobilisasi.

Pembangunan Transportasi Berkelanjutan

Tujuan dari transportasi adalah menyediakan akses untuk bersosialisasi, mendapatkan pelayanan dan barang yang kita perlukan dengan cara yang mudah, rendah biaya, dan memiliki dampak yang kecil. Kebijakan transportasi seharusnya tidak terjebak pada persepsi mobilitas sebagai tujuan dan menyederhanakannya dengan mendorong lebih banyak pergerakan kendaraan dengan kecepatan yang semakin tinggi. Perencanaan aksesibilitas bertujuan untuk menjamin bahwa tempat tujuan dapat dengan mudah dicapai dan berupaya untuk menjaga kemampuan dari keragaman pilihan transportasi, khususnya transportasi kendaraan tidak bermotor, transportasi umum, dan paratransit.

Prinsip pembangunan sistem transportasi berkelanjutan adalah: (a) kesetaraan sosial; layanan transportasi mampu menjangkau masyarakat yang paling miskin, (b) keberlanjutan ekologi; dampak lokal transportasi, seperti kebisingan dan polusi udara dan menggantikan kecenderungan ini dengan sistem transportasi yang lebih kecil kontribusinya terhadap kerusakan lingkungan, (c) kesehatan dan keselamatan; transportasi memiliki dampak yang besar terhadap kesehatan dan keselamatan. Kendaraan bermotor bertanggungjawab terhadap 70% polusi udara di banyak kota di dunia. Di seluruh dunia lebih dari 500.000 orang tewas dan 50 juta orang menderita luka parah akibat kecelakaan di jalan raya. 70%

dari jumlah tersebut terjadi di negara berkembang dan 65% diantaranya merupakan pejalan kaki yang terdiri dari wanita dan anak-anak, (d) berbiaya rendah; dengan melakukan pembatasan terhadap penggunaan mobil dan kendaraan bermotor kota dapat menghindari kebutuhan untuk membangun jalan baru yang berbiaya mahal dan mendorong penggunaan angkutan umum yang rendah biaya, berjalan kaki, dan bersepeda, dan (e) partisipasi dan transparansi, yakni mengikutsertakan masyarakat dalam proses perencanaan transportasi.

Jalan tidak pernah cukup untuk mengakomodir lalu lintas kendaraan bermotor. Hanson (1995) memperkirakan dalam konteks California, bahwa setiap peningkatan 1% dari panjang jalan akan mendorong 0,9% perjalanan dengan kendaraan bermotor. Ketika perjalanan terlihat lebih mudah dilakukan, pengendara kendaraan pribadi akan lebih sering melakukan perjalanan. Banyak model transportasi yang tidak mempertimbangkan implikasi jangka panjang dari bangkitan lalu lintas.

Ada hubungan yang kuat antara transportasi dengan karakteristik tata guna lahan kota. Pola tata guna lahan mempengaruhi pola transportasi, demikian juga sebaliknya. Kota dengan tingkat kepadatan penduduk yang rendah dan lokasi tempat kerja dan pelayanan yang tersebar, mendorong orang untuk menggunakan kendaraan pribadi dalam melakukan sebagian besar perjalanannya.

Gambaran Umum Transportasi di Kota Medan

Menurut Badan Pusat Statistik Kota Medan, pada tahun 2004 jumlah penduduk Kota Medan sebanyak 2.108.607 jiwa, jumlah rumah tangga sebanyak 324.674 kepala keluarga, dan tingkat kepadatan penduduk sebesar 7.954 jiwa per km². Lapangan usaha yang memberikan kontribusi terbesar bagi Kota Medan berdasarkan harga berlaku pada tahun 2000 adalah sektor perdagangan, hotel dan restoran yakni sebesar 35,03% dari PDRB Kota Medan, disusul sektor industri (19,70%) dan pengangkutan dan komunikasi (14,26%). Sedangkan sektor usaha yang

memberikan kontribusi terkecil adalah sektor penggalian yaitu sebesar 0,01% dari total PDRB Kota Medan (BPS, 2000). Dari gambaran aktivitas Kota Medan dan wilayah pendukungnya (Mebidang), menyebabkan arus mobilitas masyarakat cenderung memusat menuju Medan. Hal ini karena sarana pelayanan umum (pemerintah, kesehatan, pendidikan, ekonomi, sosial, dan budaya) lebih lengkap di Kota Medan dibanding sarana dan prasarana yang disediakan wilayah *hinterland*-nya.

Transportasi di Kota Medan di era 1990-an terfokus pada penggunaan mobil angkutan umum berkapasitas 9 orang. Pertumbuhan jenis kendaraan ini cukup pesat dan pada tahun 1997 pemerintah mulai membatasi penambahan angkutan ini. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pada awal dibukanya trayek/jalur angkutan umum, operator masih menerima manfaat ekonomi. Tetapi pada saat ini operator mengalami kerugian sehingga kendaraan umum tidak dioptimalkan pemanfaatannya.

Pada tahun 2000-an, sepeda motor menjadi alternatif, karena mudahnya masyarakat mendapatkan sepeda motor. Sepeda motor dapat diperoleh dengan cara kredit, dengan uang muka (*down payment*) yang cukup rendah, dan cicilan dalam jangka yang lama sehingga masyarakat lapisan menengah ke bawah mampu mendapatkan jenis moda angkutan ini. Pemanfaatan moda angkutan sepeda motor secara *membabi buta* menyebabkan kesemrawutan kota, keselamatan dan keamanan pengguna jalan lainnya (pejalan kaki) menjadi sangat terancam.

a. Ketersediaan Sarana Pendukung Transportasi

(1) Jaringan Jalan

Pola jaringan jalan di Kota Medan berbentuk *grid* pada daerah pusat kota dan berbentuk radial pada daerah pinggiran kota. Jalan utama sebagai koridor dalam kota adalah Jalan Thamrin, Jalan Pandu, Jalan Sutomo, Jalan Pemuda, Jalan Ahmad Yani, Jalan Balai Kota, Jalan Haryono M.T., Jalan Cirebon, Jalan Raden Saleh, Jalan Guru Patimpus, Jalan Perintis Kemerdekaan, dan Jalan Mohd. Yamin. Koridor luar yang menghubungkan wilayah pinggiran kota: (a) Jalan Yos Sudarso, Jalan Putri Hijau, dan

Jalan Krakatau yang menghubungkan Kota Medan dengan wilayah utara, (b) Jalan Letda Sujono yang menghubungkan wilayah barat dengan pusat kota, (c) Jalan Gatot Subroto yang menghubungkan wilayah Timur dengan pusat kota dan Jalan Sisingamangaraja, Jalan Brigjen Katamso dan Jalan Jamin Ginting menghubungkan daerah selatan dengan pusat kota. Untuk menghubungkan wilayah pinggiran dan *hinterland* secara langsung tanpa harus masuk ke kota disediakan jalan lingkar luar yakni Jalan Asrama untuk wilayah utara dan Jalan Tritura dan Karya Jasa untuk wilayah selatan. Selain itu terdapat jalan tol (Belmera) yang menghubungkan wilayah utara - selatan ke pelabuhan.

Sampel jalan (Tabel 1) dalam penelitian ini adalah: (a) jalan koridor dalam kota: Jalan Mohd. Yamin dan Jalan Balai Kota, (b) jalan koridor luar: Jalan Yos Sudarso, Jalan Letda Sujono, Jalan Jamin Ginting, Jalan S.M. Raja, dan Jalan Gatot Subroto, (c) jalan lingkar luar adalah Jalan Karya Jasa. Dalam penelitian ini akan dipaparkan kondisi jalan secara umum yang meliputi lebar jalan, permukaan jalan, marka jalan, lampu pengatur lalu lintas, *pedestrian* (trotoar untuk pejalan kaki), dan pemanfaatan ruang di sepanjang jalan.

Bencana alam tsunami yang melanda wilayah Nanggroe Aceh Darussalam 26 Desember 2004 membuat semakin banyak truk yang mengangkut logistik melintasi Jalan Yos Sudarso (dari pelabuhan Belawan) menuju Jalan Asrama dan Gatot

Subroto. Jumlah truk yang melintas di jalan ini, puncaknya antara pukul 9⁰⁰ - 11³⁰ (lebih lengkap pada pembahasan volume kendaraan di jalan raya).

Selanjutnya untuk menjaga keteraturan berkendara di jalan raya maka diperlukan rambu-rambu lalu lintas yang terdiri dari pembatas, marka jalan, garis jalan, dan lampu pengatur lalu lintas. Untuk beberapa jalan tidak menggunakan pembatas jalan/median jalan seperti di Jalan Yos Sudarso, sebagian Jalan Gatot Subroto (depan Makro) dan Jalan Perintis Kemerdekaan, dan Jalan Balai Kota. Marka jalan juga tidak terlihat secara jelas (mulai memudar), seperti di Jalan Gatot Subroto, Jalan S.M. Raja, Letda Sujono, dan sebagian Jalan Jamin Ginting. Demikian juga dengan *tanda arah memutar, tanda parkir, larangan paker, dan penunjuk arah*, tidak lengkap di sepanjang jalan koridor luar ini.

Ketidakteraturan pengguna jalan raya sangat dipengaruhi oleh kelengkapan median jalan, marka jalan, dan lampu pengatur lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas yang sering terjadi disebabkan karena tingkah laku pengemudi sendiri dan ketidaklengkapan sarana pendukung transportasi ini. Pertumbuhan kendaraan bermotor haruslah didukung oleh prasaran ini untuk menjaga keselamatan pengguna kendaraan bermotor maupun pengguna jalan lainnya (pejalan kaki).

Tabel 1. Total Kendaraan yang Melintas di Lokasi Sampel (Unit)

Nama Jalan		Mobil Pribadi	Angkot dan Taksi	Bus	Becak Mesin	Truk Besar dan Kontainer	Truk Kecil	Sepeda Motor	Total
Jalan Perintis Kemerdekaan	Maks	2.400	480	24	121	4	5	3.290	6.324
	Min.	1.680	336	17	85	3	4	1.503	3.628
	Rata-rata	2.160	432	22	109	4	5	2.961	5.693
Jalan Balai Kota	Maks	3.420	684	7	56	4	5	2.768	6.944
	Min.	1.394	479	5	39	3	4	938	2.862
	Rata-rata	2.078	616	6	50	4	5	2.491	5.250
Jalan Yos Sudarso	Maks	1.980	396	38	87	109	89	2.890	5.589
	Min.	986	277	27	61	76	62	923	2.412
	Rata-rata	1.682	356	34	78	98	80	2.601	4.929
Jalan Letda Sujono	Maks	1.450	290	12	53	67	31	3.031	4.934
	Min.	815	203	8	37	47	22	722	1.854
	Rata-rata	1.305	261	11	48	60	28	2.728	4.441
Jalan Jamin Ginting	Maks	2.367	473	56	86	32	21	3.376	6.411
	Min.	1.657	331	39	60	22	15	1.363	3.487
	Rata-rata	2.130	426	50	77	29	19	2.038	4.769
Jalan S.M. Raja	Maks	1.875	375	79	49	54	56	2.893	5.381
	Min.	1.013	263	55	34	38	56	1.225	2.684
	Rata-rata	1.688	338	71	44	49	50	2.604	4.844
Jalan Gatot Subroto	Maks	2.893	579	45	73	12	19	2.675	6.296
	Min.	2.025	405	32	51	8	13	1.873	4.407
	Rata-rata	2.604	521	41	66	11	17	2.408	5.668
Jalan Karya Jasa	Maks	2.056	329	67	60	42	39	1.248	3.841
	Min.	1.439	230	47	42	29	27	874	2.688
	Rata-rata	1.850	296	60	54	38	35	1.123	3.456

Sumber: Analisis Data Primer, 2005

(2) Fasilitas Pejalan Kaki (Trotoar) dan Jembatan Penyeberangan

Konsep *pedestrian* atau penggunaan trotoar ini berkembang di kota-kota negara Eropa, Amerika, dan Asia (Jepang dan Singapura): penghargaan kepada pejalan kaki tetap menjadi bagian dari pembangunan kota. Jalan besar dengan istilah *street*, *road* atau *avenue* menjadi prasarana transportasi masyarakat berkendaraan bermotor (mobil dan bus) dan diparalelkan dengan trotoar atau *pedestrian* sehingga aksesibilitas pejalan kaki tidak mendapat hambatan.

Gambaran trotoar di Kota Medan terutama di wilayah dengan tingkat kegiatan yang tinggi: kawasan perdagangan, kawasan pendidikan, dan kawasan campuran (pemukiman dan perdagangan), masih sangat memprihatinkan. Kita ambil contoh di kawasan perdagangan Sukaramai, Pinang Baris/Kampung Lalang, Km 4,5 Padang Bulan, di mana secara paralel pedagang kaki lima memanfaatkan trotoar untuk menggelar dagangannya. Kemudian kawasan pendidikan di kawasan Jalan Dr. Mansyur, di mana tempat pejalan kaki digunakan untuk pedagang makanan dan minuman yang melayani mahasiswa dan masyarakat sekitarnya serta berubah fungsinya trotoar jalan di beberapa jalan menjadi taman-taman. Karena tidak adanya fasilitas pejalan kaki ini menyebabkan *commuter* lebih memilih menggunakan angkutan umum untuk perjalanan jarak pendek. Hasil survei di kawasan kampus USU (Jalan Jamin Ginting dan Jalan Dr. Mansyur) menunjukkan bahwa pada ruas jalan dengan tata guna lahan yang tinggi sebanyak 38,7 persen *commuter* menggunakan angkutan umum (angkot dan becak) untuk perjalanan jarak pendek (panjang perjalanan < 1 kilometer). Sampel penelitian adalah mahasiswa USU dengan tujuan perjalanan untuk mendapatkan layanan pendidikan, perbankan, sosial dan lain-lain (internet, telepon, rumah makan).

Pemanfaatan trotoar yang *tidak tepat* bisa dilihat di beberapa ruas jalan dengan intensitas tata guna lahan yang tinggi, misalnya di sepanjang Jalan Mongonsidi dan Juanda, di mana fungsi trotoar yang sebenarnya berubah menjadi tempat tumbuhnya pohon-pohon pelindung. Dan lebih ironis lagi, ada beberapa trotoar (misalnya di Jalan Jamin Ginting Km 4,5

Padang Bulan) menjadi tempat penampungan sementara (TPS).

Selain berdampak buruk kepada keselamatan, kesehatan, dan ekologis keberadaan trotoar juga berdampak pada ekonomi transportasi. Di Jakarta, proporsi biaya transportasi terhadap penghasilan penduduk miskin berkisar antara 35 persen sampai 50 persen. Sementara di Medan, proporsi biaya transportasi terhadap penghasilan penduduk miskin per kapita berkisar antara 18 persen sampai 26 persen. Bila kita kaitkan perilaku *commuter* dalam menggunakan angkutan umum, maka untuk perjalanan jarak pendek alokasi dana yang dikeluarkan adalah sebesar 22,8 persen dari total pengeluaran untuk transportasi. Dapat dikalkulasikan berapa nilai tunai biaya perjalanan yang dikeluarkan masyarakat menengah ke bawah di Kota Medan pada masa krisis ini.

Selain itu, fasilitas jembatan penyeberangan, terlihat belum mengakomodir kepentingan masyarakat umum. Dalam pengamatan peneliti, beberapa jembatan penyeberangan tidak banyak digunakan pejalan kaki seperti jembatan penyeberangan di Petisah. Secara fisik tampak bahwa jembatan penyeberangan umum di Kota Medan kurang memberikan kenyamanan; tangga jembatan dengan kemiringan > 45 % dan susunan anak tangga tidak memberikan kenyamanan melangkah. Ada juga bagian jembatan penyeberangan yang mulai rusak sehingga mengganggu keselamatan para pengguna.

Jumlah penyeberang jalan di tujuh jembatan penyeberangan adalah sebanyak 4.280 orang dan paling banyak ada di jembatan penyeberangan Jalan Gatot Subroto dan Kantor Pos. Penyeberang yang tidak memanfaatkan fasilitas jembatan penyeberangan lebih besar (63,58 %) dan 36,42 % lainnya menggunakan jembatan penyeberangan. Alasan mengapa penyeberang jalan tidak menggunakan jembatan penyeberangan adalah (a) jembatan terlalu terjal dan membuat takut, (b) alasan kenyamanan (khawatir pada perampok atau orang gila di jembatan penyeberangan), (c) menyeberang dengan jembatan penyeberangan lebih melelahkan, dan (d) terburu-buru sehingga tidak cukup waktu bila menyeberang dengan jembatan penyeberangan.

Dari hasil wawancara dengan *keyperson*, dalam hal ini adalah pedagang kaki lima yang berjualan dekat dengan jembatan penyeberangan, dalam satu minggu ini tidak ada satu orang penyeberang jalan yang mengalami kecelakaan. Bila kita amati, laju kendaraan bermotor pada beberapa titik, seperti di sekitar jembatan penyeberangan Kantor Pos dan Petisah, cukup tinggi yakni dengan kecepatan rata-rata >40 km/jam. Kecepatan ini sebenarnya sangat berisiko terhadap keselamatan penyeberang apabila tidak menggunakan jembatan penyeberangan.

Hal yang berbeda terlihat di lokasi dengan tata guna lahan tinggi (seperti pendidikan dan perkantoran), namun tidak tersedia jembatan penyeberangan seperti di Jalan Perintis Kemerdekaan (depan Kantor Indosat dan depan Universitas HKBP Nommensen), Jalan Thamrin dan Jalan Balai Kota di depan Deli Plaza. Dari pengamatan peneliti jumlah penyeberang jalan di empat titik ini cukup banyak, dalam satu hari rata-rata mencapai 264 orang. Sedangkan kendaraan yang melaju rata-rata adalah 1252 unit dengan kecepatan rata-rata 40 km – 50 km per jam di lajur kanan.

(3) *Zebra Cross* (Lokasi bagi Pejalan Kaki)

Zebra cross ini disediakan bagi pejalan kaki yang akan menyeberang dan biasa lokasinya dekat dengan *traffic light*. Secara fisik, *zebra cross* di jalan koridor dalam dan koridor luar sudah tampak memudar. *Zebra cross* digunakan pejalan kaki ketika jumlah kendaraan yang melaju di jalan raya tinggi (pada jam sibuk). Dalam pengamatan penulis, ada juga jalan yang mesti diberikan fasilitas *zebra cross*, khususnya wilayah dengan fungsi tata guna lahan yang tinggi seperti di Jalan Iskandar Muda, depan Rumah Sakit Umum Vina Estetika.

(4) Halte Bus

Fungsi halte ini adalah tempat bagi angkutan umum untuk menurunkan dan menaikkan penumpang bus angkutan umum. Pada kenyataannya, pengguna jasa angkutan umum naik dan turun tidak di halte yang telah disediakan, tetapi sesuai dengan kebutuhan mereka. Halte bus tidak dimanfaatkan secara maksimal, dan bahkan halte rusak begitu saja dan digunakan

menjadi fungsi lain seperti tempat jualan pedagang kaki lima. Dari hasil penelitian tampak bahwa dalam jarak dekat angkutan umum menaikkan dan menurunkan penumpang sebanyak 2 kali. Ketika angkutan umum menaikkan dan menurunkan penumpang dalam jarak dekat akan mengganggu laju kendaraan di belakangnya dan menyebabkan kemacetan. Pada jam sibuk sore hari (antara pukul 16⁰⁰ – 18⁰⁰) di daerah perdagangan dan perkantoran (Jalan Gatot Subroto Petisah, Jalan Iskandar Muda Medan Plaza, dan Jalan Brigjen Katamso depan Perisai Plaza) terjadi kemacetan lalu lintas selama 15–20 menit karena aktivitas menurunkan dan menaikkan penumpang.

b. Volume Kendaraan

Dalam konsep transportasi berkelanjutan, ketersediaan moda angkutan bukanlah satu prioritas yang harus dipenuhi, melainkan prasarana yang mampu mengakomodir kepentingan masyarakat pengguna kendaraan berbiaya rendah seperti bersepeda dan berjalan kaki. Namun pada kenyataannya fasilitas ini tidak menjadi prioritas sehingga masyarakat menggunakan kendaraan pribadinya dalam bepergian meskipun dalam jarak pendek. Kondisi ini menyebabkan volume kendaraan di jalan saat ini tumbuh dengan pesat, yang didominasi oleh sepeda motor dan mobil pribadi. Pada jam sibuk (*peak hour*): pagi hari antara pukul 7⁰⁰ – 8⁰⁰ dan sore hari 16⁰⁰ – 18⁰⁰ volume kendaraan dalam kondisi maksimum.

Dari tabel 1 jelas terlihat di masing-masing titik sampel bahwa moda yang mendominasi jalan raya adalah mobil pribadi dan sepeda motor (World Bank menyebutkan bahwa sepeda motor adalah jenis kendaraan murah yang berisiko tinggi). Hal ini mengindikasikan bahwa ketersediaan sarana pendukung transportasi tidak mengakomodir kepentingan masyarakat miskin. Para *commuter* yang menggunakan moda angkutan lain dan pejalan kaki menggunakan bagian jalan yang tidak digunakan kendaraan bermotor. Bagian jalan yang tersisa ini biasanya di pinggir jalan dan telah banyak digunakan oleh parkir, pedagang kaki lima, pasar, dan taman. Hasil pengamatan di beberapa ruas jalan seperti di Jalan Glugur *by pass*, Jalan Gatot Subroto, dan Jalan Iskandar Muda, kemacetan di jalan raya bukan hanya disebabkan karena volume

kendaraan, tetapi karena ketidakteraturan parkir dan pemanfaatan badan jalan oleh pedagang yang memberikan kontribusi cukup besar dalam kemacetan lalu lintas.

c. Aspek Kenyamanan dan Keamanan dalam Transportasi

Ada empat hal yang kita bisa jadikan tolok ukur dalam melakukan evaluasi sederhana kondisi transportasi kota, yaitu: keselamatan, keamanan, keterjangkauan, dan kenyamanan (keempat hal ini selanjutnya disebut dengan 4K).

Kenyamanan dan keamanan bagi penglaju (*commuter*) menjadi tujuan dari sistem transportasi secara umum. Namun pada kenyataannya kedua aspek ini terabaikan dalam sistem transportasi di Kota Medan. Kenyamanan hanya bisa dinikmati oleh pengendara mobil pribadi, sedangkan pengguna moda lainnya akan mengalami kebisingan, kemacetan, polusi udara, dan ketidaknyamanan lainnya. Kemacetan lalu lintas selain menyebabkan kerugian ekonomis juga memberikan dampak psikologis yang cukup berat. Hasil penelitian di Jakarta menunjukkan bahwa stres banyak dipicu oleh kemacetan di jalan raya.

Kenyamanan dalam menggunakan kendaraan juga merupakan sesuatu yang cukup mahal di Kota Medan, bukan hanya menurut pengguna angkutan umum, juga oleh pengguna kendaraan pribadi. Keamanan dalam berkendara dalam hal ini adalah kecelakaan di mana terjadi kenaikan jumlah yang signifikan dengan penambahan volume kendaraan tiap tahunnya. Data dari Bidang Kecelakaan Lalu Lintas menunjukkan antara tahun 2002–2005 terjadi kenaikan jumlah kecelakaan sebesar 155% dan untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada Tabel 2. Ternyata di lapangan ada juga kecelakaan yang tidak terdata oleh kepolisian, dan biasanya pelaku dan korban berdamai di tempat atau tidak mengadu karena pelaku melarikan diri.

Ketika harga bahan bakar minyak (BBM) naik, transportasi berbiaya murah menjadi alternatif. Berjalan kaki dan bersepeda menjadi alternatif yang paling rasional. Namun pada kenyataannya sepeda motor menjadi pilihan masyarakat dalam melakukan perjalanan. Hal ini disebabkan karena selain biaya murah, sepeda motor dapat menempuh jarak yang cukup jauh.

Tabel 2. Kecelakaan Lalu Lintas di Kota Medan

No	Uraian	2001	2002	2003	2004	2005
1.	Jumlah kecelakaan lalu lintas	242	256	277	304	618
2.	Perkara selesai	122	144	193	150	269
3.	Korban meninggal dunia	82	77	116	151	202
3.	Korban luka berat	187	148	222	253	577
4.	Korban luka ringan	86	107	126	163	295
5.	Kerugian materi x Rp. 1.000,-	423.035	535.613	867.995	916.775	1.270.720
6.	Tabrak lari	54	44	55	53	138
7.	Terungkap	6	13	12	13	16

Sumber: Bidang Kecelakaan Lalu Lintas Poltabes Kota Medan

Upaya yang Perlu Dilakukan Menuju Sistem Transportasi Berkelanjutan di Kota Medan

Kota memiliki pilihan terhadap pola dan sistem transportasinya pada jangka panjang, ia tidak harus mengikuti kecenderungan ke arah kekacauan lalu lintas. Sangat mudah untuk membayangkan kota di mana jalan dan mobil terlihat di mana-mana, pejalan kaki dan pengendara kendaraan tidak bermotor tidak aman dan terganggu, serta polusi udara yang mengancam kesehatan warga kota. Tingkat kepemilikan kendaraan pribadi yang berlebihan meminggirkan penduduk kota berpenghasilan rendah, karena hal ini mengakibatkan tingkat pelayanan angkutan umum yang buruk dan tidak diakuiya keberadaan pejalan kaki dan pengguna kendaraan tidak bermotor. Beberapa pendekatan penting yang harus dilakukan secara terintegrasi dalam jangka panjang berpihak pada penduduk miskin, menyeluruh, dan terfokus pada masalah aksesibilitas, serta bertujuan untuk mendorong peningkatan kualitas hidup penduduk dan pertumbuhan ekonomi suatu wilayah.

Pendekatan kebijakan yang dapat dilakukan adalah sebagai berikut: (1) perubahan dalam penggunaan moda transportasi yang lebih ramah lingkungan, murah dan sehat, (2) mengurangi kebutuhan terhadap moda transportasi bermotor dengan menyesuaikan kebijakan tata guna lahan dan perencanaan kota dan wilayah, dan (3) menginternalisasi biaya transportasi yang berhubungan dengan biaya manfaat bagi lingkungan dan kesehatan.

Interaksi dinamis antara sistem transportasi dan sistem tata guna lahan membuat perencana transportasi harus memikirkan dampak jangka pendek maupun jangka panjang dari perubahan sistem transportasi terhadap perubahan tata guna lahan, demikian juga sebaliknya.

a. Memanfaatkan Angkutan Umum Berkapasitas Besar

Salah satu upaya untuk mengurangi volume kendaraan di jalan raya adalah mengurangi penggunaan mobil pribadi dan sepeda motor. Pengoperasian bus kembali menjadi salah satu upaya dalam membenahi transportasi di Kota Medan. Hasil penelitian penulis pada tahun 2002 menunjukkan

bahwa dari aspek fisik pengoperasian bus masih memungkinkan khususnya di jalan koridor luar seperti di Jalan Yos Sudarso, Letda Sujono, Brigjen Katamso, Jalan Gatot Subroto, Jalan Jamin Ginting, dan Jalan S.M. Raja. Nilai volume/kapasitas masih $<0,6$ yang mengindikasikan bahwa arus lalu lintas masih bebas bergerak.

Dari aspek ekonomis, pengoperasian bus juga lebih efektif dibandingkan dengan mobil angkutan umum. Sebuah usaha dikatakan layak apabila secara ekonomis menguntungkan baik dari aspek pendapatan produksi maupun pengembalian modal. Bus besar yang beroperasi di Kota Medan saat ini dalam kondisi yang memprihatinkan, dan banyak faktor yang mempengaruhinya, di antaranya adalah terbukanya trayek-trayek baru sehingga mengubah preferensi masyarakat dalam menggunakan bus.

Sebagai contoh, bus Damri merupakan bus rakitan dengan mesin jenis Mercedes dan ukuran bus kelas ekonomi, dan mobil angkutan umum adalah jenis Daihatsu Espass atau Suzuki Carry. Biaya dalam usaha angkutan umum terdiri dari biaya tetap dan biaya variabel. Biaya tetap meliputi investasi nilai pembelian kedua jenis moda angkutan umum dan biaya administrasi, sedangkan biaya tidak tetap adalah biaya bahan bakar (bensin/solar dan pelumas), tenaga kerja (upah, asuransi, dan kesejahteraan), perbaikan (servis bulanan), dan administrasi harian. Nilai investasi awal bus kecil lebih kecil dibandingkan dengan nilai bus besar, demikian halnya dengan biaya tidak tetap (bahan bakar, tenaga kerja, perawatan, dan lainnya). Secara signifikan penerimaan (*revenue*) angkutan umum bus besar juga lebih besar dibanding dengan bus kecil. Usaha di sektor angkutan umum telah memberikan manfaat pada tahun pertama, sehingga nilai investasi mulai tertutupi sampai pada tahun ke-x.

Penghitungan nilai ekonomis angkutan umum adalah dengan analisis kelayakan usaha IRR dengan pendugaan *discount factor* (DF) 15%. Gambaran ini merupakan hasil wawancara dengan pemilik/perusahaan angkutan umum, dan dengan mengkonversikannya dalam hitungan matematis. Usaha angkutan umum pada tingkat DF 15% selama 15 tahun masih layak untuk diusahakan. Pengoperasian bus besar pada tingkat DF 15% ternyata lebih layak

dibandingkan dengan bus kecil. Hal ini akibat dari *demand* angkutan umum relatif besar, *cash flow* pada usaha angkutan umum bus besar lebih besar dibanding dengan bus kecil. Selain itu, kapasitas angkut bus besar juga lebih besar dibanding dengan bus kecil, dengan perbandingan 1:3.

b. **Memanfaatkan Kendaraan Berbiaya Murah**

Setelah dominasi kendaraan bermotor, utamanya mobil pribadi, mulai dirasakan dampak buruknya: menimbulkan polusi udara dan suara, kemacetan di jalanan, memboroskan BBM, dan menyumbang tinggi terjadinya kecelakaan lalu lintas, maka dominasi kendaraan bermotor pribadi itu mulai digugat. Bahwa transportasi yang hanya mengandalkan kendaraan bermotor saja sangat berbahaya. Akibatnya kita rasakan bersama, yaitu: BBM untuk generasi mendatang cepat habis, polusi udara sangat tinggi, waktu maupun BBM banyak terbuang sia-sia di jalan karena kemacetan.

Para karyawan kantor, terutama yang bergaji di bawah Rp 1 juta, jelas akan memilih naik sepeda daripada naik angkutan umum yang tidak nyaman dan mahal jika Jakarta memiliki jalur khusus sepeda. Bila mereka sekarang naik bus umum, itu karena kondisi jalan tidak menjamin keselamatan mereka bersepeda. Tetapi coba kalau tersedia jalur khusus sehingga orang bisa bersepeda secara aman dan nyaman, pasti mereka akan memilih bersepeda, seperti di Bogota. Sebelum ada jalur khusus sepeda, di Bogota pengendara sepeda hanya 4 persen. Tetapi setelah ada jalur khusus sepeda, dalam waktu lima tahun sudah naik menjadi 14 persen dari total perjalanan. Hal yang sama akan terjadi di Jakarta kelak sebab jarak perjalanan yang pendek, kurang dari tiga kilometer, akan dapat dilakukan dengan naik sepeda, tidak perlu memakai kendaraan bermotor.

c. **Merumuskan Kebijakan dalam Transportasi Kota**

Membicarakan transportasi-misalnya kecelakaan-ataupun masalah lainnya, pasti akan menyentuh spektrum kehidupan yang lebih luas. Yang kita lihat dan alami sehari-hari acapkali merupakan *symptom* atau dampak dari persoalan yang lebih luas. Jika mendiskusikan masalah keselamatan bertransportasi, maka akan menyentuh

persoalan-persoalan makro seperti kebijakan pemerintah, strategi dan program pemerintah, hingga partisipasi aktif dan perilaku sosial masyarakat. Tulisan ini secara sederhana ingin mengingatkan kita tentang pentingnya keberadaan *road map* transportasi Indonesia, yang hingga kini belum terlihat bentuknya.

Kesimpulan

Dari uraian tentang gambaran transportasi di Kota Medan, maka tampak bahwa jalan raya dan kelengkapannya belumlah memadai dalam memberikan kenyamanan dan keleluasaan berkendara. Di jalan utama masih banyak ditemui jalan yang bergelombang dan marka jalan belum lengkap. Demikian halnya dengan median jalan sehingga mengganggu kenyamanan pengemudi dalam mengoperasikan kendaraannya di jalan raya.

Fasilitas pengguna kendaraan tidak bermotor dan pejalan kaki tidak memadai, terlihat dari ketersediaan jembatan penyeberangan dan trotoar (*pedestrian*) yang banyak dialihkan menjadi fungsi lain seperti tempat berjualan pedagang kaki lima, taman, tempat pengumpulan sampah, dan kondisi trotoar yang kurang dan membahayakan keselamatan penggunanya.

Dalam hal volume kendaraan, terjadi kenaikan yang signifikan jumlah mobil pribadi dan sepeda motor. Ketika bahan bakar minyak (BBM) naik, maka sepeda motor menjadi alternatif kendaraan. Bila tidak didukung oleh peraturan dan prasarana yang tepat, maka penggunaan jenis kendaraan ini berisiko pada kecelakaan yang fatal.

Pembenahan sistem transportasi di Kota Medan dimulai dengan pengurangan mobil pribadi, pemanfaatan kembali bus, dan menyediakan sarana dan prasarana pengguna kendaraan tidak bermotor dan pejalan kaki. Pertumbuhan pengguna sepeda motor perlu dibatasi dengan memberlakukan peraturan yang mengatur keselamatan pengguna kendaraan.

Daftar Pustaka

-----, 1998. *Prosiding Simposium I Forum Studi Transportation antar Perguruan Tinggi*. Institut Teknologi Bandung.

- , 2000. *Studi Manajemen Lalu Lintas di Kotamadya Medan*. Badan Perencanaan Pembangunan (Bappeda) Kotamadya Medan.
- Badan Pusat Statistik Kota Medan. *Kotamadya Medan Dalam Angka 2003*.
- Branch, C. Melville, 1995. *Comprehensive City Planning: Introduction & Explanation*. American Planning Association, Chicago USA.
- Button, Kenneth John. 1993. *Transport Economics*. Edward Elgar Publishing Limited England.
- Catanese, Anthony J., 1979. *Introduction to Urban Planning*. McGraw-Hill, Inc, USA.
- , 1986. *Urban Planning*. Second Edition. McGraw-Hill, Inc, USA.
- Gittinger, J. Price., 1986. *Analisis Ekonomi Proyek-proyek Pertanian*. UI Press, Jakarta.
- Jurnal Infotrans. 2000. *Sistem Transportasi Berkelanjutan*, Infotrans Yogyakarta.
- Kusumantoro, Mengamati Sistem Transportasi di Jerman. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*. Edisi 13 Juni 1994. Institut Teknologi Bandung, Bandung.
- Manhein, M.L., 1979. *Fundamental of Transportation System Analysis*, The MIT Press.
- Marbun, B.N., 1994. *Kota Indonesia Masa Depan; Masalah dan Prospek*. Penerbit Erlangga, Jakarta.
- Morlok, E.K., 1988. *Pengantar Teknik Perencanaan Transportasi* (terjemahan), Penerbit Erlangga, Jakarta.
- Mosher, A.T., 1992, *Menggerakkan dan Membangun Pertanian; Syarat-syarat Pokok Pembangunan dan Modernisasi*, Disadur oleh Krisnandhi dan Bahrin Samad, Dinas Pendidikan Pertanian Departemen Pertanian, Yasaguna, Jakarta.
- Peter B., Michael B., 1980. *The Demand for Public Transportation*. *Transport and Road Research Laboratory (TRRL)*, Crowthorne, UK.
- Riyadi, Dodi Slamet dan Febi H. Atmaprawira, *Pengelolaan Sistem Lalu Lintas*. *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*. Edisi 13 Juni 1994. Institut Teknologi Bandung, Bandung.
- Salim H.A. Abbas. 1998. *Manajemen Transportasi*. PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta.
- Soedirdjo, Titi Liliani. 2002. *Rekayasa Lalulintas*. Proyek Peningkatan Penelitian Pendidikan Tinggi. Direktorat Jenderal Pendidikan Tinggi. Departemen Pendidikan Nasional.
- Taafe, Edward, Morrill R., Gould Peter R., 1986. *Transport Expansion in Underdevelopment Countries: A Comparative Analysis*, Teaching Materials in Transport (Selected Reading), Jurusan Teknik Planologi-ITB, Bandung.
- Taff, Charles A. *Manajemen Transportasi dan Distribusi Fisis*. Diterjemahkan Marianus Sinaga. Penerbit Erlangga.
- Tamin, Ofyar Z. 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Penerbit ITB, Bandung.
- <http://www.kompas.co.id>. tentang Hemat Energi Bangun Jalur Sepeda
- <http://www.protransporte.com> tentang Upaya Perlu dalam Merubah sistem Transportasi Kota Menuju Transportasi yang Berkelanjutan
- <http://www.vtpi.org/tca/tmd>. tentang Biaya Transportasi
- <http://www.usembassyjakarta.org/gtp/udarakti.html> tentang Infrastruktur untuk Kebiasaan Berkendaraan.

TRANSPORTASI: PERAN DAN DAMPAKNYA DALAM PERTUMBUHAN EKONOMI NASIONAL

Abdul Kadir

Abstrak

Pembangunan ekonomi membutuhkan jasa transportasi yang cukup serta memadai. Tanpa adanya transportasi sebagai sarana pendukung tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi dari suatu negara. Untuk tiap tingkatan perkembangan/pertumbuhan ekonomi dari suatu negara diperlukan kapasitas angkutan yang optimum. Namun perlu diperhatikan bahwa penentuan kapasitas transportasi dan tingkatan investasinya tidak merupakan hal yang mudah untuk dilaksanakan.

Kata kunci: Transportasi dan Pertumbuhan Ekonomi

Pendahuluan

1. Pengertian Transportasi

Pengertian transportasi berasal dari kata Latin, yaitu *transportare*, di mana *trans* berarti seberang atau sebelah lain dan *portare* berarti mengangkut atau membawa. Jadi, transportasi berarti mengangkut atau membawa (sesuatu) ke sebelah lain atau suatu tempat ke tempat lainnya. Transportasi dapat didefinisikan sebagai usaha dan kegiatan mengangkut atau membawa barang dan/atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lainnya. Ahmad Munawar mendefinisikan transportasi hampir sama dengan Rustian Kamaluddin, beliau mendefinisikan transportasi sebagai kegiatan pemindahan penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain.

Untuk setiap bentuk transportasi terdapat empat unsur pokok transportasi, yaitu: jalan, kendaraan dan alat angkutan, tenaga penggerak, dan terminal. Ahmad Munawar menjelaskan dalam bukunya bahwa ada lima unsur pokok dalam sistem transportasi yaitu:

1. Orang yang membutuhkan.
2. Barang yang dibutuhkan.
3. Kendaraan sebagai alat angkut.
4. Jalan sebagai prasarana angkutan.
5. Organisasi yaitu pengelola angkutan

Kelima hal di atas, yang dikemukakan oleh Ahmad Munawar, sedikit berbeda dengan pendapat Rustian Kamaluddin. Menurut pendapat penulis dalam usaha memperlancar sistem transportasi sebaiknya

semua elemen dimasukkan dalam unsur pokok sistem transportasi yang terdiri dari:

1. Penumpang/barang yang akan dipindahkan.
2. Kendaraan/alat angkutan sebagai sarana.
3. Jalan sebagai prasarana angkutan.
4. Terminal.
5. Organisasi sebagai pengelola angkutan.

Pengangkutan atau pemindahan penumpang/barang dengan transportasi adalah untuk dapat mencapai tempat tujuan dan menciptakan/menaikkan utilitas atau kegunaan dari barang yang diangkut. Utilitas yang dapat diciptakan oleh transportasi atau pengangkutan tersebut, khususnya untuk barang yang diangkut ada dua macam, yaitu: (1) utilitas tempat atau *place utility*, dan (2) utilitas waktu atau *time utility*.

a. Utilitas Tempat (*Place Utility*)

Adalah kenaikan/tambahan nilai ekonomi atau nilai kegunaan dari suatu komoditi yang diciptakan dengan mengangkutnya dari suatu tempat/daerah, di mana barang tersebut mempunyai kegunaan yang lebih kecil ke tempat/daerah di mana barang tersebut mempunyai kegunaan yang lebih besar. Dalam hubungan ini, *place utility* yang diciptakan biasanya diukur dengan uang (*in terms of money*) yang pada dasarnya merupakan perbedaan dari harga barang tersebut pada tempat di mana barang itu dihasilkan atau di mana utilitasnya rendah untuk dipindahkan ke suatu

tempat di mana barang tersebut diperlukan atau mempunyai utilitas yang lebih tinggi dalam memenuhi kebutuhan manusia.

b. Utilitas Waktu (*Time Utility*)

Transportasi akan menyebabkan terciptanya kesanggupan dari barang untuk memenuhi kebutuhan manusia dengan menyediakan barang yang bersangkutan tidak hanya di mana mereka dibutuhkan, tetapi juga pada waktu yang tepat bilamana diperlukan. Hal ini adalah sehubungan dengan terciptanya utilitas yang disebut sebagai *time utility* atau utilitas waktu. *Time utility* berarti dengan transportasi tersebut akan dapat diusahakan agar barang-barangnya dapat dipindahkan secepat-cepatnya atau disampaikan ke tempat tujuan (konsumen) tepat pada waktunya.

2. Klasifikasi Transportasi

Transportasi dapat diklasifikasikan menurut macam atau moda atau jenisnya (*modes of transportation*) yang dapat ditinjau dari segi barang yang diangkut, dari segi geografis transportasi itu berlangsung, dan dari sudut teknis serta alat angkutnya.

1. Dari segi barang yang diangkut dibagi tiga, yaitu:
 - a. angkutan umum (*passenger*),
 - b. angkutan barang (*goods*),
 - c. angkutan pos (*mail*).
2. Dari sudut geografis transportasi dibagi enam, yaitu:
 - a. angkutan antar benua,
 - b. angkutan antar kontinental,
 - c. angkutan antar pulau,
 - d. angkutan antar kota,
 - e. angkutan antar daerah,
 - f. angkutan di dalam kota.
3. Dari sudut teknis dan alat pengangkutannya transportasi dapat dibagi enam, yaitu:
 - a. Angkutan jalan raya atau *highway transportation* (*road transportation*), seperti pengangkutan dengan menggunakan truk, bus, dan sedan.
 - b. Pengangkutan rel (*rail transportation*), yaitu angkutan kereta api, trem listrik, dan sebagainya. Pengangkutan jalan raya dan rel kadang-kadang keduanya digabungkan dalam

golongan yang disebut *rail and road transportation* atau *land transportation* (transportasi darat).

- c. Pengangkutan melalui air di pedalaman (*inland transportation*), seperti pengangkutan sungai, kanal, danau dan sebagainya.
- d. Pengangkutan pipa (*pipe line transportation*), seperti transportasi untuk mengangkut atau mengalirkan minyak tanah, bensin, dan air minum.
- e. Pengangkutan laut atau samudera (*ocean transportation*), yaitu angkutan dengan menggunakan kapal laut yang mengarungi samudera.
- f. Pengangkutan udara (*transportation by air* atau *air transportation*), yaitu pengangkutan dengan menggunakan kapal terbang yang melalui jalan udara.

Klasifikasi transportasi dapat ditinjau dari ketiga segi atau unsur sebagaimana dikemukakan di atas, namun seringkali orang mengklasifikasikannya dihubungkan dengan empat unsur transportasi, yaitu jalan, alat angkutan, tenaga penggerak, dan terminal.

Jalan (*The Way*)

Jalan merupakan suatu kebutuhan yang paling esensial dalam transportasi. Tanpa adanya jalan tak mungkin disediakan jasa transportasi bagi pemakainya. Jalan ditujukan dan disediakan sebagai basis bagi alat angkutan untuk bergerak dari suatu tempat asal ke tempat tujuannya. Unsur jalan dapat berupa jalan raya, jalan kereta api, jalan air, dan jalan udara.

Jalan dapat pula diklasifikasikan menurut jalan alam (*natural*) dan jalan buatan (*artificial*). Jalan alam merupakan pemberian alam dan karenanya tersedia bagi setiap orang tanpa (atau hampir tidak) adanya suatu beban ongkos bagi pemakainya, seperti: jalan setapak, sungai, danau, dan (jalan) udara. Sedangkan jalan buatan adalah jalan yang dibangun melalui usaha manusia secara sadar dengan sejumlah dana investasi bagi pembiayaan tertentu untuk membuat konstruksinya dan pemeliharaannya.

Alat Angkutan (*The Vehicle*)

Kendaraan dan alat angkutan pada umumnya merupakan unsur transport yang penting lainnya. Perkembangan dan kemajuan jalan dan alat angkutan merupakan dua unsur yang saling memerlukan atau berkaitan satu sama lainnya. Alat angkutan ini dapat dibagi dalam jenis-jenis alat angkutan jalan darat, alat angkutan jalan air, dan alat angkutan udara.

Tenaga Penggerak (*Motive Power*)

Yang dimaksud dengan tenaga penggerak adalah tenaga atau energi yang dipergunakan untuk menarik atau mendorong alat angkutan. Untuk keperluan ini dapat digunakan tenaga manusia, binatang, tenaga uap, batu bara, BBM, tenaga disel, dan tenaga listrik bahkan juga tenaga atom, dan tenaga nuklir.

Tempat Pemberhentian atau Terminal

Terminal adalah tempat di mana suatu perjalanan transportasi dimulai maupun berhenti atau berakhir sebagai tempat tujuannya. Karena itu, di terminal disediakan berbagai fasilitas pelayanan penumpang, bongkar dan muat, dan lain-lain.

Sehubungan dengan keempat unsur di atas, maka transportasi dapat diklasifikasikan dari sudut jalan atau permukaan jalan yang digunakan, alat angkutan yang dipakai dan tenaga penggerak yang digunakan, sebagai berikut:

1. Transportasi darat atau *land transportation*
Transportasi darat ini terdiri atas:
 - a. Transportasi jalan raya
Dalam transportasi jalan raya (*road transport*), meliputi transportasi yang menggunakan alat angkutan yang berupa manusia, binatang, pedati, andong, sepeda, sepeda motor, becak, bus, truk, dan kendaraan bermotor lainnya. Jalan yang digunakan untuk transportasi ini adalah jalan setapak, jalan tanah, jalan kerikil, dan jalan aspal. Sedangkan tenaga penggerak yang digunakan di sini adalah tenaga manusia, tenaga binatang, tenaga uap, BBM, dan disel.
 - b. Transportasi jalan rel

Dalam transportasi jalan rel (*rail transport*) ini digunakan angkutan berupa kereta api, yang terdiri dari lokomotif, gerbong (kereta barang), dan kereta penumpang. Jalan yang dipergunakan berupa jalan rel baja, baik dua rel maupun monorel. Tenaga penggerak di sini berupa tenaga uap, disel, dan tenaga listrik.

2. Transportasi melalui air
Transportasi melalui air (*water transport*) terdiri atas dua macam, yaitu:
 - a. Transportasi air pedalaman
Transportasi melalui air pedalaman (*inland transport*) menggunakan alat angkutan berupa sampan, kano, *motorboat*, dan kapal. Jalan yang dilaluinya adalah sungai, kanal, dan danau. Mengenai tenaga penggerak adalah pendayung, layar, tenaga uap, BBM, dan disel.
 - b. Transportasi laut
Di dalam transportasi laut (*ocean transport*) digunakan alat angkutan perahu, kapal api/uap, dan kapal mesin. Jalan yang dilaluinya adalah laut atau samudera dan teluk. Sedangkan tenaga penggerak yang digunakan antara lain adalah tenaga uap, BBM, dan disel.
3. Transportasi udara
Transportasi udara (*air transportation*) merupakan alat angkutan yang mutakhir dan tercepat. Transportasi udara menggunakan pesawat udara (dengan segala jenisnya) sebagai alat transportasi dan udara atau ruang angkasa sebagai jalannya. Tenaga penggerak yang digunakan adalah BBM dengan berbagai rupa alat yang digerakkannya.

Permasalahan

Adapun yang menjadi topik permasalahan yang coba penulis utarakan dalam tulisan ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana peran dan pentingnya transportasi dalam pembangunan ekonomi?
2. Bagaimana dampak negatif yang ditimbulkan akibat pertumbuhan transportasi?
3. Bagaimana transportasi mendukung pertumbuhan ekonomi nasional?

Pembahasan

1. Peran dan Pentingnya Transportasi dalam Pembangunan Ekonomi

Transportasi merupakan unsur yang penting dan berfungsi sebagai urat nadi kehidupan dan perkembangan ekonomi, sosial, politik, dan mobilitas penduduk yang tumbuh bersamaan dan mengikuti perkembangan yang terjadi dalam berbagai bidang dan sektor. Namun yang urgen adalah peran dan pentingnya transportasi dalam kaitannya dengan aspek ekonomi dan sosial ekonomi pada negara dan masyarakat. Dalam hubungan ini, yang utama adalah: (a) tersedianya barang (*availability of goods*), (b) stabilisasi dan penyamaan harga (*stabilization and equalization*), (c) penurunan harga (*price reduction*), (d) meningkatnya nilai tanah (*land value*), (e) terjadinya spesialisasi antar wilayah (*territorial division of labor*), (f) berkembangnya usaha skala besar (*large scale production*), dan (g) terjadinya urbanisasi dan konsentrasi penduduk (*urbanization and population concentration*) dalam kehidupan.

a. Tersedianya Barang

Efek yang sangat nyata dari adanya transportasi yang baik dan murah adalah penyediaan atau pengadaan pada masyarakat barang-barang yang dihasilkan di tempat lain yang tidak dapat dihasilkan setempat, mengingat kondisi iklim dan keterbatasan sumber daya alam yang tidak memungkinkan untuk menghasilkannya atau kalau dihasilkan juga terpaksa dengan biaya produksi dan harga yang sangat tinggi.

Dengan adanya transportasi yang murah, maka pada masyarakat yang tidak dapat menghasilkan barang tertentu atau ketersediaannya dalam serba kekurangan akan dapat disuplai barang tersebut yang mengalir dari daerah/tempat penghasilannya guna memenuhi kebutuhan masyarakat setempat yang bersangkutan.

b. Stabilisasi dan Penyamaan Harga

Dengan transportasi yang murah dan mudahnya pergerakan barang dan suatu lingkungan masyarakat ke yang lainnya, maka akan cenderung terjadinya stabilisasi dan penyamaan harga dalam hubungan keterkaitan satu sama lainnya.

c. Penurunan Harga

Hampir sama dan identik dengan pengaruh stabilitas dan penyamaan harga di atas, adalah terjadinya penurunan harga sebagai hasil dari transportasi yang murah. Namun disini lebih ditekankan pada ongkos transportasi sebagai salah satu unsur dalam penentuan harga produksi maupun dalam perannya untuk mengadakan atau penyediaan sumber-sumber produksi beserta ongkos pemrosesan atau ongkos *assembling* bahan mentah dan *spareparts* dalam proses produksi yang bersangkutan.

Dengan demikian, transportasi yang tersedia dengan mudah dan murah akan menurunkan harga barang-barang oleh karena turunnya ongkos produksi atau biaya pengadaan barang-barang yang bersangkutan akibat penurunan ongkos transportasi tersebut, yang antara lain bertalian dengan:

1. Penurunan ongkos pengangkutan dari produsen ke konsumen;
2. Penurunan ongkos *assembling* dan ongkos *processing* daripada bahan-bahan mentah dan *spare parts* yang diperlukan pada industri;
3. Memungkinkan terjadinya pembagian kerja secara geografis antar daerah ataupun spesialisasi secara territorial yang menghasilkan efisiensi, dan lain sebagainya.

Di samping itu, tersedianya transportasi yang mudah dan murah tersebut memungkinkan pula lebih banyaknya penjual-penjual atau pengusaha-pengusaha yang dapat *entry* (masuk) ke dalam pasar, sehingga memperbesar persaingan (*competition*) di antara mereka yang akan dapat mengakibatkan terjadinya penurunan harga.

d. Meningkatnya Nilai Tanah

Banyak lahan pertanian yang tidak menguntungkan (*unprofitable*) dan tidak layak (*unfeasible*) untuk ditanam bagi usaha pertanian karena hasilnya tidak dapat dijual ke pasar akibat lokasinya jauh dan ongkos transportasinya mahal.

Dengan tersedianya transportasi yang mudah dan murah pada tanah atau wilayah yang potensial untuk pengembangan pertanian tersebut, akan dapat dihasilkan produksi pertanian yang menguntungkan sebab hasil produksinya akan dapat diangkut

dan dilemparkan ke pasar dengan kalkulasi ongkos-harga yang menguntungkan. Dengan demikian, maka tanah atau wilayah yang terpencil dan jauh tempatnya dari pasar tersebut akan naik nilainya atau *rents*-nya dibandingkan dengan kondisi sebelumnya.

e. Terjadinya Spesialisasi Antar Wilayah

Suatu daerah akan menspesialisasikan diri dalam produksi barang-barang tertentu karena mempunyai keunggulan (komparatif) tertentu, seperti tersedianya bahan baku yang berlimpah dan murah, tersedianya modal yang memadai, adanya tenaga kerja trampil yang sesuai dan sebagainya dibandingkan dengan daerah lainnya. Dengan adanya spesialisasi atau pembagian kerja antar daerah tersebut akan terjadi surplus hasil produksi karena spesialisasi yang bersangkutan.

f. Berkembangnya Usaha Skala Kecil

Kegiatan produksi skala besar biasanya memerlukan sumber produksi bahan mentah yang berasal dari daerah atau wilayah yang jauh untuk didatangkan ke lokasi pabriknya. Adalah suatu hal yang menguntungkan secara ekonomis jika pada pabrik atau industri yang bersangkutan dilaksanakan proses produksinya dengan menggunakan mesin skala besar, khususnya yang bersifat menghemat tenaga kerja dan memiliki tingkat spesialisasi kerja yang tinggi. Namun usaha skala besar ini tidak terlaksana dan tidak menguntungkan, jika tidak ada atau tidak mencukupinya pasar bagi hasil produk yang akan dijualnya.

Dengan fasilitas transportasi, ongkos yang relatif murah akan dapat disediakan suplai bahan-bahan dan tenaga kerja yang diperlukan, dan produk yang dihasilkan akan dapat mencapai atau memasuki pasar yang lebih luas yang memungkinkan terpenuhinya kebutuhan dan manfaat yang lebih besar bagi para konsumen dan masyarakat pada umumnya sebagai hasil dari usaha skala besar yang lebih efisien tersebut. Dengan kemajuan transportasi yang antara lain berupa peningkatan kapasitas pelayanan jasa transport dengan kecepatan yang lebih baik dan ongkos transport yang relatif lebih murah, akan memungkinkan terjadinya pasar

yang lebih luas dan konsentrasi produksi yang lebih besar dalam kaitan dengan usaha ekonomi skala besar tersebut.

g. Terjadinya Urbanisasi dan Konsentrasi Penduduk

Dengan tersedianya transportasi yang mudah dan murah akan mendorong timbulnya kerja dan spesialisasi antar daerah. Hal ini akan mendorong bertumbuh dan berkembangnya serta terkonsentrasinya industri dan perdagangan dalam skala besar dan menengah.

Kegiatan dan usaha ekonomi tersebut akan selalu menimbulkan aktivitas yang menyertainya, seperti *storing, processing, packaging, advertising, financing, merchandising*, dan kegiatan-kegiatan lainnya yang berkaitan dan ditunjang oleh tersedianya fasilitas dan kemajuan transportasi yang bersangkutan.

Kesemuanya akan cenderung dilaksanakan di pusat-pusat kota (*urban centre*). Dengan demikian akan mengakibatkan tumbuh dan berkembangnya kota-kota besar disertai dengan urbanisasi penduduk ke wilayah kota-kota industri dan perdagangan yang berkembang tersebut untuk mencari kerja dan penghidupannya.

Dengan ditunjang oleh transportasi yang baik dan lancar, maka akan berkembanglah kota-kota satelit dan pemukiman pinggiran kota yang orientasi pekerjaan, usaha, dan kegiatan lainnya kebanyakan juga berada di kota besar yang merupakan pusatnya.

2. Dampak Negatif Perkembangan Transportasi

Di samping berbagai peran dan manfaat transportasi dalam kaitan dengan aspek ekonomi dan sosial, ada pula berbagai permasalahan atau dampak negatif yang mungkin terjadi akibat dari kemajuan transportasi, antara lain: (a) bahaya atas kehancuran umat manusia, (b) hilangnya sifat-sifat individual dan kelompok dalam masyarakat, (c) frekuensi dan intensitas kecelakaan yang relatif lebih tinggi, (d) makin meningkatnya urbanisasi, kepadatan, dan konsentrasi penduduk dan (e) hilang atau tersingkirnya industri kerajinan dan rumah tangga.

a. Bahaya Atas Kehancuran Umat Manusia

Kemajuan transportasi dapat disalahgunakan bagi penghancuran secara massal atas kehidupan dan perbendaharaan suatu negara dan Bangsa. Moda transportasi yang modern baik di udara, laut maupun darat jika digunakan untuk membawa bom-bom waktu dan hydrogen, telah menimbulkan kengerian seluruh dunia. Sehingga peperangan dewasa ini merupakan alat “bunuh diri kolektif” dari umat manusia. Dengan demikian, transportasi modern bukan semata-mata sebagai alat produksi massal, tetapi juga dapat menjadi alat penghancur massal. Juga dapat meningkatkan intervensi politik dalam kedaulatan dari negara-negara lainnya.

b. Hilangnya Sifat-Sifat Individual dan Kelompok

Kemajuan transportasi bertanggungjawab atas hilangnya sifat-sifat individualitas dari negara dan umat manusia. Seringnya pertukaran ide dan perjalanan orang perorangan dari suatu negara ke negara lainnya berakibat bercampur baurnya budaya dan peradaban di dunia. Dalam hubungan itu, budaya akan cenderung bersifat internasional terlepas dari batas-batas negara dan masyarakat. Dengan demikian, membedakan suatu budaya yang berasimilasi dengan budaya lainnya menjadi kehilangan arti dan keberadaannya.

c. Tingginya Frekuensi dan Intensitas Kecelakaan

Alat transportasi sangat peka terhadap kecelakaan-kecelakaan yang mungkin terjadi akibat kegagalan manusia, kegagalan mesin dan strukturnya, kegagalan prosedur dan kondisi cuaca. Frekuensi dan intensitas kecelakaan seperti itu sangat tinggi, yang berakibat penderitaan manusia yang tidak terhitung jumlahnya baik berupa kematian maupun cacat jiwa raganya.

d. Makin Meningkatnya Urbanisasi, Kepadatan, dan Konsentrasi Penduduk

Transportasi dan kemajuannya juga bertanggungjawab bagi urbanisasi, kepadatan dan konsentrasi penduduk. Penduduk dan pekerja tertarik untuk hidup dan tinggal di kota-kota, yang tercermin dalam kuatnya urbanisasi penduduk. Hal ini disebabkan oleh

adanya kesempatan kerja yang lebih luas, tingkat upah yang lebih tinggi serta fasilitas dan kesenangan hidup modern. Namun konsentrasi penduduk yang berlebihan di kota-kota telah menyebabkan banyak permasalahan, seperti kekurangan rumah yang kronis, tingginya sewa perumahan dan biaya hidup, lanahnya bahan kebutuhan makanan pokok, dan seterusnya. Jika berbagai problema dan segi-segi negatif yang timbul akibat transportasi yang baik, maka akan sangat merusak dan mengganggu kehidupan penduduk di perkotaan yang bersangkutan.

e. Tersingkirnya Industri Kerajinan Rumah Tangga

Transportasi yang maju seringkali berakibat berkurangnya atau tersingkirnya industri kecil dan kerajinan yang relatif kurang efisien dibandingkan industri skala besar. Pada dasarnya transpor yang modern memperlancar produksi skala besar melalui spesialisasi dan distribusi komoditi secara luas. Berhubung kondisi tersebut, produk-produk dari industri kerajinan rumah tangga itu, karena berbagai hal, tidak dapat bersaing dengan industri skala besar dalam harga dan kualitas produk.

3. Transportasi dalam Mendukung Perkembangan Ekonomi Nasional

Tiap negara, bagaimanapun tingkatan perkembangan ekonominya, dalam rangka menyusun sistem transportasi nasional atau dalam menetapkan *policy* transportasi nasional harus menentukan terlebih dahulu tujuan-tujuan mana yang membutuhkan jasa angkutan dalam sistem transportasi nasional.

Adapun tujuan yang hendak dicapai dengan pengembangan ekonomi ialah:

1. Meningkatkan pendapatan nasional, disertai dengan distribusi yang merata antara penduduk, bidang-bidang usaha dan daerah-daerah.
2. Meningkatkan jenis dan jumlah barang jadi dan jasa yang dapat dihasilkan para konsumen, industri, dan pemerintah.
3. Mengembangkan industri nasional yang dapat menghasilkan devisa serta mensuplai pasaran dalam negeri.
4. Menciptakan dan memelihara tingkatan kesempatan kerja bagi masyarakat.

Transportasi memegang peranan penting dalam usaha mencapai tujuan-tujuan pengembangan ekonomi tersebut. Sejalan dengan tujuan-tujuan ekonomi adapula tujuan-tujuan yang bersifat non-ekonomis, yaitu untuk mempertinggi integritas bangsa, mempertinggi ketahanan dan pertahanan nasional. Jelas, bahwa tujuan-tujuan ekonomis dan nonekonomis tidak selalu berjalan seirama dalam arah yang sama. Umpama: kebijakan transportasi bertujuan untuk meningkatkan pertahanan nasional bisa berbeda dengan kebijakan untuk meningkatkan efisiensi ekonomi. Kenyataan bahwa tujuan-tujuan transportasi adakalanya berbeda, dan sukar diukur dan kadang sulit dikaitkan, maka untuk menyusun suatu sistem transportasi optimal memerlukan pemikiran-pemikiran mendalam.

a. Angkutan Sebagai Prasarana Ekonomi

Fungsi transportasi adalah untuk mengangkut penumpang dan barang dari satu tempat ke tempat lain. Kebutuhan akan angkutan penumpang tergantung fungsi bagi kegunaan seseorang (*personal place utility*). Seorang dapat mengadakan perjalanan untuk kebutuhan pribadi atau untuk keperluan usaha.

Kebutuhan akan angkutan barang sebagian besar merupakan kebutuhan yang berkaitan dengan faktor-faktor lain. Suatu jenis barang lebih bermanfaat di suatu tempat daripada di tempat lain sipemilik sanggup membayar harga untuk terciptanya kegunaan barang tersebut di tempat yang bersangkutan (*place utility*), bukan semata-mata untuk pemindahan barangnya tersebut.

Kenyataan menunjukkan bahwa ada hubungan antara tingkatan dari kegiatan ekonomi dengan kebutuhan menyeluruh akan angkutan, dengan lain perkataan kalau aktivitas ekonomi meningkat maka kebutuhan akan angkutan meningkat pula.

Faktor-faktor kebutuhan ekonomis, yang berhubungan dengan angkutan dari sesuatu jenis barang, tergantung daripada sifat barang dan kegunaan ekonominya. Jadi transportasi menciptakan kegunaan tempat (*place utility*), dengan mengangkut suatu jenis barang dari suatu tempat ke tempat lain agar dapat dimanfaatkan ditempat yang bersangkutan. Harga barang dan jasa pada hakikatnya dipengaruhi oleh permintaan akan barang dan jumlah barang yang tersedia (*demand*

and supply). Biaya angkutan merupakan unsur penting dalam produksi barang yang merupakan faktor pendorong bagi produksi.

Dalam menentukan biaya transportasi, beberapa faktor yang perlu diperhatikan:

1. Perbandingan antara bobot dan volume barang.
2. Kemungkinan kerusakan barang.
3. Kemungkinan merusak barang lain.
4. Harga pasar dari barang tersebut.
5. Jarak angkutan.
6. Keteraturan dan volume angkutan.
7. Tingkatan persaingan dengan sarana angkutan lain, baik intermoda maupun intramoda.
8. Biaya yang berhubungan dengan jasa-jasa yang dihasilkan.
9. Faktor-faktor khusus yang mungkin mempengaruhi angkutan.

Pengaruh dari faktor-faktor tidak sama (*extern*) dalam hal tertentu bisa berbeda dengan yang lain. Sebagai contoh hasil produksi rokok, diangkut dengan biaya angkutan yang relatif tinggi dibandingkan dengan hasil produksi lain. Hasil produksi tembakau memiliki sifat di mana angkutan dengan biaya rendah karena memiliki sifat kepadatan dan ringkas, tidak mudah rusak, dan diangkut dalam jumlah besar secara teratur. Tetapi, karena nilai tinggi (*high value commodity*) maka dapat dibebankan biaya angkutan yang relatif tinggi.

Barang-barang demikian dapat diangkut dengan biaya, yang jauh lebih tinggi dari biaya angkutan sesungguhnya, sedangkan barang-barang dengan nilai rendah (*low value commodity*) dapat diangkut dengan biaya yang lebih rendah dari biaya angkutan sesungguhnya. Walaupun bukan tujuan penulis untuk membahas ekonomi angkutan namun *policy* biaya angkutan ini perlu disinggung untuk memberikan gambaran tentang hubungan dari pelbagai faktor yang pada hakikatnya sedikit banyak mempengaruhi perkembangan sarana angkutan. Baik dilihat dari segi ekonomis maupun teknis. Manajemen traffic bertanggung jawab untuk mengatur persediaan jasa-jasa angkutan yang mengangkut dengan muatan, alat angkut dan biaya-biaya untuk operasi kendaraan.

b. Faktor Ekstern yang Mempengaruhi Transportasi

Untuk pengelolaan transportasi, banyak faktor-faktor ekstern yang bisa mempengaruhi jalannya kegiatan perusahaan antara lain:

- a. Undang-undang/peraturan pemerintah; undang-undang atau kebijaksanaan pemerintah merupakan faktor yang dominan mempengaruhi terhadap pengelolaan usaha transportasi. Contoh: Undang-Undang Lalu Lintas, peraturan yang menyangkut dengan penerbangan, dan pengangkutan di laut.
- b. Kebijakan/pengaturan pihak pemerintah pusat dan daerah. Kebijakan pemerintah yang ikut mempengaruhi usaha transportasi adalah kebijakan yang dikeluarkan oleh pemerintah mengenai pengadaan bis untuk umum (ada merek, jenis-jenis tertentu yang ditentukan oleh pemerintah yang bisa dipakai untuk umum) selain daripada itu ada undang-undang yang mengatur mengenai transportasi.
- c. Pengaruh pemakai jasa (*demand*)
Perusahaan angkutan dalam rangka memenuhi kebutuhan masyarakat akan jasa-jasa angkutan, agar memberikan pelayanan yang sebaik-baiknya kepada pengguna jasa. Bagi pemakai jasa yang diutamakan dalam soal pengangkutan ialah aman, teratur, tertib, memuaskan, cepat, serta menyenangkan. Tinggi rendahnya pendapatan suatu perusahaan angkutan (misalnya, angkutan antarkota), tergantung pada pelayanan yang diberikan kepada masyarakat. Pada umumnya perusahaan angkutan antarkota mempunyai daya saing yang kuat sekali. Dari segi *demand* inilah merupakan titik tolak, apakah perusahaan *break even* atau tidak, jadi dibutuhkan *demand forecast*.

Sebelumnya telah disinggung di atas, bahwa pengaruh pemakai jasa angkutan akan membawa dampak terhadap pengelolaan perusahaan transportasi. Tinggi rendahnya *demand* akan jasa angkutan tergantung pada pelayanan yang diberikan kepada pengguna

jasa. Dengan perkembangan teknologi modern dalam bidang pengangkutan, banyak pengaruhnya pada perdagangan dalam negeri dan luar negeri, pembangunan ekonomi, serta penyebaran penduduk ke seluruh wilayah di Indonesia (transmigrasi, turis dalam negeri, dan mancanegara). Adapun golongan pemakai jasa angkutan yang tersebar dalam masyarakat terdiri dari:

1. Perusahaan-perusahaan industri, perusahaan-perusahaan perdagangan, dan lain sebagainya.
2. Pemakai jasa dari pihak pemerintah (*government demand*)
3. Pemakai jasa angkutan dalam masyarakat umum.

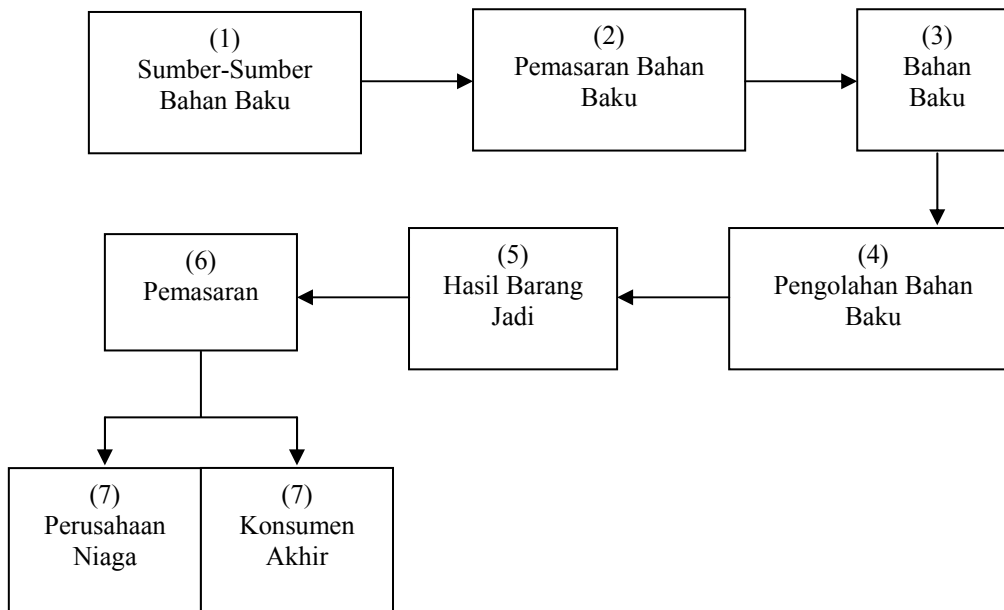
Dalam rangka pemanfaatan jasa angkutan agar diusahakan secara efisien dan memberikan pelayanan yang optimal kepada masyarakat pengguna jasa transportasi.

c. Peranan Transportasi dalam Kehidupan Bermasyarakat dan Berbangsa

Transportasi mempunyai pengaruh besar terhadap perorangan, masyarakat pembangunan ekonomi, dan sosial politik suatu negara. Pengangkutan merupakan sarana dan prasarana bagi pembangunan ekonomi negara yang bisa mendorong laju pertumbuhan ekonomi (*rate of growth*).

Transportasi bermanfaat bagi masyarakat, dalam arti hasil-hasil produksi dan bahan-bahan baku suatu daerah dapat dipasarkan kepada perusahaan industri. Hasil-hasil barang jadi yang diproduksi oleh pabrik dijual oleh produsen kepada masyarakat atau perusahaan-perusahaan yang bergerak di bidang pemasaran. Untuk mengangkut bahan-bahan baku dan barang-barang jadi dibutuhkan jasa-jasa transportasi (darat, laut dan udara).

Selain itu transportasi melaksanakan penyebaran penduduk dan pemerataan pembangunan. Penyebaran penduduk ke seluruh pelosok tanah air di Indonesia menggunakan berbagai jenis moda transportasi. Secara skematis dapat digambarkan di sini peranan moda transportasi dalam kehidupan masyarakat, seperti terlihat pada skema berikut.



Keterangan:

- (1) Sumber bahan baku tersebar di berbagai tempat/daerah
- (2) Pemasaran bahan baku kepada pemakai (perusahaan industri atau dijual ke pasar). Untuk pemasaran bahan baku, dibutuhkan moda transportasi yang mengangkutnya dari sumber bahan baku.
- (3), (4) dan (5) merupakan pengolahan bahan baku dalam industri yang menghasilkan barang-barang jadi (*finished goods*). Dalam pabrik digunakan pula transportasi intern untuk mengangkut seperti derek, *forklif* dan *truck* (*material handling* dan transportasi).
- (6) pemasaran barang jadi (*finished goods*) dilaksanakan oleh perusahaan industri yang dipasarkan kepada perusahaan niaga ataupun langsung kepada konsumen akhir (7)

Tiap-tiap daerah mempunyai kekhususan dalam arti spesialisasi yang berbeda untuk masing-masing daerah dan wilayah. Contoh: hasil kerajinan Tasikmalaya, Yogyakarta, Kalimantan, dan Palembang berbeda untuk tiap-tiap daerah. Hasil-hasil suatu daerah, yang dikarenakan spesialisasi secara geografis tersebut, akan dapat dijual atau dipasarkan bila tersedia alat pengangkutan yang cukup serta memadai.

Suatu produksi akan bermanfaat dan ekonomis, bila tersedia cukup moda transportasi, hal mana ada kaitannya transportasi dengan produksi dalam arti untuk pelepasan komoditas tersebut ke pasar (*market*). Di sini kelihatan ada hubungan transportasi dengan produksi:

- a. Dengan tidak tersedianya transportasi masyarakat tidak akan mengancam ketergantungan dari produksi.
- b. Oleh karena itu harus diusahakan pemanfaatan alat angkut seefektif dan seefisien mungkin.

- c. Dengan efektif dan efisien pengelolaan moda transportasi akan memberikan dampak makro dan mikro terhadap pembangunan ekonomi.

Selain peranan transportasi tersebut di atas, yang sangat penting bagi negara Indonesia ialah:

- a. Pembangunan nasional dan pembangunan seluruh wilayah Indonesia serta pemerataan pembangunan.
- b. Guna pertahanan dan ketahanan nasional bangsa Indonesia (*hankamnas*).
Di samping transportasi menciptakan dan meningkatkan standar kehidupan masyarakat secara menyeluruh.

Kesimpulan

1. Peran dan pentingnya transportasi dalam pembangunan ekonomi yang

- utama adalah: tersedianya barang, stabilisasi dan penyamaan harga, penurunan harga, meningkatnya nilai tanah, terjadinya spesialisasi antar wilayah, berkembangnya usaha skala kecil, terjadinya urbanisasi dan konsentrasi penduduk.
2. Dampak negatif perkembangan transportasi antara lain: bahaya atas kehancuran umat manusia, hilangnya sifat-sifat individual dan kelompok, tingginya frekuensi dan intensitas kecelakaan, makin meningkatnya urbanisasi, kepadatan dan konsentrasi penduduk, dan tersingkirnya industri kerajinan rumah tangga.
 3. Tujuan transportasi dalam mendukung perkembangan ekonomi nasional:
 - a. Meningkatkan pendapatan nasional disertai dengan distribusi yang merata antara penduduk, bidang-bidang usaha, dan daerah-daerah.
 - b. Meningkatkan jenis dan jumlah barang jadi dan jasa yang dapat dihasilkan para konsumen, industri, dan pemerintah.
 - c. Mengembangkan industri nasional yang dapat menghasilkan devisa serta mensuplai pasaran dalam negeri.
 - d. Menciptakan dan memelihara tingkatan kesempatan kerja bagi masyarakat.

Saran

1. Peran pemerintah dalam mendorong dan memfasilitasi pembangunan dan pengembangan sarana/prasarana sangat memberi manfaat untuk menopang peningkatan pertumbuhan ekonomi masyarakat baik dalam tingkat nasional maupun regional.
2. Penataan jaringan transportasi seyogianya disusun dan dikelola melalui manajemen terpadu dengan pendekatan RTRW/RTRK oleh provinsi dan kabupaten/kota di wilayah provinsi, sedangkan pemerintah pusat, dalam hal ini Departemen Perhubungan dan Departemen Pekerjaan Umum, dalam sistem perencanaan nasional di bidang transportasi dan pembangunan/

- pemeliharaan jalan dan jembatan untuk antarwilayah provinsi.
3. Pemanfaatan sebagian dana yang bersumber dari Pajak Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor baik oleh provinsi maupun kabupaten/kota diarahkan untuk pembangunan, pemeliharaan, dan penataan sarana/prasarana transportasi sesuai dengan kewenangan otonominya yang mendukung pengembangan pelaku ekonomi berbasis transportasi dan pelayanan kepada publik.
 4. Dalam menyusun perencanaan transportasi darat, seyogianya tetap memperhatikan faktor tata guna lahan/jalan yang berkaitan dengan akses jaringan, lokasi/tempat tujuan perjalanan, distribusi perjalanan penentuan alternatif moda/jenis angkutan, pengaturan alternatif rute lalu lintas transportasi, dan arus pada jaringan transportasi.

Daftar Pustaka

- Adler, Hans A, 1980. *Evaluasi Ekonomi Proyek-Proyek Pengangkutan*. (Terjemahan Paul Sitohang). UI Press. Jakarta.
- Bigham, T.C. and M. J. Roberts, 1952. *Transportation: Principles and Problems*. Mc Graw Hill Book Company Inc. New York.
- Djamin, Zulkarnain, 1993. *Perencanaan dan Analisa Proyek*. Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi Universitas Indonesia. Jakarta.
- Fair, M.L. and E.W. Williams Jr, 1959. *Economics of Transportation*. Harper Brothers Publishers. New York.
- Jain, J.K, 1979. *Transportation Economics*. Chaitnya Publishing House. Allahabad.
- Kamaluddin, Rustian, 2003. *Ekonomi Transportasi Karakteristik, Teori dan Kebijakan*. Penerbit Ghalia Indonesia. Jakarta.

- Lieb, Robert C, 1978. *Transportation: The Domestic System*. Reston Publishing Co. Inc. Reston Virginia.
- Locklin, D.Philip, 1961. *Economics of Transportation*. Richard D.Irwin Inc. Illinois.
- Miro, Fidel, 2004. *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana dan Praktisi*. Penerbit Erlangga. Jakarta.
- Munawar, Ahmad, 2005. *Dasar-dasar Teknik Transportasi*. Penerbit Beta Offset. Jogjakarta.
- Salim, Abbas, 2000. *Manajemen Transportasi*. PT. Raja Grafindo Persada. Jakarta.

