

# PEMBENAHAN TRANSPORTASI KOTA BANDAR LAMPUNG MELALUI PENGENDALIAN VOLUME LALULINTAS DAN KAPASITAS JALAN

I.B. Ilham Malik, ST

Dosen Teknik Sipil Universitas Bandar Lampung (UBL)

## ABSTRAK

*Membenahi transportasi kota harus dilakukan dengan mengendalikan volume kendaraan pribadi dan membangun sistem angkutan umum. Biaya pengendalian volume lalulintas akan jauh lebih murah dan bersifat solutif jika dibandingkan dengan menambah kapasitas jalan. Anggaran pemerintah yang terbatas menjadi alasan penambahan kapasitas tidak realistis untuk dilakukan, selain tidak menyelesaikan masalah transportasi perkotaan. Dibutuhkan komitmen yang kuat untuk mewujudkan angkutan umum yang handal, dan hal ini sudah menjadi perintah UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan yang harus dijalankan oleh seluruh pemerintahan.*

### 1. PENDAHULUAN

Upaya membenahi kondisi transportasi perkotaan terus dilakukan oleh pemerintah. Pemerintah pusat melalui regulasi transportasi yang telah disusun dalam UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan, telah mewajibkan seluruh pemerintah daerah menerapkan sistem transportasi yang handal dan cenderung ke pembangunan angkutan umum, yang ketersediaannya seimbang dengan kebutuhan pergerakan. Mobilitas penumpang dan barang juga harus terjamin, misalnya; dengan penyediaan alat angkut yang memadai yang dilengkapi oleh fasilitas pendukungnya.

Standar kualitas dan kuantitas alat angkut adalah (Fidel Miro, 2004):

1. Aman; tidak rusak, utuh
2. Cepat ; sesuai jadwal, sesuai batas waktu yang ditetapkan
3. Lancar; tidak mengalami hambatan atau kendala

4. Nyaman; yang terjaga keutuhannya, yang terangkut merasa senang
5. Ekonomis; tidak memakan biaya tinggi
6. Terjamin ketersediaannya; selalu tersedia kapan saja dan dimana saja

Bagi masyarakat, kendaraan yang mampu memenuhi standar layanan ini, adalah kendaraan yang akan mereka gunakan sebagai alat mobilisasi. Terlepas dari apakah kendaraan tersebut kendaraan pribadi atau angkutan umum, karena hal yang paling utama adalah alat angkut yang mampu menyediakan standar pelayanan. Meskipun demikian, jika mayoritas masyarakat cenderung memilih menggunakan kendaraan pribadi sebagai alat angkutnya, maka kemacetan akan terjadi dimana-mana. Berapapun kapasitas jalan yang disediakan pemerintah tidak akan mungkin dapat sebanding dengan penambahan volume kendaraan.

Itulah sebabnya, melalui UU 22 Tahun 2009 tersebut, seluruh pemerintah daerah diwajibkan untuk membangun sistem angkutan umum. Bahwa saat ini di semua daerah telah tersedia angkutan umum, itu benar, namun hal yang harus diakui adalah bahwa saat ini masih belum ada sistem angkutan umumnya. Akibatnya, pelayanan angkutan umum menjadi sulit mencapai standar pelayanan seperti yang diharapkan.

## 2. TINJAUAN PUSTAKA

### 2.1. KONDISI TRANSPORTASI KOTA

Penggunaan kendaraan pribadi, akhirnya menimbulkan permasalahan. Kemacetan terjadi dibanyak ruas jalan dalam wilayah Kota Bandar Lampung. Sementara, angkutan umum, semakin tidak dijadikan sebagai alat angkut utama masyarakat. Masyarakat cenderung menggunakan sepeda motor sebagai alat mobilisasinya. Memang harus diakui bahwa dari sekian

syarat transportasi, sepeda motor memiliki kelebihan seperti biaya perjalanan menjadi lebih murah dan cepat sampai ke tujuan. Meskipun faktor keselamatan dan kenyamanan perjalanan tidak diperoleh namun syarat cepat dan murah, terpenuhi.

Kemacetan lalu lintas pun kini menjadi persoalan kota. Dari tahun ke tahun masalah kemacetan lalu lintas semakin memprihatinkan. Sayangnya, akibat tidak ada kebijakan yang tepat sasaran, kebijakan yang sesuai dengan kebutuhan untuk menyelesaikan masalah, akhirnya masalah kemacetan lalu lintas tidak tertangani dengan baik, bahkan ada kecenderungan atau kesan, terjadi pembiaran atas masalah transportasi kota. Karena dapat dikatakan bahwa tidak ada kebijakan strategis yang diambil oleh pemerintah kota untuk menyelesaikan masalah transportasi, terutama di pembenahan angkutan umum perkotaan.

**Tabel 1**  
Titik kemacetan lalu lintas di Kota Bandar Lampung

| NO | NAMA JALAN            | KETERANGAN   |
|----|-----------------------|--|
| 1  | Jalan ZA Pagar Alam   | (Simpang Unila, depan Swalayan Surya, depan UBL, depan PH, simpang Sultan Agung)                       |
| 2  | Jalan Teuku Umar      | depan PTPN, simpang Urip S, depan Koga, depan makam pahlawan, depan Kodam Garuda Hitam dan seterusnya) |
| 3  | Jalan Raden Intan     | Sepanjang ruas jalan karena tidak ada jalur alternatif   |
| 4  | Jalan A Yani          | Sepanjang ruas jalan karena pertemuan 3 ruas jalan utama kota  |
| 5  | Jalan RA Kartini      | Sepanjang ruas jalan karena tidak ada jalur alternatif   |
| 6  | Jalan Cik Di Tiro     | Sepanjang jalan  |
| 7  | Jalan Sudirman        | Setiap persimpangan  |
| 8  | Jalan Gajah Mada      | Sepanjang jalan  |
| 9  | Jalan Diponegoro      | Setiap persimpangan  |
| 10 | Jalan Imam Bonjol     | Zona Pasar Bambu Kuning dan Smp serta beberapa titik simpang   |
| 11 | Jalan Urip Sumohardjo | Setiap persimpangan jalan dan perlintasan sebidang dengan jalur KA                                     |
| 12 | Jalan Ki Maja         | Setiap persimpangan  |

Sumber: RTRW Bandar Lampung, 2004-2009 dan survey PSKD UBL

Kemacetan lalu lintas di Kota Bandar Lampung, sama seperti yang terjadi di kota lain, diakibatkan oleh penambahan jumlah kendaraan yang tidak diiringi dengan penambahan kapasitas jalan. Namun memang penambahan kapasitas jalan tidak serta merta melancarkan lalu lintas, bahkan dibanyak contoh di kota lain terutama Kota Jakarta, hal yang terjadi sebaliknya, akibat penambahan kapasitas jalan terjadi penambahan volume kendaraan lebih cepat dari sebelumnya.

Karenanya, ada yang menyebutkan bahwa penambahan jumlah kendaraan mengikuti deret ukur sementara penambahan kapasitas jalan mengikuti deret hitung. Sehingga, memang, penambahan jumlah kendaraan tidak akan mungkin dapat diikuti oleh penyediaan kapasitas atau penambahan kapasitas jalan yang memadai. Karena itulah solusi masalah kemacetan lalu lintas tidak didorong ke penambahan kapasitas jalan, namun ke pengendalian volume lalu lintas kendaraan.

Penggunaan kendaraan pribadi, biasanya disebabkan oleh pelayanan angkutan umum yang tidak memadai atau tidak sesuai dengan kebutuhan calon penumpang. Sehingga, angkutan umum tidak menjadi alat perangkutan utama di dalam wilayah kota. Masyarakat cenderung menjadikan kendaraan pribadi baik mobil terutama sepeda motor, sebagai alat angkut utamanya. Itulah sebabnya jalanan menjadi padat oleh kendaraan, terutama oleh jumlah sepeda motor yang sangat banyak.

Jika melihat daftar di Tabel 2, maka langkah yang seharusnya ditempuh oleh pemerintah adalah membenahi trayek angkutan kota yang ada saat ini, serta memastikan bahwa seluruh trayek berfungsi. Reformasi trayek perlu dilakukan agar ada keterjaminan akses masyarakat akan angkutan umum. Tentu dalam tahapan implementasi dari reformasi trayek ini nanti, pemerintah perlu menyediakan fasilitas pendukung.

**Tabel 2** Alasan Masyarakat Menggunakan Kendaraan Pribadi

| NO | ALASAN MENGGUNAKAN KENDARAAN PRIBADI  |
|----|---|
| 1  | Akses kendaraan rendah; banyak ruas jalan dan permukiman yang tidak dilalui oleh trayek angkutan umum   |
| 2  | Keamanan tidak terjamin; supir membawa kendaraan secara ugal-ugalan   |
| 3  | Biaya perjalanan tinggi, karena harus sering berganti jurusan angkot, dna bahkan harus menggunakan ojek dan becak untuk mengakses angkutan kota |
| 4  | Tidak nyaman; suara musik terlalu kencang, knalpot tidak standar, panas dsb   |
| 5  | Tidak cepat; karena angkot terjebak kemacetan dan perjalanan yang memutar   |

*Sumber: Survey MTI Lampung, 2006*

## 2.2. TERJADI PENGURANGAN ANGKUTAN UMUM

Upaya membenahi angkutan kota di Kota Bandar Lampung, dilakukan oleh pemerintah melalui mengurangi jumlah angkutan berupa mikrolet. Caranya dengan tidak lagi memperpanjang ijin operasi mikrolet. Sebagai gantinya, pemerintah akan membuka ijin operasi bus sedang. Dimana, 3 angkot mikrolet yang masa ijin operasinya habis, akan diganti dengan 1 bus hasil ijin baru. Sejak tahun 2006 hingga 2010 ini, setidaknya terjadi penurunan lebih dari 1500 unit angkot mikrolet dari 3500-an unit menjadi 1700 an unit beroperasi.

si sebagai bentuk penambahan volume penumpang akibat kapasitas yang disediakan telah dikurangi, tapi peralihan penumpang angkot ke penggunaan kendaraan pribadi terutama sepeda motor.

Artinya, langkah yang dilakukan oleh pemerintah kota sangat beresiko, dimana masyarakat menjadi terdorong menggunakan kendaraan pribadi sebagai alat angkutnya karena jumlah angkutan umum mengalami pengurangan. Sementara sehingga pembebasan lahan membutuhkan biaya ekonomi dan sosial politik yang tidak kecil

Selama ini digunakan untuk perawatan jalan dan pembangunan jalan lingkungan. Untuk membiayai hal tersebut, Dinas PU masih kesulitan memenuhi kebutuhan yang ada. Kerusakan jalan masih banyak terjadi di dalam wilayah kota akibat dari keterlambatan perawatan karena anggaran yang ada menggunakan skala prioritas. Jalan lingkungan pun masih banyak yang belum permanen. Sehingga jika mengharapkan anggaran yang ada digunakan untuk penambahan kapasitas jalan, Pemkot tampaknya kesulitan.

Langkah yang bisa ditempuh dan paling memungkinkan adalah meminta dana dari pemerintah provinsi dan pusat. Namun tentu pemerintah provinsi dan pusat juga menggunakan skala prioritas. Dan Bandar Lampung masih masuk dalam daftar kota yang tidak prioritas, hal ini bisa dilihat dalam rencana jangka menengah dan

Namun pergantian bis tidak segera berjalan. Setelah 4 tahun kebijakan ini berlangsung, belum ada ijin bus untuk beroperasi di trayek yang jumlah angkutan umum dalam bentuk mikroletnya telah dikurangi. Tentu saja implikasi kebijakan yang tidak serempak ini berdampak pada penambahan jumlah kendaraan pribadi. Seperti yang ditunjukkan oleh studi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Lampung, pada 2010 *load faktor* angkutan kota masih berkisar 0,4 saja. Sama dengan LF saat angkot masih berjumlah 3500-an. Artinya, hal yang terjadi bukannya penambahan LF terhadap angkutan umum yang masih beropera

1. Penambahan kapasitas jalan biasanya diikuti dengan penambahan volume kendaraan. Sehingga penambahan kapasitas hanya penyelesaian bersifat sementara

Anggaran pemerintah hingga saat ini, untuk sektor transportasi, yang dikelola oleh Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga, tidak lebih dari Rp 40 miliar per tahun (Musrenbang Bandar Lampung, 2009).

panjang Kementerian Pekerjaan Umum 2009. Penyebabnya keterlambatan pengajuan anggaran dan kelengkapan kajian yang belum ada dan semacamnya. Terlebih lagi anggaran di Kementerian PU juga rendah akibat prioritas pembangunan di sektor pendidikan dan pengentasan kemiskinan. Ruas jalan utama nasional juga menjadi perhatian pemerintah pusat sehingga penambahan kapasitas jalan semakin sulit karena perbaikan jalan nasional masih belum selesai.

Karenanya, mengharapkan perbaikan transportasi kota melalui penambahan kapasitas jalan, tampaknya banyak ganjalan dan proses yang harus ditempuh. Sementara perbaikan transportasi kota membutuhkan penanganan segera karena kondisi transportasi kota sudah semakin memprihatinkan dan setiap kebijakan yang tidak tepat sasaran atau tidak solutif dan

komprehensif hanya akan menambah masalah. Dan pemerintah akan semakin kesulitan menyelesaikan masalah yang ada. Dalam banyak forum kajian, disepakati bahwa untuk konteks transportasi perkotaan, langkah yang paling tepat bukanlah menambah kapasitas jalan namun menurunkan volume kendaraan pribadi melalui pengembangan sistem angkutan umum massal (SAUM). Jika hal ini dapat dilakukan maka perbaikan transportasi terbuka lebar dan masalah transportasi dapat terurai dengan baik, meskipun dampaknya dapat dirasakan secara bertahap.

### 2.3. PEMBENAHAN MELALUI VOLUME

Pilihan membenahi volume sebenarnya merupakan pilihan yang paling bijaksana. Hanya saja banyak kota di Indonesia yang terlihat masih enggan menganggarkan pembangunan angkutan umum dibanding menganggarkan dana rehab jalan dan pengembangan. Pembinaan volume dilakukan dengan cara:

1. Mengembangkan **sistem** angkutan umum dengan cara meratakan layanan trayek ke seluruh wilayah kota, menerapkan jenjang trayek dimana jenjang trayek ini berimplikasi pada jenis kendaraan, serta menjalankan manajemen pengelolaan trayek dan sebagainya (menerapkan seluruh standar dan pola SAUM)
2. Membatasi jumlah kendaraan yang melintas di ruas jalan tertentu dengan menerapkan 3 in 1 atau ERP. Namun menyiapkan lokasi P&R (park and ride) sehingga ada pilihan menggunakan angkutan umum setelah menggunakan kendaraan pribadi
3. Meningkatkan pajak kendaraan bermotor sehingga masyarakat memilih menggunakan angkutan umum daripada membeli dan menggunakan kendaraan pribadi. Bahkan ijin kepemilikan kendaraan baru perlu dipersulit.
4. Serta langkah lainnya yang relevan dengan kondisi kota dan tahapan pembangunan sistem angkutan

umum. Juga perlu dilakukan sesegera mungkin, jangan sampai mengalami keterlambatan seperti yang dialami oleh Jakarta dan kota besar lainnya.

Pembinaan volume akan lebih murah dibandingkan dengan meningkatkan kapasitas. Apalagi peningkatan kapasitas bukan merupakan solusi akibat volume yang tidak dikendalikan. Karenanya pengendalian volume merupakan pilihan yang paling bijak dalam memperbaiki kondisi transportasi kota. Hanya saja dibutuhkan komitmen yang kuat dari pemerintah untuk menjalankan kebijakan tersebut. Apalagi sudah banyak contoh kota-kota di negara lain yang memiliki kondisi kota yang nyaman sebagai salahsatu dampak dari pengembangan sistem angkutan umum.

Hal ini juga semakin memungkinkan dikembangkan di seluruh kota di Indonesia termasuk Kota Bandar Lampung karena Pemerintah Pusat melalui Kementerian Perhubungan telah meluncurkan program pengembangan angkutan umum. Meskipun masih banyak hal yang harus dibenahi namun beberapa kota telah mencoba mengembangkan SAUM (sistem angkutan umum massal) dengan menggunakan bantuan Kemhub seperti:

1. Kota Batam
2. Kota Bogor
3. Kota Yogyakarta
4. Kota Makasar
5. Kota Palembang
6. Kota Semarang
7. Serta kota lainnya yang telah melakukan perjanjian dan kesepakatan dengan Kemhub.

Kota Bandar Lampung sebenarnya sudah pernah ditawarkan oleh Kemhub pada Tahun 2006 lalu untuk merealisasikan sistem angkutan umum massal pada 2010. Namun akibat ketidaksiapan Pemkot Bandar Lampung akhirnya upaya untuk merealisasikannya akan dijadwalkan ulang pada 2014. Jika respon pemerintah kota tidak tanggap bisa jadi jadwal realiasi bantuan akan diundur kembali.

#### 4. KESIMPULAN

Kesimpulan yang dapat diambil dari kajian ini adalah:

1. Melihat kondisi yang ada di Kota Bandar Lampung, pembenahan transportasi sudah perlu dilakukan sesegera mungkin agar masalah transportasi tidak semakin kompleks
2. Perbaikan harus dimulai dari pengendalian volume kendaraan pribadi agar kemacetan lalu lintas dapat dikurangi. Disaat bersamaan juga dikembangkan sistem angkutan umum massal yang dibangun dengan menggunakan sumber daya kota, provinsi dan

#### DAFTAR BACAAN

1. Bappeda, 2000, *Blasa UDP*, Bappeda Lampung, Lampung
2. Bappeda, 2006, *Masterplan Transportasi Bandar Lampung*, Bappeda Bandar Lampung, Lampung
3. Bappenas, 2006, *Evaluasi Transportasi Indonesia*, Bappenas, Jakarta
4. BPS, Sensus, 2010, *Bandar Lampung dalam Angka*, BPS, Lampung
5. Dishub, 2007, *Tatanan Transportasi Lokal Bandar Lampung*, Dishub Bandar Lampung, Lampung
6. Dishub, 2010, *Studi Kelayakan dan DED Angkutan Massal di Bandar*

pemerintah pusat. Apalagi pengembangan angkutan umum sudah menjadi komitmen Kementerian Perhubungan dan amanat UU No 22 Tahun 2009

3. Dibutuhkan komitmen pemerintah kota mengingat pemerintah provinsi dan pusat sudah berkeinginan dan berkomitmen dengan hal ini. Namun model pengembangan angkutan umum harus disesuaikan dengan kondisi lokal. Tidak harus mencontoh pengembangan angkutan umum di kota lain karena bisa jadi, beda konteks.

*Lampung dan Hinterland*, Dishub Provinsi Lampung, Lampung

7. Ilham Malik, IB, 2004, *Susahnya Mengurusi Transportasi Mengkritik Indonesia Lewat Jogja*, Penerbit Dunia Kata, Yogyakarta
8. Ilham Malik, IB, 2010, *Kebijakan Transportasi Kota Bandar Lampung*, Jurnal Arsitektur, Penerbit Prodi Arsitektur UBL, Lampung
9. Ilham Malik, IB, 2009, *Evaluasi Mudik 2008*, Makalah Seminar di Kantor Menko Ekonomi, Jakarta
10. Kemhub, 2009, *Masterplan Transportasi Aglomerasi Bandar Lampung dan Sekitarnya*, Kementerian Perhubungan, Ja