

KEBIJAKAN TRANSPORTASI KOTA BANDAR LAMPUNG

I.B. Ilham Malik, ST*

ABSTRAK

Perbaikan transportasi Kota Bandar Lampung dapat dilakukan dengan memilih dua jalur perbaikan yaitu jalur penanganan volume lalu lintas dan kapasitas jalan. Perbaikan volume berarti mendorong pengembangan angkutan umum, sementara perbaikan kapasitas berarti pembangunan dan pelabaran jalan. Opsi yang paling realistis bagi Bandar Lampung adalah pengembangan angkutan umum. Selain karena keterbatasan anggaran untuk menaikkan kapasitas jalan, juga karena opsi ini akan bersifat berkelanjutan.

PENDAHULUAN

Sebagai sebuah kota besar dengan jumlah penduduk 800 ribu jiwa (Sensus Penduduk 2010), Kota Bandar Lampung semakin membutuhkan penanganan yang serius dibidang transportasi. Kemacetan lalu lintas yang sudah beberapa tahun terakhir ini melanda, pada saat ini semakin kompleks dan membutuhkan penyelesaian. Memang tidak mudah bagi pemerintah kota untuk membenahi transportasi Kota Bandar Lampung, mengingat persoalannya memang tidak sederhana dan sifat kerusakannya juga sudah kronis. Namun perbaikan di sektor transportasi merupakan keharusan dan perbaikannya harus secara kontinu atau terus menerus dilakukan. Dan pada akhirnya nanti, kondisi transportasi di Kota Bandar Lampung diharapkan dapat membaik.

MEMBENAH VOLU ME ATAU KAPASITAS?

Dalam pembanahan transportasi kota, kata kuncinya hanya ada pada dua hal, yaitu:

1. Volume lalu lintas
2. Kapasitas jalan

Pemerintah sebagai pengambil kebijakan, hanya cukup bermain dalam tataran kedua hal tersebut. Apakah bermain kebijakan ditataran volume lalu lintasnya, atautkah bermain di tataran kapasitas jalan?

Jika pemerintah bermain ditataran kebijakan volume lalu lintas, maka langkah yang ditempuh adalah; bagaimana menurunkan jumlah volume kendaraan? Jawabnya adalah dengan cara membatasi penggunaan kendaraan pribadi yang disertai dengan pembangunan sistem angkutan umum didalam wilayah Kota Bandar Lampung. Jika kita detailkan, maka akan banyak lagi langkah-langkah teknis yang dapat dilakukan, misalnya dalam penentuan jenis moda, pola trayek, pengelolaan atau manajemen angkutan umumnya, dan sebagainya. Namun pilihan

membatasi penggunaan kendaraan pribadi dan mendorong penggunaan angkutan umum merupakan langkah yang pantas dan bisa dilakukan. Juga, penyelesaian masalah transportasi kota di sisi volume lalu lintas merupakan solusi yang sifatnya berdampak jangka panjang. Apalagi, dengan pengembangan angkutan umum juga, tidak akan banyak biaya yang harus dikeluarkan pemerintah mengingat pengelolaannya dan pengembangannya bisa dilakukan bersama dengan pihak swasta.

Lain halnya jika pemerintah bermain ditataran kapasitas jalan. Maka solusi atau langkah yang harus dilakukan oleh pemerintah berupa penambahan kapasitas jalan, apakah dengan melebarkan badan jalan yang ada saat ini atau juga dengan pengembangan atau pembangunan jalan baru. Jika pilihan ini yang diambil oleh pemerintah, maka sudah pasti dibutuhkan biaya pembangunan yang tidak murah. Sementara kondisi keuangan pemerintah pada saat ini masih sangat kurang. Apalagi, kebijakan pemerintah kota cenderung ke sektor pendidikan dan kesehatan. Jika biaya yang tertuang didalam APBD Bandar Lampung banyak dialokasikan ke sektor pendidikan dan kesehatan, maka sudah pasti biaya pembangunan infrastruktur menjadi terbatas.

MEMILIH MEMBENAH VOLU ME

Sehingga dapatlah kita katakan bahwa pengembangan angkutan umum merupakan langkah yang paling layak untuk diambil oleh pemerintah. Mengingat pengembangan angkutan umum merupakan kebijakan pemerintah pusat juga. Sehingga, bagi pemerintah daerah yang berkeinginan untuk mengembangkan sistem angkutan umum, pemerintah pusat akan siap mendukungnya. Bentuk dukungan yang diberikan (BSTPKemhub,2006):

1. Dukungan kajian pengembangan
2. Dukungan pengadaan sebagian sarana dan prasarana

*Ilham Malik adalah dosen Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Bandar Lampung. Beliau aktif menulis di surat kabar daerah dan juga mengepalai Pusat Studi Kota dan Daerah, Universitas Bandar Lampung.

3. Dukungan bimbingan teknis

Tapi memang masih banyak tahapan yang harus dilakukan oleh pemerintah Kota Bandar Lampung dalam pengembangan sistem angkutan umumnya. Mengingat, selama 5 tahun terakhir, pemerintah kota telah mengurangi jumlah kendaraan angkutan umum mikrolet, yang semula berjumlah 3500-an unit menjadi 1800 an unit di tahun 2010 (Dishub Bandar Lampung, 2010). Rencana pihak Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, dan hal ini sejalan dengan yang diinginkan oleh pihak Organda Kota Bandar Lampung, adalah setiap 3 mikrolet yang dikurangi akan diganti dengan 1 buah bis. Jadi, dengan asumsi telah berkurang 1500 an mikrolet, maka seharusnya sudah beroperasi 500 bis di Kota Bandar Lampung.

MENGGANTI MIKROLET DENGAN BIS?

Namun pada kenyataannya tidak demikian. Jumlah penambahan bis di Kota Bandar Lampung sama sekali tidak signifikan. Adanya trayek baru di jalur Korpri-Teluk Betung yang dikembangkan dengan jenis moda bis, tidak meningkatkan jumlah bis yang beroperasi. Bahkan, dijalur yang jumlah mikroletnya dikurangi, sama sekali tidak ada penambahan kendaraan angkutan umum berupa bis. Pengurangan tanpa ada pergantian segera, sangat bersiko dalam sektor transportasi kota. Karena hal tersebut berdampak pada penambahan penggunaan kendaraan pribadi. Hal ini bisa dilihat dari hasil survey yang dilakukan oleh MSST UGM (Projek Pengembangan Angkutan Umum Bandar Lampung, Dishub Provinsi Lampung, 2010) yang menunjukkan *load factor* (LF) penumpang angkutan umum masih tetap 0,4 persen (rata-rata), sama dengan kondisi saat angkutan umum masih berjumlah 3500-an unit (Tatralok Bandar Lampung, Dishub Bandar Lampung, 2006).

Tabel 1

Load Factor Angkutan Umum

No	Trayek	LF Rata-rata
1	Way Halim-Ramayana	0,46
2	Ramayana-Pahoman	0,43
3	Teluk Betung-Tj Karang (bis)	0,62
4	Teluk Betung-Tj Karang	0,38
5	Sukaraja-Srengsem	0,27
6	Tj Karang-Kemiling	0,47
7	Kemiling-Gedong Tataan	0,53
8	Rajabasa-Tj Karang	0,38
9	Rajabasa-Tj Karang (Bis)	0,46
10	Rajabasa-Natar	0,28
11	Sukarame-Tj Karang	0,36
12	Sukabumi-Tj Karang	0,36
13	Tj Karang-Korpri	0,34
14	Rajabasa-Panjang	0,29

Sumber: *Studi Kelayakan Angkutan Massal Bandar Lampung, Dishub Lampung, 2010*

Jadi, sudah seharusnya Pemerintah Kota Bandar Lampung bersama dengan pihak Organda

untuk mengatasi hal ini. Jangan sampai, pengurangan jumlah mikrolet untuk diganti dengan bis, terlambat dilakukan. Dan akhirnya terjadi pertambahan penggunaan kendaraan pribadi. Apalagi, dalam kajian yang dilakukan oleh Pusat Studi Kota dan Daerah UBL, faktor utama penggunaan kendaraan pribadi di Bandar Lampung terletak pada trayek yang tidak merata sehingga faktor keterjaminan ketersediaan angkutan umum tidak dipenuhi. Akibatnya masyarakat menggunakan kendaraan pribadi.

TENTANG DOKUMEN PERENCANAAN

Kebijakan transportasi di Kota Bandar Lampung masih belum jelas. Pengembangan angkutan umum yang diinginkan sama sekali masih jauh dari realisasi. Hal ini terjadi akibat banyak rangkaian pembangunan yang tidak runut. Untuk merealisasikan angkutan umum di Bandar Lampung, Pemerintah telah membuat studi atau kajian yang hingga saat ini di Lampung telah ada beberapa kajian pengembangan transportasi perkotaan yang terkait dengan Bandar Lampung, diantaranya:

1. Blasa UDP (Bappeda Provinsi Lampung) membahas tentang pembagian ruang dalam kota dan pengembangan transportasi namun tidak khusus bicara tentang transportasi kota
2. Masterplan Transportasi Bandar Lampung (Bappeda Kota Bandar Lampung) Tidak berbicara tentang sistem angkutan umum kota
3. Tatralok Bandar Lampung (Dishub Bandar Lampung) berbicara tentang kelengkapan infrastruktur pendukung, namun tidak tentang sistem angkutan umum
4. Masterplan Transportasi Aglomerasi Bandar Lampung dan Sekitarnya (BSTP, Kementerian Perhubungan) berbicara tentang sistem angkutan umum di skala Balamekapringtata. Sementara untuk Bandar tentang sistem angkutan umum di skala Balamekapringtata. Sementara untuk Bandar Lampung, tidak disebutkan
5. Studi Kelayakan dan DED Angkutan Massal Bandar Lampung dan Sekitarnya (Dishub Provinsi Lampung) (ketika tulisan ini dibuat, dokumen masih dalam proses penyusunan, baru sampai tahapan laporan antara)

Seluruh kajian ini akan bermanfaat dan berdampak pada kebijakan transportasi Bandar Lampung jika benar-benar dilaksanakan secara konsisten oleh Pemerintah Bandar Lampung. Dan pemerintah kota mampu menterjemahkannya dalam level kota dan sifatnya teknis. Dua dokumen yang dikembangkan oleh pemerintah kota yaitu Tatralok dan Masterplan Transportasi Kota, sangat disayangkan, tidak berbicara tentang sistem angkutan umum.

KESIMPULAN

Dari bahasan dalam tulisan ini, dapat diambil beberapa kesimpulan:

1. Untuk membenahi transportasi kota, pengembangan angkutan umum massal merupakan pilihan yang paling tepat.
2. Kebijakan pengurangan mikrolet yang tidak disertai dengan penambahan bis, seperti yang direncanakan, berdampak pada penambahan penggunaan kendaraan pribadi. Sebab, masalah angkutan umum bukan pada jumlah, namun pemerataan layanan sehingga aksesibilitas masyarakat akan angkutan umum terpenuhi
3. Pemerintah Kota Bandar Lampung, harus terlebih dahulu memiliki kajian pengembangan angkutan umum tersendiri, tidak mengandalkan kajian yang lebih besar, agar dapat lebih sesuai dengan kondisi kota

DAFTAR BACAAN

- Bappeda, 2000, *Blasa UDP*, Bappeda Lampung, Lampung
- Bappeda, 2006, *Masterplan Transportasi Bandar Lampung*, Bappeda Bandar Lampung, Lampung
- BPS, Sensus, 2010, *Bandar Lampung dalam Angka*, BPS, Lampung
- Dishub, 2007, *Tatanan Transportasi Lokal Bandar Lampung*, Dishub Bandar Lampung, Lampung
- Dishub, 2010, *Studi Kelayakan dan DED Angkutan Massal di Bandar Lampung dan Hinterland*, Dishub Provinsi Lampung, Lampung
- Kemhub, 2009, *Masterplan Transportasi Aglomerasi Bandar Lampung dan Sekitarnya*, Kemhub, Jakarta
- Ilham Malik, IB, 2004, *Susahnya Mengurusi Transportasi Mengkritik Indonesia Lewat*

Jogja, Penerbit Dunia Kata, Yogyakarta

Kemhub, 2009, *Masterplan Transportasi Aglomerasi Bandar Lampung dan Sekitarnya*, Kemhub, Jakarta

KPU Bandar Lampung, 2010, *Visi Misi Calon Walikota Bandar Lampung 2010-2015*, KPU, Bandar Lampung