

INSTRAN.org - Penyelenggaraan angkutan Lebaran 2019 ini dapat dikatakan sukses karena terhindar dari horor kemacetan, terutama pada saat arus mudik. Horor kemacetan yang terjadi selama tiga dekade selalu menghantui para pemudik di Jawa dan puncaknya adalah kasus Brexit 2016, pada musim mudik Lebaran 2019 sepertinya tidak ada lagi. Kemacetan secara sporadis akibat ada kecelakaan lalu lintas, sekitar rest area, atau ketidaktertiban pengguna jalan mungkin masih ada, tapi tidak sampai mengular berkilo-kilo meter seperti selama tiga dekade sebelumnya.

Hanya saja pada arus balik mengalami ketersendatan, tidak selancar arus mudiknya. Hal ini selain karena selesainya pembangunan Tol Trans Jawa dari Anyer sampai Probolinggo, juga adanya penerapan rekayasa lalu lintas satu arah di sebagian ruas jalan tol yang dilalui oleh mudik. Titik-titik kemacetan seperti Simpang Jomin, Simpang Nagrek, pasar tumpah Losari, alas Sroban, dan lain-lain yang pada mudik Lebaran 2014 masih muncul sebagai permasalahan, sekarang tidak ada lagi.

Langkah radikal menerapkan sistem satu arah (one way system) di jalan tol, baik saat arus mudik maupun arus balik, semakin membuat arus mudik berjalan lancar. Seorang kawan menulis di media sosial: "Dulu Bandung - Semarang lewat alas Roban yang berliku-liku di belakang truk yang ngeyel lewat jalur kanan, sekarang tinggal kenangan," sebagai gambaran lancarnya lalu lintas pada saat arus mudik.

Ekspresi kegembiraan atas kelancaran lalu lintas tersebut terutama terjadi pada saat arus mudik. Arus baliknya masih tersendat di beberapa ruas tol. Hal itu amat rasional dan sudah diperkirakan sebelumnya bakal terjadi, karena kalau arus mudik pola perjalanannya tersebar sejak H-10, dengan puncaknya 30 Mei dan 2 Juni, sedangkan arus balik itu terkonsentrasi pada 7-9 Juni (Jumat, Sabtu, dan Minggu) atau tiga hari saja karena Senin (10/6) semua instansi pemerintah dan swasta sudah masuk kerja. Para pemudik juga cepat balik ke Jakarta dengan maksud memanfaatkan kebijakan satu arah sehingga lebih lancar.

Meskipun diterapkan one way system, kemacetan tidak terhindarkan karena terlalu banyaknya jumlah kendaraan yang menuju Jakarta pada waktu yang bersamaan. Ketika ratusan ribu mobil antre masuk gate toll yang sama dalam waktu yang bersamaan, maka jelas akan terjadi pelambatan akibat adanya waktu tapping tiket. Bila setiap mobil memerlukan waktu tapping e-tol selama dua detik saja, maka dari 100.000 mobil yang tapping dalam sehari (kenyataannya justru lebih), terjadi penundaan perjalanan sampai 200.000 detik atau setara dengan 55,55 jam.

Jadi meskipun diterapkan one way system, namun bila masih harus tapping e-toll, pasti akan terjadi tundaan perjalanan minimum satu detik untuk setiap kendaraan. Akumulasi dari ratusan ribu kendaraan yang mengalami tundaan karena tapping itulah yang melahirkan kemacetan. Jadi kemacetan bukan disebabkan oleh kegagalan kebijakan one way system, tapi oleh tundaan perjalanan setiap mobil yang melakukan tapping e-toll. Bila ingin terhindar dari tundaan perjalanan di tol, maka sistem pembayarannya tidak menggunakan gate lagi, melainkan menggunakan OBU (on board unit) yang tidak perlu tapping.

Pekerjaan rumah besar yang masih perlu diselesaikan di Jawa lima tahun ke depan adalah menekan jumlah pemudik dengan motor, yang dari tahun ke tahun meningkat terus. Bahkan hasil pantauan Dirjen Perhubungan Darat Budi Setyadi pada H-2 terjadi peningkatan cukup signifikan dibandingkan pada hari yang sama pada musim mudik Lebaran 2018.

Pemudik dengan menggunakan sepeda motor ini perlu mendapatkan perhatian serius dari pemerintah mengingat sepeda motor tidak didesain sebagai sarana transportasi jarak jauh. Dan, faktanya, data menunjukkan bahwa sepeda motor berkontribusi besar (lebih dari 70%) pada terjadinya kecelakaan lalu lintas yang menelan korban jiwa. Meminimalisasi serendah

mungkin penggunaan motor untuk mudik perlu menjadi agenda prioritas dengan memperbanyak layanan angkutan umum.

### **Fokus di Jawa**

Sayangnya, segala bentuk kelancaran arus mudik dan arus balik Lebaran itu terfokus di Jawa saja yang sudah memiliki infrastruktur transportasi cukup lengkap. Tidak demikian halnya pemudik ke luar Jawa atau antarpulau di luar Jawa yang sering mengalami kendala karena keterbatasan infrastruktur maupun sarana angkutan, khususnya yang menggunakan kapal laut, atau angkutan danau dan sungai.

Mereka juga tidak mengenal mudik gratis seperti yang dirasakan oleh warga di Jawa. Mudik gratis menggunakan bus maupun kapal laut tahun ini memang sudah sampai ke Sumatra, yaitu ke Lampung, Palembang, dan Padang untuk mudik gratis dengan menggunakan bus dan ke Lampung yang menggunakan kapal, namun antarpulau di luar Jawa belum terlayani mudik gratis. Di sisi lain, sarana kapal atau perahu yang melayani mereka masih terbatas, baik kuantitas maupun kualitas.

### **Subsidi Angkutan Umum**

Gagasan lama yang sudah pernah saya sampaikan kepada Komisi V DPR (2007) adalah perlu adanya subsidi untuk angkutan umum pada saat mudik/arus balik Lebaran, baik untuk penumpang bus, kereta api, maupun kapal laut. Subsidi untuk penumpang pesawat terbang diperlukan untuk daerah-daerah yang tidak terjangkau, yang selama ini dilayani oleh penerbangan perintis.

Subsidi tersebut tidak untuk menggratiskan layanan angkutan umum, tapi untuk meringankan beban pemudik agar mereka tetap membayar tarif reguler (harian) tapi operator tidak rugi karena beban kenaikan tarifnya ditanggung oleh negara. Sebagai contoh, tarif regular AKAP/kapal laut/KA Ekonomi ke tujuan tertentu sebesar Rp. 100.000. Pada saat musim mudik Lebaran operator menaikkan menjadi Rp 200.000. Nah yang Rp.100.000 dari kenaikan tarif itu ditanggung oleh negara.

Dengan skema subsidi seperti itu, masyarakat tidak terbebani oleh tarif AKAP/kapal laut/KA Ekonomi, operator untung, dan pemerintah juga tidak terlalu terbebani karena hanya menanggung 50% dari total tarif Lebaran. Subsidi sebaiknya juga diberikan pada AKDP (angkutan kota dalam provinsi) sebagai angkutan pengumpannya.

Subsidi tersebut sebaiknya diberikan selama H-7 sampai H+7 untuk semua moda transportasi massal ekonomi agar tepat sasaran. Bagi warga yang tinggal di Jawa, diharapkan dengan adanya subsidi angkutan umum tersebut mereka mudik tidak menggunakan motor lagi, melainkan naik angkutan umum tanpa perlu khawatir tarifnya mahal. Sedangkan bagi pemudik ke/dari luar Jawa atau antarpulau di luar Jawa, mereka dapat turut serta merasakan mudik dengan tiket kapal yang murah, namun keselamatannya terjamin karena operator tidak mengangkut penumpang melebihi kapasitas sekadar untuk mengejar momentum mendapatkan keuntungan besar.

Betul bahwa pemerintah sekarang telah melaksanakan program mudik gratis untuk menekan jumlah pemudik dengan menggunakan motor. Namun mudik gratis tidak menjangkau semua daerah, sedangkan layanan Bus AKAP umumnya sampai ke ibu kota kabupaten, bahkan kecamatan, sehingga pemudik tidak terlalu repot.

Bila subsidi angkutan umum tersebut dapat direalisasikan, akan dapat mengurangi penggunaan motor untuk mudik sehingga mengurangi kepadatan di jalan raya maupun tol mengingat daya angkut bus jauh lebih banyak dibandingkan mobil pribadi. Makin banyak pemudik menggunakan angkutan umum itu makin baik, sehingga tidak diperlukan lagi kebijakan one way

system yang hanya fokus memfasilitasi mobil pribadi saja. Dalam penyelenggaraan mudik Lebaran ke depan pemerintah perlu lebih memberikan prioritas pada angkutan umum, bukan pada kendaraan pribadi.

Darmaningtyas Ketua INSTRAN (Institut Studi Transportasi) di Jakarta

(mmu/mmu)

Dimuat di Detik.com Senin 10 Juni 2019

<https://news.detik.com/kolom/4581123/evaluasi-manajemen-mudik-2019>