

Oleh Mohammad Widyar Rahman* Data Badan Pusat Statistik (BPS, 2019) menyebut sekitar 11% dari 29 juta penduduk Jabodetabek yang berumur 5 tahun ke atas merupakan penduduk komuter, dan sebesar 67% dari jumlah komuter Jabodetabek tersebut adalah laki-laki. Menyoal kegiatan utamanya, tercatat 80,6% bekerja, kemudian diikuti sekolah (19,2%), dan hanya sedikit yang berkegiatan kursus (0,2%).

Untuk usia, sebesar 71% komuter di Jabodetabek berada di kelompok umur produktif (15—44 tahun), 27% berada di kelompok umur 15—24 tahun, 19% berada di kelompok umur 45—54 tahun, 4% berumur 5—14 tahun, dan 6% berumur 55 tahun ke atas.

Sementara itu, ternyata 53,3% komuter Jabodetabek berstatus migran total, yang berarti pernah tinggal di luar tempat tinggalnya sekarang. Adapun alasan mereka pindah adalah karena mengikuti suami/istri/orang tua/anak (32,8%), pekerjaan (17,3%), dan perumahan (15,8%).

Dalam hal jarak tempuh, 30,3% komuter menempuh jarak 10—20 km untuk menuju tempat kegiatannya, dan 34,6% komuter menghabiskan waktu perjalanan rata-rata selama 30 menit—1 jam. Menariknya, pengalaman buruk yang paling banyak dialami komuter Jabodetabek adalah kemacetan parah (69,5%).

Namun, pada 2020, kondisi pandemi telah mengubah pola mobilitas penduduk. Sebagian besar masyarakat telah mengurangi jumlah perjalanannya, baik untuk bekerja maupun kegiatan lainnya. Salah satu indikasi penurunan tersebut dapat dilihat dari menurunnya jumlah pengguna transportasi umum.

Data Badan Pengelola Transportasi Jabodetabek (BPTJ) menyebut selama periode 24 April—25 Mei 2020, di beberapa terminal masih terdapat permintaan layanan untuk angkutan perkotaan dan angkutan lintas wilayah dalam Jabodetabek. Beberapa di antaranya Terminal Baranangsiang yang rata-rata melayani kurang lebih 77 penumpang/hari; Terminal Pulogebang rata-rata 34 penumpang/hari; Terminal Tanjung Priok 86 Penumpang/hari; Terminal Kalideres sejumlah 246 penumpang/hari; Terminal Kampung Rambutan rata-rata 1.036 penumpang/hari; dan Terminal Bekasi rata-rata melayani sebanyak 12 penumpang/hari.

Bisnis transportasi memang termasuk sektor yang tertekan pandemi. Misalnya, sektor usaha otobus yang terdampak cukup berat dengan penghentian operasionalnya. Pihak Organda bahkan menyebut usaha otobus mengalami penurunan omzet sebesar 75%—100% akibat pandemi ini.

Meskipun pada masa transisi ini ada kebijakan peningkatan kapasitas penumpang maksimal 50%-75%, sayangnya di saat daya beli masyarakat sedang lesu, momen ini digunakan oleh pengusaha otobus untuk menaikkan tarifnya sebesar 50%—75%. Alasannya, selama pandemi ini mereka telah mengalami penurunan pendapatan. Lebih miris lagi, jenis transportasi angkutan umum tersebut diperkirakan hanya mampu bertahan satu bulan ke depan.

Perubahan Paradigma Sebagaimana telah disinggung sebelumnya, pada masa transisi pandemi ini, sistem transportasi menjadi sektor yang paling terdampak, mengingat fungsinya untuk memindahkan orang dan barang. Memang, tidak setiap orang harus berada di rumah, sebab ada arus barang dan jasa yang harus disalurkan.

Misalnya saja, para pengemudi truk yang mengantarkan persediaan makanan ke supermarket, pengemudi bus dan taksi yang membawa dokter dan perawat ke rumah sakit, serta berbagai profesi lainnya. Di samping itu, tidak kalah pentingnya, rantai pasokan lintas kota atau provinsi yang harus terus bergerak guna meminimalkan dampak ekonomi yang memang tidak bisa terhindarkan lagi.

Dalam kaitannya dengan pergerakan orang/penumpang, adanya pembatasan penumpang pada

dasarnya mengacu pada aspek kemanusiaan, yakni untuk mencegah sebaran penyakit di saat pandemi. Dengan kata lain, transportasi penumpang dapat dianggap sebagai vektor penyebaran penyakit pada masa pandemi.

Namun demikian, fase kelaziman baru (*new normal*) dengan berbagai penerapan protokol kesehatan yang ketat dapat menjadi napas baru bagi sektor transportasi publik. Utamanya, untuk dapat mengarah pada sistem transportasi yang memenuhi tingkat mobilitas dan aksesibilitasnya.

Sistem transportasi masa depan memang harus mempertimbangkan kesehatan publik, baik angkutan antarmoda maupun personal, agar tetap nyaman dan terhubung. Selain itu, sistem transportasi masa depan harus bisa mendorong pengguna untuk beralih ke angkutan umum, bersepeda, dan berjalan kaki.

Dalam hal ini, tingkat pemenuhan mobilitas dan konektivitas moda transportasi dipengaruhi oleh kepuasan masyarakat. Sebagai pengguna, merekalah yang menentukan akankah menggunakan transportasi umum atau beralih ke sepeda motor ataupun mobil pribadi.

Apabila dilihat dari pertumbuhan tahunannya, selama periode 2014—2018, data Statistik Transportasi Darat (BPS, 2018) menunjukkan pertumbuhan kendaraan jenis bus termasuk yang paling rendah (1,42%) dibandingkan jenis truk (5,68%). Apalagi, jika dibandingkan dengan mobil penumpang dan sepeda motor yang masing-masing sebesar 6,68% dan 6,61%.

Hal ini menunjukkan bahwa secara umum transportasi publik masih belum menjadi pilihan utama masyarakat. Perkembangan transportasi darat untuk angkutan penumpang masih kalah jauh dibandingkan angkutan barang. Dengan kata lain, masyarakat masih cenderung memilih menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan angkutan umum.

Dalam lingkup keterjangkauan, sebagian penduduk di daerah tertentu memiliki kemudahan akses untuk mendapatkan kebutuhan bahan makanan, bahkan dapat dijangkau dengan berjalan kaki. Namun, di sisi lain mereka kurang terhubung dengan fungsi-fungsi kota, seperti supermarket modern, layanan kesehatan, maupun pusat pemerintahan.

Kondisi itu disebabkan sebagian besar penduduk tersebut berpenghasilan rendah. Selain itu, kendala lain yang mereka hadapi adalah tidak adanya kendaraan pribadi sehingga hanya bisa mengandalkan berjalan atau angkutan umum untuk menjangkaunya.

Akibatnya, ketimpangan tersebut dapat menyebabkan padatnya penumpang pada salah satu moda transportasi dan lengang pada moda yang lain. Hal ini menunjukkan ada masalah mode share pada angkutan penumpang.

Pada kondisi pandemi, jelas kepadatan penumpang menjadi masalah yang sangat krusial. Oleh sebab itu, implementasi mode share angkutan penumpang memerlukan dukungan keterpaduan jaringan prasarana dan pelayanan antarmoda.

Kondisi ini sekaligus dapat menjadi cerminan bagi kita mengenai ketimpangan sosial dalam perbedaan skala dan pengembangan di tingkat kota. Pemerintah boleh jadi berfokus pada strategi pengembangan jalan untuk menghubungkan fungsi perkotaan pada skala kota, tetapi kurang mempertimbangkan kemudahan akses angkutan antarwilayah.

Seharusnya, pemerintah lebih memberikan perhatian terhadap pengadaan transportasi massal yang terintegrasi, khususnya untuk wilayah yang mayoritas penduduknya merupakan pengguna angkutan umum. Bukan malah fokus dengan wilayah yang sebagian besar penduduknya pengguna kendaraan pribadi.

Di samping itu, usaha pemerintah untuk mengarahkan masyarakat menggunakan transportasi umum juga seharusnya didukung dengan jumlah armada yang memadai, baik dari sisi kuantitas maupun kualitas. Namun, kenyataannya upaya mewujudkan trayek terintegrasi seperti

belum mampu mengurai kompleksitas manajemen transportasi. Padahal, hal tersebut erat kaitannya dengan upaya memperbaiki manajemen lalu lintas.

Kaitannya dengan manajemen lalu lintas, beragam varian moda transportasi bukan jawaban jika hanya menyebabkan tumpang tindih trayek yang berakibat peningkatan kemacetan. Di samping itu, bukankah lamanya waktu perjalanan akibat kemacetan dapat memengaruhi produktivitas dan kualitas hidup? Semakin lama waktu perjalanan, tentunya semakin banyak waktu dan biaya yang harus terbuang sia-sia.

Apalagi, ke depannya pemerintah berupaya mewujudkan pembangunan rendah karbon. Lantas, apa artinya jika manajemen transportasinya belum tertata dengan baik? Hal tersebut tentunya hanya membuat inefisiensi pemanfaatan energi.

Bagaimanapun, perlu disadari bahwa kebutuhan masyarakat untuk dapat menikmati transportasi yang nyaman, murah, dan tepat waktu masih menjadi pekerjaan rumah pemerintah hingga saat ini. Ditambah lagi, kebutuhan transportasi, baik pada kondisi normal atau transisi pandemi ini, menjadi komponen yang fundamental bagi aktivitas ekonomi masyarakat.

Ekonomi Spasial Pada dasarnya, sistem transportasi dibangun guna mendorong aglomerasi populasi dan ekonomi yang berujung pada peningkatan pertumbuhan ekonomi wilayah. Sebagaimana kita ketahui, pertumbuhan penduduk dan kendaraan sudah menjadi kenyataan, terutama di wilayah perkotaan.

Komplikasi permasalahan sistem transportasi sebenarnya diperparah dengan rendahnya disiplin pengguna jalan, buruknya perencanaan dan penataan kota, kurang memadainya kondisi sarana kendaraan umum, serta kurangnya keamanan dan kenyamanan di jalanan dengan adanya pengamen, penjual asongan, pengemis, dan lain-lain.

Selain itu, terkadang kita lupa bahwa permasalahan penyediaan sarana transportasi bukan hanya berasal dari sarana dan prasarana jalan saja, tetapi juga sebagai akibat dari alih fungsi tata guna lahan dan mobilitas penduduk dengan aktivitas yang beragam.

Lebih lanjut, tantangan yang dihadapi transportasi dan mobilitas penduduk akibat pandemi ini tidak hanya secara langsung, tetapi juga jangka panjang. Oleh sebab itu, upaya untuk mengatasi krisis dan mengurangi dampaknya harus ditemukan di seluruh moda transportasi dan lintas sektoral.

Transportasi harus memainkan peranan penting pada masa transisi ini, setidaknya di beberapa sektor. Di antaranya secara umum pada sektor energi, perdagangan, pariwisata, dan secara khusus pada mobilitas penduduk komuter.

Secara spasial, moda transportasi dan infrastrukturnya harus dikembangkan dalam konteks yang paling sesuai, serta mencerminkan nilai-nilai dan prioritas masyarakat. Selain itu, perluasan dan pengembangan sistem angkutan massal harus memanfaatkan ruang kota secara efektif.

Adapun beberapa faktor yang perlu dipertimbangkan adalah geografis kota, pola spasial permukiman, serta preferensi moda transportasi yang digunakan. Dengan demikian, moda transportasi yang dikembangkan dapat saling melengkapi. Di samping itu, armada dan jaringan harus memastikan tingkat fleksibilitasnya dengan tarif yang terjangkau.

Sistem transportasi pun seharusnya siap menghadapi berbagai gangguan, baik alam maupun nonalam. Misalnya, masa pandemi ini dapat menjadi ukuran tingkat ketahanan (resilience) sistem transportasi terhadap gangguan nonalam.

Kita dapat secara langsung melihat seberapa tangguh tingkat ketahanan moda transportasi untuk pulih dari gangguan ke tingkat operasional yang sama dengan sebelum gangguan.

Berbagai skenario pun perlu disiapkan sebagai upaya meningkatkan layanan angkutan umum

yang ada, termasuk peningkatan cakupan dan kualitas layanan serta peningkatan frekuensi di mana dan kapan layanan tersebut paling dibutuhkan.

Pada kenyataannya, memang ada konsekuensi dari aspek sosial ekonomi, spasial, dan lingkungan dalam upaya membangun sistem transportasi yang memadai. Dalam hal ini, termasuk solusi yang dapat menggabungkan fitur untuk mendukung kehidupan masyarakat, serta meningkatkan kesehatan, keselamatan, dan keamanan publik.

Lebih lanjut, aspek keberlanjutan di sektor transportasi pun harus mengarah pada langkah-langkah untuk memenuhi kebutuhan sosial secara luas dan menempatkan manusianya sebelum keuntungan yang diperoleh.

Sumber : Validnews.id, 25 Juni 2020

<https://www.validnews.id/Mengharap-Napas-Baru-Moda-Transportasi-Umum-ehF>