

BELAJAR DARI (*KEBERHASILAN*) JAKARTA

Oleh : Suwardi

Sebagai kota metropolitan terbesar kedua setelah Jakarta, Surabaya terkesan lamban dalam mengambil kebijakan atau infrastruktur perundangan (perda) yang berkaitan dengan penataan kota. Permasalahan banjir dan kemacetan adalah imbas nyata dari lemahnya kebijakan yang tidak terpadu dan berkelanjutan.

Mencermati rencana kebijakan pemkot Surabaya membatasi umur kendaraan angkutan umum lewat suatu peraturan daerah (perda), -sebagaimana Raperda Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum yang masih berada di DPRD Kota Surabaya, selayaknyalah untuk dikritisi sehingga Raperda ini merupakan kebijakan yang terpadu dan berkelanjutan di sektor transportasi. Karena efek dari klausul ini akan memberatkan pengusaha transportasi yang harus memperbaharui armadanya pada suatu waktu.

Pemerintah Provinsi DKI Jakarta pernah membahas rencana kebijakan membatasi umur kendaraan bermotor (scrabbing) lewat suatu peraturan daerah (perda) sebagai satu upaya menekan pertumbuhan kendaraan bermotor pribadi yang mencapai 14 persen setiap tahunnya.

Namun, sebelum perda itu disahkan, rumusan dari ketentuan tersebut dihapuskan setelah mendapatkan 'pemahaman' dari beberapa organisasi dan institusi, bahwa kebijakan tersebut (hanya) akan berhasil jika ditunjang dengan keberadaan angkutan umum yang baik secara kuantitas dan kualitas. Di samping itu, perlu diikuti pula dengan kemampuan negara (atau industri otomotif) untuk membeli kendaraan-kendaraan yang akan 'ditarik' tadi, seperti halnya di negara lain yang sudah menerapkan kebijakan tersebut.

Departemen Perhubungan pernah membahas rencana ini dengan Gaikindo dan hasilnya ternyata sulit direalisasikan karena akan memengaruhi industri

komponen nasional. Memang harus diakui di Indonesia masih banyak mobil produksi tahun 1980-an masih berjalan baik dan komponennya masih diproduksi tidak saja oleh perusahaan besar, namun industri berskala kecil.

Sependapat dengan Ari Muhammad (*swisscontact*), bahwa kebijakan transportasi haruslah didasari oleh visi sistem lalu lintas dan angkutan umum berkelanjutan. Sistem transportasi berkelanjutan merupakan sistem yang dapat memenuhi rasa keadilan : yaitu dengan mengakomodasi kebutuhan/permintaan akan aksesibilitas semua pengguna jalan 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 sistem transportasi berkelanjutan ini memiliki tiga syarat utama, yaitu peningkatan kesejahteraan rakyat, meminimalisasi dampak lingkungan hidup, dan adanya keberlanjutan penggunaan potensi sumber daya. Ketiga syarat itu menjadi jiwa yang akan mampu memberi perspektif dalam pengembangan sistem transportasi berkelanjutan yang mencakup kebijakan efisiensi energi, teknologi kendaraan dan bahan bakar, kebijakan udara bersih dan manajemen kebutuhan transportasi.

Sehingga yang harus menjadi fokus utama dalam Raperda Angkutan Umum Kota Surabaya tersebut adalah bagaimana moda transportasi tersebut mampu menjawab kebutuhan penumpang akan transportasi yang nyaman, aman (dari copet, penodongan) dan cepat. Selain meminimalkan dampak pencemaran udara dari emisi (gas buang) terhadap masyarakat non penumpang.

Kebijakan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam membangun *busway* pantaslah diapresiasi dan dijadikan cermin dalam menyusun kebijakan transportasi kota metropolitan lainnya di Indonesia, termasuk Surabaya. Kebijakan yang memanjakan penumpang dengan dibangunnya jalur khusus busway, -sehingga

lancar tanpa macet, nyaman (ber-AC, tidak ada pengamen, penjual asongan) dan relatif murah yang dipadu dengan kebijakan ramah lingkungan dan pengendalian dampak pencemaran udara (bus berbahan bakar gas/BBG). Kebijakan terpadu lainnya sektor transportasi (pribadi maupun massal) adalah Perda tentang Pengendalian Pencemaran Udara (Perda No. 2 tahun 2005) yang mengharuskan uji emisi bagi kendaraan bermotor, yang dalam hal ini didasarkan pada kenyataan bahwa sektor transportasi mempunyai andil terbesar dalam menentukan kualitas udara bersih Jakarta yaitu sebesar 70 % pencemaran udara diakibatkan oleh emisi kendaraan bermotor.

Sebelumnya, Pemerintah sudah lama mempunyai UU anti polusi, yaitu UU Lalu Lintas No. 14/1992, yang mana dalam Pasal 50 menyatakan; untuk mencegah pencemaran udara dan kebisingan suara kendaraan bermotor yang dapat mengganggu kelestarian lingkungan hidup, setiap kendaraan bermotor wajib memenuhi persyaratan ambang batas emisi gas buang dan tingkat kebisingan. Namun UU ini menjadi pajangan belaka karena dalam pelaksanaannya yang diatur oleh peraturan pemerintah dengan kewajiban tersebut diperlakukan pada kendaraan umum dalam paket uji kir. Efektif atau tidak kenyataan di lapangan masih ada mobil yang berasap tebal. Ancaman polusi sudah sangat membahayakan, satu penelitian di Asia yang dilakukan Japan Automobile Research Institute menunjukkan 3 juta orang dalam satu tahun meninggal akibat pencemaran udara.

Bagaimana dengan Surabaya ? Kebijakan menggunakan lajur kiri bagi kendaraan roda dua dan angkutan umum serta *safety riding* yang tengah digalakkan Polwitabes Surabaya, konsep angkutan massal kereta api komuter kawasan Gerbangkertosusilo yang digagas Dnas Perhubungan untuk mengantisipasi kemacetan lalulintas kita berharap dan semoga merupakan bagian dari visi pembangunan transportasi berkelanjutan Kota Surabaya. Dan untuk menuju kesana peran stakeholder yang ada, baik eksekutif, legislatif, pengusaha angkutan, akademisi perguruan tinggi maupun masyarakat dan LSM, haruslah dilibatkan

secara menyeluruh. Perguruan tinggi semacam ITS, UNAIR ataupun UK Petra tentunya mempunyai kapabilitas untuk memberikan masukan dan pandangannya dari sisi teknis dan akademis.

Pemerintah Kota Surabaya, dalam hal ini mendesain perda angkutan umum, semestinyalah mengacu pada suatu paradigma pembangunan sistem transportasi berkelanjutan di atas. Ataupun kalau ‘mencontoh’ model sistem transportasi dari daerah/negara manapun, haruslah dikaji mendalam sesuai dengan karakteristik dan budaya masyarakat Surabaya dengan tetap mengacu pada visi pembangunan transportasinya. Sehingga langkah-langkah terobosan yang diambil Pemkot Surabaya tidak terkesan sporadis. Semoga.

*) Penulis Aktif di *Indonesian Transportation Development Center / TraDC*
(*baca : tradisi*)

(Dimuat Di Harian Jawa Pos Hari Selasa, 31 Januari 2006, Opini Metropolis)