



Yogya 'Bebas' Transportasi ?

HEADLINE *Kedaulatan Rakyat* (27/2/2018) yang lalu mengusung tema 'Yogya Overload'. Kabarnya Yogya mendapat Juara 3 kota termacet di Indonesia. Yogya dan kota-kota besar kini sarat beban akibat semakin banyaknya jumlah penduduk dan jumlah kendaraan di satu sisi, serta makin sempitnya lahan di perkotaan akibat tumbuhnya berbagai bangunan di sisi lain.

Idealnya tata ruang kota dibuat untuk dapat meminimalisir orang untuk bepergian menggunakan kendaraan bermotor (pribadi). Misal jika sebuah perusahaan pengembang minta izin untuk membangun perumahan, maka mereka diwajibkan membangun pula sarana jalan dan sarana sosial yang lengkap di sekitar perumahan. Kajian dari Tumewu (1997) menunjukkan jika para pengembang menyediakan minimum 40% dari lahan pengembangan untuk fasilitas sosial dan fasilitas umum, dan 20% untuk jaringan jalan, maka dalam praktiknya tidak ada kemacetan lalu lintas di sekitarnya dan kelancaran ke luar perumahan akan baik. Masalahnya tidak semua pengembang memenuhi syarat seperti ini.

Secara Ekonomis

Jika kemacetan lalu lintas dapat diminimalisir, akan berdampak secara ekonomis. Sederhana saja akibat kemacetan lalu lintas maka akan terjadi pemborosan penggunaan bahan bakar, kerusakan suku cadang kendaraan, dan dampak tidak langsung. Seperti naiknya biaya pengobatan karena para pengguna jalan rentan terkena penyakit karena polusi, bising dan stress.

Menurutnya kualitas hidup di pusat kota juga menyebabkan tumbuhnya kawasan pinggiran kota. Namun karena tata ruang kota tidak andal, maka pertumbuhan kawasan pinggiran ini tidak terkendali. Menurut Pucher (1988) kawasan pinggiran yang tak terkendali ini akibat lemahnya koordinasi dan lemahnya kebijakan tata guna lahan pemerintah kota. Konsekuensinya jaringan transportasi yang terbentuk didominasi oleh kendaraan pribadi. Karena penghuni kawasan pinggiran masih membutuhkan untuk

Saratri Wilonoyudho

bekerja, bersekolah, berekreasi, berbelanja, dst ke pusat kota (Chinitz, 1990).

Dari sketsa tersebut, pekerjaan rumah Kota Yogyakarta di antaranya : 1). Meredam dan mengurangi tingkat pertumbuhan transportasi; 2) Usaha untuk menumbuhkan sarana transportasi, terutama perbaikan fasilitas yang tidak berfungsi sebagaimana mestinya; 3). Usaha memperlancar sistem pergerakan dengan



MR-JOHJO SANTOSO

rekayasa atau manajemen lalu lintas; 4). Penyebaran waktu kerja atau jam sekolah agar pada jam sibuk dapat disebar. Penyebaran dapat diterapkan mulai dari antarjenis kegiatan, sampai antara unit-unit dari suatu kegiatan.

Memang sudah saatnya kota-kota besar memikirkan pengurangan kegiatan-kegiatan di tengah kota. Bagaimanapun juga beban yang sangat besar tidak dapat dipaksakan karena lahan sangat terbatas. Ide pemindahan kantor-kantor negara ke pinggiran kota juga diharapkan mampu mengurangi kepadatan di tengah kota. Sudah saatnya ijin untuk membuat kegiatan yang me-

nimbulkan masalah kemacetan dan kerawanan lingkungan lainnya diberlakukan tegas.

Sialnya syarat-syarat penyertaan dokumen AMDAL atau IMB misalnya bukan dianggap sebagai sarana preventif menjaga lingkungan kota, namun justru sebagai sarana untuk menambah Pendapatan Asli Daerah. Demikian pula rencana-rencana untuk membuat jalan tol di tengah kota juga tidak akan menyelesaikan masalah, karena justru akan merangsang pemilihan kendaraan pribadi.

Tiga Kategori

Kendaraan angkutan umum mestinya diprioritaskan dalam pembangunan transportasi yang sehat dan efisien. Setidaknya ada tiga kategori hubungan antara masyarakat dan angkutan umum. Kategori pertama adalah masyarakat yang tidak punya pilihan lain kecuali menggunakan angkutan umum. Yakni mereka yang aktif bekerja atau beraktivitas di luar rumah namun tidak memiliki kendaraan pribadi. Kategori ini disebut *captive users*.

Kategori kedua adalah orang yang tidak dapat menggunakan angkutan umum, karena cacat atau pejabat penting yang membutuhkan kecepatan dan keamanan. Kategori ini disebut *non-users*. Sedangkan kategori yang ketiga adalah orang yang dapat memilih antara menggunakan kendaraan pribadi dan menggunakan angkutan umum. Masyarakat seperti ini disebut *choice-users*.

Sialnya pelayanan angkutan umum masih belum optimal. Akibatnya faktor kenyamanan dan keselamatan dikorbankan. Wajar jika masyarakat yang memiliki kendaraan pribadi, cenderung menghindari naik angkutan umum. Ujungnya hanyalah kemacetan. Ini artinya daya tampung sosial juga menjadi masalah, selain daya dukung lingkungan.

Jika jalan ibarat urat nadi, maka kemacetan akan membikin Yogya sakit 'stroke'. □ - e

**) Prof Dr Ir Saratri Wilonoyudho MSi
 Guru Besar Ilmu Kependudukan dan Lingkungan Perkotaan. Anggota Dewan Riset Daerah Jawa Tengah.*

Instansi

Nilai Berita

Sifat

Tindak Lanjut

Instansi	Nilai Berita	Sifat	Tindak Lanjut
1. Dinas Perhubungan	Netral	Biasa	Untuk Diketahui

Yogyakarta, 30 November 2024
 Kepala

Ig. Trihastono, S.Sos. MM
 NIP. 19690723 199603 1 005