

MENGATASI KEMACETAN LALU LINTAS DENGAN KONSEP MANAJEMEN KEBUTUHAN TRANSPORTASI

Timbul P.M.Panjaitan

Program Studi Teknik Sipil Sekolah Tinggi Teknologi Sapta Taruna.

Abstrak

Kemacetan lalu lintas adalah masalah yang cukup pelik yang dihadapi oleh kota-kota di dunia, terutama kota-kota yang termasuk kategori kota metropolitan dengan tingkat pertumbuhan penduduk yang tinggi.

Kebanyakan kota-kota metropolitan menerapkan kebijakan penambahan panjang jalan untuk mengatasi kemacetan lalu lintas yang terjadi. Kebijakan ini justru merangsang penduduk kota untuk menggunakan mobil pribadi yang akhirnya akan tetap menimbulkan kemacetan yang semakin parah.

Beberapa alternatif kebijakan selain penambahan panjang jalan dibutuhkan untuk mengantisipasi penambahan tingkat kemacetan di kota-kota besar sehingga tingkat kemacetan tidak bertambah tinggi bahkan dapat diturunkan ke level yang lebih rendah.

Kata kunci: kemacetan, metropolitan

Abstract

Traffic congestion is a quite complicated problem faced by cities in the world, especially cities that are included in the category of metropolis cities with high population growth rates.

Most metropolis cities apply a policy of adding road length to overcome traffic congestion that occurs. This policy actually stimulates city residents to use private cars which in the end will continue to cause even worse traffic jams.

Several policy alternatives other than increasing the length of the road are needed to anticipate increasing the level of congestion in big cities so that the level of congestion does not increase even higher and can even be lowered to a lower level.

Keywords : Traffic Jam, metropolis

Copyright (c) 2022 Timbul P.M. Panjaitan

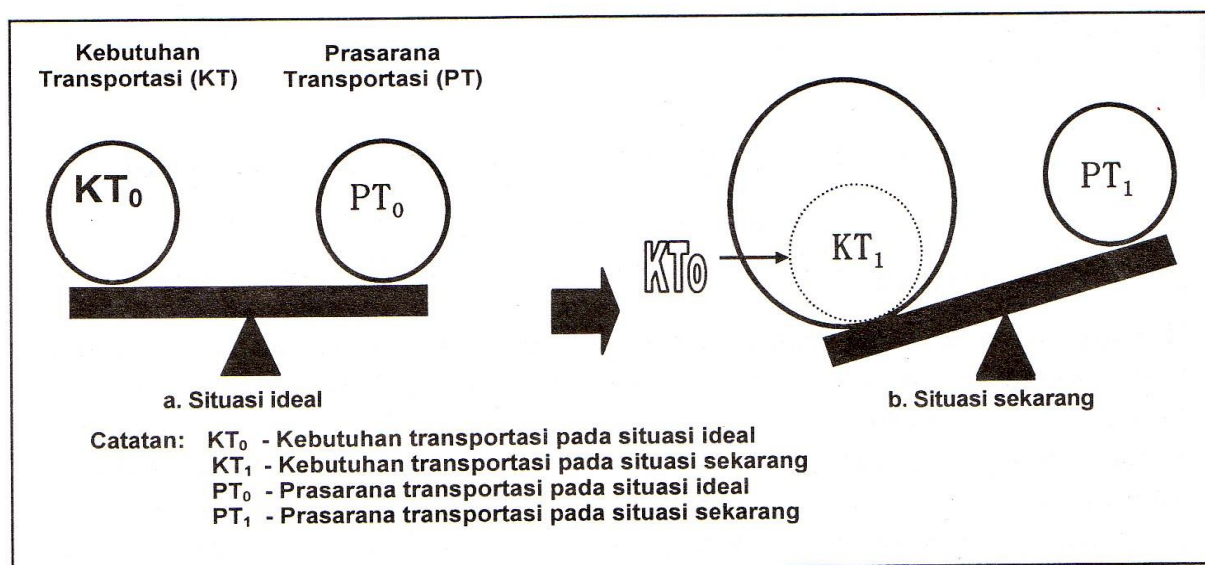
✉ Corresponding author :

Email : tpmpanjaitan@gmail.com

1. Pendahuluan

Kemacetan lalu lintas merupakan kejadian sehari-hari yang kita temukan di kota-kota besar terutama di kota-kota negara berkembang. Masalah ini bukan hanya tanggung jawab pemerintah saja tetapi merupakan masalah bersama yang dapat dipecahkan melalui peran serta pemerintah, swasta, dan masyarakat secara bersama-sama. Beberapa penyebab kemacetan ini adalah tingginya tingkat

pertumbuhan penduduk perkotaan, pesatnya tingkat pertumbuhan jumlah kendaraan dan kepemilikan kendaraan serta kurang memenuhi syaratnya angkutan umum perkotaan. Kesimpulannya, penyebab dari kemacetan lalu lintas ini adalah tidak seimbang pertumbuhan prasarana transportasi yang tidak mampu mengejar tingginya tingkat pertumbuhan kebutuhan transportasi.



Gambar 1
Kondisi transportasi umumnya di perkotaan saat ini

Dengan keseimbangan antara kebutuhan (*demand*) transportasi dengan prasarana (*supply*) transportasi maka diperoleh kondisi ideal dimana tidak terjadi kemacetan dan lalu lintas akan berjalan lancar. Kondisi ini masih mungkin dialami oleh kota-kota kecil dimana pertumbuhan kebutuhan transportasinya tidak terlalu besar dan masih dapat dikejar dengan pembangunan prasarana transportasi yaitu dengan pembangunan jalan baru, pelebaran

jalan, pembuatan persimpangan tidak sebidang dan lain-lain.

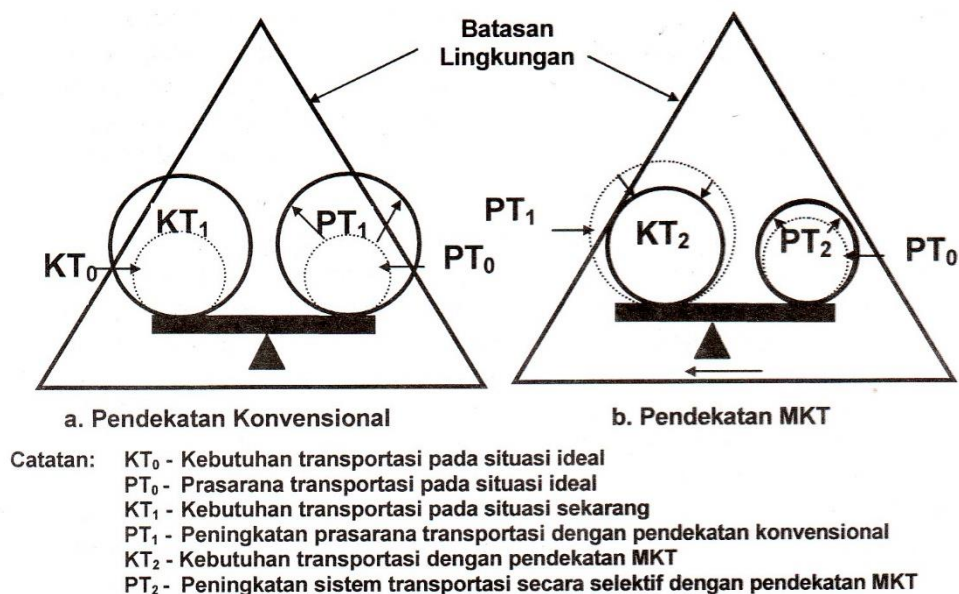
Dengan semakin meningkatnya kebutuhan akan transportasi dengan realisasinya berupa meningkatnya kepemilikan dan pemakaian kendaraan pribadi maka akan meningkat pula tuntutan akan penyediaan prasarana transportasi yang membutuhkan biaya dan lahan yang cukup besar.

2. Konsep Manajemen Kebutuhan Transportasi

Banyak negara baik yang sudah maju maupun negara berkembang yang mulai dapat menerima kenyataan bahwa laju peningkatan kebutuhan transportasi ini tidak akan pernah bisa ditampung oleh pembangunan prasarana transportasi. Sebaliknya, dengan peningkatan kualitas dan kuantitas prasarana transportasi pada suatu daerah tertentu disamping efek positifnya berupa peningkatan aksesibilitas dan mobilitas di daerah tersebut, juga akan berakibat merangsang kembali terjadinya peningkatan kebutuhan transportasinya.

Peningkatan kualitas dan kuantitas prasarana transportasi dengan dana yang cukup besar hanya memecahkan masalah untuk sementara saja. Dalam waktu yang tidak terlalu lama kemacetan akan terjadi lagi karena dengan kondisi prasarana transportasi yang bagus tersebut kebutuhan transportasi akan meningkat

lebih tinggi lagi. Kebutuhan transportasi dan sistem prasarana transportasi ini akan saling kejar mengejar sampai tercapainya kondisi jenuh (macet total) dimana volume lalu lintas sudah mencapai kapasitas prasarana yang ada. Pendekatan konvensional para perencana transportasi dan pengambil keputusan untuk selalu mengakomodir “demand” transportasi dengan “supply” prasarana transportasi yang berupa pembangunan prasarana baru, peningkatan kapasitas prasarana yang ada, dan peningkatan efisiensi penggunaan prasarana, dirasakan kurang efektif untuk jangka waktu panjang. Pendekatan tersebut hanya dirasakan berguna untuk jangka waktu sementara saja. Pendekatan konvensional berupa “predict and provide” (ramal dan sediakan) harus sudah ditinggalkan dan diganti dengan “predict and prevent” (ramal dan cegah) yaitu dengan Manajemen Kebutuhan Transportasi.



Gambar 2.
Pergeseran Paradigma dan Kebijakan Transportasi

Pada gambar 2a diatas dapat dilihat bahwa kebutuhan transportasi diakomodir dengan peningkatan prasarana transportasi tanpa peduli dengan kondisi sosial, ekonomi dan lingkungan.

Pada gambar 2b dengan pendekatan MKT (manajemen kebutuhan transportasi), kebutuhan transportasi disahkan untuk diredam sehingga pergerakan yang ada masih dalam batas kondisi sosial, lingkungan, dan operasional. Sedangkan peningkatan sistem prasarana transportasi dilakukan dengan sangat selektif sesuai kemampuan keuangan negara.

Pembatasan “*demand*” transportasi bukan berarti membatasi jumlah pergerakan yang akan terjadi. Pembatasan jumlah pergerakan malah akan mengurangi mobilitas penduduk dan akan secara tidak langsung menghambat pertumbuhan ekonomi. Pembatasan kebutuhan transportasi disini berarti bagaimana mengelola kebutuhan transportasi tersebut agar tidak terjadi pada saat yang bersamaan dan tempat / lokasi yang bersamaan atau pergerakan yang terjadi dalam ruang dan waktu yang sama.

3. Beberapa Contoh Kebijakan dalam Manajemen Kebutuhan Transportasi

Dalam realisasinya untuk dapat mengarahkan transportasi agar tidak terjadi dalam ruang dan waktu yang bersamaan, dapat dilakukan beberapa kebijakan antara lain:

a. Pergeseran waktu: pergerakan terjadi dalam ruang yang sama, akan tetapi dalam waktu yang berbeda. Hal ini dapat dilakukan dengan cara antara lain:

- Strategi jam masuk / keluar kantor atau sekolah yang berbeda beda.
- Batasan waktu pergerakan untuk angkutan barang
- Hari kerja yang dipadatkan (5 hari kerja), schedule kerja fleksibel, three in one, kebijakan hari kerja tanpa angkutan pribadi, kebijakan pemakaian kendaraan dengan nomor polisi tertentu pada hari tertentu, dan lain lain.

b. Pergeseran rute / lokasi: pergerakan terjadi dalam waktu yang sama akan tetapi pada rute / lokasi yang berbeda, yaitu dengan cara:

- Kebijakan *road pricing* seperti sistem stiker, Electronic Road Pricing (ERP), Area Licensing Scheme (ALS).
- Penetapan rute angkutan barang, three in one, penetapan ruas jalan khusus untuk angkutan umum, dan lain lain.

c. Pergeseran moda : pergerakan terjadi pada lokasi yang sama, waktu yang sama akan tetapi dengan moda transportasi yang berbeda. Kebijakan ini dapat berupa:

- Car / Van Pooling, yaitu strategi yang dapat mengurangi jumlah kendaraan yang bergerak dengan cara meningkatkan okupansi kendaraan pribadi seperti *three in one*, kebijakan bus karyawan, bus sekolah, kendaraan antar jemput untuk anak sekolah atau karyawan, dan lain lain.
- Kebijakan peningkatan pelayanan angkutan umum melalui kombinasi strategi prioritas bus, kebijakan parkir,

sistem angkutan umum massa (SAUM) dan fasilitas pejalan kaki.

- Jalur Khusus Bus (Busway)
- Pergeseran moda transportasi ke moda telekomunikasi

d. Pergeseran lokasi tujuan: pergerakan terjadi pada lokasi yang sama, waktu yang sama, moda yang sama, akan tetapi dengan lokasi tujuan yang berbeda.

- Upaya mengarahkan pembangunan tataguna lahan sedemikian rupa sehingga pergerakan yang dibangkitkan atau yang tertarik terjadi hanya pada satu lokasi atau beberapa

lokasi yang saling berdekatan saja. Semakin jauh kita bergerak dan semakin lama kita menggunakan jaringan jalan, maka semakin besar kontribusi kita dalam proses terjadinya kemacetan. Strategi pelaksanaannya adalah dengan mengupayakan pembangunan pusat pusat kegiatan terpadu, sehingga pergerakan yang dibutuhkan cukup hanya pada satu lokasi yang berdekatan saja.

- Penyebaran secara lebih merata lokasi pusat kegiatan utama (sentra-sentra primer) dan rayonisasi sekolah.

Daftar Pustaka

Undang-Undang no.26 tahun 2007 tentang
Penataan Ruang

Tamin,OZ. *Beberapa Alternatif Pemecahan
Masalah Transportasi Perkotaan di Kota-Kota
Besar di Indonesia*. Urban and Regional
Development Paper Series no.4 2005. Jakarta.

Panjaitan,TPM. *Model Pengelolaan
Transportasi Berkelanjutan di Kawasan
Pinggiran Metropolitan*. Disertasi. Institut
pertanian Bogor. 2010