

# Manajemen Angkutan Lebaran Terpadu

## *Integrated Lebaran Holiday Transportation Management*

**Muh. Kadarisman**  
Universitas Muhammadiyah Jakarta  
kadarisman.bkn@gmail.com

**Dian Artanti Arubusman**  
STMT Trisakti  
stmt@indosat.net.id

**Dinar Dewi Kania**  
STMT Trisakti  
stmt@indosat.net.id

### **ABSTRACT**

*Transportation management during Lebaran (Eid Fitr) every year always almost faces the same problem, massive use of roads. This results in among other neglected safety, comfort, and safety of road users. This research includes qualitative research procedures and descriptive final presentation techniques. Data collection is conducted by collecting reference material coherent with the discussion of the object under the study. This research uses the content analysis method. This study uses the theory of Transport Management and Effectiveness Theory; The results show that it is not easy to move millions of people at the same time. The practice has been interfered with distortion, both in terms of transportation management and public interest associated with the violation of the rights of consumers of public transport users such as upper limit tariff violations by operators, and passengers are abandoned in the middle of the road before reaching destinations. The government must collaborate with the private sector to solve the problems and promote a shift in people's behavior to allow for dispersed travel.*

**Keywords:** *Effectiveness, Transportation Management, Lebaran (Eid Fitr)*

### **ABSTRAK**

Manajemen angkutan Lebaran atau Idul Fitri selalu dihadapkan pada persoalan yang sama, tingginya pengguna jalan dalam waktu yang hampir bersamaan bahkan secara serempak menuju beberapa tempat tujuan. Hal tersebut berakibat pada kepadatan, keamanan, kenyamanan, dan keselamatan pengguna jalan. Penelitian kualitatif ini dilakukan secara deskriptif melalui metode analisis isi dengan teori efektivitas dan teori manajemen transportasi. Hasil yang diperoleh terjadi distorsi pada praktik yang terjadi selama ini, baik dari sisi manajemen transportasi maupun dari sisi kepentingan publik yang terkait dengan pelanggaran hak-hak konsumen pengguna angkutan umum, di antaranya pelanggaran tarif batas atas oleh operator.

**Kata Kunci:** Efektivitas, Manajemen Transportasi, Lebaran

## **Pendahuluan**

Permasalahan umum di kota-kota besar dunia, termasuk Indonesia, khususnya Jakarta, adalah transportasi. Semakin dinamis suatu kota, maka, pergerakan masyarakatnya pun jadi semakin tinggi pula. Sehingga, perlu diimbangi dengan laju sarana transportasi (moda) dan infrastrukturnya. Umumnya, masalah yang timbul adalah ketika moda yang dipilih masyarakat adalah kendaraan pribadi.

Masalah pun jadi semakin pelik, ketika pertumbuhan kendaraan pribadi tidak sebanding dengan penambahan panjang jalan yang ada. Hal inilah yang melatarbelakangi pemangku kebijakan mulai menekan penggunaan kendaraan pribadi dan meningkatkan sarana serta prasarana angkutan umum yang lebih memadai.

Hal tersebut hanya dapat dicapai dengan cara melalui sistem transportasi antarmoda, dan sistem transportasi angkutan umum terpadu (multimoda). Artinya, berbagai moda dapat dikombinasikan dengan baik, efisien serta efektif, sehingga orang dapat berpindah dari satu jenis angkutan ke angkutan lainnya dengan cepat, murah, aman dan nyaman. Begitu pula yang terjadi setiap tahun dalam kegiatan angkutan lebaran atau Idul Fitri, yang selalu dihadapkan pada persoalan yang sama; yaitu tingginya pengguna jalan dengan waktu yang hampir bersamaan bahkan secara serempak menuju satu titik atau tujuan. Akibatnya, faktor keamanan dan keselamatan pengguna jalan menjadi terancam bahkan terabaikan.

Karut marut persoalan mudik lebaran bukan lagi menjadi persoalan yang sederhana, sehingga tidak bisa hanya ditangani oleh satu kementerian/instansi saja, bahkan juga tidak mungkin bisa selesai hanya dengan cara koordinatif antarinstansi terkait. Sebab, mudik lebaran merupakan persoalan yang harus ditangani dengan konsep strategis (berjangka panjang), menyeluruh, dan terpadu. Oleh sebab itu, melalui satu garis kebijakannya, presiden perlu memerintahkan pengendalian yang dalam istilah militer biasa disebut dengan satu komando.

Mengingat, penanganan yang terjadi selama ini masih jauh dari menyeluruh dan terpadu; yakni hanya berputar sekitar perbaikan prasarana, menyediakan kereta dan kapal penyeberangan tambahan, pengawasan lapangan oleh aparat kepolisian, serta penyertaan alutsista TNI.

Persoalan ini harus ditangani dengan segera, jika tidak, rakyat akan terus menjadi korban. Tingginya angka korban kecelakaan lalu lintas lebaran tersebut sungguh mengesankan dan sekaligus mencemaskan; pada sepanjang lebaran 2009 terdapat 1.839 kejadian yang menelan korban sebanyak 770 orang meninggal, 859 luka berat, dan 1.697 luka ringan; pada 2010 terjadi 2.382 kejadian dengan korban sebanyak 632 orang meninggal, 705 luka berat, dan 1.546 luka ringan. Selanjutnya, pada 2011 angka itu meningkat sangat tajam. Sampai dengan H+4 saja tercatat 4.869 kejadian yang menimbulkan korban sebanyak 633 orang meninggal, 1.068 luka berat, dan 2.650 luka ringan. Namun, data korban yang didapat dari *National Traffic Management Center* Markas Besar Kepolisian Negara Republik Indonesia tersebut berbeda dengan yang dikeluarkan oleh Kementerian Perhubungan yang mencatat hanya 755 orang meninggal.

Entah data mana yang benar, namun, tingginya angka korban jiwa tersebut sungguh mengesankan. Ironisnya hanya dalam waktu 10 hari, angka korban kecelakaan melonjak dengan sangat fantastik. Yang mengecewakan, pejabat resmi yang bertanggung jawab malahan terlalu menyederhanakan masalah, dengan hanya menyalahkan dan lebih banyak berbicara statistik korban ketimbang membahas penyebab dan akar masalahnya. Sehingga tidak mengherankan, apabila kasus kecelakaan selama lebaran selalu menimbulkan reaksi yang cukup keras dan meluas. Pada saat itu, komentar dari pejabat dan anggota DPR, DPD maupun DPRD, masih ditambah dengan cercaan pengamat dan masyarakat pun ramai mewarnai pemberitaan media massa. Umumnya, mereka mengatakan penyebabnya adalah prasarana perhubungan yang buruk, keterbatasan dan ketidaksiapan sarana angkutan, serta faktor mengantuknya pengemudi, meski ada pula pejabat yang menuding cuaca sebagai biang keladi.

Pada umumnya hanya sedikit yang mengaitkan dengan rendahnya disiplin berlalu lintas. Bahkan, tidak ada yang mengatakan bahwa kepadatan penduduk terutama di Pulau Jawa juga menjadi salah satu penyebabnya. Berdasarkan data yang ada, jumlah kecelakaan lalu lintas selama arus mudik lebaran 2013 mengalami penurunan 22 persen dibanding 2012. Padahal, angka 22 persen tersebut merupakan jumlah penurunan peristiwa kecelakaan yang melibatkan sepeda motor. Pada arus mudik lebaran 2013, jumlah kecelakaan motor berjumlah 2.517, sementara pada 2012 peristiwa kecelakaan motor mencapai 3.207 unit. Terdapat empat faktor penyebab turunnya jumlah kecelakaan saat arus mudik 2013. *Faktor pertama*, Kementerian Pekerjaan Umum sudah melakukan upaya perbaikan jalan; baik jalur utama atau alternatif yang akan dilalui pemudik. Termasuk menyiapkan personil di tempat-tempat yang kemungkinan dapat terjadi gangguan kecelakaan khusus, seperti longsor atau banjir.

*Faktor kedua*, banyak fasilitas mudik gratis yang diberikan oleh instansi pemerintah; seperti Kementerian Perhubungan atau perusahaan swasta, sehingga kendaraan dan pengemudinya ikut diangkut dengan menggunakan moda transportasi yang telah disiapkan oleh instansi bersangkutan. *Faktor ketiga*, kesiapsiagaan aparat keamanan dalam menjalankan tugas dan fungsinya selama arus mudik berlangsung. Selama Operasi Ketupat berlangsung sejak 1 Agustus 2013, Polri menurunkan sekitar 150 ribu personel untuk mengamankan jalur mudik dan balik. Bahkan Polri turut menerjunkan personel tambahan sebanyak lebih dari enam ribu untuk membantu pengamanan di beberapa wilayah, salah satunya Jawa Barat yang dimulai dari Cikoko hingga Losari. Anggota personel tambahan tersebut masuk ke dalam operasi pagar betis. *Faktor keempat*, yakni kesadaran pemudik yang semakin membaik. Selama arus mudik 2013, para pemudik

sudah mulai tertib dalam berlalu lintas.

Bahwa puncak arus balik terjadi pada saat beberapa instansi atau lembaga sudah mulai beraktivitas, namun dalam praktiknya, masalah yang terlihat atau dirasakan oleh pengguna dan masyarakat adalah kondisi pelayanan sistem angkutan umum yang kurang efektif (Indrawijaya, 2000), seperti: kenyamanan, tarif, waktu perjalanan, waktu tunggu, aksesibilitas dan lain sebagainya. Dengan demikian dapat dikemukakan bahwa efektivitas manajemen transportasi lebaran adalah merupakan ukuran mengenai seberapa baik/seberapa tepat tujuan manajemen transportasi lebaran (Nyoman, 2005) Nuchtaruddin, (1990) (dalam Sarana, dkk. 2008:9). yang telah ditetapkan dapat direalisasikan. Padahal, jika dilihat secara detail, masalah operasional tersebut adalah merupakan hasil interaksi penyusunan kebijakan. Dengan demikian, bagaimanapun juga, penyelesaian masalah angkutan lebaran harus dimulai dengan mengkaji kebijakan makro sistem kota dan kebijakan manajemen angkutan umum yang ada, baru kemudian dilanjutkan dengan menyusun program secara teknis di lapangan.

Penelitian ini adalah termasuk penelitian pustaka (*library research*) (Hassan, 2002:11) dan teknik penyajian akhirnya secara deskriptif (Creswell, 2002:9).

## Hasil dan Pembahasan

### Lima Dimensi dalam Efektivitas Manajemen Angkutan Lebaran

Berangkat dari pemahaman tentang efektivitas manajemen angkutan lebaran sebagai suatu variabel, maka, dimensi yang penulis bangun adalah 1. *Output*; 2. Tujuan; 3. Pengelolaan Kegiatan; 4. Pergerakan Orang dan atau Barang/Produk dari Suatu Lokasi ke Lokasi Lain; 5. Menghasilkan Jaringan Transportasi Lebaran di Darat, Laut, maupun Udara.

## 1. Dimensi *Output*

Hasil penelitian menunjukkan, bahwa dimensi *output* adalah menitikberatkan tentang ukuran seberapa jauh tingkat *output* dari organisasi dalam mencapai tujuan yang ditetapkan (Andreas, 2011:32). Dalam hal ini, *output*-nya adalah terselenggaranya angkutan lebaran; yaitu saat mudik lebaran maupun saat kembali (arus balik) ke tempat tinggal atau tempat tugasnya setelah selesai lebaran. Mengingat bagi sebagian masyarakat perkotaan, perayaan hari raya lebaran sudah identik dengan aktivitas mudik ke kampung halaman, maka, mudik menjadi ritual yang diwajibkan. Berbagai cara dan moda transportasi digunakan untuk mudik Lebaran. Dari hasil observasi menunjukkan, pada 2013, jumlah pemudik meningkat ketimbang 2012. Jika tahun 2012 jumlah pemudik mencapai 16,6 juta, pada lebaran 2013 pemudik meningkat 4,43% menjadi 17,39 juta orang.

Dari 17,39 juta pemudik tersebut, 3 juta lebih di antaranya adalah pemudik dengan sepeda motor. Tentu bukan hal mudah untuk memindahkan jutaan manusia dalam waktu yang bersamaan. Praktik yang terjadi selama ini menunjukkan banyaknya terjadi distorsi, baik dari sisi manajemen transportasi, maupun dari sisi kepentingan publik. Yang paling mengkhawatirkan adalah tingginya kecelakaan lalu lintas yang menewaskan korban dengan secara masal. Di samping itu, juga terdapat beberapa pelanggaran hak-hak konsumen pengguna angkutan umum, mulai dari pelanggaran tarif batas atas oleh operator, konsumen ditelantarkan di tengah jalan (belum sampai tujuan akhir), bus terlambat datang ke terminal, dikenakan tarif terjauh, dan berbagai kasus klasik lainnya.

Juga, soal keberadaan calo yang sering memaksa konsumen untuk menaiki PO bus tertentu. Sejatinnya, kondisi yang demikian tidak boleh dibiarkan. Bagaimana pun, negara (dalam hal ini pemerintah) bertanggung jawab untuk memfasilitasi

prosesi mudik lebaran dengan selamat, aman, dan nyaman, dan memuaskan. Antre berjam-jam untuk membeli tiket KA atau bus adalah menjadi pemandangan umum, dan merupakan hal yang lumrah dan menjadi dinamika pada saat-saat menjelang hari raya. Di sini pemerintah harus berperan untuk membuat regulasi, dan mengawasi agar jasa transportasi bisa benar-benar siap dan mampu melayani lonjakan permintaan, serta mengendalikan agar harga tidak naik terlampau tinggi.

Selain itu, pemudik yang menggunakan kendaraan pribadi juga membutuhkan jalan yang relatif baik. Sehingga, walau harus macet di jalan, namun, hal tersebut pasti sudah dimaklumi. Oleh sebab itu, dalam menyelesaikan persoalan transportasi, pemerintah tidak bisa sendiri dan membutuhkan dukungan dari sektor swasta (Masry, 2003). Dengan kata lain, tidak mungkin sarana transportasi hanya disediakan oleh negara lewat BUMN. Karena, semakin banyak perusahaan jasa transportasi swasta yang dilibatkan, akan semakin menjamin kemampuan melayani arus mudik yang membeludak dan bersamaan waktu di setiap tahunnya. Maskapai penerbangan semakin bertambah, demikian juga bus di jalan raya atau angkutan laut. Banyaknya alternatif alat transportasi, secara otomatis akan mendorong terjadinya persaingan, dan akhirnya, masyarakat juga yang akan menikmati hasilnya karena angkutan bisa menjadi lebih mudah dan murah.

Dalam mengatasi hal ini, pemerintah juga harus dibantu oleh terbangunnya pergeseran perilaku masyarakat, yakni tidak terlalu fanatik dengan melakukan mudik pada hari lebaran. Pulang kampung bisa kapan saja, yang penting tidak melupakan daerah asal (kampung halaman) dan dalam frekuensi yang cukup. Apabila sikap rasional lebih mengemuka, maka, mereka pun akan menghindari mudik pada saat lebaran karena dianggap malah me-

nyusahkan dan memaksa diri. Mengingat, hal ini terkait dengan kultur bukan ritual, sebab merayakan Idul Fitri dengan tradisi mudik dan bersilaturahmi semacam ini lebih menjadi ciri khas Indonesia. Namun, bangsa ini juga perlu berbangga karena ingin tetap menjaga tradisi yang baik ini. Oleh karena itu, hari libur resmi pemerintah pun dirasa perlu untuk ditambah; yang semula hanya dua hari, menjadi lebih enam hari kerja kendati disebut sebagai cuti bersama.

Dengan memperpanjang hari libur, kemungkinan arus mudik yang menumpuk pada hari-hari tertentu bisa lebih dihindari dan hal ini akan mengurangi tingkat kemacetan dan kepadatan, di samping akan bisa berdampak pada tingkat kenyamanan dan keamanan. Pada intinya, kenyamanan dan keamanan transportasi di waktu mudik dapat ditentukan sendiri oleh pemudik. Oleh karena itu, masyarakat dapat memilih angkutan mudik dari jauh hari dan memilih moda transportasi yang tepat berkaitan dengan kenyamanan menuju ke kampung halamannya. Tidak hanya itu, para pemudik juga dapat menentukan waktu yang tepat untuk melakukan perjalanan.

## 2. Dimensi Tujuan

Terkait dengan dimensi tujuan atas variabel efektivitas, hasil penelitian ini menunjukkan bahwa tujuan lebaran adalah terlaksananya pemudik berlebaran dengan aman, tertib, nyaman, dan lancar. Dapat dikemukakan, bahwa manajemen angkutan pada lebaran 2013 dan dua tahun sebelumnya; 2012 dan 2011 dinilai stagnan, bahkan yang paling tidak ada inovasi; khususnya adalah tentang kebijakan sepeda motor. Oleh sebab itu, diperlukan tim khusus dalam menangani manajemen angkutan lebaran yang dipimpin langsung oleh Presiden atau Wakil Presiden, agar terbangun suatu koordinasi yang baik antar kementerian dan pemerintah daerah. Senada dengan hal tersebut, maka, dari

observasi yang telah dilakukan dapat ditunjukkan bahwa selama 3 tahun ini terjadi stagnasi kebijakan, kecuali di sektor kereta api yang memberlakukan aturan semua penumpang harus duduk.

Selanjutnya, sektor angkutan darat paling tidak ada inovasi, sedang pada sektor angkutan udara dan laut, masalah koneksi angkutan lanjutan adalah merupakan isu kritis. Sehingga, penggunaan sepeda motor yang eksekutif tanpa kebijakan nasional yang kondusif telah menjadi pemicu kecelakaan yang tinggi. Dengan demikian, apabila pemerintah memiliki sasaran kinerja pengurangan angka kecelakaan dan jumlah korban, maka, terdapat dua strategi pokok yang bisa dijadikan sebagai bahan pertimbangan. *Pertama*, pengurangan jumlah pemudik bermotor; dan *kedua* pengurangan jarak perjalanan yang menggunakan motor. Dua strategi tersebut disertai dengan pengetatan implementasi Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengenai tatacara penggunaan sepeda motor.

Untuk strategi pertama, upaya harus diarahkan dengan memperbanyak kapasitas angkutan umum, baik kereta api (KA) maupun bus, sekurang-kurangnya 20%-30%. Dengan demikian, kapasitas itu akan terisi dengan pengguna motor yang berpindah. Strategi kedua, difokuskan pada inovasi teknologi yang mampu mengangkut sepeda motor melalui KA, bus dan truk, atau kapal laut dalam jumlah masal dan tidak seperti sekarang hanya kurang dari 2.000 kendaraan. Karena dalam mengatur angkutan lebaran sifatnya sangat lintas kementerian dan bahkan melibatkan pemerintahan daerah, maka, selain membutuhkan *political leverage*, juga diperlukan adanya perubahan fundamental dalam kelembagaan penyelenggaraan angkutan lebaran. Oleh karena itu, dipandang perlu untuk membentuk tim khusus manajemen angkutan lebaran yang perlu dipimpin oleh sekurang-kurangnya

Menteri atau bahkan Presiden/Wakil Presiden secara langsung.

Dijelaskan di atas bahwa untuk kereta api diperlukan perubahan dalam sistem pengoperasiannya agar bisa menaikkan *existing capacity* hingga 10%. Salah satu yang menyebabkan kapasitas KA rendah adalah karena kecepatan berbagai jenis KA yang ada berbeda antara satu dan lainnya. Hasil analisis menunjukkan, bahwa di rentang 2013 pada H-7 hingga H+6, jumlah pemudik mencapai 13,61 juta orang atau naik 8,55% dibanding periode yang sama tahun sebelumnya (2012) yang masih 12,53 juta. Pemudik tertinggi adalah yang menggunakan moda angkutan jalan yaitu sebanyak 4,56 juta orang. Oleh sebab itu, agar pencapaian tujuan lebaran 2014 bisa dinikmati oleh masyarakat dengan secara optimal, maka, Kementerian Perhubungan meminta Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan untuk menyatukan libur sekolah dengan libur lebaran sehingga bisa memperpanjang masa liburan yang diharapkan dapat mengurangi puncak arus mudik.

Misalnya, mulai 21 Juni sampai 31 Juli 2014 libur sekolah, kemudian dua minggu masuk sekolah lagi, setelah itu libur lebaran. Dengan memperpanjang masa liburan, diharapkan bisa mengurai padatnya arus mudik, selain itu, keuntungannya adalah; libur lebaran menjadi lebih panjang, mencegah kemacetan dan pemudik bisa lebih leluasa memanfaatkan waktu liburannya. Hari H lebaran pada 2014 Senin dan Selasa (28-29 Juli 2014), sedangkan puncak arus mudik diperkirakan pada H-3 atau 25 Juli 2014 dan arus balik pada H+4 atau 2 Agustus 2014.

Kenaikan jumlah pemudik diperkirakan mencapai hampir tujuh persen (6,99 persen), yakni dari 25.599.014 pemudik pada 2013 menjadi 27.894.914 pemudik pada 2014. Pebalik yang akan mendatangi wilayah Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang,

dan Bekasi (Jabodetabek) juga diperkirakan naik sebesar 1,78 persen atau sekitar 495.399 orang dari 27.894.914 pemudik menjadi 28.390.313 pebalik. Selain itu, moda transportasi yang dipilih paling banyak mobil pribadi 23,8 persen, sepeda motor 21,5 persen, ASDP dan kapal laut 12,7 persen, kereta api 9,2 persen dan pesawat udara 7,8 persen.

Untuk mencapai tujuan tersebut, maka, diperlukan berbagai kebijakan strategis yang harus diambil oleh pemerintah dan tidak boleh ditunda, setidaknya meliputi: *pertama*, pembangunan sarana dan prasarana transportasi massal (*mass transportation*) seperti pembuatan rel ganda antara Cikampek dan Surabaya serta peningkatan kualitas gerbongnya, juga penambahan sarana angkutan laut yang pasca Orde Baru tidak pernah dilakukan. Pembangunan/pengadaan ini harus disubsidi oleh pemerintah. Mengingat, hal ini juga tidak mungkin dibebankan kepada PT. Pelni maupun PT KAI karena di luar kapasitasnya, padahal pembangunan sarana/prasarana tersebut bersifat urgen dan segera.

*Ke dua*, pembangunan sentra ekonomi baru di kawasan Indonesia timur. Pertumbuhan ekonomi di luar Jawa yang pesat akan menarik minat penduduk Jawa sehingga akan terjadi imigrasi spontan yang berdampak pada pengurangan kepadatan penduduk di Jawa. Seperti diketahui bersama, jumlah pemudik terbesar berasal dari wilayah Jabodetabek dan angka kecelakaan lalu lintas berikut korbannya sebagian besar terjadi di Pulau Jawa. Oleh karena itu, pengurangan kepadatan menjadi amat *urgen*. *Ketiga*, merupakan yang paling penting adalah kampanye penegakan disiplin berlalu lintas. Kegiatan ini tidak bisa hanya dengan kegiatan sesaat dan dengan cara membentuk satgas seperti halnya Satgas Disiplin Nasional pada era Orde Baru.

### 3. Dimensi Pengelolaan Kegiatan

Tidak ada yang bisa menepis, bahwa terdapat berbagai persoalan atau masalah dalam pengelolaan kegiatan manajemen angkutan lebaran secara terpadu, mulai dari tingkat kebijakan (*policy level*) yang dilakukan melalui *review* kebijakan baik yang diputuskan di tingkat pusat (dengan Undang-Undang; Peraturan Pemerintah; Peraturan Menteri Perhubungan) maupun dengan Peraturan Daerah yang berkaitan dengan penyediaan sistem angkutan lebaran, kemudian, tingkat pengelolaan (*management level*) dan tingkat operasional (*operating level*).

Penelaahan akan dilakukan dengan mempergunakan analisis pada tingkat pengelolaan (*managerial level*) (Nuchtaruddin, 1990) yang dilakukan dengan meninjau pengelolaan angkutan lebaran yang dilakukan oleh regulator yang dalam hal ini adalah jajaran Pemerintah Pusat, Pemerintah Daerah termasuk Dinas Perhubungan dan analisis pada tingkat operasional (*operational level*); untuk mengidentifikasi karakteristik permasalahan pada operasi angkutan lebaran secara terpadu, baik angkutan darat, laut maupun udara, serta yang timbul dari sisi permintaan maupun ketersediaan jaringan angkutan lebaran yang ada.

Dapat dikemukakan, dalam dimensi Pengelolaan Kegiatan pada variabel Manajemen Angkutan Lebaran pemerintah cenderung lamban dalam bertindak, bahkan selalu berulang pada tiap tahunnya, misalnya perbaikan jalan, jembatan, dan lain-lain. Hal ini menunjukkan, pengelolaan kegiatan berlebaran kurang optimal. Kesan pertama yang mudah tertangkap adalah pemerintah selalu melakukan "*as usual*". Dalam banyak kesempatan, pemerintah juga cenderung reaktif dan tidak memiliki patron yang jelas tentang manajemen angkutan lebaran.

Walau pada saat yang bersamaan

hampir semua Kementerian, Lembaga dan Instansi bergerak bersama-sama dalam menanganinya, namun, itu semua masih tampak amat parsial. Tidak ada desain besar atau cetak biru manajemen angkutan lebaran secara integratif-komprehensif. Dalam bahasa yang lebih mudah, pemerintah tidak punya tindakan jangka pendek, jangka menengah, bahkan jangka panjang. Sudah saatnya, seluruh Kementerian, Lembaga atau Instansi, perlu mengambil langkah yang akan disiapkan untuk manajemen angkutan lebaran 2014 dan seterusnya. Diharapkan manajemen angkutan lebaran akan berubah banyak.

Sejatinya, manajemen angkutan lebaran ini tidak bisa hanya ditangani oleh Polri, Kementerian Perhubungan, Kementerian Pekerjaan Umum atau Kementerian yang lainnya. Sudah saatnya ada otoritas tunggal yang memegang kendali/komando, bisa presiden atau kementerian yang ditunjuk. Dari adanya otoritas tunggal ini, Pemerintah/Negara harus memberikan kewenangan tunggal dan mutlak untuk memajemen segenap sumber daya yang tersedia (mulai dari dana/anggaran, sarana-prasarana, dan lainnya), sementara, kementerian, lembaga dan instansi lainnya tetap bisa mengelola sumber-sumber daya lainnya sesuai dengan kewenangannya.

Otoritas tunggal wajib dan harus memiliki desain besar tentang manajemen angkutan lebaran, yang dideskripsikan melalui tindakan jangka pendek, jangka menengah dan jangka panjang berikut sumber-sumber daya dan sumber-sumber dana yang tersedia. Angkutan lebaran perlu melibatkan segenap sumber daya, misalnya mobilisasi penduduk dalam jumlah masif dan singkat, mobilisasi sarana angkutan dalam jumlah yang fantastis, mobilisasi modal yang tidak terkirakan jumlahnya, dan mobilisasi segenap sisi kehidupan manusia. Dengan demikian, tidak ada cara lain kecuali negara perlu memiliki manajemen angkutan lebaran yang

*applicable* dan visioner, dengan target-target utama yang jelas dan pasti.

Di samping itu, dalam manajemen transportasi tersebut juga perlu adanya pembangunan disiplin para pengguna jalan; yaitu kegiatan jangka panjang yang harus melibatkan banyak instansi, terutama Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan sebagai penanggung jawab utama, dilakukan secara terencana dan terpadu, dengan sasaran masyarakat luas, terutama pengguna jalan, dan terpenting adalah anak sekolah. Pembangunan disiplin berlalu lintas, merupakan bagian dari pembangunan karakter yang harus dimulai sejak dini melalui pendidikan formal maupun nonformal.

#### **4. Dimensi Pergerakan Orang dan atau Barang/Produk dari Suatu Lokasi ke Lokasi Lain.**

Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian masyarakat Indonesia adalah perantau yang meninggalkan keluarga ke kota lain. Sebagai perantau, maka, rasa rindu berkumpul bersama keluarga menjadi sangat besar. Sehingga, setiap momentum hari libur mereka memanfaatkan untuk berkumpul bersama keluarga. Tidak terkecuali Hari Raya Idul Fitri. Apapun mereka usahakan, dan beragam alat transportasi juga digunakan.

Demi kelancaran arus mudik, butuh perhatian khusus dari semua pihak terutama pengelola transportasi dan utamanya pemerintah. Transportasi darat adalah yang memang paling rawan dalam hal keselamatan pengguna fasilitas transportasi. Hasil analisis menunjukkan bahwa pada 2013, pasca Idul Fitri, terjadi 1.098 kecelakaan lalu lintas di seluruh Indonesia. Kerugian material mencapai Rp. 4,17 Milliar. Selanjutnya, pada 2014 diperkirakan pemudik di seluruh Indonesia mencapai 15,44 juta orang. Apabila tidak ada perhatian yang lebih dari pemerintah, maka, angka

ini dapat berbanding lurus dengan angka kecelakaan. Banyak program yang dicanangkan demi memperbaiki fasilitas transportasi, salah satunya yang bisa menjadi sorotan adalah pencaangan sarana transportasi yang berkelanjutan.

Pemerintah memang telah berniat mengarahkan transportasi ke arah publik ketimbang privat, seperti adanya transportasi monorel, *busway* dan transportasi terpusat lainnya. *Public transportation* ini bisa menjadi alternatif perbaikan. Dengan kata lain, kita perlu mengarahkan transportasi Indonesia menjadi *public transportation*, diharapkan ide demikian bisa mengatasi persoalan transportasi baik di pada hari raya dan masa depan transportasi Indonesia. Kemacetan dan masalah-masalah transportasi saat ini, berdampak buruk kepada masyarakat luas. Semua disebabkan karena meningkatnya volume kendaraan, khususnya kendaraan pribadi. Meningkatnya jumlah kendaraan berbanding lurus pula dengan angka kecelakaan. Besarnya permintaan masyarakat akan kebutuhan alat transportasi menjadi faktor utama. Keadaan transportasi publik yang saat ini begitu memprihatinkan, membuat masyarakat lebih tertarik untuk memiliki kendaraan pribadi. Hal ini menjadi pasar empuk bagi para pengusaha kendaraan.

Angka penjualan kendaraan bermotor pada 2012 mencapai 850.000-900.000 unit bahkan bisa mencapai angka satu juta unit. Sementara, di 2025 Indonesia akan memproduksi 4.177.000 unit mobil dan 7.575.000 unit motor. Hal ini menunjukkan betapa tidak ada sinkronisasi antara kebijakan di bidang perhubungan dan industri. Jika industri kendaraan dikurangi, dikhawatirkan mengurangi pendapatan rakyat dan negara. Namun apabila terus dibiarkan, pada akhirnya bisa memperumit masalah transportasi. Solusi pelebaran jalan, tidak tepat. Suatu saat kapasitas jalan tidak akan mampu menampung jumlah kendaraan yang bertambah. Oleh sebab itu

harus dilakukan reformasi dalam transportasi kita. Masyarakat yang condong pada *privat transportation* harus diarahkan menuju *public transportation*.

Selaras dengan itu, pemerintah juga perlu meyakinkan atas kebijakan *public transportation* ini. Kekhawatiran masyarakat bahwa *public transportation* yang dicanangkan ini jangan hanya merupakan proyek demi keuntungan segelintir orang, karena, ketika *public transportation* ini diterapkan, ada sebagian rakyat yang akan kehilangan pekerjaannya dari transportasi umum selama ini. Persoalan ekonomi, membuat mereka berusaha agar tetap mempertahankan pekerjaannya. Rakyat juga mengalami ketergerusan kepercayaan kepada pemerintah, akibatnya, sering terjadi pemogokan, perlawanan dan kericuhan ketika muncul niat pemerintah untuk mereformasi transportasi kita. Hal-hal ini menjadi halangan pemerintah untuk menerapkan kebijakan baru di bidang transportasi.

Bukan hanya itu, *political will* dan dana juga sering menjadi kendala. Seyogianya, pemerintah mengurangi dan membatasi produksi kendaraan, terutama kepada para pengusaha yang memang lebih banyak dikuasai perusahaan asing. Selain itu, pemerintah juga harus mampu bertindak tegas terhadap rakyatnya, akan tetapi, lemah ketika berhadapan dengan para pengusaha asing. Diharapkan, adanya perjanjian Indonesia dengan Cina (CAFTA) di bidang industri dan perdagangan, tidak membuat keberanian tersebut hanya merupakan harapan. Selama ini, masalah dana juga menjadi kendala dalam menjalankan setiap *master plan* transportasi. Padahal Indonesia memiliki kekayaan sumber daya alam yang melimpah, namun semua itu tidak dikelola untuk kemakmuran rakyat.

Saat ini hampir tidak ada satupun kegiatan di Indonesia yang tidak berada di bawah cengkeraman atau pengaruh pihak

asing. Senantiasa dikemukakan, bahwa Indonesia selalu kekurangan dana dan itu pun bila tidak terjadi korupsi. Semuanya menunjukkan ketidakseriusan pemerintah untuk mengatasi masalah negeri ini, khususnya masalah transportasi. *Public Transportation* bisa menjadi format ideal untuk mengawali reformasi transportasi kita, dan yang terpenting adalah pemerintah memiliki *political will* serta berani independen dalam hal pengelolaan sumber pemasukan keuangan negara.

## 5. Dimensi Menghasilkan Jaringan Transportasi Lebaran di Darat, Laut, maupun Udara.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa armada laut akan dijadikan salah satu solusi untuk mengatasi arus mudik pada lebaran 2014 ini. Pemerintah tengah bekerja sama dengan instansi terkait yang diharapkan mampu mengoptimalkan armada kapal laut maupun kereta api untuk menghadapi mudik lebaran nanti. Hal ini menyusul kondisi jalur pantai utara (pantura) yang masih mengalami kerusakan dan perbaikan, yang dipastikan tidak akan selesai dalam waktu dekat. Buruknya kondisi jalur pantura menjadi salah satu penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas, terutama saat arus padat mudik lebaran. Kalau ada rencana semuanya dibeton, perlu waktu sangat lama dan mungkin di atas lima puluh tahun baru selesai. Solusi yang dianggap tepat dan mendesak untuk diambil adalah dengan mengoptimalkan armada kapal laut.

Mudik lebaran, perlu diangkut bareng-bareng menggunakan kapal perang beserta sepeda motornya sampai ke beberapa pelabuhan dan baru dilanjutkan ke beberapa kota/daerah tujuan. Walau jaringan *double track* KA bisa selesai dan keretanya siap, tetapi, jika jumlah penumpangnya kurang, tetap saja tidak bisa berjalan sesuai dengan yang diharapkan.

Padahal, untuk menghadapi mudik lebaran 2014, maka, perlu adanya penambahan berbagai moda angkutan umum. Dari tahun ke tahun bus juga melimpah, per Juni 2014 *double track* rel kereta api dari Jakarta sampai Surabaya juga sudah *clear* diharapkan kereta api bisa menambah armadanya mengingat angkutan lebaran dengan moda kereta api ini juga sangat diminati. Hal ini mengingat, sampai menjelang lebaran 2014, perbaikan jalur pantura tidak akan selesai .

Pada rentang 2012 lalu, jumlah kejadian kecelakaan lalu lintas memang mengalami penurunan 34 persen. Namun hal ini bukan berarti kita harus lengah dan bergembira, pasalnya, penurunan apalagi fatalitas korban kecelakaan haruslah dieliminir. Mengingat, beberapa “Operasi Ketupat” yang biasa digunakan kepolisian dalam rangka pengamanan lebaran termasuk mudik dan arus balik, digelar selama 16 hari, seyogianya, jika libur bisa diperpanjang sedikit ditambah dengan penyediaan armada yang gratis, baik kereta api, kapal laut, juga bus atau penye-lenggaraan angkutan lebaran terpadu di beberapa tempat di Indonesia, terutama daerah-daerah yang padat penduduk dan akan melaksanakan mudik lebaran, maka, korban kecelekaan diharapkan dapat ditekan serendah mungkin.

*Pertama*, di Aceh misalnya, telah dilakukan rapat koordinasi kesiapan angkutan lebaran 2014. Rapat koordinasi melibatkan beberapa instansi terkait se-Aceh beserta para UPT/BUMN Perhubungan yang ada di Aceh dan membentuk posko angkutan lebaran secara terpadu yang terpusat di kantor Dishubkomintel Aceh. Di samping itu, setiap posko angkutan lebaran disiagakan petugas untuk penertiban dan kelancaran angkutan lebaran dari H-7 sampai dengan H+7. Kesiapan armada angkutan jalan untuk pelayanan angkutan lebaran 2014 disediakan armada bus reguler sebanyak 3.689 unit dan armada cadangan

sebanyak 40 unit. Ditetapkan juga, bahwa armada penyeberangan yang disiapkan tersedia 4 unit kapal motor penyeberangan yang beroperasi di lintas barat selatan perairan Aceh dan satu armada cadangan yang tersedia di pelabuhan penyeberangan Uleelheue, serta 2 unit kapal cepat untuk lintasan Uleelheue-Balohan.

Selanjutnya, pada angkutan udara tersedia 3 maskapai penerbangan domestik untuk rute Banda Aceh-Medan-Jakarta, 3 maskapai penerbangan untuk rute antar kabupaten di dalam Aceh serta 2 maskapai penerbangan untuk rute internasional Banda Aceh-Kuala Lumpur- Penang. Arus puncak mudik dan balik pada angkutan lebaran 2014 untuk angkutan jalan diprediksi terjadi pada H-4 dan arus balik pada H+4, untuk angkutan penyeberangan lintasan Ulee lheue-Balohan arus mudik pada H-2 dan arus balik pada H+2, sedang untuk penyeberangan lintasan Labuhan Haji-Sinabang, Singkil - Pulo Banyak – Sinabang diperkirakan arus mudik terjadi pada H-4 dan arus balik pada H+5. Sementara, untuk angkutan udara diperkirakan terjadi arus mudik pada H-4 dan arus balik pada H+2.

Tingginya lonjakan aktivitas penumpang angkutan umum pada tradisi mudik lebaran, merupakan bentuk kepercayaan masyarakat dalam mempergunakan moda transportasi massal berupa transportasi darat, laut, sungai, danau dan penyeberangan untuk mencapai tempat tujuan tertentu. Untuk memberikan kenyamanan dan keamanan kepada masyarakat, maka, melalui pihak/instansi terkait, perlu kiranya pemerintah untuk mempersiapkan secara matang mengenai sarana dan prasarana pendukung, agar penyelenggaraan transportasi angkutan lebaran Idul Fitri Tahun 2014 ini berjalan tertib dan lancar. Perlu dipahami, bahwa bagi umat Islam Indonesia, lebaran bukanlah sekadar acara ritual tahunan. Lebih dari itu, lebaran berarti berkumpul dengan orangtua, sanak keluarga, dan handai tolan, merupakan

kegiatan budaya yang mencerminkan nilai kekeluargaan sebagai ciri budaya luhur bangsa yang sarat makna. Sebagai ajang pertemuan untuk menghormati orangtua atau saudara yang lebih tua, acara untuk bermaaf-maafan, kesempatan bernostalgia dan melepaskan rasa kangen terhadap orang dekat yang dikasihi, dan sebagainya.

*Ke dua*, di Palembang, telah disiapkan Angkutan Lebaran Terpadu Tahun 2014. Dijelaskan bahwa seiring dengan naiknya angka pengguna lalu lintas jalan dan penumpang umum pada tradisi mudik lebaran 2013, maka, diharapkan adanya koordinasi dari berbagai pihak serta bertanggungjawab dalam melaksanakan tugas agar dapat memberikan keamanan, kenyamanan dan kelancaran kepada masyarakat dalam merayakan lebaran dengan mudik ke kampung halaman baik dengan menggunakan mobil pribadi, bus, pesawat udara dan lain-lain. Jasa Raharja sebagai perusahaan asuransi kecelakaan lalu lintas jalan dan penumpang umum, juga berkontribusi dalam menekan angka kecelakaan dan tingkat fatalitas korban akibat kecelakaan pada tradisi mudik lebaran 2014 nanti.

Salah satu bentuk kesiapan yang dilakukan oleh Jasa Raharja dalam menyambut lonjakan aktivitas penumpang umum dari Palembang ke daerah-daerah lain adalah dengan memberikan pelayanan kesehatan cuma-cuma kepada masyarakat, khususnya kepada pengguna angkutan umum di terminal-terminal. Diharapkan, dengan terjalinnya koordinasi antara berbagai pihak terkait dalam persiapan penyelenggaraan angkutan lebaran 2014, masyarakat dapat dengan aman dan nyaman mempergunakan moda transportasi massal yang telah dipersiapkan oleh pemerintah, tentu saja ditunjang dengan jaminan perlindungan dasar berupa santunan yang diberikan oleh Jasa Raharja kepada penumpang angkutan umum.

Dengan demikian, seolah-olah sarana

dan prasarana transportasi angkutan lebaran baik darat, laut, maupun udara selama ini tidak bisa dan tidak akan bisa memenuhi kebutuhan mobilitas selama angkutan mudik. Sebab, jumlah pemudik sangat besar dan aktivitas mudik terjadi secara bersamaan. Sehingga, yang dapat dilakukan Pemerintah adalah melakukan pengaturan, sehingga kapasitas yang ada dapat berfungsi seoptimal mungkin untuk melayani pemudik. Dijelaskan, bahwa penyelenggaraan angkutan lebaran di Indonesia merupakan fenomena transportasi yang jarang ditemukan di negara lain. Pada masa angkutan lebaran tersebut terjadi mobilitas puluhan juta manusia pada lokasi dan waktu yang relatif sama.

Diharapkan dengan adanya posko terpadu, permasalahan dan kendala yang muncul di lapangan selama angkutan mudik dapat cepat diketahui. Termasuk dapat cepat pula dicarikan jalan keluarnya. Sehingga diharapkan Angkutan Lebaran 2014 dapat terlaksana dengan lebih tertib, lancar, aman, dan selamat sampai tujuan. Seperti halnya tahun lalu, pada angkutan lebaran tahun 2014 ini pemudik yang menggunakan sepeda motor masih menjadi fokus perhatian semua pihak. Dengan tingkat pertumbuhan jumlah pemilik sepeda motor yang tetap tinggi, maka diperkirakan mereka yang menggunakan sepeda motor untuk perjalanan mudik kali ini juga tinggi. Karena itu, Pemerintah tetap mengimbau agar masyarakat tidak menggunakan sepeda motor untuk perjalanan mudik.

Sepeda motor bukan alat transportasi yang didesain untuk perjalanan jauh, sehingga dengan alasan faktor keselamatan penggunaan sepeda motor harus tetap dihindari. Untuk mengurangi pemudik yang menggunakan sepeda motor, Pemerintah menyelenggarakan program mudik gratis khusus bagi pengguna sepeda motor, dengan kapasitas kurang lebih 30.000 sepeda motor. Untuk transportasi darat, sepeda motor diangkut menggunakan

truk sedangkan pemilik sepeda motor diangkut dengan bus. Total yang diangkut dengan truk 2.050 sepeda motor. Sepeda motor dan penumpangnya juga diangkut dengan kapal feri penyeberangan (Ro-Ro) dengan kapasitas 4.500 sepeda motor.

Selain itu, juga dikerahkan armada transportasi laut yakni kapal KRI Banda Aceh milik TNI dan Kapal Dobonsolo milik PT Pelni yang dapat menampung hingga 12.000 kendaraan sepeda motor. Sedangkan untuk moda kereta api yang baru tahun ini dilaksanakan, akan mengangkut sepeda motor para pemudik sebanyak 11.000 unit. Khusus untuk moda kereta api, sepeda motor yang diangkut adalah milik penumpang kereta api yang telah membeli tiket. Dijelaskan, untuk mengangkut sepeda motor pemudik ini, Kementerian Perhubungan tahun ini mendapatkan subsidi dari APBNP sebanyak Rp 25 miliar. Membuka posko terpadu yang akan beroperasi mulai tujuh hari sebelum Idul Fitri guna memantau pergerakan arus mudik hingga arus balik, agar perencanaan angkutan lebaran tahun 2014 berjalan lancar.

Di Kementerian Perhubungan disiapkan Posko Terpadu tersebut tepatnya bertempat di lantai 7 Gedung Nanggala Kementerian Perhubungan di Jalan Merdeka Barat, Jakarta Pusat. Pembukaan posko terpadu sama seperti tahun-tahun sebelumnya juga akan berakhir pada H+7 atau tujuh hari setelah masa libur Idul Fitri. Posko terpadu juga merupakan hasil kerja sama beragam instansi seperti dengan pihak Kepolisian RI dan Kementerian Komunikasi dan Informatika. Selain itu, di dalam posko tersebut akan dipantau pergerakan beragam moda transportasi darat, laut, dan udara antara lain dengan penempatan sejumlah kamera CCTV di jalur mudik.

Peningkatan jumlah penumpang yang menggunakan moda transportasi udara akan melonjak saat mudik lebaran 2014. Seperti pada tahun-tahun sebelumnya,

penumpang angkutan udara diprediksi akan mengalami peningkatan persentase tertinggi dalam musim mudik lebaran 2014. Jumlah penumpang angkutan udara pada mudik 2013 meningkat 11,7 persen menjadi 3.756.464 penumpang. Sedangkan untuk angkutan laut, jumlah pemudik diperkirakan akan mengalami peningkatan hingga lima persen dari tahun sebelumnya, dari 1.585.554 penumpang di 2012 menjadi 1.664.832 pada 2013. Sementara untuk angkutan darat diprediksi akan meningkat 3,72 persen dari 5.998.162 di 2012 menjadi 6.221.563 penumpang pada 2013.

## Simpulan

Bagi umat Islam Indonesia, lebaran bukanlah sekadar acara ritual tahunan. Lebih dari itu, lebaran berarti berkumpul dengan orangtua, sanak keluarga, dan handai tolan, merupakan kegiatan budaya yang mencerminkan nilai kekeluargaan sebagai ciri budaya luhur bangsa yang sarat makna.

Secara jelas dapat terlihat betapa pemerintah cenderung lamban bertindak mengelola angkutan lebaran, kesan pertama yang selalu tertangkap adalah pemerintah selalu melakukan *as usual*. Pemerintah dalam banyak kesempatan cenderung reaktif dan tanpa patron yang jelas, bagaimana mengelola angkutan lebaran.

Sudah saatnya, semua kementerian, lembaga dan instansi bergerak bersama-sama menangani manajemen transportasi lebaran tersebut, yang sayangnya semua masih bersifat amat parsial. Tidak ada desain besar atau cetak biru manajemen angkutan lebaran yang integratif-komprehensif, atau pemerintah belum memiliki desain jangka pendek, jangka menengah, bahkan jangka panjang. Sehingga diperlukan pola, desain atau rencana yang terintegrasi dalam mengatasi angkutan lebaran ini.

Selaras dengan itu, perlu adanya otoritas tunggal yang memegang kendali/komando yang tidak ada lain adalah Presiden, Wakil Presiden atau Kementerian yang ditunjuk. Dengan otoritas tunggal, diharapkan Pemerintah/Negara harus memberikan kewenangan tunggal dan mutlak untuk memajemen segenap sumber daya yang tersedia (mulai dari dana/anggaran, sarana-prasarana, dan lainnya), sementara, kementerian, lembaga dan instansi lainnya tetap bisa mengelola sumber-sumber daya lainnya sesuai kewenangannya.

Dengan demikian, maka, negara memiliki manajemen angkutan lebaran yang aplikatif dan visioner, dengan target-target utama yang jelas dan pasti. Dalam manajemen angkutan lebaran perlu adanya pembangunan disiplin para pengguna jalan, yang dimulai dengan kegiatan jangka pendek dan jangka panjang yang melibatkan masyarakat luas dengan Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan khususnya tentang tertib berlalu lintas. Dengan kata lain, karena pembangunan disiplin berlalu lintas merupakan bagian dari pembangunan karakter bangsa, maka, program tersebut harus dimulai sejak dini.

## Daftar Pustaka

- Budiharjo, Andreas. 2011. *Organisasi : Menuju Pencapaian Kinerja Maksimal*. Jakarta: Prasetya Mulya Publishing.
- Creswell, John W. 2002. *Research Design. Qualitative & Quantitative Approaches*. New York: Sage Publication, Inc.
- Hassan, M. Iqbal. 2002. *Pokok-Pokok Materi Metodologi Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Indrawijaya, Adam I. 2000. *Efektivitas Organisasi*. Jakarta: PT Bumi Aksara.
- Moleong, Lexy J. 2006. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Simbolon, Maringin Masry. 2003. *Ekonomi Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.

Halaman Ini Sengaja Dikosongkan