

Dahlan dan Karpas Merah untuk Sepeda Motor

Tulus Abadi, ANGGOTA PENGURUS HARIAN YLKI DAN ANGGOTA DEWAN TRANSPORTASI KOTA JAKARTA

Kebudayaan sepeda motor kini sudah sampai pada tingkat menggelisahkan (mengkhawatirkan) semua pihak. Bukan hanya dari sisi jumlah yang terus mengurita di hampir semua pelosok kota, bahkan pedesaan, tapi juga dari sisi keselamatan bertransportasi.

Menurut Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia (AISDI), pada 2012 pertumbuhan jumlah sepeda motor sebanyak 10 juta unit. Kini, masih menurut AISI, tak kurang dari 75 juta unit sepeda motor dimiliki masyarakat Indonesia. Tingginya penggunaan sepeda motor, sialnya, membawa imbas negatif yang cukup signifikan. Salah satunya adalah tingginya kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pengguna sepeda motor.

Menurut Direktorat Lalu Lintas Markas Besar Kepolisian RI, korban meninggal akibat kecelakaan lalu lintas per tahun mencapai 31 ribu orang, dan 76 persennya (19 ribu orang) adalah pengguna sepeda motor. Siapa pun akan miris atas fakta dimaksud. Karena itu, penggunaan sepeda motor wajib dikendalikan (dibatasi). Upaya untuk itu sejatinya sudah berjalan. Misalnya, sepeda motor wajib *light on* (nyala lampu) pada siang hari, dan wajib melewati jalur kiri. Bank Indonesia pun tidak ketinggalan, yakni mewajibkan uang muka kredit sepeda motor minimal sebesar 20-30 persen dari total harga. Tampaknya upaya itu belum cukup ampuh menekan penggunaan sepeda motor dan untuk mendorong perilaku yang lebih beradab pengguna sepeda motor.

Lalu, mencuatlah wacana Menteri BUMN Dahlan Iskan bahwa sepeda motor akan dibuatkan jalur khusus di jalan tol. Baik jalan tol yang sudah ada maupun jalan tol yang akan dibangun. Wacana tersebut sebenarnya tidak terlalu *genuine*, karena beberapa tahun sebelumnya Kementerian Perhubungan plus Polri juga mengusulkan adanya jalur khusus bagi sepeda motor. Gayung kurang bersambut, dan wacana mati suri.

Pertanyaannya, apakah wacana Dahlan Iskan cukup produktif untuk diwujudkan? Sepintas, wacana Dahlan Iskan terlihat progresif. Tetapi, jika ditelaah, baik pada konteks yuridis normatif, manajemen transportasi, maupun kebijakan publik, ide Dahlan Iskan banyak mengandung cacat bawaan.

Pertama, Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan

Angkutan Jalan menegaskan bahwa jalan tol hanya untuk kendaraan bermotor roda empat atau lebih. Jadi, wacana Dahlan Iskan akan bertabrakan dengan regulasi yang ada. Kecuali jika regulasi tersebut diubah lebih dulu.

Kedua, dari sisi paradigma keselamatan, sepeda motor adalah moda transportasi yang paling tidak aman (*safety*). Apalagi di tengah perilaku berlalu lintas yang masih buruk, plus tipe sepeda motor yang diproduksi di Indonesia adalah kelas bebek, yang akan "melayang" pada kecepatan 80 km per jam. Apalagi jika dibuatkan jalan tol khusus, pengguna sepeda motor akan memacu sepeda motornya dengan lebih kencang. Wacana Dahlan Iskan hanya akan memicu kecelakaan lebih tinggi yang melibatkan pengguna sepeda motor.

“
Contohlah pemerintah Iran, yang mewajibkan warganya membeli sepeda motor dengan cara tunai. Kebijakan itu dilakukan sebagai upaya pembatasan semata.”

Ketiga, jika wacana Dahlan Iskan diwujudkan, penggunaan sepeda motor makin membludak. Padahal kebijakan yang dilakukan seharusnya membatasi penggunaan, bukan malah mendorong masyarakat untuk bersepeda motor. Wacana Dahlan Iskan menjadi kontraproduktif dari sisi manajemen transportasi.

Keempat, dari sisi ekonomi, wacana Dahlan Iskan juga menimbulkan inefisiensi pada sisi anggaran. Ingat, pihak yang menyeruput subsidi bahan bakar minyak 94 persen adalah pengguna kendaraan pribadi, dan 40 persen dari 94 persen tersebut adalah pengguna sepeda motor. Jika ide Dahlan Iskan diwujudkan, migrasi ke penggunaan sepeda

motor makin menggila. Dan akibat yang paling konkret, membengkaknya dana subsidi BBM. Padahal saat ini (2013) subsidi BBM telah membuat APBN tidak sehat, karena Rp 305 triliunnya adalah untuk subsidi di bidang energi.

Kelima, wacana Dahlan Iskan akan mematikan angkutan umum, baik angkutan umum dalam kota maupun angkutan umum luar kota. Saat ini saja napas pengusaha angkutan umum sudah kembang-kempis karena mayoritas penumpangnya bermigrasi ke sepeda motor. Bahkan monorel, yang sedang digagas Dahlan Iskan untuk mengatasi kemacetan di Kota Jakarta—dengan melibatkan konsorsium BUMN—akan mati suri. Monorel tidak akan menarik, karena tidak akan mampu bersaing dengan sepeda motor.

Dalam soal tarif, tidak ada angkutan umum yang mampu berkompetisi dengan sepeda motor. Demi mempertimbangkan keselamatan dalam bertransportasi, sudah sahnya penggunaan sepeda motor dibatasi dengan ketat, bukan malah diberi fasilitas "karpas merah" untuk berkembang-biak. Jalur khusus di jalan tol untuk sepeda motor adalah karpas merah untuk tumbuh suburinya penggunaan sepeda motor. Contohlah pemerintah Iran, yang mewajibkan warganya membeli sepeda motor dengan cara tunai. Kebijakan itu dilakukan sebagai upaya pembatasan semata.

Atau, di Kota Guangzhou, Cina, sepeda motor dilarang masuk ke pusat kota. Begitu pun di kota metropolitan lain di dunia. Bahkan di negara industri otomotif sekalipun, sepeda motor tidak direkomendasikan sebagai moda transportasi bagi warganya. Kalaupun diberikan jalur khusus, sebagaimana di beberapa negara Eropa, itu pun karena jumlahnya masih sangat terbatas.

Adapun di Jakarta, kini terdapat tidak kurang dari 5 juta unit sepeda motor yang beroperasi. Jadi, kalau Dahlan Iskan memang punya visi yang cerdas, yang harus dilakukan adalah pembatasan penggunaan, bukan malah mendorong pengembangbiakan penggunaan sepeda motor. Dan mewujudkan perbaikan sarana transportasi publik yang manusiawi dan terintegrasi, agar pengguna sepeda motor bermigrasi menjadi pengguna angkutan umum, bukan malah sebaliknya. Kecuali Dahlan Iskan ingin dikenang sebagai pejabat publik yang mendukung aksi pertumpahan darah di jalan raya. ●