

KAJIAN LANJUTAN NOTULENSI DISKUSI
BINCANG KITA HARI INI
“BANDUNG MACET: INFRASTRUKTUR ATAU TAK TERATUR?”

DALAM RANGKA
MEMPERINGATI HARI ULANG TAHUN BANDUNG KE-206



DIREKTORAT JENDERAL KAJIAN DAN AKSI STRATEGIS
KEMENTERIAN LUAR NEGERI
LEMBAGA KEPRESIDENAN MAHASISWA
UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN
BANDUNG-2016



KATA PENGANTAR

Puji dan syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa berkat rahmat pertolongan dan anugerah-Nya, saya bersama anggota tim penyusun dapat menyelesaikan sebuah kajian evaluasi mengenai kemacetan Kota Bandung. Karya tulis berjudul “Bandung Macet: Infrastruktur atau Tak Teratur” ini merupakan bentuk respon dari mahasiswa Universitas Katolik Parahyangan (UNPAR) atas kemacetan yang tengah menjadi salah satu isu krusial di Kota Bandung.

Kajian evaluasi ini disusun sebagai bentuk sumbangsih kepedulian mahasiswa UNPAR terhadap fenomena yang terjadi di Kota Bandung. Tujuan lain dari penyusunan kajian evaluasi ini juga sebagai bentuk apresiasi kepada pihak eksekutif yang sudah membuat Kota Bandung menjadi kota yang lebih baik. Selain itu, disisi lain juga memberikan dorongan, kritik, masukan, dan solusi untuk sejumlah tugas pemerintah yang sedang berjalan, belum berjalan, atau sudah sesuai namun tidak sesuai dengan ekspektasi pemerintah maupun masyarakat Kota Bandung.

Mengingat bahwa pihak pemerintah sudah memberikan banyak hal yang baik dalam memperbaharui Kota Bandung dari berbagai sisi, dalam hal ini tim penyusun akan mengacu pada penyebab dan solusi kemacetan Kota Bandung. Tim penyusun juga membatasi cakupan pembahasan dalam sudut pandang yang penting dan berpengaruh cukup besar bagi warga Kota Bandung.

Tulisan kajian evaluasi ini juga sejalan dengan peran mahasiswa sebagai agen perubahan dan agen *control sosial*, dimana sebagai agen perubahan mahasiswa harus mampu mengawal dan melakukan perubahan masyarakat dan juga bangsa ke arah yang lebih baik dan diidealkan masyarakat. Mahasiswa juga harus mampu menjadi pengontrol yang baik terhadap pemerintah. Hal ini sejalan dengan mahasiswa merupakan bagian dari masyarakat dengan status intelektual, oleh karena itu mahasiswa menjadi penyambung antara pemerintah dan masyarakat dalam hal pengawasan masyarakat terhadap pemerintah.



**LEMBAGA KEPRESIDENAN MAHASISWA
UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN
Jl. Ciumbuleuit No. 94 Bandung 40141
<http://pm.unpar.ac.id> | E-mail : lkm@unpar.ac.id**



Tim penyusun juga menyadari bahwa dalam penulisan dan penyusunan kajian evaluasi ini masih sangat jauh dari kata sempurna dan masih sangat banyak kekurangannya. Maka dari itu, tim penyusun berharap kelemahan tersebut dapat dimaklumi. Setidaknya penyusunan kajian evaluasi ini merupakan langkah awal mahasiswa UNPAR melangkah maju bersama pihak Pemerintah Kota Bandung untuk dapat menciptakan Kota Bandung yang lebih baik lagi. Kami di sini bukanlah mahasiswa pengkritik tanpa memberikan solusi, tetapi menjadi mahasiswa yang berperan aktif ikut menyukseskan dan mengawasi kinerja pemerintahan.

Pada kesempatan ini juga saya ingin berterima kasih kepada semua pihak yang sudah membantu pengerjaan kajian ini terutama kepada tim penyusun yang telah bekerja dengan semangat dalam menyelesaikan kajian ini. Kepada Presiden dan Wakil Presiden Lembaga Kepresidenan Mahasiswa UNPAR, Anisa Ira Fadhila dan Sarah Lucia yang telah memberi jalan dan peluang serta dukungan untuk kelancaran penyusunan kajian evaluasi ini. Kemudian kepada Menteri Luar Negeri Adianto Arminta, yang selalu memberikan dukungan, kepada Direktur Jenderal Kajian dan Aksi Strategis, Rr Getha Fety Dianari yang setiap saat mendukung secara langsung maupun tidak langsung dan memberi banyak bantuan dan masukan dalam penyusunan.

Akhir kata semoga dengan adanya kajian evaluasi mengenai kemacetan kota Bandung dapat menjadi masukan dan memberi inspirasi serta semangat kepada Pemerintah kota Bandung dalam memimpin dan menjalankan amanat warga Kota Bandung. Selain itu diharapkan kajian ini dapat menjadi informasi dan referensi bagi masyarakat dan semua orang yang membacanya.

Bandung, 30 September 2016

Ketua Tim Penyusun

Nadine Marijke Oen



DAFTAR ISI

Kata Pengantar	1
Daftar Isi	3
Daftar Gambar	4
BAB I Pendahuluan	5
1.1 Latar Belakang	5
1.2 Tujuan Pembahasan	7
1.3 Manfaat Pembahasan	7
BAB II Faktor Penyebab Kemacetan Bandung	8
2.1 Pertumbuhan Volume Kendaraan yang Tidak Diiringi Pertumbuhan Kapasitas Jalan	8
2.1.1 Pertumbuhan Penduduk	8
2.1.2 Infrastruktur Jalan	10
2.1.3 Kemudahan Akses Berkendara dan Membeli Kendaraan	10
2.2 Keterbatasan Transportasi Massal	11
2.3 Ketidakpastian Pola Perjalanan	12
2.4 Perubahan Fungsi Jalan	13
2.5 Pertumbuhan Kegiatan Ekonomi Sektor Informal	13
BAB III Dampak Kemacetan Bandung	15
3.1 Dampak Kemacetan terhadap Produktivitas	15
3.2 Dampak Kemacetan terhadap Karakter Etis Masyarakat	15
3.3 Dampak Kemacetan terhadap Daya Saing Kota	16
BAB IV Usulan Solusi untuk Mengatasi Kemacetan Bandung	17
4.1 Intervensi Pemerintah Pusat	17
4.2 Pembatasan Transportasi	18
4.3 Penertiban PKL dan Parkir	18
4.4 Partisipasi Masyarakat dan Pembangunan Efisien	19
DAFTAR PUSTAKA	20



DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Pertumbuhan Penduduk Kota Bandung (%), 2005-2013 9

Gambar 2.2 Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor, 2000-2013 11



BAB I

PENDAHULUAN

Sejak dulu Kota Bandung dikenal akan tempatnya yang sepi, sejuk dan nyaman. Tidak hanya itu, warga Kota Bandung pun dikenal akan keramahannya. Seiring berlalunya masa, Kota Bandung semakin berkembang dan dikenal akan hasil-hasil produksi kreatif dengan kualitas yang unggul dan harga yang relatif terjangkau. Keberhasilan Kota Bandung sebagai kota yang digandrungi massa nyatanya dalam beberapa tahun terakhir ini tidak terlepas dari jasa pemerintah kota yang dipimpin oleh Bapak Ridwan Kamil selaku wali kota yang telah banyak melakukan perubahan agresif dan inovatif. Lantaran Kota Bandung tengah memasuki langkah-langkah kemajuan hanya dalam hitungan beberapa tahun, Kota Bandung semakin mendapatkan perhatian, tidak hanya dari warganya sendiri tetapi berbagai penjuru Indonesia dan mancanegara. Akan tetapi, masih banyak catatan yang harus diperhatikan dan dibenahi bersama, yaitu salah satunya masalah kemacetan yang merupakan persoalan kompleks dan krusial. Oleh karena itu, evaluasi dibutuhkan dalam hal ini demi terwujudnya Kota Bandung yang lebih baik.

1.1 Latar Belakang

Kota Bandung memang menjadi lebih baik, tetapi ada perubahan-perubahan seiring dengan berkembangnya teknologi dan lain sebagainya yang menyebabkan timbulnya masalah-masalah yang perlu dihadapi. Kemacetan Kota Bandung menjadi salah satu persoalan yang paling dikeluhkan oleh masyarakat belakangan ini. Meningkatnya jumlah pengguna kendaraan pribadi yang tidak diiringi dengan penambahan kapasitas jalan menjadi *basic* persoalan. Penambahan kapasitas jalan sendiri terhalang oleh kondisi kota yang sudah semakin *crowded* dan persoalan kecukupan anggaran daerah. Namun demikian, mengalokasikan masyarakat untuk beralih ke kendaraan umum juga tidak semudah membalikkan telapak tangan. Banyaknya masyarakat yang memilih menggunakan kendaraan pribadi tentu beralasan, dimana alasan tersebut tidak dapat dianggap egois dan remeh. Salah satunya, banyak orang yang merasa bahwa transportasi umum masih belum nyaman untuk dinaiki. Misalnya saja angkot,



tidak perlu bukti lagi bahwa supir angkutan kota menyetir mobilnya dengan ugal-ugalan, bahkan bisa mengetem hingga sejam demi menunggu penumpang. Selain itu keamanan menaiki angkutan kota pun masih sering dipertanyakan, khususnya oleh kelompok wanita.

Wali Kota Bandung, Ridwan Kamil, memang sudah berusaha menanggulangi permasalahan ini sejak lama dengan cara yang lebih *friendly*. Hal ini dapat dilihat dari dibuatnya pos-pos *bike sharing* di berbagai tempat di Kota Bandung, selain itu bus sekolah yang juga merupakan gerakan Ridwan Kamil untuk memerangi macet. Namun banyak sekali pro maupun kontra terhadap bus umum dan bus sekolah yang beroperasi. Supir angkot sering mengeluh akibat kurangnya pemasukan mereka akibat bus yang beroperasi. Bus memang lebih diminati warga sebab bus yang baru sekarang ini sudah memiliki AC di dalamnya, selain itu bus menawarkan fasilitas kursi penumpang yang lebih nyaman dan tidak perlu mengetem. Meskipun begitu, bus yang tersedia juga belum dimaksimalkan operasinya karena tidak jelas kapan bus akan datang sehingga warga yang memang ingin mengandalkan bus terpaksa menunggu lama. Apabila pemerintah ingin membuat bus menggantikan angkot, nasib supir angkot tentu saja harus dipertimbangkan dan memiliki SOP yang jelas terkait implementasinya di lapangan.

Persoalan-persoalan yang disebutkan tadi barangkali hanya sebagian kecil yang nampak di permukaan. Oleh karena itu, karya tulis ini akan mencoba membahas lebih dalam permasalahan dari berbagai perspektif melalui hasil diskusi Bincang Kita Hari Ini “Bandung Macet: Infrastruktur atau Tak Teratur” pada tanggal 20 September 2016 di kampus UNPAR dan dihadiri oleh narasumber Drs. M. Ishak Somantri, MSP selaku dosen Ekonomi Pembangunan yang fokus pada bidang regional dan perkotaan, serta telah banyak melakukan penelitian terkait persoalan Kota Bandung terutama kemacetan.



1.2 Tujuan Pembahasan

Tujuan pembahasan adalah memaparkan hal-hal berikut :

1. Faktor-faktor penyebab kemacetan di Kota Bandung.
2. Dampak-dampak yang ditimbulkan dari persoalan kemacetan di Kota Bandung.
3. Upaya yang tengah dilakukan Pemerintah Kota Bandung dalam mengatasi kemacetan dan solusi yang diusulkan dari hasil diskusi Bincang Kita Hari Ini 20 September 2016.

1.3 Manfaat Pembahasan

Pembahasan ini bermanfaat untuk :

1. Memberikan pengetahuan lebih kepada masyarakat, khususnya pemerintah, mengenai faktor-faktor penyebab dan dampak yang ditimbulkan dari persoalan kemacetan di Kota Bandung.
2. Evaluasi kinerja pemerintah Kota Bandung dalam mengatasi kemacetan.
3. Mengapresiasi dan mengawal keberhasilan masyarakat, khususnya pemerintah, dalam mewujudkan Kota Bandung yang lebih baik dan nyaman ditinggali melalui solusi yang ditawarkan untuk mengatasi persoalan kemacetan yang menjadi salah satu momok Kota Bandung.



BAB II

FAKTOR PENYEBAB KEMACETAN BANDUNG

Persoalan kemacetan di Bandung merupakan persoalan yang kompleks, begitu banyak *tradeoff*. Ketika satu faktor sudah dideteksi, penyelesaiannya terhimpit oleh faktor-faktor lainnya. Namun demikian, faktor-faktor ini perlu kiranya diketahui sebagai dasar untuk mengusulkan solusi-solusi yang tepat di tengah kondisi dan *tradeoff* yang terjadi.

2.1 Pertumbuhan Volume Kendaraan yang Tidak Diiringi Pertumbuhan Kapasitas Jalan

Persoalan mendasar yang menjadi penyebab terjadinya kemacetan secara umum adalah daya tampung jalan yang tidak memadai pertumbuhan volume kendaraan. Dalam konsep ekonomi, hal ini berarti *travel demand* melebihi *travel supply* yang pada kondisi ideal (keseimbangan) seharusnya *travel demand* sama dengan *travel supply*. Lantas, apa yang menyebabkan kondisi tidak ideal ini dapat terjadi? Terdapat tiga aspek yang dapat dimunculkan untuk menjawab pertanyaan tersebut, yaitu :

2.1.1 Pertumbuhan Penduduk

Menurut BPS (2016, Gambar 2.1), pertumbuhan penduduk Kota Bandung sejak tahun 2010 terdapat tekanan ke bawah, bahkan hingga tahun 2013 pertumbuhan penduduk Kota Bandung masih berada pada posisi minus (-0.14%). Jika diamati berdasarkan data ini, pertumbuhan penduduk seperti apa yang lantas dapat menyebabkan Bandung menjadi demikian padat?

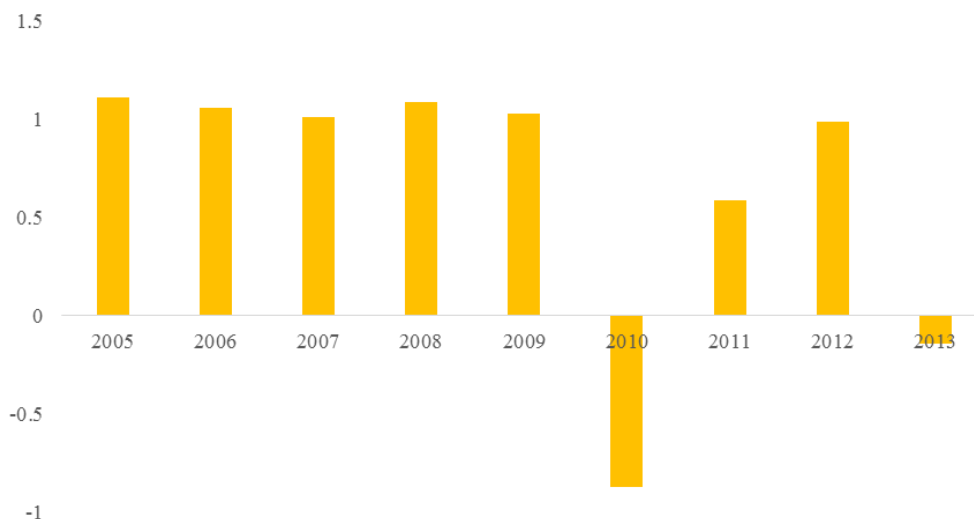
Jika diperhatikan, kepadatan Kota Bandung kentara terlihat pada hari-hari libur dan akhir pekan serta berada pada titik-titik pusat belanja/wisata/produksi kreatif kota yang menjadi daya tarik penduduk luar daerah untuk berkunjung. Hal ini didukung oleh pernyataan Menteri Pariwisata dalam Siswadi (2016) bahwa pada tahun 2015 Bandung mampu menyerap tidak kurang dari 5 juta wisatawan yang sekitar 500 ribu diantaranya adalah wisatawan mancanegara, terutama Malaysia dan Singapura. Ketidakpuasan akan hasil ini diungkapkan dalam pernyataan lain



bahwa target kunjungan wisata Kota Bandung akan ditingkatkan hingga 5,6 juta wisatawan pada tahun 2016.

Secara teoretis, kota yang memiliki daya tarik tidak hanya mendorong penduduk luar kota untuk memasuki kota sebagai destinasi (*demand force*) yang dalam konteks ini lebih merujuk pada *tourism* bukan kepada migrasi kota sebagai tempat tinggal, tetapi juga sekaligus menarik penduduk luar kota untuk menyuplai produk maupun tenaga kerja. Hal ini sesuai dengan prinsip “dimana ada gula, di situ ada semut” karena secara hakekatnya kegiatan ekonomi selalu memusat. Besarnya *demand force*, yang berarti pula terdapat pasar dan daya beli di Kota Bandung, diiringi dengan besarnya *supply force*. Penduduk dalam kota akan mencari celah untuk menyediakan barang dan jasa yang dibutuhkan massa, begitu pula penduduk luar kota. Dengan demikian, pasar menjadi lebih kompetitif dan ruang (secara spasial) menjadi lebih *crowded*.

Gambar 2.1 Pertumbuhan Penduduk Kota Bandung (%), 2005-2013



Sumber: Badan Pusat Statistik (2016)



2.1.2 Infrastruktur Jalan

Sesuai dengan prinsip *supply force* yang akan mengikuti *demand force*, pertumbuhan minat penduduk terhadap daya tarik yang ditawarkan Kota Bandung menjadi peluang tersendiri untuk pembangunan apartemen/hotel. Atau kalaupun tidak demikian, pembangunan tempat tinggal di pinggiran kota atau lahan-lahan publik yang sifatnya “memaksakan” sebagai alternatif migran menjadi salah satu alasan Bandung semakin semerawut, sekaligus memunculkan lingkungan-lingkungan kumuh di berbagai sudut kota. Oleh karena hal ini pula, pelebaran jalan di tengah pertumbuhan volume kendaraan menjadi semakin sulit diwujudkan.

Adapun pembangunan jalan tol menjadi sulit direalisasikan karena tol yang biasanya dibangun atas kerjasama dengan pihak swasta perlu menimbang adanya profit. Pembangunan tol sendiri baru bisa dikatakan untung jika tol mampu dilalui minimal 22.000 kendaraan perhari. Di samping daripada itu, jika pemerintah mau secara mandiri membangun tol sebagai alternatif perluasan jalan, pemerintah daerah masih menghadapi keterbatasan dalam hal anggaran. Obligasi daerah masih sulit diimplementasikan mengingat obligasi nasional sendiri masih berada pada rating B dan dalam tahap merintis kesuksesan di pasar modal. Oleh karena itu, intervensi pemerintah pusat barangkali bisa menjadi salah satu jalan yang efektif diupayakan.

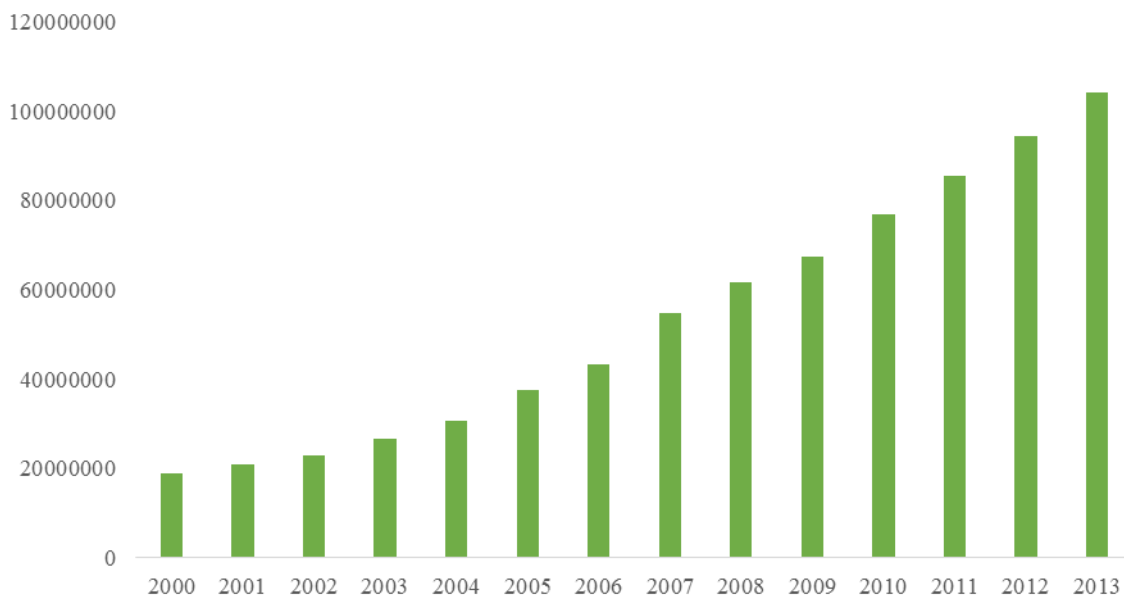
2.1.3 Kemudahan Akses Berkendara dan Membeli Kendaraan

Penyebab volume kendaraan terus meningkat (Gambar 2.2) sendiri salah satunya adalah sistem perhubungan dan bisnis di Indonesia yang menjadikan masyarakat dengan begitu mudahnya berkendara dan membeli kendaraan. Untuk jarak tempuh destinasi yang begitu dekat, hanya beberapa meter dari tempat tinggal pun, seringkali masyarakat dimanjakan dengan kendaraan. Hal ini begitu sulit dihalau kecuali dengan kesadaran masyarakat itu sendiri untuk mulai membangun kembali budaya berjalan kaki atau bersepeda.



Selain itu, akses masyarakat untuk membeli kendaraan pun semakin mudah dengan banyaknya fasilitas kredit yang digandrungi pasar dewasa ini. Kredit merupakan salah satu prinsip yang menyimpang dari teori dimana daya beli seseorang ditentukan oleh pendapatan. Namun demikian, penerapan sistem kredit dalam mekanisme pasar menyebabkan seseorang dapat mengonsumsi (berdaya beli) melebihi pendapatannya. Oleh karena itu, posisi kendaraan bermotor sebagai barang tersier mulai dipertanyakan karena semua kalangan saat ini dapat membeli (memiliki) kendaraan sekalipun tidak didukung oleh daya beli riil.

Gambar 2.2 Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor, 2000-2013



Sumber: Badan Pusat Statistik (2016)

2.2 Keterbatasan Transportasi Massal

Saat ini belum terdapat sistem transportasi massal yang dapat menampung orang dalam jumlah besar untuk rute dalam kota selain angkutan kota (angkot). Angkot sendiri sebenarnya merupakan angkutan umum yang diperuntukkan bagi penduduk desa karena kapasitasnya hanya untuk 16-20 orang, sangat kecil jika dibandingkan dengan penduduk Kota Bandung yang jumlahnya mencapai 2.395.000 pada tahun 2010 (UNdata, 2016). Hal ini yang menyebabkan



jumlah transportasi massal yang ada, yaitu angkot, menjadi sangat banyak untuk memenuhi *demand*. Persoalan ditambah rumit dengan budaya berkendara angkot yang tidak beraturan sehingga mengganggu pengguna jalan lain. Dari dua masalah ini, kuantitas dan budaya angkot, persoalan volume kendaraan dan *crowded* Kota Bandung semakin kentara. Adapun bus damri atau bus sekolah yang menjadi transportasi massal alternatif warga Kota Bandung, namun sistem operasionalnya masih dirasa kurang memuaskan atau bisa menarik masyarakat Kota Bandung secara menyeluruh untuk menggunakan. Keterbatasan transportasi massal pun akhirnya menjadi salah satu penyebab sebagian besar masyarakat memilih untuk mengadakan dan menggunakan transportasi pribadi sehingga menambah kepadatan jalan melalui peningkatan volume kendaraan.

2.3 Ketidakpastian Pola Perjalanan

Faktor ini mengacu pada penelitian yang pernah dilakukan oleh Somantri (n.d.) mengenai pola perjalanan warga Kopo, Bandung. Hasil penelitian menunjukkan bahwa :

- Pada pagi hari, rute perjalanan yang ditempuh pria adalah mengantar anak pergi sekolah lalu kembali lagi ke rumah.
- Selanjutnya, rute perjalanan yang ditempuh pria adalah mengantar istri pergi ke pasar sembari berangkat bekerja (ke kantor).
- Selepas pulang bekerja, pria tidak langsung kembali ke rumah melainkan melakukan rute perjalanan lainnya bersama rekan kerja, dsb.
- Pada malam hari baru lah pria memenuhi rute perjalanan ke rumah.

Ketidakpastian pola perjalanan ini kemudian membuat puncak arus lalu lintas dan titik kemacetan di Bandung secara umum menjadi sulit diprediksi. Setelah orang selesai bekerja nyatanya mereka tidak langsung menuju rumah, melainkan melakukan perjalanan yang *unpredictable*, kemana dan di jam berapa.



2.4 Perubahan Fungsi Lahan

Berdasarkan Pikiran Rakyat (2012), lahan sawah Kota Bandung tertinggal sembilan persen atau 1.474 hektare dikarenakan adanya alih fungsi lahan sesuai rencana tata ruang perdagangan dan jasa Kota Bandung. Pertumbuhan lahan komersial seperti *mall*, *factory outlet*, dan lokasi-lokasi kuliner yang semakin menjamur menyebabkan Bandung semakin padat transportasi. Pergerakan manusia akan semakin dinamis dengan menjamurnya lahan komersial di berbagai titik, terutama Jalan Riau, Dago, Alun-alun, dan Gedebage. Pergerakan manusia yang dinamis ini juga diiringi dengan pergerakan transportasi, baik pribadi maupun umum sehingga menambah kepadatan lalu lintas.

Mengingat angkot sebagai satu-satunya angkutan massal yang paling umum digunakan, budaya pemberhentian yang tidak teratur membuat lalu lintas semakin semerawut. Hal ini karena lokasi dan penyebaran lahan komersial yang semakin banyak dan tidak memusat menyebabkan pemberhentian pengguna semakin sulit diprediksi.

2.5 Pertumbuhan Kegiatan Ekonomi Sektor Informal

Bandung sebagai kota yang atraktif menyebabkan peningkatan migrasi dan daya saing hidup. Secara alamiah hal ini akan terjadi pada kota-kota besar yang menyebabkan masyarakat desa, pinggiran, atau kota lain yang lebih tertinggal kemudian memilih kota dan meninggalkan desa sekalipun harus hidup dalam keterbatasan. Kota menawarkan gengsi, kelengkapan fasilitas (sarana-prasarana dan informasi), dan ragam pekerjaan yang umumnya tidak mampu disediakan oleh daerah asal.

Migran yang datang dari desa/pinggiran tanpa *skill* memadai dan bergesekan dengan masyarakat kota sendiri yang umumnya lebih unggul akhirnya hanya mampu memasuki sektor-sektor informal, terutama jasa, yang tidak mementingkan *skill* (bisa dimasuki siapapun). Oleh karena itu, banyak ditemui pedagang kaki lima (PKL) di Kota Bandung yang biasanya memusat di lokasi-lokasi wisata/belanja. Hal ini sebenarnya sesuai dengan mekanisme pasar



**LEMBAGA KEPRESIDENAN MAHASISWA
UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN
Jl. Ciumbuleuit No. 94 Bandung 40141
<http://pm.unpar.ac.id> | E-mail : lkm@unpar.ac.id**



dan prinsip “dimana ada semut, di situ ada gula”. Namun yang kemudian menjadi permasalahan adalah budaya PKL yang tidak sesuai dengan unsur ketertiban dan kenyamanan yang diupayakan pemerintah/masyarakat kota. Para PKL menjajakan barang begitu saja di pinggir jalan yang seharusnya bisa menjadi akses tambahan untuk pengendara. Dengan kata lain, infrastruktur jalan yang tidak bisa ditambah/diperlebar semakin diperumit dengan kehadiran PKL sehingga menambah kepadatan jalan dan memperkecil peluang untuk meminimalisir kemacetan.



BAB III

DAMPAK KEMACETAN BANDUNG

Selain analisis faktor-faktor penyebab, analisis terhadap dampak yang dapat ditimbulkan dari kemacetan Kota Bandung perlu dilakukan untuk menilai seberapa krusial permasalahan ini. Terdapat tiga dampak mendasar persoalan lain (eksternalitas negatif) yang ditimbulkan dari persoalan kemacetan, yang secara umum juga terjadi pada kasus-kasus kemacetan di daerah lainnya.

3.1 Dampak Kemacetan terhadap Produktivitas

Kemacetan menyebabkan orang sulit menentukan waktu sampai sehingga juga mempengaruhi waktu keberangkatan. Hal ini akan membuat orang menyediakan *spare* waktu lebih banyak untuk keberangkatan. Padahal, waktu lebih yang kemudian dikorbankan tersebut bisa saja digunakan untuk mengerjakan/memproduksi hal lain sehingga berpotensi mengurangi produktivitas akibat indikasi pengurangan *output* (hasil kerja) seseorang.

Sekalipun ada kemungkinan orang tidak menyediakan *spare* waktu lebih banyak untuk keberangkatan, maka terdapat kecenderungan telat. Waktu yang dikorbankan akibat keterlambatan waktu sampai tersebut menyebabkan produktivitas berkurang karena berpotensi mengurangi *output* (ilmu, informasi, atau peluang positif lainnya) yang bisa saja didapat seseorang jika sampai tepat waktu.

3.2 Dampak Kemacetan terhadap Karakter Etis Masyarakat

Budaya telat yang memungkinkan berkembang (baca kembali: poin 3.1) akan secara perlahan merubah pola pikir yang tadinya merupakan gejala individu, kemudian berkembang menjadi gejala komunitas dan akhirnya menjadi gejala masyarakat dalam suatu regional, dalam hal ini Bandung. Hal ini dimungkinkan terjadi karena kemacetan sendiri merupakan gejala kota,



bukan lagi gejala individu. Kemacetan yang membentuk budaya akan menjadi cikal bakal karakter masyarakat (secara etis) yang tidak diinginkan.

3.3 Dampak Kemacetan terhadap Daya Saing Kota

Pembangunan yang terjadi di Bandung begitu pesat, perubahan yang terjadi begitu cepat dan kemacetan adalah dampak yang barangkali memang sulit dihindari mengingat status Bandung sebagai ibukota, kota besar, serta atraktif. Namun hal ini tidak lantas menyurutkan optimisme bahwa kemacetan Bandung masih memungkinkan untuk diatasi. Jika perubahan-perubahan yang terjadi tidak diiringi dengan solusi-solusi dan implementasi kebijakan yang nyata maka Bandung akan menjadi kota yang semakin macet di masa mendatang.

Pada tahun 2014, Kota Bandung menduduki peringkat ketujuh sebagai kota termacet se-Indonesia, yaitu dengan tingkat kemacetan 14.3 km per jam dan VC ratio 0.85 (volume kendaraan 8.5 meter persegi untuk setiap kapasitas jalan 10 meter) menurut Kepala Pusat Penelitian dan Pengembangan Darat Yugi Hartiman dalam Noor (2014). Jika statistik ini terus meningkat di tahun-tahun berikutnya, Bandung akan menjadi kota yang tidak memberikan kenyamanan terhadap penduduknya. Dengan asumsi penduduk bergerak secara bebas, Bandung akan menjadi kota yang ditinggalkan. Kota yang minim penduduk menyebabkan pasar menjadi tidak kompetitif, akibatnya ekonomi daerah menjadi tidak bergairah dan kota sulit untuk berkembang, apalagi untuk bersaing dengan kota-kota lainnya.



BAB IV

USULAN SOLUSI UNTUK MENGATASI KEMACETAN BANDUNG

Berikut ini disampaikan beberapa usulan solusi strategis untuk mengatasi kemacetan Kota Bandung yang sekiranya dapat dijadikan rekomendasi kebijakan, baik oleh DPRD Kota Bandung sebagai lembaga legislatif maupun Pemerintah Kota Bandung sebagai lembaga eksekutif. Solusi yang diberikan juga menimbang fenomena dan *tradeoff* yang dialami dalam perencanaan pembangunan Kota Bandung, serta mempertimbangkan peran mahasiswa.

4.1 Intervensi Pemerintah Pusat

Atas faktor keterbatasan transportasi massal yang sebelumnya telah dipaparkan, keterbatasan anggaran pemerintah daerah guna membangun teknologi-teknologi transportasi massal yang memadai untuk mega-urban seperti Kota Bandung adalah suatu hambatan yang besar dan kompleks. Sumber pendanaan pemerintah daerah (APBD) relatif kecil untuk membangun infrastruktur transportasi massal kota tanpa memakan banyak lahan seperti tol dalam kota, MRT, atau *cable car*. Untuk menjalin kerjasama dengan swasta pun, seringkali terhimpit masalah birokrasi dan insentif profit yang bisa diberikan dalam pembangunan dimana umumnya *multiplier effect* baru akan terjadi pada jangka panjang. Pendanaan secara mandiri melalui obligasi pemerintah daerah (di negara federal, obligasi diterbitkan oleh masing-masing pemerintahan federal) pun sangat sulit diandalkan terkait *default risk* dan kredibilitas penerbit di mata investor.

Oleh karena itu, pemerintah pusat sebagai lembaga yang memiliki anggaran dan kemampuan lebih besar untuk menciptakan dana sekiranya dapat turun (intervensi) menyelesaikan permasalahan kemacetan Kota Bandung. Hal yang bisa dilakukan adalah menyediakan infrastruktur transportasi yang mendukung mobilisasi manusia dan barang di dalam kota, penyediaan transportasi massal kota yang memperhitungkan kapasitas penduduk, serta inovasi-inovasi baru terkait pengembangan teknologi transportasi dalam kota.



4.2 Pembatasan Transportasi

Pembatasan transportasi di beberapa negara maju telah diterapkan, salah satunya di Beijing yang tidak memperbolehkan motor melintasi jalan utama. Adapun kebijakan-kebijakan di negara Jepang, Korea, atau Cina yang memberikan beban dan regulasi terhadap harga mobil serta masa kepemilikannya. Di Indonesia sendiri, pembatasan transportasi baru sampai pada tahap penetapan aturan 3 in 1 di Jakarta, meskipun malah dilakukan banyak pelanggaran oleh pengguna jalan dan calo untuk mengelabui aturan ini.

Kebijakan-kebijakan pembatasan transportasi seperti yang dijelaskan di atas memang membutuhkan agresi dan pengawasan yang terorganisir oleh pengambil kebijakan, kemudian disesuaikan kembali dengan kultur masyarakat. Kebijakan ini juga bisa dibarengi dengan propaganda kampanye lingkungan sebagai dampak dari emisi gas kendaraan.

4.3 Penertiban PKL dan Parkir

Tumbuhnya kegiatan ekonomi di sektor informal (baca kembali: poin 2.5) menjadi salah satu penyebab kemacetan di Kota Bandung sehingga perlu adanya penertiban PKL terutama di titik-titik pusat kemacetan. Dalam hal ini, peraturan zona merah dan pengalihan kios PKL ke *basement mall* atau lokasi lainnya sudah dirasa tepat. Akan tetapi, perlu diwaspadai pula dampak kesejahteraan PKL itu sendiri karena mungkin saja penertiban PKL ke lokasi lain mengurangi prospek pasar (penjualan) sehingga membuat taraf hidup para PKL semakin di bawah standar hidup masyarakat kota.

Adapun solusi sampingan yang diusulkan adalah penertiban parkir yang mencapai 72% kebocoran sehingga juga menyebabkan kondisi lalu lintas Kota Bandung menjadi semerawut. Dalam hal ini, pemerintah kota perlu turun tangan untuk menyediakan lahan parkir ilegal sehingga dana parkir yang dikeluarkan pengguna masuk ke dalam retribusi dan bisa dialokasikan kembali untuk perluasan lahan parkir.



4.4 Partisipasi Masyarakat dan Pembangunan Efisien

Jika perencanaan tata kota ternyata tidak meliputi pengelolaan/estimasi kemacetan maka sebenarnya kemacetan menjadi tanggung jawab siapa dalam perencanaan kota yang melibatkan aspek spasial?

Jika berbicara mengenai tanggung jawab, kemacetan kota sebenarnya adalah sebagian kewajiban tiap-tiap warga kota itu sendiri. Munculnya banyak *factory outlet*, berkembangnya banyak destinasi wisata dan bisnis-bisnis kreatif lainnya di Bandung adalah bersumber dari masyarakat Bandung itu sendiri yang membuat Bandung semakin berkembang. Dengan kata lain, Kota Bandung berkembang sesuai dengan dinamika, Kota Bandung tumbuh seperti apa yang masyarakat Bandung itu sendiri ciptakan. Padahal perkembangan ini lah yang membuat Kota Bandung semakin memiliki daya tarik dan menjadi tujuan banyak orang untuk data, baik dari dalam maupun luar daerah, hingga akhirnya berujung pada kemacetan. Perkembangan yang terjadi ini merupakan hak masyarakat Bandung, hak untuk berkreasi, memproduksi dan menciptakan pendapatan. Namun demikian, hal ini sama artinya bahwa masyarakat Bandung memiliki tanggung jawab (kewajiban) atas kemacetan yang terjadi karena hak akan selalu bergandengan dengan kewajiban. Hal ini lah yang perlu bersama-sama masyarakat sadari sebagai kewajibannya, bukan hanya menunjuk satu pihak untuk bertanggung jawab sedangkan pribadi tidak mengupayakan sesuatu apapun. Suatu hal paling mendasar yang bisa diwujudkan oleh masyarakat Kota Bandung untuk berpartisipasi dalam meminimalisir kemacetan adalah membangun budaya, seperti budaya disiplin – tertib parkir dan budaya jalan kaki/mengendarai sepeda.

Namun demikian, mempertimbangkan *statement* paragraf di atas, dalam teori ekonomi klasik, pertumbuhan kota atau negara yang mengikuti dinamika memang merupakan suatu hal yang lumrah (dibenarkan). Akan tetapi, kota akan tumbuh menjadi *crowded* dan tidak beraturan jika sepenuhnya pasrah pada mekanisme pasar seperti yang sekarang sudah terlanjur terjadi. Oleh karena itu, pembangunan Kota Bandung perlu kiranya dirancang secara efisien baik secara spasial maupun anggaran.



DAFTAR PUSTAKA

- Siswadi, Anwar. (2016, 5 Februari). *Bandung kejar target kunjungan wisatawan 5,6 juta orang*. Tempo. Diunduh tanggal 29 September 2016 dari <https://m.tempo.co/>
- Badan Pusat Statistik. (2016). *Laju pertumbuhan penduduk di Jawa Barat menurut kabupaten/kota, 2005-2013*. Diunduh tanggal 29 September 2016 dari <http://jabar.bps.go.id/>
- Badan Pusat Statistik. (2016). *Perkembangan jumlah kendaraan bermotor menurut jenis tahun 1987-2013*. Diunduh tanggal 29 September 2016 dari <https://www.bps.go.id/>
- UNdata. (2016). *City population by sex, city and city type*. Diunduh tanggal 29 September 2016 dari <http://data.un.org/>
- Pikiran Rakyat. (2012, 4 Desember). *Lahan sawah kota Bandung tinggal sembilan persen*. Diunduh tanggal 29 September 2016 dari <http://www.pikiran-rakyat.com/>
- Noor, Ilham. (2014). *Bandung kota macet ketujuh se-Indonesia*. Diunduh tanggal 29 September 2016 dari <http://infobandung.co.id/>