



# E-PAPER PERPUSTAKAAN DPR-RI

## <http://epaper.dpr.go.id>

**Judul** : Transportasi Terjangkau untuk Membahagiakan Warga  
**Tanggal** : Minggu, 10 Agustus 2025  
**Surat Kabar** : Kompas  
**Halaman** : 4

Kompetensi dan keseriusan pemerintah antara lain ditakar dari transportasi umum. Tak banyak kota di ASEAN punya transportasi umum yang aman, terjangkau, nyaman

Oleh Elsa Emiria Leba

Isu transportasi agar nyaman, murah, dan populer masih menjadi momok dalam perencanaan kota-kota besar di Asia Tenggara, termasuk Jakarta. Sebetulnya, apa yang harus dilakukan agar transportasi di kawasan ini membaik?

Baru-baru ini, warganet Indonesia ramai membahas pengeluaran untuk transportasi, khususnya Jabodetabek. Statistik Komuter Jabodetabek 2023 oleh Badan Pusat Statistik mendapati, sebanyak 28,6 persen dari 4,41 juta pengguna komuter mengeluarkan ongkos transportasi paling sedikit Rp 25.000 per hari atau Rp 750.000 setiap bulan.

Kenyataan di lapangan sekarang lebih buruk. Para pengguna transportasi umum bisa merogoh kocek lebih dalam, yaitu sampai sepertiga gaji dalam satu bulan (Kompas.id, 4 Agustus 2025).

Padahal, pendiri Victoria Transport Policy Institute, Todd Litman, mengatakan, para ahli merekomendasikan agar rumah tangga menghabiskan anggaran sekitar 30 persen untuk keperluan rumah dan 15 persen untuk transportasi. Jadi, mereka mengeluarkan dana total 45 persen untuk dua keperluan itu.

"Transportasi yang tidak terjangkau memaksa keluarga berpenghasilan rendah untuk mengabaikan aktivitas dan peluang yang diinginkan, menggunakan pilihan perjalanan yang tidak nyaman dan tidak praktis. Atau, mereka menghabiskan lebih banyak uang daripada yang mereka mampu untuk mobilitas," kata Litman dalam artikel Evaluating Transportation Affordability, Senin (21/7/2025).

Terlepas dari beragam permasalahan, transportasi di Jakarta terus berbenah. Upaya tersebut turut mendapat pengakuan.

Pada Maret 2025, majalah Time Out merilis survei tentang penilaian 19 kota dengan transportasi umum terbaik, termasuk bus, kereta, dan trem. Sebanyak 18.500 penduduk kota di lebih dari 50 negara menjadi responden.

Kota-kota di negara Asia mendominasi daftar tersebut. Hong Kong, Shanghai, dan Beijing merajai peringkat tiga besar secara berurutan. Sementara kota-kota Asia lainnya mengikuti di belakang, termasuk Taipei, Seoul, Mumbai, Delhi, Singapura, dan Jakarta.

Dari kawasan Asia Tenggara, Singapura berhasil berada di posisi ke-12, sedangkan Jakarta posisi ke-17. Time Out mencatat, Singapura mempunyai sistem transportasi yang terintegrasi baik, yakni moda raya terpadu (MRT) di pusat kota beserta lintas rel terpadu (LRT) di pinggiran kota. Jaringan bus yang luas turut menopang.

Sementara kelebihan Jakarta terletak pada bus Transjakarta yang punya banyak rute, jalur sendiri, dan murah. Jakarta juga mempunyai mikrotrans, KRL, MRT, dan LRT yang membelah kemacetan kota.

Kelebihan Hong Kong

Pernah terkenal sebagai pusat keuangan Asia, sistem transportasi umum Hong Kong termasuk yang paling memuaskan di dunia. Kawasan khusus di China ini memiliki jaringan 10 jalur moda terpadu ramai (MTR) yang melayani dalam kota sampai ke perbatasan China Daratan. Jangan bandingkan dengan MRT di Indonesia yang baru punya satu jalur.

MTR Hong Kong beroperasi dengan efisien, andal, dan nyaman. Bus, minibus, taksi, trem bertingkat, dan feri turut melengkapi kebutuhan komuter berkeliling kota. Meski jam sibuk tiba, arus manusia terkelola baik.

Menurut Biro Transportasi dan Logistik Hong Kong, setiap hari, layanan transportasi umum di kota itu melayani 11,5 juta pergerakan penumpang pada 2023. Angka ini mewakili hampir 90 persen dari perjalanan harian sehingga menjadi salah satu tingkat penggunaan transportasi umum tertinggi di dunia.

Philip Wong Yat-lung, Wakil Direktur Pan Sutong Shanghai-Hong Kong Economic Policy Research Institute (PSEI), menjelaskan, biaya yang terjangkau merupakan ciri khas lain dari sistem transportasi umum Hong Kong. Tidak seperti kota-kota, misalnya London atau Sydney, yang biaya transportasinya dapat membebani anggaran rumah tangga.

"Keterjangkauan harga ini membuat transportasi umum mudah diakses serta mendorong penggunaannya secara luas, mengurangi kemacetan, dan ketergantungan pada kendaraan pribadi," kata Wong dalam artikel di Orange News, April 2025.

Namun, Hong Kong tidak berpuas diri atau luput dari tantangan. Hong Kong terus memperluas jaringan transportasi umumnya, termasuk ke kawasan Metropolitan Utara yang tengah dibangun.

Di sisi lain, kawasan itu tengah mendorong transformasi transportasi yang berkelanjutan. Hong Kong sedang mengintegrasikan energi hidrogen untuk bus, kereta, dan feri. Tujuannya, untuk mengatasi biaya operasional tinggi dan polusi udara. South China Morning Post memberitakan, bus tingkat hidrogen pertama Hong Kong sudah beroperasi pada Februari 2024.

"Sistem transportasi umum Hong Kong merupakan tolok ukur global untuk efisiensi, keandalan, dan keterjangkauan. Keberhasilannya berakar pada perencanaan kota yang cermat, inovasi teknologi, dan komitmen untuk memenuhi kebutuhan warganya," ujar Wong.

Berpusat pada manusia

Pencapaian Hong Kong menimbulkan pertanyaan lanjutan. Bagaimana dengan negara ASEAN, kecuali Singapura, yang punya segudang pekerjaan rumah terkait transportasi untuk publik?

Kepala Keberlanjutan dan Risiko di Ayala Corporation, Filipina, Jaime Urquijo menjelaskan, Asia Tenggara berada di ambang era megakota. Pada 2050, lebih dari 65 persen populasi kawasan ini diperkirakan akan tinggal di wilayah perkotaan. Alhasil, pembangunan kota mesti mengusung prinsip berkelanjutan dan berpusat pada manusia.

Sayangnya, seperti di belahan dunia lainnya, kota-kota ASEAN secara historis memprioritaskan pembangunan infrastruktur untuk transportasi pribadi, terutama jalan, dalam model perencanaan kota. "Di dunia yang semakin modern, pendekatan ini semakin menghadirkan tantangan yang signifikan," tutur Urquijo dalam tulisan opini di Nikkei Asia pada 2024.

Kota-kota ASEAN berupaya memperbaiki diri. Tantangannya bejibun. Jakarta, misalnya, masih macet parah. Penyebabnya, integrasi moda transportasi belum sempurna, minat penggunaan transportasi umum rendah, dan ongkos mahal.

Jakarta mencatat 75 juta pergerakan orang per hari, tetapi hanya 10 persen yang memakai transportasi umum (Kompas.id, 8/8/2025). Kota-kota besar lain di ASEAN punya problem serupa

Kalau Hong Kong terlalu jauh, mungkin Singapura bisa menjadi contoh. Negara mungil itu mencatat 7,2 juta pergerakan harian dengan transportasi umum pada 2023. Jumlah penduduknya hanya enam juta jiwa.

Singapura mengedepankan masyarakat dalam perencanaan kota. Kebutuhan pejalan kaki, pesepeda, dan pengguna transportasi umum jadi utama. Tidak masalah untuk berjalan kaki saat panas atau hujan. Kebijakan untuk membatasi kepemilikan mobil juga berpengaruh.

"Perencanaan kota penting untuk merangkul teknologi inovatif, memprioritaskan transportasi umum, serta mengintegrasikan keberagaman. Pendekatan komprehensif ini akan memastikan bahwa megakota tidak hanya dinamis dan tangguh, tetapi juga berkeadilan," kata Urquijo.

Dukungan politik

Kompetensi dan keseriusan pemerintah antara lain bisa ditakar dari penyediaan transportasi umum. Tak banyak kota di Asia Tenggara punya transportasi aman, terjangkau, nyaman. Dukungan politik dan komitmen untuk investasi transportasi umum masih rendah. Sebab, masyarakat yang berorientasi pada mobil biasanya tidak mengalokasikan anggaran untuk transportasi

umum.

Peningkatan ekonomi dan populasi ASEAN menyebabkan urbanisasi pesat serta peningkatan pesat kepemilikan kendaraan pribadi. Dampaknya, polusi udara dan kemacetan lalu lintas juga melonjak.

Namun, sebagian besar negara ASEAN tidak merespons tantangan transportasi perkotaan ini secara strategis. Kurangnya layanan transportasi umum menyebabkan hambatan serius pembangunan ekonomi dan pertumbuhan berkelanjutan.

Pelajaran dari Korea Selatan, kebijakan transportasi berkontribusi signifikan terhadap pembangunan ekonomi sejak 1980. Di antara anggota ASEAN ada Myanmar, Laos, Kamboja, Thailand, Filipina, dan Indonesia yang serupa dengan Korsel 50 tahun lalu dalam pola transisi ekonomi dan kebijakan transportasi. Karena itu, pengalaman Korsel salah satu yang bisa ditiru.

Selama musim panas, cuaca terlalu panas atau hujan deras sehingga sulit untuk berjalan kaki. Akan tetapi, komuter Korsel tetap menggunakan transportasi umum. Selama musim dingin, meskipun terlalu dingin dan berangin untuk menunggu bus atau berjalan kaki ke stasiun kereta bawah tanah, orang Korsel tetap naik transportasi umum .

Cuaca dan iklim memang kerap jadi kilah sebagian pihak bahwa ASEAN tak cocok untuk transportasi umum. Padahal, Singapura yang anggota ASEAN sukses menyediakan layanan transportasi umum bagi warganya. Transportasi umum telah menjadi bagian penting kehidupan warga Singapura.

Oleh karena itu, menurut Litman, transportasi yang terjangkau dapat memberikan setiap orang bisa menikmati peluang, kebebasan, dan kebahagiaan. Itu kalau pemerintahnya becus dan peduli.