



# E-PAPER PERPUSTAKAAN DPR-RI

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

**Judul** : Angkutan Umum, Solusi Krisis Energi yang (Sering) Dilupakan  
**Tanggal** : Selasa, 21 April 2026  
**Surat Kabar** : Kompas  
**Halaman** : 7

Jika kita gagal mengintegrasikan nalar ruang, moda, dan kelembagaan, kebijakan WFH atau imbauan hemat energi hanya akan menjadi sapaan rutin yang tak berbekas.

Oleh Tory Damantoro

Krisis energi bukan lagi hantu yang bergentayangan di masa depan. Ia telah mengetuk pintu ketahanan fiskal, pertahanan, bahkan politik nasional kita hari ini. Lonjakan harga minyak dunia yang fluktuatif serta subsidi energi yang kian membengkak memaksa pemerintah mengambil langkah-langkah darurat. Salah satunya adalah imbauan untuk kembali menerapkan kebijakan bekerja dari rumah (work from home) demi menekan konsumsi BBM nasional.

Namun, jika kita jujur dalam bercermin, kebijakan ini sebenarnya hanyalah obat penawar nyeri sementara. Penyakit struktural yang menyebabkan borosnya BBM gagal kita obati selama puluhan tahun, yaitu ketergantungan kronis pada kendaraan pribadi akibat buruknya layanan angkutan umum. Ketergantungan yang menghabiskan separuh subsidi BBM yang tiap tahun harus dibayar dengan Rp 300 triliun pajak masyarakat.

Ironisnya, di saat krisis energi mengimpit, kita justru kerap abai terhadap mandat pembangunan angkutan umum massal yang telah diamanatkan sejak RPJMN 2014 dan di RPJMN 2025 telah memprioritaskan 20 kawasan perkotaan di Indonesia. Dengan segala kelebihan dan keterbatasannya, saat ini Kementerian Perhubungan baru bisa membantu kawasan perkotaan Medan dan Bandung membangun sistem angkutan umum massal. Upaya ini merupakan kelanjutan dari prakarsa Bappenas melalui rencana mobilitas perkotaan berkelanjutan (sustainable urban mobility plan) yang mencoba menyelaraskan tiga pilar utama: integrasi struktur ruang dan pergerakan, integrasi multimoda, serta integrasi kelembagaan dan pembiayaan.

Sejauh mana pembangunan angkutan umum ini mempunyai dasar rencana induk yang kuat, yang tetap bisa diimplementasikan ke dalam realitas lapangan yang kompleks? Yang kuat agar nanti tidak hanya berakhir sebagai dokumen teknokratis yang mandul di hadapan ego sektoral dan kekakuan administrasi. Penulis melihat ada tiga isu utama dalam praktik penyusunan rencana induk angkutan umum saat ini.

### **Integrasi jangkar psikologis dan penanda ruang**

Isu pertama adalah pemahaman peran struktur ruang dalam pergerakan angkutan umum. Sebelum nantinya rencana induk menstrukturkan pergerakan itu melalui rencana layanan dan rute layanan ke seluruh kawasan perkotaan

Kelemahan mendasar layanan angkutan umum dibandingkan kendaraan pribadi adalah sifatnya yang tidak memberikan layanan pintu-ke-pintu. Oleh karenanya, sebuah rencana induk angkutan umum harus mampu menjawab tantangan psikologis ini. Ketika masyarakat merencanakan perjalanannya, khususnya yang melibatkan multimoda, mereka membutuhkan apa yang penulis sebut sebagai "jangkar psikologis". Di sinilah letak pentingnya reintegrasi hierarki spasial dan penanda ruang.

Dalam teori klasik *The Image of the City*, Kevin Lynch menekankan bahwa manusia mengenali dan memetakan kota melalui simpul-simpul kegiatan (nodes) dan penanda (landmarks). Maka, setelah kenal, dalam merencanakan perjalanannya pun mereka akan berorientasi pada simpul dan penanda ruang tersebut. Di banyak kawasan metropolitan, seperti Cekungan Bandung, kita kehilangan penanda keruangan ini. Ketiadaan struktur ruang yang koheren menyebabkan disorientasi dalam perencanaan perjalanan sehingga yang ada di benak masyarakat hanyalah asal tujuan dan rute terdekat. Masyarakat tidak "melihat" angkutan publik sebagai pilihan yang pasti karena tidak adanya simpul integrasi yang jelas dan mumpuni dalam memandu orientasi perjalanan mereka.

Dengan demikian, setiap rencana induk angkutan umum harus meningkat dari sekadar penyediaan sarana menuju penguatan struktur ruang melalui pengembangan jaringan simpul-simpul intermoda. Di sinilah kemudian peran para pakar perencana kota dan arsitektur membantu pemerintah membangun township center yang berfungsi sebagai simpul integrasi moda, yang dilengkapi dengan fasilitas terbaik untuk naik-turun angkutan. Ini bukan lagi sekadar urusan estetika kota, melainkan menjadi prasyarat mutlak agar masyarakat dapat melakukan orientasi perjalanan angkutan umum secara efisien dan intuitif.

Tanpa "kepastian orientasi ruang" ini, warga akan selalu merasa bahwa berpindah moda adalah sebuah beban fisik dan

mental. Township yang dilengkapi fasilitas naik turun angkutan umum dengan orientasi ruang yang jelas sangatlah penting. Kalau tidak, pengguna akan bingung seperti pengalaman penulis saat subuh turun dari bus antarkota di Lebak Bulus. Alih-alih menemukan fasilitas naik turun angkutan dan integrasi antarmoda, bersama pengguna lainnya penulis diturunkan di pinggir jalan dan langsung dikerubuti pasukan ojol.

## **Kejelasan orientasi perjalanan**

Tantangan kedua terletak pada dasar perencanaan layanan angkutan umum. Selama ini, rencana transportasi didasari oleh demand-based planning berbasis zona analisis yang membagi kawasan perkotaan ke beberapa zona asal tujuan. Setelah distribusi bangkitan perjalanan dihitung, pilihan moda dan pembebanan perjalanan ke jaringan jalan dilakukan dengan mengasumsikan sudah adanya pembagian penggunaan jenis moda dan kapasitas jaringan jalan eksisting. Ketika merencanakan angkutan umum, biasanya jumlah penggunaannya dihitung dengan sebuah asumsi derajat alih moda (shifting rate) tertentu dan rencana rutenya menggunakan jaringan jalan eksisting tadi.

Pendekatan ini hanya memotret permintaan angkutan umum di koridor mana kemacetan itu terjadi, lalu mengusulkan rute layanan angkutan untuk mengatasi koridor kemacetan tersebut dengan harapan supertinggi bahwa masyarakat mau dengan sukarela berpindah dari kendaraan pribadi, entah apapun asal dan tujuan atau maksud perjalanannya. Ini adalah pendekatan "pemadam kebakaran" yang tidak memanfaatkan kerangka spasial sebagai faktor penentu perencanaan rute untuk mendorong alih moda.

Dalam literatur transportasi modern yang diusung Peter Newman dan Jeffrey Kenworthy, kegagalan sistem transportasi kota-kota besar sering kali berakar pada "ketergantungan pada kendaraan pribadi" yang dibiarkan tanpa intervensi pengendaliannya. Ketidakjelasan struktur spasial yang mewedahi lokasi asal-tujuan membuat pengguna kehilangan orientasi ruang. Akibatnya, mereka terpaksa mengambil cara pragmatis dengan memilih moda yang fleksibel secara spatio-temporal alias kapan saja di mana, dan ke mana saja, yaitu motor atau mobil pribadi.

Rencana angkutan umum harus mampu melakukan intervensi melalui supply-driven spatial framework. Artinya, infrastruktur angkutan umum dan simpul-simpul pergerakan harus dipasang pada pusat-pusat penanda struktur ruang untuk membentuk arah pergerakan kota, bukan sekadar mengikuti koridor kemacetan. Kita tidak boleh hanya meramal masa depan melalui angka permintaan masa lalu, kita harus merancang masa depan dengan menetapkan ke mana orang seharusnya bergerak secara efisien melalui panduan struktur ruang yang kuat.

## **Mendobrak sekat birokrasi dan ego sektoral**

Isu ketiga yang sering terlewatkan adalah tata kelola kelembagaan dan model bisnis biaya dan subsidi penyelenggaraan. Karakter perjalanan perkotaan saat ini bersifat dinamis, lintas administrasi, dan multimoda. Namun, ironisnya, aturan perundangan kita masih membagi-bagi layanan sesuai kewenangan administratif secara kaku. Penumpang tidak peduli apakah bus yang mereka naiki melintasi batas kota atau kabupaten, mereka hanya peduli pada kemudahan perjalanan. Syukurlah mulai tahun lalu Kementerian Perhubungan telah membentuk Dirjen Integrasi Transportasi dan Multimoda yang seharusnya bisa banyak berperan dalam membuat kerangka hukum dan sistem tata kelola bagi rencana angkutan umum multimoda (bus-kereta-pelayaran-penerbangan).

Di sisi lain, reformasi kelembagaan operator serta penataan ulang rute (rerouting) sering kali hanya dianggap sebagai "strategi implementasi" yang dibahas normatif di lampiran akhir dokumen rencana induk. Ini adalah kesalahan fatal yang selama ini menyebabkan dokumen rencana induk tidak implementatif. Reformasi kelembagaan adalah variabel penentu dalam keberhasilan perencanaan itu sendiri. Tanpa formulasi model bisnis yang komprehensif dan inklusif bagi operator eksisting—terutama angkot—rencana induk transportasi hanya akan menjadi "Menara Gading" yang terputus dari realitas lapangan.

Rencana itu akan sangat lemah saat menghadapi risiko resistensi sosial yang tinggi serta inefisiensi anggaran akibat kompetisi yang tidak sehat antarmoda jika model bisnis tidak dibereskan sejak awal perencanaan. Formulasi penyelenggaraan yang terintegrasi secara hukum dan finansial—termasuk sinergi subsidi lintas daerah—adalah prasyarat mutlak. Rerouting harus didesain untuk memastikan keberlanjutan ekonomi seluruh pemain. Integrasi sistem trunk-and-feeder bukan hanya soal rute bus besar dan kecil, melainkan soal bagaimana efisiensi biaya operasi dapat dicapai sehingga pendapatan operator eksisting meningkat seiring dengan bertambahnya kepercayaan pengguna.

## **Kesatuan ruang dan transportasi**

Rencana angkutan umum tidak boleh lagi diperlakukan sebagai kegiatan teknis yang eksklusif milik sektor perhubungan saja. Jika ia hanya menjadi daftar belanja bus atau perizinan peta jalur dinas perhubungan, kegagalan sudah menanti di depan mata.

Rencana induk angkutan umum sejati adalah sebuah orkestrasi besar yang mencakup tata ruang, infrastruktur pergerakan, fasilitas simpul, hingga model bisnis pembiayaan yang direncanakan secara holistik sejak hari pertama. Ia harus mampu

mendobrak sekat-sekat administratif yang selama ini menghambat sinergi pembiayaan layanan umum bersama.

Di tengah ancaman krisis energi dan tantangan keberlanjutan kota, kita tidak butuh sekadar dokumen yang indah di atas kertas. Kita butuh sebuah panduan yang mampu mengembalikan marwah angkutan umum sebagai pemersatu ruang hidup warga, bukan sekadar alat angkut dari titik A ke titik B. Jika kita gagal mengintegrasikan nalar ruang, moda, dan kelembagaan ini, kebijakan WFH atau imbauan hemat energi hanya akan menjadi sapaan rutin yang tak berbekas dalam sejarah pembangunan kota-kota kita.

Dengan demikian, akan lebih banyak masyarakat yang menggunakan angkutan umum sehingga mengurangi konsumsi BBM kendaraan pribadi dan meningkatkan ketahanan energi kawasan perkotaan. Kegagalan integrasi ini pada akhirnya membebani dompet rakyat.

Data kajian BPS di lima kota besar di Indonesia mendapati bahwa dengan harga BBM saat ini, biaya transportasi sudah menggerus 19-22 persen pendapatan masyarakat, dari yang idealnya di bawah 10 persen. Jika harga BBM nanti terpaksa dinaikkan karena alasan fiskal atau apa pun, sistem transportasi perkotaan yang tergantung pada kendaraan pribadi akan berkontribusi pada pemiskinan masyarakat.

Tory Damantoro, Pengamat Transportasi dari Universitas Bina Nusantara