



PEMILIHAN
JALUR ALTERNATIF TRANSPORTASI
DI PULAU JAWA

oleh

DRA. PARWITANINGSIH
NIP. : 192 052 360

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS TERBUKA
JAKARTA
1995

UNIVERSITAS TERBUKA

D-2120/95 269/98

LEMBAR PERSETUJUAN

Makalah : PEMILIHAN JALUR ALTERNATIF
DI PULAU JAWA

Mengetahui

DEKAN FISIP - UT



Dra. Nurbaedah Dachlan, MS

130 519 123

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Tuhan Yang Maha Esa, atas rahmat dan lindungan-Nya sehingga penulis berhasil menyelesaikan makalah dengan judul : Pemilihan Jalur Alternatif Transportasi di Pulau Jawa.

Tulisan ini disusun untuk memenuhi persyaratan pemenuhan pengembangan disiplin ilmu sosiologi perkotaan serta pemenuhan KUM sebagai tenaga edukatif di Fakultas Ilmu Sosial dan Politik di lingkungan Universitas Terbuka.

Dalam penyusunan makalah ini penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada rekan-rekan FISIP Universitas Terbuka yang telah memberikan pengarahannya serta bantuan .

Mengingat keterbatasan pengetahuan dan kemampuan penulis, maka makalah ini masih jauh dari sempurna . Oleh karena itu penulis mengharapkan saran dan masukan dari berbagai pihak. Akhir kata semoga makalah ini dapat bermanfaat bagi pengembangan ilmu sosiologi bagi pihak-pihak yang memerlukan .

Jakarta, April 1995

Penulis

DAFTAR ISI

Kata Pengantar	i
Daftar Isi	ii
BAB I PENDAHULUAN	
I.1. Latar Belakang Masalah	1
I.2. Permasalahan	4
I.3. Landasan Teoritik	5
BAB II PEMBAHASAN	
II.1. Faktor penyebab dipilihnya jalur utara	10
II.2. Dampak pemilihan jalur utara	13
II.3. Dampak pemilihan jalur alternatif baru (jalur selatan)	16
BAB III PENUTUP	
III.1. Kesimpulan	20
III.2. Saran-saran	21
DAFTAR PUSTAKA	

BAB I

PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang Masalah

Perkembangan kota-kota di Indonesia dalam satu dasawarsa terakhir ini menunjukkan gejala yang cepat baik pada proses pertumbuhan maupun proses perubahannya. Kota-kota di Indonesia mempunyai tingkat urbanisasi yang tergolong rendah yaitu 22,4 % di kawasan ASEAN untuk kurun tahun 1920-1980, walaupun dalam kenyataannya kondisi kota-kota di Indonesia semakin sumpek. Nyatanya angka tersebut didapat dari mentotal semua kota di Indonesia dan kemudian membagi rata, akan tetapi untuk beberapa kota tertentu jumlah penduduk perkotaan dan beban fisik kota akan meningkat secara drastis.

Pertambahan penduduk kota paling banyak dipengaruhi oleh proses urbanisasi dan amat jarang dipengaruhi pertumbuhan alami penduduk kota itu sendiri. Proses urbanisasi membuat kota menjadi ajang tumpuan harapan bagi masa depan sejumlah pihak. Mereka menetap dan bergelut dengan nasib mereka masing-masing di kota. Mempertaruhkan segalanya. Banjir arus penduduk yang menyerbu kota tidak pernah akan reda selagi

-
1. Philip M. Hauser, Penduduk dan Masa Depan Perkotaan, Yayasan Obor, Jakarta, 1985

disparitas kota-desa tetap ada dan pemekaran kota sudahlah niscaya tetap terjadi. 2/ .

Penduduk kota seringkali digambarkan selalu penuh dengan dinamika. Mereka mobile dan cekatan dalam melaksanakan suatu kegiatan. Kedinamisan kehidupan mereka membutuhkan sarana. Dan sistem transportasi adalah sarannya. Transportasi merupakan pelaksanaan perpindahan manusia dan atau barang dari suatu tempat ke tempat lain. Pelaksanaan transportasi melalui jalur-jalur transportasi yang berupa jalan akan membentuk alur lalu lintas. Transportasi yang digunakan sebagai sarana untuk mengadakan perjalanan tidak terbatas pada perjalanan di dalam kota tetapi juga perjalanan antar kota. Pola hubungan antar kota dilalui dengan melewati jalur-jalur yang telah terbentuk sejak dahulu.

Jalur-jalur transportasi antar kota di Pulau Jawa khususnya terbagi di dalam dua jalur yaitu jalur utara dan jalur selatan. Jalur-jalur ini telah lama ada dan disinyalir adanya kedua jalur ini sudah sejak jaman penjajahan. Jalur yang dibuka ini dulunya sewaktu jaman penjajahan digunakan sebagai prasarana pertahanan sewaktu perang. Jalur-jalur yang dibuka oleh penjajah untuk mengirim bahan makanan dan persediaan persenjataan sewaktu adanya gerilya. Jalur-jalur ini sampai sekarang tidak banyak mengalami perubahan.

2. Prisma, nomor 6, Juni, 1984

Setelah masa penjajahan berlalu, jalur utara lebih sering digunakan sebagai sarana perdagangan karena kota-kota di dekat jalur utara adalah kota-kota perdagangan yang terletak di dekat pelabuhan. Pada waktu itu perdagangan dan segala kegiatan pasar dilakukan melalui sarana dan prasarana laut. Hal ini disebabkan karena pertama kondisi geografis negara kita yang merupakan negara kepulauan. Kedua karena biaya angkutan laut pada umumnya lebih murah dibandingkan dengan biaya angkutan yang lainnya. Oleh karena itu kota-kota pelabuhan lebih dikenal sebagai kota transit, setelah melakukan transaksi perdagangan. Oleh karena itu maka dibangunlah prasarana transportasi seperti jalan dan jembatan yang akan menghubungkan kota-kota pelabuhan itu.

Pola ini diperkirakan akan berlangsung untuk waktu yang tidak terhingga lamanya dan menjadi suatu ciri perdagangan Indonesia untuk masa yang akan datang, karena hampir semua kota perdagangan di Indonesia sejak dahulu sampai sekarang berada di dekat pelabuhan atau di pelabuhan. Sehingga jalur dimana kota-kota pelabuhan dijadikan sebagai titik-titik simpul perluasan jaringan transportasi menjadi ramai, dan membuka peluang berkembangnya sebuah kota. Jalur utara yang mempunyai banyak kota-kota pelabuhan sebagai titik-titik simpul perluasan jaringan jauh lebih ramai dan dilalui sebagai jalur transportasi daripada jalur

selatan. Kota pelabuhan seperti Surabaya, Tuban, Semarang, Kendal, Pekalongan, dan Cirebon yang berjajar di jalur utara membuat jalur ini kerap dilewati daripada jalur selatan untuk waktu-waktu terdahulu.

Hari berganti hari, tahun demi tahun berganti tetapi sektor perhubungan dengan jalur-jalur transportasinya, tetap dilalui dalam fungsinya sebagai unsur perangsang kegiatan pembangunan. Dan jalur utara tetap lebih disukai untuk dilewati daripada jalur selatan. Kecenderungan memakai jalur utara membawa akibat-akibatnya. Baik bagi perkembangan jalur tersebut, bagi situasi serta kondisi di jalur tersebut, bagi penduduk di sekitar jalur tersebut maupun bagi prasarana dan sarana yang telah disiapkan di jalur tersebut dan tak lupa juga bagi jalur transportasi yang lainnya.

I.2. Permasalahan

Permasalahan yang hendak dibahas dalam makalah ini adalah :

- a. Faktor apakah yang menyebabkan lebih banyaknya digunakan jalur transportasi bagian utara ?
- b. Apakah dampak yang terjadi akibat lebih banyaknya digunakan jalur transportasi bagian utara ?

- c. Apakah dampak yang terjadi apabila diadakan pemilihan jalur alternatif transportasi yang baru sebagai prasarana sektor perhubungan di Pulau Jawa khususnya ?

I.3. Landasan Teoritik

Pentingnya sektor transportasi kota di dalam perkembangan kota memang amat jelas. Sektor transportasi yang merupakan sektor perhubungan memiliki peranan yang besar dalam merangsang kehidupan masyarakat di segala bidang baik dalam bidang ideologi, politik, ekonomi, sosial budaya maupun pertahanan dan keamanan. Peranan sektor perhubungan dalam kehidupan bangsa dan negara tersebut tercermin pada kebutuhan mobilitas segenap sektor dan wilayah dalam rangka mencapai tujuan pembangunan. Dalam proses pembangunan interaksi dan interdependensi antar sektor perhubungan dan sektor produksi sangat erat. Disadari bahwa perhubungan bukanlah tujuan akhir, melainkan merupakan tumpuan yang menjamin keberhasilan kegiatan produktif kota.

Fungsi dasar transportasi adalah menyediakan hubungan antara tempat tinggal dan tempat bekerja, hubungan antara permintaan dan pelayanan di mana masing-masing dipisahkan oleh faktor jarak, maka secara implisit transportasi alat untuk melawan faktor jarak.

Wilayah perkotaan pada dasarnya akan berkembang melalui "pertumbuhan" yang memungkinkan berkembangnya segenap aspek kehidupan manusia dalam wilayah tersebut. Berkembangnya suatu wilayah memerlukan suatu proses tersedianya pola-pola efisiensi yang berlaku di segenap kegiatan usaha manusia sehingga perkembangan suatu wilayah ke arah yang dikehendaki dapat terwujud. Usaha yang seringkali mendukung berkembangnya suatu wilayah tertentu adalah usaha ekonomi. Usaha ini digunakan untuk memenuhi kebutuhan manusia sehingga suatu wilayah menjadi semakin berkembang karena kegiatan pasar yang mungkin terjadi akibat adanya usaha ekonomi.

Kegiatan yang mendukung perkembangan suatu wilayah menuntut adanya arus barang dan mobilitas manusia yang telah memola. Pola arus barang dan mobilitas dapat dikenali dengan melihat ciri-ciri pemenuhan kebutuhan barang serta jasa, baik dilihat dari manusia yang berada dalam wilayah, kota maupun orientasi pemenuhan kebutuhan manusia di wilayah lain. Dalam hubungannya ini digunakan jasa distribusi yaitu jasa angkutan dan jasa perdagangan yang memiliki ciri-ciri khusus karena fungsinya dalam memberikan pelayanan sesuai dengan ciri-ciri pemenuhan kebutuhan barang maupun jasa yang berjangkauan lokal dan tidak lokal, serta berorientasi ke dalam maupun ke luar. Jasa distribusi ini merupakan unsur yang membentuk struktur pada wilayah kota.

Apabila wilayah kota telah berkembang sedemikianrupa, maka transportasi kota yang merupakan urat nadi kota juga akan berkembang seiring dengan perluasan dan perkembangan wilayah kota. Dalam pengembangan transportasi kota terdapat prinsip-prinsip yang mendasarinya. Ada 3 (tiga) prinsip utama yang digunakan dalam transportasi kota ataupun transportasi antar kota yang berdimensi keruangan, yaitu :

a. Complementarity

Prinsip ini menjelaskan pergerakan penduduk dan barang secara keseluruhan atau sebagian dari seluruh pergerakan, tetapi tidak menguraikan pergerakan setiap individu. Maksud dari complementarity adalah memisahkan keruangan dari penyalur kepada peminta. Dalam konteks transportasi kota, hal ini merupakan pemisahan point distribusi dan point penarik dari pembuat perjalanan. Selain itu juga nerhubungan dengan pergerakan penduduk dan barang yang sama-sama dipisahkan oleh jarak. Jauhnya jarak antara trip origin dan trip destination memungkinkan perjalanan kurang berlangsung, dalam arti frekuensi perjalanan rendah. Hal yang diutamakan dalam prinsip ini adalah kegiatan menggeser jarak perjalanan agar perjalanan dapat meningkat. Meskipun pergeseran jarak ini sangat dipengaruhi oleh variabel jenis kelamin, umur, pekerjaan, pendapatan, kepadatan pemukiman.

Carey, menformulasikan model modifikasi signifikan pada tahun 1958 yang menyatakan bahwa kepentingan dan interaksi keruangan

antara 2 kelompok terbesar digabungkan,

sehingga terjadi hubungan langsung. Pergeseran jarak yang mempunyai beberapa model interaksi telah diformulasikan lewat 2 variabel yaitu kelompok dan jarak.

Contohnya untuk penerapan di dalam transportasi, kelompok I dengan ukuran yang lebih besar merupakan unit tempat tinggal, kemudian ada kelompok II yang memiliki sejumlah daya tarik perjalanan seperti pusat pertokoan, tempat bekerja dan sebagainya. Pada pengertian ini, sub-area tempat tinggal merupakan kelompok awal perjalanan dan sub-area lain (pertokoan) dalam hal ini merupakan kelompok tujuan perjalanan yang potensial. Pola ini menyangkut point dalam interaksi untuk transportasi kota. Oleh karena itu pelaku perjalanan lebih suka melewati jalur ke tujuan C, karena faktor waktu perjalanan yang lebih baik bila dilihat dari jarak perjalanan.

b. Transferability

Penggunaan model complementarity sesuai untuk membuat peramalan perjalanan. Tetapi ketika jarak yang harus ditempuh semakin panjang, maka diperlukan perencanaan fasilitas kebutuhan yang baru, guna melawan jarak tersebut.

Dalam hal ini prinsip transferability mulai bekerja dimana pada dasarnya mempertimbangkan kemampuan pembuat perjalanan guna melengkapi pola perjalanan. Selain itu prinsip ini digunakan untuk mengevaluasi biaya perjalanan dengan mempertimbangkan kemampuan pelaku perjalanan. Perhitungan biaya perjalanan ini

didasarkan pada pendapatan rumah tangga. Antara dua wilayah besar yang jauh dan saling melengkapi terjadi perjalanan dengan biaya yang cukup tinggi maka orang yang berpendapatan rendah mungkin akan memilih tujuan perjalanan dengan beberapa kali transit bila sarana transportasi yang mendukung hal itu ada atau memilih sarana perjalanan yang hemat biaya.

c. Intervening Opportunity

Prinsip ini memberikan pengertian yang lebih mendalam mengenai ukuran perjalanan antara lokasi yang berbeda. Pada dasarnya prinsip ini berhubungan dengan alternatif opportunities yang tersedia bagi pembuat perjalanan ke tempat tujuan secara bergantian. Perjalanan ke tempat tujuan mungkin hanya 5 mil dari tempat asal dan pilihan lain mungkin hanya 2 mil. Disini pilihan ke dua menggambarkan intervening opportunity karena lebih pendek dan mempunyai daya tarik selama perjalanan. Apabila tidak ada pilihan jarak yang lebih pendek maka mau tidak mau perjalanan akan dilakukan dengan menempuh jarak yang pertama. Perjalanan utama yang menuju pada tujuan yang khusus benar-benar dipengaruhi oleh sejumlah intervening opportunity guna mengakhiri perjalanan.

BAB II

PEMBAHASAN

II.1. Faktor Penyebab Dipilihnya Jalur Utara

Sektor perhubungan dalam fungsinya sebagai unsur penunjang dan sebagai unsur perangsang tercermin pada kebutuhan mobilitas di segenap sektor dan wilayah dalam mencapai tujuan pembangunan.

Sektor perhubungan melalui jalur utara cenderung dipilih oleh para pelaku perjalanan sebagai prasarana transportasi dari wilayah barat P. Jawa ke wilayah timurnya dan sebaliknya. Hal ini dapat ditinjau lewat faktor economic cost dan social cost. Yang dimaksud dengan social cost adalah keuntungan-keuntungan sosial yang diperoleh ketika seseorang melakukan suatu kegiatan. Bila social cost ini dilihat dalam hubungannya dengan transportasi maka social cost adalah jarak yang ditempuh dalam melakukan suatu perjalanan dan waktu yang dihabiskan untuk melakukann perjalanan. Sedangkan economic cost adalah biaya-biaya yang dikeluarkan seseorang untuk melakukan suatu kegiatan tertentu. Bila dihubungkan dengan transportasi maka contohnya adalah biaya yang dikeluarkan selama melakukan suatu perjalanan.

Dalam kecenderungan memilih jalur utara sebagai jalar perhubungan antar kota di P. Jawa memang lebih menguntungkan dibandingkan jalur selatan. Hal ini dapat

dilihat secara jelas dari jarak tempuh yang dipergunakan apabila menggunakan jalur utara. Bila menggunakan jalur utara ini para pelaku perjalanan menghemat 200 km jarak perjalanan bila melakukan perjalanan dari wilayah timur ke wilayah barat P. Jawa. Contohnya bila akan mengadakan perjalanan dari Jawa Timur ke Jawa Tengah melalui jalur seelatan maka harus melewati Semarang - Ambarawa - Secang - Magelang - Purwokerto - Gomobong - Wangon - Ajibarang - Bumiayu - Slawi - Tegal. Sedangkan bila menggunakan jalur utara hanya melewati Semarang - Kendal - Batang - Pekalongan - Pemalang - Tegal. Jarak tempuh yang panjang itu juga berpengaruh pada lamanya waktu yang digunakan untuk melakukan perjalanan. Semakin jauh jarak tempuh perjalanan maka semakin lama waktu yang diperlukan untuk menempuh jarak tersebut.

Pada umumnya orang yang melakukan perjalanan tidak begitu suka melakukan suatu perjalanan dalam waktu yang lama karena membosankan dan melelahkan. Dari segi economic cost, pemilihan jalur utara memang lebih menguntungkan bila dilihat dari biaya perjalanan yang harus dikeluarkan, baik oleh pemilih kendaraan pribadi, pemakai jasa angkutan umum maupun pengusaha angkutan barang.

Kecenderungan untuk memilih jalur utara disamping karena faktor social cost dan economic cost, juga dipengaruhi oleh prasarana jalur utara yang lebih

baik daripada jalur selatan. Dengan dukungan prasarana yang lebih baik inilah membuat orang semakin suka memakai jalur utara sebagai sarana untuk bepergian karena terpengaruh oleh keselamatan dan kenyamanan perjalanan.

Pemilihan jalur utara sebagai sarana transportasi sesuai dengan prinsip-prinsip utama yang digunakan dalam pergerakan, khususnya pergerakan penduduk dan barang antara 2 dimensi keruangan yaitu prinsip complementarity, transferability dan intervening opportunity. Prinsip transferability pada dasarnya mempertimbangkan kemampuan dari pelaku perjalanan dan bagian-bagian perjalanan guna melengkapi pola perjalanannya. Selain itu transferability digunakan untuk mengevaluasi biaya perjalanan dengan mempertimbangkan kemampuan pelaku perjalanan. Berlakunya prinsip ini juga diperkuat oleh faktor economic cost dan social cost seperti yang telah disebutkan diatas.

Prinsip intervening opportunity juga berlaku disini karena prasarana yang memadai di jalur utara dan bisa juga dilihat dari segi waktu dan biaya perjalanan. Disamping itu prinsip complementarity juga beerlaku dalam pemilihan jalur alternatif transportasi. Jauhnya jarak antara trip origin (daerah asal perjalanan) dengan trip destination (daerah tujuan perjalanan) memungkinkan perjalanan kurang berlangsung dan frekwensinya rendah. Jalur transportasi di utara

lebih dipilih oleh sebagian besar pelaku perjalanan karena jarak antara trip origin dan trip destination lebih dekat dibandingkan jika melalui jalur selatan.

II.2. Dampak Pemilihan Jalur Utara

Akibat selalu dipilihnya jalur utara sebagai jalur kesayangan untuk melaksanakan kegiatan transportasi menyebabkan pemerintah Indonesia cenderung lebih memperhatikan kondisi sarana dan prasarana yang terdapat di jalur utara tersebut. Perhatian yang lebih itu diwujudkan dalam perbaikan-perbaikan jalan-jalan arteri, jembatan penghubung, rehabilitasi sejumlah angkutan kota, penambahan jumlah pompa bensin. Disamping itu untuk memenuhi harapan selalu digunakannya jalur utara maka ditambahkan armada pengangkutan umum barang dan jasa seperti bis antar kota, colt umum dan lain-lain.

Dengan kondisi prasarana yang memadai ini menyebabkan jalur utara setiap harinya dilalui oleh ± 26.000 kendaraan. Dalam hal ini terjadi peningkatan jumlah arus kendaraan di jalur utara dibandingkan dengan jalur selatan. Pertambahan arus kendaraan yang mondar-mandir di atas semua prasarana yang disdiakan di jalur utara meenyebabkan prasarana transportasi yang ada semakin lama semakin aus atau berkurang kualitasnya kondisi jalan maupun kondisi jembatan-jembatannya. Hal ini sesuai dengan pendekatan teknik dipil dalam ilmu

transportasi yang memandang bahwa kelancaran transportasi adalah keseimbangan antara volume jalan yang tersedia dengan jumlah kendaraan yang melewatinya, sehingga apabila jumlah kendaraan bertambah maka volume jalan harus ditambah . Jika tidak ditambah maka akan terjadi kejadian yang merugikan pihak pemerintah. Dampak yang sangat terasa dengan selalu dipilihnya jalur utara sebagai jalur favorit bagi pengguna jalan adalah pada saat arus mudik lebaran yang setiap tahun akan selalu "memakan korban" baik itu kemacetan, jalan rusak, maupun jembatan runtuh . Arus mudik sudah menjadi suatu tradisi bagi semua rakyat Indonesia, bagi mereka pulang kampung adalah suatu kewajiban yang harus mereka lakukan setiap tahunnya meskipun mudik tidaklah mudah. Mereka akan berupaya semaksimal mungkin, baik itu memakai kendaraan sendiri, kendaraan menyewa ataupun berdesah-desakan untuk mendapatkan angkutan umum. Dengan fenomena yang demikian ini maka pemerintah maupun swasta berupaya memberikan pelayanan sebaik mungkin dengan cara mengeluarkan hampir semua kendaraan angkutan umum yang mereka punyai untuk mengangkut semua orang yang ingin mudik.

Pada Lebaran tahun 1995 kendaraan bus yang sudah dikerahkan sudah mencapai 1000 bus belum ditambah dengan bus-bus cadangan yang diambil dari bus dalam kota karena arus mudik yang semakin melimpah. Sedangkan di daerah Celeng , Indramayu , setelah dipantau pada tanggal 1 Maret kendaraan yang lewat telah mencapai

lebih dari 35.000 kendaraan per hari. Di Weru Duwur Kabupaten Cirebon, kendaraan yang melintas dari barat lebih dari 40.000 kendaraan per hari. 3/

Timbul persoalan baru yaitu banyaknya jumlah kendaraan yang bepergian dan melalui jalur yang sama sehingga terjadilah kejadian yang sudah rutin yaitu kemacetan disekitar jalur utara. Sehingga baik jembatan maupun badan jalan harus menampung beban kendaraan yang begitu banyak yang akhirnya akan menyebabkan kerusakan pada kondisi jalan dan jembatan.

Arus mudik pada lebaran 1995, jalur utara menjadi ajang kemacetan, sepanjang hari kendaraan yang lewat jalur itu harus berjalan perlahan dan hati-hati karena padatnya arus, sedangkan pada jalur selatan dan tengah masih lengang. Akibat padatnya arus lalu lintas di jalur utara ditambah lagi dengan jembatan yang harus diperbaiki maka kemacetan semakin bertambah.

Di Jawa Timur saja ada 14 jembatan yang rusak, yang sampai sesudah lebaran masih dalam perbaikan sehingga diduga menjadi tempat rawan macet. Ke 14 jembatan itu antara lain jembatan Ngemplak antara Babat - Tuban dan jembatan Wilangan di Nganjuk. 4/

Selain kasus pada Lebaran 1995, kasus runtuhnya

-
3. Kompas, Jalur Pantura Padat, Selatan Lembang, tanggal 2 Maret 1995
 4. Kompas, Di Jatim tak Mungkin Orang Kelaparan, tanggal 21 Februari 1995

jembatan Comal pada tahun 1989 dapat dilihat sebagai akibat banyaknya kendaraan yang melalui jalur utara .

Jembatan Comal yang terletak di propinsi Jawa Tengah ini merupakan jembatan peninggalan Belanda yang telah mengalami perbaikan sebanyak 2 kali yaitu tahun 1958 dan 1984, setelah mengalami kerusakan berat tahun 1948. Dengan perbaikan yang ada sebuah jembatan secara teknis mempunyai kemampuan untuk bertahan selama 50 tahun, tetapi karena adanya peningkatan jumlah arus kendaraan diatas jembatan atau kerusakan kecil akibat bencana alam seperti banjir , maka hal ini akan dapat mengurangi umur kekuatan jembatan. Keadaan inilah yang dialami oleh Jembatan Comal yang harus menampung beban berlebih. Lagi pula banjir besar pernah melanda hampir 90 % kota Pemalang pada tahun 1988. Banjir teersebut mengakibatkan erosi yang meengancam badan jembatan, karena ketidakuatan menopang kondisi yang membebani maka akhirnya jembatan itu runtuh. 5/

II.3. Dampak Pemilihan Jalur Alternatif Baru (Jalur Selatan)

Akibat dari pengalaman yang sudah lalu maka orang akan mencari jalur tarnsportasi alternatif baru yaitu jalur selatan. Pemilihan jalur alternatif ini sesuai dengan dasar transportasi kota yaitu menyediakn hubungan antara tempat tinggal dan tempat

5. Surabaya Post, PU : Geerusan Sungai yang Meruntuhkan Jembatan Comal, tanggal 21 Maret 1989.

bekerja, penghasil dan penakar, permintaan dan pelayanan.

Dampak dipilihnya jalur selatan sebagai salah satu jalur alternatif transportasi dapat dilihat dari faktor ekonomi dan sosial. Dari segi ekonomi bagi pelaku perjalanan dampak yang kelihatan adalah bertambahnya biaya perjalanan terutama untuk angkutan barang dan pemilik kendaraan pribadi, karena tambahan biaya disesuaikan dengan tambahan jarak di jalur selatan biaya tambahan.

Pada arus mudik Lebaran 1995, pemerintah menganjurkan untuk menghindari kemungkinan terjebak kemacetan akibat rusaknya jalan dan jembatan di jalur utara, maka sebaiknya pemudik mengambil jalur alternatif. Jalan alternatif itu mulus dan nyaman, selain itu jalan alternatif juga memperpendek jarak tempuh sehingga menghemat waktu perjalanan 20 - 60 menit. Misalnya jalan alternatif Weleri - Sukoharjo - Yogyakarta, bisa menghemat satu jam dibanding bila menempuh jalur Weleri - Semarang - Ambarawa - Magelang. Akibatnya pada Lebaran 1995 ini, jalur selatan dijadikan jalur alternatif utama, dan diperkirakan akan dipadati tidak kurang dari 35.000 mobil pribadi. Dan hal ini menimbulkan kekhawatiran bahwa nantinya setelah lebaran jalur selatan akan mengalami banyak kerusakan, karena jalur ini sangat rawan terhadap banjir dan tanah

longsor. 6/

Sedangkan pada kasus putusnya jembatan Comal pada tahun 1989 yang terjadi sebelum Lebaran, berakibat jalur lalu lintas jalur utara menjadi lumpuh total bagi kegiatan perhubungan antar kota, baik perhubungan barang dan jasa juga orang. Sehingga jalur selatan mau tidak mau digunakan sebagai jalur alternatif agar kegiatan perhubungan tetap dapat berlangsung.

Selain daripada itu dengan diaktifkannya jembatan timbang untuk pencegahan kelebihan muatan pada angkutan barang akan menambah biaya pada jenis angkutan barang. Pengaktifan kembali jembatan timbang ini untuk mengontrol beban angkutan barang yang melewati batas beban maksimum jembatan. Sehingga apabila ada angkutan barang yang melebihi batas beban maksimum akan dipungut biaya tambahan. Tetapi dampak dari diaktifkannya kembali jembatan timbang adalah munculnya pungutan-pungutan liar yang jumlahnya tidak kecil yang harus dibayarkan dengan dalih kelebihan muatan.

Dengan meluapnya arus kendaraan di jalur selatan maka prasarana di jalur selatan menjadi tidak memadai. Contohnya sebuah jembatan di atas kali Bogowonto kecamatan Bagelen Purwokerto dalam keadaan kritis karena kaki jembatan yang baru dibangun pada tahun 1972

6. Kompas, Jawa Tengah Punya Banyak Jalan Alternatif, tanggal 21 Pebruari 1995.

menunjukkan keretakan serius. 7/

Dengan demikian terpilihnya jalur selatan oleh pengguna jalan secara bersamaan dalam arti mereka terpaksa dialihkan perjalanannya ke jalur selatan karena tidak memungkinkan bagi jalur utara utara untuk menampung beban terlalu banyak, dan jalur selatan secara mendadak terpaksa harus menampung beban yang begitu banyak, maka berakibat jalur selatan nantinya akan juga mengalami kerusakan.

UNIVERSITAS TERBUKA

-
7. Jawa Pos, Pengusaha Angkutan Pertahankan tarif, Jalur Selatan Macet, Jembatan Baru Retak, tanggal 22 Maret 1989.

BAB III

PENUTUP

III.1. Kesimpulan

Pemilihan jalur alternatif memang berguna dan sangat diperlukan bagi kelancaran transportasi, khususnya transportasi antar kota. Karena apabila terjadi gangguan pada salah satu jalur transportasi maka jalur alternatif dapat menggantikan fungsi jalur transportasi yang lumpuh agar sektor perhubungan tetap berjalan dengan lancar dan mendukung pembangunan.

Pemilihan jalur alternatif ternyata juga didukung oleh prinsip-prinsip di dalam transportasi kota yaitu prinsip complementarity, transferbility, dan intervening opportunity.

Pemilihan jalur alternatif juga menimbulkan dampak baik yang positif maupun negatif dari segi economic cost maupun social cost, baik bagi masyarakat sekitar jalur alternatif transportasi maupun bagi pelaku perjalanan sendiri, dengan tidak melepaskan perhatian dari prasarana dan sarana sektor perhubungan.

III.2. Saran-saran

1. Diberlakukannya masa darurat khusus dibidang arus lalu lintas angkutan barang dan jasa di P. Jawa.
2. Difungsikannya kembali jembatan timbang yang ada di P. Jawa dengan dibarengi kesiapan mental petugas dan

peralatannya. Karena tanpa kesiapan mental petugas dan peralatannya penyakit-penyakit sosial seperti pugli akan semakin berkembang di tengah-tengah masyarakat.

3. Pembatasan tonase muatan dengan ketentuan batas maksimum yang telah ditetapkan. Hal ini agar prasarana yang dipakai tidak cepat aus karena bertambahnya jumlah kendaraan yang meelintasi jalur jembatan.
4. Peningkatan kemampuan daya angkut prasarana angkutan transportasi di luar jalan raya. Peningkatan ini juga masih harus bertumpu pada kemampuan yang diberikan oleh sarana transportasi yang lain. Kemampuan tidak hanya penambahan jumlah kendaraan pengangkut saja tapi juga kemampuan tidak menaikkan biaya transportasi bagi pelaku perjalanan.
5. Pengguna jalan raya dituntut sadar untuk memenuhi semua ketentuan yang berlaku.

DAFTAR PUSTAKA

- Surabaya Post, "Selesai dikirim, Jembatan Darurat Usai Sebelum Lebaran, 18 Maret 1989
- Surabaya Post, "PU: Gerusan Sungai Yang Meruntuhkan Jembatan Comal", 21 Maret 1989
- Surabaya Post, "Musibah Datang Berkahpun Berkembang", 27 Maret 1989
- Jawa Pos, "Jembatan Comal Yang Darurat Selesai Dibangun Menjelang Lebaran", 18 Maret 1989
- Jawa Pos, "Pengusaha Angkutan Pertahankan tarif, Jalur Selatan Macet, Jembatan Baru Retak", 22 Maret 1989
- Jawa Pos, "Bakorstanasda Bicarakan Pengaruh Putusnya Comal", 23 Maret 1989
- Suara Pembaruan, "Jembatan Darurat Comal Selesai menjelang Lebaran", 10 Maret 1989
- Kompas, "Jawa Tengah Punya Banyak Jalan Alternatif", 21 Februari 1995
- Kompas, "Di Jatim Tak Mungkin Orang Kelaparan, 21 Februari 1995
- Kompas, "Jalan Pantura Padat, Selatan Lengah, 2 Maret 1995
- Kompas, "Sistem Transportasi Terpadu", 6 April 1989
- Majalah Transtel Indonesia No.44 Th 1984

Majalah Transtel Indoneesia No.45 Th 1985

Prisma No. 4 Th 1984

UNIVERSITAS TERBUKA