

Layanan Angkutan Umum di Kaltara¹

Sejak terbentuk Provinsi Kalimantan Utara (Kaltara) 22 April 2013, baru ada layanan transportasi umum oleh Perum Damri April 2016. Saat ini Bus milik Perum Damri melayani tiga rute, yaitu Tanjung Selor – Malianu (197 km), Tanjung Selor – Berau (101 km) dan Malianu – Salang (121 km). Ketiga rute ini dilayani angkutan bus perintis. Melihat perkembangan terkini untuk jalur Tanjung Selor – Malinau sudah selayaknya tidak perlu mendapat subsidi lagi dari pemerintah. Subsidi dapat dialihkan ke rute lain yang lebih memerlukan. Tingkat isian (*load factor*) sudah melebihi 70 persen dan ditambah lagi masih mendapat tambahan dari angkutan logistik. Walaupun logistik yang dibawa banyak yang berasal dari Tanjung Selor. Sementara sebaliknya dari Malinau belum banyak logistik yang dibawa.

Sebagian besar logistik di Prov. Kaltara mengandalkan jalur sungai. Lebih murah dan efisien. Jaringan jalan belum dapat menjangkau seluruh pemukiman penduduk. Baru dapat menghubungkan ibukota kabupaten dan sebagian wilayah perbatasan dengan negara tetangga Malaysia. Masih banyak dusun-dusun di Kaltara yang dilayani melalui angkutan sungai. Sungai masih menjadi andalan mobilitas sebagian besar warga Kaltara.

Sebelumnya jalur Tanjung Selor –Malinau sudah terlayani angkutan sewa (travel) plat hitam yang tarifnya sekitar Rp 250 ribu per orang. Menggunakan Bus Damri cukup membayar Rp 130 ribu jika lancar cukup 6 jam sudah tiba di tempat tujuan. Jalur Tanjung Selor- Malinau merupakan jalur cukup ramai selain jalur Tanjung Selor (Kab. Bulungan Kalimantan Utara) – Tanjung Redeb (Kab. Berau, Kalimantan Timur). Armada bus yang digunakan sudah sesuai standar layanan angkutan umum, yakni dilengkapi pendingin. Penumpang dinyamankan dengan layanan Bus Damri yang berpendingin ini. Perjalanan jauh tidak terasa lelah sekali.

Seperti halnya di daerah lain, terutama di Jawa, di jalur ini juga ada tempat untuk beristirahat. Desa Sekatak Buji merupakan daerah yang cukup ramai dengan rumah makan. Desa Sekatak dihuni para pendatang dari Jawa dan Sulawesi. Daerah ini sudah sejak lama dijadikan tempat istirahat bagi yang bepergian antara Tanjung Selor – Malinau. Apalagi sekarang di sekitarnya terdapat tambang emas dan beberapa perusahaan kelapa sawit, turut menjadikan ramai hingga malam hari. Tidak hanya rumah makan, tetapi terdapat pasar tradisional dan beberapa pertokoan yang menjajakan kebutuhan keseharian bagi warga sekitar atau pendatang.

¹ Mediatataruang.com, 22 Juli 2018

Rute Bus Damri yang lain, seperti Malinau-Salang cukup membayar Rp 50 ribu. Beroperasi sehari satu kali pulang pergi tiga jam perjalanan, kecuali hari Selasa dan Jumat tidak beroperasi. Rute Tanjung Selor-Berau Rp 50 ribu tiga jam perjalanan. Menggunakan travel dari Tanjung Selor ke Berau Rp 120 ribu. Di jalur ini nampaknya warga lebih banyak memilih travel karena *door to door* walau lebih mahal. Dan perekonomian warganya lebih maju ketimbang ke Malinau.

Masih ada jalan rusak

Jaringan jalan Tanjung Selor – Malinau sebagian mengalami kerusakan. Jarak 197 km ditempuh hingga 6 jam. Terutama dari Sekatak Buji hingga Malinau, sekitar 50 persen jalannya rusak. Jika melihat arus kendaraan yang lewat, masih jarang angkutan barang yang lewat. Perkebunan Sawit tidak sebanyak seperti di ruas jalan paralel perbatasan Malinau – Sei Manggaris. Kerusakan jalan lebih banyak di daerah cekungan yang tidak dilengkapi dengan drainase. Air yang menggenang terlalu lama dan dilewati kendaraan terus menerus bisa menyebabkan jalan cepat rusak, minimal lapisan aspal akan mudah mengelupas. Daya rekatnya rendah. Makanya, setiap membangun jaringan jalan baru perlu disertai pula membangun drainase. Tujuannya, supaya air tidak menggenangi permukaan jalan. Selain itu, faktor cuaca juga turut berpengaruh. Kawasan Kaltara sebagian besar merupakan hutan yang tentunya curah hujan masih cukup tinggi. Sering turun hujan dan udara panas silih berganti dalam sebulan. Merencanakan material jalan di daerah seperti ini perlu memikirkan kondisi cuacanya.

Jalur ini bukan merupakan daerah dataran, tetapi jalannya naik turun dan berkelok mengikuti topografi yang ada. Sekarang sudah beraspal semua, tidak ada lagi jalan tanah merah. Jika semua jaringan jalan beraspal mulus dan lurus, perjalanan bisa ditempuh kurang dari 4 jam termasuk istirahat.

Pengembangan rute

Dengan mulai meningkatnya perekonomian Provinsi Kaltara, tentunya mobilitas warga turut meningkat. Pemprov. Kaltara sudah meminta Kementerian Perhubungan untuk segera dikembangkan beberapa jalur yang memang menjadi kebutuhan untuk dilayani. Adapun rute yang diusulkan, seperti Tanjung Selor – Tideng Pale (Kab. Tana Tidung) sejauh 220 km diperkirakan memerlukan waktu 3 jam 30 menit, Tideng Pale – Malinau (47 km, 1 jam 20 menit), Tanjung Selor – Tanah Kuning (86 km, 2 jam 30 menit), Malinau - Long Loreh (68 km, 2 jam), Tanjung Selor – Long Beluah (82 km, 2 jam 30 menit), Sei Manggaris – Satuan Pemukiman (SP) 1 / SP 2 (84 km, 2 jam 30 menit), Pelabuhan Pembeliangan – Naputi (72 km, 2 jam 30 menit) dan Pelabuhan Pembeliangan – Sujau (60 km, 2 jam). Tidak harus meminta bantuan Kemenhub untuk memberikan subsidi angkutan perintis, Pemprov. Kaltara juga dapat

menyisihkan sebagian anggarannya untuk diberikan subsidi untuk rute yang diusulkan itu. Provinsi Jawa Tengah sudah melakukan subsidi angkutan umum untuk rute Bawen-Semarang sejauh 40 kilometer. Konsep membeli pelayanan (*buy the service*) yang diterapkan. Tahun ini dikembangkan ke rute Purbalingga-Purwokerto dan tahun depan untuk rute Demak-Semarang.

Pemprov. Kaltara dapat belajar dengan Pemrov. Jawa Tengah untuk urusan layanan transportasi umum dalam skala kecil tetapi mulai bermanfaat bagi warga. Layanan angkutan umum perkotaan dapat pula diselenggarakan Perum Damri dengan pemkab setempat, tanpa meninggalkan operator perorangan yang sudah lebih dulu beroperasi. Mengajak operator itu dalam satu manajemen transportasi umum yang baru.

Daerah perbatasan di Kalimantan dapat diandalkan sebagai pengembangan perekonomian Indonesia ke depan. Selain dibangun jaringan jalan ke setiap pelosok negeri, harus diikuti pula layanan transportasi umum yang menjangkau kawasan tersebut. Daerah perbatasan bukan serba terbatas.

Djoko Setijowarno, Akademisi Prodi Teknik Sipil Unika Soegijapranata, Semarang