



Setiap Hari Keliling Bawa Kursi Kosong

Senjakala Bis Kota Hadapi Transportasi Modern

Rp100 ribu itu nanti masih dipotong, ya mungkin kami bisa bawa pulang Rp50 ribu dalam sehari.

LIPUTAN KRUSUS

YOGYA, TRIBUN - Suara krekkitan akibat gesekan body bis yang mulai menua terdengar mengiringi laju bis kota jalur 4 yang dikedirikan Yoyon, 50 meninggalkan terminal Giwangan, Senin (25/9). Kala bis meninggalkan terminal, sinar matahari belum begitu menyengat.

Senandung gesekan besi tua di dalam bus yang mulai usang itu menggantikan suara radio ataupun *tape recorder* yang tak lagi terpasang di dashboard bis.

● ke halaman 11

KATA MEREKA

**Girindra Surya**
Warga Turi, Sleman

Sopir dan kru sebaiknya digaji tetap agar tidak kejar setoran model shelter. Model bus yang cocok untuk DIY adalah bus tingkat dan sesuai dengan medan Yogya yang landai sehingga bisa memuat penumpang lebih banyak.

**Hermani Atrin W.**
Warga Samirono, Kota Yogya

Bus di Kota Yogya sebaiknya terintegrasi menjadi satu bus menjadi Trans Jogja. Apalagi, jalan di Kota Yogya kurang lebar dan malah akan menjadi kacau jika tidak digabung.

**M Sutan Mulia Harahap**
Musisi warga Bantul

Menurutku bus kota masih sangat perlu, jangan sampai mati ditelan zaman. Namun, kenyamanan dan keamanan sangat perlu. Utamanya, keamanan dan juga kondisi bus agar lebih bagus lagi.

Setiap Hari Keliling Bawa Kursi

● Sambutan Hal 1

Sementara itu empat penumpang tampak acuh duduk meneyar di dalam bis.

Sesuai dengan jalurnya, Yoyon akan menahkodai bis tersebut meninggalkan Terminal Giwangan menuju ke Ketandan, Jalan Wonosari, Gedung Kurang, Bonbin, SGM, Pakualaman, Gondomanan dan Pasar Beringharjo. Selepas itu, bis akan mengaspal melintas Abu Bakar Ali, Kotabaru, Gramedia, Dunderan UGM, Tuju, Jalan Mangkubumi, Jalan Mataram, Maloboro, Senopati, Pakualaman, Kusumanegara, SGM, Gedungkuning, dan balik Terminal Giwangan.

Sepanjang perjalanan yang ditempuh sekitar 90 menit ini, Triban Jogja seragaja ikut menjadi penumpang. Setelah memperoleh aba-aba dari petugas terminal, Yoyon kemudian mulai membawa bis-nya keluar dari terminal.

Keluar dari terminal, bis itu pun kembali berhenti untuk ngetem. Selain bis Yoyon, ada beberapa bis kota lain yang juga berhenti. Di antara bis bercorak oranye-putih, Yoyon sesekali berteriak, ".....Beringharjo, Pasar Beringharjo, Maloboro," sambil berharap ada penumpang yang naik.

Tak berselang lama, dua ibu-ibu tampak mendekati dan naik ke dalam bis. Dua penumpang yang naik di tempat ngetem ini melengkapi total empat penumpang yang diangkut Yoyon menyusuri jalur yang dilaluinya.

Dengan laju pelan, bis mulai menyusuri jalanan perkotaan dengan empat penumpang yang mengisinya. Laju bis senyawa tak terlalu kencang guna mencari penumpang. Selama perjalanan, para penumpang disugahi pemandangan interior bis yang sudah uzur. Lis kaca penghalau sinar ultraviolet banyak yang sudah mengelupas.

Belum lagi lantai bis yang sudah banyak karat di sana-sini. Tak jarang ada beberapa lubang di lantai bis sehingga aspal jalanan bisa terlihat dengan mata telanjang.

Sepanjang perjalanan, pandangan mata Yoyon tampak berharap ada penumpang yang menghentikannya di sepanjang jalan. Namun ia tam-

pak pasrah menalapi para penumpang yang semakin hari semakin berkurang.

Masa kejayaan

Yoyon masih ingat betul saat profesi yang dijalannya sebagai sopir bis kota mengalami masa keemasan di era 90-an. Dia mengaku ingat betul, dalam sehari dia mampu membawa pulang keuntungan bersih Rp300 ribu.

Namun saat ini, orang-orang seakan enggan untuk menumpang. Padahal tarif yang ditawarkan terbilang murah, untuk rute jauh atau pun dekat setiap penumpang dipatok Rp4 ribu saja. Selain itu, jarak armada satu dengan yang lain pun tak terlalu lama. Beberapa sopir pun sangat ramah melayani para penumpang.

Dari pantauan *Tribun Jogja* pada Senin (25/9) siang sangatlah miris. Dari total 26 kursi, hanya ada 4 penumpang yang dibawa dari Terminal Giwangan. Rata-rata dari mereka sudah berusia sepuh, atau pun para pedagang pasar yang membawa barang-barang dagangan.

Sesampai di Kotabaru, keempat penumpang ini turun semua dan bis tua yang pernah jaya ini hanya berisi sopir dan *Tribun Jogja*. Saat itulah Yoyon bisi bercerita banyak tentang kehidupan mudinya

dan juga pilihan sopir bis kota lainnya. Menurut Yoyon, penumpang yang menjadi bis kota adalah para penumpang kepepet.

"Rata-rata ya pedagang pasar dan orang-orang yang sudah tua. Sudah jarang pelajar, apalagi mahasiswa," keluhnya.

Melintas di Pakualaman, cerita Yoyon berhenti. Saat itu seorng di pinggir jalan tampak memberi tanda ingin menumpang bis yang dikemudikannya. Dan Penumpang yang naik dari Pakualaman ini merupakan penumpang terakhir hingga bis yang dikemudikan Yoyon mengakhiri tripnya ke Ketandan, Jalan Wonosari.

Tampa penumpang

Masih ada pemandangan lain yang lebih memilukan, saat hendak bertolak kembali ke terminal Giwangan. Tak ada satu pun penumpang yang dibawa. Yoyon menjalankan rongsokan tua yang berisi 26 kursi kosong tersebut tanpa penumpang. Kondisi itulah yang membuat tak sedikit sopir yang tidak meneruskan

jalurnya mencari penumpang. Mereka lebih memilih untuk mengakhiri perjalanan dengan mengambil jalur yang bukan daerah operasi mereka.

Imbas dari sepiya penumpang, pendapatan para sopir pun menyusut. Bila di masa jaya mereka mampu membawa pulang Rp300 ribu dalam sehari, kini sebaliknya. Bisa membawa Rp150 ribu saja sudah lumayan.

Jangankan Rp150 ribu, di lapangan rata-rata dari mereka membawa pulang di bawah Rp100 ribu. Kondisi ini tentu memisingkan para sopir bis ini. "Rp100 ribu itu nanti insih dipotong, ya mungkin kami bisa bawa pulang Rp50 ribu dalam sehari," tambah Bapak 3 anak ini.

Dengan pendapatan yang minim tersebut tak jarang sopir-sopir ini hanya membawa pulang rupiah dalam jumlah yang terlampau sedikit. Yoyon menjelaskan, bila dalam sehari dia hanya dapat Rp70 ribu, itu nanti akan disetor sebagian untuk si juragan.

"Dengan biaya segitu cuma bisa buat makan, mas. Belum beli rokok, atau keperluan lain. Kalau enggak ya biasanya belin solar biar besok bisa nantik lagi," katanya.

Jual cilok

Untuk menambah pendapatan sepanjang hari, Yoyon biasanya menjual cilok keliling kampung. Walau tak mau mengangapkan hasil ya dia dapat, namun dia mengklaim cukup untuk terus membuat dapur mengepul.

Penumpang yang semakin sedikit membuat para sopir menjerit. Bagaimana tidak, kehadiran transportasi online ini semakin mereduk keberadaan angkutan kota. Daerah-daerah operasi mereka dikuasai, calon penumpang mereka diangkut, langkah sudah pendirian para sopir ini.

Sopir bis kota lain, Eko pun menghehkan hal yang sama. Tancapan kuku angkutan online tak bisa dipungkiri telah memakan habis pendapatan para sopir-sopir bis kota.

"Terus terang sampai sekarang soal pendapatan merosot, sudah nggak kayak dulu. Istilahnya nggak bisa dijagokke," sesalinya.

Hal ini dikarenakan, lanjutnya, pemerintah seolah tidak memikirkan nasib para sopir angkutan kota ini. "Harusnya pemerintah itu membatasi angkutan kendaraan. Kalau

seperti ini, kami (bis kota) bisa kalah saing, apalagi dengan adanya angkutan online," katanya.

"Selain membatasi angkutan kendaraan pemerintah mestinya juga membatasi kepemilikan kendaraan bermotor. Anak-anak yang belum cukup umur yang sudah di kasih motor itu juga yang me-ngurangi pendapatan kami," tambahhya.

Dampak dari merosotnya pendapatan para sopir angkutan kota ini, tak jarang banyak dari mereka memiliki pekerjaan sampingan, seperti misalunya sebagai sopir *freelance*. Dialui Eko, dari pendapatan *freelance* tersebut setidaknya kebutuhan hidup mereka bisa sedikit terbantu.

"Kalau cuma *ngandalin nyupir* bis kota nggak akan hidup. Apalagi anak saya masih sekolah semua. Mau makan dan bayar sekolah pakai apa," cetusnya.

Untungnya di tengah pendapatan mereka yang mengalami kemerosotan, para juragan yang tak lain pengelola bis-bis kota ini tak menaruh target harus meyeret berapa rupiah dalam sehari. Dari keterangan kedua sopir ini, asalkan se-kembali menarik solar dalam keadaan penuh juragan mereka sudah cukup senang.

"Kalau sekarang sudah nggak bisa mau *ngorjet* berapa sehari. Asalkan solar penuh saja juragan itu dah senang. Kalau ditarget malah *supir* ini enggan nantik lagi," kata Eko.

Kalau tidak ada penangan-an dari pemerintah, tinggal waktu yang akan memakan keberadaan bis-bis kota ini. Tahun-tahun mendatang bis kota mungkin sudah tidak dapat lagi diketemui.

Tinggal pemerintahnya saja gimana solusinya. Karena sekarang ini tinggal betah-betahan saja antara pemilik armada dan *supirnya*. Cara lesse si pemilik bilang "sih betah ra nantik, nek *supir* bilang enggak betah ya sudah, *lamat*," jelasnya.

Untuk itu, *supir*-*supir* ini sangat mengantungkan nasib mereka kepada pihak terkait akan keberlangsungan angkutan kota. Kalau boleh berpendapat, mereka ingin agar pemerintah melihat langsung kondisi bis kota saat ini. Selain itu, mereka juga berharap agar angkutan online diawasi keberadaannya. **[sis/ais]**



TRIBUNJOGJA/HASAN SAKRI GHIZALI

KENANGAN - Sebuah bis kota melintas di Jalan Malioboro, Yogyakarta. Bis kota ini pernah mengalami masa kejayaan saat moda transportasi ini menjadi satu-satunya pilihan. Sekarang, pemilik bis dan sopir harus berjuang untuk tetap bisa bertahan di tengah kesulitan, sementara profesi kernet sudah harus punah lebih awal.

-NEWS-ANALYSIS-

Prof Ir Sigit Priyanto

Guru Besar Teknik Sipil Transportasi UGM

Biaya Operasional Lampaui Pendapatan

MELIHAT kondisi bus kota reguler yang ada di Yogyakarta memang perlu disikapi. Dari penelitian yang kami lakukan, persoalan yang dihadapi oleh bus kota adalah *load factor* (faktor muatan) yang sangat rendah. Sementara, beban operasional cukup besar.

Hasil dari penelitian ini menyebutkan bahwa *load factor* bus kota tidak sampai di angka 0,3 atau hanya 30 persen saja penumpang seharusnya. Misalnya, dari 30 seat (kursi) yang

ada hanya terisi 7 orang saja, selebihnya, bus kota hanya berputar-putar dengan kursi kosong.

Di satu sisi, kondisi bus kota pada umumnya sudah jelek dan berumur. Sementara, jumlah bus kota di Yogyakarta masih cukup banyak untuk merebut porsi penumpang yang semakin menipis karena kepemilikan kendaraan pribadi.

● ke halaman 11

Biaya Operasional Lampaui Pendapatan

● Sambungan Hal 1

Bisa disimpulkan, penumpang bus kota adalah *captive user* atau penumpang yang terpaksa karena keterbatasan. Biasanya, para penumpang ini tidak memiliki kendaraan pribadi seperti sepeda motor ataupun mobil. Setelah mereka memiliki sepeda motor, maka, mereka akan kembali meninggalkan bus kota.

Tentu saja, kondisi ini akan semakin memperburuk operasional bus kota. Para pemilik bus kota akan merasa rugi jika operasional tidak sebanding dengan penumpangnya. Maka, dulu idenya ada bus *Trans Jogja* sebagai bus kota yang memiliki kualitas operasional.

Untuk DIY, paling tepat adalah memperbanyak bus kota kembali. Untuk *Trans Jogja* memang semakin bertambah, namun pertumbuhannya lambat meski sudah ada subsidi sekitar 50 persen. Bahkan, kalau bisa

ada subsidi penuh dari pemerintah sehingga bus kota gratis, sehingga akan semakin menumbuhkan minat masyarakat untuk kembali naik bus kota dan transportasi umum.

Bisa juga seperti Jakarta yang sudah membatasi operasional kendaraan roda dua di jalan protokol. Ring road di DIY pun cukup bagus sebagai pembatas kendaraan bermotor, sekaligus menyelamatkan pengguna jalan. Karena, 10 dari kecelakaan di DIY, 8 diantaranya melibatkan sepeda motor. (als/sis)

Instansi	Nilai Berita	Sifat	Tindak Lanjut
1. Dinas Perhubungan	Netral	Biasa	Untuk Diketahui

Yogyakarta, 28 September 2024
Kepala

Ig. Trihastono, S.Sos. MM
NIP. 19690723 199603 1 005