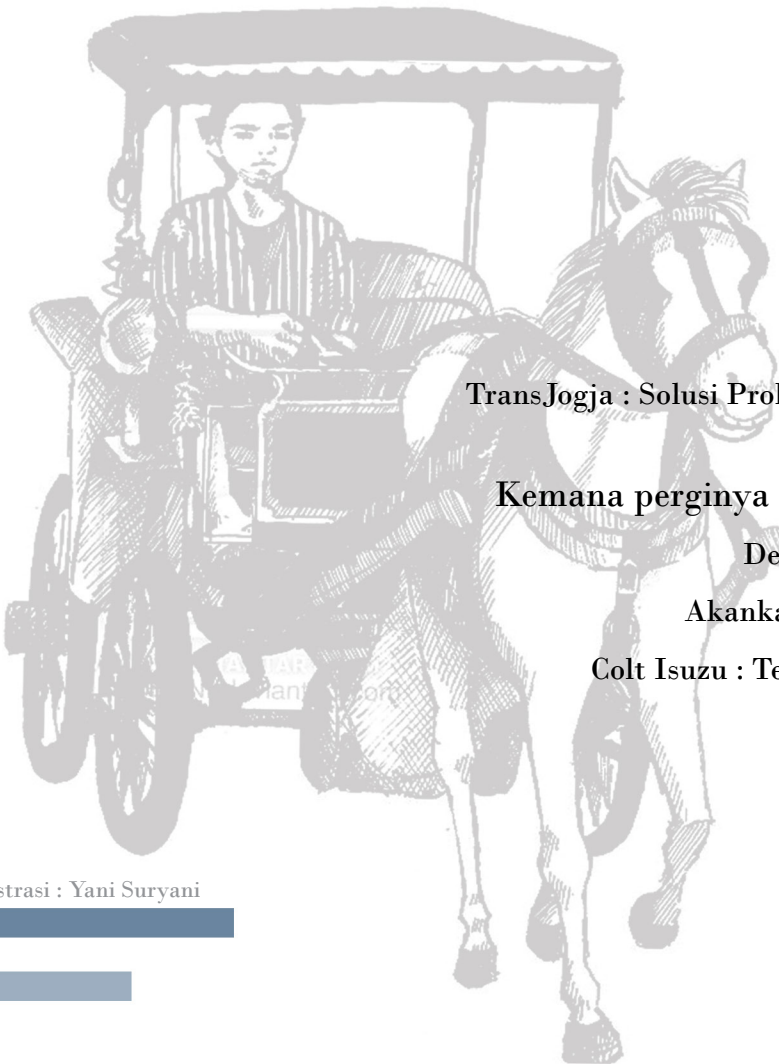


CLAP POST

edisi Dinamika Transportasi



TransJogja : Solusi Problema Transportasi
Kota

Kemana perginya ojek pangkalan?

Delman dalam histori

Akankah becak mati suri?

Colt Isuzu : Tersembunyi di balik
Modernisasi

Ilustrasi : Yani Suryani



TRANSJOGJA :

Solusi Problema Transportasi Kota

"Ayo, bis'e wes teko (Ayo, busnya sudah datang)," ujar Djoko, seorang penjaga halte Transjogja di Malioboro, yang berusaha mengingatkan para pengguna TransJogja untuk menghentikan kesibukansementaradanbersiapmenaiki bus yang merekatunggu.

Dikala itu, sang surya memancarkan sinar jingganya. Terdengar pula suara mesin kendaraan pribadi yang seolah tak mau kalah bersahut-sahutan. Mobil dan motor pun berlalu-lalang seakan-akan menandakan bahwa kota ini tak pernah berhenti sibuk. Yogyakarta memang mampu memikat setiap orang yang ada. Namun, daya tarik ini menimbulkan masalah baru, yaitu kendaraan pribadi yang jumlahnya kian berkembang pesat. Seiring dengan dinamika yang terjadi, kemudian dibentuklah TransJogja.

Sebagai kota dengan penduduk hingga 3,6 juta jiwa dan kota peringkat ketiga dari Indeks Pariwisata Indonesia versi Kementerian Pariwisata, Yogyakarta tentunya membutuhkan suatu sistem transportasi yang dapat menjangkau setiap daerahnya. Maka, lahirlah sebuah sistem *Bus Rapid Transit* (BRT) yang dinamakan sebagai TransJogja dan diadopsi Pemerintah Yogy-

akarta sebagai upaya pemenuhan moda transportasi publik di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

Bus ini telah berdiri sejak tahun 2007 dan resmi beroperasi pada Maret 2008. Meskipun relatif baru dibandingkan BRT sejenis seperti Trans Jakarta



Ilustrasi : bca.co.id

dan Trans Metro Bandung, TransJogja telah memiliki 105 unit armada, 15 jalur lintasan dan lebih dari 80 halte. Tak hanya itu, pilihan transportasi publik yang umurnya hampir menginjak satu dekade ini mampu menghubungkan enam titik penghubung moda transportasi lain, yaitu stasiun kereta api Yogyakarta (Tugu), terminal bus Giwangan, terminal angkutan desa Condong Catur, terminal regional Jombor, bandar udara Adisucipto, dan terminal Prambanan.

TransJogja beroperasi dari pukul 5.30 WIB hingga 21.30 WIB. Menurut Djoko, jam enam pagi dan empat sore merupakan jam tersibuk bus ini. Untuk masalah pem-

bayaran, TransJogja menerapkan dua sistem, yaitu tiket untuk sekali jalan, tiket berlangganan pelajar, dan tiket berlangganan umum serta kartu pintar (smart card) yang dapat dipakai hingga tujuan utama tanpa batasan jumlah transit bus.

"Sistem transportasi publik yang baik menghubungkan orang-orang ke tempat pekerjaan, sekolah dan mendukung masyarakat menuju kesejahteraan, serta ekonomi yang maju,"
- CLASP

Berdasarkan pendapat beberapa pengguna TransJogja, terdapat dua kekurangan moda transportasi ini yang membuat orang enggan menggunakan bus TransJogja, yaitu jalur yang belum tersosialisasikan dengan baik dan tidak adanya lajur khusus seperti *busway* yang dimiliki Trans Jakarta untuk kepastian waktu tunggu antar bus.

(Rizki R. Prayitno)

KEMANA PERGINYA OJEK PANGKALAN?

Perkembangan zaman membuat kita semua untuk memikirkan cara agar menemukan inovasi-inovasi baru yang nantinya akan membantu kita semua dalam menjalani kehidupan sehari-hari. Sama halnya dengan transportasi, moda transportasi dalam kehidupan kita kini telah berkembang, banyak perubahan yang telah terjadi, dari transportasi kuno seperti becak, gerobak, dan andong, sekarang telah digantikan oleh transportasi modern. Muda ini, banyak sekali yang menawarkan jasa transportasi, seperti ojek, dengan tawaran beberapa ribu rupiah kita dapat pergi ke tempat tujuan. Sekarang, layanan jasa transportasi ini telah berkembang, dengan

bantuan smartphone kita dapat menikmati jasa transportasi ini. Tetapi, dengan keberadaan ojek online pastinya akan timbul persaingan dengan para ojek konvensional, jumlah mereka pun sekarang telah berkurang, apa yang terjadi?

Selain lebih praktis dan mudah, kelebihan lain yang ditawarkan ojek online memang beragam, mulai dari jasa ojek hingga antar makanan, membuat ojek konvensional kalah saing dengan keberadaan ojek online. "Beberapa teman saya yang ikut ojek online dulunya pernah jadi pengemudi ojek pangkalan," kata Gempur, salah satu pengemudi ojek online. Lahan nafkah yang berkurang men-

jadi salah satu faktor berkurangnya ojek-okej konvensional ini, karena beratnya persaingan dengan ojek online beberapa pengemudi ojek konvensional memutuskan untuk ikut menjadi bagian dari ojek online.

Merasa lahan nafkah para ojek konvensional berkurang maka tidak heran jika terjadi pertikaian antar ojek online dan ojek konvensional, seperti yang terjadi di Universitas Indonesia, Depok pada 3 Oktober 2015, dimana salah satu sopir ojek online dipukul dari belakang oleh seorang pengemudi motor yang diyakini sebagai ojek konvensional, bahkan di Kota Serang, Banten pada 9 Oktober 2017, puluhan pengemudi ojek konvensional melakukan demo di depan gedung DPRD Banten dengan membawa spanduk penolakan keras terhadap ojek online. Kompetisi antara kedua pengemudi angkutan umum ini sering terjadi. Beberapa dari ojek online dianjurkan untuk tidak menjemput penumpang di wilayah tertentu agar tidak terjadi konflik. "Ya, nama mencari nafkah, jangan sampai terjadi hal-hal yang tidak diinginkan," ujar Gempur.

Dilansir dari Kompas.com, pihak salah satu perusahaan ojek online ternama, Go-Jek, menyatakan bahwa adanya ojek online bukan untuk berkompetisi melainkan membantu pengemudi ojek konvensional untuk bergabung. Hal ini bertujuan untuk mengembangkan dan me-

majukan ojek konvensional. Tetapi tidak semua pengemudi ojek sependapat dengan pernyataan ini. Beberapa dari mereka tidak setuju dengan keberadaan ojek online yang menekan penghasilan mereka.

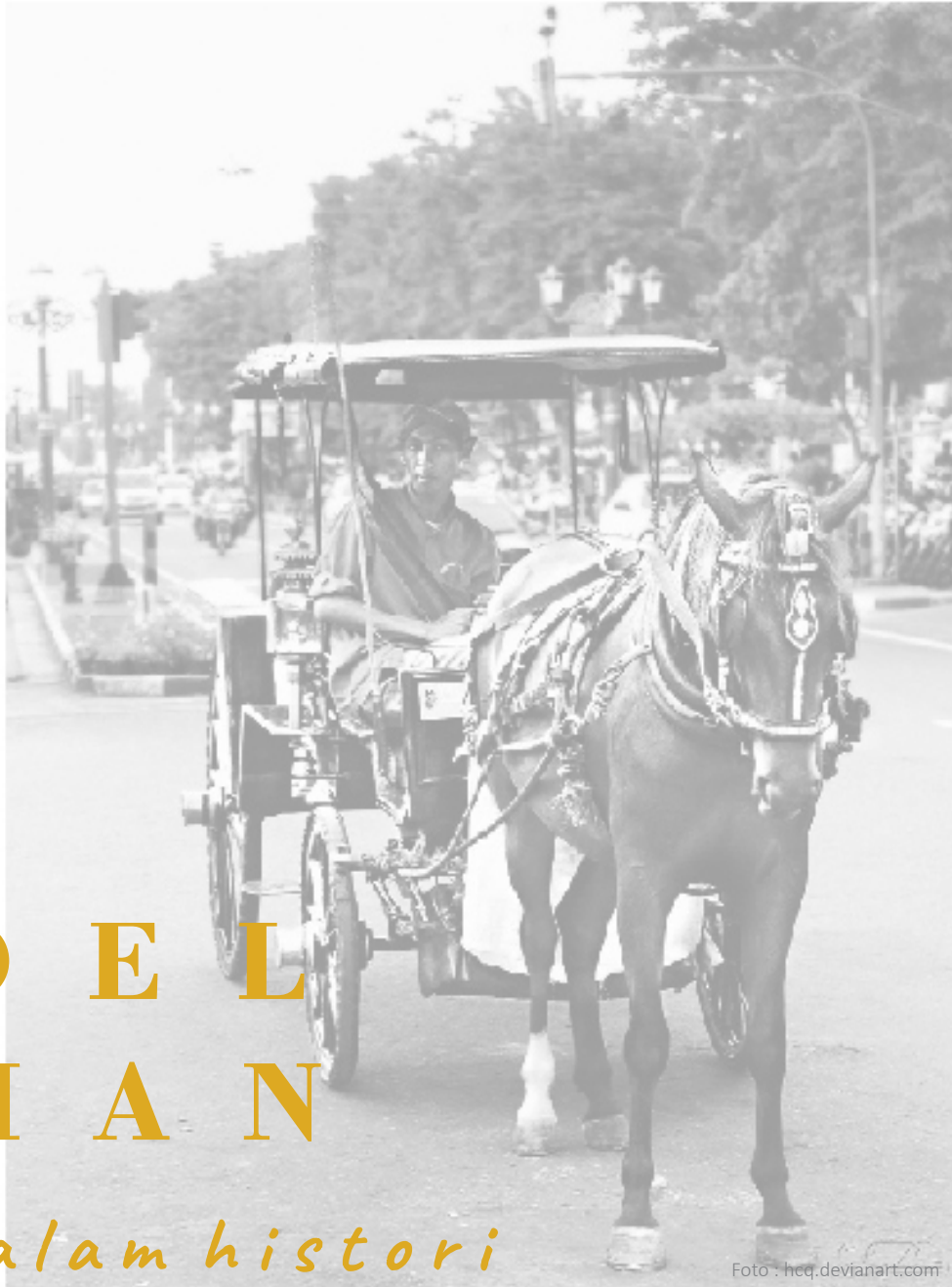
"Banyaknya peminat juga menjadi motivasi saya ikut jadi pengemudi ojek online," kata Gempur. Karena ojek online terkenal dan menjadi pilihan kalangan masyarakat, pastinya banyak menarik pelanggan, dan menguntungkan untuk para pengemudi ojek online. Perkembangan pasti akan menggantikan cara lama. Sesuatu yang lebih murah, mudah, dan cepat pasti menang.

Perkembangan zaman memang memberikan sesuatu yang positif tetapi apa jadinya bila seseorang tidak dapat mengikuti perubahan tersebut. Itu yang telah terjadi pada pengemudi ojek konvensional, sebagian besar dari mereka memutuskan untuk menjadi bagian dari perubahan. Beberapa dari mereka pun ada yang tetap pasrah mencari nafkah dengan cara lamanya.

(Iqbal)



Foto: Rika Verry



DELMAN

dalam histori

Foto : hcg.deviantart.com

FAKTA MENARIK:

Pencipta delman adalah Charles Theodore Deeleman yang merupakan seorang insinyur ahli irigasi Belanda yang bertugas di Batavia (Jakarta) saat masa penjajahan Belanda.

Delman merupakan kendaraan transportasi tradisional yang memanfaatkan tenaga kuda sebagai penggerakannya. Penamaan Delman (di beberapa daerah ada yang menyebutnya Dokar atau Andong) berasal dari penemunya yaitu Charles Theodore Deeleman, seorang insinyur keturunan Belanda yang memiliki bengkel besi di pesisir Batavia (sekarang Jakarta).

Pada zaman dahulu di Yogyakarta, saat masa pemerintahan Sri Hamengkubuwono VII, delman dianggap sebagai suatu penanda status sosial, yaitu jika memiliki delman akan dianggap sebagai bangsawan atau sahabat keraton. Rakyat kecil tidak diperkenankan menggunakan delman. Kemudian saat masa pemerintahan Sri Hamengkubuwono VIII barulah delman diperbolehkan untuk masyarakat umum, walaupun terbatas untuk kalangan berada, seperti pedagang atau pengusaha.

Sebelum adanya kendaraan bermotor di Indonesia, delman digunakan untuk angkutan antar kota. Namun, saat ini delman tidak lagi menjadi alat transportasi umum. Menurut Perda DIY No. 5 Tahun 2016 Pasal 6, delman ditetapkan

sebagai alat transportasi tradisional yang didasarkan pada tujuan budaya, wisata, pendidikan, dan tertentu lainnya.

Saat ini delman dapat ditemui di tempat-tempat wisata, seperti Malioboro dan Pasar Beringharjo. Delman lebih menonjol sebagai daya tarik wisata dibanding sebagai alat transportasi. Hal ini dikarenakan delman mendukung kekhasan kota Yogyakarta. Tarif untuk menaiki delman sesuai dengan kesepakatan penumpang dengan kusir, namun untuk rute Malioboro, Keraton Kasultanan Yogyakarta, Tamansari kemudian melewati pojok Benteng Kulon ke arah utara dan berakhir kembali di Malioboro tarif berkisar antara Rp 25 ribu hingga Rp 50 ribu.

Zaman terus berkembang dan alat-alat transportasi yang baru akan terus bermunculan. Delman sebagai alat transportasi tradisional asli Indonesia harus dijaga dan dilestarikan oleh pemerintah dan bangsa Indonesia agar kita tidak lupa dengan budaya kita sendiri.

(Alvinson)

AKANKAH BECAK MATI SURI ?

Perkembangan teknologi yang pesat telah mengubah semua aspek kehidupan manusia dewasa ini. Salah satu yang terkena dampaknya adalah aspek transportasi yang telah berintegrasi dengan teknologi informasi. Munculnya jasa ojek daring merupakan dampak

dari perkembangan teknologi yang begitu banyak manfaatnya.

Transportasi daring di Indonesia pertama kali dipopulerkan di Jakarta. Saat mulai beroperasi terjadi banyak konflik dengan para sopir transportasi konvensional yang menolak keberadaan ojek online.

Akan tetapi, di sisi lain banyak warga yang terbantu dengan layanan ojek online ini. Oleh karena itu, perusahaan ojek online berencana mengembangkan bisnis mereka menjadi lebih besar, dengan menyasar kota-kota besar di Indonesia.

Yogyakarta menjadi salah satu pilihan perusahaan ojek daring untuk berkembang. Tidak berbeda jauh dengan Jakarta, penolakan keras dilakukan para ojek konvensional dan supir taksi, bahkan sampai sekarang. Beberapa solusi pun ditawarkan untuk menengahi permasalahan ini, seperti larangan menaikkan penumpang di terminal, stasiun, dan bandara.

Solusi itu berjalan cukup lancar bagi tukang ojek konvensional, tetapi tidak dapat membantu moda transportasi tradisional lain yang ada di Yogyakarta, seperti becak. "Sebelum ojek online berkembang di Yogyakarta pun peminat becak sudah jarang, apalagi setelah ada," kata Suwarno, seorang tukang becak yang biasa mangkal di bundaran Kridosono. Ia mengakui banyak keunggulan dari ojek daring yang tidak

dimiliki becak. Suwarno menambahkan, "Dengan menggunakan aplikasi smartphone tentu dapat dihubungi pelanggan di mana saja, kapan saja. tukang becak hanya bisa mlongo." Selain itu, tarif dan kecepatan becak juga tidak mampu bersaing dengan ojek daring.

Nasib para tukang becak kini berada di ujung tanduk. Padahal hanya dari narik becaklah mereka mencari nafkah. Mereka tidak memiliki bekal yang cukup untuk membuka usaha lain. Suwarno hanya dapat pasrah menerima keadaan, ia hanya dapat melakukan apa yang ia bisa.

Keadaan becak yang semakin "hilang" dari kehidupan kita tidak dapat kita biarkan begitu saja. Karena becak merupakan transportasi tradisional yang menjadi ciri khas budaya dan daya tarik Yogyakarta sejak dahulu.

(Dean Aristya Nugraha)

Infografis Becak Kayuh vs Becak Motor

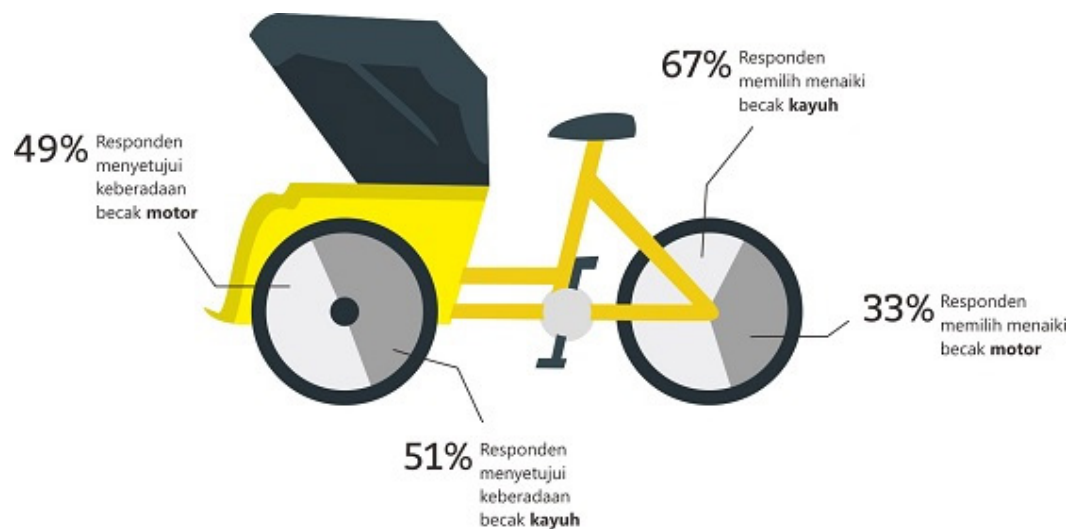




Foto: cendahanews.com

Seiring dengan kemajuan zaman, moda transportasi umum mengalami perkembangan luar biasa, tidak terkecuali di Yogyakarta. Sebagai kota pendidikan dan pariwisata, moda transportasi umum dengan fasilitas yang memadai menjadi hal yang wajib. Hal ini diwujudkan dengan semakin dikembangkannya teknologi transportasi umum yang semakin canggih. Seperti saat ini di Yogyakarta telah dikembangkan bus TransJogja dan jumlah armadanya semakin ditingkatkan.

Sebagai transportasi umum, TransJogja erat kaitannya dengan kehidupan masyarakat khususnya bagi masyarakat Yogyakarta itu sendiri. Se-

jak mulai dioperasikannya pada tahun 2008, TransJogja menjelma menjadi transportasi andalan oleh masyarakat lokal maupun para pendatang.

Hal tersebut bukan tanpa alasan, keamanan dan kenyamanan yang ditawarkan menjadi salah satu faktor masyarakat menjadikan TransJogja sebagai pilihan mereka untuk bepergian. Selain dari segi keamanan dan kenyamanan, tarif yang murah juga menjadi alasan utama masyarakat memilih TransJogja. Dengan Rp 3.500, penumpang bisa menaiki TransJogja kemanapun dan selama apapun. Tidak ada pengenaan biaya lagi jika turun dari satu halte kemudian transit ke armada lain. Bahkan

bagi masyarakat yang mengaku baru pertama kali menaiki TransJogja mengaku rute yang ada tergolong mudah dan lagi-lagi biaya TransJogja jauh lebih murah dibanding transportasi online. Bus TransJogja melayani banyak rute perjalanan sehingga perlahan menggeser keberadaan angkutan umum Colt Isuzu, angkutan umum kecil sejenis angkutan kota. Namun TransJogja juga memiliki kekurangan, salah satunya adalah kita harus mencari halte terdekat untuk bisa menaiki TransJogja.

Angkutan Colt Isuzu sebenarnya dapat ditemukan dimana saja karena angkutan jenis ini juga melalui jalan jalan kecil, bahkan hingga batas kota sehingga penumpang tidak harus mencari halte terdekat, dan dapat turun titik manapun, tarifnya pun tergolong murah. Angkutan ini bisa ditumpangi oleh 10-15 penumpang. Hanya saja saat ini keberadaannya mulai berkurang sehingga jarang kita bisa mendapati angkutan jenis ini.

Ngadiman (52) yang berprofesi sebagai sopir angkutan Colt Isuzu mengatakan jumlah penghasilannya menurun drastis karena banyak yang beralih menggunakan Bus TransJogja. Tidak hanya itu keberadaan transportasi umum berbasis online pun turut berpengaruh.

Ia sadar betul jika angkutan Colt Isuzu memang tidak bisa turut bersaing. Ia pun tak banyak menuntut kepada pemerintah, mengenai rencana pemerintah tentang peningkatan jumlah armada Bus TransJogja, karena itu juga demi kemajuan Yogyakarta. Namun ia berharap agar keberadaan angkutan Colt Isuzu tetap dipertahankan

Dengan penghasilan bersih rata-rata Rp. 35.000- Rp. 50.000 per hari, Ngadiman mengaku tetap akan menekuni pekerjaannya itu. Dulu, angkutan Colt Isuzu di Terminal Prambanan, tempat ia biasa bekerja ada sekitar 100 buah. Akan tetapi sekarang hanya sekitar 20 buah yang masih bertahan. Ngadiman mengaku pasrah, jika perannya akan segera digantikan oleh moda transportasi lain seperti TransJogja yang lebih bagus. Ber-AC, bersih, baru dan serba bergaya. Namun, Ngadiman memikirkan para pedagang pasar yang selama ini menggunakan jasanya. Sebab, dengan barang bawaan yang banyak dan dengan usia yang sudah tua, para pedagang pasar merasa enggan menaiki bus yang mewah. Selain itu Colt Isuzu memudahkan penumpangnya untuk turun di titik manapun.

"Modernisasi pada akhirnya memang suatu permainan kekuatan. Ada yang tergusur, ada yang menggusur"

- Goenawan Muhammad

Seperti diakui Rubiyem (67) sejak 1980-an ia sudah menggunakan jasa angkutan Colt Isuzu untuk pergi ke pasar untuk berdagang pakaian. Jam 06.00 WIB, ia berangkat dari Terminal Prambanan ke Piyungan. Dengan tarif angkutan sebesar Rp 5.000, Rubiyem mengaku keberadaan angkutan itu sangat membantu. Ia bisa turun di pasar dan pulang dengan Colt tanpa harus mencari halte terdekat. Ia pun dapat leluasa ketika membawa barang dagangannya karena rata-rata penumpang lain juga melakukan hal yang sama, sehingga ia tidak merasa mengganggu penumpang lain.

(Wulan)

COLT ISUZU:

TERSEMBUNYI DI BALIK MODERNISASI



ALVINSON
DEAN ARISTYA NUGRAHA
HENINGTYAS ABIYANTI
M. IQBAL DWI MAULANA
RIZKI R. PRAYITNO
WULAN MAULIA

