



# Bus Rombeng Jakarta

Oleh AGUS HERMAWAN

Sebuah bus transjakarta terbakar, Kamis (2/4) pekan lalu. Tidak ada korban jiwa dalam kejadian di depan Kampus Universitas Trisakti, Grogol, Jakarta Barat, itu. Bus transjakarta terbakar bukan pertama kali terjadi. Awal Maret (8/3) lalu, sebuah bus transjakarta juga terbakar di Jalan Gatot Subroto, Jakarta Selatan. Puluhan penumpang panik dan berusaha menyelamatkan diri.

Saat diwawancara sebuah stasiun televisi soal penyebab kebakaran armada transjakarta di Grogol itu, seorang pejabat yang bertanggung jawab enteng menjawab, "Penyebab terbakarnya bus transjakarta masih diteliti. Tetapi untuk informasi, bus tingkat di London (Inggris) pun ada yang terbakar," ujarnya menjawab pertanyaan wartawan.

Jawaban itu lebih merupakan pembelaan diri seolah kebakaran bus umum adalah hal yang lumrah terjadi di mana pun.

Pernyataan itu mengabaikan keselamatan para penumpang umum. Kengerian bisa saja terjadi jika sebuah bus umum, termasuk transjakarta, terbakar. Bagaimana jika saat terjadi kebakaran, penumpang bus transjakarta terkunci, terbayang penumpang menjadi korban karena terpangang api.

Pada hari yang sama dengan kebakaran bus itu, sebuah bus transjakarta juga dilaporkan mogok di Jalan MT Haryono. Beberapa waktu lalu, PT Transportasi Jakarta dikabarkan menarik 30 unit bus merek Zhong Tong buatan Tiongkok untuk meneliti kondisi bus-bus tersebut.

Harapan sempat membunyah ketika sistem transportasi BRT (*bus rapid transit*) itu diresmikan pada 1 Januari 2004 di Jakarta, yang disebut-sebut pertama dilaksanakan di Asia Tenggara. Jalur khusus bus (*busway*) dibangun, kelancaran penumpang umum diutamakan.

Namun, sejak awal dioperasikan, pengelolaan bus transjakarta mencerminkan bagaimana pelayanan angkutan umum di Ibu Kota. Belakangan sinisme mulai muncul, termasuk plesetan BRT menjadi singkatan dari bus rombongan transjakarta. Bus yang kini menghubungkan 12 koridor itu juga sering diberitakan ketika pengadaannya terkait dengan kasus korupsi pejabat lalu lintas DKI Jakarta.

Masyarakat pun menilai, untuk transjakarta yang dicita-citakan menjadi andalan angkutan umum di Ibu Kota saja seperti itu, apalagi angkutan umum lainnya. Kondisi angkutan umum yang bobrok bisa gampang dilihat karena walaupun kondisinya memprihatinkan, bus-bus itu leluasa berlalu lalang.

Pada hal, jelas dalam Perda DKI Jakarta Nomor 5 Tahun 2014 tentang Transportasi disebutkan, untuk menjamin ketersediaan angkutan umum yang laik jalan dan ramah lingkungan, ditetapkan masa pakai kendaraan umum untuk jenis bus berbagai ukuran adalah 10 tahun.

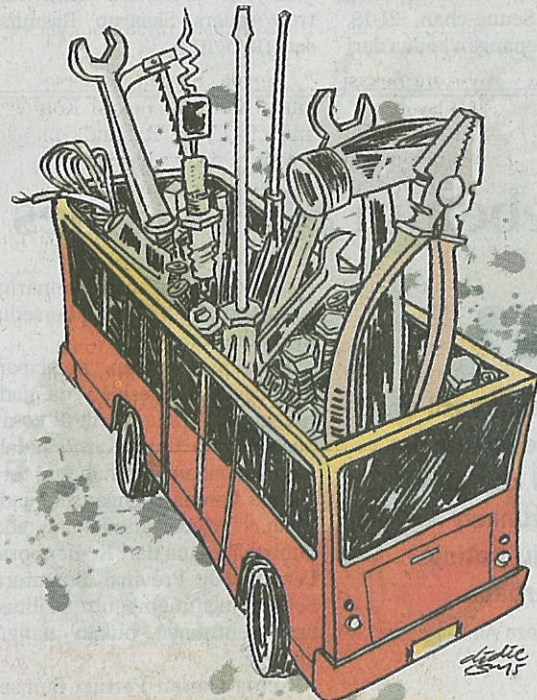
Kenyataannya, menurut data dari Dinas Perhubungan DKI Jakarta dan Dewan Transportasi Kota Jakarta (2014), umur kendaraan umum di atas 10 tahun tercatat untuk bus besar mencapai 70 persen, bus sedang (99 persen), dan bus kecil 62 persen. Untuk bus-bus dengan umur pemakaian lebih dari 10 tahun, kelaikan beroperasinya tidak memenuhi syarat serta tidak nyaman dan membahayakan penggunaannya.

Metromini atau kopaja yang rombongan bisa dengan mudah dilihat di jalanan Jakarta. Kondisi tersebut diperparah dengan pengemudinya yang ugal-ugalan dan saling serobot di jalanan.

Merujuk Perda DKI Jakarta dan kondisi angkutan umum di Jakarta yang sebanyak 65 persennya sudah berusia 10 tahun, sudah saatnya Pemprov DKI Jakarta meremajakannya. Sebuah tantangan untuk pemerintah, sejauh mana memperhatikan ke-

butuhan rakyat pada umumnya.

Sejauh ini yang sering terjadi memang sebuah ironi. Di tengah pelayanan angkutan umum yang memprihatinkan dan kebijakan yang tidak jelas, pemerintah malah sempat mau meningkatkan tunjangan uang muka pejabat negara untuk pembelian mobil mereka.



DIDIE SW