

BAB II

DESKRIPSI OBYEK PENELITIAN

A. GAMBARAN UMUM KOTA YOGYAKARTA

1. Kondisi Geografis

a. Letak, Luas dan Pembagian Wilayah :

Secara georafis Kota Yogyakarta yang merupakan ibukota Provinsi DIYterletak antara 110 24'19'' sampai 110 28'53'' BT, dan antara 07 49'19'' sampai 07 15'24'' LS, dengan batas wilayah :

Sebelah Utara : Kabupaten Sleman

Sebelah Timur : Kabupaten Sleman dan Bantul

Sebelah Selatan : Kabupaten Bantul

Sebelah Barat : Kabupaten Bantul dan Sleman

Kota Yogyakarta terletak pada kemiringan lahan yang relatif datar (0-2%) dan berada pada ketinggian rata-rata 114m diatas permukaan laut, 60% lahan yang ada dikota Yogyakarta berada pada elevasi kurang dari 100m dpl, sedangkan sisanya berada pada ketinggian diatas 100m dpl.

Luas wilayah kotaYogyakarta adalah 32,5 km² atau 3.250 hektar yang merupakan hanya 1,02% porsi dari luas keseluruhan DIY. Secara administratif, kota Yogyakarta terbagi atas 14 kecamatan, 45 kelurahan,

617 Dukuh Warga kota 2.522 Dukuh Desa 6.000 RT 11.000 RW

Tabel 1.1

**Banyaknya Kecamatan dan Kelurahan Dirinci Menurut Luas Wilayah,
Jumlah RT, dan RW**

2010

No	Kecamatan	Kelurahan	Luas	Jumlah RW	Jumlah RT
1	Mantrijeron	Gedongkiwo	0,90	18	86
		Suryodiningratan	0,85	17	68
		Mantrijeron	0,86	20	76
2	Kraton	Patehan	0,40	10	44
		Panembahan	0,66	18	78
		Kadipaten	0,34	15	76
3	Mergangsan	Brontokusuman	0,93	23	44
		Keparakan	0,53	13	78
		Wirogunan	0,85	24	53
4	Umbulharjo	Giwangan	1,26	13	83
		Sorosutan	1,68	14	58
		Pandean	1,38	11	78
		Warungboto	0,83	9	41
		Tahunan	0,78	11	58
		Muja Muju	1,53	12	45
		Semaki	0,66	10	38
5	Kotagede	Prenggan	0,99	13	48
		Purbayan	0,83	14	54
		Rejowinangun	1,25	13	34
6	Gondokusuman	Baciro	1,06	21	45
		Demangan	0,74	12	58
		Klitren	0,68	16	45
		Kota Baru	0,71	4	89
		Terban	0,80	12	44
7	Danurejan	Suryatmajan	0,28	15	63
		Tegalpanggung	0,35	16	21
		Bausasran	0,47	12	59
8	Pakualaman	Purwokinanti	0,30	12	45
		Gunungketur	0,33	10	66
9	Gandomanan	Prawirodirjan	0,67	18	49
		Ngupasan	0,45	13	49
10	Ngampilan	Notoprajan	0,37	8	47
		Ngupasan	0,45	13	61
11	Wirobrajan	Patangpuluhan	0,44	10	49

		Pakuncen	0,65	12	70
12	Gedongtengen	Pringgokusuman	0,46	25	51
		Sosromenduran	0,50	19	58
13	Jetis	Bumijo	0,58	12	56
		Gowongan	0,46	13	51
		Cokrodingratan	0,66	11	61
14	Tegalrejo	Tegalrejo	0,82	13	46
		Bener	0,57	7	24
		Kricak	0,82	13	59
		Karangwaru	0,70	14	54
	Jumlah		32,50	617	2532

Sumber : Kota Yogyakarta dalam Angka, 2010

b. Keadaan Alam

Secara garis besar Kota Yogyakarta merupakan dataran rendah dimana dari barat ke timur relatif datar dan dari utara ke selatan memiliki kemiringan ± 1 derajat, serta terdapat 3 (tiga) sungai yang melintas Kota Yogyakarta, yaitu :

Sebelah timur adalah Sungai Gajah Wong.

Bagian tengah adalah Sungai Code

Sebelah barat adalah Sungai Winongo

c. Tipe Tanah

Kondisi tanah Kota Yogyakarta cukup subur dan memungkinkan ditanami berbagai tanaman pertanian maupun perdagangan, disebabkan oleh letaknya yang berada didataran lereng gunung Merapi (fluvia vulcanic foot plain) yang garis besarnya mengandung tanah regosol atau tanah vulkanis muda Sejalan dengan perkembangan Perkotaan dan Pemukiman yang pesat, lahan pertanian

menunjukkan penyusutan 7,8% dari luas area Kota Yogyakarta (3.249,75) karena beralih fungsi, (lahan pekarangan).

d. Iklim

Tipe iklim "AM dan AW", curah hujan rata-rata 2.012 mm/thn dengan 119 hari hujan, suhu rata-rata 27,2°C dan kelembaban rata-rata 24,7%. Angin pada umumnya bertiup angin muson dan pada musim hujan bertiup angin barat daya dengan arah 220° bersifat basah dan mendatangkan hujan, pada musim kemarau bertiup angin muson tenggara yang agak kering dengan arah $\pm 90^\circ - 140^\circ$ dengan rata-rata kecepatan 5-16 knot/jam.

2. Demografi

Pertambahan penduduk Kota dari tahun ke tahun cukup tinggi, pada akhir tahun 1999 jumlah penduduk Kota 490.433 jiwa dan sampai pada akhir Juni 2000 tercatat penduduk Kota Yogyakarta sebanyak 493.903 jiwa dengan tingkat kepadatan rata-rata 15.197/km². Angka harapan hidup penduduk Kota Yogyakarta menurut jenis kelamin, laki-laki usia 72,25 tahun dan perempuan usia 76,31 tahun.

Berdasarkan hasil Sensus Penduduk 2000, penduduk Kota Yogyakarta berjumlah 397.398 orang yang terdiri dari 194.530 orang (48,95 persen) laki-laki dan 202.868 orang (51,05 persen) perempuan. Jumlah penduduk berdasarkan hasil SUPAS tahun 2005 sebanyak 435.236

Berdasarkan hasil proyeksi Sensus Penduduk 2010 jumlah penduduk tahun 2010 tercatat 388.627 orang. Komposisi penduduk berdasarkan jenis kelamin adalah 48,87 persen laki-laki dan 51,33 persen perempuan. Secara keseluruhan jumlah penduduk perempuan lebih tinggi dibandingkan dengan penduduk laki-laki seperti tampak dari rasio jenis kelamin penduduk yang lebih kecil dari 100, dimana pada tahun 2010 sebesar 94,81.

Tabel 2.1

Rasio Jenis Kelamin Penduduk Kota Yogyakarta

1971 – 2010

Tahun	Laki-laki	Perempuan	Rasio Jenis Kelamin
1971	169.491	171.417	99,88
1980	199.755	198.437	100,66
1990	202.002	210.057	96,17
1995	211.968	206.976	102,41
2000	194.530	202.868	95,89
2005	212.712	222.524	95,59
2010	189.137	199.490	94,81

Sumber Data : BPS Kota Yogyakarta

Rasio jenis kelamin adalah perbandingan antara banyaknya penduduk laki-laki dengan penduduk perempuan pada suatu daerah dan waktu tertentu. Biasanya dinyatakan dengan banyaknya penduduk laki-laki untuk 100 penduduk perempuan. Dengan luas wilayah 32,50 km² ,

3. Perhubungan

a. Transportasi

Tersedianya prasarana/infrastruktur yang memadai merupakan salah satu modal dasar untuk meningkatkan kegiatan masyarakat suatu daerah, baik untuk kegiatan yang sifatnya sosial maupun kegiatan perekonomian. Salah satu prasarana/infrastruktur yang pokok adalah jalan. Makin meningkatnya usaha pembangunan menuntut pula peningkatan pembangunan jalan untuk memudahkan mobilitas penduduk dan memperlancar perdagangan antar daerah.

Tabel 3.1

**Panjang Jalan menurut Kelas Jalan dan Status Jalan
di Kota Yogyakarta 2008 - 2010**

Kelas Jalan	Jalan Negara			Jalan Kabupaten/Kota		
	2008	2009	2010	2008	2009	2010
a. Kelas I	18,13	18,13	18,13	16,80	99,15	99,44
b. Kelas II	-	-	-	1,77	1,77	1,77
c. Kelas III	-	-	-	26,22	26,22	26,22
d. Kelas III A	-	-	-	0,17	0,17	0,17
e. Kelas III B	-	-	-	14,39	14,39	14,68
f. Kelas III C	-	-	-	14,39	14,39	14,39
g. Kelas Tidak Dirinci	-	-	-	174,06	174,06	174,06
Jumlah	18,13	18,13	18,13	247,80	247,80	247,09

Sumber Data : Di

Panjang jalan di seluruh wilayah Kota Yogyakarta pada tahun 2010 mencapai 266,22 km. Panjang jalan yang berada di bawah kewenangan negara 18,13 km, sedangkan 248,09 km berada di bawah kewenangan Kota Yogyakarta.

Tabel 3.2

**Jalan menurut Jenis dan Status Jalan Di Kota Yogyakarta
2008 - 2010**

Jenis Permukaan	Jalan Negara			Jalan Kabupaten/Kota		
	2008	2009	2010	2008	2009	2010
a. Diaspal	18,13	18,13	18,13	247,49	247,80	247,09
b. Kerikil				0,31		
c. Tanah						
d. Lainnya						
Jumlah	18,13	18,13	18,13	247,80	247,80	247,09

Sumber Data : Dinas Pemukiman dan Prasarana Wilayah Kota Yogyakarta

Jenis jalan yang di aspal di seluruh wilayah Kota Yogyakarta pada tahun 2010 mencapai 247,09 km dan 0,31 km yang jenis permukaan jalan

Tabel 3.3

Jalan menurut Kondisi Jalan dan Status Jalan di Kota Yogyakarta

2008 – 2010

Jenis Permukaan	Jalan Negara			Jalan Kabupaten/Kota		
	2008	2009	2010	2008	2009	2010
a. Baik	17,57	17,57	17,57	99,15	99,15	99,44
b. Sedang	0,56	0,56	0,56	104,22	104,22	104,22
c. Rusak	-	-	-	44,43	44,43	44,43
d. Rusak Berat	-	-	-	-	-	-
Jumlah	18,13	18,13	18,13	247,80	247,80	247,09

Sumber Data : Dinas Pemukiman dan Prasarana Wilayah Kota Yogyakarta.

Kondisi jalan secara umum dapat dikatakan layak untuk dilalui, 40,01 persen kondisi jalan baik, 42,06 persen kondisi jalan sedang, dan 17,93 persen kondisi jalan rusak.

Tabel 3.4

Jumlah Kendaraan Bermotor di Kota Yogyakarta

2008 -2010

Jenis Kendaraan	2008	2009	2010
1. Sedan	32.873	33.056	36.533
2. Truk	12.701	12.831	1.992
3. Bus	8.266	9.572	968
4. Pick Up	-	-	5.483
5. Sepeda Motor	273.538	288.619	197.802
Jumlah	327.378	344.088	342.718

Jumlah kendaraan bermotor di Kota Yogyakarta pada tahun 2010 tercatat sebanyak 242.778 unit. Jumlah kendaraan motor tersebut terdiri dari Sedan sebanyak 36.533 unit, Truk sebanyak 1.992 unit, Bus sebanyak 968 unit, Pick Up sebanyak 5.483 unit, dan Sepeda Motor 197.802 unit.

Tabel 3.5

**Banyaknya Kendaraan Bermotor Wajib Uji menurut Jenisnya
di Kota Yogyakarta
2008 – 2010**

Jenis Kendaraan	2008	2009	2010
1. Mobil Penumpang Umum	540	595	584
2. Pick Up Umum BU	6.163	6.345	6.530
3. Truck BU	2.036	2.141	2.210
4. Truck U	48	48	47
5. Tanki BU	95	84	79
6. Tanki U	9	8	8
7. Kendaraan Khusus	19	23	22
8. Kereta Gandengan	29	31	31
9. Kereta Tempelan	6	6	6
10. Bus	1.113	1.107	1.126
Jumlah	9.623	10.388	10.643

Sumber Data : Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta

Ada 10 jenis kendaraan bermotor wajib uji menurut jenisnya di kota Yogyakarta yang jumlahnya semakin meningkat dari tahun 2008 hingga tahun 2010. Dari data diatas dapat dilihat bahwa jumlah jenis

kendaraan bermotor tahun 2008 adalah 9.623 buah, tahun 2009 terdapat 10.388 buah, dan yang terakhir tahun 2010 terdapat 10.643 buah kendaraan bermotor yang beroperasi.

B. PROFIL DINAS PERHUBUNGAN YOGYAKARTA

1. Visi

Visi pembangunan Pemerintah Provinsi DIY untuk urusan perhubungan, komunikasi dan informatika adalah *“Terwujudnya transportasi berkelanjutan yang mendukung pariwisata, pendidikan dan budaya, serta terwujudnya Jogja Cyber Province dan masyarakat informasi yang berbasis pengetahuan di Provinsi DIY.”*

2. Misi

Untuk mewujudkan visi sebagaimana tersebut di atas, maka cara-cara yang akan ditempuh atau misi pembangunan perhubungan, komunikasi dan informatika seperti tersebut di bawah ini.

- a. Meningkatkan prasarana dan sarana transportasi yang berkelanjutan dalam upaya meningkatkan pelayanan publik;
- b. Mendukung peningkatan efisiensi dan efektivitas tata kelola pemerintahan di Dinas Hubkominfo yang berbasis *good governance* dengan memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi.

C. TRANSPORTASI PUBLIK BRT

BRT Disebut juga Jalan Khusus Bus yang merupakan singkatan dari Bus Rapid Transit, merupakan sistem transit yang menggunakan bus pada jalur yang khusus diperuntukan untuk bus, sehingga dapat diperoleh kapasitas yang tinggi, BRT di Curitiba mengangkut 11.00 orang per jam, kota Bogota dapat mengangkut sampai 25.000 orang per jam, angka yang sangat tinggi untuk sistem angkutan berbasis bus. Perkembangan yang tertinggi terjadi di kota Guangzhou, Tiongkok yang bisa mengangkut sampai dengan 800.000 orang perhari.²⁵

BRT dan Busway sendiri diadopsi dari berbagai belahan dunia, BRT di Amerika Utara, di Eropa dan di Australia dengan sebutan busway seperti yang ada di Indonesia, sedangkan negara lain ada yang menyebut quality bus atau servis bus yang berarti kendaraan yang melayani penumpang

Pemerintah Indonesia mulai menerapkan perbaikan sistem transportasi publik dalam bentuk Bus Rapid Transit (BRT) yang diinisiasi di Jakarta pada 2004, dan menjadi program nasional dengan Trans Jogja mengikuti pada tahun 2008, Trans Semarang pada tahun 2009.

Fasilitas yang ada dalam BRT ini mirip seperti busway (big bus), yang membedakan hanyalah tempat duduk yang berkapasitas 21-25 tempat duduk dan untuk yang berdiri di optimalkan. Di ibukota, Jakarta, BRT/Transjakarta mempunyai jalur yang di bangun khusus untuk mengatasi kemacetan, lain halnya di daerah Ibukota propinsi (Batik Solo Trans di

Surakarta, TransSemarang di Semarang, TransJogja di Yogyakarta, Trans Metro Bandung di Bandung, Trans Pakuan di Bogor, Trans Kawanua, Medan BRTS di Medan (Rencana), Surabaya BRTS di Surabaya (Rencana) yang masih menggunakan Jalan utama. Untuk jalur BRT sendiri, di ruas tertentu sudah dilengkapi rambu-rambu lalu lintas untuk mempermudah pengendara lainnya di jalan raya dalam berkendara.

1. Karakteristik Sistem Transportasi Publik BRT²⁶

a. Memiliki jalur khusus bus atau *bus lane*

BRT memiliki jalur khusus bus (*bus lane*) yang disebut dengan koridor, maka sistem identifikasi koridor menggunakan warna untuk membedakan koridor satu dengan yang lain (jurusan satu dengan jurusan lain) menjadi elemen visual yang penting.

1) Ada dua bentuk BRT :

- Jalan khusus bus

Jalan khusus bus atau dikenal sebagai busway merupakan jalan yang khusus diperuntukkan bagi bus, dimana bus dikemudikan supir seperti di jalan biasa. Berkembang dengan luar biasa di Bogota di Columbia, Curitiba di Brasil, dan diikuti oleh Jakarta

- Jalan khusus bus terpandu

Jalan khusus bus terpandu atau dikenal sebagai *guided busway* atau di Jerman dikenal sebagai O Bahn. Mempunyai

²⁶ Munawar, Ahmad, 2006, *Reformasi Angkutan* 71

keunggulan lebar lajur dapat dipersempit karena bus berjalan di lintasan yang dipandu oleh suatu kerb, dimana bus dilengkapi dengan roda kecil yang mengarahkan jalannya bus mengikuti kerb. Sistem ini dikembangkan di Jerman kemudian dikembangkan di Nagoya di Jepang, Adelaide di Australia.

2) Prasarana Jalan khusus bus

- Daya dukung prasarana yang digunakan harus mampu untuk menampung bus yang penuh dengan penumpang, dan bisa mencapai lebih dari 10 ton per sumbu.
- Lebar lajur sekurang-kurangnya 3 meter dan disarankan paling tidak 3,5 m.
- Jarak antar tempat perhentian sekitar 500 m dipusat kota dan 1.000 m dipinggir kota
- Jumlah lajur disesuaikan dengan sistem pelayanan, bila ada pelayanan dengan jumlah berhenti terbatas (express) pada tempat perhentian diberikan 2 buah lajur untuk menyalib bus yang sedang menurunkan dan menaikkan penumpang.

3) Sarana jalan khusus bus

Bus yang digunakan perlu disesuaikan dengan demand

- Untuk demand kecil disarankan untuk menggunakan bus besar biasa dengan panjang 10 sampai 10 m

- Untuk demand besar digunakan bis tempel ganda (biarticulated bus) dengan panjang 24 m
- Langkah yang bisa dilakukan lagi untuk meningkatkan kapasitas angkut adalah dengan menggunakan bus dengan lebar 3 m

b. Berhenti hanya pada halte yang ditentukan

BRT juga berhenti hanya pada halte yang ditentukan, maka informasi yang harus didesain adalah: nama halte sebagai identifikasi tempat, peta skematik jaringan koridor, informasi arus (keluar, masuk, jalur perpindahan koridor, dsb), informasi pendukung lain.

c. Kapasitas kendaraan besar sekali angkut namun tetap nyaman

Kapasitas kendaran besar sekali angkut namun tetap mengedepankan kenyamanan, maka desain informasi yang diolah adalah informasi kapasitas angkut; batasan penumpang duduk dan berdiri; ruang khusus bagi lansia, wanita, anak2, dan kaum difabel; informasi halte pemberhentian dan jalur koridor, informasi tarif dan sebagainya.

d. Rute yang terintegrasi dengan moda transportasi lain.

Rute yang disebut koridor terintegrasi dengan moda transportasi lain, berarti desainer harus bisa memberikan informasi yang jelas kapan pengguna harus berpindah tempat dan menggunakan moda transportasi

e. Memiliki sistem koleksi tarif.

Memiliki sistem koleksi tarif, maka desainer harus dapat mengolah desain informasi dalam bentuk grafis tiket; informasi biaya atau tarif; dimana tiket dapat dibeli; tampilan interaktif dari mesin tiket dan sebagainya.

Pengumpulan pendapatan/ticketing dapat dilakukan dengan berbagai cara sebagai berikut:

- Di tempat perhentian bus yang dilengkapi dengan loket yang melakukan penjualan tiket seperti dilaksanakan pada bus TransJakarta ataupun melalui dispenser/otomat tiket untuk mengurangi peran manusia.
- Diatas bus dengan menggunakan kartu prabayar. Kartu prabayar modern biasanya merupakan kartu yang bisa digunakan untuk berbagai keperluan, kartu bisa diisi ulang melalui toko/warung retail ataupun melalui perbankan.

f. Menerapkan *Intelligence Transportation System* dimana pergerakan bus bisa dipantau dari jarak jauh melalui satu sistem kontrol terpusat dengan dukungan teknologi informasi terkini.

D. DESKRIPSI ANGKUTAN UMUM BUS TRANS JOGJA

1. Sejarah Bus Trans Jogja²⁷

Bus Trans Jogja merupakan jenis angkutan umum yang sama dengan angkutan umum lainnya, tidak memiliki jalur khusus bagi operasionalnya di jalan. Merupakan reformasi sistem angkutan umum berbasis Bus yang telah ada di Kota Yogyakarta dengan lebih memperhatikan faktor kenyamanan penumpang, keamanan dan sebagainya. Perbedaan Bus Trans Jogja yang paling utama adalah adanya halte yang diperuntukkan bagi para calon penumpang, selain berfungsi sebagai tempat naik turunnya para penumpang pengguna jasa angkutan umum ini.

Kebijakan Bus Trans Jogja diwujudkan setelah melalui berbagai macam studi dan perencanaan yang berjangka oleh Pemerintah Kota bekerja sama dengan organisasi masyarakat dibidangnya. Tindakan ini dilakukan untuk mencapai tujuan yang telah direncanakan dengan baik serta tepat pada sasaran mengatasi permasalahan transportasi angkutan kota khususnya di Kota Yogyakarta. Bus Trans Jogja menggunakan kinerja pemberhentian khusus atau halte sebagai tempat naik turunnya para penumpang. Secara bertahap konsep Bus Trans Jogja diurutkan sebagai berikut :

- a. Lahirnya Program Bus Patas telah dimulai dengan adanya Studi Kelayakan Angkutan Eksekutif pada Tahun Anggaran 2004.

²⁷ Data Dinas Perhubungan Provinsi Tentang Trans Jogja

b. Rencana Implementasi pada tahun 2005 ditunda karena dibutuhkan studi kelayakan yang lebih komprehensif, sehingga pada Tahun Anggaran 2005 Dinas Perhubungan Provinsi DIY telah mengadakan kegiatan-kegiatan yang berhubungan dengan persiapan operasional Patas sebagai berikut :

- 1) Studi Kelayakan Reformasi Sistem Transportasi Angkutan Umum Perkotaan di Provinsi DIY.
- 2) Sosialisasi Operasional Bus Patas
- 3) Penyusunan Draft atau Kerjasama Pemda Provinsi DIY dengan Operator Bus Patas.
- 4) Persiapan Pembentukan Badan Pengelola Bus Patas dan Penyusunan Draft Raperda Badan Pengelola Bus Patas.
- 5) pihak operator yang akan mengoperasikan Patas direkomendasikan tergabung dengan satu manajemen khusus yang sahamnya dimiliki oleh anggota koperasi yang ada, sehingga kepemilikan kendaraan (bus) akan dimiliki oleh konsorsium tersebut, bukan milik orang perorang. Hal ini akan mengembalikan dan mengoptimalisasi fungsi fungsi dari koperasi.
- 6) Rencana implementasi pada Tahun Anggaran 2006 terpaksa ditunda karena adanya bencana alam gempa bumi pada 27 Mei 2006.
- 7) pelaksanaan dilakukan pada September 2007 hingga uji coba dan

2. Sistem *Buy Service*²⁸

Sistem baru yang diadopsi oleh Pemerintah Provinsi DIY adalah sistem *buy the service*, yaitu sistem pembelian pelayanan dari Pemerintah kepada Swasta untuk mengoperasikan angkutan umum dengan standar-standar tertentu, khususnya untuk mengutamakan pelayanan kepada masyarakat pengguna. Sistem ini memiliki beberapa keunggulan seperti berikut :

- a. Tidak menggunakan sistem setoran.
- b. Mekanisme subsidi mudah dilakukan.
- c. Operator hanya berkonsentrasi pada pelayanan.
- d. Operator akan dibayar sesuai dengan kilometer layanan.
- e. Ada standar pelayanan yang harus dipatuhi, antara lain bus hanya berhenti ditempat henti pada waktu yang telah ditentukan.
- f. Pelayanan transportasi bus dengan sistem *buy the service* lebih mengedepankan pelayanan masyarakat.
- g. Untuk mendukung sistem baru tersebut diperlukan tempat henti khusus dan sistem tiket otomatis untuk menghindari kebocoran dan memudahkan evaluasi.
- h. Implementasi sistem *Buy The Service* didasarkan pada konsep peremajaan angkutan umum, sesuai dengan amanat Keputusan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 78/KEP/2006 tanggal

11 Juli 2006 Tentang Pembatasan Izin Trayek dan Izin Operasi Angkutan Umum di Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

3. Fasilitas Bus Trans Jogja²⁹

Fasilitas pada angkutan umum Bus Trans Jogja merupakan kesatuan dari perlengkapan yang ada guna meningkatkan efektivitas pelayanan angkutan umum merupakan reformasi perbaikan kondisi pelayanan bertujuan menciptakan kenyamanan bagi para penumpang diantaranya :

- a. Adanya halte di lokasi-lokasi yang dinilai strategis di beberapa wilayah di Kota Yogyakarta, bertujuan sebagai tempat naik turunnya penumpang dan menciptakan kedisiplinan serta keteraturan dalam transportasi angkutan kota.
- b. Sistem pembelian tiket yang praktis lebih memudahkan para calon penumpang.
- c. Trayek yang terskema dengan baik dan rapi merupakan jalur-jalur yang telah direncanakan untuk dilalui oleh Bus Trans Jogja dan berguna untuk menghemat waktu dan biaya perjalanan.
- d. Teknologi yang modern yang mengatur jadwal keberangkatan sampai dengan sistem yang dilengkapi dengan GPS mampu memperkirakan dengan tepat keberadaan bus selanjutnya yang akan berhenti di halte.
- e. Fasilitas bagi penyandang cacat yang disediakan pada halte dan didalam Bus Trans Jogja.
- f. Keamanan dan kenyamanan bus sangat terjamin.

4. **Struktur Organisasi dan Fungsi Trans Jogja**

Struktur organisasi pengelolaan Bus Trans Jogja, fungsi masing-masing organisasi adalah sebagai berikut :

a. **Fungsi Direktur :**

- 1) Bertanggung jawab terhadap seluruh amanat yang di emban organisasi.
- 2) Mendorong berlangsungnya partisipasi dan transparansi dalam seluruh proses manajemen.
- 3) Melakukan koordinasi dan komunikasi dengan instansi lain dan stakeholder.

b. **Fungsi Sekertaris :**

- 1) Membantu ddirektur merumuskan kebijakan organisasi dan standar pelayanan.
- 2) Memonitor dan mengevaluasi kinerja kebijakan secara keseluruhan dan kinerja setiap bagian organisasi.

c. **Fungsi bagian Kepegawaian :**

- 1) Menjalankan kebijakan organisasai dibidang kepegawaian.
- 2) Mengkoordinir, memonitor dan mengevaluasi kinerja para pegawai, yaitu satpam, penjual tiket, controlleur, dan sopir.

d. **Fungsi bagian Keuangan :**

- 1) Menjalankan kebijakan organisasidibidang keuangan
- 2) Mengelola pemasukan (subsidi, tiket, iklan, denda, sewa ruang halte dan lain-lain) dan ppengeluaran uang (pembayaran operator, gaji

e. Fungsi bagian Perlengkapan :

- 1) Menjalankan kebijakan organisasi dibidang perlengkapan.
- 2) Mengadakan dan merawat halte, loket, karcis, pool serta bus.