

BAB III

EVALUASI KEBIJAKAN BUS TRANS JOGJA

A. SISTEM TRANSPORTASI PUBLIK BRT

Karena BRT menerapkan ITS maka informasi mengenai kapan bus datang dan berangkat; kapan bus berikutnya akan datang; berapa interval waktu kedatangan bus satu dengan yang lain harus di desain.

Adapun Landasan kebijakan dilaksanakannya BRT di Kota Yogyakarta:³⁰

1. Peraturan Daerah No. 1 tahun 2008 tentang Perda Pengangkutan Orang Dengan Angkutan Umum di Jalan di Wilayah Provinsi DIY merupakan revisi dari Peraturan Daerah NO.10/2001 tentang penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum, bahwa Trans Jogja merupakan angkutan perkotaan wilayah . aglomerasi KARTAMANTUL (Yogyakarta - Sleman - Bantul) kewenangan berada di Provinsi DIY.
2. MoU antara DEPHUB/DITJENDAT – Pemerintah Kota Yogyakarta tahun 2006 tentang bantuan teknis 20 unit bus perkotaan.
3. MoU antara DEPHUB - Pemerintah Provinsi DIY - UGM 21 Agustus 2007 tentang Grand Design angkutan umum perkotaan DIY.
4. Kerjasama pemerintah Provinsi DIY – Pemerintah Kota Yogyakarta:

- b. 17 Januari 2008 tentang perjanjian pinjam pakai 20 bus bantuan teknis.
 - c. 17 Desember 2007 tentang perjanjian pinjam pakai 34 halte diwilayah kota Yogyakarta.
5. Kerjasama antara Pemerintah Provinsi DIY – ORGANDA - PT.Jogja Tugu Trans :
 - a. 21 Agustus 2007 tentang perbaikan pelayanan angkutan orang dijalan.
 - b. 24 Agustus 2007 tentang kerjasama pengelolaan sistem pelayanan angkutan orang dijalan.
6. Keputusan DPRD Provinsi DIY 29 Desember 2007 tentang persetujuan DPRD terhadap rancangan perjanjian kerjasama antara Pemerintah Provinsi - PT.JTT.
7. Perjanjian kerjasama Pemerintah Provinsi DIY dengan PT.JTT tanggal 6 Februari 2008 :
 - a. Kewajiban pengadaan atau pemeliharaan sarana dan pra sarana (Bus, Halte, Mesin ticketing).
 - b. Jangka waktu perjanjian 7 tahun sampai dengan tahun 2015
 - c. Kewajiban Pemerintah Provinsi DIY menyediakan BOK untuk 20 Bus dan 34 BU
8. Kontrak kerjasama antaran Dinas Perhubungan Provinsi DIY – PT.JTT:

- b. 16 Februari 2008 tentang standar pelayanan minimal.
9. Operasional atau uji coba Bus Trans Jogja, 18 MARET 2008.

Stake holder dalam kebijakan trans jogja memiliki posisi penting dalam tercapainya kebijakan trans jogja, hal tersebut tidak luput dari peran dan kepentingan yang ingin dicapai oleh para stake holder tersebut. Masing-masing memiliki karakteristik yang berbeda diantara satu dengan yang lainnya hal ini dikarenakan berbagai macam faktor dasar kepentingan dari stake holder terutama terhadap kebijakan yang diambil oleh pemerintah dibidang transportasi ini, diantaranya dijelaskan dalam tabel berikut ini :

Tabel I

Analisis Peran dan Kepentingan Stake Holder

No	STAKE HOLDER	ANALISIS SINGKAT
1	ORGANDA	DALAM PROSES PENYUSUNAN KEBIJAKAN INI Organda bertindak sebagai wakil dari koperasi-koperasi angkutan umum bus kota yang ada ketika proses penyusunan kebijakan tersebut berlangsung dengan memberikan masukan atau usulan bagi pemerintah terhadap usulan yang akan diambil seperti : menyarankan agar kepeengelolaan operasional trans jogja dapat diserahkan kepada gabungan dari koperasi angkutan umum bus lama yang telah ada, tindakan ini bertujuan menghapus tindakan miring awak bus angkutan lama

		<p>terhadap kebijakan yang mengira dengan keberadaan bus trans jogja akan mengubur pendapatan mereka sehari-hari ; penetapan tarif dan jaringan trayek diharapkan trayek atau biaya disesuaikan dengan besarnya biaya perjalanan, panjang dan rute trayek disesuaikan dengan waktu tempuh perjalanan yang dibutuhkan. Aspek kepentingan Organda dengan keterlibatannya dengan kebijakan adalah mensejahterakan koperasi yang menjadi anggotanya selain mendapatkan hak pengakuan serta dilibatkan pada proses operasional kebijakan.</p>
2	<p>Magister Sistem dan Teknik Transportasi Program Pasca Sarjana UGM</p>	<p>Merupakan lembaga study ilmiah tentang transportasi dengan segala permasalahan yang dihadapinya. Peran lembaga ini dalam kebijakan trans diantaranya dipercaya oleh pemerintah melaksanakan pra survey kebijakan ditingkatan lapangan, hasilnya menjadi bahan pertimbangan pemerintah menganalisa permasalahan yang ada untuk memutuskan pertimbangan yang tepat atas peraturan yang ada ditetapkan dalam rangka mengusung kebijakan ini sampai pada tingkatan implementasi kebijakan. Hasil-hasil dari penelitian yang dilakukan diantara menyebutkan bahwa tingkat emisi gas buang bus tinggi yang dihasilkan kendaraan umum jenis bus kota dengan masa</p>

		<p>pemakaian lebih dari 10 tahun memasuki tahapan yang memprihatinkan bagi masyarakat lembaga ini yang pertama kali membuka wacana pemerintah untuk melakukan reformasi di sektor transportasi, alternatif kajian yang diusulkan oleh lembaga ini diantaranya mengenai pemberdayaan terhadap potensi-potensi angkutan tradisional di kota Yogyakarta seperti Andong dan Becak yang ramah lingkungan ; kebijakan transportasi yang dilaksanakan hendaknya diikuti dengan penambahan sarana umum lain diantaranya sarana lalu lintas, penertiban tempat parkir, sanksi hukum yang tegas bagi pelanggar lalu lintas, perluasan jalan. Aspek kepentingan yang ingin dicapai adalah menambah kasidah ilmu pengetahuan di bidang transportasi, memberikan manfaat positif terhadap kebijakan bagi masyarakat dalam bentuk pengendalian terhadap kebijakan yang akan diterapkan oleh pemerintah.</p>
3	<p>Pusat Study Lingkungan (PSL) dari YKPN</p>	<p>Lembaga study mengenai lingkungan hidup, dalam kebijakan trans jogja lembaga ini menjadi pengawas terhadap kondisi lingkungan yang ada terutama di lingkungan perkotaan dimana kebijakan trans jogja dilaksanakan, memberikan gambaran kepada pemerintah tentang</p>

		<p>tingkat kerusakan lingkungan yang diakibatkan transportasi kota pada umumnya. Aspek kepentingan yang ingin dicapai diantaranya menjaga keberlangsungan lingkungan hidup. Pada saat penyusunan kebijakan yang telah berlangsung pusat studi lingkungan ini memiliki peran yang hampir sama dengan lembaga dari UGM yang utama diantaranya bisa mengajukan keberatan terhadap lokasi tempat pembangunan halte apabila dirasakan mengganggu keberlangsungan lingkungan yang merugikan masyarakat sekitar. Alternatif terhadap kebijakan yang diberikan adalah mendorong pemerintah melaksanakan program-program penghijauan dilingkungan kota yang bermanfaat meminimalisir kerusakan lingkungan seperti kebijakan terhadap jantung kota disekitar pusat-pusat kota strategis.</p>
4	LSM	<p>Merupakan organisasi masyarakat yang bergerak diberbagai bidang sosial masyarakat. Dalam kebijakan trans jogja LSM diantaranya sebagai wadah penyalur aspirasi masyarakat kepada pemerintah tentang masukan terhadap kebijakan, melindungi kepentingan-kepentingan masyarakat. Aspek kepentingan yang ingin dicapai adalah melaksanakan agenda-</p>

		agenda organisasi, pembelajaran terhadap masyarakat, kelompok penekan terhadap kebijakan yang tidak berpihak kepada publik.
5	Pihak Swasta(PT. JTT dan PT.LCM)	Merupakan pemenang tender dalam operasional trans jogja yang terkait kontrak dengan pemerintah , dalam menjalankan operasional kebijakan trans jogja dibawah pengawasan pemerintah. Pada proses penyusunan kebijakan yang dilaksanakan pihak swasta merupakan patner kerja dari pemerintah yang berkewajiban melakukan implementasi kebijakan sesuai dengan kontrak kerja yang disepakati bersama kedua belah pihak. Aspek kepentingan yang ingin dicapai terutama adalah mendatangkan keuntungan bagi perusahaan disamping mewujudkan kepercayaan publik terhadap pelayanan yang diselenggarakan oleh swasta lebih baik.
6	Dewan	Merupakan pihak penting dalam pengambilan keputusan sebagai dasar legal formal kelembagaan dalam proses penyusunan kebijakan yang akan di implementasikan pemerintah dengan pihak swasta . peran dari dewan di antaranya sebagai pengawasan jalannya kebijakan oleh eksekutif dan swasta,penentu aspek hukum yang menjadi dasar operasional trans jogja , penentu besarnya anggaran,

		<p>menyetujui bentuk kerja sama pemerintah dengan swasta , wakil rakyat dalam penyampaian aspirasinya. Aspek kepentinganyang ingin dicapai adalah mewujudkan sebuah kebijakan yang mampu menjadi solusi terhadap permasalahan transportasi yangmuncul, merebut simpati publik terhadap tindakan dan upaya yang dilakukan, wujud tanggung jawab moral dari birokrasi terhadap status yang mereka sandang sebagai wakil rakyat.</p>
--	--	---

Sumber : dari berbagai sumber

B. ANALISIS EVALUASI KEBIJAKAN TRANS JOGJA

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 41 Pasal 1 Tahun 1993 perusahaan angkutan umum adalah perusahaan yang menyediakan jasa angkutan orang atau barang dengan kendaraan umum dijalan. Angkutan bus kegiatan usahanya menurut pasal 18 peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 yang menyebutkan kegiatan usaha angkutan orang atau barang dikelola oleh Badan Usaha Milik Negara atau Badan Usaha Milik Daerah, Badan Usaha Milik Swasta Nasional, Koperasi, Perorangan warga Indonesia. Setiap angkutan umum yang beroperasi di kota Yogyakarta ataupun kota lainnya di Indonesia membutuhkan trayek dan jaringan trayek. Trayek adalah lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak tetap dan

Sedangkan yang dimaksud dengan jaringan trayek adalah merupakan kumpulan dari trayek-trayek yang menjadi satu kesatuan jaringan pelayanan angkutan orang.

Dikarenakan angkutan jalan raya merupakan hal yang menyangkut hajat hidup orang banyak atau masyarakat yang bergantung pada kebutuhan angkutan jalan raya, sehingga pemerintah mempunyai peran dan tanggung jawab yang sangat besar dalam mengelola dan mengatur tentang permasalahan transportasi termasuk angkutan jalan raya, hal ini sesuai dengan Undang undang Dasar Tahun 1945 Pasal 33 ayat (2) yang menyatakan "cabang-cabang produksi penting bagi masyarakat dan menguasai hajat hidup orang banyak dikuasai oleh negara".

Pada saat ini angkutan darat lebih memegang peranan penting dalam masyarakat karena selain murah tarifnya, dapat dijangkau pengguna jasa juga mudah digunakan.

Dua jenis angkutan darat :

1. Angkutan darat diatas jalan raya diatur dalam Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992.
2. Angkutan diatas rel kereta api diatur dalam Undang-undang Nomor 13 Tahun 1992.

Tentang keberadaan angkutan umum termasuk Bus Trans Jogja diatur pemerintah melalui Undang-undang DLLAJ Nomor 14 Tahun 1992 dan keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Nomor 274 /

jalan raya. Tetapi adanya peraturan tersebut tentu saja belum mampu mengimbangi banyaknya angkutan bus perkotaan beserta masalah-masalahnya sehingga pemerintah melalui menteri perhubungan mengeluarkan keputusan yang mengatur tentang penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum yaitu dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM. 35 Tahun 2003.

Yogyakarta sebagai salah satu kota besar di Indonesia dan merupakan kota pariwisata dengan tingkat aktivitas masyarakat yang cukup tinggi, dimana jogjakarta juga merupakan salah satu tujuan pariwisata bagi wisatawan domestik maupun mancanegara. Hal ini menyebabkan meningkatnya kepadatan lalu lintas di kota Yogyakarta. Dengan tingkat kepadatan lalu lintas yang semakin meningkat, membuat pemerintah provinsi DIY membuat kebijakan yang sekiranya dapat mengatasi masalah tersebut, dan salah satunya dengan mengadakan angkutan umum bagi masyarakat. Rancangan kebijakan angkutan umum bus trans Jogja mengalami berbagai macam kendala persoalan. Melalui proses yang panjang maka lahirlah produk hukum yang menjadi landasan pelaksanaan Peroperasian Bus Trans Jogja ini.

Pertama, Peraturan Daerah No. 1 tahun 2008 tentang Perda Pengangkutan Orang Dengan Angkutan Umum di Jalan di Wilayah Provinsi DIY merupakan revisi dari Peraturan Daerah No. 10 Tahun 2001 tentang penyelenggaraan angkutan umum di jalan di Yogyakarta.

Kedua, Peraturan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta No. 5 Tahun 2008 tentang tarif angkutan bus perkotaan Trans Jogja di Daerah Istimewa Yogyakarta.

Struktur Tarif Bus Perkotaan Trans-Jogja terdiri atas 3 (tiga) jenis, yaitu :

1. Tarif Flat / Datar, yakni skema pentarifan dengan biaya yang sama tanpa memperhitungkan jarak tempuh.
2. Tarif Reguler / Langganan berdasarkan pulsa elektronik.
3. Tarif Reguler / Langganan berdasarkan waktu (*time-based*), yakni mingguan dan bulanan.

Kartu berlangganan tersebut dapat dibeli pada delapan *Point of Sales* (POS) yang tersedia di delapan *shelter* dari 78 *shelter* dan delapan

Tabel II
Point of Sales

No	POS	LOKASI
1	DISHUB	<ol style="list-style-type: none"> 1. Bangun Tapan 2. Gembiroloka 3. Gedung Juang 4. JEC I 5. JEC II (Wonocatur) 6. Janti I Utara 7. Janti *II Selatan 8. Jaya Karta 9. Alfa 10. UPN 11. JIH Condong Catur 12. Term. Condong Catur 13. Stikes UPN 14. Harjo Lukito
2	JOMBOR	<ol style="list-style-type: none"> 1. JOMBOR 2. MONJALI I 3. MONJALI II 4. KENTUNGAN I 5. KENTUNGAN II 6. KARANG JATI
3	AMPLAZ	<ol style="list-style-type: none"> 1. Amplas Utara 2. Jogja Bisnis 3. Wanita Tama

		<ol style="list-style-type: none"> 5. LPP 6. Samirono 7. UNY Colombo 8. Realino Gejayan 9. BPD Gejayan
4	GIWANGAN	<ol style="list-style-type: none"> 1. Giwangan 2. Wirosaban utara 3. wirosaban Selatan 4. Musium Perjuangan 5. SD. Percobaan 6. Pu. Utara 7. PU. Selatan 8. MBS. Utara 9. MBS Selatan 10. Dep. Kehutanan 11. Lowanu Barat 12. Lowanu Timur 13. Tegal Turi Selatan 14. Tegal Turi Utara 15. H., Jl Veteran I (Pasar seni) 16. H. Jl. Veteran Hidayatuloh
5	TAMAN PINTAR	<ol style="list-style-type: none"> 1. Taman Pintar 2. Senopati 3. Immaculata 4. Papmi Utara 5. Papmi Selatan 6. Pugeran 7. SMA 7

		8. Purawisata 9. Malioboro(Vrederburg) 10. Pakualaman 11. Sultan Agung 12. Taman Sari 13. Ngabean
6	SAMSAT	1. Samsat Tentara Pelajar I 2. SMP. 14 Tentara Pelajar II 3. UMY Hos Cokroaminoto 4. Malioboro I 5. Malioboro II 6. Mangkubumi I 7. Mangkubumi II 8. Sudirman I 9. Sudirman II 10. Jlagran 11. SMP 11 12. Diponegoro (Kranggan)
7	KOPMA UGM	1. Kopma UGM 2. Fak. Pertanian UGM 3. Kosud Gama 4. Panti Rapih 5. YAP 6. M. Korem 7. SMK II Jetis 8. Susteran Jetis 9. Affandi Susteran 10. Affandi Toko Mulia

		11. Sarjito Barat 12. Sarjito Timur
8	BETHESDA	1. Bethesda 2. SMP 5 Kridosono 3. Kenari I (Mandala krida 4. Kenari II (Mandala krida 5. STPP 6. TMP 7. SGM I 8. SGM II 9. Kota Baru

Sumber : Data Dinas Perhubungan

Tarif angkutan bus perkotaan Trans-Jogja adalah:

1. Tarif Umum sebesar Rp. 3.000,- per perjalanan.
2. Tarif Reguler/Langgan :
 - untuk Umum sebesar Rp. 2.700,- per perjalanan.
 - untuk Pelajar sebesar Rp.2.000,- per perjalanan.
3. Tarif uji coba sebesar Rp.1.000,- per perjalanan.

Tujuan dari Trans Jogja tersebut di cantumkan pada Peraturan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta No 28 Tahun 2010 tentang perubahan atas Peraturan Gubernur daerah Yogyakarta Tentang Penyelenggaraan Reklame di *Shelter* dan Bus Trans Jogja. Dalam Peraturan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta No 28 Tahun 2010 Pasal

dioperasionalkan oleh Pemerintah Daerah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta untuk pengelolaan angkutan perkotaan. Selain itu juga Peraturan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta No 28 Tahun 2010 ayat 5 menyebutkan bahwa Trans Jogja adalah pengelolaan Angkutan Umum di wilayah perkotaan Yogyakarta yang diselenggarakan dengan sistem *buy the service* atau membeli pelayanan yang diselenggarakan oleh Pemerintah Daerah Provinsi DIY. Dan pada Peraturan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta No 28 Tahun 2010 ayat 9 disebutkan bahwa Angkutan Perkotaan Bus Trans Jogja adalah angkutan dari suatu tempat ke tempat yang lain dalam wilayah perkotaan Yogyakarta dengan menggunakan kendaraan umum berupa mobil bus yang di bawah pengelolaan UPTD Trans Jogja Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.³¹

Angkutan umum modern yang dipelopori oleh Trans Jakarta sejak awal 2004, telah mendorong kota – kota lain melakukan langkah serupa. Meski demikian karena perbedaan karakteristik dan magnitude program, banyak program angkutan umum modern yang masih belum dapat berkembang secara pesat. Penerapan prinsip-prinsip pengelolaan angkutan umum yang baik oleh karenanya menjadi penting untuk dikaji apakah telah diterapkan dengan baik atau tidak.³²

Trans Jogja lahir sebagai adopsi dari Trans Jakarta yang dinilai cukup sukses. Ada tiga masalah dasar yang harus dibenahi dalam

³¹ Data Dinas Perhubungan Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta.

³² Duta, LCM (2005). *Study Band Desain Kawasan Melipat, Lempang, Albin*

permasalahan transportasi di Jogja. Pertama, kemacetan itu sendiri. Kedua, kualitas transportasi massa. Dan ketiga, jalur-jalur angkutan massa yang menghubungkan daerah-daerah strategis. Apabila dengan dikeluarkannya Peraturan Daerah No. 1 tahun 2008 tentang Perda Pengangkutan Orang Dengan Angkutan Umum di Jalan di Wilayah Provinsi DIY yaitu untuk mereduksi angka macet yang ada, maka sebenarnya lahirnya Trans Jogja tidak sepenuhnya efektif karena :

- *Pertama*, Trans Jogja yang hanya bus tanpa adanya bus way akan lebih berpeluang besar menambah macet dari pada menguranginya.
- *Kedua*, tidak ada alasan yang cukup kuat bagi masyarakat atau mahasiswa untuk mengganti moda transportasi mereka dari kendaraan pribadi ke Trans Jogja.

Padahal seperti kita ketahui, kendaraan pribadi khususnya motor merupakan transportasi yang sangat dominan di Jogja ini. Sekaligus, menjadi faktor utama penyebab kemacetan. Artinya, tanpa perpindahan moda transportasi dari motor/mobil ke Trans Jogja maka kemacetan tetap akan sulit direduksi.

Pemerintah harus lebih jeli lagi karena untuk menarik minat masyarakat untuk berpindah ke moda transportasi bus seperti Trans Jogja, butuh lebih dari sekedar kenyamanan karena :

- *Pertama*, sebagai masyarakat tidak heran bila segala sesuatu yang

Artinya, bila dengan menggunakan motor masih lebih hemat daripada menggunakan Trans Jogja.

- *Kedua*, Jogja berbeda jauh dengan Jakarta, terutama dilihat dari luas wilayah. Berapa perbandingan luas Jakarta dengan Jogja sehingga dengan wilayah yang relatif kecil, motor akan menjadi jauh lebih flexibel dan efisien dari pada Trans Jogja.
- *Ketiga*, tidak adanya jalan tol di Jogja, sehingga semua jalan bisa dilewati oleh sepeda motor. Hal ini berbeda dengan di Jakarta atau kota-kota besar lainnya dimana ada jalan- jalan (terutama tol) yang tidak boleh dilewati oleh sepeda motor. Inilah alasan mengapa motor menjadi sangat dominan dan menjadi pilihan di Jogja.

Hadirnya Trans Jogja tetap membawa manfaat bagi masyarakat. Tetapi Trans Jogja lebih tepat bila dikatakan sebagai peremajaan dari angkutan massa yang ada di Jogja selama ini karena Trans Jogja lebih berpotensi melahirkan kemacetan dari pada mereduksi kemacetan itu sendiri.

Dari pemaparan diatas, maka dapat dilihat bahwa dalam pengoperasian bus trans jogja selama ini ada tiga masalah dasar yang harus dibenahi dalam permasalahan transportasi di Jogja yaitu :³³

1. Kemacetan

Kemacetan terjadi karena tidak adanya jalur khusus untuk Trans Jogja sendiri sehingga pengguna jalan saling berdesakan untuk saling

³³ Hasil observasi tanggal 12 februari 2012

mendahului, selain itu ukuran bus Trans Jogja yang besar membuat jalan terasa menjadi semakin sempit ditambah pula banyaknya lampu merah yang dilalui membuat kendaraan semakin menumpuk dan menambah kemacetan.

2. Kualitas transportasi massa.

Hal dimaksudkan dimana konsep Trans Jogja adalah merupakan bentuk peremajaan bus-bus perkotaan yg lama dengan perbandingan 1 bus Trans Jogja menggantikan 2 bus perkotaan yang lama. Jadi dengan adanya 54 bus Trans Jogja, ada sekitar 108 bus perkotaan lama yang telah menjalani pemutusan ijin trayek dan tidak boleh dioperasikan lagi. Mengenai kelaikan jalan, dalam perundang-undangan tidak terdapat pembatasan usia kendaraan (kecuali dalam Perda DIY 10/2001 yg direvisi menjadi Perda 01/2008 yang terdapat pembatasan usia kendaraan angkutan umum), sehingga selama ini kelaikan kendaraan sangat tergantung pada pemeriksaan kendaraan bermotor yang dikelola oleh Dinas Perhubungan tingkat Kota/Kabupaten di DIY.

3. Jalur – jalur angkutan massa yang menghubungkan daerah-daerah strategis.

Seorang mahasiswa UMY Mengaku enggan memakai Bus Trans Jogja, karena dianggap kurang praktis. Apalagi turunnya hanya di halte-halte tertentu. Tidak bisa pergi kemana-mana seperti bila

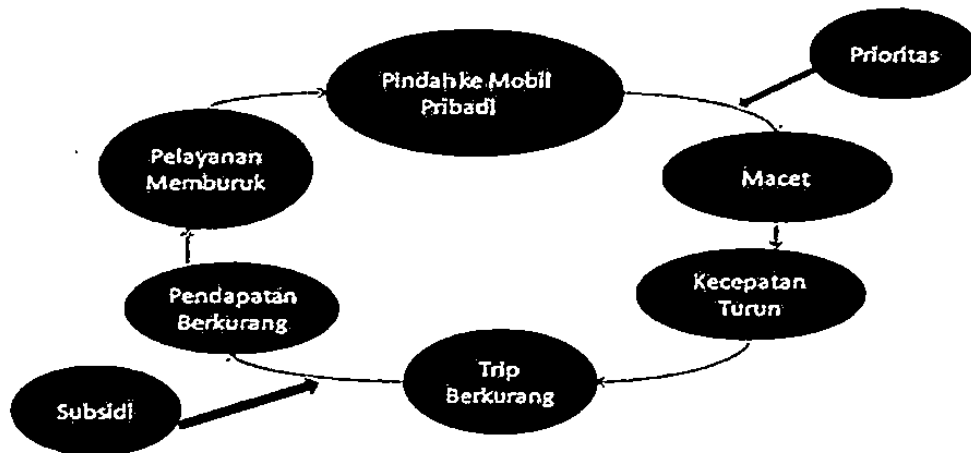
pusat kota dan kampus tidak ada.³⁴ Selain itu juga dikarenakan bus Trans Jogja ini adalah Bus perkotaan maka pemerintah tidak membuat jalur khusus ke beberapa daerah strategis yang sering masyarakat datang, seperti jalur kepantai parang tristis.

Angkutan umum tanpa pengelolaan yang baik sering mengalami permasalahan *demand-supply* berupa lingkaran setan. Perkembangan perkotaan menyebabkan kebutuhan akses menjadi meningkat . kemudahan akses terhadap kendaraan pribadi ditunjang oleh kebijakan yang memberi ruang bagi moda ini menyebabkan ruang jalan dengan cepat menjadi penuh. Pada level tertentu ini akan menyebabkan kemacetan yang menimpa seluruh moda termasuk angkutan umum. Kemacetan ini menyebabkan meningkatnya *travel time* yang mendorong orang lebih banyak menggunakan kendaraan pribadi yang dengan waktu perjalanan yang sama menawarkan kenyamanan yang lebih tinggi. Pada level ini pendapatan yang didapat oleh angkutan umum tidak mampu digunakan untuk meningkatkan kualitas dan kuantitas layanan sehingga semakin tidak menarik bagi pengguna yang lebih memilih kendaraan pribadi. Lingkaran setan ini tidak berkesudahan tanpa adanya intervensi yang dapat dilakukan yaitu :³⁵

1. Meningkatkan *travel time* (dengan pemberian prioritas).
2. Memberi subsidi untuk peningkatan pelayanan.

³⁴ Wawancara dengan Arif Rahman Hakim, Seorang mahasiswa tingkat akhir

Seperti pada gambar dibawah ini :



Gambar 1 . Lingkaran Setan Angkutan Umum

Ada dua aspek penting yang perlu ditingkatkan yaitu *ridership* dan *travel time* sebagai strategi penting memutus lingkaran setan. Dengan peningkatan jumlah penumpang angkutan umum, dapat dicapai dua hal yaitu : peningkatan pendapatan serta dalam konteks manfaat, berarti pengurangan moda lain (kendaraan pribadi). Mekanisme yang dapat dilakukan untuk meningkatkan jumlah penumpang adalah dengan mekanisme tarif, peningkatan kualitas layanan. Upaya eksternal yang dapat dilakukan adalah dengan mendorong penerapan prinsip manajemen perjalanan yang lebih luas dalam bentuk pembatasan penggunaan kendaraan pribadi, meningkatkan jangkauan layanan baik dalam aspek wilayah maupun aspek waktu (jadwal).¹

Berkembangnya program-program perbaikan angkutan umum diberbagai kota harus disertai dengan pengarahannya agar program yang

¹ Jurnal tabung dan lebihkan, volume I No 2 tahun 2010, DPRD Provinsi DIY

dijalankan dapat mencapai sasaran. Pengoperasian bus trans jogja dapat berjalan sejak awal tahun 2008 hingga saat ini tentu dikarenakan oleh berbagai faktor, dan untuk mengetahuinya maka diperlukan penilaian lebih lanjut berupa evaluasi sehingga dapat diketahui kekurangan dan kelebihan dari pengoperasian bus trans jogja selama ini.³⁷

Dalam evaluasi kebijakan bus Trans Jogja, penulis mengkategorikan dalam beberapa penilaian yaitu :

1. Efektivitas

Efektifitas merupakan cerminan apakah hasil program yang diinginkan telah tercapai dan dimana program tersebut dapat tepat guna atau manfaatnya.

Bila dilihat dari kondisi lalu lintas saat ini, maka dapat dilihat bahwa dampak sosial yang terjadi saat ini adalah sebagai berikut :

1. Relatif minimal, karena lebar jalan digunakan secara bersama sehingga kemacetan tak dapat dihindari.
2. Tidak mengubah arus lalulintas yang sudah ada oleh karena itu para pemakai jalan berebut untuk saling mendahului.
3. Berkurangnya kelancaran arus lalu lintas, karena jumlah kendaraan pribadi seperti sepeda motor yang banyak digunakan masyarakat semakin meningkat setiap tahunnya dilihat dari banyaknya mahasiswa

Bus Trans Jogja diharapkan dapat mengatasi masalah diatas dan juga Trans Jogja diharapkan dapat diandalkan untuk mempersingkat waktu tempuh dan menghindari kemacetan bagi penggunanya sekarang hanya digunakan sebagai “bus pariwisata”, dengan adanya Trans Jogja adalah sebagai pilihan alternatif transportasi umum yang dapat melintasi jalur-jalur strategis di daerah Yogyakarta ternyata hanya padat digunakan oleh orang-orang yang ingin menuju obyek wisata dan pusat perbelanjaan yang ada di Jogja.³⁸

Sebagai contoh, Trans Jogja jalur 1A arah kota yang selalu saja dipadati penumpang. Hal ini dikarenakan banyak penumpang yang ingin melakukan perjalanan wisata yang berada di kota (Malioboro, Kraton Yogyakarta, XXI, Galeria, Ambarukmo Plaza dll).³⁹

Apabila dengan dikeluarkannya Peraturan Daerah No. 1 tahun 2008 tentang Perda Pengangkutan Orang Dengan Angkutan Umum di jalan di Wilayah Provinsi DIY yaitu untuk mereduksi angka macet yang ada, maka sebenarnya lahirnya Trans Jogja tidak sepenuhnya efektif karena :⁴⁰

- a. Trans Jogja yang hanya bus tanpa adanya bus way akan lebih berpeluang besar menambah macet dari pada mengurangnya.

³⁸ <http://rizkibeo.wordpress.com/2008/04/29/transjogja-segmentasi-dan-global-warming/> diakses tanggal 14 februari 2012

³⁹ Data dinas Perhubungan Provinsi DIY

⁴⁰ ---

- b. Tidak ada alasan yang cukup kuat bagi masyarakat atau mahasiswa untuk mengganti moda transportasi mereka dari kendaraan pribadi ke Trans Jogja.

Padahal seperti kita ketahui, kendaraan pribadi khususnya motor merupakan transportasi yang sangat dominan di Jogja ini. Sekaligus, menjadi faktor utama penyebab kemacetan. Artinya, tanpa perpindahan moda transportasi dari motor/mobil ke Trans Jogja maka kemacetan tetap akan sulit direduksi.⁴¹

Dalam mendukung pergerakan bus Trans-Jogja, tahap pertama yang harus dilakukan adalah membuat jaringan infrastruktur menjadi lebih efisien, membangun jaringan utama, menyediakan pergerakan yang aman bagi pejalan kaki dan sepeda serta memastikan adanya suatu integrasi antara sistem transportasi dengan pembangunan lahan kota.

- a) Mekanisme prioritas bus

Untuk mencapai sistem bus Trans-Jogja yang lebih efisien dan efektif, bus Trans-Jogja seharusnya diberi jalur prioritas untuk menghindari kemacetan. Tersedianya jalur khusus bis, dapat menghindarkan dari jebakan kemacetan sehingga memungkinkan bis menembus pusat kota. Sistem ini membutuhkan koridor jalan yang lebar untuk meletakkan jalur bis di tengah jalan, dimana cara ini tidak tepat diimplementasikan di daerah-daerah padat dan sempit seperti di ruas utama jalan Yogyakarta. Akan tetapi penetapan jalur khusus bis tetap

diprioritaskan dalam meningkatkan kinerja pelayanan bis Trans-Jogja di jalur utama Kota Yogyakarta.

b) **Pembatasan penggunaan kendaraan pribadi**

Pembatasan penggunaan kendaraan pribadi di dalam kota dapat mengubah pola perjalanan penduduk untuk menggunakan transportasi umum. Tetapi tanpa perbaikan transportasi umum sebagai alternatif, pemberlakuan sistem ini tidak efektif dalam merubah keinginan masyarakat untuk tetap menggunakan kendaraan pribadi.

2. Efisiensi

Seberapa banyak usaha yang diperlukan untuk mencapai hasil yang diinginkan serta seberapa besar cost atau biaya dan energi yang dikeluarkan. Penyediaan pelayanan transportasi publik yang tepat dan memadai adalah tantangan yang harus dihadapi di semua kota besar termasuk Yogyakarta. Kota-kota akan selalu mengalami masalah baru, yang timbul akibat sistem transportasi. Kota-kota di negara berkembang secara umum sangat bergantung kepada transportasi jalan raya.

Perkembangan perkotaan membawa pada berbagai permasalahan : ruang, akses, mobilitas, termasuk berbagai dampak yang diakibatkan olehnya. Salah satu dampak yang dirasakan adalah adanya kemacetan diruas-ruas jalan perkotaan. Dilihat dari permasalahan yang ada kebijakan ini dalam jangka waktu yang panjang terbukti merupakan kebijakan yang kurang tepat karena tidak adanya kebijakan yang lainnya mengendalikan

Secara umum, pertumbuhan kendaraan tidak mampu diimbangi oleh pertumbuhan jumlah jalan sehingga focus penataan pada sisi *supply* tidak akan mampu mengatasi timbulnya kemacetan dan perlu perhatian lebih pada bagaimanamenata *demand*.

Penerapan pengendalian perjalanan atau *Transport Demand Management* (TDM) baru benar-benar diperhatikan akhir-akhir ini ketika kondisi riil dilapangan betul-betul menjadi permasalahan nyata. *Transport Demand Management* atau biasa disebut *mobility manajement* adalah istilah yang digunakan untuk berbagai strategi untuk meningkatkan efisiensi sistem transportasi. Fokus TDM adalah pada mobilitas orang atau barang, ketimbang pada mobilitas kendaraannya sehingga TDM berupaya untuk memberikan prioritas pada moda-moda transportasi yang efisien (seperti jalan kaki, bersepeda, *ridersharing*, angkutan umum atau *telework*), utamanya pada jalan yang mengalami kemacetan.⁴²

Peningkatan jumlah penduduk dan penggunaan kendaraan bermotor telah menimbulkan masalah sosial dan ekonomi bagi kota-kota yang sangat bergantung pada transportasi jalan raya. Demikian juga masalah lain akan terjadi seperti peningkatan waktu perjalanan dan seringnya kecelakaan akibat kemacetan jalan yang kronis.

Peningkatan ketergantungan terhadap kendaraan pribadi penyebab utama masalah lingkungan dan kondisi ini semakin meningkatkan ketimpangan sosial penduduk kota. Adalah sangat penting untuk mencari

penyelesaian dengan cara yang lebih efisien dan efektif dalam mengatasi masalah tersebut di atas yaitu dengan meningkatkan pelayanan transportasi umum yang lebih memadai di masa mendatang.

Yogyakarta sebagai salah satu kota besar di Indonesia menghadapi masalah penyediaan transportasi publik yang tidak memadai. Transportasi umum di Kota Yogyakarta sangat tergantung pada bus kota dengan armada bus yang kurang memadai, aman dan nyaman, menjadi masalah yang cukup serius. Sebab, masyarakat akan cenderung menggunakan kendaraan pribadi dalam mendukung mobilitas mereka yang dianggap lebih efektif, efisien dan murah. Sehingga tidak mengherankan pertumbuhan jumlah kendaraan bermotor khususnya roda dua semakin menambah kesemrawutan kondisi ruas jalan yang ada di kota Yogyakarta. Peningkatan sistem transportasi umum dengan meningkatkan sistem manajemen bis seharusnya menjadi perhatian cukup serius oleh pengambil kebijakan publik. Oleh sebab itu, Pemerintah Provinsi DIY mencoba merumuskan kebijakan penyediaan transportasi publik berupa Trans-Jogja dengan armada bus kota yang lebih representatif, sebagai salah satu upaya mengurangi kepadatan kendaraan bermotor dengan cara mendorong masyarakat beralih dari kendaraan pribadi menjadi kendaraan bis Trans-Jogja. Kebijakan ini disertai dengan penyediaan infrastruktur yang lebih memadai, penyediaan armada angkutan yang dilengkapi dengan AC, penerapan sistem tarif yang sama untuk semua rute serta sistem

Tidak hanya pemerintah yang menghadapi masalah dalam mengelola transportasi publik, tetapi juga operator/swasta menghadapi masalah yang mencakup hal-hal berikut:

- a. keuntungan yang rendah karena pembatasan tarif dan biaya - biaya yang meningkat,
- b. tidak ada kepastian kelaikan usaha,
- c. efisiensi yang rendah disebabkan penundaan lama dalam perjalanan karena kemacetan,
- d. operator sebagai penyewa bus (pemerintah)
- e. operasi dibatasi oleh sistem perizinan, beberapa operator pada satu trayek, dan berbagai pungutan liar,
- f. keuntungan yang menurun karena peningkatan kemacetan,
- g. hampir tidak ada ruang untuk prakarsa trayek -trayek baru atau jenis-jenis pelayanan baru.

Kurangnya perhatian terhadap *mass transportation* menyebabkan kota Yogyakarta macet pada titik-titik tertentu dan pada jam-jam tertentu. Transportasi massa yang disediakan mengandalkan bus yang kapasitas dan kualitasnya tidak memadai. Pemerintah seakan menutup mata terhadap kecenderungan setiap individu untuk memiliki mobil pribadi. Pemerintah justru mengakomodir supremasi transportasi berbasis kepemilikan mobil pribadi ini dengan membangun jaringan tol di tengah kota.

Proses sosialisasi kebijakan trans jogja ini di prioritaskan pada

fasilitas publik baru sebagai upaya pilihan alternatif yang terbaik untuk mengatasi permasalahan lalu lintas transportasi kota. Tapi hal ini tetap tidak efisien karena pertumbuhan lalu lintas semakin tinggi sedangkan pertumbuhan jaringan jalan rendah. Permasalahan ini terjadi karena tidak adanya jalur khusus untuk Trans Jogja karena ruas jalan yang ada di Yogyakarta ini tidak memadai.⁴³

3. Kecukupan

Pertumbuhan ekonomi yang merata pada seluruh wilayah kota dan Daerah Yogyakarta dengan pemanfaatan keberadaan bus Trans Jogja dalam fungsinya di sektor transportasi angkutan kota merupakan perwujudan dari hubungan yang dibangun oleh pemerintah daerah dan kota dengan para stake holder dan pengusaha demi meningkatkan kembali sektor ekonomi di Kota Yogyakarta. Tetapi kenyataannya kebijakan yang di buat oleh pemerintah tidak sepenuhnya mencapai target, karena fakta dilapangan menunjukkan kebanyakan peminat Trans Jogja adalah para wisatawan yang mempunyai banyak waktu tunggu apabila terjadi kemacetan di jalan.

Berdasarkan Pasal 57 Kep. Menhub. No. 35 Tahun 2003 maka tiap - tiap daerah berwenang untuk membuat Perda tentang perijinan trayek. Namun hal ini kadang membuka peluang untuk terjadinya KKN dibidang perijinan trayek tersebut. Permasalahannya disebabkan ketidakseragaman metode pengaturan antar satu daerah dengan daerah lain. Dua prinsip yang

⁴³ Wawancara dengan Bapak DRW. NIS. DRW. A. 10/11/2011

dianut oleh Dishub dalam penentuan trayek baik secara terbuka maupun tertutup (penunjukan) sama mudahnya membuka peluang untuk terjadinya kolusi dengan pelaku usaha. Walaupun dalam setiap pembelaanya selalu dikatakan bahwa telah diadakan survei terlebih dahulu terhadap jalur trayek yang baru atau yang akan ditambah.

Periode penerapan ijin trayek diusulkan untuk masa tiga tahun, yang mengatur hal-hal berikut:

1. trayek
2. tarif pelayanan
3. kendaraan (jenis kendaraan yang diperbolehkan, jumlah minimum kendaraan yang harus tersedia), dan
4. syarat-syarat lain (operator wajib menyerahkan data secara teratur).

Sanksi - sanksi yang dapat diterapkan untuk kegagalan memenuhi kriteria-kriteria dalam ijin, Kuasa DLLAJ untuk memberikan perintah kepada operator.

4. Perataan

Dari data anggaran yang ada, untuk pelaksanaan Peroperasian Bus Trans Jogja tidak sepenuhnya cukup dan belum sesuai dengan manfaat dan tujuan yang diharapkan karena masih adanya keluhan dari masyarakat tentang kemacetan yang semakin parah dan polusi udara yang semakin meningkat.⁴⁴

Transportasi telah mencemari udara yang mengakibatkan masalah kesehatan. Kemacetan lalu lintas sebagai dampak dari peningkatan pemakaian kendaraan pribadi, telah mengakibatkan menurunnya produktivitas, pemborosan BBM dan semakin buruknya kualitas lingkungan.

a. Karakteristik yang berpengaruh terhadap transportasi kota

1) Pertumbuhan struktur kota dan pembangunan kota

Yogyakarta merupakan salah satu kota besar dengan keunikan khasnya, yaitu sebagai pusat budaya dan peradaban Jawa. Berbagai predikat yang melekat pada kota ini menjadi magnet tersendiri bagi para pendatang dan umumnya merasa nyaman untuk tinggal dan menetap di Kota Yogyakarta dengan berbagai kepentingan yang beragam. Mulai untuk kepentingan melanjutkan pendidikan, berwisata sampai dengan kepentingan kerja/bisnis. Sehingga tidak mengherankan Yogyakarta semakin padat oleh para pendatang baru dari berbagai sudut wilayah/daerah lain.

Pembangunan infrastruktur transportasi di Kota Yogyakarta menunjukkan terdapat sejumlah akses moda transportasi baik dalam kota maupun antar kota ke daerah di sekitarnya. Pembangunan kota dan infrastruktur telah memberi kontribusi pada pertumbuhan ekonomi yang selanjutnya.

2) Kecenderungan dalam transportasi kota

a) Pertumbuhan pemilikan kendaraan pribadi

- Semakin kronisnya masalah kemacetan di Yogyakarta, khususnya pada titik dan jam-jam tertentu telah mendorong masyarakat lebih menggunakan kendaraan pribadi khususnya sepeda motor sebagai moda transportasi utama. Alasan utama yang sering dikemukakan adalah lebih murah, cepat dan efisien sebab dapat menerobos padatnya lalu lintas.
- Tercatat setidaknya pertumbuhan pemilikan kendaraan pribadi khususnya roda dua sebesar 6% per tahun.⁴⁵ Dalam sepuluh tahun terakhir, pemilikan kendaraan roda dua menjadi dominan bagi masyarakat Kota Yogyakarta sehingga tidak mengherankan kalau ruas-ruas jalan utama di Yogyakarta didominasi oleh sepeda motor. Kondisi ini tidak terlepas dari semakin mudahnya masyarakat memiliki kendaraan roda dua dengan dukungan fasilitas pembiayaan (kredit).⁴⁶
- Pertumbuhan pemilikan kendaraan dan jumlah perjalanan mengakibatkan timbulnya masalah ketersediaan jalan. Juga terdapat surplus suplai transportasi umum dibandingkan dengan permintaan, akan tetapi surplus ini tidak sesuai dengan kebutuhan. Umumnya sistem transportasi umum di Yogyakarta yang

⁴⁵ Wawancara dengan kasi Wawancara dengan kasi UPTD Trans Jogja Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika Provinsi DIY bapak Maryoto S.E, M.Si

⁴⁶ Bapeda Kota Yogyakarta tahun 2010

didominasi bus kota kehilangan fungsi sebagai moda transportasi kota akibat kemacetan lalu lintas dan buruknya kinerja pelayanan transportasi kota tersebut, yaitu panas, sesak dan tidak aman sebagai akibat berkeliarannya copet, pengamen dan pelaku kriminal jalanan.

- Peningkatan penyediaan jalan dinilai hanya memberikan keuntungan bagi sekelompok masyarakat dan mempunyai dampak negatif pada daerah hijau kota (*landscape*). Peningkatan kinerja transportasi umum akan membutuhkan biaya yang cukup besar, akan tetapi memberi keuntungan bagi sejumlah kelompok masyarakat khususnya mereka yang tidak memiliki akses ke kendaraan pribadi. Sistem bus yaitu Trans-Jogja dipertimbangkan sebagai komponen penting dalam penyediaan transportasi umum tanpa harus menggusur keberadaan bus regular yang terlebih dahulu ada. Sehingga memberikan alternatif kepada masyarakat dalam memilih moda transportasi umum.

b) Kebijakan yang terkait dengan transportasi publik Trans-Jogja

- Karakteristik armada

Trans-Jogja dikelola oleh PT Jogja Tugu sebagai operator dan sekaligus pengelola Trans-Jogja. Saat ini Trans-Jogja didukung oleh 39 armada bus yang berukuran $\frac{3}{4}$ dilengkapi dengan fasilitas AC dan kabin yang lega, sehingga membuat para penumpang

membayar tiket seharga Rp 3.500,- untuk semua rute. Setiap armada dilengkapi oleh seorang sopir yang sudah terlatih dan seorang kondektur yang layaknya pramugari pada pesawat terbang. Rute yang dilayani oleh Trans-Jogja adalah semua ruas jalan utama yang ada di Yogyakarta yang menjadi tujuan utama sebagian masyarakat Yogyakarta dalam beraktifitas, mulai dari pusat pendidikan, kompleks perkantoran dan pusat-pusat bisnis/belanja.

- **Subsidi**
Pemerintah Provinsi DIY telah mengalokasikan anggaran khusus untuk memberikan subsidi bagi operasional Trans-Jogja. Ini sebagai wujud komitmen pemerintah dalam mendukung tersedianya sarana transportasi publik yang aman, nyaman dan murah bagi seluruh masyarakat Yogyakarta. Bahkan Pemerintah Provinsi DIY telah memberikan hibah sebanyak 9 armada bus untuk mendukung operasional Trans-Jogja. Diharapkan dengan adanya subsidi ini, seluruh biaya operasional dapat tercover sehingga operator lebih terkonsentrasi pada upaya mewujudkan pelayanan transportasi publik yang prima.
- **Model rute yang terkoordinasi**
Penetapan rute bus Trans-Jogja merupakan hal yang mendasar untuk tercapainya pengoperasian bus yang lebih efektif dan

moda transportasi publik yang memadai harus disertai dengan penyediaan rute dan jadwal perjalanan yang pasti. Sehingga masyarakat pengguna mengetahui dengan jelas kapan mereka akan menggunakan layanan trans-jogja sesuai dengan kebutuhan dan tujuan mereka secara tepat waktu.

5. Responsivitas

Bagi mereka yang menghendaki dapat naik atau turun di semua titik yang dikehendaki, maka tetap memilih armada bus regular, akan tetapi bagi masyarakat yang mengutamakan kenyamanan dan keamanan dalam menggunakan angkutan publik, mereka beralih ke trans-jogja meskipun tidak dapat naik atau turun di sembarang tempat, kecuali hanya di halte/shelter yang ada. Sebagai suatu kebijakan baru yang cukup inovatif, maka kebijakan penyediaan transportasi publik berupa Trans-Jogja perlu dilakukan evaluasi secara rutin dan berkesinambungan dalam rangka meningkatkan kualitas layanan yang lebih baik dibidang penyediaan angkutan publik.

Kebijakan pemerintah tentang pelaksanaan Peroperasian Bus Trans Jogja ini kurang berhasil karena target untuk mengatasi masalah kemacetan tidak mencapai target yang telah dibuat.⁴⁷

Pelayanan angkutan publik buruk bisa dilihat dari:⁴⁸

1. Tingkat pelayanan rendah.

Meliputi waktu tunggu tinggi, lamanya waktu perjalanan, ketidaknyamanan dan keamanan didalam angkutan umum.

2. Tingkat aksesibilitas rendah

Dilihat dari masih banyaknya bagian dari kawasan perkotaan yang belum dilayanan oleh angkutan umum, dan rasio antara panjang jalan di perkotaan rata-rata masih dibawah 70%, bahkan dibawah 15% terutama di kota metropolitan, kota sedang, menengah.

3. Biaya tinggi.

Biaya tinggi ini terjadi akibat rendahnya aksesibilitas dan kurang baiknya jaringan pelayanan angkutan umum yang mengakibatkan masyarakat harus melakukan beberapa kali pindah angkutan dari titik asal sampai tujuan, belum adanya keterpaduan sistem tiket, dan kurangnya keterpautan moda. Kondisi ini mengakibatkan biaya yang harus dikeluarkan untuk menggunakan angkutan umum yang jumlahnya jauh lebih besar dibanding dengan biaya yang harus dikeluarkan jika menggunakan angkutan pribadi, seperti sepeda motor atau mobil. Pemerintah Provinsi DIY mulai mencontoh Jakarta menempuh *Bus Rapid Transit* (populer disebut *bus way*).

Realitas transportasi publik di Yogyakarta sebagai satu bagian dari kota besar di Indonesia sudah menunjukkan kerumitan persoalan

⁴⁸ Data Dinas Perhubungan Provinsi DIY

transportasi publik. Kerumitan persoalan itu menyatu dengan variabel penambahan jumlah penduduk yang terus meningkat, jumlah kendaraan bermotor yang bertambah melebihi kapasitas jalan, dan perilaku masyarakat yang masih mengabaikan peraturan berlalu lintas di jalan raya.

Sistem transportasi merupakan elemen dasar infrastruktur yang berpengaruh pada pola pengembangan perkotaan. Pengembangan transportasi dan tata guna lahan memainkan peranan penting dalam kebijakan dan program pemerintah. Pengembangan infrastruktur dalam sektor transportasi pada akhirnya menimbulkan biaya tinggi. Keterlibatan masyarakat dalam pembenahan atau restrukturisasi sektor transportasi menjadi hal yang mendesak.

Kerumitan dalam transportasi publik bukan hanya menjadi masalah pemerintah, operator saja, melainkan juga masyarakat. Fenomena yang muncul akhir-akhir ini mengedepankan wajah transportasi publik yang kurang memberikan kenyamanan, keamanan dan keterjangkauan dan masih mengesankan biaya sosial dan ekonomi tinggi.

6. Ketetapan

Dari hasil evaluasi kebijakan tentang pelaksanaan Peroperasian Bus Trans Jogja yaitu Peraturan Daerah No. 1 tahun 2008 tentang Perda Pengangkutan Orang Dengan Angkutan Umum di jalan di Wilayah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta merupakan revisi dari Peraturan Daerah No. 10 Tahun 2001 tentang penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum ini tidak sepenuhnya berhasil karena

bermotor yang dikelola oleh Dinas Perhubungan tingkat Kota/Kabupaten di DIY.⁵⁰

C. FAKTOR PENDUKUNG KEBERHASILAN KEBIJAKAN BUS TRANS JOGJA

Sarana transportasi merupakan lambang dan mobilitas dari kehidupan manusia modern, karena merupakan alat penghubung antara kota yang satu dengan kota yang lain. Dengan meningkatnya kondisi ekonomi dan sosial menyebabkan meningkatnya tuntutan manusia terhadap alat transportasi, seperti halnya di tunjukkan kondisi perkembangan kota Yogyakarta mulai dekade 80-an yang peningkatannya sangat terasa, terutama pengaruh dari sektor pariwisata, perdagangan dan pendidikan. Perkembangan/penambahan sirkulasi transportasi tersebut, dapat dilihat dari kapasitas pendukung seperti terminal sebagai tempat transit dan berhentinya sarana transportasi.

Beberapa faktor pendukung keberhasilan kebijakan Bus Trans Jogja yaitu:⁵¹

- a. Dinas perhubungan menjalin kerjasama dengan operator (PT. JTT) yang terdiri dari gabungan angkutan perkotaan yaitu KOPATA, ASPADA, PUSKOPAR, dan DAMRI.
- b. Operator menjalankan Bus tidak mendapatkan kopensasi dari penumpang tetapi dari pemerintah.

⁵⁰ Wawancara dengan kasi ERTS

- c. Bus Trans Jogja memiliki 112 Shelter dengan 54 bus yang beropasional dengan interval 15 menit dan bisa mengangkut penumpang kurang lebih 16.000 orang perhari.

Bus Trans Jogja adalah kendaraan umum yang disediakan untuk warga kota Yogyakarta. Dengan tarif yang sedikit mahal, kita dapat menikmati fasilitas AC, tempat duduk yang nyaman, sopir yang ramah dan tentunya teman duduk yang eksklusif pula. Salah satu alasan mengapa bus ini dilahirkan di Yogyakarta adalah asumsi dan optimisme pemerintah bahwa masyarakat Jogja akan beralih dari kendaraan bermotor ke Bus Trans Jogja. Optimisme ini muncul karena angkutan massa ini dirasa lebih nyaman dengan berbagai fasilitas seperti AC, bebas pengamen, bebas pengasong, tertib (karena hanya menaikkan penumpang ditempat yang telah disediakan), dan jaminan tepat waktu. Artinya, dengan keberadaan Bus Trans Jogja diharapkan tercipta pelayanan transportasi yang efektif dalam arti aksesibilitas tinggi, terpadu antar intramoda, kapasitas mencukupi, jangkauan luas, tarif terjangkau, keselamatan dan keamanan tinggi, andal dan efisien dalam satu kesatuan dalam sistem transportasi nasional. Dengan demikian, tujuan dari pengadaan dan pengoperasian Bus Trans Jogja yang diadopsi dari Trans Jakarta ini adalah untuk mereduksi kepadatan kendaraan bermotor di kota Yogyakarta yang berujung pada kemacetan lalu lintas.

D. FAKTOR PENGHAMBAT KEBERHASILAN KEBIJAKAN BUS TRANS JOGJA

Sebagaimana yang kita ketahui bahwa tujuan awal dari adanya Bus Trans Jogja adalah supaya penggunaan kendaraan pribadi beralih ke kendaraan umum. Dengan demikian, kepadatan kendaraan di jalan raya dapat ditekan. Namun apa yang terjadi, ternyata tidak seperti apa yang di harapkan. Pemilik kendaraan tetap menggunakan kendaraan pribadinya yang sudah terlanjur dimiliki.

Dilihat dari luas wilayah, Yogyakarta sangat jauh bila dibandingkan dengan Kota Jakarta. Di Yogyakarta tidak ada jalan yang tidak boleh dilewat motor, jalan yang relatif kecil menggunakan motor menjadi pilihan yang fleksibel dan efisien ketimbang menggunakan Bus Trans Jogja. Jadi tidak ada alasan kuat masyarakat Yogyakarta untuk pindah dari motor ke Bus Trans Jogja.

Dalam realisasi kebijakan Bus Trans Jogja, terdapat faktor-faktor penghambat dalam pelaksanaannya diantaranya:⁵²

1. Untuk membentuk wadah operator (PT. JTT) memiliki kendala. Sebagaimana kita ketahui bahwa didalamnya terdiri dari konsersium koperasi angkutan yang dulunya saling bersaing.
2. Jumlah armada Bus Trans Jogja yang masih sedikit.

⁵² Wawancara dengan kasi Wawancara dengan kasi LIPTD Trans Jogja Di
Komunitas

3. Biaya yang harus dikeluarkan oleh pemerintah sangat besar untuk memenuhi target 250 armada Bus Trans Jogja untuk menggantikan bus angkutan kota yang masih beroperasi sekarang.
4. Sarana dan prasarana pendukung yang belum memadai. Contohnya jalan yang sempit.
5. Sekali lagi keberadaan bus yang salah sasaran ini memang harus dipertanyakan kembali.

Sebab secara kasat mata, bus-bus kecil atau angkutan umum lebih fleksibel dan terbukti lebih lincah menghantarkan penumpangnya dari pada Bus Trans Jogja yang ada dan berhenti di jalur-jalur tertentu. Kehadiran Bus Trans Jogja justru menambah sempitnya jalan-jalan di Jogja karena bus ini mempunyai badan yang lebar.

Sifat kebijakan yang tidak fleksibel belum adanya keseimbangan dalam mewujudkan tujuan akhir yang baik, terlihat bahwa pelaksanaan Bus Trans Jogja tidak diimbangi dengan kebijakan lain seperti mengenai penekanan terhadap jumlah pengendara kendaraan pribadi dengan tegas. Misalnya ada pengaturan terhadap izin penggunaan kendaraan, pajak dan sebagainya belum diatur secara tegas. Dengan berbagai fakta yang telah dipaparkan dapat dinilai kebijakan ini setengah hati dari pemerintah.

Kota Yogyakarta merupakan kota dengan aktivitas lalu lintas yang dinilai cukup tinggi. Kemacetan terparah terjadi pada ruas-ruas jalan yang berhubungan dengan CBD (Central Business District), terutama pada jam

sarana transportasi masal yang modern dan praktis semisal BRT (Bus Rapid Transit). Namun penerapan BRT masih terkendala oleh beberapa masalah antara lain kemacetan jalan utama serta perbedaan status kewenangan pembinaan jalan.

Ada tiga masalah dasar yang harus dibenahi dalam permasalahan transportasi di Jogja yaitu:

1. Kemacetan

Kemacetan terjadi karena tidak adanya jalur khusus untuk Trans Jogja sendiri sehingga pengguna jalan saling berdesakan untuk saling mendahului, selain itu ukuran bus Trans Jogja yang besar membuat jalan terasa menjadi semakin sempit ditambah pula banyaknya lampu merah yang dilalui membuat kendaraan semakin menumpuk dan menambah kemacetan.

2. Kualitas transportasi massa.

Hal dimaksudkan dimana konsep Trans Jogja adalah merupakan bentuk peremajaan bus-bus perkotaan yg lama dengan perbandingan 1 bus Trans Jogja menggantikan 2 bus perkotaan yang lama. Jadi dengan adanya 54 bus Trans Jogja, ada sekitar 108 bus perkotaan lama yang telah menjalani pemutusan ijin trayek dan tidak boleh dioperasikan lagi. Mengenai kelaikan jalan, dalam perundang-undangan tidak terdapat pembatasan usia kendaraan (kecuali dalam Perda DIY 10/2001 yg direvisi menjadi Perda

umum), sehingga selama ini kelaikan kendaraan sangat tergantung pada pemeriksaan kendaraan bermotor yang dikelola oleh Dinas Perhubungan tingkat Kota/Kabupaten di DIY.

3. Jalur – jalur angkutan massa yang menghubungkan daerah-daerah strategis.

Seorang mahasiswa UMY Mengaku enggan memakai Bus Trans Jogja, karena dianggap kurang praktis. Apalagi turunnya hanya di halte-halte tertentu.

“Tidak bisa pergi kemana-mana seperti bila menggunakan sepeda motor. Selain itu akses Bus Trans Jogja antara pusat kota dan kampus tidak ada.”⁵³

Tidak efektifnya jalur Trans Jogja juga diakui oleh salah seorang warga. Agus Wibowo (35) mengaku kesulitan ketika hendak pergi ke Amplaz.

“ Waktu itu saya dari arah Selatan, ketika saya mau Amplaz diminta untuk transit ke Bandara. Padahal bus sudah melalui Janti ”⁵⁴

Selain itu juga dikarenakan bus Trans Jogja ini adalah Bus perkotaan maka pemerintah tidak membuat jalur khusus ke beberapa daerah strategis yang sering masyarakat datangi, seperti jalur kepantai parang tritis.

⁵³ Wawancara dengan Arif Rahman Hakim, Seorang mahasiswa tingkat akhir

⁵⁴ Wawancara dengan Agus Wibowo, Salah satu warga Yogyakarta