

BAB III

PERAN PEMERINTAH KOTA YOGYAKARTA DALAM MENANGANI MASALAH TRANSPORTASI PERKOTAAN

Grand strategi visi Kota Yogyakarta adalah terwujudnya Kota Pendidikan berkualitas, berkarakter dan inklusif, pariwisata berbasis budaya, dan pusat pelayanan jasa yang berwawasan lingkungan dan ekonomi kerakyatan. Visi tersebut mendukung terwujudnya sistem transportasi Kota yang efektif, efisien, dan akuntabel. Kemudian visi tersebut diterjemahkan kedalam misi Dinas Perhubungan dalam permasalahan transportasi perkotaan terkait dengan peningkatan kualitas pelayanan fasilitas lalu lintas dan angkutan jalan.

Dinas Perhubungan merupakan dinas yang memiliki tugas dan wewenang dalam hal perhubungan, pos, dan telekomunikasi. Salah satu yang menjadi urusan Dinas Perhubungan adalah menjaga kualitas dan kuantitas sarana prasarana dan fasilitas LLAJ sehingga dapat menjamin masyarakat akan keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berkendara. Seperti yang dijelaskan dalam Peraturan Daerah Kota Yogyakarta No 10 Tahun 2008 Dinas Perhubungan merupakan unsur pelaksana dibidang perhubungan, pos, dan telekomunikasi.

Dengan demikian Dinas Perhubungan bertugas dalam melakukan kebijakan dan program dibidang perhubungan, pos, dan telekomunikasi. Salah satu hal yang menjadi fokus penanganan dibidang perhubungan saat ini adalah masalah transportasi perkotaan terkait dengan kemacetan lalu lintas. Pada tahun 2010 terdapat berbagai isu dan kekhawatiran masyarakat terhadap kondisi lalu

lintas di Kota Yogyakarta. Isu tersebut merupakan permasalahan yang menjadi tantangan bagi Pemerintah Kota Yogyakarta dan Dinas Perhubungan dalam menjawab kekhawatiran masyarakat. Adapun kekhawatiran akan semakin meningkatnya volume kendaraan di jalan tanpa didukung adanya peningkatan kualitas jalan yang justru akan mengakibatkan kemacetan lalu lintas. Penyebab lain kemacetan lalu lintas seperti minimnya pengoptimalisasi lokasi parkir, tidak maksimalnya pelayanan angkutan perkotaan dan rendahnya kesadaran masyarakat.

Diantara penyebab kemacetan lalu lintas, peningkatan volume kendaraan menjadi perhatian lebih. Hal ini dikarenakan peningkatan volume kendaraan berkaitan dengan pola pikir konsumtif masyarakat. Jika kendaraan pribadi seperti motor dan mobil dulu termasuk dalam barang tersier maka akan berbeda dengan saat ini. Kedua barang tersebut telah berubah menjadi barang sekunder bagi masyarakat perkotaan. Meskipun harga kendaraan mengalami kenaikan tetapi masyarakat tetap akan membelinya. Fenomena ini dikarenakan strategi penjualan dari perusahaan semakin memikat dan memudahkan masyarakat untuk memilikinya. Bahkan hanya dengan bermodal fotocopy identitas masyarakat akan mendapatkannya dengan sistem kredit berjangka. Melihat tingginya angka permintaan dari masyarakat maka persaingan dari perusahaan pun semakin ketat. Pemerintah pusat pun telah mengeluarkan pernyataan untuk beralih menggunakan mobil murah ramah lingkungan. Namun pernyataan tersebut perlahan menjadi dilema bagi pemerintah karena menimbulkan polemik baru terhadap masalah transportasi perkotaan. Disatu sisi pemerintah ingin memberikan kemudahan ke

masyarakat atas kebijakan tersebut tetapi disisi lain berdampak pada peningkatan volume kendaraan di jalan yang telah bertolak belakang dengan program pemerintah dalam menangani masalah transportasi perkotaan yaitu kemacetan lalu lintas.

Dari hasil penelitian yang dilakukan, Pemerintah Kota Yogyakarta melalui Dinas Perhubungan melakukan berbagai program dan kegiatan terkait dengan peningkatan kualitas dan kuantitas sarana, prasarana dan fasilitas LLAJ dalam menjaga keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas di jalan. Dinas Perhubungan terus berupaya melakukan realisasi program dan kegiatan salah satunya dengan manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk penanganan kemacetan lalu lintas.

1. PERAN PEMERINTAH KOTA YOGYAKARTA

Penanganan kemacetan lalu lintas di Kota Yogyakarta pada dasarnya memerlukan koordinasi dengan instansi pemerintah dan pihak swasta. Koordinasi ini terkait grand strategi yang melibatkan banyak pihak untuk mewujudkan lalu lintas di Kota Yogyakarta tetap lancar. Oleh karena itu peran pemerintah Kota Yogyakarta sangat diharapkan mampu memberikan solusi terhadap permasalahan yang terjadi. Sesuai dengan Peraturan Daerah Kota Yogyakarta nomor 10 tahun 2008 maka melalui Dinas Perhubungan, Pemerintah Kota Yogyakarta berupaya untuk menangani masalah transportasi perkotaan khususnya masalah kemacetan lalu lintas.

a. Peran Pengaturan (*Regulasi*)

Peran pengaturan merupakan fungsi pemerintah dalam membuat peraturan perundang-undangan yang mengatur kehidupan bersama. Peraturan yang dibuat tidak hanya berlaku untuk masyarakat melainkan juga dalam lingkungan pemerintahan. Dinas pemerintah memiliki dasar hukum yang digunakan untuk mengukur kinerja berdasarkan tugas pokok dan fungsi dinas tersebut. Dasar hukum yang digunakan akan disesuaikan dengan tugas pokok masing-masing dinas di setiap Kabupaten/Kota. Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta dibentuk berdasarkan :

1. Peraturan Daerah Kota Yogyakarta Nomor 10 Tahun 2008 Tentang Pembentukan, Susunan, Kedudukan dan Tugas pokok Dinas Daerah.
2. Peraturan Walikota Yogyakarta Nomor 77 Tahun 2008 Tentang Fungsi, Rincian Tugas dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta.
3. Peraturan Walikota Yogyakarta Nomor 70 Tahun 2011 Tentang Perubahan atas Peraturan Walikota Nomor 77 tahun 2008 tentang Fungsi, Rincian Tugas dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta.

Adapun landasan kebijakan terkait lalu lintas dilaksanakan berdasarkan:

- a. Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

- b. Peraturan Pemerintah No. 32 Tahun 2011 tentang manajemen dan rekayasa, analisis dampak, serta manajemen kebutuhan lalu lintas.

Dinas perhubungan sebagai unsur pelaksana pemerintah daerah memiliki kebijakan dibidang perhubungan, pos, dan telekomunikasi. Kebijakan tersebut dibuat untuk memberikan kemudahan, keamanan, dan kelancaran bagi masyarakat dalam berkendara di jalan. Pada pasal 3 didalam Undang-undang no.22 Tahun 2009 menjelaskan tujuan diselenggarakannya lalu lintas dan angkutan jalan sebagai berikut :

- a) Terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan yang aman, selamat, tertib, lancar dan terpadu dengan moda angkutan lain yang mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.
- b) Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa.
- c) Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Terkait tujuan yang dijelaskan dalam Undang-undang diatas maka pemerintah perlu melakukan pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan sesuai dengan pasal 5 ayat 2 meliputi :

- a) Perencanaan
- b) Pengaturan
- c) Pengendalian
- d) Pengawasan

Dalam pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan yang dimaksudkan pada pasal diatas unit pelaksana adalah instansi Pembina sesuai dengan tugas pokok dan fungsi. Adapun tugas pokok dan fungsi meliputi bidang

jalan, bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, bidang industry, bidang pengembangan teknologi, dan Kepolisian Negara Republik Indonesia. Pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan dilakukan sesuai dengan karakter disetiap daerah. Hal itulah yang membuat munculnya permasalahan dimasing-masing daerah Kabupaten/Kota berbeda. Salah satunya adalah Kota Yogyakarta, sebagai Kota Pariwisata dan Kota Pendidikan menjadikan Kota ini mempunyai tingkat pengunjung yang sangat tinggi.

Dari sector pariwisata, selama tahun 2011 jumlah kunjungan wisatawan mencapai 3,2 juta, terdiri dari 3.058 juta wisatawan domestic dan 148,76 ribu wisatawan asing. Sedangkan dari sector pendidikan banyaknya Perguruan Tinggi di Kota Yogyakarta membuat tingginya minat siswa lulusan yang ingin melanjutkan pendidikan di Kota Yogyakarta. Hal itulah yang menyebabkan tingginya angka kebutuhan terhadap kendaraan semakin meningkat. Penyebab itulah berdampak pada munculnya masalah kemacetan lalu lintas di Kota Yogyakarta.

Dinas Perhubungan memiliki kebijakan lalu lintas melalui manajemen dan rekayasa lalu lintas untuk mengurai terjadinya kemacetan lalu lintas. Sesuai dengan Peraturan Pemerintah No. 32 Tahun 2011 pasal 3 sebagai berikut :

"Manajemen dan rekayasa lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2, meliputi kegiatan: perencanaan, pengaturan, perekayasaan, pemberdayaan, dan pengawasan."

Tindakan tersebut dilakukan untuk mengidentifikasi masalah lalu lintas yang terjadi diperkotaan. Peran pemerintah dalam hal ini sangat penting untuk mewujudkan kondisi lalu lintas menjadi aman, tertib, dan lancar. Beberapa masalah lalu lintas yang sering dikeluhkan oleh masyarakat antara lain: pengaturan lalu lintas, struktur kondisi jalan, kapasitas jalan, dan lokasi rawan. Adapun isi dari Peraturan Pemerintah No. 32 Tahun 2011 pasal 7 menjelaskan terkait identifikasi masalah lalu lintas sebagai berikut :

Identifikasi masalah lalu lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 yang dilaksanakan oleh:

- a. Menteri yang bertanggung jawab di bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, meliputi:
 1. penggunaan ruang jalan
 2. kapasitas jalan
 3. tataguna lahan pinggir jalan
 4. perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan
 5. pengaturan lalu lintas
 6. kinerja lalu lintas
 7. lokasi potensi kecelakaan dan kemacetan lalu lintas.
- b. Menteri yang bertanggung jawab di bidang jalan, meliputi:
 1. geometrik jalan dan persimpangan
 2. struktur dan kondisi jalan
 3. perlengkapan jalan yang tidak berkaitan langsung dengan pengguna jalan dan bangunan pelengkap jalan
 4. lokasi potensi kecelakaan dan kemacetan lalu lintas
 5. penggunaan bagian jalan selain peruntukannya.
- c. Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia, meliputi:
 1. kinerja operasional lalu lintas
 2. budaya berlalu lintas
 3. pengaturan lalu lintas
 4. lokasi rawan:
 - a) gangguan keamanan
 - b) kecelakaan

- c) kemacetan
- d) pelanggaran lalu lintas
- 5. kondisi operasional rekayasa lalu lintas.
- d. Gubernur, bupati, atau walikota sesuai dengan kewenangannya, meliputi:
 - 1. volume lalu lintas;
 - 2. tingkat kerusakan jalan;
 - 3. komposisi lalu lintas;
 - 4. variasi lalu lintas;
 - 5. distribusi arah;
 - 6. pengaturan arus lalu lintas;
 - 7. kecepatan dan tundaan lalu lintas;
 - 8. kinerja perlengkapan jalan; dan
 - 9. perkiraan volume lalu lintas yang akan datang.

Melihat kondisi Kota Yogyakarta yang menjadi lokasi favorit wisatawan untuk berkunjung maka berdampak pula pada masalah lalu lintas yaitu kemacetan. Tingkat penggunaan kendaraan pribadi yang sangat tinggi mengakibatkan hampir diseluruh ruas jalan kota mengalami kepadatan. Hal lain dikarenakan tidak didukungnya kapasitas jalan di Kota sehingga berbanding kebalik dengan tingginya volume kendaraan. Dalam kasus kemacetan perlu partisipasi masyarakat terhadap kesadaran berlalu lintas. Budaya dan persepsi masyarakat pun harus berubah agar dapat mewujudkan lalu lintas perkotaan yang serasi dan seimbang.

Beberapa kebijakan telah dibuat untuk mengurai terjadinya kemacetan lalu lintas di lingkup Kota Yogyakarta. Melalui Dinas Perhubungan kebijakan tersebut terdapat pula pada Perwal No. 77 Tahun 2008 sesuai dengan tugas pokok dan fungsi dinas.

"Kami membuat kebijakan terkait penanganan kemacetan lalu lintas sesuai dengan tupoksi yang ada di dalam Peraturan Walikota, namun kebijakan tersebut juga harus kami sesuaikan dengan situasi dan kondisi

di Kota Yogyakarta. Contoh kebijakannya itu seperti : memperkecil hambatan samping, mengukur kinerja pada simpang dalam upaya mengoptimisasi kapasitas simpang dengan cara mengatur sebaik-baiknya waktu pada ATS (Area Traffic System), memberikan arahan untuk jalur-jalur alternative apabila terjadi kepadatan kendaraan melalui running text, dan penataan jalur satu arah”⁴².

Berdasarkan wawancara diatas, hambatan samping adalah dampak terhadap kinerja lalu lintas dan aktivitas samping. Hambatan samping yang paling berpengaruh terhadap kapasitas jalan perkotaan adalah pejalan kaki, parkir kendaraan, kendaraan lambat, kendaraan masuk dan keluar dari lahan di samping. Dari kebijakan yang dibuat diharapkan mampu memberikan rasa aman, tertib, dan lancar di jalan. Dukungan besar pun diharapkan dari peran masyarakat untuk dapat menaati aturan-aturan berlalu lintas dengan baik.

Kebijakan pengoperasian angkutan publik perkotaan merupakan upaya pemerintah dalam mengatasi masalah kemacetan untuk mengurangi penggunaan kendaraan pribadi. Salah satu gebrakan yang dilakukan pemerintah adalah pengoperasian Bus Trans Jogja. Dalam pelaksanaan kebijakan tersebut pemerintah bekerja sama dengan Dinas Perhubungan DIY, Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, Dinas PU, Dinas Kimpraswil, dan Kepolisian karena menyangkut beberapa wilayah Kabupaten/Kota.

“Kalau terkait kebijakan untuk masalah transportasi perkotaan khususnya penanganan kemacetan lalu lintas maka tindakan yang dilakukan seperti peremajaan bus kota dan scrapping bus Trans Jogja dengan menambah jalur menjadi 17 jalur, itu dilakukan pada tahun 2012 hingga 2013. Kemudian melihat kondisi jalan di Kota Yogyakarta yang

⁴² Wawancara dengan bapak Windarto, Kepala seksi Rekayasa Lalu lintas Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, pada tanggal 6 Juni 2014

tidak memungkinkan untuk dilakukan pelebaran jalan maka jalur khusus pun tidak dibuatkan. Untuk hasil yang dicapai pun hanya 20% karena angkutan reguler yang beroperasi di jalan masih banyak”⁴³.

Ukuran dari efektivitas kebijakan adalah tercapainya keberhasilan terhadap tujuan dari kebijakan yang telah ditetapkan. Sebuah ukuran efektivitas harus adanya tingkat kepuasan dan adanya penciptaan hubungan kerja yang kondusif serta intensitas yang tinggi. Selain itu menunjukkan tingkat sejauhmana organisasi, program/kegiatan melaksanakan fungsi secara optimal. Namun masih terdapat beberapa masyarakat yang menilai kebijakan Bus Transjogja terlalu dipaksakan sehingga yang terjadi menambah kepadatan jumlah transportasi perkotaan di Kota Yogyakarta.

Efektivitas pelayanan diartikan segala bentuk pelayanan yang prinsipnya menjadi tanggungjawab dan dilaksanakan oleh Instansi Pemerintah atau kombinasi antara swasta dan pemerintah. Dalam pelaksanaannya pun berupaya untuk pemenuhan kebutuhan masyarakat maupun pelaksanaan ketentuan peraturan perundang-undangan, sehingga harus optimal melaksanakannya dengan memanfaatkan sarana dan prasarana untuk mencapai tujuan yang tepat dan cepat, berhasil dan gagal.

“Kebijakan itu yang menilai masyarakat berhasil atau tidaknya. Hal itu juga kembali tergantung pada persepsi masyarakat. Kalau secara teknis kami sudah maksimal dan kebijakan atau pelayanan yang diberikan sudah menjawab keluhan dari masyarakat. Namun perlu terus melakukan pendekatan ke masyarakat untuk mensosialisasikan setiap muncul kebijakan baru dan selama ini masyarakat selalu bisa menerima terhadap

⁴³ Wawancara dengan Bapak Sigit Wahyu Wibowo, Kepala seksi Angkutan Perkotaan Dinas Perhubungan DIY tanggal 12 Juni 2014

*fasilitas, sarana dan prasarana pelengkap. Selain itu penggunaan yang bijak dari masyarakat juga membantu pelaksanaan kebijakan dengan meminimalisir penggunaan kendaraan pribadi dan tindakan ilegal yang dilakukan oleh oknum tertentu.*⁴⁴

Artinya dari wawancara diatas menunjukkan bahwa pelayanan dari Dinas Perhubungan sudah sesuai dengan rencana strategis dan perencanaan program yang dijalankan.

b. Peran Pemberdayaan (*Empowerment*)

Peran pemberdayaan merupakan fungsi yang dilakukan oleh pemerintah untuk memberdayakan masyarakat, sehingga semua elemen masyarakat dapat berpartisipasi dalam kebijakan dan program. Prinsipnya fungsi pemberdayaan ini diperlukan kerja sama antara masyarakat dan pemerintah. Upaya pemberdayaan tidak lepas dari aspek keteladanan pemerintah itu sendiri. Sesuai dengan rencana strategis Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta Tahun 2013 sebagai berikut :

Tabel 3.1
Program dan Kegiatan

Sasaran		Program		Kegiatan	
1.	Terwujudnya efektifitas dan efisiensi pengelolaan internal Dinas Perhubungan	1.	Pelayanan Administrasi Perkantoran	1.1	Penyediaan jasa Surat Menyurat
				1.2	Penyediaan Jasa Pemeliharaan dan Perizinan Kendaraan Dinas
				1.3	Penyediaan Jasa

⁴⁴ Wawancara dengan bapak Windarto, Kepala seksi Rekayasa Lalu lintas Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, pada tanggal 6 Juni 2014

				Administrasi Keuangan
				1.4 Penyediaan Jasa Kebersihan Kantor
				1.5 Penyediaan Jasa Perbaikan Peralatan Kerja
				1.6 Penyediaan Alat Tulis Kantor
				1.7 Penyediaan Barang Cetakan dan Penggandaan
				1.8 Penyediaan Komponen Instalasi Listrik/Penerangan Bangunan Kantor
				1.9 Penyediaan Peralatan dan Perlengkapan Kantor
				1.10 Penyediaan Peralatan Rumah Tangga
				1.11 Penyediaan Bahan Bacaan dan Peraturan Perundangan
				1.12 Penyediaan Makanan dan Minuman
				1.13 Rapat-rapat Koordinasi dan Konsultasi ke luar

				Daerah
				1.14 Penyediaan Jasa Tenaga Bantuan
		2. Program Peningkatan Sarana dan Prasarana Aparatur	1.2.1	Pemeliharaan rutin/berkala Gedung/Kantor
			1.2.2	Pemeliharaan rutin/berkala kendaraan Dinas Operasional
		3. Program Peningkatan Disiplin Aparatur	1.3.1	Pengadaan Pakaian Dinas Beserta Perlengkapannya
		4. Program Peningkatan Kapasitas Sumber Daya Aparatur	1.4.1	Pendidikan dan Pelatihan Formal
			1.4.2	Bimbingan Teknis Implementasi Peraturan Perundang-undangan
		5. Program Peningkatan Pengembangan Sistem Pelaporan Capaian Kinerja dan Keuangan	1.5.1	Penyusunan laporan Capaian Kinerja dan Ikhtisar Realisasi
2. Meningkatnya pelayanan pengujian kendaraan bermotor	2.	Pembangunan, Rehabilitasi dan Pemeliharaan Sarana, Prasarana, dan Fasilitas Perhubungan	2.1	Rehabilitasi dan Pemeliharaan Alat Pengujian Kendaraan Bermotor
Meningkatnya fasilitas perlengkapan jalan			2.2	Pembangunan Sarana, Prasarana, dan Fasilitas Perhubungan

				2.3	Rehabilitasi dan Pemeliharaan Sarana, Prasarana, dan Fasilitas Perhubungan
3.	Meningkatnya jaringan pelayanan angkutan jalan	3.	Program Peningkatan Pengaturan lalu lintas dan Angkutan	3.1	Optimalisasi perijinan Angkutan
				3.2	Manajemen Transportasi Terminal
				3.3	Manajemen Sarana dan Prasarana Terminal
				3.4	Survey Bidang Lalu Lintas
				3.5	Pengaturan Kendaraan Tidak Bermotor
4.	Meningkatnya keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas	4.	Program Pengendalian Ketertiban dan kelancaran lalu lintas	4.1	Optimalisasi Pelaksanaan Perda dan Pengendalian Operasional Bidang Perhubungan
				4.2	Kegiatan Angkutan Lebaran, Natal, dan Tahun Baru
				4.3	Kegiatan Bimbingan Keselamatan dan Sosialisasi Peraturan Bidang

					Perhubungan dengan Keselamatan Lalu Lintas
5.	Meningkatnya ketertiban penyelenggaraan perparkiran	5.	Program Operasional dan Optimalisasi Penyelenggaraan Perparkiran	5.1	Operasional Penyelenggaraan Perparkiran
				5.2	Optimalisasi Penyelenggaraan Perparkiran

Dari tabel tersebut dapat dilihat bahwa Dinas Perhubungan akan mengadakan berbagai program dalam menangani masalah transportasi perkotaan. Implementasi program dan kegiatan diatas dilakukan secara situasional dengan memperhatikan kondisi yang terjadi di Kota Yogyakarta.

Penanganan kemacetan lalu lintas harus memerlukan program yang tepat sasaran jika tidak maka akan berdampak pada perubahan diberbagai sektor kehidupan. Beberapa sektor yang akan berpengaruh antara lain sektor ekonomi, sektor sosial, sektor industri, sektor lingkungan, dan sektor budaya atau pariwisata. Dalam pelaksanaannya pun diperlukan koordinasi oleh beberapa pihak agar mampu dilakukannya pendekatan. Pada tahun 2012-2013 program yang dijalankan Dinas Perhubungan meliputi penambahan titik ATCS di 58 titik persimpangan, pemasangan alat *counter down* yaitu alat untuk memberikan informasi mengenai kondisi ruas jalan lain untuk Kota Yogyakarta telah dipasang di 9 titik persimpangan, dan diberlakukannya sistem jalur satu arah.

Tabel 3.2
Rincian realisasi program

Program	Perencanaan	Realisasi kegiatan
1. Peningkatan pengaturan lalu lintas dan angkutan	a. Optimalisasi pengembangan angkutan	<ul style="list-style-type: none"> • Penambahan jalur bus Trans Jogja yaitu jalur 4A dan 4B
	b. Survey bidang lalu lintas	<ul style="list-style-type: none"> • Penambahan ATCS di simpang-simpang prioritas
		<ul style="list-style-type: none"> • Penataan jalur satu arah di jalan Kapas, jalan C.Simanjuntak
2. Program pembangunan, rehabilitasi, dan pemeliharaan sarana, prasarana, fasilitas pembangunan	a. Pembangunan sarana, prasarana, dan fasilitas perhubungan	<ul style="list-style-type: none"> • Pembuatan jalan sebagai jalur baru di jembatan Kleringan
3. Program operasional dan optimalisasi penyelenggaraan parkir	a. Operasional penyelenggaraan parkir	<ul style="list-style-type: none"> • Pengawasan terhadap parkir dibadan jalan
	b. Optimalisasi penyelenggaraan parkir	<ul style="list-style-type: none"> • Penataan parkir pada jalur pariwisata : TKP Ngabean, TKP Senopati, TKP Sriwedari, TKP Limaran.

Program tersebut guna untuk mengurai titik-titik kemacetan di ruas jalan. Selain itu terdapat program situasional yang dilakukan pada saat situasi dan kondisi tertentu. Pelaksanaan program untuk mengurai kemacetan lalu lintas di Kota Yogyakarta seharusnya dilakukan secara berkala sehingga keberhasilannya dapat dipresentasikan dalam jumlah angka. Selama ini pelaksanaan program dan kegiatan hanya berdasarkan pada kondisi yang terjadi titik kemacetan.

“Untuk program manajemen lalu lintas biasanya kami lakukan secara situasional tergantung titik ruas jalan yang sering mengalami kemacetan. Penanganannya tergantung waktu tertentu misalnya saat bulan Ramadhan, perayaan hari-hari besar beragama, atau saat musim liburan maka kami lakukan pengalihan ke jalur-jalur alternative bekerja sama dengan pihak Kepolisian. Setiap tahunnya kami evaluasi sehingga ada penanganan berbeda pada tahun berikutnya”⁴⁵.

Pada tahun 2014 Dinas Perhubungan akan merealisasikan program jalur khusus sepeda di kawasan Kotabaru. Program itu sempat terhambat karena Dinas Perhubungan masih harus melakukan kajian terhadap kebutuhan anggaran untuk program tersebut. Realisasi kawasan percontohan ramah sepeda di Kotabaru sudah digagas sejak 2013 dan dinas telah melakukan kajian teknis dan desain di kawasan tersebut. Kotabaru dipilih sebagai kawasan percontohan ramah sepeda karena kawasan tersebut cukup rindang memiliki banyak vegetasi di sepanjang jalan utama, serta tidak banyak terdapat aktivitas ekonomi.

⁴⁵ Wawancara dengan Ibu Eka Arnawati, Kepala Bidang Lalu lintas Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta

Hal itu dilakukan melihat tingginya animo masyarakat untuk bersepeda namun tidak sebanding dengan penyediaan lokasi yang aman dan nyaman. Program tersebut direncanakan untuk membuat masyarakat beralih kembali menggunakan kendaraan yang ramah terhadap lingkungan.

“Rencananya tahun ini akan direalisasikan jalur khusus sepeda di Kotabaru. Pertimbangannya karena melihat daerah tersebut lebih rindang dan ruas jalannya lebih lebar dibanding daerah lainnya sehingga akan lebih banyak menampung masyarakat yang ingin menghabiskan waktu untuk bersepeda. Dalam realisasinya butuh waktu karena banyak yang harus disiapkan seperti pengadaan marka, pembuatan rambu dan jalur sepeda.”⁴⁶

Seperti yang sudah dijelaskan bahwa implementasi setiap program dan kegiatan memerlukan koordinasi dengan instansi lain. Keterkaitan oleh beberapa instansi disesuaikan dengan tugas pokok dan fungsi masing-masing dinas. Bentuk koordinasi inilah yang disebut dengan forum lalu lintas dan angkutan jalan sesuai dengan Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Pasal 13 sebagai berikut :

1. Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) dilakukan secara terkoordinasi.
2. Koordinasi Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan oleh forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
3. Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bertugas melakukan koordinasi antar instansi penyelenggara yang memerlukan keterpaduan dalam merencanakan dan menyelesaikan masalah Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

⁴⁶ Wawancara dengan Bapak Windarto, Kepala seksi Rekayasa Lalu lintas Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta

4. Keanggotaan forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (3) terdiri atas unsur pembina, penyelenggara, akademisi, dan masyarakat.
5. Ketentuan lebih lanjut mengenai forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur dengan peraturan pemerintah.

Forum lalu lintas dan angkutan jalan bekerja sama dalam menciptakan kenyamanan pengguna jalan. Adapun keanggotaan forum lalu lintas dan angkutan jalan terdiri dari Dinas Pekerjaan Umum sebagai pelaksana pembangunan jalan, Dinas Perhubungan sebagai pengelola manajemen dan rekayasa lalu lintas serta kelengkapan rambu lalu lintas, Dinas Permukiman dan Prasarana wilayah sebagai pelaksana tata kelola wilayah, dan Kepolisian sebagai pembuatan aturan dalam berkendara. Sinergisitas itulah yang dibutuhkan untuk mewujudkan lalu lintas yang selamat, lancar, dan tertib.

Koordinasi juga dilakukan dengan Pemerintah Kabupaten perbatasan wilayah. Hal itu dilakukan sebagaimana terdapat program yang melibatkan wilayah di luar wilayah administrasi Kota Yogyakarta. Pencapaian kesepakatan dalam hal kerjasama merealisasikan suatu program diperlukan mengingat pentingnya program tersebut untuk mengurai kemacetan lalu lintas. Adapun contoh suatu program yang melibatkan dua wilayah administrasi yang berbeda yaitu rencana pembuatan *defender* di Jalan Godean untuk mengurangi kepadatan kendaraan diruas jalan tersebut. Lokasinya terletak antara wilayah Tegalrejo (Kota Yogyakarta) dan Ngestiharjo (Bantul) sehingga harus dilakukan kesepakatan untuk mewujudkan program tersebut.

Contoh lain yaitu rencana penataan jalur satu arah di Jalan Prof. Yohanes, wilayah tersebut berbatasan langsung dengan wilayah administrasi Kabupaten Sleman sehingga dilakukan sosialisasi oleh kedua pihak yang bersangkutan. Namun hingga saat ini belum adanya kesepakatan dari kedua belah pihak terkait program ini. Diharapkan program itu dapat terealisasi dengan cepat melihat kondisi ruas jalan sering mengalami kepadatan kendaraan.

c. Peran Pelayanan

Peran pelayanan merupakan fungsi yang menyangkut kebutuhan masyarakat banyak tanpa memandang kelas social yang dimiliki. Peran pelayan terdiri dari beberapa hal : menjamin keamanan, memelihara ketertiban, menjamin penerapan keadilan, meningkatkan kesejahteraan social, dan memelihara sumber daya dan penghasilan.

Dinas Perhubungan merupakan dinas penyedia pelayanan jasa, yaitu dengan memberikan fasilitas di jalan berupa rambu-rambu lalu lintas, marka jalan, dan alat pengurai kemacetan. Pelayanan lain yang diberikan melalui penyediaan angkutan publik perkotaan berupa bus kota regular dan bus Trans Jogja. Pelayanan yang diberikan untuk menunjang kenyamanan masyarakat dalam berkendara. Hal itulah yang menjadi tolak ukur tingkat kepuasan pelayanan yang diberikan oleh Dinas Perhubungan.

Tindakan penanganan kemacetan lalu lintas menjadi fokus dalam mewujudkan lalu lintas yang lancar dan tertib. Bahkan kemacetan yang

sering terjadi di beberapa ruas jalan mulai dikeluhkan oleh masyarakat. Tindakan penanganan dilakukan dengan cara merekayasa lalu lintas di Kota Yogyakarta. Salah satunya pada tahun 2011 Pemerintah Kota melalui Dinas Perhubungan menerapkan jalur satu arah di Jalan Kapas. Meski menyadari bahwa setiap muncul kebijakan baru maka pro-kontra dari masyarakat pun selalu ada. Namun dengan sosialisasi dan masa percobaan untuk diberlakukannya program tersebut kini masyarakat mampu menaati aturan yang dibuat.

Melihat kondisi jalan di Kota Yogyakarta yang tidak memungkinkan untuk dilakukannya pelebaran maka Dinas Perhubungan lebih mengupayakan pada manajemen dan rekayasa lalu lintas yang statis dan dinamis. Upaya dalam mengurai kemacetan terus dilakukan dengan pemasangan dan penambahan ATCS di sejumlah titik persimpangan. Selain itu pemasangan CCTV juga dilakukan agar dapat mengontrol saat terjadinya kepadatan kendaraan di setiap simpang jalan. Pengendalian lalu lintas untuk mengurai kemacetan dianggap sebagai tindakan yang sewajarnya dilakukan oleh pemerintah namun untuk tindakan yang langsung berdampak pada masyarakat hingga saat ini dinilai masih kurang.

Pada tahun 2012 Pemerintah Kota Yogyakarta dan Dinas Perhubungan kembali menjalankan proyek besar untuk mengurai kemacetan yang terjadi di daerah Kleringan menuju Malioboro. Proyek tersebut berupa pembuatan jalan melintang dari barat ke timur di atas

Sungai Code. Meski mengalami kendala dalam penyesuaian jalur kini ruas jalan kleringan terbilang efektif untuk mengurai terjadinya kemacetan.

"Kendala yang dialami setelah pembangunan jalur Kleringan itu hanya pada penyesuaian waktu tunggu di setiap simpang karena harus diperhatikan juga simpang setelahnya atau sebelumnya. Penyesuaian itu dilakukan perubahan beberapa kali hingga didapat waktu tunggu yang tepat"⁴⁷.

Ruas jalan yang lebar membuat jalur ini mampu menampung cukup banyak kendaraan. System rekayasa lalu lintas yang dilakukan dengan cara pengendara harus memutar melewati jembatan terdahulu untuk menuju jalan Malioboro maupun jalan Mataram. Namun pada musim liburan kepadatan kendaraan juga tidak bisa terhindarkan untuk ruas jalan ini. Peningkatan pengunjung dengan kendaraan pribadi jauh lebih tinggi dibanding dengan kapasitas jalan yang terbilang cukup lebar. Dampak lain yang dimunculkan adanya kepadatan kendaraan di wilayah Kotabaru. Hal itu disebabkan karena animo masyarakat yang tinggi untuk berkunjung ke Kota Yogyakarta. Untuk mengantisipasinya maka Dinas Perhubungan bekerja sama dengan Kepolisian melakukan system buka tutup jalur saat terjadi kepadatan kendaraan.

Dalam mengantisipasi adanya kepadatan yang sering mengakibatkan kemacetan lalu lintas khususnya pada musim liburan maka pada tahun 2013 mulai dilakukan penataan jalur pariwisata. Penataan tersebut diprioritaskan untuk parkir bus wisata. Lokasi penataan jalur pariwisata meliputi :

⁴⁷ Wawancara dengan Bapak Windarto, Kepala seksi Rekayasa Lalu lintas Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta

- 1) TKP Ngabean, di Jl. Wachid Hasyim Yogyakarta
- 2) TKP Senopati, di Jl. Panembahan Senopati Yogyakarta
- 3) TKP Sriwedani di Jl. Sriwedani Yogyakarta
- 4) TKP Limaran di Jl. Limaran Yogyakarta.

Selain menyediakan lokasi parkir Dinas Perhubungan melalui surat rekomendasi yang diberikan kepada setiap hotel di wilayah Kota Yogyakarta untuk juga menyediakan parkir bus pariwisata. Salah satu isi surat rekomendasi yaitu tentang kesediaan pihak pengelola hotel untuk mempunyai lahan parkir khusus bus pariwisata yang memiliki ketentuan disesuaikan dengan kapasitas pengunjung dan lahan. Terkadang lokasi parkir cukup jauh yang membuat pengunjung mencari lokasi parkir terdekat dengan penginapan dan pusat wisata, sehingga hal itu yang menyebabkan kemacetan karena parkir dibadan jalan.

"Produk rekomendasi andalalin dari Dinas Perhubungan itu terkait 70 rekomendasi untuk hotel, pertokoan, klinik, dll yang mengharuskan menyediakan lahan parkir khusus agar tidak mengganggu lalu lintas di jalan karena dapat menyebabkan kemacetan. Tapi faktanya surat rekomendasi itu tidak dihiraukan dan masih banyak pelanggaran sehingga masih banyak parkir dibadan jalan",⁴⁸

Dari hasil wawancara diatas menyatakan bahwa pentingnya kerjasama dan sosialisasi ke masyarakat dan semua pihak dalam mengupayakan tindakan-tindakan penanganan kemacetan lalu lintas. Beberapa tindakan penanganan terhadap kemacetan lalu lintas lainnya

⁴⁸ Wawancara dengan Ibu Eka Arnawati, Kepala Bidang Lalu lintas Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta

yaitu pengembangan jalur Bus Trans Jogja yaitu jalur 4a dan 4b. Adapun rute jalur tersebut meliputi :

- **Jalur 4A** yaitu Terminal Giwangan - SMK Muhammadiyah 3 - Museum Biologi UGM - Hayam Wuruk - SMPN 5 - Puro Pakualaman - Taman Siswa - Universitas Ahmad Dahlan - Terminal Giwangan.

- **Jalur 4B** yaitu Terminal Giwangan - SMK Muhammadiyah 3 - Kusumanegara 3 - SGM - STPMD 1 - UIN Sunan Kalijaga 1 - Gedung Wanita - LPP - Sudirman 1 - SMPN 5 - AA YKPN - De Britto - UIN Sunan Kalijaga 2 - STPMD 2 - SMKN 5 - Kusumanegara 4 - Pasar Seni - Universitas Ahmad Dahlan - Terminal Giwangan.

Pengembangan kedua jalur tersebut bekerjasama dengan Dinas Perhubungan DIY. Jalur tersebut kembali dioperasikan untuk lebih memudahkan kebutuhan masyarakat di kawasan yang belum dilewati bus Trans Jogja. Selain tindakan mengoptimalkan kembali jalur bus trans jogja Dinas Perhubungan mulai melakukan penataan di jalur Lempuyangan. Prioritas penataan merupakan kawasan sebelah timur bawah jembatan karena dilokasi tersebut terdapat parkir ilegal yang mengganggu arus lalu lintas kendaraan. Dilokasi inilah pengelola pertokoan tidak memberikan lahan parkir untuk pengunjung. Selain lokasi tersebut jalur penataan lainnya adalah jalan menuju Stasiun Lempuyangan, dilokasi itulah pengaturan parkir masih belum tertata karena dilakukan oleh oknum ilegal.

Tindakan lain yang akan direncanakan oleh Dinas Perhubungan pada tahun 2014 adalah penataan jalur satu arah untuk Jalan Prof.Yohanes dan Jalan C.Simanjuntak. Kedua jalan itu memiliki beban volume kendaraan yang sama karena dipengaruhi oleh kegiatan ekonomi. Pertimbangan lain adalah banyak pertokoan yang tidak memiliki lahan parkir sehingga arus lalu lintas menjadi terganggu.

“Penataan jalur satu arah dilakukan untuk mengurangi seringnya terjadi kemacetan di kedua ruas jalan tersebut. Karena mempunyai kesamaan karakter dan beban volume kendaraan maka dipilihlah jalan Yohanes dan jalan C.Simanjuntak. teknisnya untuk jalan Prof.Yohanes akan diberlakukan jalur ke arah utara sedangkan untuk jalan C.simanjuntak ke arah selatan. Untuk saat ini kedua jalur itu yang memungkinkan diberlakukan jalur satu arah”⁴⁹.

Seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya bahwa untuk merealisasikan tindakan tersebut Dinas Perhubungan harus berkoordinasi dengan Pemerintah Kabupaten Sleman. Hal itu dikarenakan salah satu jalur terletak diperbatasan antara wilayah administrasi Kota Yogyakarta dan Kabupaten Sleman. Tindakan selanjutnya adalah diperlukan sosialisasi ke masyarakat dan masing-masing instansi pemerintah agar mendapatkan kesepakatan dari dua belah pihak terkait.

Dari penelitian yang dilakukan, Dinas Perhubungan telah maksimal dalam melakukan tindakan penanganan kemacetan lalu lintas. Beberapa program, kegiatan, dan tindakan langsung sudah dirasakan oleh masyarakat. Namun dalam pelaksanaannya setiap program dan tindakan

⁴⁹ Wawancara dengan Bapak Windarto, Kepala seksi Rekayasa Lalu lintas Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta

yang dilakukan memiliki hambatan yang dialami. Hambatan tersebut berupa :

1. Wilayah Kota Yogyakarta sangat sempit sehingga sulit mengembangkan trayek angkutan sendiri.
2. Sumber Daya Manusia (personil) di lapangan sangat kurang.
3. Terbatasnya kewenangan Dinas Perhubungan dalam penegakan pro yustisi.
4. Ketidaktertiban pengguna jalan yang berdampak pada kelancaran lalu lintas masih terjadi di wilayah Kota Yogyakarta.
5. Terdapat juru parkir yang kurang tertib dan tidak menjalankan kewajibannya.

2. MANAJEMEN TRANSPORTASI PERKOTAAN

Manajemen diterapkan untuk mengantisipasi saat terjadi suatu masalah. Manajemen juga digunakan untuk mengidentifikasi masalah agar mendapatkan solusi dari masalah tersebut. Manajemen transportasi perkotaan merupakan suatu konsep perencanaan untuk mewujudkan transportasi perkotaan yang aman, nyaman, dan efisien. Dinas Perhubungan menerapkan manajemen transportasi perkotaan guna untuk mendukung terhadap penanganan kemacetan lalu lintas. Kedua hal tersebut saling berpengaruh, dengan mewujudkan transportasi perkotaan yang aman dan efisien membuat masyarakat beralih menggunakan transportasi umum, sehingga mengakibatkan

penggunaan kendaraan pribadi menurun dan volume kendaraan di jalan pun berkurang.

Selain manajemen transportasi perkotaan Dinas Perhubungan juga menerapkan system manajemen lalu lintas untuk melakukan perencanaan lalu lintas dalam upaya menangani masalah kemacetan. Perencanaan lalu lintas yang baik akan membuat pelaksanaan transportasi perkotaan berjalan lancar.

a. Area Traffic Control

ATCS (*Area Traffic Control System*) adalah suatu sistem pengendalian lalu lintas berbasis teknologi informasi pada suatu kawasan yang bertujuan untuk mengoptimalkan kinerja jaringan jalan melalui optimasi dan koordinasi pengaturan lampu lalu lintas di setiap persimpangan. Penerapan ATCS ini untuk mengawasi kondisi lalu lintas diperkotaan. Untuk wilayah Kota Yogyakarta pemasangan ATCS dimulai pada tahun 2012 dengan pemasangan pada 4 titik persimpangan.

Dari 58 titik persimpangan di Kota Yogyakarta hingga tahun 2013 Dinas Perhubungan kembali menerapkan ATCS menjadi 9 titik persimpangan. Adapun 9 titik tersebut meliputi :

- a) Simpang Empat Sari Husada / SGM
- b) Simpang Empat Sentul
- c) Simpang Empat Permata
- d) Simpang Empat Gondomanan
- e) Simpang Empat Kantor Pos

- f) Simpang Tiga PKU
- g) Simpang Empat Ngabean
- h) Simpang Empat Wirobrajan
- i) Simpang Empat Badran

Dengan pemasangan ATCS tersebut maka tiap persimpangan akan terpasang juga CCTV (*closet circuit television*). Masing-masing CCTV akan terhubung dalam satu sistem dan bisa dikontrol serta dikendalikan dari kantor Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta. Sehingga, jika terjadi penumpukan kendaraan di persimpangan yang terhubung dengan ATCS, maka petugas akan merubah durasi rambu traffic light. Kinerja seluruh sistem itu akan terkoneksi melalui jaringan internet tanpa kabel atau wifi. Dinas Perhubungan juga memiliki menara sendiri yang mampu menjangkau jaringan di seluruh wilayah perkotaan.

Selain ATCS disetiap persimpangan juga terdapat alat yang disebut dengan *countdown*. Alat itu merupakan alat untuk memberikan informasi mengenai kondisi ruas jalan lain. Kinerja alat ini dengan memberikan informasi berupa *running text* kepada pengendara terhadap ruas jalan yang mengalami kepadatan volume kendaraan. Dengan ditambahkannya alat ini disetiap persimpangan maka masyarakat akan lebih mudah mencari jalur alternatif agar tidak terkena macet.

"Dari dipasangnya ATCS ini membantu kami secara cepat melakukan penanganan saat terjadi kemacetan di simpang. 9 titik semuanya dapat diamati secara bersama di dalam ruang kontrol ini.

Contohnya saat terjadi kemacetan langsung waktu tunggu kami ubah untuk mengurai volume kendaraan di simpang⁵⁰.

Dalam penerapan ATSC ini diperlukan beberapa komponen untuk pengoperasiannya berupa :

- a. Pengatur arus persimpangan berupa lampu lalu lintas
- b. Penginput data lalu lintas berupa kamera CCTV pemantau
- c. Pengirim data berupa jaringan kabel data atau pemancar gelombang
- d. Software sistem ATCS
- e. Ruang kontrol (Central Control Room) ATCS plus operatormya

Penerapan ATCS terhadap 9 titik persimpangan tersebut dikarenakan sembilan prioritas persimpangan memiliki beban volume kendaraan yang sangat besar. Selain itu pertimbangan lainnya kesembilan titik persimpangan tersebut sering mengalami ketundaan kendaran yang mengakibatkan kemacetan lalu lintas.

b. Prioritas Persimpangan

Persimpangan merupakan titik pertemuan dari beberapa ruas jalan transportasi yang berpotongan atau bersilang. Proses tersebut mengakibatkan terganggunya arus lalu lintas sehingga perlu pengendalian

⁵⁰ Wawancara dengan Bapak Windarto, Kepala seksi Rekayasa Lalu lintas Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta

dengan diterapkannya aturan lalu lintas. Persimpangan memiliki dua jenis pengelompokan yaitu :

- a) Simpang jalan tanpa sinyal, yaitu persimpangan yang tidak memakai sinyal lalu lintas. Dimana saat berada pada simpang tanpa sinyal ini pengemudi harus lebih berhati-hati dan memastikan aman saat melintasi simpang tersebut.
- b) Simpang jalan dengan sinyal, yaitu persimpangan yang menggunakan sinyal lalu lintas dalam pengoperasiannya. Pengemudi diharuskan mematuhi sinyal yang ada pada simpang.

Di Kota Yogyakarta menurut data dari Dinas Perhubungan terdapat 58 titik simpang bersinyal, adapun datanya sebagai berikut :

Tabel 3.3

Data simpang bersinyal Kota Yogyakarta

NO	NAMA		ZONA	ARAH	NAMA JALAN
	PERSIMPANGAN				
1	S3	Borobudur Plaza	A	U	Magelang
				T	Wolter Monginsidi
				S	Magelang
2	S4	Jetis	A	U	AM Sangaji
				T	Prof.DR Sardjito
				S	AM Sangaji
3	S4	Mirota Kampus	A	U	C.Simanjuntak
				T	Terban
				S	C.Simanjuntak
4	S3	Jatikencana	A	T	Kyai Mojo
				S	HOS Cokroaminoto
				B	Kyai Mojo

5	S3	Janabadra	A	T	Kyai Mojo
			<i>Smt</i>	S	Tentara Rakyat M.
				B	Kyai Mojo
6	S4	Pinglit	A	U	Magelang
			<i>Smt</i>	T	P.Diponegoro
				S	Tentara Pelajar
				B	Kyai Mojo
1	S4	Tugu	B	U	AM Sangaji
				T	Jend.Sudirman
				S	P.Mangkubumi
			<i>Rf</i>	B	P.Diponegoro
2	S3	Terban	B	U	C.Simanjuntak
				T	Jend.Sudirman
			<i>Rf</i>	B	Jend.Sudirman
3	S4	Galeria	B	U	Prof.DR.H.Yohanes
				T	Urip Somaharjo
				S	Dr.Wahidin S.Husodo
			<i>Rf</i>	B	Jend.Sudirman
4	S4	Gramedia	B	U	Cik Di Tiro
				T	Jend.Sudirman
				S	Suroto
			<i>Rf</i>	B	Jend.Sudirman
5	S4	Demangan	B	U	Gejayan
				T	Laksda Adi Sucipto
				S	Munggur
			<i>Rf</i>	B	Jend.Sudirman
6	S4	Duta Wacana	B	U	Dr.Wahidin S.H.
				T	Koesbini
				S	Dr.Wahidin S.Husodo
			<i>Rf</i>	B	Trimo
No	Simpang	ZONA	Nama Jalan		
		Koord			
1	S4	Badran	C	U	Tentara Rakyat M.
			<i>EM</i>	T	Jlagran
				S	Let.Jend.Suprpto
				B	Pembela Tanah Air
2	S3	Ps. Kembang	C	T	Ps Kembang
			<i>EM</i>	S	Bayangkara
				B	Jlagran
3	S4	Garuda	C	U	P. Mangkubumi
		(Teteg)	<i>EM</i>	T	Abu Bakar Ali
				S	Malioboro
				B	Pasar Kembang

4	S4	Gardu Garuda	C	U1	Kleringan
		ABA	<i>EM</i>	U2	Kleringan
				T1	Abu Bakar Ali
				T2	Bundaran Listrik
				S	Mataram
				B	Abu Bakar Ali
5	S4	Lempuyangan	C	U	Dr.Wahidin S.Hsdo
			<i>EM</i>	T	Kompol.B.Suprpto
				S	Dr.Sutomo
				B	Lempuyangan
6	S3	B.P.K.	C	U	HOS Cokroaminoto
			<i>EM</i>	T	Pembela Tanah Air
				S	HOS Cokroaminoto
1	S4	Brimob Baciro	D	U	Mojo
			<i>AJ</i>	T	Melati Wetan
				S	Gondosuli
				B	Kom.pol. B.Suprpto
2	S3	Tunjung Baru	D	U	Dr.Sutomo
			<i>AJ</i>	T	Tunjung baru
				S	Dr.Sutomo
3	S4	A.P.M.D.	D	U	Ipda Tut Harsono
			<i>AJ</i>	T	Polisi Istimewa
				S	Ipda Tut Harsono
				B	Melati Wetan
4	S4	Bausasran	D	U	Hayam Wuruk
			<i>AJ</i>	T	Bausasran
				S	Gajah Mada
				B	Juminahan
5	S4	Melia	D	U	Mataram
			<i>AJ</i>	T	Juminahan
				S	Mayor Suryotomo
				B	Suryatmajan
6	S4	Gayam	D	U	Dr. Sutomo
			<i>AJ</i>	T	Gayam
				S	Suryopranoto
				B	Bausasran
No	Simpang		ZONA	Nama Jalan	
			Koord		
1	S4	Mandala Krida	E	U	Gondosuli
			<i>Tgh</i>	T	Kenari
				S	Cendana
				B	Kenari
2	S4	Balai kota	E	U	Ipda Tut Hrsono

			<i>Tgh</i>	T	Kenari
				S	Ipda Tut Harsono
				B	Kenari
3	S3	Cendana	E	U	Cendana
				T	Kusumanegara
			<i>Tgh</i>	B	Kusumanegara
4	S3	Glagah sari	E	T	Kusumanegara
			<i>Tgh</i>	S	Glagahsari
				B	Kusumanegara
5	S4	APPI	E	U	Batikan
			<i>Tgh</i>	T1	Veteran
				T2	Perintis Kemerdekaan
				B	Menteri Supeno
6	S3	Pramuka	E	T	Perintis Kmrdekaan
			<i>Tgh</i>	S	Pramuka
				B	Perintis Kemerdekaan
1	S4	Permata	F	U	Gadjah mada
			<i>Hrw</i>	T	Sultan Agung
				S	Bintaran
				B	Sultan Agung
2	S6	Sentul-batikan	F	T1	Sultan Agung
			<i>Hrw</i>	S1	Taman Siswo
				B1	Sultan Agung
				U1	Suryopranoto
				U2	Ki Mangunsarkoro
				T2	Kusumanegara
				S2	Batikan
				B2	Kusumanegara
3	S4	Gondomanan	F	U	Mayor Suryotomo
			<i>Hrw</i>	T	P. Senopati
				S	Katamso
				B	P. Senopati
4	S3	Yudonegaran	F	U	Brig.Jend.Katamso
			<i>Hrw</i>	S	Brig.Jend.Katamso
				B	Ibu Ruswo
5	S4	Kantor Pos	F	U	Jend. Ahmad Yani
			<i>Hrw</i>	T	P. Senopati
				S	Trikora
				B	KHA. Dahlan
6	S3	PKU	F	U	Bhayangkara
			<i>Hrw</i>	T	KH Achmad Dahlan
				B	KH Achmad Dahlan

No	Simpang	ZONA	Nama Jalan			
		Koord				
1	S4	Suryobrantan	G	U	Let.Jend.Suprpto	
			Nn	T	KH Achmad Dahlan	
				S	KH. Wahid Hasyim	
				B	KH Achmad Dahlan	
2	S4	Taman Sari	G	U	KH Wachid Hasyim	
			Nn	T	Kadipaten	
				S	KH Wachid Hasyim	
				B	Let.Jend.S Parman	
3	S4	Patang puluhan	G	U	Kapt Piere Tndean	
			Nn	T	Let.Jend.S Parman	
				S	Bugisan	
				B	Patangpuluhan	
4	S4	Wirobrajan	G	U	HOS. Ckroaminoto	
			Nn	T	RE. Martadinata	
				S	Kapten Piere Tendean	
				B	RE. Martadinata	
5	S4	Bugisan	G	U	Bugisan	
			Nn	T	Sugeng Jeroni	
				S	Bugisan	
				B	Madusari	
6	S4	Jokteng kulon	G	U	KH Wachid Hasyim	
		Kulon	Nn	U	Nagan	
				T	May.Jend.MT Haryono	
				S	Bantul	
1	S4	Suryodiningratan			B Sugeng Jeroni	
				U	Bantul	
				Nug	T	Suryodiningratan
					S.	Bantul
2	S4	Gading			B Prapanca	
				H	U	Gading
				Nug	T	May.Jend.Sutoyo
					S	Kapten DI Panjaitan
3	S4	Jokteng wetan			B May.Jend.MT Haryono	
				H	U	Brig.Jend.Katamso
				Nug	T	Kolonel Sugiyono
					S	Parangtritis
4	S3	Karang tunggal			B May.Jend.Sutoyo	
				H	T	Kolonel Sugiyono
				Nug	S	Sisingamangaraja
					B	Kolonel Sugiyono
5	S3	Pasar	H	U	Sisingamangaraja	

			<i>Nug</i>	S	Sisingamangaraja
				B	Menukan
6	S4	Menukan	H	U	Parangtritis
			<i>Nug</i>	T	Menukan
				S	Parangtritis
				B	Jogokaryan
No	Simpang		ZONA	Nama Jalan	
			Koord		
1	S4	Rejowinangun	I	U	Gedongkuning
			<i>Dn</i>	T	Wonosari
				S	Gedongkuning
				B	Rejowinangun
2	S4	Basen	I	U	Gedong kuning
			<i>Dn</i>	T	Karang
				S	Kemasan
				B	Ngeksi Gondo
3	S4	Gambiran	I	U	Veteran
			<i>Dn</i>	T	Ngeksigondo
				S	Gambiran
				B	Perintis Kemerdekaan
4	S4	Warung boto	I	U	Veteran
			<i>Dn</i>	T	Ki Penjawi
				S	Warung boto
				B	Veteran
5	S4	Sarihusada / SGM	I	U	Kenari
			<i>Dn</i>	T	Kusumanegara
				S	Veteran
				B	Kusumanegara
6	S4	Gedong Kuning	I	U	Janti
			<i>Dn</i>	T	Berbah
				S	Gedongkuning
				B	Kusumanegara
1	S4	Wirosaban	J	U	Lowanu
				T	Sorogenen
				S	Wirosaban
				B	Sorogenen
2	S4	Tungkak	J	U	Tamansiswa
				T	Menteri Supeno
				S	Lowanu
				B	Kolonel sugiyono
3	S4	Tegalendu	J	U	Pramuka
				T	Tegalendu

				S	Imogiri
				B	Tegalturi
4	S3	Pemukti	J	U	Imogiri
				T	Pemukti
				S	Imogiri
5	S3	Terminal	J	U	Imogiri
				S	Imogiri
6	S4	Ring Road	J	U	Imogiri
		Selatan		T	Terminal
				T	Ring road Timur
				S	Imogiri
				B	Ring road Barat

Dari 58 titik persimpangan bersinyal tersebut beberapa terdapat sebagai prioritas persimpangan pada tataran 0,75 persen dinyatakan masih lancar dengan perbandingan volume dan kapasitas jalan. Adapun pembagiannya sebagai berikut:

- a. Simpang kritis dihari-hari biasa
 - Simpang Sudirman barat
 - Simpang Laksda Adi Sucipto
 - Simpang Bausasran
- b. Ruas jalan
 - Jalan Senopati
 - Jalan KHA. Dahlan
 - Jalan RE.Martadinata
 - Jalan Suprpto
- c. Simpang kritis tergantung jam sibuk
 - Simpang Wirobrajan
 - Simpang Serangan

- Simpang Gondomanan
- Simpang Badran
- Simpang Demangan
- Simpang Kleringan
- Simpang Mirota Kampus

c. Prioritas angkutan umum

Angkutan umum pada dasarnya merupakan sarana untuk memindahkan orang dan barang dari tempat asal ke tempat tujuan. Salah satu alternatif tindakan mengatasi kemacetan adalah dengan mengembangkan angkutan umum sebagai transportasi publik perkotaan. Tingginya kepemilikan atas kendaraan pribadi tidak sebanding dengan perbaikan fasilitas dari angkutan umum sehingga pertumbuhannya pun tidak seimbang. Tak jarang fasilitas yang didapat dari angkutan umum jauh dari *SPM (Standar Pelayanan Minimal)*. Angkutan umum yang sejatinya menjadi transportasi massal bagi masyarakat akan kurang diminati jika tidak memperhatikan dari aspek kepuasan pelayanan. Pada perkembangannya angkutan umum dapat menjadi ikon dari sebuah kota. Hal ini menunjukkan peran Pemerintah Kota dalam menyediakan angkutan umum bagi masyarakatnya. Namun ada beberapa kriteria angkutan umum ideal yang dibutuhkan masyarakat :

Tabel 3.4

Kriteria Angkutan Umum Ideal

Keandalan	Kenyamanan	Keamanan	Murah	Waktu perjalanan
<ul style="list-style-type: none"> ○ Setiap saat tersedia ○ Kedatangan dan sampai tujuan tepat waktu ○ Waktu total perjalanan singkat-dari rumah, menunggu,d alam kendaraan, berjalan ke tujuan ○ Waktu tunggu singkat ○ Sedikit berjalan kaki ke bus stop ○ Tidak perlu berpindah kendaraan 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Pelayanan yang sopan ○ Terlindung dari cuaca buruk di bus stop ○ Mudah turun naik kendaraan ○ Tersedia tempat duduk setiap saat ○ Tidak berdesakan ○ Interior yang menarik ○ Tempat duduk yang enak 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Terhindar dari kecelakaan ○ Badan terlindung dari luka benturan ○ Bebas dari kejahatan 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Ongkos relatif murah terjangkau 	<ul style="list-style-type: none"> ○ Waktu didalam kendaraan an singkat

Sumber : Harries (1976, dikutip dari Thesis ITB, Ratna Dewi Anggraeni, 2009)

Sesuai dengan SK GUBERNUR NO.114/KEP/2006 tentang penetapan jaringan trayek perkotaan maka terdapat beberapa jalur bus angkutan umum yang masih beroperasi di Kota Yogyakarta, sebagai berikut :

Tabel 3.5**Data Angkutan Umum Perkotaan**

No	Nama Perusahaan	Jalur	Jumlah Kendaraan
1	Koperasi Aspada	4,7,12,15,19	72
2	Koperasi Puskopkar	4,7,12,15,19	69
3	Koperasi Kopata	2,4,5,9,10,15	79
4	Koperasi Kobutri	2,16,17	48
5	Perum Damri UBK	15	13
6	Trans Jogja	1A,1B,2A,2B,3A,3B	54
Jumlah			335

Rute jalur bus reguler :

- a) **Jalur 02** yaitu Terminal Giwangan – Jl. Pramuka – Jl. Menteri Supeno – Jl. Kol. Sugiono – Jl. Sisingamangaraja – Ringroad Selatan – Jl. Parangtritis – Jl. Brigjend Katamso – Jl. Suryotomo – Jl. Abu Bakar Ali – Jl. Suroto – Jl. Cik Ditiro – Lingkar UGM (Bunderan UGM) – kembali ke Terminal Giwangan dengan rute yang sama.
- b) **Jalur 04** yaitu Terminal Giwangan – Ringroad Selatan – Ngangkruk – Gedongkuning – Jl. Kusumanegara – Jl. Suryotomo – Jl. Suroto – Lingkr UGM (Bunderan UGM) – Jl. C. Simanjuntak – Jl. Jend. Sudirman – Jl. P. Mangkubumi – Jl. Malioboro – Jl. P. Senopati – Jl. Kusumanegara – Gedongkuning – Ring road selatan – Terminal Giwangan.
- c) **Jalur 05** yaitu Terminal Giwangan – Jl. Pramuka – Pojok Beteng Wetan – Jl. Parangtritis – Jl. Mangkuyudan – Jl. Panjaitan – Jl. MT.

Haryono – Jl. Wahid Hasyim – Jl. Bhayangkara – Jl. Tentara Pelajar – Jl. Magelang – Terminal Jombor – Ringroad utara – Lingkar UGM (Bunderan UGM) – terminal Giwangan.

- d) **Jalur 07** yaitu Terminal Giwangan – Jl. Pramuka – Jl. Perintis Kemerdekaan – Jl. Gambiran – Jl. Veteran – Gedongkuning – Jl. Janti – Jl. Adisucipto – Jl. Gejayan/ Jl. Affandi – Ring road utara – Lingkar UGM (Bunderan UGM) – Terminal Giwangan
- e) **Jalur 09** yaitu Terminal Giwangan – Jl. Pramuka – Ngeksigondo – Gedongkuning – Jl. Kusumanegara – Jl. Tamansiswa – Pojok Beteng Wetan – Jl. Brigjend. Katamso – Jl. P. Senopati – Jl. KHA. Dahlan – Jl. Wahid Hasyim – Jl. Patangpuluhan – Univ PGRI – Jl. Wates – Ring road selatan – Jl. Bugisan – Jl. S. Parman – Jl. KHA Dahlan – Pojok Beteng Wetan – Jl. Tamansiswa – Jl. Suryopranoto – Jl. Ki Mangunsarkoro – Jl. Kusumanegara – Gedong Kuning – Ngeksigondo – Jl. Pramuka – terminal Giwangan
- f) **Jalur 10** yaitu Terminal Giwangan – Ringroad selatan – Rejowinangun – Gedongkuning – Kebun binatang Gembira Loka – SGM – Jl. Ipda Tut Harsono (Balai kota) – Jl. Kenari – Bausasran – Jl. Mataram – Jl. Abu Bakar Ali – Jl. Atmo Sukarto – Jl. Kusbini – Langensari – Jl. Munggur – Jl. Adisucipto – Kledokan – Babarsari – Ringroad timur – Terminal Condong catur – Ring road timur – Babarsari – Kledokan – Jl. Adisucipto – Jl. Urip Sumoharjo – Jl. Suroto – Jl. Mataram – Jl. Hayam Wuruk – Bausasran – Jl. Kenari – Jl. Veteran – Jl. Gambiran – Terminal Giwangan.
- g) **Jalur 12** yaitu Terminal Giwangan – Jl. Pramuka – Jl. Pandean – Jl. Glagah sari – Jl. Kusumanegara – Jl. Sultan Agung – Jl. KHA. Dahlan – Jl. HOS Cokroaminoto – Jl. Tentara Pelajar – Borobudur plaza – Jl. Wolter Monginsidi – Lingkar UGM (Bunderan UGM) –

Jl. Wolter Monginsidi – Borobudur Plaza – Jl. Tentara Pelajar - Jl. HOS Cokroaminoto – Jl. KHA Dahlan - Jl. Sultan Agung – Jl. Suryopranoto – Jl. Ki Mangunsarkoro – Jl. Kusumanegara – Jl. Glagah sari – Jl. Veteran – Jl. Pramuka – Terminal Giwangan

- h) **Jalur 15** yaitu Terminal Giwangan – Jl. Pramuka – Jl. Sisingamangaraja – Jl. Menukan – Mangkuyudan – Gading – Pojok beteng wetan – Jl. Brigjend Katamso – Jl. Ibu Ruswo – Jl. KHA. Dahlan – Jl. Watews – Pasar Gamping – Sidoarum – Jl. Godean – Pingit – Jl. Magelang – Jl. Wolter Monginsidi – Jetis – Lingkar UGM – kembali ke Terminal Giwangan dengan rute yang sama
- i) **Jalur 16** yaitu Terminal Giwangan – Tegalturi – Jl. Sisingamangaraja – Jl. Menukan – Jl. Parangtritis – Jl. Brigjend. Katamso – Jl. Suryotomo – Shopping – Jl. P. Senopati – Jl. Sultan Agung – Jl. Suryopranoto – Jl. Sukonandi – Jl. Kusumanegara – Jl. Vendana – Jl. Kenari – Jl. Ipda Tut Harsono – Jl. Adisucipto – Jl. Gejayan / Affandi – Terminal Condongcatur – Terminal Giwangan
- j) **Jalur 17** yaitu Terminal Condongcatur – Jl. Gejayan/Affandi – Colombo – Jl. Prof Dr. H. Yohanes (Sagan) – Jl. Jend Sudirman – Tugu – Jetis – Borobudur Plaza – Pingit – Samsat – Jl. Letjend Suprpto – Wirobrajan – Jl. P. Tendean – Jl. S.Parman – Pojok Beteng kulon – Pojok beteng wetan – Jl. Tamansiswo – Jl. Suryopranoto – Jl. Ki Mangunsarkoro – Jl. Kusumanegara – Jl. Veteran – Jl. Perintis Kemerdekaan – Jl. Pramuka – Jl. Veteran – Jl. Kusumanegara – Jl. Tamansiswa – Pojok beteng wetan – pojok beteng kulon – Jl. S Parman – Wirobrajan – Jl. Bhayangkara – Pingit – Borobudur plaza – Jetis – Tugu – Jl. C. Simanjuntak – Terban – Jl. Colombo – Jl. Gejayan/Affandi – Terminal Condongcatur

- k) **Jalur 19** yaitu Terminal Jombor – Ringroad barat – Jl. Godean – Jl. Kyai Mojo – Tugu – Jl. P. Mangkubumi – Jl. Malioboro – Jl. KHA Dahlan – Wirobrajan – Jl. HOS Cokroaminoto – Jl. Godean – Ringroad Barat – Terminal Jombor.

Kinerja angkutan umum yang optimal diharapkan mampu memberikan kontribusi terhadap permasalahan kemacetan. Jika angkutan umum berperan dan beroperasi dengan baik maka akan berdampak pada berkurangnya penggunaan kendaraan pribadi. Di Kota Yogyakarta perkembangan angkutan umum reguler perlahan akan digantikan oleh Trans Jogja. Namun terdapat beberapa hal yang menjadikan kendala seperti tingginya pertumbuhan kendaraan pribadi, kurangnya sarana prasarana pendukung fasilitas, dan aturan keperpindahan. Keberadaan angkutan bus reguler menjadi salah satu alternative bagi masyarakat untuk memenuhi kebutuhan akan transportasi public. Meski pun beberapa bus reguler tidak layak untuk dioperasikan kembali karena kondisinya yang mulai rusak. Pemerintah juga harus memperhatikan keberadaan bus reguler sehingga masyarakat akan lebih mudah memilih moda perjalanan. Dari data yang telah diuraikan diatas terdapat beberapa jalur angkutan umum tidak beroperasi yaitu jalur 01, jalur 03, jalur 06, jalur 11, dan jalur 19. Tindakan tersebut dilakukan untuk merealisasikan rencana pengalihan angkutan perkotaan bus reguler menjadi Trans Jogja. Adapun data terkait jumlah kendaraan yang ditangani oleh 6 koperasi.

Tabel 3.6
Data Angkutan Umum Perkotaan Bus Reguler

No	Nama Perusahaan	SK Gubernur DIY 2005 (jumlah kendaraan)
1	Koperasi Aspada	126
2	Koperasi Puskopkar	111
3	Koperasi Kopata	202
4	Koperasi Kobutri	122
5	Perum Damri UBK	30
Jumlah		591

Sumber : Dikutip dari Jurnal Teknik UJB, Nindyo Cahyo Kresnanto

Selain angkutan umum bus reguler yang masih beroperasi di jalan, terdapat angkutan umum massal lainnya yang menjadi unggulan Kota Yogyakarta. Angkutan umum massal terdiri dari angkutan massal bermotor dan tidak bermotor. Salah satunya adalah Trans Jogja dengan jumlah 54 armada dan 8 trayek pengoperasian. Berikut data trayek dan rute perjalanan Trans Jogja⁵¹ :

Tabel 3.7
Trayek Dan Rute Perjalanan

TRAYEK	RUTE PERJALANAN
1A	Terminal Prambanan - Bandara Adisucipto - Stasiun Tugu - Malioboro - JEC: Terminal Prambanan - S5. Kalasan - Bandara Adisucipto - S3. Maguwoharjo - Janti (bawah) - S3. UIN Kalijaga - S4.

⁵¹ <http://peta-yogyakarta.blogspot.com/2011/07/rute-trayek-bis-trans-jogja.html>

	Demangan - S4. Gramedia - S4. Tugu - Stasiun Tugu - Malioboro - S4. Kantor Pos Besar - S4. Gondomanan - S4. Pasar Sentul - S4. SGM - Gembira Loka - S4. Babadan - Gedongkuning - JEC - S4. Blok O - Janti (atas) - S3. Maguwoharjo - Bandara Adisucipto - S5. Kalasan - Terminal Prambanan.
1B	Bandara Adisucipto - JEC - Kantor Pos Besar - Pingit - UGM - Terminal Condong Catur: Bandara Adisucipto - S3. Maguwoharjo - S3. Babarsari - Janti (lewat bawah) - S4. Blok O - JEC - S4. Babadan - Gedongkuning - Gembira Loka - S4. SGM - S4. Pasar Sentul - S4. Gondomanan - S4. Kantor Pos Besar - S3. RS.PKU Muhammadiyah - S3. Pasar Kembang - S4. Badran - Bundaran SAMSAT - S4. Pingit - S4. Tugu - S4. Gramedia - Bundaran UGM - S3. Colombo - S4. Demangan - Terminal Condongcatur - S3. UIN Sunan Kalijaga - Janti - S3. Maguwoharjo - Bandara Adisucipto.
2A	Terminal Jombor - Malioboro - Basen - Kridosono - UGM - Terminal Condong Catur: Terminal Jombor - S4. Monjali - S4. Tugu - Stasiun Tugu - Malioboro - S4. Kantor Pos Besar - S4. Gondomanan - S4. Jukteng Wetan - S4. Tungkak - S4. Gambiran - S3. Basen - S4. Rejowinangun - S4. Babadan Gedongkuning - Gembira Loka - S4. SGM - S3. Cendana - S4. Mandala Krida - S4. Gayam - Flyover Lempuyangan - Kridosono - S4. Duta Wacana - S4. Galeria - S4. Gramedia - Bundaran UGM - S3. Colombo - Terminal Condongcatur - S4. Kentungan - S4. Monjali - Terminal Jombor.
2B	Terminal Jombor - Terminal Condongcatur - UGM - Kridosono - Basen - Kantor Pos Besar - Wirobrajan - Pingit: Terminal Jombor - S4. Monjali - S4. Kentungan - Terminal Condong Catur - S3. Colombo - Bundaran UGM - S4. Gramedia - Kridosono - S4. Duta Wacana - Fly-over Lempuyangan - S4. Gayam - S4. Mandala Krida - S3. Cendana - S4. SGM - Gembiraloka - S4. Babadan

	<p>Gedongkuning – S4. Rejowinangun – S3. Basen – S4. Tungkak – S4. Juktengwetan – S4. Gondomanan – S4. Kantor Pos Besar – S3. RS PKU Muhammadiyah – S4. Ngabean – S4. Wirobrajan – S3. BPK – S4. Badran – Bundaran SAMSAT – S4. Pingit – S4. Tugu – S4. Monjali – Terminal Jombor</p>
3A	<p>Terminal Giwangan – Kotagede – Bandara Adisucipto – Ringroad Utara – MM UGM – Pingit – Malioboro – Jukteng Kulon:</p> <p>Terminal Giwangan – S4. Tegalgendu – S3. HS-Silver – Jl. Nyi Pembayun - S3. Pegadaian Kotagede – S3. Basen – S4. Rejowinangun – S4. Babadan Gedongkuning – JEC - S4. Blok O – Janti (lewat atas) - S3. Janti – S3. Maguwoharjo – Bandara ADISUCIPTO - S3. Maguwoharjo – Ringroad Utara – Terminal Condongcatur – S4. Kentungan – S4. MM UGM - S4. MirotaKampus – S3. Gondolayu – S4. Tugu – S4. Pingit – Bundaran SAMSAT - S4. Badran – S3. PasarKembang – Stasiun TUGU - Malioboro – S4. Kantor Pos Besar – S3. RS PKU Muhammadiyah – S4. Ngabean – S4. Pojok Beteng Kulon – S4. Plengkung Gading - S4. Pojok Beteng Wetan – S4. Tungkak – S4. Wirosaban – S4. Tegalgendu – Terminal Giwangan.</p>
3B	<p>Terminal Giwangan – Jukteng Kulon – Pingit – MM UGM – Ring Road Utara – Bandara Adisucipto – Kotagede:</p> <p>Terminal Giwangan – S4. Tegalgendu - S4. Wirosaban – S4. Tungkak – S4. Pojok Beteng Wetan – S4. Plengkung Gading - S4. Pojok Beteng Kulon – S4. Ngabean – S3. RS PKU Muhammadiyah – S3. Pasar Kembang – S4. Badran – Bundaran SAMSAT – S4. Pingit – S4. Tugu – S3. Gondolayu – S4. Mirota Kampus – S4. MM UGM - S4. Kentungan – Terminal Condong Catur – Ringroad Utara – S3. Maguwoharjo – Bandara Adisucipto – S3. Maguwoharjo – Flyover Janti (lewat bawah) – S4. Blok O – JEC - S4. Babadan Gedongkuning – S4. Rejowinangun – S3. Basen – S3. Pegadaian Kotagede – Jl. Nyi Pembayun - S3. HS-Silver</p>

	-- S4. Tegalgendu – Terminal Giwangan.
4A	<p>Terminal Giwangan - Tamansiswa - Pakualaman - Lempuyangan - Kridosono:</p> <p>Terminal Giwangan - Jl. Imogiri Timur - Jl. Pramuka - Jl. Perintis Kemerdekaan - Jl. Menteri Supeno - Jl. Taman Siswa - Jl. Sultan Agung - Jl. Gajah Mada - Jl. Hayam Wuruk - Stadion Kridosono - Jl. Hayam Wuruk - Jl. Gajah Mada - Jl. Sultan Agung - Jl. Taman Siswa - Jl. Menteri Supeno - Jl. Perintis Kemerdekaan - Jl. Pramuka - Jl. Imogiri Timur - Terminal Giwangan.</p>
4B	<p>Terminal Giwangan - XT Square - SGM - Balaikota - UIN - Kridosono - Balai Yasa - UIN:</p> <p>Terminal Giwangan - Jl. Imogiri Timur - Jl. Pramuka - Jl. Perintis Kemerdekaan - Jl. Veteran - Jl. Pandean - Jl. Glagahsari - Jl. Kusumanegara - Jl. Sidobali - Jl. Ipda Tut Harsono - Jl. Urip Sumoharjo - Jl. Sudirman - Jl. Suroto - Jl. Wardani - Jl. Kusbini - Jl. Langensari - Jl. Urip Sumoharjo - Jl. Ipda Tut Harsono - Jl. Sidobali - Jl. Kusumanegara - Jl. Glagahsari - Jl. Pandean - Jl. Veteran - Jl. Perintis Kemerdekaan - Jl. Pramuka - Jl. Imogiri Timur - Terminal Giwangan.</p>

Dari tabel diatas dijelaskan bahwa penambahan jalur 4A dan 4B dimaksudkan untuk mengoptimalkan kembali jalur yang dulu pernah beroperasi. Penambahan jalur tersebut terkait juga dengan pengembalian terhadap hibah 20 armada yang dipinjam oleh Pemerintah DIY. Pada awal pengoperasian Trans Jogja masyarakat mengharapkan dapat menjadi solusi dalam permasalahan kemacetan. Namun beberapa masyarakat kini justru mengeluhkan keberadaannya karena ketidaknyamanan pelayanan yang diterima. Sebagai angkutan umum massal yang menjadi unggulan

Pemerintah Kota Yogyakarta, Trans Jogja seharusnya mampu menjadi prioritas dari banyaknya angkutan umum.

“Trans Jogja seharusnya mulai ditata kembali karena tidak ada perbedaan dengan bus umum sehingga yang diharapkan bisa mengurangi kemacetan justru menambah kemacetan Kota. apalagi fasilitas yang diberikan tidak seperti diharapkan pada awalnya”⁵².

Peningkatan kualitas pelayanan menjadi modal utama dalam mewujudkan angkutan umum yang nyaman bagi masyarakat. Tingginya permintaan masyarakat akan transportasi yang aman, efisien, dan lancar perlu diperhatikan oleh Dinas Perhubungan dalam menyediakan jasa transportasi. Persaingan dengan perkembangan kendaraan pribadi seolah tidak sebanding dengan perkembangan angkutan umum. Selain itu sumber daya manusia dalam pengelolaan menjadi hal yang penting untuk menjaga fasilitas yang ditawarkan.

“Hampir tiap hari saya menggunakan Trans Jogja, nyaman atau tidak bisa dikatakan mulai tidak nyaman. Karena saya merasakan sendiri seringnya berdesakan dengan penumpang lain padahal di dalam sudah penuh penumpang, sering tidak on time dan Fasilitas yang saya terima jadi tidak optimal”⁵³

Dari hasil wawancara tersebut Pemerintah Kota Yogyakarta diharapkan menata kembali beberapa angkutan umum agar dapat memprioritaskannya untuk wilayah Kota Yogyakarta. Selain bus umum reguler dan Trans Jogja Pemerintah Kota Yogyakarta beserta Dinas Perhubungan memberikan beberapa alternative angkutan umum seperti :

- i. Taksi : sebanyak 800 buah taksi dari 17 operator.

⁵² Wawancara dengan Silvi Utami Putri , mahasiswi warga Lempuyangan

⁵³ Wawancara dengan Roni Julianto, karyawan swasta warga Karangjajen

- ii. Becak : sebanyak 8000 becak yang sudah teregister yang telah memiliki SIOKTB (surat ijin operasional kendaraan tidak bermotor) dan TNKTB (tanda nomor kendaraan tidak bermotor).
- iii. Andong : sebanyak 320 andong yang beroperasi
- iv. Sepeda : terdapat fasilitas jalur sepeda sejak 2008, ruang tunggu sepeda di 28 lokasi, 484 rambu alternatif petunjuk arah, marka sepeda di 40 ruas jalan dan parkir sepeda sebanyak 40 unit.

Dengan demikian memberikan masyarakat kebebasan untuk memilih dalam menggunakan transportasi berupa angkutan umum.

d. Mengubah moda perjalanan

Mengubah moda perjalanan merupakan tindakan mengubah perencanaan transportasi dan pengambilan keputusan terhadap perjalanan yang akan dilakukan. Banyaknya moda perjalanan yang diberikan membuat masyarakat lebih selektif dalam penentuan keputusan. Pemilihan moda perjalanan menjadi salah satu elemen penting dalam menentukan model transportasi. Pemilihan moda juga dapat dijadikan sebagai bahan pertimbangan terhadap banyaknya pilihan moda perjalanan di Kota Yogyakarta.

Pemilihan moda ditentukan oleh beberapa factor yang mempengaruhi meskipun dalam pemodelannya hanya terdapat dua jenis yaitu angkutan umum dan pribadi. Adapun Faktor yang dapat

mempengaruhi pemilihan moda ini dapat dikelompokkan menjadi tiga, yaitu:

a) Ciri pengguna jalan :

- Ketersediaan atau pemilikan kendaraan pribadi,
- Pemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM)
- Struktur rumah tangga (pasangan muda, keluarga , pensiun, bujangan, dan lain-lain).

b) Ciri pergerakan :

- Tujuan pergerakan
- Waktu terjadinya pergerakan
- Jarak perjalanan.

c) Ciri fasilitas moda transportasi; hal tersebut dapat dikelompokkan menjadi dua kategori, yaitu :

1. Faktor kuantitatif seperti:

- Waktu perjalanan,
- Biaya transportasi (tarif, biaya bahan bakar, dan lain-lain)
- Ketersediaan ruang dan tarif parkir.

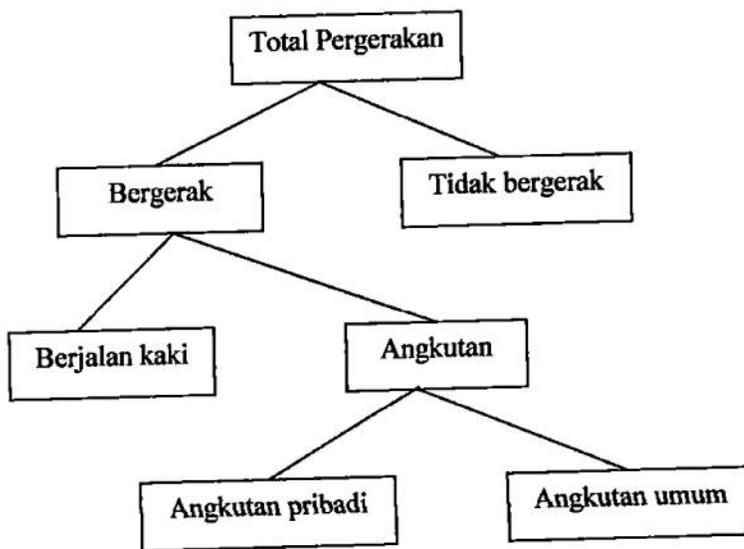
2. Faktor kedua bersifat kualitatif yang relatif lebih sulit menghitungnya, meliputi:

- Kenyamanan dan keamanan,
- Keandalan dan keteraturan dan lain-lain,

- Ciri kota atau zona; beberapa ciri yang dapat mempengaruhi pemilihan moda adalah jarak dari pusat kota dan kepadatan penduduk.

Faktor-faktor itulah yang dapat menjadi pertimbangan masyarakat dalam mengubah moda perjalanan disesuaikan dengan kebutuhan individu. Tindakan mengubah moda perjalanan dapat diasumsikan dengan memilih bergerak atau tidak bergerak. Seperti pada gambar sebagai berikut:

Gambar 3.1 Proses Pemilihan Moda



Pada gambar diatas dapat dijelaskan sebagaimana masyarakat dalam menentukan moda perjalanan yang ingin dilakukan. Jika masyarakat melakukan pergerakan maka akan memilih untuk berjalan kaki atau menggunakan angkutan, apabila memilih menggunakan moda maka diharuskan memilih dua penggunaan dengan angkutan pribadi atau

angkutan umum, sehingga proses pemilihan moda inilah yang sangat diperlukan untuk mendapatkan tingkat kenyamanan yang diharapkan.

Di Kota Yogyakarta terdapat beberapa model moda perjalanan yang dapat digunakan oleh masyarakat. Baik sifatnya yang bermotor ataupun tidak bermotor. Untuk moda yang tidak bermotor antara lain : becak, andong, dan sepeda. Seperti yang telah diatur oleh Peraturan Walikota Yogyakarta No 25 Tahun 2010 tentang kendaraan tidak bermotor di Kota Yogyakarta.

Terdapat beberapa rancangan pengalihan moda perjalanan dibuat terkait dengan penanganan kemacetan. Salah satunya yaitu lokasi pedestrian di Malioboro merupakan upaya dalam mengurangi kepadatan volume kendaraan di ruas jalan tersebut. Rencana tersebut selain menjadi bentuk dalam mengubah moda perjalanan juga meningkatkan kembali potensi pariwisata disepanjang Malioboro. Rancangan lain seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya bahwa menjadikan daerah Kotabaru sebagai kawasan khusus sepeda. Hal ini sebagai pemberian alternative transportasi dalam moda perjalanan yang aman, efisien, dan ramah lingkungan.

"Kalau rencana tersebut benar akan direalisasikan jelas sangat mendukung karena sepeda itu melekat ke semua elemen masyarakat. Dan Kota Yogyakarta juga ada sebutan sebagai kota sepeda jadi saya kira pasti antusias masyarakat sini akan sangat tinggi. Saya lihat juga pada waktu tertentu beberapa komunitas sepeda semua berkumpul itu sangat menarik"⁵⁴.

⁵⁴ Wawancara dengan Bapak Ismandi, wisatawan asal Bekasi

Seperti beberapa faktor yang telah disampaikan sebelumnya bahwa penentuan dalam mengubah moda perjalanan juga harus ditentukan secara selektif. Bus umum reguler dan Trans Jogja juga termasuk dalam pilihan moda perjalanan. Dengan kekurangan dan kelebihan yang dimiliki masing-masing keduanya tetap menjadi kebutuhan transportasi bagi masyarakat Kota Yogyakarta. Masyarakat pun berhak memilih moda perjalanan yang dirasa memberikan keamanan dan kenyamanan. Penggunaan kendaraan pribadi sebagai moda perjalanan pun tidak dilarang oleh pemerintah. Namun tindakan tersebut akan berdampak pada kepadatan kendaraan di jalan yang menyebabkan kemacetan.

"Kami secara bertahap telah berupaya memberikan fasilitas transportasi ke masyarakat. Tapi beberapa hal kami menyadari masih ada kekurangan baik secara financial atau teknis dilapangan. Kami tetap mengharapkan transportasi di perkotaan seperti bus reguler, Trans Jogja, dan beberapa moda perjalanan bisa mendorong masyarakat untuk beralih pada angkutan umum massal"⁵⁵.

Dengan pemerintah menyediakan jasa angkutan umum diharapkan masyarakat beralih pada moda transportasi public perkotaan. Hal itu menjadikan dilema bagi masyarakat, disatu sisi pemerintah terus berupaya membuat masyarakat beralih menggunakan moda transportasi massal tapi disisi lain masyarakat masih menggunakan kendaraan pribadi dikarenakan fasilitas, rasa aman dan nyaman belum maksimal diberikan oleh pemerintah terhadap transportasi publik perkotaan saat ini.

⁵⁵ Wawancara dengan Bapak Sigit Wahyu Wibowo, Kepala seksi Angkutan Perkotaan Dinas Perhubungan DIY

e. Kebijakan parkir

Dalam sistem transportasi perkotaan ketersediaan lahan parkir menjadi factor yang sangat penting. Kelancaran lalu lintas juga dipengaruhi oleh tata kelola parkir yang baik. Seringnya terjadi kemacetan lalu lintas salah satunya disebabkan oleh parkir dibadan jalan. Bahkan hampir diseluruh wilayah Kota Yogyakarta terdapat oknum tukang parkir yang memanfaatkan badan jalan sebagai lahan parkir untuk mata pencaharian mereka. Penyelenggaraan parkir tidak sembarang dilakukan karena telah diatur dalam Perda Kota Yogyakarta No.18 Tahun 2009 pasal 2 sebagai berikut :

- 1) Penyelenggaraan tempat parkir dapat dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah atau Swasta.
- 2) Penyelenggaraan tempat parkir yang dilaksanakan oleh Pemerintah Daerah meliputi: Tempat Parkir Tepi Jalan Umum, Tempat Khusus Parkir dan Parkir Tidak Tetap.
- 3) Penyelenggaraan tempat parkir yang dilaksanakan oleh swasta yaitu tempat khusus parkir milik swasta.

Penyelenggaraan parkir dilakukan apabila permintaan akan aktifitas parkir meningkat dan memungkinkan adanya lahan untuk dijadikan sebagai lokasi parkir. Namun apabila penyelenggaraan parkir dilakukan di pinggir jalan dan diprediksi mengganggu kelancaran lalu lintas maka perlu adanya kebijakan parkir yang dibuat untuk mengendalikan masalah tersebut. Dalam rumusan kebijakan parkir telah menyangkut empat unsure pokok yaitu pemilihan dan penetapan tujuan, pengambilan keputusan, cara untuk mencapai tujuan, lembaga yang menetapkan kebijakan parkir. Kebijakan parkir termasuk dalam kegiatan manajemen lalu lintas dalam

mewujudkan kondisi lancar dan bebas hambatan disetiap ruas jalan perkotaan.

Pemerintah mempunyai berbagai instrument kebijakan parkir dalam mempengaruhi penyelenggaraan parkir diperkotaan, instrument tersebut dijelaskan pada tabel berikut :

Tabel 3.8

Instrument kebijakan parkir

Kebijakan	Dipinggir jalan	Diluar jalan
Kebijakan tariff	<ul style="list-style-type: none"> • Peningkatan tarif parkir • Penggunaan meter parkir • Ijin penggunaan 	<ul style="list-style-type: none"> • Pajak terhadap penyediaan ruang parkir • Struktur tariff untuk mempengaruhi minat
Kebijakan lalu lintas	<ul style="list-style-type: none"> • Membatasi parkir dipinggir jalan untuk kelancaran lalu lintas • Pengendalian parkir liar dengan gembok 	<ul style="list-style-type: none"> • Akses ke jalan yang mempertimbangkan dampak lalu lintas
Kebijakan pembatasan	<ul style="list-style-type: none"> • Melarang parkir • Melarang parkir kecuali penghuni • Relokasi tempat parkir 	<ul style="list-style-type: none"> • Membekukan tempat parkir baru • Mengurangi ruang parkir • Mengendalikan parkir • Relokasi tempat parkir
Kebijakan terhadap pejalan kaki	<ul style="list-style-type: none"> • Mengendalikan parkir ditrotoar 	<ul style="list-style-type: none"> • Penyediaan fasilitas pejalan kaki yang aman

Sumber : diktat kuliah rekayasa lalu lintas, Univ.Widyagama Malang

Penyediaan fasilitas parkir dalam sebuah kebijakan parkir menjadi salah satu elemen penting dalam system transportasi perkotaan yang baik. Penentuan lokasi parkir harus memperhatikan jarak lokasi tujuan, keamanan dan kenyamanan, serta kemudahan mendapatkannya. Meningkatnya aspek perekonomian masyarakat di Kota Yogyakarta menyebabkan banyaknya tempat usaha baru yang terletak strategis dipinggir jalan sehingga berdampak pada kepadatan volume lalu lintas. Pada umumnya tempat usaha baru tersebut tidak menyediakan fasilitas parkir yang cukup sehingga pengunjung harus memarkirkan kendaraannya dibadan jalan. Hal tersebut dapat menyebabkan berkurangnya tingkat efisien penggunaan jalan. Parkir menurut penempatannya terdapat dua jenis yaitu :

- a. Parkir ditepi jalan (*on street parking*) adalah parkir yang dilakukan dengan mengambil tempat disepanjang badan jalan tanpa ada pelebaran jalan. Untuk lokasi dengan intensitas penggunaan lahan tinggi dinilai kurang menguntungkan.
- b. Parkir diluar jalan (*off street parking*) adalah parkir yang menggunakan lahan tertentu yang dibangun khusus parkir. Antara lain seperti *basement* dan pelataran parkir.

Kebijakan parkir di Kota Yogyakarta secara umum dilakukan ditepi jalan. Terdapat beberapa ruas jalan yang sering mengalami kemacetan akibat parkir ditepi jalan seperti di Jalan KHA.Dahlan. lokasi tersebut sering terjadi penundaan kendaraan dikarenakan letaknya yang strategis

berada pada beberapa sarana dan prasarana umum antara lain : bank, hotel, pertokoan, dan rumah sakit. Namun letaknya yang strategis tidak didukung dengan penyediaan fasilitas parkir yang mencukupi, sehingga badan jalan dan trotoar digunakan sebagai lahan parkir. Masalah yang sama juga terjadi diruas Jalan C.Simanjuntak, sebagai lokasi kegiatan ekonomi di Kota Yogyakarta sepanjang jalan di masing-masing pertokoan digunakan sebagai parkir. Hal ini dikarenakan hampir semua pertokoan tidak memiliki parkir yang mencukupi untuk kapasitas pengunjungnya. Penyelenggaraan parkir ditepi jalan juga telah diatur sesuai dengan Perda Kota Yogyakarta No 18 Tahun 2009 pada pasal 7, sebagai berikut :

- 1) Parkir kendaraan bermotor di tepi jalan umum dilakukan secara sejajar atau membentuk sudut menurut arah lalu lintas.
- 2) Pada ruas jalan tertentu parkir kendaraan bermotor ditepi jalan umum dapat diberlakukan hanya untuk 1 (satu) sisi.
- 3) Penetapan sudut parkir kendaraan dan ruas jalan tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Walikota.

Lain halnya dengan parkir diluar badan jalan, penyelenggaraan kebijakan parkir tersebut hanya dilakukan oleh pihak swasta dan diterapkan di hotel serta pusat perbelanjaan besar (*mall*). Hal ini dilakukan karena akan lebih mendapatkan keuntungan dengan kemampuannya menampung lebih banyak kendaraan pengunjung. Selain itu parkir dengan lokasi diluar badan jalan atau di basement akan memberikan keamanan dan kenyamanan bagi pengunjung. Penyelenggaraan parkir memerlukan

pengawasan dari pemerintah Kota Yogyakarta, diperlukannya sanksi yang tegas kepada oknum parkir untuk tidak melakukan parkir di badan jalan.

3. KEMACETAN LALU LINTAS

a. Peningkatan kapasitas

Melihat kondisi Kota Yogyakarta yang telah padat akan permukiman dan pertokoan maka pertumbuhan ruas jalan bersifat stagnan. Kepadatan lalu lintas yang terjadi di perkotaan tidak memungkinkan adanya akses jalan baru. Pembuatan akses jalan baru akan bisa dilakukan pada daerah yang terletak dipinggiran pusat kota. Pelebaran jalan di Kota Yogyakarta tidak akan dilakukan melihat dampak yang akan ditimbulkan jauh lebih besar. Kapasitas jalan di perkotaan akan dimaksimalkan agar lalu lintas tetap lancar. Namun meningkatnya volume kendaraan tidak akan sesuai dengan kapasitas jalan yang dimiliki Kota Yogyakarta sehingga terjadi penundaan kendaraan dan kemacetan lalu lintas.

“Pelebaran jalan tidak akan dilakukan untuk wilayah Kota Yogyakarta, Kota ini sudah terlalu padat akan permukiman sehingga kalau dipaksakan untuk pelebaran jalan maka dikhawatirkan terjadi respon negatif dari masyarakat. Biaya untuk pelebaran jalan juga pasti akan sangat besar, biaya finansial, biaya ganti rugi, dan biaya-biaya lainnya maka yang bisa dilakukan dengan merekayasa lalu lintas”⁵⁶.

Seperti yang sudah dijelaskan sebelumnya bahwa peningkatan kapasitas di Kota Yogyakarta hanya akan dilakukan dengan cara

⁵⁶ Wawancara dengan Bapak Windarto, Kepala seksi Rekayasa Lalu lintas Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta

merekayasa lalu lintas perkotaan. Tindakan tersebut berupa perubahan jalur satu arah untuk beberapa titik ruas jalan. Salah satunya yang akan segera direalisasikan adalah perubahan jalur satu arah di Jalan C.Simanjuntak. Ruas jalan ini memiliki kepadatan volume kendaraan tiap harinya namun tidak diimbangi dengan kapasitas jalan yang cukup karena sebagian badan jalan dimanfaatkan sebagai lahan parkir.

Selain perubahan sirkulasi lalu lintas dengan jalur satu arah, peningkatan kapasitas dilakukan dengan optimalisasi persimpangan di Kota Yogyakarta. Optimalisasi dapat dilakukan dengan pemasangan ATCS di simpang kritis terjadinya kemacetan lalu lintas. Pemasangan ATCS akan membantu mengetahui lokasi persimpangan yang terjadi penumpukan kendaraan, sehingga akan dengan segera diatasi. Di Kota Yogyakarta terdapat flyover yang terletak di daerah Lempuyangan. Flyover dapat dimaksimalkan kapasitasnya untuk mengurangi kemacetan. Untuk mencegah kemacetan yang terjadi di perlintasan Kereta Api maka jalur flyover banyak dipilih oleh masyarakat.

b. Pengalihan terhadap transportasi umum

Angkutan umum yang menjadi transportasi perkotaan massal di Kota Yogyakarta berupa bus reguler dan Trans Jogja. Beberapa bus reguler masih memberikan pelayanan dalam menyediakan jasa transportasi. Meskipun bus reguler tidak mengalami perkembangan jalur tetapi minat masyarakat dalam penggunaannya tetap sama. Hal itu dikarenakan kemudahan yang diberikan ke masyarakat tanpa harus

menunggu dihalte-halte tertentu. Namun karena sedikitnya peremajaan yang dilakukan pada bus reguler mengakibatkan hanya sebagian kecil masyarakat yang bersedia beralih menggunakannya.

Pengembangan jaringan pelayanan justru dilakukan oleh Trans Jogja dengan menambah dua jalur yaitu jalur 4A dan 4B. Hal itu akan memudahkan masyarakat untuk mencapai lokasi tujuan. Penambahan jalur tersebut diharapkan mampu membuat masyarakat secara perlahan beralih menggunakan transportasi umum untuk mengurasni kemacetan. Jalur Trans Jogja sama dengan jalur angkutan umum lainnya. Hal itu dikarenakan untuk membuat jalur khusus Trans Jogja tidak dimungkinkan. Melihat kapasitas jalan diseluruh wilayah Kota Yogyakarta juga tidak memungkinkan untuk dilakukan pelebaran. Dalam hal ini yang dilakukan adalah dengan penambahan jalur dan shelter untuk Trans Jogja sehingga dengan perluasan jalur dan perbaikan fasilitas akan mampu mengalihkan penggunaan transportasi umum untuk mengurai kemacetan.

c. Pembatasan kendaraan pribadi

Kemudahan yang didapatkan masyarakat untuk membeli kendaraan pribadi menjadikan ancaman bagi lalu lintas di Kota Yogyakarta. Selain itu banyaknya produksi kendaraan murah juga meningkatkan nilai konsumtif masyarakat perkotaan. Hal itu bertolak belakang dengan fasilitas angkutan umum yang minim dan ditambah kualitas pelayanan yang rendah.

“lebih nyaman kalau memakai kendaraan pribadi karena kenyamanan dibuat dari diri sendiri, kalau kendaraan umum kenyamanan terkadang harus berbagai dengan penumpang lainnya. kalau ada kebijakan tentang pembatasan pribadi sebaiknya perbaiki terlebih dahulu pelayanan transportasi umumnya agar masyarakat nantinya bisa beralih”⁵⁷.

Peran pemerintah untuk menangani kemacetan perlu diperkuat dengan adanya regulasi dan kebijakan. Ketentuan dalam pembatasan kendaraan pribadi perlu diatur dalam peraturan pemerintah. Salah satunya dengan peningkatan pajak kepemilikan kendaraan pribadi dengan pajak yang tinggi masyarakat akan beralih menggunakan kendaraan umum. Pembatasan kendaraan pribadi di Kota Yogyakarta belum diterapkan secara maksimal sehingga masyarakat tetap menggunakan kendaraan pribadi. Selain itu belum adanya kebijakan terhadap warga pendatang yang membawa kendaraan pribadi sehingga semakin menambah volume kendaraan di Kota Yogyakarta.

⁵⁷ Wawancara dengan Anggun Pramesti, Mahasiswi STIKES A Yani asal Palembang