

## **POTENSI PENERAPAN ANGKUTAN UMUM PERKOTAAN TANPA BAYAR DI YOGYAKARTA**

**Imam Basuki<sup>1</sup> dan Benidiktus Susanto<sup>2</sup>**

<sup>1</sup>*Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Atma Jaya Yogyakarta, Jl. Babarsari 44 Yogyakarta  
Email: imbas@mail.uajy.ac.id*

<sup>2</sup>*Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Atma Jaya Yogyakarta, Jl. Babarsari 44 Yogyakarta  
Email: benis@mail.uajy.ac.id*

### **ABSTRAK**

Perbaikan kualitas pelayanan angkutan umum perkotaan di Yogyakarta sudah dilakukan sejak 2008 dengan adanya Trans Jogja yang menggunakan pelayanan dengan konsep *buy the service*. Akan tetapi animo masyarakat dan dukungan pemerintah daerah tidak seperti yang diharapkan. Kualitas pelayanan dan tingkat keterisian penumpang belum mencapai target seperti yang dicanangkan pada awal beroperasinya Trans Jogja. Untuk meningkatkan daya tarik dan perbaikan pelayanan dilakukan kajian tentang potensi penerapan angkutan umum perkotaan tanpa bayar di Yogyakarta. Penelitian dilakukan dengan melakukan curah pendapat dengan stakeholder angkutan umum perkotaan dan kuesioner dari masyarakat untuk menggali potensi pembiayaan yang mungkin diterapkan dalam pengoperasian angkutan umum perkotaan tanpa bayar. Hasil kajian diperoleh bahwa konsep angkutan umum perkotaan tanpa bayar sangat dimungkinkan dengan berbagai sumber pembiayaan yaitu subsidi pemerintah, kerjasama dengan pihak swasta dalam mengoptimalkan pemanfaatan infrastruktur angkutan yang ada dan sebagainya serta adanya kesediaan masyarakat yang menggunakan angkutan pribadi untuk membayar pajak angkutan umum perkotaan dalam pajak kendaraan setiap tahunnya. Juga pembebanan dana dalam uang kuliah mahasiswa. Penerapan angkutan umum perkotaan tanpa bayar bisa dilakukan dengan dalam batasan waktu ataupun secara penuh. Apabila hal itu dapat dilakukan maka akan menarik minat masyarakat untuk menggunakan angkutan umum perkotaan khususnya Trans Jogja sehingga secara langsung akan memperlancar pergerakan lalu lintas dengan berkurangnya kemacetan, sehingga ikut mensukseskan keberhasilan pembangunan infrastruktur perkotaan berkelanjutan dalam mendukung percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi.

Kata kunci: angkutan umum perkotaan, tanpa bayar, subsidi, berkelanjutan, pajak kendaraan

### **1. PENDAHULUAN**

Angkutan umum di DIY, kondisinya hampir sama dengan sebagian besar angkutan umum yang ada di Indonesia. Penurunan jumlah penumpang dan kualitas layanan yang semakin buruk berdampak pada keberlangsungan operasional angkutan umum. Sisi lain, kemampuan operator untuk menyediakan kendaraan yang layak beroperasi semakin sulit, untuk merawat kendaraan sesuai ketentuan masih merupakan hal yang sulit dilakukan, apalagi menyangkut peremajaan kendaraan.

Pemerintah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta sejak Februari 2008 telah menjalankan layanan angkutan umum perkotaan sistem baru yang bernama Bus Trans Jogja dengan layanan yang lebih berkualitas dibandingkan dengan sistem sebelumnya. Sebagian besar dari prinsip-prinsip layanan angkutan umum telah diterapkan: layanan massal, rute tetap dan jadwal yang teratur, titik perhentian bus tetap dan dioperasikan dengan standar layanan minimum yang tertuang di dalam kontrak antara Pemerintah Provinsi DIY dengan operator. Pemerintah Provinsi DIY berharap agar Bus Trans Jogja dapat berperan sebagai sistem layanan angkutan umum yang dapat memfasilitasi mobilitas di Kota Yogyakarta dan sekitarnya di dalam wilayah perkotaan Yogyakarta. Namun dari beberapa aspek, layanan Bus Trans Jogja belum dioperasikan secara optimal seperti yang diharapkan. Salah satu permasalahannya adalah bahwa selain layanan Bus Trans Jogja, angkutan umum perkotaan Yogyakarta juga dilayani oleh sistem bus konvensional,

sehingga terdapat dua citra transportasi umum perkotaan di Yogyakarta, yaitu Bus Trans Jogja sebagai suatu sistem layanan modern dengan kualitas layanan yang bagus dan bus perkotaan eksisting sebagai layanan “lama” dengan banyak citra negatif, seperti kendaraan yang sudah tua, tidak berkeselamatan dan tidak nyaman, tidak aman, tidak terjadwal dan operasionalnya dikendalikan oleh pengemudi bukan oleh jadwal. Angkutan umum tidak dapat berkembang jika citranya masih buruk. Angkutan umum perlu diperbaiki guna mendapatkan satu citra layanan angkutan umum perkotaan di Yogyakarta yang bagus, yaitu Trans Jogja.

Peran yang diharapkan dari layanan Trans Jogja adalah untuk berfungsi sebagai jalur utama (mainline) angkutan perkotaan di Yogyakarta. Itu berarti bahwa layanan tersebut akan menghubungkan pusat-pusat pemukiman dengan pusat-pusat kegiatan yang memiliki volume perjalanan yang besar dan memiliki pola perjalanan yang pasti. Sifat dasar dari layanan ini adalah untuk melayani titik-titik pusat perjalanan dan berperan sebagai layanan point-to-point, sehingga layanan ini memiliki kekurangan terkait dengan cakupan wilayah yang rendah ketika dilihat dari layanan langsung dan rendahnya akses layanan door-to-door karena kemasifannya. Kondisi ini akan mengakibatkan buruknya akses masyarakat terhadap Trans Jogja.

Pemerintah seharusnya mengembangkan sistem transportasi yang efisien, berkelanjutan dan berpihak terutama keberpihakan kepada pelayanan umum, karena sistem transportasi yang efisien akan memberikan dampak positif pada aspek ekonomi, seperti misalnya penurunan tingkat kemacetan, pengurangan biaya transportasi dan perlindungan lingkungan.

Dalam UU No. 22 Tahun 2009, ditegaskan bahwa Pemerintah memberikan jaminan ketersediaan angkutan umum massal. Regulasi ini menunjukkan pentingnya peran transportasi sehingga diperlukan penataan yang terpadu. Penataan ini diharapkan mampu mendorong tersedianya jasa transportasi yang seimbang dengan tingkat kebutuhan/permintaan, dalam pengertian dapat memberikan tingkat pelayanan yang layak dan dengan biaya yang terjangkau oleh pemakai jasa transportasi. Apabila diperlukan, pemerintah berkewajiban untuk memberikan subsidi bagi angkutan umum massal yang belum untung. Untuk meningkatkan daya tarik dan perbaikan pelayanan dilakukan kajian tentang potensi penerapan angkutan umum perkotaan tanpa bayar di Yogyakarta.

## **2. RENCANA PENGEMBANGAN ANGKUTAN PERKOTAAN**

### **Pemekaran trayek**

Rencana pengembangan angkutan umum perkotaan Trans Jogja dalam Kajian dan Review Penyediaan Angkutan Perkotaan dan Feeder di DIY tahun 2013 yang direncanakan diterapkan pada tahun 2015 disediakan 17 jalur untuk Trans Jogja dengan jumlah armada 151 dan cadangan 16 sehingga total 167 buah armada. Secara lengkap disampaikan dalam Tabel 1.

Adapun pembagian koridor adalah sebagai berikut :

#### 1. Alternatif 1 :

- a. Koridor Bandar Udara dilayani Jalur 1A, 1B, 3A dan 3B dengan jumlah bus total adalah 45 armada (41 bus SO dan 4 bus cadangan).
- b. Koridor Condong Catur dilayani Jalur 2A, 4A, 7 dan 11 dengan jumlah bus total adalah 40 armada (36 bus SO dan 4 bus cadangan).
- c. Koridor Jombor dilayani Jalur 2B, 5A, 5B dan 10 dengan jumlah bus total adalah 40 armada (36 bus SO dan 4 bus cadangan).
- d. Koridor Giwangan / Ngabean dilayani Jalur 4B, 6A, 6B, 8 dan 9 dengan jumlah bus total adalah 42 armada (38 bus SO dan 4 bus cadangan).

#### 2. Alternatif 2 :

- a. Koridor 1 dilayani Jalur 1A, 1B, 7 dan 8 dengan jumlah bus total adalah 41 armada (37 bus SO dan 4 bus cadangan).
- b. Koridor 2 dilayani Jalur 2A, 2B, 10 dan 11 dengan jumlah bus total adalah 42 armada (38 bus SO dan 4 bus cadangan).
- c. Koridor 3 dilayani Jalur 3A, 3B, 4A dan 4B dengan jumlah bus total adalah 42 armada (38 bus SO dan 4 bus cadangan).
- d. Koridor 4 dilayani Jalur 5A, 5B, 6A, 6B dan 9 dengan jumlah bus total adalah 42 armada (38 bus SO dan 4 bus cadangan).

Tabel 1. Trayek angkutan perkotaan Trans Jogja

| Trayek | Jumlah Armada | Headway (menit) | Panjang Trayek (km) | Waktu Tempuh (menit) | Prediksi Penumpang |
|--------|---------------|-----------------|---------------------|----------------------|--------------------|
| 1A     | 12            | 15              | 34,42               | 113,01               | 2.303              |
| 1B     | 8             | 15              | 30,73               | 103,25               | 1.813              |
| 2A     | 9             | 15              | 31,56               | 97,18                | 1.905              |
| 2B     | 10            | 15              | 35,83               | 109,29               | 2.835              |
| 3A     | 11            | 15              | 37,95               | 120,95               | 2.504              |
| 3B     | 10            | 15              | 36,04               | 111,89               | 3.253              |
| 4A     | 9             | 15              | 25,71               | 93,37                | 897                |
| 4B     | 8             | 15              | 24,87               | 70,21                | 839                |
| 5A     | 8             | 15              | 22,68               | 71,8                 | 671                |
| 5B     | 8             | 15              | 22,68               | 71,8                 | 954                |
| 6A     | 7             | 15              | 39,85               | 124,8                | 1.306              |
| 6B     | 7             | 15              | 39,85               | 124,8                | 1.307              |
| 7      | 9             | 15              | 32,31               | 92,13                | 2.342              |
| 8      | 8             | 15              | 24,31               | 69,79                | 1.503              |
| 9      | 8             | 15              | 38,05               | 105,51               | 2.642              |
| 10     | 10            | 15              | 39,45               | 124,8                | 3.488              |
| 11     | 9             | 15              | 33,2                | 98,17                | 2.093              |
| Total  | 151           |                 |                     |                      | 32.654             |

### Biaya Pokok

Perhitungan biaya pokok angkutan Trans Jogja dengan berbagai alternatif diberikan dalam Tabel 2 dan 3.

Tabel 2. Biaya Pokok Angkutan Trans Jogja Alternatif 1

| <i>Fixed Cost</i>            | Biaya per Bus-KM (Rp/km-bus) |            |            |              |
|------------------------------|------------------------------|------------|------------|--------------|
|                              | Bok Bandara                  | Bok Concat | Bok Jombor | Bok Giwangan |
|                              | 45                           | 40         | 40         | 42           |
| 1. Biaya Penyusutan          | 990,24                       | 1.002,46   | 1.002,46   | 997,19       |
| 2. Bunga Modal/Bank          | 396,10                       | 400,99     | 400,99     | 398,87       |
| 3. Pajak                     | 21,87                        | 22,14      | 22,14      | 22,02        |
| 4. Asuransi Kendaraan        | 94,04                        | 95,20      | 95,20      | 94,70        |
| 5. Biaya keur bus            | 0,66                         | 0,66       | 0,66       | 0,66         |
| 6. Biaya Asuransi Penumpang  | 6,56                         | 6,64       | 6,64       | 6,61         |
| 7. Biaya Awak Bus            | 1.829,31                     | 1.849,73   | 1.849,73   | 1.840,92     |
| 8. Iuran Organda             | 0,66                         | 0,66       | 0,66       | 0,66         |
| 9. Biaya Izin Trayek         | 0,45                         | 0,46       | 0,46       | 0,46         |
| 10. Biaya Retribusi Terminal | 117,67                       | 61,44      | 67,87      | 79,51        |
| 11. Biaya Pegawai Kantor     | 604,34                       | 544,36     | 544,36     | 568,33       |
| 12. Pajak Bumi dan Bangunan  | 0,61                         | 0,69       | 0,69       | 0,66         |
| 13. Sewa Bangunan Kantor     | 18,22                        | 20,76      | 20,76      | 19,66        |

Tabel 2. Biaya Pokok Angkutan Trans Jogja Alternatif 1 (lanjutan)

| <i>Fixed Cost</i>                                      | <b>Biaya per Bus-KM (Rp/km-bus)</b> |                   |                   |                     |
|--|-------------------------------------|-------------------|-------------------|---------------------|
|  | <b>Bok Bandara</b>                  | <b>Bok Concat</b> | <b>Bok Jombor</b> | <b>Bok Giwangan</b> |
|  | <b>45</b>                           | <b>40</b>         | <b>40</b>         | <b>42</b>           |
| <b>Biaya Variable</b>                                  |                                     |                   |                   |                     |
| 1. Biaya BBM   | 1.222,22                            | 1.222,22          | 1.222,22          | 1.222,22            |
| 2. Biaya Ban   | 240,00                              | 240,00            | 240,00            | 240,00              |
| 3. Biaya Pemeliharaan/Reparasi kendaraan               | 599,16                              | 600,02            | 600,02            | 599,65              |
| 4. Biaya Pengelolaan per km                            | 41,43                               | 46,35             | 46,35             | 44,23               |
| 5. Keuntungan Perusahaan & Overhead & Pajak Perusahaan | 401,93                              | 397,46            | 397,88            | 398,86              |
| <b>Jumlah Total</b>                                    | <b>6.585,45</b>                     | <b>6.512,24</b>   | <b>6.519,09</b>   | <b>6.535,20</b>     |

Tabel 3. Biaya pokok angkutan Trans Jogja Alternatif 2

| <i>Fixed Cost</i>                                      | <b>Biaya per Bus-KM (Rp/km-bus)</b> |                      |                      |                      |
|--|-------------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
|  | <b>Bok Koridor 1</b>                | <b>Bok Koridor 2</b> | <b>Bok Koridor 3</b> | <b>Bok Koridor 4</b> |
|  | <b>41</b>                           | <b>42</b>            | <b>42</b>            | <b>42</b>            |
| 1. Biaya Penyusutan                                    | 999,75                              | 997,19               | 997,19               | 997,19               |
| 2. Bunga Modal/Bank                                    | 399,90                              | 398,87               | 398,87               | 398,87               |
| 3. Pajak   | 22,08                               | 22,02                | 22,02                | 22,02                |
| 4. Asuransi Kendaraan                                  | 94,94                               | 94,70                | 94,70                | 94,70                |
| 5. Biaya keur bus                                      | 0,66                                | 0,66                 | 0,66                 | 0,66                 |
| 6. Biaya Asuransi Penumpang                            | 6,62                                | 6,61                 | 6,61                 | 6,61                 |
| 7. Biaya Awak Bus                                      | 1.845,20                            | 1.840,92             | 1.840,92             | 1.840,92             |
| 8. Iuran Organda                                       | 0,66                                | 0,66                 | 0,66                 | 0,66                 |
| 9. Biaya Izin Trayek                                   | 0,46                                | 0,46                 | 0,46                 | 0,46                 |
| 10. Biaya Retribusi Terminal                           | 118,80                              | 78,04                | 6,69                 | 83,79                |
| 11. Biaya Pegawai Kantor                               | 556,34                              | 568,33               | 568,33               | 568,33               |
| 12. Pajak Bumi dan Bangunan                            | 0,67                                | 0,66                 | 0,66                 | 0,66                 |
| 13. Sewa Bangunan Kantor                               | 20,19                               | 19,66                | 19,66                | 19,66                |
| <b>Biaya Variable</b>                                  |                                     |                      |                      |                      |
| 1. Biaya BBM   | 1.222,22                            | 1.222,22             | 1.222,22             | 1.222,22             |
| 2. Biaya Ban   | 240,00                              | 240,00               | 240,00               | 240,00               |
| 3. Biaya Pemeliharaan/Reparasi kendaraan               | 599,83                              | 599,65               | 599,65               | 599,65               |
| 4. Biaya Pengelolaan per km                            | 45,26                               | 44,23                | 44,23                | 44,23                |
| 5. Keuntungan Perusahaan & Overhead & Pajak Perusahaan | 401,28                              | 398,77               | 394,13               | 399,14               |
| <b>Jumlah Total</b>                                    | <b>6.574,89</b>                     | <b>6.533,64</b>      | <b>6.457,65</b>      | <b>6.539,75</b>      |

### Prediksi pendapatan

Perhitungan biaya pokok angkutan Trans Jogja dengan berbagai alternatif diberikan dalam Tabel 2 dan 3. Tarif Bus Trans Jogja yang digunakan berbagai asumsi kemungkinan tarif. Perhitungan hanya menggunakan tarif single trip, dimana dengan menggunakan matrik *demand* perjalanan dari pemodelan yang digunakan dengan mendasarkan pada kenyataan pendapatan yang sudah diperoleh pada tahun 2012. Hasil analisis prediksi pendapatan secara keseluruhan dapat dilihat pada Tabel 4 dan 5.

Prediksi pendapatan dihitung berdasarkan :

$$\text{Pendapatan} = \text{Jumlah penumpang} \times \text{tarif} \times 365 \quad (1)$$

Sedangkan Pengeluaran adalah :

$$\text{Pengeluaran} = \Sigma(\text{km tempuh /tahun-bus}) \times \text{BOK} \times \text{jumlah bus} \quad (2)$$

Tabel 4. Prediksi Pendapatan, Biaya dan Subsidi Angkutan Trans-Jogja Alternatif 1

| <b>Tarif</b> | <b>Pendapatan</b> | <b>BOK</b>        | <b>Subsidi</b>    | <b>% Subsidi</b> |
|--------------|-------------------|-------------------|-------------------|------------------|
| 3000         | 35.757.225.000,00 | 99.117.193.848,75 | 63.359.968.848,75 | 63,92            |
| 3500         | 41.716.762.500,00 | 99.117.193.848,75 | 57.400.431.348,75 | 57,91            |
| 4000         | 47.676.300.000,00 | 99.117.193.848,75 | 51.440.893.848,75 | 51,90            |
| 4500         | 53.635.837.500,00 | 99.117.193.848,75 | 45.481.356.348,75 | 45,89            |

Tabel 5. Prediksi Pendapatan, Biaya dan Subsidi Angkutan Trans-Jogja Alternatif 2

| <b>Tarif</b> | <b>Pendapatan</b> | <b>BOK</b>        | <b>Subsidi</b>    | <b>% Subsidi</b> |
|--------------|-------------------|-------------------|-------------------|------------------|
| 3.000        | 35.757.225.000,00 | 98.914.588.918,75 | 63.157.363.918,75 | 63,85            |
| 3.500        | 41.716.762.500,00 | 98.914.588.918,75 | 57.197.826.418,75 | 57,83            |
| 4.000        | 47.676.300.000,00 | 98.914.588.918,75 | 51.238.288.918,75 | 51,80            |
| 4.500        | 53.635.837.500,00 | 98.914.588.918,75 | 45.278.751.418,75 | 45,78            |

### 3. POTENSI SUMBER PEMBIAYAAN TANPA BAYAR

#### Pajak angkutan umum bagi pemilik kendaraan pribadi

Dalam Basuki (2014), otonomi daerah sebagai merupakan usaha untuk mencapai kesejahteraan melalui penyelenggaraan pemerintahan dengan asas desentralisasi. Otonomi daerah memiliki tiga aspek kewenangan, yaitu :

- 1) Kewenangan untuk membuat kebijakan sendiri
- 2) Kewenangan untuk melaksanakan kebijakan sendiri
- 3) Kewenangan menggali keuangan sendiri untuk melaksanakan kebijakan yang dibuat

Esensi dan konsekuensi dari otonomi daerah adalah hak, wewenang dan kewajiban daerah otonom untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat untuk mewujudkan kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan pelayanan.

Dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : AJ 403/1/6 tahun 1991 tentang Prinsip Dasar Pembatasan Lalu Kendaraan Pribadi dimaksudkan untuk memberi petunjuk kepada pemerintah daerah dalam menyusun rencana pembatasan kendaraan pribadi.

Pada saat sekarang ini sudah banyak terbukti bahwa program pembangunan jalan di daerah perkotaan membutuhkan biaya yang sangat besar. Usaha-usaha yang dilakukan pemerintah dalam rangka memecahkan masalah transportasi perkotaan telah banyak dilakukan baik dengan meningkatkan kapasitas dari jaringan jalan yang ada ataupun dengan pembangunan jaringan jalan baru, ditambah dengan pengaturan lalu lintas (*traffic management*) terutama mengenai pengaturan terhadap efisiensi dari transportasi angkutan umum dan penambahan armadanya. Akan tetapi, sebesar apapun biaya yang dikeluarkan, kemacetan dan keterlambatan tetap tidak bisa dihindari. Hal ini disebabkan karena kebutuhan transportasi terus berkembang pesat sedangkan perkembangan dari fasilitas transportasi tidak dapat

mengikutinya. Hal-hal tersebut di atas menyebabkan perlunya dilakukan pertimbangan-pertimbangan terutama pada kemungkinan pembatasan lalu lintas (*traffic restraint*). Perlunya penetapan pembatasan lalu lintas terhadap penggunaan kendaraan pribadi telah diterima oleh para pakar transportasi sebagai suatu hal yang penting dalam penanggulangan masalah kemacetan di daerah perkotaan.

Pemberian pajak angkutan umum bagi pemilik kendaraan pribadi dapat dikategorikan upaya untuk mengurangi tingkat kepemilikan kendaraan pribadi. Seperti halnya pajak penerangan umum yang dikenakan pada pelanggan PLN. Berdasarkan kuesioner kepada pemakai kendaraan pribadi sebesar 71% responden menyatakan setuju apabila dikenakan pajak tambahan untuk kendaraan umum.

Pada Tabel 6 memperlihatkan jumlah kendaraan yang ada di Daerah Istimewa Yogyakarta yang berpotensi untuk dikenakan pajak tambahan untuk kendaraan umum. Sedangkan Tabel 7 memperlihatkan potensi pendapatan dari pajak angkutan umum.

Tabel 6. Jumlah kendaraan terdaftar dan pembayar pajak di DIY

| Kab/Kota    | Terdaftar 2013 |          |              | Terdaftar 2012 |         |              | Bayar Pajak 2012 |         |              |         |
|-------------|----------------|----------|--------------|----------------|---------|--------------|------------------|---------|--------------|---------|
|             | Mobil          | Naik (%) | Sepeda Motor | Naik (%)       | Mobil   | Sepeda Motor | Mobil            | Bayar % | Sepeda Motor | Bayar % |
| Yogyakarta  | 48.163         | 6,06     | 361.318      | 6,16           | 45.410  | 340.350      | 31.870           | 70,18   | 175.250      | 51,49   |
| Bantul      | 33.789         | 14,12    | 412.665      | 9,29           | 29.608  | 377.603      | 21.197           | 71,59   | 240.995      | 63,82   |
| Kulonprogo  | 7.567          | 16,29    | 137.322      | 10,94          | 6.507   | 123.786      | 5.253            | 80,73   | 84.741       | 68,46   |
| Gunungkidul | 10.363         | 19,22    | 172.416      | 12,11          | 8.692   | 153.796      | 6.290            | 72,37   | 96.560       | 62,78   |
| Sleman      | 70.080         | 13,60    | 590.182      | 8,89           | 61.691  | 541.999      | 52.769           | 85,54   | 362.014      | 66,79   |
| Jumlah      | 169.962        | 11,88    | 1.673.903    | 8,87           | 151.908 | 1.537.534    | 117.379          | 77,27   | 959.560      | 62,41   |

Sumber : BPS dan DPPKA DIY, diolah.

Tabel 7. Potensi pendapatan pajak angkutan umum

| Jumlah Kendaraan |              | Pajak Kendaraan Umum |              | Potensi pendapatan |
|------------------|--------------|----------------------|--------------|--------------------|
| Mobil            | Sepeda Motor | Mobil                | Sepeda Motor |                    |
|                  |              | 50.000               | 25.000       | 50.345.675.000     |
| 169.962          | 1.673.903    | 100.000              | 50.000       | 100.691.350.000    |

### Dana angkutan umum dalam Sumbangan Pembinaan Pendidikan (SPP) mahasiswa

Dalam Direktorat Bina Sistem Transportasi Perkotaan, (2012) pada Studi Perencanaan Teknis Penerapan Free Buses Di Palembang, skema pembiayaan untuk *free student service* di USA dan New Zealand mendapatkan anggaran dari pemerintah daerah dan universitas. Dimana anggaran dari universitas diambilkan dari uang pembayaran kuliah yang sudah memperhitungkan penggunaan bus gratis.

Potensi Daerah Istimewa Yogyakarta yang dikenal sebagai daerah atau kota pendidikan sangat besar untuk dapat memperoleh dana angkutan umum yang diambil dari mahasiswa, dimana dipungut menjadi satu dengan pembayaran kuliah yang tidak memberatkan namun mahasiswa dapat naik angkutan umum secara gratis. Dalam Tabel 8 diperlihatkan potensi pendapatan yang diperoleh dari dana angkutan umum yang ditarik dari biaya kuliah mahasiswa.

Tabel 8. Potensi dana angkutan umum dari biaya kuliah mahasiswa di DIY

| Jumlah mahasiswa |         | Dana Angkutan Umum |                    |
|------------------|---------|--------------------|--------------------|
| PTN              | PTS     | per semester       | Potensi Pendapatan |
| 110.437          | 227.904 | 50.000             | 33.834.100.000     |
|                  | 338.341 | 100.000            | 67.668.200.000     |

Sumber : BPS, DIY dalam angka2014, diolah.

Melihat potensi pendapatan yang dipungut dari pajak angkutan umum dan biaya kuliah mahasiswa maka sangatlah mungkin diberlakukan penerapan angkutan umum perkotaan tanpa bayar secara khusus dengan menggunakan angkutan umum perkotaan Trans Jogja. Bahkan dengan menggali potensi-potensi pendapatan yang lain seperti iklan di sarana dan prasarana penunjang angkutan perkotaan seperti halte dan badan bus serta anggaran pemerintah daerah sangat dimungkinkan dikembangkan juga untuk angkutan *feeder* yang menunjang Trans Jogja. Namun untuk menjamin keberlangsungan konsep penerapan angkutan umum perkotaan tanpa bayar ini perlu juga didukung oleh pembuatan peraturan daerah sebagai payung hukum yang kuat.

#### **4. KESIMPULAN DAN SARAN**

##### **Kesimpulan**

Dari pembahasan diatas dapat ditarik kesimpulan :

- 1) Sangat mungkin diberlakukan penerapan angkutan umum perkotaan tanpa bayar di Daerah Istimewa Yogyakarta.
- 2) Potensi penggalian sumber pembiayaan dari pajak angkutan umum yang dikenakan pada pajak kendaraan bermotor pribadi, dana angkutan umum dari uang kuliah mahasiswa, kerjasama dengan pihak swasta dalam mengoptimalkan pemanfaatan infrastruktur angkutan yang ada dan anggaran pemerintah daerah.
- 3) Untuk menjamin keberlangsungan konsep penerapan angkutan umum perkotaan tanpa bayar ini perlu didukung oleh pembuatan peraturan daerah sebagai payung hukum.

##### **Saran**

- 1) Perlu dilakukan langkah-langkah untuk meningkatkan pendapatan dari pajak kendaraan bermotor di daerah Istimewa Yogyakarta mengingat prosentase pembayar pajak masih sangat jauh dari data kendaraan yang tercatat.
- 2) Perlu kekonsistenan pihak pemerintah daerah dan DPRD sebagai bentuk komitmen terhadap pelayanan angkutan umum.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

- Basuki, Imam. (2014). Kajian Penerapan Angkutan Umum Perkotaan Tanpa Bayar. *Proceeding of The 17th FSTPT International Symposium, Jember University, 22-24 August 2014*.
- Biro Pusat Statistik. (2013). *Daerah Istimewa Yogyakarta Dalam Angka 2013*.
- Biro Pusat Statistik. (2014). *Daerah Istimewa Yogyakarta Dalam Angka 2014*.
- Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika. (2013). *Kajian Review Penyediaan Angkutan Umum Perkotaan dan Feeder di DIY*. Yogyakarta.
- Dinas Pendapatan, Pengelolaan Keuangan dan Aset Daerah Istimewa Yogyakarta. (2013). *Kendaraan Bermotor yang melakukan pembayaran PKB tahun 2012*, [dppka.jogjaprovo.go.id/document/pajak/JML%20KBM%202012.xls](http://dppka.jogjaprovo.go.id/document/pajak/JML%20KBM%202012.xls), diakses pada tanggal 1 Agustus 2014.
- Direktorat Bina Sistem Transportasi Perkotaan. (2012) *Studi Perencanaan Teknis Penerapan Free Buses Di Palembang*, Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat - PT. Qorina Konsultan Indonesia, Jakarta.
- Kementrian Perhubungan. (1991). Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : AJ 403/1/6 tahun 1991 tentang Prinsip Dasar Pembatasan Lalu Kendaraan Pribadi.