

PERBAIKAN TATA KELOLA ANGKUTAN UMUM PERKOTAAN TRANS JOGJA

Imam Basuki

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

ABSTRAK

Tata kelola angkutan umum perkotaan Trans Jogjadi Yogyakarta semenjak beroperasi 2008 sampai dengan sekarang mengalami berbagai permasalahan dan kendala sehingga tidak mengalami perkembangan dalam sisi jumlah armada pelayanan yang ada. Pelayanan dengan konsep *buy the service* ini rata-rata membutuhkan subsidi sebesar 35,97 % untuk biaya operasional operasi armada Trans Jogja dan pembiayaan yang dua kali lipat lebih (62,46 %) untuk operasional infrastruktur penunjang operasi. Dalam naskah ini dikaji upaya perbaikan tata kelola angkutan umum perkotaan Trans Jogja dengan melakukan pengkajian dalam hal manajemen pengelolaan dan juga studi banding dengan pengoperasian Trans Musi di Palembang. Hasil kajian diperoleh bahwa dalam upaya perbaikan pengoperasian angkutan umum perkotaan Trans Jogja perlu dilakukan adanya penambahan jumlah armada dan jalur/koridor pelayanan, pelayanan melibatkan lebih dari satu operator lapangan, peninjauan sistem operasional pelayanan dan juga perlu dilakukan upaya pengalihan penggunaan bahan bakar ke bahan bakar gas. Disamping upaya perbaikan tata kelola operasional angkutan umum perkotaan Trans Jogja juga perlu dilakukan manajemen pengelolaan secara terpadu dengan angkutan umum pendukung lainnya sehingga pelayanan angkutan umum dapat bersinergi saling melengkapi. Hal ini akan lebih berhasil juga harus dibarengi dengan upaya perbaikan kebijakan angkutan umum yang mendukung pengurangan penggunaan angkutan pribadi.

Kata kunci: angkutan umum perkotaan, Trans Jogja, tata kelola, manajemen pengelolaan, angkutan pribadi

1. PENDAHULUAN

Pada tahun 2008, Trans Jogja sebagai sarana transportasi massal perkotaan di Yogyakarta mulai dioperasikan. Dengan penataan dan pendekatan pengelolaan sistem penanganan yang baru, *Buy the Service System*. Keberadaan Trans Jogja merupakan wujud komitmen dari Pemerintah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta dalam mereformasi, merefungsionalisasi dan merestrukturisasi sistem angkutan publik di kawasan perkotaan.

Sejalan dengan telah beroperasinya angkutan umum Trans Jogja maka diperlukan suatu evaluasi secara bertahap dan menerus sehingga memberikan gambaran mengenai kondisi pengoperasian dan pelayanan dan digunakan sebagai salah satu arahan dalam membuat kebijakan publik dalam rangka peningkatan kinerja.

Kebijakan pengoperasian Trans Jogja sebagai salah satu angkutan massal telah memberikan dampak positif terhadap sistem layanan operasional angkutan umum yang ada di kawasan perkotaan Yogyakarta. Diperlukan beberapa kajian yang menyangkut kinerja bus TransJogja beserta rencana pengembangannya. Beberapa hal tersebut diantaranya adalah mengenai waktu tempuh dan ketepatan waktu yang selama ini masih sering dianggap perlu untuk ditingkatkan (Dishubkominfo DIY, 2010). Selain masalah waktu, yang perlu disoroti adalah permasalahan ekonomi yang melingkupi pengoperasian bus TransJogja, baik dari segi besaran subsidi yang diberikan hingga pada harga tiket yang masih tetap sejak pertama kali dioperasikan. Untuk itu evaluasi merupakan suatu langkah yang harus dilakukan untuk melihat kekurangan yang ada dan melihat celah pengembangan yang perlu dilakukan.

2. INDIKATOR KINERJA PELAYANAN PENUMPANG ANGKUTAN

Pada dasarnya pelayanan bus perkotaan yang terkait dengan penumpang mencakup hal sebelum naik kendaraan, pada saat naik kendaraan dan setelah naik/turun kendaraan. Indikator kinerja pelayanan penumpang angkutan dapat digunakan alat untuk menilai pelayanan yang diberikan. Menurut *Transit Capacity and Quality of Service Manual* (2003) pada dasarnya ukuran kualitas pelayanan angkutan perkotaan dapat dibagi dalam dua kategori besar, yaitu kualitas pelayanan yang terukur (*quantitative measures*) dan yang tidak terukur (*qualitative measures*). *Quantitative measures* adalah bahwa aspek pelayanan dapat dinilai dengan suatu ukuran angka sedangkan sebaliknya *qualitative measures* adalah suatu penilaian aspek pelayanan yang sulit bahkan tidak dapat dinyatakan dalam suatu nilai ukuran angka.

Dalam naskah ini kualitas pelayanan yang terukur (*quantitative measures*) hanya melihat dari *cycle time*, *headway*, *load factor* dan juga sisi finansial. *Cycle time* adalah waktu tempuh yang dibutuhkan dari awal titik perjalanan kembali ke titik awal yang diamati. *Headway* atau jarak kedatangan adalah jarak waktu antara angkutan dengan rute/trayek yang sama tiba disuatu titik pengamatan. *Load factor* atau tingkat keterisian penumpang adalah perbandingan rata-rata antara jumlah penumpang dalam bus terhadap kapasitas selama perjalanan satu putaran, *load factor* dipengaruhi oleh banyaknya pergantian penumpang (*turn over*).

3. PENILAIAN KINERJA PELAYANAN TRANS JOGJA

Kinerja finansial

Kinerja finansial angkutan umum perkotaan Trans Jogja untuk tahun 2009 – 2013 disampaikan dalam Tabel 1. Pendapatan adalah jumlah uang yang diperoleh dari pembayaran penumpang, sedangkan BOK adalah jumlah uang yang dibayarkan kepada operator operasi Trans Jogja sesuai dengan kontrak yang berlaku dalam *buy the service system*. Disamping pembiayaan operasional untuk operasi armada angkutan perkotaan juga ada pembiayaan yang dikeluarkan oleh pemerintah daerah untuk pegawai di halte perhentian.

Tabel 1. Kinerja finansial Trans Jogja

Tahun	Pendapatan (Rp).	BOK (Rp).	Subsidi	
			(Rp).	(%)
2009	15.344.428.000	26.869.279.000	11.524.851.000	42,89
2010	17.504.928.000	26.280.611.569	8.775.683.569	33,39
2011	18.041.294.000	26.797.340.188	8.756.046.188	32,68
2012	17.407.608.393	23.893.726.643	6.486.118.250	27,15
2013	14.223.704.635	25.047.101.043	10.823.396.408	43,21

Sumber : Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika DIY

Pengoperasian dan pengelolaan halte Trans Jogja dilakukan oleh pemerintah daerah dalam pelaksanaannya dilakukan dengan menggunakan sistem *outsourcing* dengan pevelangan, untuk tahun 2014 dimenangkan oleh PT Mitraplan Kons dengan nilai kontrak 16,1 milyar/tahun.

Dari Tabel 1 diatas besaran subsidi yang diberikan pada tahun 2009-2012 cenderung mengalami perbaikan, hanya pada tahun 2013 mengalami kemunduran. Hal tersebut dikarenakan pada kurun waktu 2008-2012 besaran BOK (Biaya Operasi Kendaraan) untuk 34 bus milik PT JTT adalah Rp. 5.189 per km per bus. Sedangkan BOK untuk 20 bus milik Pemkot Yogyakarta Rp. 4.822 per km per bus, pada tahun 2013 mengalami kenaikan menjadi Rp. 5.395,- akibat perubahan harga bahan bakar minyak. Bahkan pada awal 2014 dengan adanya penambahan jalur dan 20 armada bus menjadi 74 mengalami perubahan BOK menjadi Rp. 6.200,-, hal ini juga dikarenakan adanya penambahan jumlah halte *portable* dan makin padatnya lalu lintas sehingga biaya penggunaan bahan bakar semakin boros. Sementara dengan semakin meningkatnya BOK komitmen pelayanan juga diperhatikan dengan memberlakukan sanksi pelanggaran yang lebih berat, juga komitmen dengan tidak menaikkan tarif selama ini yang masih bertahan Rp. 3.000,- sejak mulai dioperasikan tahun 2008 sampai saat ini serta adanya tarif khusus bagi pelajar/mahasiswa. Dari penjelasan diatas upaya untuk meningkatkan pendapatan tiket dari penumpang hanya dapat dilakukan dengan peningkatan *load factor*.

Namun besaran subsidi untuk operasional sebenarnya relatif lebih kecil apabila dibandingkan dengan pembiayaan untuk pegawai halte, rata-rata subsidi selama 2009-2013 sebesar 35,97 % sedangkan biaya pegawai halte sebesar 62,46 %.

Kinerja operasional

Kinerja operasional angkutan umum perkotaan Trans Jogja mencakup waktu lama perjalanan dalam satu putaran (*cycle time*), jarak antar kedatangan untuk jalur yang sama (*headway*) dan tingkat keterisian penumpang (*load factor*), disajikan dalam Tabel 2 dan Tabel 3. Data dalam Tabel 2 diperoleh dari data sekunder sedangkan data dalam Tabel 3 diperoleh dari data primer yang diambil pada 29 Mei 2013, 8 Juni 2013 dan 9 Juni 2013.

Cycle time rencana tiap jalur adalah 2 jam dengan jumlah armada 8 buah, sehingga *headway* rencana 15 menit. Dari Tabel 2 jalur 1B dan 2B mempunyai *headway* melebihi dari waktu rencana. Secara umum kinerja operasional rata-rata sudah sesuai rencana hanya kendala di lapangan selama perjalanan operasi mengalami kondisi lalu lintas yang semakin macet sehingga *headway* untuk jalur tertentu sering tidak sesuai dengan rencana. Upaya dilapangan dilakukan dengan menambah bus cadangan sehingga pelayanan lebih optimal.

Untuk tingkat keterisian (*load factor*) perlu dilakukan perbaikan dengan melakukan perbaikan pelayanan yang dibarengi dengan usaha untuk mempromosikan pemakaian angkutan umum perkotaan.

Tabel 2. Cycle time dan headway lapangan Trans Jogja

Jalur	Jarak (km)	Cycle Time rata-rata	Headway rata-rata
1 A	37,30	1:42:14	0:10:14
1 B	22,48	1:53:39	0:20:41
2 A	31,97	1:44:28	0:13:50
2 B	33,63	1:48:55	0:15:20
3 A	39,63	1:53:48	0:14:33
3 B	36,92	1:52:03	0:14:12

Sumber : Penelitian lapangan

Tabel 3. Load factor Trans Jogja

Tahun		Load Factor (%)	
2008		31,87	
2009		33,60	
2010		33,99	
2011		38,26	
2012		42,41	
2013		48,77	
2014 (sd Agustus)	Trayek	1A	56,78
		1B	29,56
		2A	46,19
		2B	42,67
		3A	64,04
		3B	36,85
		Rata-rata	46,02

Sumber : LAKIP DIY 2013 dan Dinas Perhubungan DIY

4. PERBAIKAN TATA KELOLA ANGKUTAN UMUM PERKOTAAN TRANS JOGJA

Sistem operasional pelayanan

Belajar dari pengoperasian Trans Musi di kota Palembang, dimana pengelolaannya adalah tanpa subsidi sehingga operator akan berusaha maksimal untuk mengefektifkan pengoperasian tanpa mengurangi kualitas pelayanan. Trans

Musi menggunakan bahan bakar gas dimana biaya operasional bisa menghemat sampai dengan 50% untuk bahan bakar disamping juga menjadika biaya perawatan mesin semakin kecil juga ramah lingkungan.

Halte untuk Trans Musi hanya dijaga untuk halte transit, yaitu halte yang penggunaannya untuk beberapa jalur sehingga penumpang yang berpindah jalur pada halte transit tidak membayar lagi. Pada pengoperasian Trans Jogja juga dimungkinkan untuk berpindah jalur tanpa harus membayar lagi.

Apabila dalam pengoperasian halte dilakukan pengurangan pegawai dalam arti hanya halte transit saja yang dijaga dan juga bahan bakar menggunakan bahan bakar gas tentunya akan sangat besar pengaruhnya, sehingga penghematan yang ada bisa untuk menambah anggaran untuk penambahan jalur dan jumlah bus yang ada.

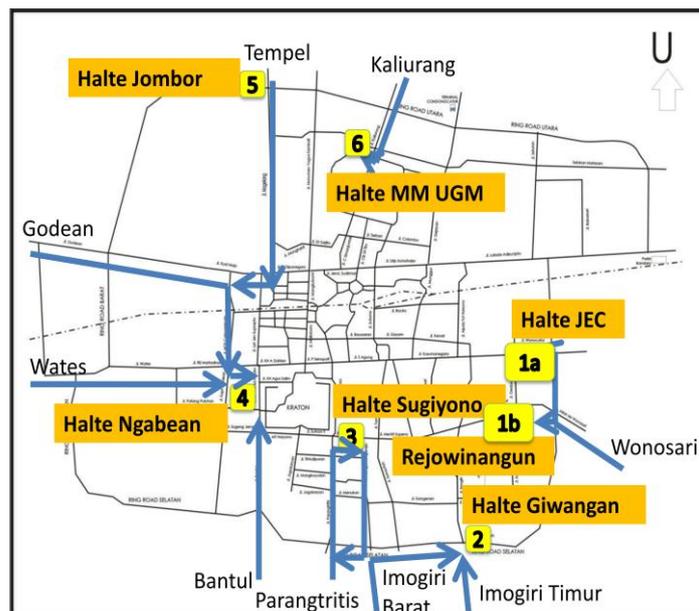
Peninjauan jumlah jalur dan armada

Salah satu permasalahan yang menjadikan angkutan umum perkotaan Trans Jogja kurang diminati adalah masalah terbatasnya armada sehingga belum semua rute angkutan perkotaan reguler yang ada digantikan Trans Jogja. Hal ini menjadikan Trans Jogja masih terbatas dalam jangkauan pelayanannya. Dalam studi Kajian dan Review Penyediaan Angkutan Perkotaan dan Feeder di DIY tahun 2013 muncul wacana penambahan jalur Trans Jogja sehingga menjadi 17 jalur dengan 167 armada. Disamping itu juga adanya 12 jalur *feeder* yang direncanakan sebagai pengumpul Trans Jogja. Sehingga jalur Trans Jogja menjadi terintegrasi dengan jalur AKDP (Angkutan Kota Dalam Propinsi). sehingga pelayanan angkutan umum dapat bersinergi saling melengkapi. Lokasi integrasi antara angkutan perkotaan Trans Jogja dan AKDP disampaikan dalam Gambar 1.

Angkutan perkotaan dalam pengembangannya adalah semua dengan konsep *buy the service* dengan pelayanan Trans Jogja, namun dengan memperhatikan aspirasi yang ada masih diberikan kesempatan untuk pelayanan terbatas angkutan umum perkotaan reguler. Sehingga angkutan perkotaan dibagi dalam 2 (dua) jenis yaitu :

- a. Angkutan Perkotaan Trans Jogja
- b. Angkutan Perkotaan Reguler Eksisting

Pembagian ini didasarkan pada musyawarah mufakat bersama dengan pihak Organda DIY dan Koperasi Angkutan Perkotaan sebagai langkah untuk mensukseskan pelayanan angkutan perkotaan. Kondisi ini dilakukan dengan dasar pemikiran utama adalah untuk perbaikan dan penataan angkutan perkotaan Daerah Istimewa Yogyakarta dan dengan tetap memfungsinya kendaraan perkotaan yang lama, yaitu dengan cara tetap beroperasi tetapi terbatas hanya melayani jalur-jalur yang dirasa masih mempunyai penumpang serta mempunyai *load factor* yang mencukupi. Hal ini dilakukan dengan melihat bahwa sebagian angkutan perkotaan itu ada beberapa yang sudah diremajakan (*body* dan mesin), sehingga sebagai penghargaan terhadap pengusaha/operator yang sudah mampu meremajakan, mereka masih diberikan kesempatan untuk melayani angkutan perkotaan tetapi di jalur-jalur tertentu



Gambar 1. Lokasi Integrasi AKDP – Perkotaan

Trayek Trans Jogja dibagi dalam 17 trayek, dimana dalam konsep pengoperasian ini dilakukan pembagian menjadi 4 (empat) koridor berdasar terminal yang dilaluinya. Keempat koridor tersebut adalah :

- a. Koridor Bandar Udara
- b. Koridor Condong Catur
- c. Koridor Jombor
- d. Koridor Giwangan / Ngabean

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 44 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).

Masing-masing koridor dilayani oleh operator yang berbeda, penambahan jumlah operator dilakukan untuk dapat menciptakan pelayanan yang semakin baik dengan persaingan yang sehat.

Manajemen pengelolaan

Dalam Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika (2013), dilihat dari fungsi angkutan umum sebagai suatu industri jasa, maka jasa angkutan umum harus dikembangkan menjadi industri yang memenuhi standar pelayanan dan mendorong persaingan sehat. Hal ini tertuang dalam amanat Pasal 198 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan. Dalam hal memenuhi standar pelayanan dan mendorong persaingan sehat maka tugas dan kewajiban pemerintah adalah : (a) menetapkan segmentasi dan klasifikasi pasar; (b) menetapkan standar pelayanan minimal; (c) menetapkan kriteria persaingan yang sehat; (d) mendorong terciptanya pasar; dan (e) mengendalikan dan mengawasi pengembangan industri jasa angkutan umum. Secara umum aspek manajerial pengelolaan angkutan perkotaan dapat dibagi menjadi dua pelaku yaitu pemerintah dan operator.

Manajemen pengelolaan mengacu pada prinsip pemisahan antara regulator (dalam hal ini Pemerintah Daerah DIY) dan operator (badan usaha), dalam bentuk skema *buy the service* atau pembelian pelayanan oleh pemerintah kepada pihak operator (swasta), yang dilakukan dengan berpedoman pada sistem perjanjian kerja sama ataupun kontrak tahun jamak dan Standar Pelayanan Minimal (SPM). Perjanjian kerja sama ataupun kontrak tahun jamak ini diterapkan untuk menjamin keberlangsungan perusahaan pelayanan angkutan oleh operator. Periode kontrak dapat dibuat dalam 5 (lima) hingga 7 (tujuh) tahun, berdasarkan pada penghitungan harga satuan biaya pokok, yang disesuaikan dengan kemampuan anggaran Pemerintah Daerah DIY. Hal ini sangat penting mengingat mekanisme *buy the service* menerapkan pola subsidi yang harus disediakan oleh Pemerintah Daerah DIY. Standar Pelayanan Minimal (SPM) adalah standar pelayanan yang harus diberikan oleh pihak operator dalam melayani penumpang angkutan umum (baik perkotaan dan *feeder*), yang merupakan satu kesatuan dengan kontrak tahunan.

Aspek kelembagaan

Dalam Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika (2013), sistem pengelolaan seperti yang telah diuraikan di atas membutuhkan adanya lembaga yang tepat guna dan efektif dari masing-masing pihak. Yang sangat penting di sini adalah pola pembagian atau pemisahan yang jelas antara peran Pemerintah dan Swasta, sehingga tidak terjadi tumpang tindih pekerjaan.

Dari sisi pemerintah, bentuk-bentuk lembaga yang dapat dipilih adalah sebagai berikut :

1. UPTD (Unit Pelaksana Teknis Dinas), yang direkomendasikan berpola keuangan BLU (Badan Layanan Umum), yang berada di bawah Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika (Dishubkominfo DIY). Saat ini

Dishubkominfo DIY telah memiliki UPTD Trans Jogja, sehingga selain mengelola Bus Perkotaan Trans Jogja, untuk pengelolaan angkutan *feeder* juga dapat diserahkan kepada UPTD dimaksud.

2. BUMD (Badan Usaha Milik Daerah), yang merupakan badan usaha dengan saham terbesar dimiliki oleh pemerintah (daerah). Jenis organisasi ini cenderung lebih berorientasi kepada pendapatan, sehingga tidak direkomendasikan untuk mengelola sistem angkutan publik yang berbasis pelayanan.

Dari sisi operator, kelembagaan yang dapat dijalankan pada sistem angkutan perkotaan dan feeder ini adalah sebagai berikut:

1. Koperasi.

Koperasi adalah bidang usaha yang beranggotakan orang atau badan hukum koperasi dengan melandaskan kegiatannya berdasarkan prinsip koperasi sekaligus sebagai gerakan ekonomi rakyat yang berdasar atas asas kekeluargaan. Koperasi merupakan kumpulan orang dan bukan kumpulan modal. Koperasi mengacu kepada kepentingan perikemanusiaan semata-mata dan bukan kepada kebendaan. Kerjasama dalam koperasi didasarkan pada rasa persamaan derajat, dan kesadaran para anggotanya. Koperasi merupakan wadah demokrasi ekonomi dan sosial. Koperasi adalah milik bersama para anggota, pengurus maupun pengelola. Usaha tersebut diatur sesuai dengan keinginan para anggota melalui musyawarah rapat anggota. Selama ini sebagian besar perusahaan angkutan di Yogyakarta dari sektor swasta dijalankan oleh koperasi-koperasi. Namun dalam implementasinya, kepemilikan kendaraan angkutan umum dimiliki oleh perorangan, meskipun secara legal perijinan melalui koperasi, sehingga peran koperasi dalam penyelenggaraan angkutan umum kurang bisa optimal karena koperasi hanya berperan sebagai pemegang ijin, bukan pelaksana operasi.

2. Perseroan Terbatas (PT)

Perseroan Terbatas (PT) adalah badan hukum yang merupakan persekutuan modal, didirikan berdasarkan perjanjian, melalui kegiatan usaha dengan modal dasar yang seluruhnya terbagi dalam saham dan memenuhi persyaratan yang ditetapkan dalam undang-undang serta peraturan pelaksanaannya.

3. BUMD (Badan Usaha Milik Daerah)

BUMD adalah badan usaha yang didirikan oleh pemerintah daerah yang modalnya sebagian besar/seluruhnya adalah milik pemerintah daerah.

Mekanisme kerja sama

Dalam Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika (2013), mekanisme kerja sama yang dilakukan antara pihak pemerintah dengan pihak operator harus dilakukan dengan sistem yang jelas, transparan dan akuntabel. Hal ini dimaksudkan agar terdapat kejelasan hak dan kewajiban dari masing-masing pihak. Sistem kerja sama dapat dilakukan dengan cara-cara berikut ini.

1. Mekanisme perjanjian kerja sama

Aturan legal (landasan hukum) yang digunakan dalam sistem perjanjian kerja sama ini adalah Peraturan Pemerintah No. 50 Tahun 2007 tentang Tata Cara Pelaksanaan Kerja Sama Daerah, serta Peraturan Menteri Dalam Negeri No. 22 Tahun 2009 tentang Petunjuk Teknis Tata Cara Kerja Sama Daerah. Dalam PP No. 50 Tahun 2007 pasal 9 disebutkan bahwa mekanisme perjanjian kerja sama apabila membebani anggaran daerah maka harus dilakukan dengan terlebih dahulu mendapatkan persetujuan dari pihak legislatif (DPRD).

2. Sistem Kontrak

Mekanisme dengan sistem kontrak harus dilakukan dengan pola kontrak tahun jamak (*multiyears*) untuk menjamin keberlangsungan perusahaan pihak operator (swasta) dalam mengoperasikan bus. Sistem ini dilakukan dengan melalui tahapan lelang atau tender untuk menentukan operator pemenang yang akan melayani satu atau lebih trayek tertentu.

Komitmen berkelanjutan

Dalam Basuki (2012), komitmen stake holder yang terkait dengan angkutan perkotaan perlu dipertegas dan dimasyarakatkan, terutama pihak regulator dalam hal ini didalamnya pihak eksekutif, legislatif dan yudikatif, sehingga program perbaikan pelayanan angkutan umum perkotaan bisa berkelanjutan.

Perbaikan pelayanan angkutan umum perkotaan agar menarik minat masyarakat untuk mengurangi penggunaan angkutan pribadi tidak bisa hanya berdiri sendiri, namun harus dibarengi dengan kebijakan yang komprehensif dari bidang lainnya. Pembangunan prasarana dan sarana angkutan umum lebih diutamakan dibandingkan dengan penambahan ruas jalan yang justru akan semakin menarik minat penggunaan angkutan pribadi. Pembatasan pembelian kendaraan pribadi dan penggunaannya, pembatasan akses kendaraan pribadi serta penegakan hukum dalam pelaksanaannya harus mulai dilakukan agar kemacetan yang sangat parah tidak terjadi. Namun sepanjang perencanaan dan pelaksanaan perbaikan angkutan umum perkotaan hanya berdiri sendiri tidak direncanakan secara komprehensif dengan Departemen terkait lainnya, seperti masalah kepadatan lalu lintas tidak akan pernah selesai untuk dapat dipecahkan.

Perbaikan pelayanan angkutan umum perkotaan perlu dilakukan dengan mengeluarkan kebijakan yang komprehensif mencakup :

- a. Kebijakan tentang standar pelayanan angkutan umum perkotaan berbasis jalan dengan menggunakan bus.
- b. Kebijakan pembatasan pemakaian kendaraan pribadi.

Permasalahan utama dalam pengaturan lalu lintas yang semakin tidak terkendali adalah masalah pengendalian pemakaian kendaraan pribadi. Masalah ini sangat terkait erat dengan kebijakan dari Departemen yang lain, namun apabila hanya melihat dari pengendalian oleh Departemen Perhubungan saja maka perlu adanya penerapan Pembatasan Lalu Lintas Kendaraan Pribadi yang sudah diatur dalam Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor : AJ 403/1/6 Tahun 1991, Tentang Prinsip Dasar Pembatasan Lalu Lintas Kendaraan Pribadi.

- c. Kebijakan pelaksanaan penegakan hukum dalam berlalu lintas.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Beberapa hal yang bisa disimpulkan dalam upaya perbaikan tata kelola Angkutan umum perkotaan Trans Jogja adalah :

- 1) Untuk tingkat keterisian (*load factor*) perlu dilakukan perbaikan dengan melakukan perbaikan pelayanan yang dibarengi dengan usaha untuk mempromosikan pemakaian angkutan umum perkotaan.
- 2) Upaya perbaikan pengoperasian angkutan umum perkotaan Trans Jogja perlu dilakukan adanya penambahan jumlah armada dan jalur/koridor pelayanan dan pelayanan melibatkan lebih dari satu operator lapangan.
- 3) Peninjauan sistem operasional pelayanan dengan pengurangan pegawai pada halte dan halte transit saja yang dijaga dan juga perubahan penggunaan bahan bakar menggunakan bahan bakar gas.
- 4) Angkutan umum perkotaan Trans Jogja juga perlu dilakukan pengelolaan secara terpadu dengan angkutan umum pendukung lainnya sehingga pelayanan angkutan umum dapat bersinergi saling melengkapi. Sistem operasional pelayanan.
- 5) Pemantapan manajemen pengelolaan, aspek kelembagaan, mekanisme kerja sama dan komitmen berkelanjutan.
- 6) Perbaikan pelayanan angkutan umum perkotaan tidak bisa hanya berdiri sendiri, namun harus dibarengi dengan kebijakan yang komprehensif dari bidang lainnya.

Saran

Komitemen stake holder yang terkait dengan perbaikan angkutan perkotaan khususnya Trans Jogja perlu dipertegas dan dimasyarakatkan, terutama pihak regulator dalam hal ini didalamnya pihak eksekutif, legislatif dan yudikatif, sehingga program perbaikan pelayanan angkutan umum perkotaan bisa berkelanjutan dengan mengutamakan pada pelayanan masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

- Basuki, Imam. (2012). Pengembangan Indikator Dan Tolok Ukur Untuk Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Perkotaan, Studi Kasus : Angkutan Umum Perkotaan Di Daerah Istimewa Yogyakarta. *Disertasi Universitas Gadjah Mada Yogyakarta*, 2012.
- Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informatika. (2013). *Kajian Review Penyediaan Angkutan Umum Perkotaan dan Feeder di DIY*. Yogyakarta.
- 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.
- Dishubkominfo DIY. (2010). *Perbaikan Angkutan Umum Massal Berbasis Pelanggan*, Laporan Akhir, CV. Cipta Buana Sejati, Yogyakarta
- Pemerintah Daerah Daerah Istimewa Yogyakarta. (2014). *Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintahan (LAKIP)*, Yogyakarta.
- Transit Cooperative Research Program, Report 100. (2003). *Transit Capacity and Quality of Service Manual 2nd Edition*, Transportation Research Board, National Research Council, Washington, D.C.
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.