



Trans Jogja Public Transportation Bus Operational Policy As An Alternative To Reduce Traffic Congestion In Yogyakarta City and Surrounding Cities

Kebijakan Operasional Bus Angkutan Umum Trans Jogja sebagai Alternatif Mengurangi Kemacetan Arus Lalu Lintas di Kota Yogyakarta dan Sekitarnya

Yudith N.A. Karetji

Administrasi Perkantoran FISIP Universitas Cendrawasih, Papua, Indonesia.

E-mail : yuditkaretji@yahoo.co.id

ARTICLE INFO

Keywords:

Policy; Operations; Buses; Congestion; Yogyakarta.

How to cite:

Karetji, Y.N.A., (2017). Kebijakan Operasional Bus Angkutan Umum Trans Jogja sebagai Alternatif Mengurangi Kemacetan Arus Lalu Lintas di Kota Yogyakarta dan Sekitarnya. Jurnal Ilmu Sosial (JIS) Papua. 4(1): 43 - 51.

ABSTRACT

This paper analyzes the policy of the Yogyakarta City Government in addressing the congestion problem due to the chaos of vehicles, especially the two-wheeled vehicles and the availability of transportation facilities at affordable rates. The research approach used to analyze the operation of Trans Jogja bus is a qualitative approach. Data collection was done by interview method of observation and literature study. The results of this study indicate that the operational of Trans Jogja Bus gives enough positive impact in congestion in Yogyakarta, in addition to the very affordable transportation rates to make this transportation is quite popular by the public. Each stockpolder performs its function well and communicated periodically. The resources that support the operation of Trans Jogja consist of buses that can hold 20-40 people. Yogyakarta City Government in this case the Department of Transportation and PT. Jogja Tugu Trans (JTT) establishes regular network of technical issues to the regulation required in the procurement system, the setting of the route to the transportation tariff.

1. Pendahuluan

Propinsi Daerah Istimewa Yogyakarta dikenal sebagai kota pelajar. Setiap tahun perkembangan jumlah penduduk kota Yogyakarta semakin meningkat. Keadaan ini cenderung mengakibatkan kesemerawutan kendaraan roda dua di jalan raya yang diakibatkan oleh banyak pelajar dan mahasiswa bahkan wisatawan (mancanegara maupun lokal) yang datang berkunjung atau bahkan menetap di kota Yogyakarta. Dengan adanya kesemerawutan tersebut mengakibatkan sarana transportasi menjadi sangat dibutuhkan untuk aktivitas sehari-hari. Belum lagi kota Yogyakarta sering menjadi sangat padat oleh kendaraan-kendaraan pribadi yang didatangkan dari luar kota Yogyakarta.

Disisi lain kondisi fisik kendaraan yang tidak lagi memadai serta faktor keamanan yang kurang terjaga sehingga membuat masyarakat menjadi enggan menggunakan fasilitas publik ini. Untuk itu, Pemerintah Kota Yogyakarta bekerja sama dengan PT Jogja Trans Tugu (JTT) memberikan solusi dengan mengoperasikan sistem transportasi massal yaitu mulai dioperasikannya Bus Trans Jogja. Bus Trans Jogja adalah sebuah upaya Pemerintah Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta untuk meningkatkan pelayanan publik khususnya pada sektor transportasi darat.

Sejalan dengan peningkatan pendapatan masyarakat, banyak orang yang mampu membeli kendaraan pribadi. Banyak alasan untuk memiliki kendaraan pribadi, antara lain karena masalah privasi dan kenyamanan. Namun kepemilikan kendaraan pribadi yang terlalu banyak juga menimbulkan banyak masalah. Banyaknya kendaraan pribadi berarti kemacetan yang ada akan semakin banyak di jalan. Hal ini dikarenakan jumlah peningkatan kendaraan pribadi tidak sebanding dengan peningkatan kapasitas jalan. kawasan perkotaan Yogyakarta dengan berbasis bus dan mengganti sistem setoran menjadi sistem pembelian. Pelayanan bus terjadwal dari mulai pukul 05.00–22.00 WIB dan bus berhenti di halte-halte yang dibangun khusus untuk bus Trans Jogja. Bus Trans Jogja memiliki kondisi yang aman, nyaman, terjangkau, dan ramah bagi lingkungan. Bus Trans Jogja ini terdiri dari 54 bus termasuk 6 bus cadangan sehingga masing-masing trayek akan diperkuat dengan 16 buah bus.

Tujuan dari hadirnya bus Trans Jogja tersebut antara lain adalah mengurangi penggunaan kendaraan pribadi, memberikan fasilitas dan kenyamanan bagi pengguna angkutan umum. Meskipun demikian masih banyak yang perlu diperhatikan dalam penempatan beberapa halte bus yang telah dibangun apakah mempengaruhi arus lalu lintas di sekitar halte tersebut.

Hal lain lain perlu diperhatikan pula adalah kualitas pelayanan angkutan umum dengan sistem pentarifan yang mampu mengakomodir keinginan operator angkutan disatu pihak dan pengguna jasa angkutan dipihak lain. Disinilah peran pemerintah diharapkan mampu menjembatani keduanya. Tarif (pricing) merupakan instrumen pengalokasian sumberdaya. Yang penting disini adalah sumber-sumber daya transportasi bisa dimanfaatkan dalam rangka mencapai tujuan-tujuan kemasyarakatan. Beberapa tujuan itu antara lain: keamanan, keselamatan, keandalan dan kenyamanan. Tujuan-tujuan ini hampir tidak pernah bisa dicapai.

Langkah-langkah yang diambil pemerintah dalam penentuan tarif ini adalah penetapan tarif angkutan guna menghindari persaingan yang mungkin terjadi antara sesama perusahaan angkutan. Selain itu memberikan kepastian kepada konsumen akan harga yang harus dibayarnya. Memang sering dijumpai ketidakpastian pada satu sisi yang memberikan dampak negatif terhadap perusahaan angkutan, namun disisi lain bisa berdampak buruk terhadap konsumen. Ketidakpastian tarif akan memberikan dampak buruk pada perusahaan bila perusahaan diperhadapkan pada persaingan tarif yang cenderung menurunkan harga.

Sedangkan pada konsumen ketidakpastian tarif bisa mengurangi haknya sebagai pengguna karena perusahaan angkutan cenderung untuk menentukan tarif diatas batas yang telah ditentukan. Kemungkinan ini terjadi pada waktu jumlah angkutan yang beroperasi sangat kurang akibat dari kerusuhan massa. Demikian pula musim-musim tertentu (peak season) dimana jumlah permintaan terhadap angkutan meningkat pesat seperti saat lebaran, natal, dan tahun baru. Kondisi demikian konsumen mengharapkan kepastian, baik tarif keberangkatan maupun penyediaan armada angkutan.

Sistem tarif yang berlaku cenderung flat membuat sumber-sumber daya transport digunakan berlebihan pada jam puncak dan sebaliknya pada jam sepi. Hal ini bisa mengurangi mutu pelayanan karena akan terjadi kejar-kejaran penumpang pada jam sibuk dan ngetem pada jam sepi. Kemandirian finansial (penerimaan harus menutup biaya operasi) tidak harus menjadi tujuan, kalau kemudian tujuan yang lebih penting di atas tidak tercapai. Kemandirian finansial dengan sistem setoran justru membuat mutu rendah dan persaingan tidak sehat. Upaya untuk menekan biaya operasi tetap perlu dilakukan, khususnya melalui persaingan. Untuk ini perlu menetapkan standar mutu pelayanan sebagai acuan persaingan.

Yang optimal adalah menetapkan standar pelayanan yang layak agar masyarakat mau menghargai lebih tinggi. Jadi "murah" tidak selalu berasosiasi dengan rendah tarifnya. Untuk ini perlu adanya standarisasi pelayanan dan *survey willingness to pay*.

Angkutan sebagai salah satu sarana transportasi untuk menunjang kebutuhan pokok masyarakat yang keberadaannya memerlukan penanganan secara baik dan benar, penetapan tarif yang tepat sangat diperlukan dalam penyelenggaraan angkutan umum, agar tidak menimbulkan masalah bagi masyarakat.

2. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif. Penelitian ini berlangsung di Kota Yogyakarta, Kabupaten Sleman dan Kabupaten Bantul. Sumber data (informan), terdiri dari warga masyarakat (penumpang), petugas Halte, Pramugara/Pramugari serta sopir Bus dan para sopir taxi tentang keberadaan Bus Perkotaan Trans Jogja. Teknik pengumpulan data dengan pendekatan interview dan observasi.

3. Hasil Penelitian dan Pembahasan

• Konsep dan Pengertian Implimentasi Kebijakan

Implementasi kebijakan publik merupakan suatu kegiatan atau proses pelaksanaan atau penerapan kebijakan publik yang telah ditetapkan. (Dwidjowijoto, 2006 : 688). Mizmain sebasier (dalam Dwijowijoto 2006 119) mengemukakan bahwa implementasi adalah upaya melaksanakan keputusan kebijakan. Katanya *implementation is the carryng out basic policy decission. Ideally the decission identifties the problem (s) to be pursued, and in a vaiety of ways, "struktures" the the implementation prosesss.*

Kebijakan publik yang telah ditetapkan oleh pemerintah dan memperoleh legitimasi dari lembaga legislatif telah memungkinkan birokrasi untuk bertindak. Dalam pernyataan ini melekat dua makna sekaligus, kebijakan adalah sebuah dokumen politik apabila ia tidak diikuti oleh tindakan konkrit karena kebijakan dirumuskan untuk mengakomodasikan tuntutan pelaku dan itu berarti bahwa kebijakan dirumuskan untuk mengakomodasikan tuntutan berbagai pelaku dan itu berarti bahwa kebijakan memiliki tujuan untuk menciptakan suatu kondisi dimasa depan guna memuaskan kepentingan pelaku tersebut. Kondisi tersebut secara logis akan maujud apabila pemerintah kemudian mengalokasikan sumber daya yang dimilikinya dibarengi dengan manajemen yang baik, (Samodra : 1994 : 34).

Kebijakan adalah keputusan yang dibuat oleh suatu lembaga pemerintah atau organisasi dan bersifat mengikat para pihak yang terkait dengan lembaga tersebut, publik merupakan hal-ihwal yang berkaitan dengan kepentingan orang banyak atau masyarakat luas. Dengan demikian kebijakan publik adalah keputusan yang dibuat oleh pemerintah atau lembaga-lembaga pemerintah untuk mengatasi permasalahan tertentu, untuk melakukan kegiatan tertentu, atau untuk mencapai tujuan tertentu yang berkenaan dengan kepentingan dan manfaat orang banyak, Dwidjowijoto (2006 : 688).

Selanjutnya disebutkan pula bahwa kebijakan publik mempunyai dua bentuk, yaitu peraturan yang termodifikasi secara legal dan pernyataan pejabat publik di depan publik. Kebijakan publik yang termodifikasi adalah segenap peraturan perundang-undangan di tingkat pusat dan daerah, sedangkan pernyataan pejabat publik adalah pernyataan-pernyataan pejabat publik di depan publik baik dalam bentuk pidato tertulis, pidato lisan, termasuk pernyataan kepada media masa.

Pengertian yang sama dikemukakan oleh Ramlan Surbaki (Ekowati 2009 : 1) bahwa kebijakan publik adalah kebijakan yang menyangkut masyarakat umum. Kebijakan publik ini adalah bagian dari keputusan politik. Keputusan politik itu sendiri adalah keputusan yang mengikat pilihan terbaik dari berbagai bentuk alternatif mengenai urusan-urusan yang menjadi kewenangan pemerintah.

Dalam literturnya Dwidjowijoto (2006 : 23) mengungkapkan makna kebijakan publik menurut para ahli sebagai berikut : Thomas R. Dye (1995,2) mendefinisikannya sebagai *what govenance do, whay, they do it, and what difference it makes*. Harold D. Laswel dan Abraham Kaplan (1970, 71) mendefinisikannya sebagai *a projected program of goals, value and practises*. David Easton (1965, 212) mendefinisikannya sebagai *the impact of government activity*. James Andrson (2004 : 4) mendefinisikannya sebagai *a relative stable purpose course of actions followed by an actor or set of actors in dealing with a problem of metter of concern*. James Lester dan Robert Steward (2000,18) mendefinisikannya sebagai *a process or a series or patrnr of governmental activities or decission that are design to remedy some public problem either real or imagined*. Austin Ranney (dikutip Lester dan Steward, 2000, 18) mendefinisikannya sebagai *a selected line of action or declaration of inten*. Steven A. Peterson (2003, 1030) mendefinisikannya sebagai *governnment action to address some problem*. B.G. Peters (1993, 4) mendefinisikannya sebagai *the sum of government actifities, wheter acting directly or thought agents, as it has an influence in the lives of citizens*.

Dari definisi diatas Dwidjowijoto menyimpulkan bahwa *Pertama* kebijakan publik adalah kebijakan yang dibuat oleh administratur negara atau administratur publik. Jadi kebijakan publik adalah sesuatu yang dikerjakan dan yang tidak dikerjakan oleh pemerintah. Pertanyaan pertama, kenapa berkenaan dengan segala sesuatu ? ini karena kebijakan publik berkenaan dengan setiap aturan main dalam kehidupan bersama baik yang berhubungan dengan hubungan antar warga dan pemerintah. Pertanyaan kedua kenapa istilah yang dipakai “dikerjakan ?” ini karena dikerjakan dan tidak dikerjakan sama-sama merupakan keputusan.

- **Kinerja Kebijakan**

Komunkasi

Hadirnya Program pengadaan Bus Perkotaan Trans Jogja ini merupakan suatu kebijakan pemerintah Provinsi DIY dalam menyikapi kebutuhan atau permintaan masyarakat Kota Jogja akan sarana transportasi dan mengurangi kemacetan arus lalu lintas serta kemerawutan pengendara terutama kendaraan roda dua (sepeda motor). Kebijakan ini melibatkan beberapa stokeholder, antara lain pemerintah DIY (Eksekutif dan Legislatif), Dinas Perhubungan Provinsi DIY, PT. Jogja Tugu Trans (JTT), Polda (Satualn Lalu lintas) dan kelompok sasaran yaitu masyarakat pengguna jasa transportasi tersebut. Keberhasilan program ini dapat diukur melalui keterlibatan peran dan fungsi dari masing-masing aktor dalam implementasi kebijakan ini. Komunikasi yang dibangun selama ini cukup berjalan dengan baik, dimana pihak kepolisian dengan sigap mengawasi jalur-jalur busway sehingga tidak dilintasi oleh pengguna kendaraan lain.

Sumber Daya

Trans Jogja dilengkapi dengan beberapa Bus yang mampu menampung 20-40 orang, dengan kapasitas tempat duduk 20 buah dan (free space) atau sebagian ruang tanpa tempat duduk mampu menampung 20 orang lagi, selain itu operasional Trans Jogja di lengkapi dengan 75 buah shalter dengan 67 shelter berfungsi sebagai shalter umum, dan 8 shelter lainnya berfungsi sebagai shelter pos, dengan lokasi masing-masing shelter tersebar di beberapa wilayah, untuk pembagian daerah operasional Trans Jogja sendiri di bagi menjadi 6 trayek, terdiri dari trayek 1A, 1B, 2A, 2B, 3A, dan 3B. Dalam usahanya melayani penumpang, manajemen Trans Jogja menempatkan masing-masing dua orang petugas di sebuah shalter dan dua orang petugas di dalam bus sebagai supir dan juga petugas yang memandu naik dan turunnya penumpang.

Disposisi

Komitmen Pemerintah Daerah Istimewa Yogyakarta adalah tetap mendukung dan menjalankan program pengadaan sarana transportasi yang sifatnya ekonomis membutuhkan kerja sama berbagai pihak terkait. Pemerintah sebagai pembuat kebijakan dan implementor dalam hal Dinas Perhubungan dan PT. Jogja Tugu Trans (JTT) membangun jaringan kerja sama secara berkala menyangkut hal-hal yang bersifat teknis sampai pada regulasi yang dibutuhkan dalam sistem pengadaan, penetapan trayek sampai pada tarif angkutan yang diberlakukan.

Struktur Birokrasi

Sudah barang tentu bahwa program ini berkaitan dengan pengadaan sarana transportasi dengan struktur organisasi pun dibutuhkan untuk menentukan birokrasi yang tepat dalam menangani program tersebut. Dinas Perhubungan Provinsi DIY merupakan instansi yang sangat berkompeten untuk menangani program ini dan bekerja sama dengan PT Jogja Tugu Trans (JTT) sebagai implementor sejauh ini cukup berhasil walaupun masih ada kekurangan-kekurangan yang perlu dibenahi.

- **Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Implementasi Program**

Faktor Internal

Faktor ini murni merupakan faktor yang berasal dari sistem operasional Trans Jogja, beberapa faktor yang menyebabkan kurang maksimalnya peran Trans Jogja sebagai moda transportasi publik antara lain:

Lokasi Halte

Selama ini yang menjadi keluhan beberapa masyarakat sekaligus menjadi penyebab kurangnya minat untuk menggunakan Trans Jogja adalah lokasi halte yang cukup jauh dari asal calon penumpang, karena maksimal waktu perjalanan yang biasa di tempuh orang dengan berjalan kaki adalah 15 menit, bila jarak tempuh sudah melebihi itu masyarakat lebih memilih untuk tidak melakukan perjalanan.

In efisiensi Waktu

Karena jalur yang digunakan oleh Trans Jogja adalah jalur reguler yang juga digunakan oleh kendaraan dan pemakai jalan lainnya, menyebabkan biasanya bus mengalami keterlambatan, waktu yang dialokasikan untuk menunggu bus dan perjalanan cukup lama bila dibandingkan menggunakan transportasi pribadi. Kenyamanan, fasilitas yang menghadirkan kenyamanan bagi penumpang ketika menunggu dirasa sangat kurang, ditambah dengan kapasitas halte yang kecil juga menjadi faktor kurangnya minat masyarakat menggunakan Trans Jogja.

Berorientasi Tujuan,

Faktor ini hampir mirip dengan faktor lokasi halte perbedaannya ada pada perspektif penentuan lokasi shelter yang selama ini koridor atau shelter yang ada lebih berorientasi pada tujuan, bukan pada asal, sehingga menyebabkan terkadang jam-jam puncak lalu lintas terutama di pagi hari atau saat orang sedang bergerak dari lokasi asal menuju tempat beraktivitas masing-masing, masih sangat terasa padatnya.

Faktor Eksternal

Diluar faktor internal juga terdapat beberapa faktor eksternal yang menyebabkan penggunaan transportasi publik masih kurang diminati oleh masyarakat antara lain :

Mobilitas Masyarakat

Mobilitas masyarakat yang tinggi dengan berbagai tujuan dalam setiap hari dan dalam waktu yang berdekatan belum mampu di fasilitasi sepenuhnya oleh transportasi publik khususnya Trans Jogja.

Konsumsi Tinggi

Walaupun rata-rata penghasilan masih belum terlalu tinggi, namun minat konsumsi, khususnya untuk memiliki kendaraan tergolong sangat tinggi, terlebih dengan adanya berbagai fasilitas dari provider atau agen-agen kendaraan membuat orang dengan sangat mudah mampu memiliki kendaraan pribadi.

Sosialisasi

Sosialisasi manfaat penggunaan transportasi publik masih sangat minim baik oleh pemerintah maupun LSM dan non government organization (NGO) lainnya yang concern terhadap masalah lingkungan dan perkotaan, padahal bila kampanye penggunaan transportasi publik lebih sering digalakkan akan berpengaruh besar pada perubahan lingkungan. Kenyamanan, fasilitas yang menghadirkan kenyamanan bagi penumpang ketika menunggu dirasa sangat kurang, ditambah dengan kapasitas halte yang kecil juga menjadi faktor kurangnya minat masyarakat menggunakan Trans Jogja

Penggunaan Instrumen

Pemerintah sebagai lembaga negara yang diberikan kewenangan dengan berbagai macam instrument belum mampu memaksimalkan perannya, contoh instrument ekonomi seperti pajak, beberapa negara yang telah menerapkan kebijakan pajak tinggi bagi kendaraan (heavy taxation) terbukti mampu mengurangi penggunaan transportasi pribadi.

Keterpaduan Modal

Selain beberapa faktor diatas, faktor keterpaduan modal juga menjadi penyebab lain kurang maksimalnya penggunaan Trans Jogja. Sebagai contoh ketika penumpang turun dari shelter Trans Jogja mereka tidak memiliki pilihan transportasi lain untuk mencapai tujuannya.

Fasilitas Pedestrian (fasilitas pejalan kaki)

Fasilitas pedestrian juga berpengaruh, apabila tidak ada modal penghubung, maka berjalan kaki merupakan pilihan, namun fasilitas pedestrian yang ada sangat tidak mendukung, jalan yang kecil dan panas membuat masyarakat juga berfikir untuk menggunakan transportasi publik.

- **Dampak dan Permasalahan**

Implementasi kebijakan pengoperasionalan Trans Jogja ternyata tentu saja memiliki dampak terhadap kondisi sosial ekonomi lainnya di lapangan. Beberapa kasus dilapangan yang ditemui misalnya konflik penggunaan lahan, walaupun tidak banyak,

namun kasus penempatan shelter di lahan yang dimiliki warga juga terjadi dalam penerapan kebijakan ini. Dampak lainnya adalah terjadinya konflik antar bus, keberadaan bus Trans Jogja secara tidak langsung berdampak pada berkurangnya pemasukan pengelola transportasi bus umum, walaupun notabene penumpang bus Trans Jogja hanya mengambil penumpang yang ada di shelter.

Kebijakan pemerintah membangun transportasi cepat, mudah, dan teratur yang diwujudkan dalam Trans-Jogja merupakan usaha untuk mewujudkan perannya. Akan tetapi, kehadiran Bus Trans-Jogja kini jauh dari prinsip-prinsip memenuhi kebutuhan masyarakat. Berdasar dari penelitian yang telah dilakukan oleh Sasana Integrasi dan Advokasi Difabel (SIGAB) bahwa Bus Trans-Jogja mempunyai masalah (1). Petugas halte tidak siap untuk menyikapi orang difabel yang hendak menggunakan bus Trans-Jogja. (2). Jarak antara pintu bis dan halte terlalu jauh sehingga sulit diakses oleh difabel yang memakai kursi roda, memakai kruk atau orang hamil, orang tua, anak-anak dan lainnya. (3). Bus tidak menyediakan tempat khusus bagi difabel, sehingga menyulitkan bagi difabel. (4). Hampir semua ram halte sangat curam, dan jauh dari aturan Keputusan Menteri PU No.468/KPTS/1998 tentang persyaratan teknis aksesibilitas pada bangunan dan lingkungan yang menegaskan kemiringan 6 derajat untuk di luar bangunan, dan 7 derajat untuk dalam bangunan. Pemasangan Ram masih "asal pasang", banyak diantaranya yang bertatapan dengan pohon, tiang listrik, selokan, tiang bendera dll. Kondisi ini bukan memudahkan bagi difabel, namun sebaliknya justru menyulitkan. Banyak ram terlalu sempit dan tidak bisa dilalui oleh kursi roda. Banyak pegangan tangan yang sudah rusak dan tidak dibangun sesuai standar bangunan. Tidak tersedia fasilitas suara yang memberikan petunjuk bagi tuna-netra. Tidak tersedia fasilitas petunjuk tulisan yang akan membantu tuna rungu untuk mengakses.

- **Indikasi Penyimpangan**

Inspektorat Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta menemukan tujuh indikasi penyimpangan dalam pengadaan halte bus Trans Jogja. Temuan tersebut berdasarkan hasil pemeriksaan yang dilakukan Inspektorat, antara lain, terhadap panitia pengadaan, penyedia barang, konsultan pengawasan dan perencanaan, serta unsur dari Dinas Perhubungan DIY, yang meliputi sekretaris, kepala unit pelaksana teknis, dan Kepala Bagian Keuangan. "Ada waktu 15 hari sejak sekarang untuk melaporkan kepada Gubernur sebagai pemberi perintah pemeriksaan," kata Inspektur Provinsi DIY. Halte-halte bus Trans Jogja yang bermasalah adalah yang berada di lokasi depan BPD di Jalan Affandi, di depan Stikes, di Jalan Faridan M. Noto, di kawasan UGM, juga di Jalan Diponegoro.

4. Penutup

- **Kesimpulan**

Kebijakan pengoperasionalan Transportasi Bus Trans Jogja sangat membantu memperlancar mobilitas masyarakat dan juga cukup sukses mengatasi kemacetan arus lalu lintas terutama pengendara kendaraan roda dua yang semakin hari semakin

semrawut. Implementasi kebijakan tersebut dikomunikasikan secara berkala sesuai SOP yang ada, yakni SOP yang telah diatur antara instansi pemerintah dan lembaga-lembaga tertentu yang secara langsung bahkan tidak langsung terlibat dalam pengoperasionalan Bus Tran Jogja yakni Dinas Perhubungan pihak Kepolisian dan PT Tugu Trans Joja sebagai pelaksana kebijakan tersebut. Dari segi sumber daya cukup lengkap meskipun masih terdapat beberapa hal yang perlu diperbaiki misalnya penambahan armada dan selter di tempat-tempat strategis. Komitmen Pemerintah Daerah Kota Yogyakarta dalam keberlanjutan kebijakan ini sangat cukup baik. Kebijakan Pengoperasionalan Bus Trans Jogja dilaksanakan oleh instansi teknis yakni Dinas Perhubungan Provinsi DIY bekerja sama dengan PT Jogja Tugu Trans (JTT) sebagai implmentor sejauh ini cukup berhasil malaupn masih ada kekurangan-kekurangan yang perlu dibenahi. Meskipun secara operasional kebijakan ini cukup berhasil namun disisi lain masih terdapat sejumlah kekurangan yang perlu dibenahi.

- **Saran**

Dengan ditemukannya berbagai penyimpangan yang terjadi sebagaimana diuraikan pada point pembahasan diatas memberikan sinyal bahwa pemerintah daerah tetap waspada dan terus melaukan evaluasi secara berkala sehingga indikasi-indikasi penyimpangan tersebut segera teratasi demi menjaga keberlanjutan dari kebijakana tersebut.

5. Daftar Pustaka

- Rakhmat Jalaludin . 1990. Teori-teori komunikasi. Bandung : PT Remaja Rosda Karya.
Nazir, Moh.,Ph.D. 1983. Metode Penelitian. Jakarta: Ghalia Indonesia.
Ekowati Lilik Roro Mas, 2009, Perencanaan, Implementasi, & Evaluasi Kebijakan atau Program (Suatu Kajiak Teoritis dan Praktis), Pustaka Cakra Surakarta.
Dwidjowijoto, 2009, *Public Policy Teori Kebijakan Analisis Kebijakan Proses Kebijakan Perumusan, Implementasi, Evaluasi, Revisi, Risk Manajemen dalam Kebijakan Publik Kebijakan Sebagai The Fifth Estate Metode Penelian Kebijakan*, PT. Alexmedia Komputindo, Kelompok Gramedia Jakarta.
Dwidjowijoto 2006, *Kebijakan Publik Untuk Negara-Negara Berkembang, Model-Model, Perumusan, implementasi dan Evaluasi*, , PT. Alexmedia K omputindo, Kelompok Gramedia Jakarta.
Dunn N. Wiliam, 1999, *Penganntar Analisis Kebijakan Publik*, Gadjah Mada University Press, Jogjakarta.
Pearson Wayne, 2005, *Public Policy, Pengantar Teori dan Praktek Analisis Kebijakan*, Prenada Media Group, Jakarta.
Kusumanegara Solahuddin, 2010, *Model dan Aktor dalam Proses Kebijakan Publik*, Gava Media, Yogyakarta.
[http:// sipil-gresik.blogspot.com/2009/03/tarif-angkutan-umum.html](http://sipil-gresik.blogspot.com/2009/03/tarif-angkutan-umum.html)
Koran Tempo, Selasa, 2 Maret 2010