

KAJIAN PENERAPAN ANGKUTAN UMUM PERKOTAAN TANPA BAYAR

Imam Basuki

Program Studi Teknik Sipil
Fakultas Teknik
Universitas Atma Jaya Yogyakarta
Jl. Babarsari 44, Yogyakarta, 55281
Telp : (0274) 487711
imbas@mail.uajy.ac.id

Benidiktus Susanto

Program Studi Teknik Sipil
Fakultas Teknik
Universitas Atma Jaya Yogyakarta
Jl. Babarsari 44, Yogyakarta, 55281
Telp : (0274) 487711
benis@mail.uajy.ac.id

Abstract

For reduce urban congestion by reasing the use of urban public transport so that the use of private transport is reduced. The studied urban public transport services without pay as an alternative solution to avoid congestion in urban areas . Studies conducted by the Focus Group Discussion of various urban transport stakeholders. The results showed that brainstorming operational funding of urban public transport as an alternative source of financing depends on the policy of the government. The government should give priority to the use of public transport than private transport. A variety of alternative sources of income can be taken from vehicle tax, road pricing , utilization and vehicle stops to billboards and so forth. The final choice is the presence of government subsidies. If not allow the application of transport without pay made efforts to provide discounts for certain groups at certain times.

Key Words: *urban transport , without pay, the , congestion , subsidies , road pricing*

Abstrak

Upaya mengurangi kemacetan di perkotaan adalah dengan meningkatkan penggunaan angkutan umum perkotaan sehingga penggunaan angkutan pribadi berkurang. Untuk itu dikaji pelayanan angkutan umum perkotaan tanpa bayar sebagai salah satu alternatif solusi untuk menghindari kemacetan di perkotaan. Studi dilakukan dengan melakukan *Focus Group Discussion* dari berbagai *stake holder* angkutan perkotaan. Hasil curah pendapat memperlihatkan bahwa pembiayaan operasional angkutan umum perkotaan sebagai alternatif sumber pembiayaan tergantung kebijakan dari pemerintah. Pemerintah harus memberikan prioritas penggunaan angkutan umum dibandingkan angkutan pribadi. Berbagai sumber pendapatan alternatif dapat digali dari berbagai hal seperti pajak kendaraan, *road pricing*, pemanfaatan halte dan kendaraan untuk reklame dan lain sebagainya. Pilihan terakhir adalah adanya pemberian subsidi pemerintah. Apabila belum memungkinkan penerapan angkutan tanpa bayar dilakukan upaya pemberian potongan harga bagi golongan tertentu pada waktu tertentu.

Kata Kunci: *angkutan perkotaan, tanpa bayar, , kemacetan, subsidi, road pricing*

PENDAHULUAN

Dari berbagai penelitian terhadap angkutan umum perkotaan di Indonesia, mengindikasikan bahwa pelayanan dan kondisi angkutan umum masih sangat memprihatinkan. Berdasarkan survei yang dilakukan Instran (Institut Studi Transportasi, 2006) terhadap angkutan umum di Yogyakarta jumlah tempat duduk yang terisi (load factor) setiap hari rata-rata hanya 30 persen saja pada hari kerja. Jadi, dari 26 jumlah tempat duduk yang tersedia, rata-rata hanya terisi 8-10 orang (Kompas, 2006).

Pustral (2004), dalam studi Urban Bus Replacement Project in Yogyakarta panjang rute rata-rata pelayanan bus perkotaan 38,7 km dengan load factor rata-rata 41%. Dalam Kompas (2006), berdasarkan hasil penelitian Dinas Perhubungan (Dishub) DIY dan Magister Sistem dan Teknik Transportasi (MSTT) UGM 2006, waktu tempuh bus kota di Provinsi DIY terhitung cukup lama, mencapai 1,5 jam hingga dua jam untuk satu kali

perjalanan. Sementara itu, tingkat isian (load factor) penumpang rata-rata hanya mencapai 27,22 persen dari kapasitas penumpang yang tersedia.

Dalam Basuki (2012), kualitas transportasi publik perkotaan di Indonesia dinilai masih rendah. Permasalahan ini mengemuka karena terdapat berbagai kelemahan yang menjadi sebab terpuruknya kualitas pelayanan transportasi publik perkotaan. Kelemahan tersebut utamanya terjadi dalam perencanaan operasionalisasi transportasi publik.

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 (Basuki, 2014).

Kota sebagai kawasan pusat kegiatan berperan sebagai sentra perekonomian dengan eksekusi beban transportasi yang sangat tinggi yang justru dapat berdampak disinsentif ataupun stagnasi pada pertumbuhan perekonomian. Beban transportasi yang sangat tinggi pada kawasan tersebut harus diurai untuk mendukung keleluasaan aktivitas perekonomian. Perlu usaha yang sangat serius untuk penataan sistem transportasi pada wilayah perkotaan agar tidak sampai mengalami tingkat kemacetan yang parah. Pelayanan angkutan umum perkotaan tanpa bayar dapat diajukan sebagai salah satu alternatif solusi untuk menghindarkan kemacetan perekonomian di perkotaan.

TINJAUAN PUSTAKA

Angkutan Tanpa Bayar

Dalam Basuki (2014), menurut Baxter (2011) bahwa angkutan tanpa bayar merupakan sebuah jaringan layanan transportasi publik yang membebaskan penumpangnya dari kewajiban membayar (bebas biaya) dengan pengoperasian rute bus seperti umumnya jaringan transportasi publik lainnya yang menghubungkan seluruh tempat-tempat penting yang menjadi pusat kegiatan/aktivitas lokal.

Pengertian angkutan tanpa bayar sebenarnya tidak berarti bahwa jaringan transportasi publik tersebut secara mutlak berarti bebas biaya tanpa bayar mengingat bahwa dalam operasionalisasinya tetap membutuhkan biaya. Angkutan tanpa bayar tidak dapat sekadar mengandalkan subsidi dari Pemerintah Kota atau dari retribusi parkir sehingga tantangan untuk menjadikan jaringan angkutan tanpa bayar tetap berkelanjutan (sustain) membutuhkan perencanaan yang matang. Rencana manajemen angkutan tanpa bayar harus memuat berbagai strategi, bentuk kompensasi atau sumber pemasukan biaya lainnya yang mungkin dapat diberlakukan guna menutup biaya operasional angkutan tanpa bayar.

Konsep Biaya dan Kategori Tarif Angkutan

Dalam Direktorat Bina Sistem Transportasi Perkotaan (2012), biaya adalah faktor yang menentukan dalam transportasi untuk penetapan tarif serta alat kontrol dalam pengoperasian mencapai tingkat efisiensi dan efektivitas.

1. Biaya sebagai dasar penentuan tarif terdiri dari biaya langsung sebagai jumlah biaya yang diperhitungkan dalam produksi jasa angkutan yang terdiri dari bahan bakar, gaji awak dan biaya pendaratan serta biaya tidak langsung yang mencakup biaya harga, peralatan dan reparasi, akuntansi dan biaya umum/kantor.
2. b) Biaya modal dan biaya operasional
3. c) Biaya tetap dan biaya variabel
4. d) Biaya kendaraan
5. e) Biaya gabungan
6. f) Biaya unit yang merupakan jumlah total biaya dibagi dengan unit jasa produksi yang dihasilkan serta biaya rata-rata yang merupakan biaya total dibagi dengan jumlah produk/jasa yang dihasilkan.

Tarif angkutan adalah suatu daftar yang memuat harga-harga untuk para pengguna jasa angkutan yang disusun secara sistematis dan pembebanannya dihitung menurut kemampuan transportasi. Sedangkan tarif angkutan dapat dibedakan menjadi beberapa kategori, yaitu:

1. a) Tarif menurut kelas
2. b) Tarif pengecualian
3. c) Tarif perjanjian/kontrak
4. Selain itu terdapat beberapa jenis tarif angkutan yang terbagi atas:
5. a) Tarif menurut trayek berdasarkan pemanfaatan operasional dari moda transportasi yang dioperasikan dengan memperhitungkan jarak tempuh
6. b) Tarif lokal yang berlaku dalam suatu daerah
7. c) Tarif diferensial dimana terdapat perbedaan tingginya tarif sehubungan dengan jarak, berat muatan, kecepatan dan sifat khusus dari muatan yang akan diangkut.
8. d) Tarif peti kemas yang merupakan tarif untuk membawa kotak di atas truk berdasarkan ukuran kotak dari tempat asal ke tempat tujuan pengiriman.

HASIL FOCUS GROUP DISCUSSION

Focus Group Discussion (FGD) merupakan bentuk penelitian kualitatif di mana suatu topik yang dibahas dan didiskusikan bersama suatu kelompok.

Sisi Pandang Hukum Tata Negara: Transportasi Gratis Sebagai Wujud Pelayanan Publik Oleh Pemerintah

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. Peran Pemerintah Daerah dalam pelayanan publik secara eksplisit mencakup seluruh bidang pemerintahan, kecuali bidang politik luar negeri, pertahanan keamanan, peradilan, moneter dan fiskal dan agama.

Obyek pelayanan publik untuk mewujudkan kesejahteraan rakyat setidaknya perlu mempertimbangkan :

1. Mendasarkan pada aspek pemerintahan yang menjadi kewenangannya.
2. Kebutuhan pokok masyarakat
3. Kondisi keuangan daerah.
4. Efektifitas dan efisiensi
5. Prioritas pembangunan

Dalam Permendagri No. 27 tahun 2013 Tentang Pedoman Penyusunan Anggaran Pendapatan Dan Belanja Daerah Tahun Anggaran 2014, Pemerintah provinsi dan pemerintah kabupaten/kota harus mendukung tercapainya sasaran utama dan prioritas pembangunan nasional tersebut sesuai dengan potensi dan kondisi masing-masing daerah dimana salah satu prioritas pembangunan nasional adalah bidang pendidikan. Terkait dengan angkutan umum perkotaan tanpa bayar persoalannya adalah bagaimana kemampuan keuangan daerah, sumber daya manusia dan sarana prasarana infrastruktur pendukung yang ada. Sehingga kebijakan yang lebih rasional adalah dengan menentukan prioritas penggunaannya dalam hal ini cenderung angkutan perkotaan tanpa bayar bagi peserta didik. Hal tersebut didasarkan pemikiran dalam Permendagri No. 27 tahun 2013 dimana pendidikan merupakan salah satu prioritas utama pembangunan nasional.

Sisi Pandang Regulator

Kaidah pengelolaan anggaran dalam penyusunan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) adalah :

1. Orientasi pada upaya pencapaian hasil kerja (output) dari perencanaan alokasi biaya (input)
2. Pengembangan analisis standar belanja (ASB) untuk menilai kewajaran beban kerja dan biaya terhadap suatu kegiatan
3. Penetapan tolok ukur dan target kinerja sebagai ukuran keberhasilan program dan kegiatan yang dilaksanakan
4. Penetapan harga satuan unit belanja
5. Adanya evaluasi kinerja.

Fungsi Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD) adalah :

1. Fungsi otorisasi mengandung arti bahwa APBD menjadi dasar untuk melaksanakan pendapatan dan belanja pada tahun yang bersangkutan.
2. Fungsi perencanaan mengandung arti bahwa APBD menjadi pedoman bagi manajemen dalam merencanakan kegiatan pada tahun yang bersangkutan.
3. Fungsi pengawasan mengandung arti bahwa APBD menjadi pedoman untuk menilai apakah kegiatan penyelenggaraan pemerintahan daerah sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan.
4. Fungsi alokasi mengandung arti bahwa APBD harus diarahkan untuk menciptakan lapangan kerja/mengurangi pengangguran dan pemborosan sumber daya, serta meningkatkan efisiensi dan efektivitas perekonomian.
5. Fungsi distribusi mengandung arti bahwa kebijakan APBD harus memperhatikan rasa keadilan dan kepatutan.
6. Fungsi stabilisasi mengandung arti bahwa APBD menjadi alat untuk memelihara dan mengupayakan keseimbangan fundamental perekonomian daerah.

Sedangkan pendapatan daerah lebih diarahkan kepada :

1. Optimalisasi potensi obyek pajak/retribusi dan sumber penerimaan daerah lainnya;
2. Intensifikasi dan ekstensifikasi sumber-sumber keuangan sendiri dan usaha-usaha lain yang sah dan dapat dipertanggungjawabkan;
3. Usaha peningkatan penerimaan dari pusat.

Belanja daerah lebih diarahkan pada :

1. Efektif, efisien, dapat dipertanggungjawabkan dan sesuai dengan kebutuhan teknis yang disyaratkan;
2. Terarah dan terkendali sesuai program, kegiatan dan target kinerja yang akan dicapai;
3. Penggunaan produksi dalam negeri sesuai kemampuan dan potensi daerah.

Pembiayaan daerah lebih diarahkan pada :

1. Pemberdayaan aset daerah dengan prinsip saling menguntungkan dengan persetujuan DPRD;
2. Investasi dengan pihak ketiga yang memberi manfaat bagi peningkatan pelayanan masyarakat dan tidak mengganggu likuiditas keuangan pemda;

Dengan melihat beberapa pertimbangan tersebut maka untuk membiayai angkutan umum perkotaan bisa melalui sumber pendapatan yang lain, yaitu :

1. Skema biaya kemacetan untuk pembiayaan angkutan umum massal, dengan parkir progresif, road pricing dan lain-lain.
2. Sharing pendapatan pada kegiatan yang menggunakan ruang milik jalan (misal papan iklan/reklame), misal membuat sedikit ruang iklan sehingga tidak mengganggu lalu lintas (dikembalikan ke fungsi jalan) tetapi karena sedikit harga menjadi mahal, maka pendapatan relatif tetap.
3. Asuransi misalnya Jasa Raharja dan Asuransi Jiwa (*Third Party Insurance*)
Jika angkutan umum sukses maka jumlah kendaraan turun, kecepatan turun, jumlah dan fatalitas kecelakaan turun, akhirnya bisnis asuransi juga untung karena resikonya kecil.
Pemerintah punya hak untuk “mengambil” sebagian premi sebagai salah satu sumber pembiayaan angkutan umum.

Sisi Pandang Pengamat Transportasi

Pusat Studi Transportasi dan Logistik (Pustral) UGM

Angkutan umum merupakan indikator keberlanjutan transportasi perkotaan, namun komitmen pemerintah dalam hal peraturan, kebijakan dan anggaran masih sangat rendah. Masih sedikit inisiatif yang memihak atau mengutamakan angkutan umum yang diperlihatkan dengan kriteria pelayanan yang tidak pernah distandarkan apalagi di dengan meletakkan angkutan umum di atas angkutan pribadi.

Pada awalnya angkutan umum merupakan alternatif dari angkutan pribadi, namun kompetisi antara angkutan pribadi dan angkutan umum menjadi tidak seimbang dimana angkutan pribadi hanya menanggung *private cost* sedangkan angkutan umum ditambah dengan *social cost*. Untuk menyeimbangkan kompetisi ini dapat digunakan dengan adanya subsidi dan *road pricing*.

Sejalan dengan perkembangan dan peradaban masyarakat saat ini perlu adanya pemahaman tentang pengertian angkutan dan transportasi. Kondisi ini bisa digambarkan dalam Tabel 1.

Tabel 1. Angkutan vs Transportasi

	Tahap Awal	Tahap Lanjutan
Nuansa layanan	Angkut	Transport
Layanan asal-tujuan	Terputus-putus	Menerus
Ciri layanan	Utamakan trayek	Utamakan jaringan
Penyelenggaraan	Tradisional/individu	Modern/korporasi
Kualitas layanan	Rendah	Tinggi
Orientasi operasi	Dominasi pengusaha	Dominasi pengguna
Integrasi antar moda	Tak ada/rendah	Bisa tinggi
Cara operasi	Tak tertib	Lebih tertib
Tingkat kompetisi	Berlebihan/tak sehat	Wajar/sehat
Kualitas armada	Umumnya jelek	Umumnya baik

Dalam hal perijinan trayek perlu dilakukan perubahan dari ijin kendaraan bertrayek menjadi ijin trayek. Dimana dalam ijin kendaraan bertrayek adalah mengatur jumlah armada yang diperlukan, membatasi bus hanya bisa dioperasikan di trayek tertentu. Dalam kenyataannya hal ini tidak praktis, sulit diterapkan, dimonitor dan biasanya banyak pelanggaran. Sedangkan dalam ijin trayek dengan menerapkan hal-hal berikut:

1. Pemegangnya jalankan trayek yang syaratnya diatur melayani masyarakat sebaik mungkin.
2. Mengatur tersedianya layanan yang utuh, menyeluruh: jam operasi, frekuensi, standar layanan, ukuran bus.
3. Tidak perlu mengatur jumlah armada

Dengan perubahan ini akan memberikan keuntungan yaitu :

1. memperjelas tanggungjawab jika layanan bermasalah
2. rebutan penumpang dan kejar-mengejar tak perlu terjadi
3. pengusaha diberikan keleluasaan dalam pengaturan armada.
- 4.

Disamping itu perlu juga adanya pembagian resiko penyelenggaraan angkutan umum perkotaan, seperti ditunjukkan dalam Tabel 2.

Dalam konsep *buy the service*, dimana pemerintah membeli layanan dari operator lalu dijual ke penumpang adalah untuk mengatasi kelemahan operasi angkutan umum perkotaan dengan memperkuat posisi penumpang dengan mengendalikan operator dan resiko defisit pendapatan operator dikurangi. Prinsip-prinsip *buy the service* disampaikan dalam Tabel 3 dan skema kontrak digambarkan dalam Gambar 1.

Biaya Operasi kendaraan (BOK) digunakan untuk menghitung biaya operasional sebagai dasar kontrak antara operator dan pemerintah. Sedangkan *Willingness To Pay* (WTP) dan *Ability To Pay* (ATP) digunakan untuk mengetahui kemauan dan kemampuan membayar masyarakat sebagai basis untuk menentukan tarif.

Apabila tarif lebih kecil dari BOK maka subsidi pemerintah diperlukan atau dicarikan dari pendapatan *non revenue*. Subsidi pemerintah dapat diberikan dengan berbagai cara, misal :

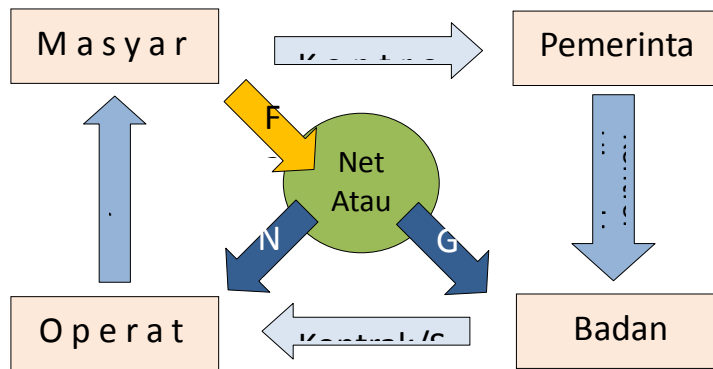
1. Memberikan harga khusus untuk pelajar, warga senior, wisatawan, dan lain-lain
2. Harga khusus (diskon) untuk jam-jam tertentu (diluar jam puncak)
3. Pemerintah memberikan subsidi untuk kelompok penumpang yang kurang beruntung (pekerja dengan pendapatan rendah, pengguna dengan keterbatasan dan lain-lain)

Tabel 2. Pembagian penyelenggaraan angkutan umum perkotaan

RISIKO	VALUE	AKTOR	DESKRIPSI
Total Revenue vs Operating Cost Surplus atau Defisit? Public Service: Kualitas Layanan	Besar (Milyar)	Pemerintah	Planning: Rute Standar Pengendalian Lisensi Riset Pasar
Gangguan Operational : Armada Kendaraan Manajemen & Organisasi Sumber Daya Manusia Operation & Maintenance	Sedang (Ratusan Juta)	Operator	Armada & Operasi: Efisiensi Kompetisi Pemasaran
Gangguan di Jalan Kecelakaan Gangguan Kendaraan Gangguan Lalulintas	Kecil (Max. Juta)	Driver	To Do: Rute Time Schedule

Tabel 3. Prinsip-prinsip *buy the service*

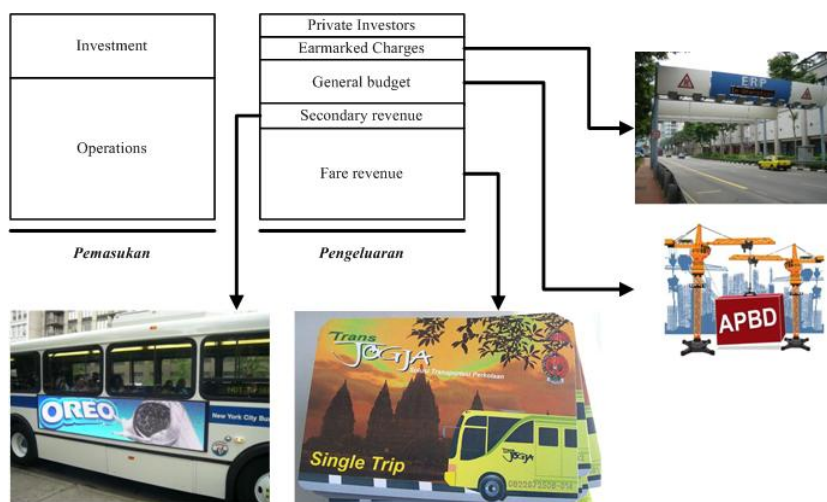
URAIAN	
Orientasi	Layanan, Pendapatan digunakan untuk menutup biaya operasi & pengembangan sistem
Jenis Pendapatan	Pendapatan Operasional & Non Operasional
Peran Pemerintah	Pemerintah menempatkan diri diantara konsumen dan produsen (Melalui badan yang ditunjuk); Mengumpulkan ongkos-ongkos yang dibayar konsumen;
Peran Operator	Menyediakan Layanan sesuai SPM
Alokasi Risiko	Pemerintah menanggung risiko pendapatan, operator menanggung risiko operasi
Hubungan Pemerintah & Operator	Relasi kontraktual antara badan yang ditunjuk (<i>contracting body</i>) dengan operator; Tersedianya skema <i>Reward & Punishment</i>



Gambar 1. Skema kontrak sistem *buy the service*

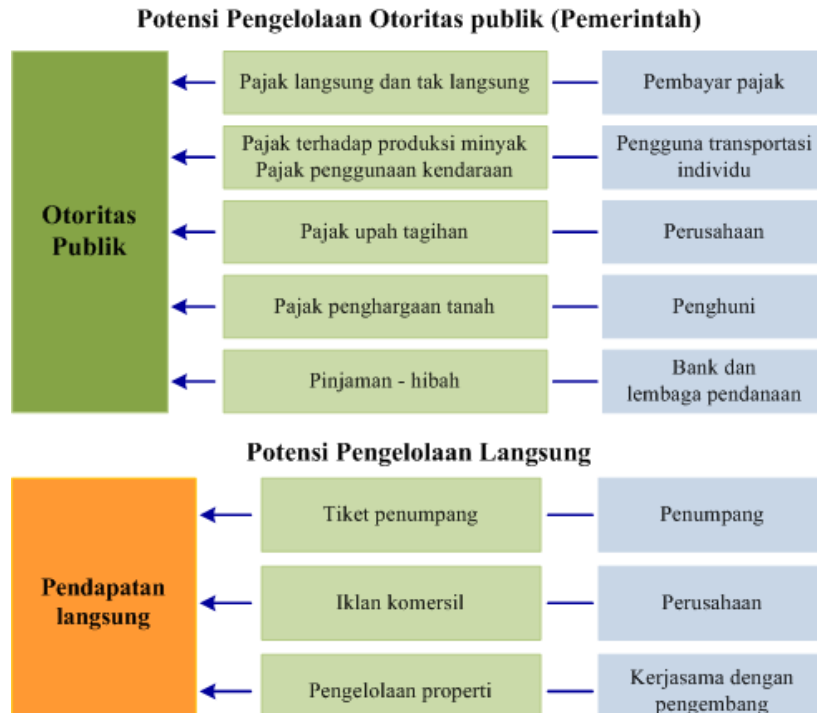
GIZ- SUTIP (The Deutsche Gesellschaft Für Internationale Zusammenarbeit-Sustainable Urban Transport Improvement Project)

Konsep pembiayaan angkutan umum dapat diperoleh dari investor, *road pricing*, anggaran pemerintah, harga tiket dan pendapatan lain, konsep ini dapat digambarkan dalam Gambar 2.



Gambar 2. Konsep pembiayaan angkutan umum

Jenis sumber pembiayaan angkutan umum dapat berupa potensi pengelolaan otoritas publik (pemerintah) dan potensi pengelolaan langsung. Jenis sumber pembiayaan angkutan umum ini dapat diperlihatkan dalam Gambar 3.



Gambar 3.Jenis sumber pembiayaan angkutan umum

Beberapa upaya untuk mendapatkan sumber pembiayaan tambahan bagi pengoperasian angkutan perkotaan adalah dengan :

1. Mengintegrasikan pendapatan parkir dengan pendapatan angkutan perkotaan
2. Meningkatkan reklame di terminal, bus, ataupun halte
3. Menggalang dana CSR untuk membiayai *target group* tertentu

Alternatif akhir pembiayaan angkutan perkotaan adalah dengan subsidi dari pemerintah, namun dengan berbagai batasan dan aturan yang diberlakukan, yaitu :

1. memberikan insentif peningkatan pelayanan dan bukan memanjakan pelaku usaha
2. besarnya subsidi tidak berlebih, biasanya hanya menyisakan keuntungan 10% bagi pelaku usaha
3. diberikan langsung pada target yang jelas seperti GMBR (Golongan Masyarakat Berpenghasilan Rendah), pelajar, dan mahasiswa.

Dalam Tabel 4 diperlihatkan beberapa contoh pengoperasian angkutan perkotaan diberbagai negara dan dalam negeri.

Tabel 4.Cost recovery angkutan umum

Jumlah bus/ rute	County, City and mode of transport	Subsidy of Operating Costs	Financed By
294 Bus/ 2 koridor	AUSTRALIA, Brisbane, Bus	50%	State 54%, Council 46%
10000 bus/ 500 rute	CHINA, Guang Zhou, Bus	0%	Private bus under govt. authority
1274 bus/27 rute	BRAZIL, Curitiba, Bus	0%	
	BRAZIL, Rio de Janeiro, Bus	0%	Privatised (p.35-36, metro collapsed)
2000 bus/13 rute	KOLOMBIA, Bogota,	0%	

Jumlah bus/ rute	County, City and mode of transport	Subsidy of Operating Costs	Financed By
	Bus		
	GERMANY, Dortmund, Bus	62,2%	Incl. Cross-subsidy
	GERMANY, Muenchen, Bus	41%	63% City, 30% Federal (rail only), 9% Province
	Singapore, Bus	0%	Private concession
74 bus/ 4 rute	YOGYAKARTA, Transjogja	58%	Province
430 bus / 12 koridor	JAKARTA, Transjakarta	25%	Owned government PT Transportasi Jakarta
25 bus/ 3rute	SEMARANG, Trans Semarang kor 1	0%	BLU
41 bus/ 2 rute	SURAKARTA, Batik Solo Trans	0%	Privatised

KESIMPULAN

Pembiayaan operasional angkutan umum perkotaan tanpa bayar sangat mungkin dilakukan tergantung kebijakan dari pemerintah.

Pemerintah harus memberikan prioritas penggunaan angkutan umum dibandingkan angkutan pribadi.

Sumber pendapatan alternatif dapat digali dari berbagai hal seperti pajak kendaraan, *road pricing*, pemanfaatan halte dan kendaraan untuk reklame dan lain sebagainya.

Pemberian subsidi pemerintah merupakan pilihan terakhir. Apabila belum memungkinkan penerapan angkutan tanpa bayar dilakukan upaya pemberian potongan harga bagi golongan tertentu pada waktu tertentu.

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih kepada Direktorat Penelitian Dan Pengabdian Kepada Masyarakat, Direktorat Jenderal Pendidikan Tinggi, Kementerian Pendidikan Dan Kebudayaan atas Hibah Fundamental Tahun 2014.

DAFTAR PUSTAKA

- Basuki, Imam. 2014. Kajian Penerapan Bus Tanpa Bayar Di Central Business District Kota Palembang. Proceeding Seminar Nasional Teknik Sipil X – 2014, Program Pascasarjana Jurusan Teknik Sipil FTSP – ITS, 5 Februari 2014.
- Basuki, Imam. 2014. 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.
- 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.

- Hartono.2014. Transportasi Gratis sebagai wujud Pelayanan Publik oleh Pemerintah Daerah.Presentasi Focus Group Discussion Kajian Penerapan Angkutan Umum Perkotaan Tanpa Bayar Di Yogyakarta, Universitas Atma Jaya Yogyakarta, 7 Mei 2014 (tidak dipublikasikan).
- <http://www.kompas.com>, Lama, Waktu tempuh bus kota di DIY, Senin, 27 Februari 2006, diakses tanggal 12 April 2013.
- Kompas. 2006. Jumlah Motor Mengkhawatirkan, Perlu Ada Pembatasan Penggunaan, 23 September 2006
- Minang, Agus. 2014. Kajian PenerapanAngkutan Umum PerkotaanTanpa BayarDi Yogyakarta. Presentasi Focus Group Discussion Kajian Penerapan Angkutan Umum Perkotaan Tanpa Bayar Di Yogyakarta, Universitas Atma Jaya Yogyakarta, 7 Mei 2014 (tidak dipublikasikan).
- Nugroho, Hernawan. 2014. Layanan Transportasi Angkutan Umum Di Perkotaan Yogyakarta 2008-2012 dan Rencana Lima Tahun Ke Depan 2013-2017. Presentasi Focus Group Discussion Kajian Penerapan Angkutan Umum Perkotaan Tanpa Bayar Di Yogyakarta, Universitas Atma Jaya Yogyakarta, 7 Mei 2014 (tidak dipublikasikan).
- Pustral, 2004. Studi Urban Bus Replacement Project in Yogyakarta, Final Report SSN Project.
- Susilo, Lilik Wahid Budi. 2014. Instrumen Tarif Dalam PengembanganTransportasi Umum. Presentasi Focus Group Discussion Kajian Penerapan Angkutan Umum Perkotaan Tanpa Bayar Di Yogyakarta, Universitas Atma Jaya Yogyakarta, 7 Mei 2014 (tidak dipublikasikan).
- Teddyputra, Dino. 2014.Membuat Angkutan UmumGratis, Apakah angkutan umum bisa beroperasi secara gratis?.Presentasi Focus Group Discussion Kajian Penerapan Angkutan Umum Perkotaan Tanpa Bayar Di Yogyakarta, Universitas Atma Jaya Yogyakarta, 7 Mei 2014 (tidak dipublikasikan).