

ARAH KEBIJAKAN PENYELENGGARAAN TRANSPORTASI PERKOTAAN“ PASCA PENETAPAN” KEISTIMEWAAN DIY

Zil Hardi Idris

Staf Pengajar Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Surakarta
Jl. Ahmad Yani, Tromol Pos 1 Pabelan Kartasura, Surakarta
E-mail : Zhi_ums@yahoo.com

Abstrak

Apa yang menjadi keinginan “sebagian” masyarakat agar pengangkatan Gubernur dan Wakil Gubernur DIJ hanya melalui “penetapan” sudah menjadi kenyataan, terminology itulah yang dipakai oleh “sebagian mereka” untuk menyatakan Jogjakarta sebagai daerah “Istimewa”. Lantas bagaimana cara mengisi atribut keistimewaan tersebut ? dan apa saja yang menjadi skala prioritas yang mestinya dikerjakan pasca penetapan tersebut ? sederet pertanyaan perlu diajukan agar substansi “keistimewaan” benar-benar dapat dirasakan oleh masyarakat luas.

Transportasi dengan segala komponennya merupakan urat nadi sosial ekonomi masyarakat, indikator utamanya adalah “efisien” dari segi aksesibilitas dan mobilitas. Dari indikator tersebut terlihat masalah transportasi perkotaan di DIJ dengan segala implikasinya “belum” menonjol untuk diprioritaskan/diselesaikan, jika ini yang terjadi maka dampaknya dimasa mendatang akan sangat luas terhadap sektor lainnya. Kebijakan yang telah dan sedang dijalankan pemerintah DIJ dalam mewujudkan tujuan penyelenggaraan transportasi, belum seperti yang diharapkan, implementasi kebijakan sering kali tidak linier dengan formulasi kebijakan yang telah dirumuskan. Persoalan transportasi “tidak akan” dapat diselesaikan hanya dengan “kaca mata kuda” teknik transportasi saja, mengingat masalah transportasi menyangkut multi dimensi dan multi efek.

Oleh karena itu diperlukan “arah yang jelas” setiap produk kebijakan transportasi, implementasinya disesuaikan dengan apa yang telah diputuskan dengan didukung oleh kesiapan integrasi sumberdaya manusia dan sumberdaya finansial. Komitmen pemerintah DIJ dengan segala perangkatnya menjadi “kata kunci” dalam menyelesaikan persoalan transportasi saat ini dan masa mendatang. Keistimewaan tidak akan berarti apa-apa mana kala tidak ada perubahan mendasar terhadap strategi kebijakan peningkatan kualitas pelayanan publik khususnya aspek transportasi diperkotaan.

Kata kunci : *Kebijakan, transportasi perkotaan, kualitas pelayanan, efisiensi.*

Pendahuluan

Substansi “ISTIMEWA” yang melekat pada Daerah Istimewa Jogjakarta, menjadi persoalan serius yang dipertanyakan banyak orang. Bukan hanya sekadar atribut administrasi pemerintahan yang telah menetapkan dan mengukuhkan Gubernur dan Wakil Gubernurnya, tapi lebih kepada “apa” dan “bagaimana” pengaruh istimewa tersebut terhadap berbagai indikator kebutuhan serta kepentingan masyarakat secara keseluruhan. Salah satu aspek yang harus menjadi perhatian serius, terutama bagi pemerintah daerah DIJ beserta jajarannya adalah sektor transportasi khususnya di “aglomerasi perkotaan”. Kenapa demikian, dengan melihat kecenderungan yang terjadi baik dalam aspek penyelenggaraan, pengelolaan maupun pengendalian masih terjadi banyak kekurangan dan kelemahan. Indikator yang dapat menjadi ukuran adalah persepsi tingkat kepuasan masyarakat yang masih sangat rendah terhadap berbagai atribut pelayanan publik (termasuk sektor transportasi) yang dirasakan masyarakat. Perlu disadari bahwa pelayanan publik (*public service*) merupakan domain pemerintah/pemerintah daerah, sehingga ada kewajiban dari lembaga tersebut untuk menyediakan berbagai infrastruktur yang dibutuhkan publik.

Apa yang menjadi amanat Undang-Undang dalam tujuan penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, telah dinyatakan dengan tegas menyangkut indikator “selamat, aman, tertib, lancar, efisien, efektif, beretika,

berbudaya, penegakan hukum yang benar dalam penyelenggaraan LLAJ, belum berbanding lurus dengan kenyataan yang ada. Mestinya keberhasilan sektor transportasi harus dapat menjawab berbagai indikator terukur yang menyangkut hajat hidup orang banyak. Oleh karena itu berbagai sumberdaya yang dimiliki seperti SDM, SDA, SDF haruslah didorong dan diarahkan sebesar-besarnya untuk kepentingan masyarakat luas, yang dilandasi dengan semangat “*good and clear governance*”.

Adalah menjadi tugas/kewajiban masyarakat dari berbagai lapisan dan starata untuk mengawal sekaligus mewujutkan esensi “istimewa” lebih kepada manfaat sebesar-besarnya untuk masyarakat dan bukan hanya sekadar istimewa dalam arti penetapan dua sejoli penguasa.

Latar Belakang.

Ada ungkapan yang mengatakan “Kalau ingin mengenal/mengetahui kultur ‘budaya’ masyarakat suatu daerah/bangsa, maka lihatlah perilaku sistem lalu lintasnya” (transportasinya). Kalau dicermati dan ditelaah secara seksama, maka penggalan kalimat tersebut ada benarnya dan sejalan pula dengan apa yang diamanatkan oleh Undang-undang tentang tujuan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Dalam kenyataannya Lalu lintas yang merupakan representasi dari transportasi merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari aspek budaya secara universal.

Transportasi berbasis jalan yang dipresentasikan oleh arus lalu lintas dengan kendaraan bermotor, masih merupakan andalan utama pergerakan dan perpindahan orang dan barang di perkotaan Jogjakarta. Hampir tidak ada penambahan ruas jalan di perkotaan Jogjakarta, namun disisi lain jumlah kendaraan yang beroperasi di jalan semakin meningkat, akibatnya daya tampung (kapasitas) jalan akan semakin menurun. Di ruas-ruas jalan tertentu sudah sangat dirasakan terjadinya kemacetan yang mengakibatkan terjadinya antrian kendaraan yang cukup panjang. Akumulasi dari ini semua berdampak kepada “biaya” transportasi menjadi mahal, serta berbagai dampak turunan lainnya tidak saja bagi pengguna tapi juga bagi non-pengguna. Angkutan umum seperti “trans Jogja” yang diharapkan mampu untuk mengurangi peran kendaraan pribadi sebagai moda angkutan orang, ternyata tidak signifikan hasilnya, banyak faktor yang mempengaruhinya antara lain aksesibilitas dan mobilitas yang sangat terbatas, rata-rata *load factor* angkutan umum trans Jogja ke semua jurusan masih sekitar angka 47 %, hal ini menunjukkan bahwa keberadaannya masih jauh dari ideal. Begitu juga keberadaan angkutan umum lainnya yang beroperasi diperkotaan sangat tidak kompetitif dari berbagai indikator kinerja pelayanan, rata-rata *load factor* nya kesemua jurusan hanya sekitar 32 %, akibatnya justru menjadi beban masalah berkepanjangan. Sedangkan V/C ratio beberapa ruas jalan di aglomerasi Jogjakarta sudah mencapai 0,86 dan bahkan ada beberapa ruas jalan yang V/C rasionya telah melebihi angka 1,0.

Regulasi terhadap infrastruktur transportasi pendukung lainnya masih terlihat sangat lemah, data visual menunjukkan bahwa hampir semua trotoar yang ada diperkotaan Jogjakarta tidak dapat difungsikan sesuai peruntukannya, pemanfaatannya banyak dipakai untuk aspek ekonomi termasuk UKM serta fungsi liar lainnya. Kegiatan-kegiatan semacam ini jelas akan mengganggu arus lalu lintas, parkir dibadan jalan, penyempitan lajur jalan dan lain sebagainya. Hal-hal semacam ini sudah berlangsung lama bahkan terkesan terjadi pembiaran oleh aparat berwenang. Sampai saat ini pemerintah kota Jogjakarta maupun pemerintah daerah DIJ dalam hal penyelenggaraan dan pengelolaan transportasi perkotaannya, belum menjadi rujukan bagi kota-kota lainnya di Indonesia. Hal ini menunjukkan bahwa sistem transportasi perkotaannya belum dikelola secara istimewa, karena pemerintah daerahnya pun belum bahkan tidak melakukan terobosan-terobosan terukur.

Berbagai efek samping yang ditimbulkan oleh dinamikan transportasi perkotaan di Jogjakarta, baik secara kuantitatif maupun kualitatif telah banyak dipaparkan oleh berbagai kalangan, baik berupa hasil-hasil riset maupun dari hasil observasi visual lapangan. Dari kondisi objektif tersebut, paper ini mencoba memberikan konfigurasi analisis deskriptif terhadap persoalan-persoalan transportasi perkotaan yang ada saat ini dan masa mendatang, sehingga harapan transportasi berkelanjutan yang berbudaya benar-benar bisa menjadi kenyataan.

Kenapa Masalah Terjadi.

Kota dan atau perkotaan merupakan daerah atau wilayah tempat berkumpulnya komunitas yang aktifitas penduduknya dominan selain sektor pertanian, dapat berupa sektor jasa, pusat ekonomi perdagangan dan menjadi pusat pemerintahan. Kota atau perkotaan juga tempat bersinergi dan sekaligus tempat berkompetisinya antar berbagai kepentingan. Sumber-sumber penghidupan sosial, ekonomi cenderung terkonsentrasi diperkotaan, akibatnya merangsang dan berpotensi timbulnya apa yang disebut dengan “urbanisasi”.

Sedangkan persoalan transportasi, pada dasarnya menyangkut aspek manusia dan barang dengan segala aspek dan kepentingannya. Berpindahannya manusia dari suatu tempat ke tempat lain dimuka bumi ini, bahkan ke planit lain sekalipun merupakan “hak” setiap individu dan dilindungi oleh Undang-undang. Dengan luas wilayah perkotaan yang tetap dengan segala fasilitas yang ada serta fungsinya yang semakin terbatas, sedangkan populasi penduduk semakin bertambah, maka dipastikan daya dukung kota akan semakin menurun, jika hal ini dibiarkan terus menerus maka dapat dipastikan kedepan dampaknya akan sangat serius bagi keberlangsungan kehidupan manusia. Untuk kawasan kota yang sudah terbentuk, apakah memungkinkan dapat melakukan “penyebaran” pusat-pusat kegiatan ke wilayah sekitar atau luar wilayah sekalipun.

Aksesibilitas jaringan jalan di perkotaan yang menunjukkan tingkat kemudahan dalam pelayanan dapat dilihat dari indikator rasio panjang jaringan jalan terhadap luas wilayah perkotaan. Dalam kenyataannya tingkat aksesibilitas jaringan jalan diperkotaan Jogjakarta baru sekitar 3-4 % dari total wilayah pelayanan, angka ini masih jauh dibawah dari angka ideal sekitar 10-30 % dari total wilayah pelayanan. Berarti tingkat kemudahan dalam pelayanan transportasi di aglomerasi perkotaan Jogjakarta masih relative rendah.

Yang juga tidak kalah krusialnya adalah minimnya sumber daya financial untuk pendanaan pembangunan infrastruktur transportasi baik yang bersumber dana dari dalam maupun sumber dana dari luar, faktor ketidakterediaan dana ini sering dijadikan untuk menjustifikasi ketidak mampuan pemerintah dan pemerintah daerah dalam penyediaan sarana dan prasarana transportasi yang memadai. Bahkan dalam menentukan skala prioritas program pembangunan seringkali tidak berorientasi kepada aspek pelayanan masyarakat.

Tugas Pemerintah/Pemerintah Daerah dalam LLAJ.

Secara garis besar melakukan pembinaan dalam hal perencanaan, pengaturan, pengendalian serta pengawasan sesuai bidang masing-masing. Sedangkan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang berhubungan langsung terhadap pelayanan masyarakat dilakukan oleh pemerintah, pemerintah daerah, badan hukum, dan/atau masyarakat. Tentang pelaksanaannya diserahkan kepada bidang masing-masing sesuai tugas serta fungsi lembaga terkait.

Penyelenggaraan dimaksud dilakukan secara terkoordinasi antar instansi terkait (perhubungan, pekerjaan umum, menristek, industri serta kepolisian RI) melalui koordinasi yang dikakukan oleh forum lalu lintas dan angkutan jalan, dimana unsur dari forum lalu lintas dan angkutan jalan terdiri dari Pembina, penyelenggara, akademisi dan masyarakat.

Melihat begitu sentralnya peran serta fungsi pemerintah/pemerintah daerah dalam mengemban tugas pelayanan kepada masyarakat, maka kedudukan seorang kepala daerah sangatlah penting dalam menentukan arah pembangunan yang akan dihasilkan, lebih-lebih di era otonomi daerah sekarang ini. Berhasil tidaknya pembangunan suatu daerah atau kota sangat berkorelasi langsung kepada reputasi seorang kepala pemerintahan. Kebijakan-kebijakan yang dikeluarkan oleh suatu daerah/kota akan mencerminkan sebuah “visi” yang melekat pada diri pimpinan tersebut, sehingga “misi” yang sedang dan akan dilaksanakan seiring dan parallel dengan visi kepala daerah.

Dapat difahami bahwa visi adalah milik dan melekat pada diri pimpinan, sedangkan misi merupakan produk dari sebuah organisasi/lembaga pemerintah/pemerintah daerah yang merupakan penggabungan/kombinasi dari berbagai bidang untuk tujuan yang sama.

Peran Masyarakat Dalam LLAJ.

Dalam undang-undang dijelaskan bahwa masyarakat berhak untuk berperan serta dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, berupa :

- Pemantauan dan penjagaan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan.
- Memberi masukan kepada instansi Pembina dan kepada penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan baik ditingkat pusat maupun daerah dalam hal penyempurnaan peraturan, pedoman dan standar teknis di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.
- Memberikan pendapat dan pertimbangan kepada instansi Pembina dan penyelenggara lalu lintas dan angkutan jalan baik dipusat maupun daerah dalam hal kegiatan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang menimbulkan dampak lingkungan.

- Memberikan dukungan terhadap penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan.

Masyarakat wajib berperan serta dalam pemeliharaan sarana dan prasarana jalan, pengembangan disiplin dan etika berlalu lintas dan berpartisipasi dalam pemeliharaan keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan. Peran serta masyarakat dapat dilakukan secara perseorangan, kelompok, organisasi profesi, badan usaha atau organisasi kemasyarakatan lain sesuai dengan prinsip keterbukaan dan kemitraan. Dalam hal peran masyarakat ini, pemerintah dan/atau pemerintah daerah mempertimbangkan dan menindaklanjuti masukan, pendapat dan/atau dukungan yang disampaikan oleh masyarakat.

Melihat isi undang-undang tersebut, terdapat beberapa hal substantive yang perlu menjadi catatan terhadap kata “berhak” dan peran masyarakat dalam persoalan penyelenggaraan transportasi, antara lain sebagai berikut :

- Pemerintah dan/atau pemerintah daerah “tidak ada kewajiban” untuk meminta persetujuan kepada masyarakat dalam hal perencanaan, pengaturan, pengendalian maupun pengawasan terhadap penyelenggaraan transportasi. Disini terlihat bahwa publik (masyarakat) pada posisi yang lemah dalam segala hal terhadap berbagai produk kebijakan yang dihasilkan, sekalipun untuk kepentingan publik.
- Kata-kata berhak mempunyai makna, bisa pasif dan bisa aktif, masyarakat yang harus aktif dan sangat tergantung kepada dinamika dan tingkat kepedulian masyarakat itu sendiri.
- Tidak ada ketegasan yang mengatakan pemerintah dan/atau pemerintah daerah “wajib mempertimbangkan”, yang ada hanya kata “mempertimbangkan” saja dari berbagai pendapat, saran dan usulan.

Memahami kondisi semacam ini, maka pemerintah dan atau pemerintah daerah sangat berpotensi untuk melakukan berbagai penyimpangan atau kesalahan dalam penyelenggaraan pemerintahan termasuk yang berhubungan dengan kebijakan penyelenggaraan sektor transportasi. Berbagai indikator empiris membuktikan bahwa berapa banyak pejabat publik yang terpaksa berurusan dengan masalah hukum.

Tradisi buruk yang menjadi akar persoalan birokrasi di negeri ini adalah paradigma birokrat yang selama ini harus dilayani oleh masyarakat, padahal aparat pemerintah/pemerintah daerah lah yang seharusnya melayani masyarakat, sesuai fungsinya sebagai *public service*. Disamping itu birokrasi yang berbelit-belit yang mempunyai rantai alur yang panjang, sehingga Indonesia belum dapat menemukan sistem birokrasi yang praktis, akhirnya dapat merusak sistem yang mestinya melayani, tapi berubah menjadi minta dilayani.

Diperlukan adanya ruang publik yang dapat dimasuki masyarakat secara langsung dalam proses birokrasi. Ruang publik haruslah menjadi modal utama bagi terjadinya perbaikan birokrasi untuk menjalin komunikasi, menjangkau aspirasi serta menggalang partisipasi aktif masyarakat. Perubahan birokrasi memang memerlukan adanya tekanan dari publik, perlu ada kemauan politik dari pihak legislatif dan harus pula ada keteladanan dari pemimpin (eksekutif).

Selama ini kecurigaan penyelenggara pemerintahan terhadap suara kritis masih terasa, masyarakat yang bersuara lantang dianggap pembangkang, kelompok masyarakat yang kuat dianggap sebagai penghambat. Budaya dapat dikemas menjadi energi daya dorong untuk perubahan yang didasarkan pada kesadaran individu maupun kolektif.

Isu Transportasi Berkelanjutan

Makna transportasi berkelanjutan (*sustainable transport*) telah menjadi komitmen bersama Negara-negara di dunia lewat *center for sustainable development*, menyangkut aspek masyarakat, ekonomi dan lingkungan. Berkelanjutan terhadap kesejahteraan dan keadilan sosial, pemeliharaan terhadap regenerasi lingkungan. Substansinya adalah pemakaian berbagai sumber daya yang ada saat ini, namun tidak boleh mengabaikan/mengorbankan kebutuhan sumber daya untuk generasi yang akan datang. Berbagai prinsip utama yang harus dilakukan untuk terwujudnya konsep transportasi berkelanjutan antara lain :

- Adanya jaminan tersedianya aksesibilitas bagi setiap orang
- Adanya kepastian kondisi lingkungan terjaga dengan baik
- Adanya jaminan keadilan bagi setiap orang dalam menggunakan moda transportasi apapun.
- Adanya kepastian dalam hal keselamatan dan keamanan dalam bertransportasi apapun.
- Adanya partisipasi masyarakat dalam berbagai hal kebijakan transportasi.
- Adanya perlindungan terhadap hak-hak masyarakat yang merasa dirugikan oleh berbagai kebijakan transportasi.

Manajemen Permintaan Transportasi

Dalam konsep MPT ini atau yang lebih dikenal dengan istilah *transport demand management* (TDM) tidak mungkin satu kebijakan akan dapat menyelesaikan seluruh persoalan transportasi perkotaan, mesti harus mengkombinasikan dari berbagai formulasi kebijakan yang ada. Sudah sangat disadari oleh berbagai Negara bahwa dengan selalu berorientasi kepada pengembangan dan pembangunan infrastruktur prasarana transportasi, justru berpotensi mendorong meningkatnya permintaan (*demand*) transportasi itu sendiri. Dengan selalu berorientasi kepada peningkatan kualitas dan kuantitas prasarana transportasi akan berarti pula memindahkan persoalan yang ada sekarang kepada persoalan berikutnya, karena akan selalu diikuti meningkatnya permintaan transportasi.

Selama ini pembangunan prasarana transportasi selalu dimaksudkan untuk mengakomodir setiap permintaan transportasi, hal ini sangat membutuhkan pembiayaan yang sangat mahal, sedangkan Indonesia sering terkendala dalam hal ketersediaan finansial. Investasi untuk pembangunan infrastruktur prasarana transportasi memerlukan pendanaan yang sangat besar dan disisi lain harus pula menganggarkan untuk pembayaran hutang luar negeri plus bunga yang angkanya cukup besar, sehingga akan menyedot APBN yang besar pula.

Oleh karena itu kebijakan selama ini yang berorientasi kepada *predict and provide* (meramal dan menyediakan) dalam pembangunan prasarana transportasi mestinya sudah harus mulai diperkecil porsi nya, hanya daerah-daerah tertentu saja yang masih perlu melakukan konsep komplementasi ini. Dan sudah waktunya konsep penyelesaian masalah transportasi beralih kepada mengatur sisi permintaan transportasinya, hal ini dapat dilakukan dari berbagai aspek kebijakan yang dikenal dengan manajemen secara menyeluruh setiap pola permintaan transportasi.

Berbagai strategi kebijakan dapat dilakukan untuk mendukung keberhasilan program TDM ini antara lain sebagai berikut :

1. Menyebarkan pusat-pusat kegiatan ekonomi secara adil dan seimbang, sehingga memperkecil potensi terjadinya urbanisasi.
2. Beraktifitas tidak dalam waktu yang bersamaan
3. Tidak berpergian kalau tidak urgen, melakukan audit perjalanan.
4. Memperbesar okupansi moda yang digunakan untuk melakukan perjalanan.
5. Memberlakukan biaya perjalanan bagi setiap pengguna pada ruas-ruas jalan tertentu.
6. Memberlakukan pajak progresif bagi setiap pemilik kendaraan yang lebih dari satu
7. Jadikan angkutan umum lebih kompetitif dalam segala hal dari pada angkutan pribadi.
8. Tumbuhkan kesadaran kolektif untuk bertransportasi secara efisien, butuh keteladanan.

Disamping melaksanakan beberapa strategi kebijakan TDM diatas, perlu pula dilakukan penyempurnaan fungsi-fungsi prasarana transportasi yang telah ada, baik yang bersifat perbaikan, peningkatan dan lain sebagainya.

Orientasi Pasca Penetapan

Pemerintah kota Jogjakarta dan pemerintah daerah DIY setelah undang-undang keistimewaan disahkan, maka didalam menentukan arah kebijakan penyelenggaraan transportasi haruslah mengacu kepada apa yang telah diamanatkan Undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan yang berkenaan dengan asas dan tujuan diselenggarakannya lalu lintas dan angkutan jalan tersebut yaitu berupa :

- Haruslah bersikap terbuka (transparan)
- Haruslah bersikap akuntabel
- Haruslah bersifat kerkesinambungan dan berkelanjutan
- Haruslah partisipatif dan aspiratif
- Haruslah ada manfaat untuk semua
- Haruslah berorientasi kepada efisiensi dan efektif
- Harus ada keseimbangan, keterpaduan dan kemandirian

Dengan demikian terwujudlah pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, terpadu, beretika dan berbudaya dalam rangka tegaknya hukum bagi siapa saja sehingga mampu menjunjung tinggi harkat dan martabat bangsa. Dengan menyandang prediket "istimewa" bagi DIY setelah adanya Undang-undang keistimewaan tersebut maka seluruh atribut dalam penyelenggaraan pemerintahan daerah, semangat serta integritas penyelenggara pemerintahan harus hijrah secara total kearah yang lebih baik dan benar dalam rangka mengisi dan

memajukan masyarakat DIY secara keseluruhan, serta memberikan pelayanan prima terhadap kepentingan publik untuk menuju kesejahteraan universal.

Kesimpulan dan Saran.

Kebijakan penyelenggaraan transportasi khususnya diperkotaan Jogjakarta yang selama ini lebih berorientasi kepada aspek pembangunan infrastruktur prasarana fhisik dengan pendekatan “meramal dan membangun/menyediakan” (*predict and provide*) haruslah mulai dikurangi bahkan kalau perlu ditinggalkan dan beralih ke orientasi manajemen terhadap permintaan/pengguna/pemakai transportasi itu sendiri yang dikenal dengan istilah transport demand management (TDM) dengan pendekatan “meramal dan preventif/mencegah” (*predict and prevent*) terhadap permintaan transportasi. Hal ini dilakukan dalam rangka memperkecil berbagai resiko yang mungkin timbul dalam aktifitas transportasi.

Untuk dapat melaksanakan konsep TDM dengan pendekatan ‘*predict dan preventif*’ ini, maka diperlukan berbagai (multi) strategi kebijakan, karena tidak ada satupun (*single solution*) yang langsung dapat menyelesaikan masalah transportasi yang begitu kompleks. Harus dilakukan beberapa kombinasi strategi kebijakan secara bersinergi dan terarah untuk menunjang keberhasilan konsep *transport demand management* tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim, Departemen Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 2009. Undang-undang No 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan, Jakarta.
- Anonim, Departemen Pekerjaan Umum, Direktorat Jenderal Bina Marga, 2004. Undang-undang No 38 tahun 2004 tentang Jalan.
- Anonim, Departemen Pekerjaan Umum, Direktorat Jenderal Bina Marga, 2006. Peraturan Pemerintah RI, No 34 tahun 2006 tentang Jalan.
- Anonim, Pemerintah Daerah Istimewa Yogyakarta, 2006. Reformasi Terpadu Pelayanan Publik, Yogyakarta.
- Anonim, Pemerintah Daerah Istimewa Yogyakarta Dinas Perhubungan bekerjasama dengan Lembaga Kerja Sama FT.UGM, 2008. Penyusunan *Grand Design/Master Plan* Transportasi Perkotaan
- Anonim, Mineta Transportation Institute,. 2003,. *Toward Sustainable for Transportation Indicator* California,. MTI Report, San Jose, CA.
- Anonim, The World Bank, 1996. *Sustainable Transport : Priorities for Policy Reform*,. Washington DC.
- Tamin, O. Z. 1999. Konsep Manajemen Kebutuhan Transportasi, Sebagai Alternatif Pemecahan Masalah Transportasi Perkotaan di DKI Jakarta, Jurnal PWK, ITB Bandung.