

INTEGRASI ANGKUTAN KERETA API DENGAN BUS DAMRI DI STASIUN TUGU YOGYAKARTA

Sri Lestari *)

Sri Atun **)

Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan

Jl. Medan Merdeka Timur Nomor 5 Jakarta Pusat

ABSTRACT

Yogyakarta city is one of the tourist city and a university town and a city full of culture that hard to break, other than within the city, as well as tourists from abroad and students who want to register schools that migrate out of population yogyakarta yogyakarta with routine every Idul Fitri, flocked to visit nyekar jogjakarta. One of the modes are quite popular and became the people's choice is rail, because beside the railway is a mode of mass transit modes of transportation also has some advantages safe, comfortable, safe and timely when compared with other transportation modes. Yogyakarta Tugu station to serve several types of rail freight business executives and train with passengers on average each day to reach 6.5 thousand passengers, especially on big days and weeks and, with the number of passengers, the passengers off the train modes require continued until he reached the final destination, especially passengers who headed jogja town with a bus transportation modes, especially road Damri. One of the expected proficiency level in these sulusi overcome the Municipal Government of Yogyakarta (Yogyakarta Transportation Agency) with PT. Railways and Perum Damri cooperation provided means of road transport continued until he reached the final destination of the integration of rail with bus transportation Damri.

PENDAHULUAN

Kota Yogyakarta adalah salah satu kota yang banyak dikunjungi oleh wisatawan dari manca negara maupun wisatawan nasional dari kota-kota seluruh Indonesia maupun luar negeri. Penduduk kota Yogyakarta dan sekitarnya yang bekerja di luar kota Yogyakarta, sudah merupakan tradisi/budaya yang tidak dapat ditinggalkan setiap acara-acara tertentu pasti pulang kampung secara rutin seperti halnya, lebaran, nyekar/ruwahan dan lain sebagainya, selain itu Yogyakarta juga merupakan kota pelajar dan kota wisata, sehingga setiap liburan sekolah dan penerimaan sekolah berduyun-duyun masyarakat melakukan perjalanan menuju Yogyakarta dengan maksud mendaftar sekolah atau sekedar liburan dengan berwisata dan mengunjungi sanak keluarga. Untuk kebutuhan transportasi dari dan ke kota Yogyakarta saat ini tersedia moda transportasi yaitu dengan moda transportasi udara. Jalan raya dan kereta api guna melayani kebutuhan masyarakat dimaksud.

Salah satu moda yang cukup digemari dan menjadi pilihan masyarakat adalah moda kereta api, karena disamping kereta api merupakan moda angkutan massal juga moda transportasi yang mempunyai beberapa keunggulan aman, nyaman, selamat dan tepat waktu bila dibandingkan dengan moda transportasi lain. Stasiun Tugu Yogyakarta melayani beberapa jenis angkutan kereta api baik eksekutif dan bisnis, untuk kereta api eksekutif yaitu Argo Dwipangga, Argo Lawu, Argo Wilis, Bima, Gajayana, Taksaka, Turangga, sedangkan untuk



kereta bisnis melayani kereta Lodaya dan Sancaka, kereta bisnis eksekutif yaitu Fajar Utama Yogya, Gayabaru Malam Selatan, Jayabaya Selatan, Mutiara Selatan, Senja Utama Solo, dan Senja Utama Yogya.

Angkutan kereta api di stasiun Tugu Yogyakarta dapat melayani beberapa jurusan antara lain Yogyakarta – Malang, Surabaya, Yogyakarta – Bandung dan Yogyakarta – Jakarta dan sebaliknya yang dilayani dengan kereta eksekutif dan bisnis sehingga masyarakat dapat memilih menggunakan kereta api sesuai kemampuan.

Sebagai upaya dalam meningkatkan pelayanan terhadap penumpang kereta api di stasiun Tugu Yogyakarta diperlukan adanya penambahan sarana dan prasarana pendukung tambahan bagi penumpang yang akan meneruskan perjalanan dengan moda lain terutama Bus Damri. Sesuai dengan rencana induk perkeretaapian nasional telah diatur mengenai kebutuhan angkutan perkeretaapian pada tataran transportasi nasional meliputi prakiraan jumlah perpindahan orang dan/atau barang dari dan ke simpul moda transportasi lain yang harus dilayani oleh perkeretaapian nasional. Dalam rencana induk perkeretaapian juga disebutkan peranan angkutan perkeretaapian perkotaan pada perkeretaapian nasional diupayakan implementasinya pada keseluruhan moda transportasi perkotaan pada tataran transportasi nasional. Sehingga melayani penumpang dengan integrasi yang baik antar moda merupakan salah satu fasilitas dari penyedia jasa kereta api. Integrasi antar moda sendiri merupakan penggunaan dua moda atau lebih dalam suatu perjalanan, moda yang berbeda bersifat komplementer antara satu dengan yang lain dengan masing-masing moda menjalankan moda dari perjalanan tersebut sehingga menampilkan keunggulan teknis dan keunggulan ekonomi yang setiap perjalanan menggunakan transportasi jalan sebagai pengumpan dan penghubung.

Seiring dengan perkembangan zaman, seiring pula dengan pertambahan jumlah arus penumpang yang menggunakan Stasiun Tugu Jogjakarta, diperlukan fasilitas tambahan untuk menunjang fungsi stasiun Tugu dalam penggunaannya salah satunya berupa integrasi antarmoda kereta api dengan angkutan Bus Damri dalam hal ini Bus Damri. Kajian ini akan menganalisis kebutuhan sarana Bus Damri yang melintas di stasiun Tugu Jogjakarta dan tersedianya Shelter (prasarana) apa saja yang sudah ada sehingga memudahkan perpindahan antar moda dari keretaapi ke transportasi jalan terutama Bus Damri mengingat letak Stasiun Tugu yang strategis, membutuhkan sarana Bus Damrin dan prasarana sebagai alih moda yang baik. Selanjutnya diharapkan dapat memberikan masukan untuk memberikan fasilitas alih moda yang dapat melayani perpindahan penumpang di stasiun Tugu, Jogjakarta, sehingga dapat menjawab pertanyaan sejauhmana kebutuhan persepsi penumpang terhadap kebutuhan sarana Bus Damri di stasiun Tugu Jogjakarta untuk keperluan alih moda dari Keretaapi ke angkutan jalan di Stasiun tugu?

Penelitian ini bertujuan untuk mendapatkan sarana angkutan jalan khususnya Bus Damri dan prasarana (shelter) yang paling mendukung untuk peningkatan pelayanan terhadap pengguna Stasiun Tugu Jogjakarta dalam rangka integrasi antar moda.

LANDASAN TEORI

1. Pengertian

Beberapa pengertian yang terkait dengan pembahasan diuraikan sebagai berikut :

- a. Transportasi adalah perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lainnya;
- b. Jaringan transportasi adalah serangkaian kegiatan yang dihubungkan dengan jaringan prasarana transportasi dan atau jaringan pelayanan transportasi sehingga membentuk suatu kesatuan jaringan untuk keperluan penyelenggaraan transportasi;
- c. Moda prasarana adalah suatu tatanan dari jenis transportasi tertentu menurut karakteristik ruang lalu lintasnya;
- d. Moda transportasi adalah suatu tatanan dari jenis transportasi tertentu menurut karakteristik ruang lalu lintasnya;
- e. Pelayanan transportasi adalah kegiatan untuk melayani perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain meliputi pelayanan dalam simpul dapat berupa bandara, terminal bus, terminal penumpang di pelabuhan, ruang lalu lintas sebagai pelayanan lalu lintas dan sebagai pelayanan lalu lintas dan pelayanan angkutan;
- f. Fasilitas penunjang kereta api adalah segala sesuatu yang melengkapi penyelenggaraan angkutan kereta api yang dapat memberikan kemudahan, kenyamanan, dan keselamatan bagi pengguna jasa kereta api;
- g. Pengguna jasa adalah setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan kereta api, baik untuk angkutan orang maupun barang;
- h. Angkutan kereta api adalah kegiatan pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kereta api;
- i. Stasiun kereta api adalah tempat kereta api berangkat dan berhenti untuk melayani naik turun penumpang, bongkar muat barang dan/atau keperluan operasi kereta api.

2. Landasan Teori

- a. Keterpaduan antar moda transportasi

Sesuai dengan rencana induk perkeretaapian nasional, telah diatur mengenai kebutuhan angkutan perkeretaapian pada tataran transportasi nasional meliputi prakiraan jumlah perpindahan orang dan/atau barang dari dan ke simpul moda transportasi lain yang harus dilayani oleh perkeretaapian nasional, disebutkan peranan angkutan perkotaan harus dapat melayani perpindahan orang dan atau barang dimaksud.

Terdapat dalam beberapa undang-undang dan peraturan pemerintah bahwa perkeretaapian di Indonesia sebaiknya terkait dengan moda transportasi lainnya

seperti yang tersebut dalam PP NO.56 Tahun 2009 pasal 7 ayat 2b bahwa rencana induk perkeretaapian nasional disusun dengan memperhatikan rencana induk jaringan moda transportasi lainnya. Selain itu, pada PP yang sama pasal 13 juga disebutkan bahwa rencana kebutuhan sarana perkeretaapian nasional juga terdiri atas rencana kebutuhan sarana perkeretaapian yang melayani angkutan perkotaan pada perkeretaapian nasional dari dan ke simpul moda transportasi lain yang dilayani oleh perkeretaapian nasional.

Lebih lanjut disebutkan pula pada PP NO.72 tahun 2009 pasal 3 ayat 1 disebutkan bahwa pelayanan angkutan kereta api merupakan layanan kereta api dalam satu lintas atau beberapa lintas pelayanan perkeretaapian yang dapat berupa bagian jaringan multimoda transportasi. Lintas pelayanan disini maksudnya adalah keterpaduan intra dan antar moda transportasi seperti yang dijelaskan pada pasal 4e. Selanjutnya diperjelas pada pasal 5 bahwa jaringan pelayanan perkeretaapian merupakan kumpulan lintas pelayanan yang tersambung satu dengan yang lain menghubungkan lintas pelayanan perkeretaapian dengan pusat kegiatan, pusat logistik, dan antarmoda.

Selain itu, terdapat beberapa batasan mengenai keterpaduan pelayanan transportasi. Sesuai dengan hasil Transport Sector Strategy Study for Indonesia, transportasi multimoda adalah "penggunaan dua atau lebih moda transportasi dalam suatu perjalanan moda yang berbeda bersifat komplementer antara satu dengan yang lain, masing-masing moda menjalankan bagian dari perjalanan tersebut sehingga dapat menampilkan keunggulan teknis dan keunggulan ekonomi, setiap perjalanan menggunakan transportasi jalan sebagai pengumpan dan penghubung."

b. Fungsi stasiun sebagai pemadu moda

Pada PP NO.56 Tahun 2009 pasal 69 ayat 1 bahwa keterpaduan antar jaringan jalur kereta api dengan jaringan jalur kereta api lain serta dengan moda transportasi lain dilakukan di stasiun. Sedangkan pada ayat 2 disebutkan bahwa stasiun kereta api merupakan simpul yang memadukan antara jaringan jalur kereta api dengan jaringan jalur kereta api lain serta jaringan jalur kereta api dengan moda transportasi lain.

c. Pelayanan

Kotler dalam Nasution, M.N, 2005 menyatakan pelayanan adalah aktifitas atau manfaat yang ditawarkan oleh suatu pihak kepada pihak lain yang pada dasarnya tidak berwujud dan tidak menghasilkan kepemilikan apapun produksinya mungkin terikat atau tidak pada produk fisik.

Berry dalam Nasution, M.N, 2005 menyebutkan pelayanan memiliki empat karakteristik utama, yaitu:

- 1) Tidak berwujud (Intangibility) yang berarti jasa tidak dapat dilihat, diraba, dirasakan, dicium, atau didengar sebelum dibeli.
- 2) Tidak terpisahkan (inseparability) yaitu pelayanan tidak dapat dipisahkan dari penyediannya itu manusia atau mesin

- 3) Keanekaragaman (Variability) yaitu pelayanan bersifat sangat keanekaragaman karena merupakan montandardized output, artinya banyak variasi bentuk, kualitas dan jenis, tergantung pada siapa, kapan dan dimana jasa tersebut dihasilkan.
- 4) Tidak tahan lama (perishability) yaitu pelayanan merupakan komoditas tidak tahan lama dan tidak dapat disimpan.

Menurut Chistoper dalam Nasution, M.n, 2005 ada kekuatan-kekuatan yang mengakibatkan terjadinya perubahan atau pertumbuhan yang cepat terhadap pelayanan yaitu :

- 1) Perubahan pola pengaturan dan kebijaksanaan pemerintah
- 2) Kemudahan dalam menetapkan standar-standar mutu asosiasi professional
- 3) Privatisasi
- 4) Inovasi teknologi dan komputerisasi
- 5) Ekspansi bisnis *leasing* dan *retail*
- 6) Globalisasi

METODOLOGI

A. Metode Survey

Secara sederhana metodologi penelitian ini terdiri atas beberapa bagian yaitu:

1. Studi pustaka/telaah dokumen

Tahap awal dari penelitian ini adalah melakukan studi pustaka yang relevan dan dapat dijadikan acuan dalam proses analisis selanjutnya. Selanjutnya melakukan identifikasi terkait dengan data-data yang akan dikumpulkan pada waktu melakukan survei.

2. Pengumpulan Data Primer dengan metode survei

Teknik pengumpulan data pada kajian ini menggunakan survey kuesioner, responden adalah pengguna Stasiun Tugu Yogyakarta.

Selain itu akan digunakan juga metode kuota yaitu yang pertama kali dilakukan adalah katagori responden, kemudian menentukan berapa banyak orang yang akan dimasukkan dalam katagori, kemudian dibuat matrik atau tabel yang dijadikan panduan pada saat survey. Selanjutnya pada saat survey diharuskan melengkapi kuota yang telah ditentukan dengan kebebasan memilih responden.

Data primer yang akan diperoleh meliputi informasi yang berkaitan dengan identifikasi/profil responden dan kondisi kebutuhan alih moda dari Stasiun Tugu ke tujuan akhir serta opini responden tentang pelayanan Bus DAMRI yang ada saat ini.

3. Pengumpulan Data Sekunder

Melaksanakan survei ke instansi terkait guna mendapatkan data dan informasi yang diperlukan untuk analisis dan evaluasi. Data sekunder yang dibutuhkan antara lain:

- a. Jumlah penumpang yang naik dan turun di Stasiun Tugu Jogjakarta;
- b. Jadwal kereta yang melalui Stasiun Tugu Jogjakarta;
- c. Data sarana dan trayek /rute Bus Damri;
- d. Jadwal perjalanan Bus DAMRI dan lintasnya;
- e. Serta data lain yang mendukung kajian.

4. Analisis Data

- a. Langkah-langkah dalam menganalisis data adalah Statistik deskriptif, meliputi nilai rata-rata untuk masing-masing atribut tingkat kebutuhan sarana Bus DAMRI;
- b. Melakukan analisis penentuan kebutuhan sarana Bus DAMRI serta fasilitas yang tersedia, dengan menggunakan alat analisis deskriptif serta analisis startegi dan upaya.

ANALISA DATA DAN PEMBAHASAN

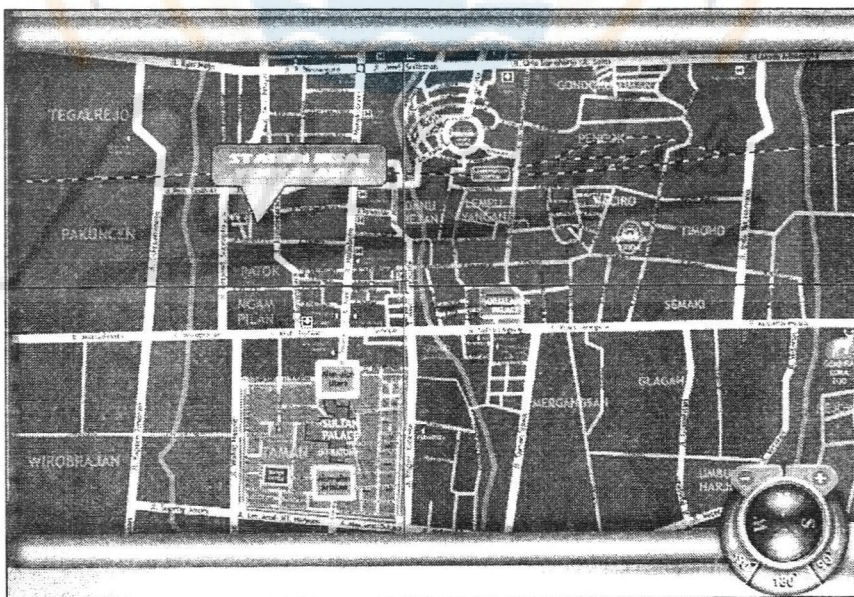
A. Pengolahan Data

Data yang diperlukan untuk penelitian ini selain diperoleh dari hasil penyebaran kuesioner kepada responden juga diperoleh dari hasil observasi atau pengamatan di lokasi penelitian ini dan dapat diuraikan sebagai berikut :

1. Kondisi Stasiun Tugu

Stasiun Tugu Yogyakarta, berada di bawah naungan PT Kereta Api (Persero) Indonesia Daerah Operasi VI.

Stasiun Tugu merupakan stasiun terbesar di Jogjakarta dengan banyak melayani kereta eksekutif dan bisnis serta lebih dari 20 keberangkatan dan kedatangan kereta api yang berhenti di Stasiun Tugu Yogyakarta



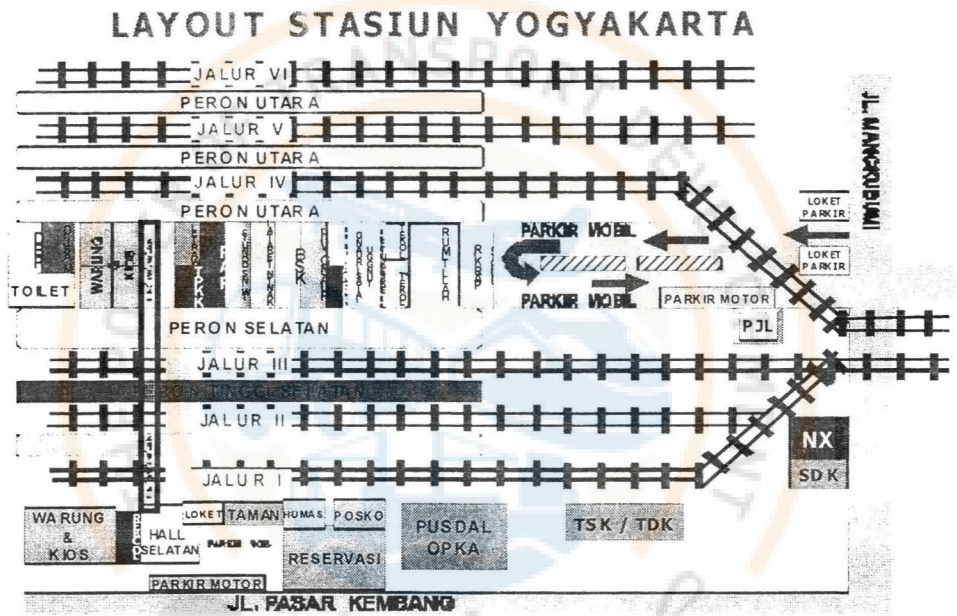
Gambar 1. Peta Lokasi Stasiun Tugu

b. Kondisi Pintu Masuk dan Keluar di Stasiun Tugu

Stasiun Tugu saat ini memiliki 2 akses pintu masuk dan pintu keluar yaitu pintu masuk dan keluar sebelah timur serta pintu masuk dan pintu keluar sebelah selatan.

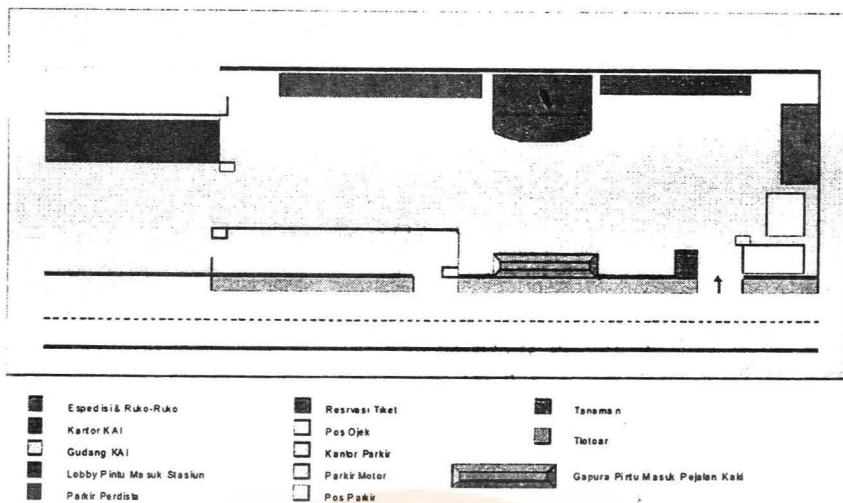
- 1) Kondisi Angkutan Umum Jalan Raya di Pintu Masuk dan Pintu Keluar Sebelah Timur Kondisi angkutan umum lanjutan yang diperlukan penumpang untuk mencapai tujuan akhir dan yang menggunakan pintu sebelah timur, tersedia angkutan Trans Jogja yang melayani penumpang dalam kota, penumpang harus menuju halte yang berada di Jalan Mangkubumi, jarak tempuh dari pintu sebelah timur kurang lebih 1 km, hal ini sangat menyulitkan bagi penumpang, walaupun tersedia angkutan umum lainnya seperti taxi, becak dan andong.

Sedangkan penumpang yang mempunyai tujuan akhir di luar kota Yogyakarta belum tersedia angkutan langsung sehingga harus berganti-ganti kendaraan.



Gambar 2. Pintu Masuk dan Pintu Keluar sebelah Timur dari dan menuju Jl. Mangkubumi.

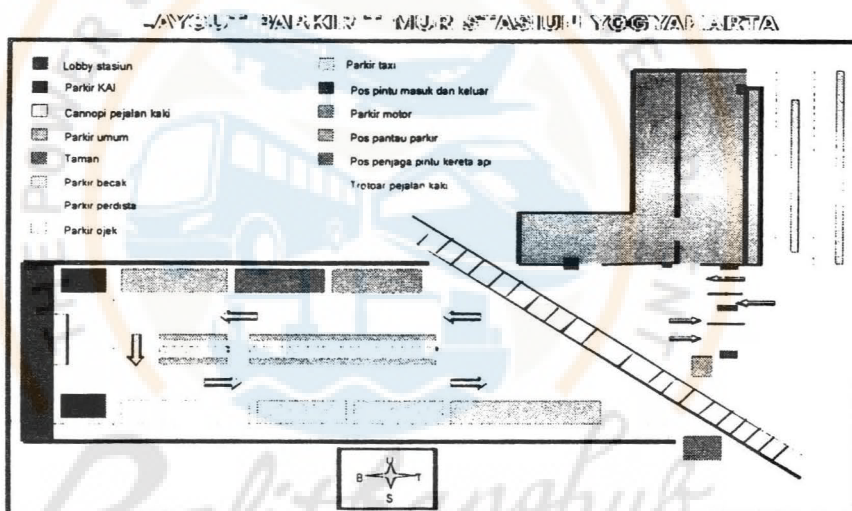
- 2) Kondisi Angkutan Umum Jalan Raya di Pintu Masuk dan Pintu Keluar Sebelah Selatan Selatan Pintu Masuk dan Pintu Keluar sebelah selatan berada di jalan Pasar Kembang, walaupun kondisi lalu lintas di area ini cukup ramai, namun belum tersedia halte angkutan umum dan jarak antara pintu keluar dengan jalan Pasar kembang kira - kira hanya sekitar 250 meter hingga 350 meter. Kondisi jarak ini akan efektif dan efisien bagi penumpang jarak jauh untuk melakukan alih moda dengan bus Luar Kota, apabila tersedia halter dan tempat penjualan tiket



Gambar 3. Layout Pintu Masuk Selatan Stasiun Tugu Jogjakarta

3) Kondisi Area Parkir

Area Parkir di Stasiun Tugu, dapat dilihat pada gambar berikut



Gambar 4. Layout parkir Stasiun Tugu Yogyakarta

4) Kegiatan Operasional di Stasiun Tugu

Stasiun Tugu merupakan stasiun terbesar di Jogjakarta dengan banyak melayani kereta eksekutif dan bisnis. Saat ini, lebih dari 20 keberangkatan dan kedatangan kereta api baik eksekutif maupun bisnis yang ada di Stasiun Tugu Jogjakarta.

Stasiun Tugu Jogyakarta melayani beberapa jenis angkutan kereta api baik eksekutif dan bisnis, untuk kereta api eksekutif yaitu Argo Dwipangga, Argo Lawu, Argo Wilis, Bima, Gajayana, Taksaka, Turangga, sedangkan untuk kereta bisnis melayani kereta Lodaya dan Sancaka, kereta bisnis eksekutif yaitu Fajar Utama Jogya, Gayabaru Malam Selatan, Jayabaya Selatan, Mutiara Selatan, Senja Utama Solo, dan Senja Utama Jogya. Selain itu juga melayani angkutan kereta

api jurusan Yogyakarta – Malang, Surabaya, Yogyakarta – Bandung dan Yogyakarta – Jakarta dan sebaliknya yang dilayani dengan kereta eksekutif dan Bisnis.

Penumpang Kereta Api yang akan melanjutkan perjalanan ke tujuan akhir, menggunakan berbagai moda kendaraan yang tersedia, namun khusus untuk angkutan luar kota belum tersedia secara optimal, sehingga penumpang harus berpindah-pindah kendaraan.

c. Kondisi Pelayanan Bus DAMRI di Yogyakarta

Bus DAMRI saat ini baru tersedia di Bandara Adisucipto Yogyakarta, merupakan alternatif angkutan antar kota yang terintegrasi antara penumpang Pesawat Udara dengan Bus DAMRI.

Bus ini menghubungkan antara Bandara Adi Sucipto dan Terminal tujuan yang berada di Luar kota Jogjakarta. Saat ini baru melayani 2 lintas yaitu lintas Magelang dan Kebumen. Lintas Bus DAMRI saat ini dari Bandara Adi Sucipto menuju terminal akhir Magelang dan Kebumen rute perjalanannya tidak melintasi Stasiun Tugu Jogjakarta bagi masyarakat pengguna jasa kereta api hal ini merasa akses menuju stasiun Tugu Jogjakarta maupun menuju tujuan akhir dari stasiun Tugu Jogjakarta sangat sulit



Gambar 5. Tempat ngetemus DAMRI di Bandara Adi Sucipto

B. Dasar Hukum Pengolahan Data

1. Peraturan Petundang-undangan

Peraturan perundang-undangan yang terkait dengan judul penelitian meliputi peraturan Undang-Undang Pemerintah Republik Indonesia di bidang transportasi Darat khususnya jalan raya dan kereta api. Untuk bidang transportasi Jalan tersedia produk hukumnya yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2005 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan di bidang perkeretaapian diatur dalam Undang-Undang Nomor tentang Perkeretaapian.

Produk hukum yang terkait dengan transportasi darat ini dapat diuraikan pada tabel berikut Tabel 20

Tabel 20. Produk Perundang-Undangan Moda Transportasi Jalan

NO	JENIS PRODUK	NOMOR	TENTANG	KEPENTINGAN
1.	Undang-Undang	- 22 Tahun 2005	- Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	- Regulator, Operator dan Masyarakat
2.	Peraturan Pemerintah Prasarana Jalan	- KM.41 Th 1993 - KM.43 Th 1993 - KM.31 Th 2002	- Angkutan Jalan - Prasarana Jalan - Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum	- Masyarakat - Masyarakat - Masyarakat
3.	Peraturan Pemerintah Sarana Kendaraan	- KM. 42 Th 1993 - KM. 44 Th 1993 - KM. 9 Th 2004	- Pemeriksaan Kendaraan Bermotor - Pengujian Tipe Kendaraan Bermotor	- Kendaraan dan Pengemudi - Pengusaha dan Masyarakat
4.	Prasarana Penunjang	- KM. 65 Th 1995 - KM. 66 Th 1993	- Fasilitas Pendukung Kegiatan LLAJ - Fasilitas Perparkiran Umum	- Masyarakat - Masyarakat
5.	Prosedur dan Petunjuk	- KM. 37 Th 2002 - KM. 49 Th 2005 - SK.271/HK.105/DRJD/1996 - SK.75/ AJ.601/DRJD/2003 - SK.1763/AJ.501/DRJD/2003	- Pelaksanaan Teknis Sabuk keselamatan - SISTRANAS - Pedoman Perekajasaan Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum - Penyelenggaraan Pool dan Agen perusahaan Otobus - Teknis Tanggap Darurat pada Kecelakaan Kendaraan Bermotor Angkutan Penumpang	- Operator - Masyarakat - Masyarakat dan Pengusaha - Pengusaha dan Operator - Pengusaha, Operator dan Konsumen
6.	Tarif	- SK.550/PR.301/DRJD/2002 - SK.1185/PR.301/DRJD/2002	- Pemberian Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Yang Dilakukan oleh Pengusaha Angkutan Penumpang Umum Dalam Trayek tetap dan Teratur. - Pemberian Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran yang dilakukan oleh Pengusaha Angkutan)	- Pengusaha dan Operator - Pengusaha dan Operator

2. Kondisi Wilayah Penelitian

Dalam penelitian ini wilayah penelitiannya adalah area Stasiun Tugu Yogyakarta dan sekitarnya serta Terminal Bus DAMRI di Bandara Adi Sucipto Yogyakarta, dengan uraian sebagai berikut :

a. Gambaran Umum Stasiun Tugu Yogyakarta

1) Stasiun Yogyakarta yang juga dikenal sebagai Stasiun Tugu berada di bawah naungan PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi VI. Arsitekturnya berjenis Stasiun Tugu Anno 1887 merupakan salah satu stasiun yang cukup tua (Stasiun Bogor Anno 1880). Gedung stasiun berada di tengah kedua sisi rel kereta api, sedangkan bangunan menghadap ke jalan poros kota Yogyakarta.

Stasiun ini melayani pemberangkatan dan kedatangan kereta api kelas eksekutif dan bisnis (perkecualian: Prambanan Ekspres), Stasiun Tugu terletak di tengah kota di antara bangunan Tugu Yogyakarta, kawasan Malioboro, dan Kraton

Jogyakarta. Hal ini memudahkan bagi pengguna kereta api, untuk dapat berjalan ke tempat tersebut sebagai obyek wisata yang terkenal.

2) Sistem pengoperasian stasiun Tugu Jogjakarta sebagai berikut :

- a) Penjualan tiket kelas eksekutif dan bisnis dilayani 30 hari sebelum keberangkatan ka dengan system tiketing on-line
- b) Tempat penjualan tiket / loket terdiri dari 2 bagian yaitu reservasi : terdiri dari 6 (enam) loket, yaitu loket 1,2,3,4,5,6 berada di ruang pusat reservasi (sebelah selatan) dan penjualan langsung : terdiri dari 3 loket, yaitu loket 4,5,6 berada di hall pintu masuk sebelah timur
- c) Pelayanan tiket rombongan 31 hari sebelum keberangkatan KA dengan persyaratannya adalah mengajukan surat permohonan rombongan, membayar tanda jadi (down payment) sebesar 20 % dari jumlah biaya yang harus dibayar
- d) Pengoperasian stasiun Tugu Jogjakarta diharapkan dapat membantu pengguna angkutan kereta api baik Bisnis maupun Eksekutif sehingga penumpang dapat merasakan pelayanan yang efektif dan efisien dalam hal mendapatkan tiket kereta api, namun sampai saat ini masih belum mampu semaksimal mungkin memberikan pelayanan terhadap penumpang angkutan kereta api hingga tujuan akhir dengan menyediakan moda jalan khususnya bus DAMRI sebagai moda lanjutan bagi penumpang keretaapi yang terintegrasi dengan menyediakan loket penjualan tiket Damri sesuai tujuan penumpang.
- e) Dengan penumpang kereta api yang rata-rata per hari berjumlah 5000 penumpang hingga 6500 penumpang sebagian besar penumpang masih melanjutkan perjalanan hingga sampai tujuan akhir khususnya penumpang yang menuju luar kota Jogjakarta dengan moda angkutan jalan.
- f) Dengan demikian penumpang yang akan melanjutkan perjalanan hingga tujuan akhir yang menuju luar kota dan sebaliknya membutuhkan moda lanjutan angkutan jalan yaitu angkutan Damri, namun pelayanan dari PT. Kereta Api Indonesia saat ini belum maksimal karena di stasiun Tugu Jogjakarta belum tersedia moda lanjutan khususnya moda angkutan jalan (Damri) yang terintegrasi antara PT. Kereta Api dengan Perum Damri yang bekerjasama menyediakan angkutan moda lanjutan hingga tujuan akhir dengan disediakan loket tiket moda lanjutan di stasiun Kereta api Jogjakarta dan halte Bus DAMRI di depan stasiunTugu.
- g) Stasiun Tugu Jogyakarta saat ini melayani kereta api jarak jauh, jarak sedang, dan jarak dekat. Untuk jarak jauh lintas Jakarta – Jogyakarta terdiri dari kereta eksekutif dan bisnis, dengan 6 kali kedatangan dan 6 kali keberangkatan serta 18 kereta terusan.

Tabel 21. Kerata Api Penumpang yang Berangkat Dari Stasiun Tugu Yogyakarta

NO	NOMOR KA	NAMA KA	KELAS KA	DARI	TUJUAN
1.	41	Taksaka Malam	Eksekutif	Yogya	Gambir
2.	39	Taksaka Pagi	Eksekutif	Yogya	Gambir
3.	86	Sancaka Sore	Eksekutif/Bisnis	Yogya	Gambir
4.	84	Sancaka Pagi	Eksekutif/Bisnis	Yogya	Gambir
5.	107	Fajar Yogya	Bisnis	Yogya	Gambir
6.	109	Senja Utama Yogya	Bisnis	Yogya	Gambir

Sumber Utama : PT Kereta Api Indonesia Daop VI Yogyakarta

Tabel 22. Kerata Api Penumpang Kedatangan Ke Stasiun Tugu Yogyakarta

NO	NOMOR KA	NAMA KA	KELAS KA	DARI	TUJUAN
1.	42	Taksaka Malam	Eksekutif	Yogya	Gambir
2.	40	Taksaka Pagi	Eksekutif	Yogya	Gambir
3.	85	Sancaka Sore	Eksekutif/Bisnis	Yogya	Gambir
4.	83	Sancaka Pagi	Eksekutif/Bisnis	Yogya	Gambir
5.	108	Fajar Yogya	Bisnis	Yogya	Gambir
6.	110	Senja Utama Yogya	Bisnis	Yogya	Gambir

Sumber Utama : PT Kereta Api Indonesia Daop VI Yogyakarta

Tabel 23. Kerata Api Penumpang Terusan Ke Stasiun Tugu Yogyakarta

NO	NOMOR KA	NAMA KA	KELAS KA	DARI	TUJUAN
1.	7	Argo Lawu	Eksekutif	Solo	Gambir
2.	8	Argo Lawu	Eksekutif	Yogya	Solo
3.	9	Argo Dwipangga	Eksekutif	Solo	Gambir
4.	10	Argo Dwipangga	Eksekutif	Gambir	Solo
5.	5	A. Argo Wilis	Bisnis	Gambir	Bandung
6.	6	Bima	Bisnis	SGU	SGU
7.	33	Bima	Eksekutif	Bandung	Jakarta
8.	34	Gajayana	Eksekutif	SGU	Malang
9.	31	Gajayana	Eksekutif	Gambir	Bandung
10.	32	Turangga	Eksekutif	Gambir	SGU
11.	37	Turangga	Eksekutif	Malang	Bandung
12.	38	Lodaya Pagi	Eksekutif	Jakarta	Solo
13.	75	Lodaya Pagi	Eksekutif/Bisnis	SGU	Bandung
14.	76	Lodaya Malam	Eksekutif/Bisnis	Bandung	SGU
15.	7	Lodaya Malam	Eksekutif/Bisnis	Solo	Bandung
16.	108	Mutiara Selatan	Eksekutif/Bisnis	Bandung	Solo
17.	108	Mutiara Selatan	Bisnis	SGU	Bandung
18.	108	Lodaya Malam	Bisnis	Bandung	Solo

Sumber Utama : PT Kereta Api Indonesia Daop VI Yogyakarta

1) Jadwal Perjalanan Bus Damri

Jumlah angkutan Damri saat ini 16 unit dengan melayani 2 rute yaitu Bandara Adisucipto – Magelang dan Bandara Adisucipto – Kebumen. Untuk trayek lintas Bandara Adisucipto – Magelang 5 kali keberangkatan dan kedatangan sedangkan Bandara Adisucipto – Kebumen 4 kali kedatangan dan keberangkatan.

b. Gambaran Umum Pelayanan BUS DAMRI Jogakarta

- 1) Pada Tahun 1982 Damri berstatus menjadi Perusahaan Umum (PERUM) berdasarkan PP No. 30 Tahun 1984. Selanjutnya dengan PP No. 31 Tahun 2002, PERUM DAMRI diberi tugas dan wewenang untuk menyelenggarakan jasa angkutan umum untuk penumpang dan atau barang di atas jalan dengan kendaraan bermotor.
- 2) Jumlah Armada DAMRI sebanyak 12 bus sedang dengan masing-masing 6 bus yang melayani trayek Bandara Adisucipto – Magelang dan Bandara Adi Sucipto – Purworejo-Kebumen. Jumlah penumpang memang baru mencapai 30 persen namun dari manajemen angkutan bandara DAMRI di Yogyakarta tetap optimis kondisi tersebut akan membaik dalam 6 tahun kedepan, mengingat selama tahun terakhir terjadi peningkatan jumlah penumpang secara signifikan. Selain itu, warga dari magelang yang bepergian ke kota-kota lain dengan menggunakan angkutan kereta api eksekutif maupun bisnis hingga saat ini belum difasilitasi dengan moda transportasi yang secara khusus melayani rute Magelang- Stasiun Tugu.
- 3) Trayek DAMRI saat ini baru melayani 3 trayek sebagaimana diuraikan dalam tabel berikut :

Tabel 24. Trayek Bus DAMRI

NO	TRAYEK	LINTAS	TARIF	PANJANG RUTE
1.	1	Bandara Adisucipto-Ringroad-Jombor-Tempel-Terminal Muntilan-Kota Magelang (Hotel Wisata)-PP	Rp. 35.000	98 KM
2.	2	Bandara Adisucipto-Ringroad Selatan-Gamping-Sentolo-Wates-Purworejo-Prembun-Kebumen-PP	Rp. 55.000	225 KM
3.	3	Bandara Adisucipto-Ringroad Selatan-Gamping-Sentolo-Wates-Purworejo-Prembun-Kebumen-Gombong-PP	Rp. 20.000	

Sumber Utama : Perum DAMRI Yogyakarta 2010

Tabel 25. Jadwal Perjalanan Bus DAMRI

BANDARA-MAGELANG (HOTEL WISATA) PP			BANDARA-PURWOREJO-KEBUMEN (HOTEL PATRA)PP		
NO	DARI BANDARA BERANGKAT	DARI MAGELANG BERANGKAT	NO	DARI BANDARA BERANGKAT	DARI KEBUMEN BERANGKAT
1.	07.00	04.00	1.	08.00	03.30
2.	08.00	05.00	2.	10.00	15.00
3.	09.00	06.00	3.	15.00	11.00
4.	10.00	07.00	4.	17.00	13.00
5.	11.00	08.00	NO	DARI BANDARA TIBA DI PURWOREJO	DARI KEBUMEN TIBA DI PURWOREJO
6.	14.00	12.00	1.	09.30	04.30
7.	16.00	13.00	2.	11.30	06.00
8.	18.00	14.00	3.	16.30	12.00
9.	19.00	15.00	4.	18.30	14.00
10.	20.00	16.00			

C. Pengolahan Primer

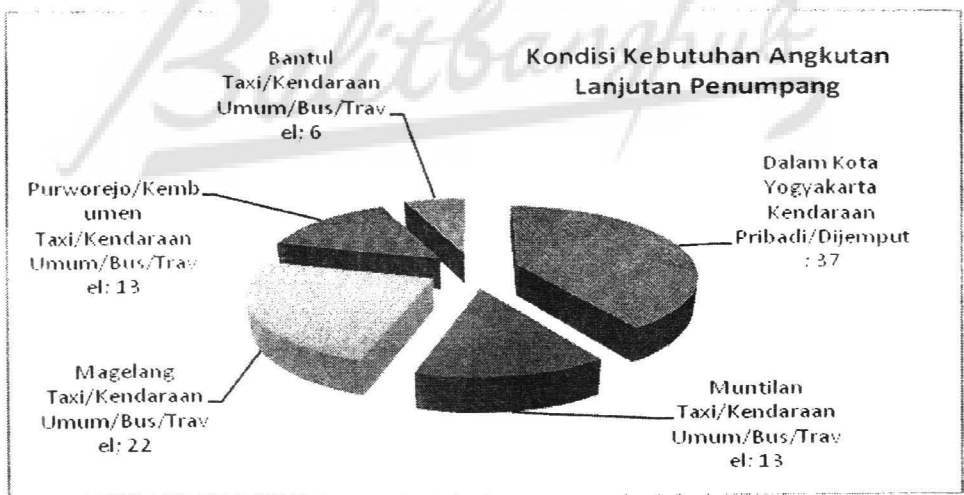
1. Hasil Kuesioner

Dari hasil survei melalui penyebaran kuesioner kepada responden pengguna jasa angkutan kereta api di stasiun Tugu Yogyakarta sebanyak 125 responden dan dari jumlah tersebut kuesioner yang dapat diolah sebanyak 100 kuesioner, karena 25 kuesioner gagal.

Berdasarkan pengolahan data baik primer maupun sekunder dan guna menjawab permasalahan dalam penelitian ini, maka dapat dianalisis, dengan uraian sebagai berikut :

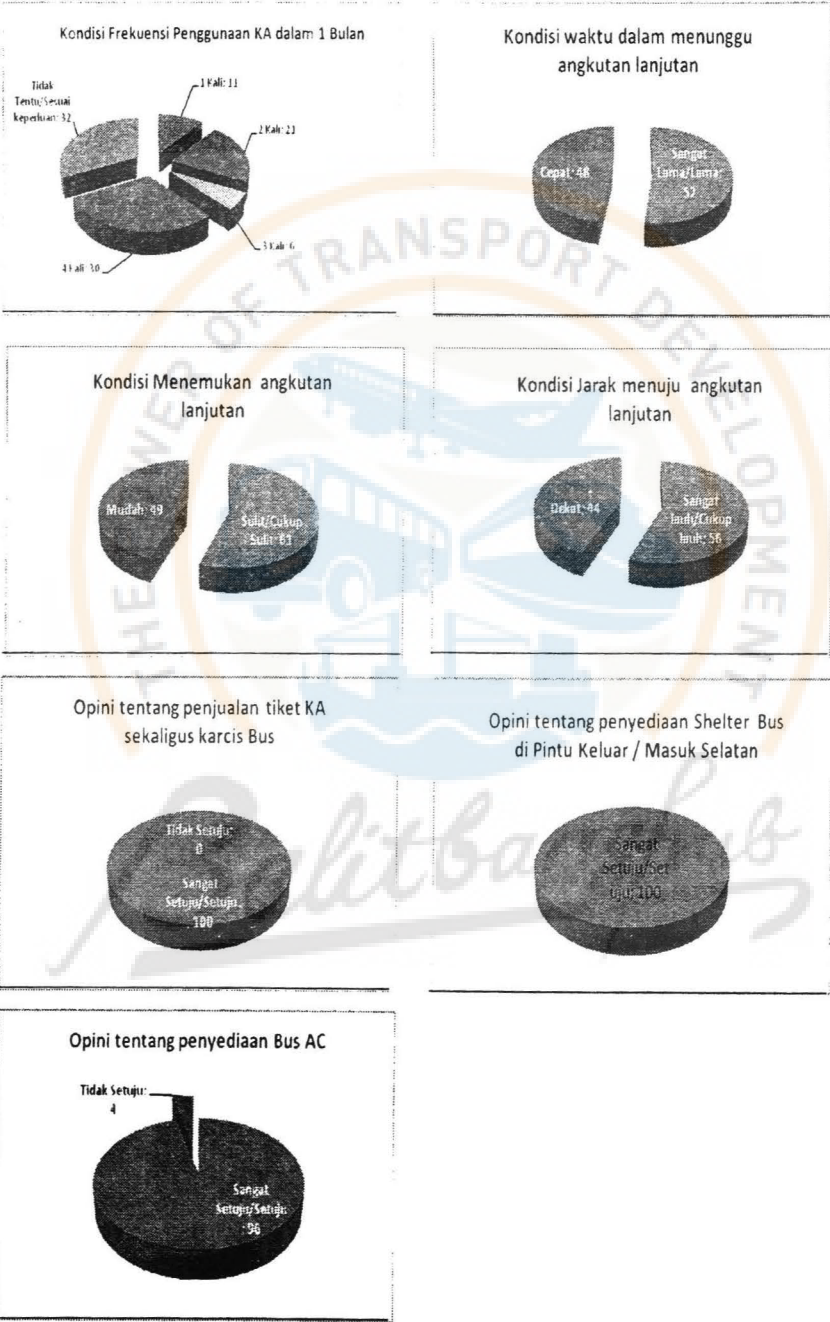
2. Kondisi penumpang yang memerlukan angkutan lanjutan untuk mencapai tujuan akhir dapat diuraikan sebagai berikut :

Grafik 1. Kondisi Kebutuhan Angkutan Lanjutan Penumpang



Dari uraian di atas, diketahui bahwa penumpang yang tidak memerlukan angkutan lanjutan hanya 37 responden, sedangkan yang memerlukan angkutan lanjutan ke tujuan akhir sebanyak 63 responden.

2. Kondisi kebutuhan responden terhadap angkutan lanjutan dapat diuraikan sebagai berikut :
- a. Dari 100 responden frekuensi menggunakan KA dalam 1 bulan menuju Yogyakarta, sebagai berikut :



Berdasarkan uraian di atas dan untuk menjawab permasalahan bahwa sarana bus untuk keperluan alih moda dari KA ke transportasi jalan khususnya bus DAMRI di Stasiun Tugu Yogyakarta saat ini belum memenuhi kebutuhan, maka dari hasil analisis tersebut kebutuhan alih moda atau angkutan lanjutan perlu segera dipenuhi dengan melaksanakan integrasi antara jadwal KA dan pelayanan Bus, demikian pula dengan adanya penjualan tiket Bus DAMRI pada stasiun asal sekaligus pada penjualan tiket KA jurusan Yogyakarta untuk penumpang yang akan melanjutkan perjalanan ke tujuan akhir.

d. Analisis Strategi Dan Upaya

Selanjutnya dalam rangka mewujudkan rencana untuk menjawab permasalahan yang telah dirumuskan, diperlukan langkah-langkah strategi dan upaya, sebagai berikut :

Strategi pelaksanaan kerjasama

Dalam rangka memenuhi kebutuhan masyarakat pengguna jasa KA di stasiun Tugu, maka perlu dilaksanakan pelayanan terpadu antara angkutan KA dengan angkutan jalan raya, khususnya angkutan bus, melalui kerjasama dan integrasi antara PT. KAI dengan Perum DAMRI, yang didahului dengan penyediaan sarana yang dibutuhkan seperti akses jalan khusus menuju halte bus, pembuatan halte dan penyediaan armada bus, strateg ini dapat ditindaklanjuti dengan upaya-upaya berikut:

- Membuat loket karcis Bus DAMRI di stasiun-stasiun asal keberangkatan guna mempermudah masyarakat yang membutuhkan.
- Membuat halte Bus DAMRI di area pintu masuk dan keluar sebelah selatan stasiun Tugu Yogyakarta.
- Membuat akses jalan / jalur khusus dari stasiun menuju halte untuk memudahkan penumpang yang akan naik bus.
- Membuat papan penunjuk jalan ke halte di area dalam stasiun yang dinilai cukup strategis.
- Menyusun jadwal terpadu antara kedatangan Kereta Api dengan jadwal Bus DAMRI di stasiun Tugu.

1. Strategi pemenuhan kebutuhan sarana oleh PT KAI

Dalam pelaksanaan kerjasama, masing-masing pihak bersedia menyediakan sarana yang diperlukan. Untuk pihak PT KAI penyediaan sarana dimaksud dimaksud adalah penyediaan jalan/jalur khusus menuju halte di area stasiun dan penyediaan area/ lahan untuk pembuatan halte, Strategi ini dapat ditindaklanjuti dengan upaya-upaya berikut:

- a. Mengatur area yang akan dibuat akses / jalan khusus menuju halte. yang dilengkapi dengan pagar serta atap guna kenyamanan penumpang;
- b. Mengatur area di sekitar pintu masuk dan pintu keluar sebelah selatan untuk dibuat halte Bus DAMRI yang akan melayani kedatangan dan atau keberangkatan Bus yang disesuaikan dengan jadwal kedatangan dan keberangkatan KA.
- c. Memberikan informasi yang luas kepada pengguna stasiun tentang layanan terpadu, melalui pengumuman dan papan penunjuk.

Tindak lanjut strategi di atas dilaksanakan oleh pihak Perum DAMRI, dengan upaya-upaya berikut:

- a. Meningkatkan ketersediaan armada Bus DAMRI dengan fasilitas AC untuk semua jurusan atau trayek yang akan melayani kebutuhan;
- b. Meningkatkan lintasan Armada Bus DAMRI dengan semua Armada Bus Damri berbagai jurusan melintasi Stasiun Tugu Jogjakarta;
- c. Meningkatkan pelayanan melalui penambahan trayek Bus DAMRI ke kota-kota kecil seperti Wonosari, Bantul dan lainnya yang belum ada selama ini;
- d. Meningkatkan pelayanan dengan memberikan kenyamanan, keramahan petugas dan keamanan.

PENUTUP

Selanjutnya berdasarkan hasil pembahasan, kesimpulan yang dapat diambil adalah

A. Kesimpulan

1. Pengguna jasa stasiun Tugu saat ini membutuhkan angkutan lanjutan khususnya angkutan Bus dalam hal ini Bus DAMRI, yang dapat melayani angkutan dari stasiun Tugu ke kota-kota kecil di sekitar kota Jogjakarta dan sebaliknya guna ;
2. Dalam rangka meningkatkan pelayanan diperlukan kerjasama antara PT. KAI dengan Perum DAMRI untuk penyelenggaraan pelayanan integrasi angkutan kereta api dan Bus DAMRI dengan menyediakan sarana yang diperlukan oleh kedua belah pihak;
3. Menyediakan armada bus yang difasilitasi dengan AC dengan penambahan trayek yang melintasi stasiun Tugu ke kota-kota kecil sekitar kota Jogjakarta dan sebaliknya, yang saat ini belum terlayani.
4. Menyusun jadwal terpadu antara jadwal kedatangan dan keberangkatan kereta api dengan jadwal kedatangan dan keberangkatan bus DAMRI serta merencanakan penjualan karcis bus DAMRI dengan membuka loket di stasiun-stasiun asal guna mempermudah penumpang yang memerlukannya.
5. Diperlukan adanya sosialisasi atau pengumuman kepada masyarakat tentang peningkatan pelayanan terpadu dimaksud di tempat strategis pada area stasiun dan Bandara di Jogakarta serta di kota-kota lain.

B. Rekomendasi

Dari kesimpulan di atas, maka rekomendasi yang dapat diajukan untuk dipertimbangkan pelaksanaannya adalah :

1. Diperlukan suatu kerjasama antara PT KAI dengan Perum DAMRI yang melibatkan pihak-pihak yang berwenang seperti Pemerintah Kota, dan provinsi, khususnya Dinas Perhubungan di Jogakarta tentang integrasi dan pelayanan terpadu angkutan Kereta Api dengan angkutan bus DAMRI dengan trayek ke kota-kota kecil di sekitar kota Jogjakarta;

2. Pihak Perum DAMRI perlu menambah armada Bus AC sebagai tambahan sarana untuk trayek-trayek baru yang melintasi stasiun Tugu Jugjakarta ke kota-kota kecil di sekitar kota Jogja khususnya wilayah Jawa Tengah, melalui pengaturan koordinasi dengan Perum DAMRI kota-kota lain yang membutuhkan armadanya moda lanjutan;
3. Halte bus DAMRI dapat dibuat di area pintu keluar masuk sebelah selatan atau di Jalan Pasar Kembang, yang dapat dilengkapi dengan loket penjualan karcis bus;
4. Dalam rangka peningkatan pelayanan, maka jadwal kedatangan dan keberangkatan Kereta Api dan jadwal kedatangan dan keberangkatan Bus DAMRI, perlu terintegrasi secara baik, dengan demikian keberangkatan atau kedatangan bus dapat disesuaikan dengan jadwal KA sehingga Bus tidak perlu ngetem dan penumpang yang baru turun dari kereta api dapat segera diberangkatkan menuju tujuan akhir;
5. Diperlukan surat perjanjian kerjasama antara PT KAI dengan Perum DAMRI serta Dinas Perhubungan yang terkait tentang fasilitas integrasi disimpul transportasi dimaksud, sebagai pengikat hukum yang diperlukan bagi pihak-pihak dimaksud.

DAFTAR PUSTAKA

- Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan KA.
- Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan KA.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.
- Cambridge, Systematics, Inc. (2007); *National Rail Freight Infrastructure Capacity and Investment Study*, Final Report. Prepared for Association of American Railroads.
- Canning, D.(1991); *The Contribution of Infrastructure to Aggregate Output*. Department of Economics, The Queen's University at Belfast, United Kingdom.
- De la Barra, T., (1989), *Integrated Land Use and Transport Modelling : Decision Chains and Hierarchies*, Cambridge University Press, New York
- Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, 2007, Spesifikasi Trans Jogja, Yogyakarta
- Listantari, 2005. Kajian Potensi Permintaan Jasa Angkutan Kereta rel Untuk Penumpang Menuju Pelabuhan Tanjung Priok, Puslitbang Manajemen Transportasi.
- Nasution, M.N. 2005. *Manajemen Mutu Terpadu (Total Quality Management)*. Ghalia Indonesia: Bogor.
- <http://citytransport.info/Integ.htm>
- *) Lahir di Yogyakarta, 26 April 1960. Pendidikan S1 Administrasi Negara Universitas UNISMA Bekasi Tahun 2002. saat ini Menjabat Peneliti Muda Sektor Transportasi Darat.
- **) lahir di Jakarta, 16 Juli 1954, Pendidikan S.1 Ekonomi Universitas UNISMA Bekasi Tahun 2003. Saat ini Menjabat Peneliti Madya Sektor Transportasi Darat.