



Menyambut Tambahan Halte/Shelter Bus Trans Jogja

SUDAH diberi contoh bahwa untuk naik turun penumpang di perjalanan dengan kendaraan bus umum Trans Jogja mutlak wajib di halte/shelter. Jadi jika *driver/chaufir/sopir/pengemudi* angkutan umum selama ini sembarangan menaikturunkan penumpang asal angkut dan asal turun, ya repot. Yang ditilang biasanya pengemudinya. Jika calon penumpang/penumpanglah yang menyebabkan pengemudi ditilang, berarti si orang tersebut 'menyengsarakan orang lain'.

Tidak ada ajaran agama apapun, ajaran sekolah manapun, bahkan perguruan tinggi apapun-manapun, membolehkan/membenarkan perilaku/karakter/mental semacam ini terjadi. Pembangunan halte/shelter berebut dengan lahan parkir tepi jalan umum. Mana yang kepentingan masyarakat umum, mana yang kepentingan pendapatan parkir, mana yang kepentingan 'sesaat' pengelola parkir tepi jalan umum, mestinya angkutan umum massal adalah primadona, jadi

ya diberi prioritas, karena di sinilah kepentingan orang banyak lebih besar daripada kepentingan pribadi atau golongan.

Gangguan lalu lintas paling menonjol dan terbesar adalah parkir tepi jalan umum (selain pasar tumpah), apalagi selama ini tidak ada persiapan pembuatan infrastruktur jalan untuk perparkiran tersebut. Apalagi kalau parkirnya serong atau menyudut, memakai *space* lebar jalan sangat banyak, lebar jalan semakin sempit, bisa macet dan bisa timbul kecelakaan.

Kalau terjadi kecelakaan, biaya rumah sakit (medis) atau bahkan sampai pemakaman jika yang celaka tersebut meninggal (aset terputus sia-sia), dibandingkan dengan biaya pendapatan parkir, bisa dihitung secara analisis perparkiran (?). Mestinya pengelola parkir tepi jalan umum harus bersinergi dengan pembuat jalan dan penentu kebijakan boleh tidaknya ruas jalan itu digunakan untuk parkir.

Kajian Ahli Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas (*Management Traffic and Traffic Engineering*), wajib terlibat aktif dan proaktif, termasuk suara dari masyarakat pengguna transport, seperti MTI, HPJI dll patut dipertimbangkan dan diperhitungkan.

Bus angkutan umum berhenti menaikturunkan penumpang di halte/shelter, bukanlah sama dengan kendaraan parkir tepi jalan umum. Karena kalau parkir pasti berhenti, tetapi kalau berhenti belum tentu parkir. Jika selama ini ada ruas jalan dilewati rute bus angkutan umum, tanpa fasilitas halte/shelter, apalagi bus Trans Jogja, dengan alasan karena 'merebut lahan parkir tepi jalan umum', ya *di-rembug*, taruhlah misalnya ada semacam 'kompensasi perparkiran' (catatan: Undang Undang Republik Indonesia (UURI) tentang Jalan dan UURI tentang LLAJ, membolehkan parkir tepi jalan asalkan dengan prasyarat ketat tertentu dan mengikat semua pihak tanpa kecuali).

Tetapi jika tiadanya halte/shelter akibat timbulnya 'halangan' komunitas kegiatan pertokoan/perdagangan

tepi jalan umum, maka patut dipertanyakan IMBB-nya terhadap Analisis Mengenai Dampak Lalu Lintas (Amdal Lalin atau Uji Lalu Lintas bangunan tepi jalan umum), pada kegiatan ekonomi tersebut? Pemberi Izin Mendirikan Bangunan (IMBB) terhadap Amdal Lalin, bagaimana?

Kesimpulannya tegas bahwa setiap ruas jalan yang dilalui bus Trans Jogja, wajib disediakan minimal 2 unit halte/shelter di bagian kiri kanan jalan tersebut (yang membangun bolehkah peran swasta? Ya, mengapa tidak?!)

Tidak ada tawar-menawar, sehingga ketiadaan fasilitas menaikturunkan calon penumpang atau penumpang yaitu halte/shelter, akan menjadikan fenomena 'pilu', karena orang-orang tadi dipameri tontonan bus Trans Jogja, sementara tidak dapat menggunakannya, mana halte/shelter-nya? *Sumangga ana rembug dirembug sing apik-apik*. ☐ - g (6396-2008)

HR Widiastjarjo, Samironobaru
No 19 Yogyakarta, Telp 584319.

1. Walikota Yogyakarta
 2. Wakil Walikota Yogyakarta
 3. Sekretaris Daerah
 4. Asisten
 INSTANSI

NILAI BERITA

Instansi	Nilai Berita	Sifat	Tindak Lanjut
1. Bagian Umum	Netral	Segera	Untuk Diketahui
2. Dinas Pengelolaan Pasar			

Yogyakarta, 24 April 2026
 Kepala

Ig. Trihastono, S.Sos. MM
 NIP. 19690723 199603 1 005