

## INTISARI

Kota Yogyakarta merupakan salah satu kota besar di Indonesia yang memiliki berbagai macam jenis kegiatan. Kondisi tersebut mengakibatkan Kota Yogyakarta berkembang dengan sangat pesat dan berdampak pada munculnya Kawasan Aglomerasi Perkotaan Yogyakarta (APY). Kawasan APY saat ini memiliki prospek perkembangan kawasan yang pesat. Kondisi ini didukung dengan fungsi kawasan APY saat ini sebagai Pusat Kegiatan Nasional (PKN). Oleh karenanya, kehadiran sarana dan prasarana penunjang mutlak diperlukan. Salah satunya adalah ketersediaan transportasi publik. Saat ini di kawasan APY sudah didukung oleh sistem angkutan umum Transjogja yang menerapkan konsep *Bus Rapid Transit* (BRT). Keberadaan angkutan umum di sebuah kawasan juga penting dalam mengakomodasi pergerakan masyarakat berpendapatan rendah atau golongan *captive user* yang memiliki keterbatasan pilihan moda untuk melakukan mobilitas. Namun kondisi saat ini yang terjadi di kawasan APY justru sebagian besar masyarakat berpendapatan rendah lebih memilih menggunakan sepeda motor dibanding Transjogja. Hal tersebut diduga merupakan implikasi dari rendahnya kualitas pelayanan transportasi publik dan belum terciptanya keadilan dalam pelayanan Transjogja.

Penelitian ini menggunakan metode campuran kuantitatif-kualitatif dengan model urutan pembuktian (*sequential explanatory*) dan pendekatan deduktif. Penelitian ini berfokus pada aspek keadilan dalam transportasi. Keadilan dalam transportasi sendiri mengacu pada distribusi dan dampak yang ditimbulkan dari kehadiran transportasi di sebuah wilayah. Dalam penelitian ini, untuk menganalisis keadilan dalam pelayanan Transjogja dilakukan analisis dari hasil *overlay* antara efektivitas kinerja Transjogja dan sebaran penduduk miskin per kecamatan di kawasan APY. Penelitian ini diawali dengan analisis efektivitas kinerja Transjogja dan kemudian dilanjutkan dengan analisis aspek keadilan ruang dalam pelayanan Transjogja tersebut. Adapun data yang digunakan dalam penelitian ini didapat dari hasil penyebaran kuesioner terhadap 162 responden pengguna Transjogja, hasil kegiatan observasi lapangan, dan data jumlah penduduk miskin per kecamatan.

Penelitian ini menemukan bahwa kinerja Transjogja yang dilihat dari indikator keterjangkauan, ketersediaan, aksesibilitas, dan akseptabilitas sudah tergolong efektif dan cukup efektif pada seluruh BWK di kawasan APY. Hanya saja pada kawasan aglomerasi Kabupaten Sleman dan Bantul aspek keterjangkauan yaitu luas area yang tercakupi masih tergolong kurang efektif. Sementara itu, dari aspek keadilan ruang pada masing-masing indikator didapatkan kondisi yang beragam. Terdapat beberapa kawasan yang tergolong adil dimana jumlah penduduk berpendapatan rendah tinggi dan kinerja Transjogja tergolong efektif. Namun juga terdapat beberapa kawasan yang tergolong tidak adil dimana jumlah penduduk berpendapatan rendahnya tinggi dan kinerja Transjogja tergolong kurang efektif.

Kata kunci: kawasan aglomerasi, kinerja transportasi publik, keadilan ruang

## ABSTRACT

Yogyakarta City is one of the biggest city in Indonesia. It does impact the massive growth and stimulating Yogyakarta Urbanized Area (YUA). Yogyakarta Urbanized Area have immediate prospect of the rapid development of the area. This condition is supported by the function of Yogyakarta Urbanized Area currently as PKN. Therefore, availability of facilities and supporting infrastructure is absolutely necessary. One of the facilities and infrastructure needed is availability of public transportation. Currently in the Yogyakarta Urbanized Area (YUA) has been supported by Transjogja public transportation system that apply the concept of Bus Rapid Transit (BRT). The existence of public transportation in an area is also important in accommodating the movement of low-income communities or captive users who have limited mobility options. However, the current conditions that occur in the Yogyakarta Urbanized Area (YUA) is most of the low-income people prefer to use motorcycle than Transjogja. This is expected to be an implication of the poor quality of public transport services and the lack of equity in Transjogja services.

This study use mixed methods of qualitative and quantitative with sequential explanatory model and deductive approach. This research focuses on transport equity. Transport equity refers to the distribution and impacts arising from the presence of transportation in a region. In this research, the analysis of equity in Transjogja service is the result of the overlay between the effectiveness of Transjogja performance and the distribution of poor people per sub-district in YUA region. This research begins with analysis of Transjogja performance effectiveness and then continued with analysis of spatial equity aspect in Transjogja services. The sample data obtained from questionnaires that distributed to 162 respondents, the public transportation users, results of observation activities, and the number of low-income population each subdistricts.

This study found that the performance of Transjogja is already effective known from the affordability, availability, accessibility, and acceptability indicators. It is also effective enough in all parts of Yogyakarta Urbanized Area (YUA). However, in the agglomeration area of Sleman and Bantul regency, the affordability aspect which is the area covered is still less effective. Meanwhile, there are various conditions from the aspects of spatial equity in each indicator. There are some areas that are fair, the low-income population is high and the performance of Transjogja is effective. But there are also some areas that are considered unfair because the low-income population is high and the performance of Transjogja is less effective.

**Keywords:** agglomeration area, public transportation performance, spatial equity