**”RODA NASIB BUS KOTA”**

**(DOKUMENTER PERBANDINGANDAN KONTRADIKSI TRANSPORTASI UMUM KOPATA DI YOGYAKARTA)**

Agusti Diah Safitri

Universitas Mercu Buana Yogyakarta

Email : Agustids729@gmail.com

**ABSTRAK**

Perkembangan alat transportasi semakin meningkat sejalan dengan pertumbuhan jumlah dan aktivitas masyarakat, khususnya di Daerah Istimewa Yogyakarta. Salah satu transportasi umum di Jogja yaitu bus kota KOPATA, kondisi bus kota KOPATA yang kian tergeser oleh transportasi lain dan lebih mengedepankan layanan *private* dan kenyamanan. Meski kemudian armada bus kota bertransformasi menjadi Trans Jogja yang digembar-gemborkan sebagai transportasi massal moderen, namun pada kenyataanya alat transportasi ini belum bisa menjawab kebutuhan masyarakat akan kebutuhan transportasi umum yang memadai. Objek dari film dokumenter ini adalah Ketua KOPATA ke III, pendiri KOPATA, mantan supir bus KOPATA, dan masyarakat yang memakai jasa transportasi umum. Pemilihan kata “Roda Nasib Bus Kota” sebagai judul film dokumenter ini karena mempunyai filosofi sangat mendalam, yaitu terbenam atau lenyapnya eksistensi bus kota KOPATA secara perlahan di Yogyakarta. Dengan adanya permasalahan-permasalahan tersebut dari segi eksistensi bus kota KOPATA saat ini, dan bagaimana sejarah sekaligus apa saja hambatan dari pengelolaan bus KOPATA di Yogyakarta.

Kata Kunci: Transportasi umm, KOPATA, Eksistensi.

*ABSTRACT*

*The development of transportation means is increasing in line with the growth in the number and activities of the community, especially in the Special Region of Yogyakarta. One of the public transportation in Jogja is the KOPATA city bus, the condition of the KOPATA city bus which is increasingly displaced by other transportation and prioritizes private services and comfort. Although later the city bus fleet transformed into Trans Jogja which was heralded as modern mass transportation, in reality this means of transportation has not been able to answer the public's need for adequate public transportation. The object of this documentary film is the chairman of KOPATA III, the founder of KOPATA, a former KOPATA bus driver, and people using public transportation services. The choice of the word “Roda Nasib Bus Kota” as the title of this documentary film is because it has a very deep philosophy, namely the slow down or disappearance of the KOPATA city bus in Yogyakarta. With these problems in terms of the current existence of KOPATA city buses, and how is the history as well as what are the obstacles of KOPATA bus management in Yogyakarta.*

*Keywords : Public transportation, KOPATA, existence.*

**Pendahuluan**

Perkembangan alat transportasi semakin meningkat sejalan dengan pertumbuhan jumlah dan aktivitas masyarakat. Pertumbuhan dan perkembangan kota yang meningkat ditandai dengan meluasnya permukiman, fasilitas ekonomi, fasilitas sosial, dan jaringan infrastruktur. Khususnya di Daerah Istimewa Yogyakarta yang dapat disebut sebagai kota pelajar ini semakin hari meningkatnya aktivitas perekonomian dan pembangunannya. Dengan meningkatnya pembangunan di Yogyakarta, maka kebutuhan perjalanan pun semakin meningkat. Permasalahan transportasi juga semakin bertambah seiring dengan peningkatan jumlah penduduk yang membutuhkan jasa transportasi sebagai sarana mobilitas dalam memenuhi kegiatan sehari-hari. Menurut data dari hasil wawancara Pendiri KOPATA oleh Muslich Zainal Asiqien dijelaskan bahwa :

“Mulai tahun 1973-1974 itu kampus pelan-pelan itu pindah ke utara ke Bulak Sumur. Yang pertama kali ya karena adanya gedung pusat UGM kan dan dimulai itu. Nah ini kan ada masalah dengan angkutan. Dulu kita kan semuanya bersepeda, kalau kita semuanya bersepeda, maka yang naik sepeda tinggalnya di daerah selatan kan setengah mati padahal masyarakat Jogja itu banyak yang mengandalkan penghasilannya itu dari kost-kost’an. Ya sama lah sekarang juga begitu, nah karena itu kan jadinya timbul problem masalah angkutan.”

Pengangkutan atau transportasi adalah pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Proses pengangkutan merupakan gerakan dari tempat asal, darimana kegiatan itu dimulai, ketempat tujuan, kemana kegiatan itu berakhir. Unsur-unsur pengangkutan itu sendiri adalah muatan yang diangkut, adanya kendaraan sebagai alat angkutan, ada jalan yang dapat dilalui, ada terminal asal dan tujuan, serta ada sumber daya manusia, organisasi atau manajemen yang menggerakkan kegiatan transportasi tersebut.

Transportasi atau pengangkutan merupakan suatu hal yang sangat penting bagi kehidupan masyarakat. Adapun hal lainnya yang penting dalam kebutuhan alat transportasi, yaitu keamanan, kenyamanan, dan kelancaran pengangkutan yang menunjang pelaksanaan pembangunan di berbagai sektor, seperti sektor industri, perdagangan, pariwisata dan pendidikan. Dimana masyarakat umum di Yogyakarta selalu melakukan pergerakan sosial dengan tujuan yang berbeda-beda, maka dari itu sangat dibutuhkannya sarana penunjang pergerakan berupa angkutan pribadi seperti mobil atau motor, maupun angkutan umum seperti paratransit dan masstransit. Angkutan umum paratransit yaitu angkutan yang tidak memiliki jalur dan jadwal yang tetap dalam beroperasi disepanjang jalurnya, sedangkan angkutan umum masstransit yaitu angkutan yang memiliki jalur dan jadwal yang tetap serta tempat pemberhentian yang jelas.

Di Yogyakarta sendiri untuk jenis angkutan umum sangat beragam, menurut penuturan hasil wawancara dari Ketua KOPATA ke III oleh Darto menjelaskan tentang :

“Jadi dulu memang ada angkutan kota yang berupa, mulai dengan kendaraan angkutan *Pick up*, nah ini banyak warnanya ada biru ada hijau ada kuning tapi pada waktu Gajah Mada itu pindahan dari Pagelaran atau Komplek itu ke Pusat yang sekarang maka ada kesulitan dari mahasiswa dulu hanya melayani kota, tapi akhirnya atas permintaan dari kampus agar KOPATA bisa melayani ke kampus. Nah sejarahnya itu terjadi sekitar tahun 1974 sampai 1976 itu peristiwanya atau permintaannya itu. Nah sejak itulah lebih terkenal namanya kol kampus tapi yang punya macem-macem ada Dewi Ratih, ada Muji, macam-macamya.”

Salah satu jenis angkutan umum di Yogyakarta yaitu Koperasi Pengusaha Angkutan Kota atau KOPATA. Angkutan umum ini pernah menjadi primadona sebelum banyak munculnya alat transportasi yang mengikuti perkembangan jaman. Eksistensi dan daya saing ditengah persaingan usaha alat transportasi pun sangat tinggi. Maka tak heran jika saat ini, KOPATA yang dulu menjadi primadona kian lama mulai tergerus zaman seiring dengan berubahnya regulasi kebijakan dari pemerintah.

Berdasarkan hal tersebut, maka penulis tertarik untuk membuat film dokumenter berjudul “Roda Nasib Bus Kota” ini dengan maksud untuk mengetahui perbandingan dan kontradiksi dari regulasi kebijakan pemerintah dengan adanya eksistensi KOPATA di Yogyakarta.

**Rumusan Masalah**

Dari pemaparan latar belakang diatas, maka dapat diberi rumusan masalahnya tentang bagaimana eksistensi KOPATA di tengah regulasi kebijakan pemerintah sebagai transportasi umum di Yogyakarta?

**Kerangka Teori**

Dokumenter adalah program yang menyajikan cerita nyata, dilakukan pada lokasi sesungguhnya dan didukung narasi. Program dokumenter termasuk dalam program informasi bersifat *soft news*. Program dokumenter merupakan urutan kejadian yang sudah terjadi di masa lampau, sehingga dalam produksinya terkadang tidak menggunakan *synopsis*, tetapi hanya *treatment* sebagai kerangka cerita yang mengandung garis besar penuturan jalan cerita dengan urutan kejadian atau peristiwa secara terperinci. Prinsip film dokumenter adalah membiarkan spontanitas objek yang difilmkan bukan rekayasa. Maka obyek riset yang menjadi penggerak utama.

Prinsip film dokumenter adalah membiarkan spontanitas objek yang difilmkan bukan rekayasa. Maka obyek riset yang menjadi penggerak utama. Ide-ide yang diangkat dari hal-hal yang kecil/sederhana mungkin luput dari perhatian yang lain atau kita pada umumnya, ide keprihatinan dan kejenuhan terhadap fenomena atau peristiwa yang terjadi di sekeliling kita.

Dokumenter merupakan karya yang sangat bergantung dengan fakta pada suatu peristiwa yang nyata dan bukan merupakan cerita fiksi belaka. Dokumenter juga merupakan karya yang membutuhkan keakuratan data-data untuk menguatkan gagasan dalam peristiwanya, oleh sebab itu karya dokumenter membutuhkan narasumber yang kompeten untuk memaparkan suatu peristiwa yang terjadi. Dalamperkembanganya, program dokumenter memiliki beberapa *genree* atau jenis yaitu perjalanan, sejarah, nostalgia, rekontruksi, investigasi, perbandingan dan kontradiksi, ilmu pengetahuan, diary, musik, eksperimen, dokudrama, serta biografi atau potret.

Dokumenter ini mengetengahkan sebuah perbandingan, bisa dari seseorang atau suatu yang bersifat budaya, perilaku, dan peradaban suatu 18 bangsa. Menceritakan perbedaan suatu situasi atau kondisi dari suatu objek/subjek dengan yang lainnya.

Pembahasan film ini, pnulis membandingkan adanya eksistensi KOPATA di tengah regulasi kebijakan pemerintah sebagai transportasi umum di Yogyakarta. Sedangkan hal kontradiksi disini yaitu dari suatu subjek yang mempunyai perbedaan sudut pandang tersendiri dengan adanya kebijakan dari pemerintah tentang bus kota KOPATA saat ini.

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia eksistensi adalah keberadaan, kehadiran yang mengandung unsur bertahan. Eksistensi juga dapat diartikan suatu keberadaan yang –selain diakui oleh diri sendiri diakui juga oleh pihak lain. Kata eksistensi berasal dari kata Latin *Existere*, dari*ex* yang berarti keluar, dan *sitere* yang berarti membuat berdiri. Artinya apa yang ada, apa yang memiliki aktualitas, apa yang dialami. Konsep ini menekankan bahwa sesuatu itu ada. Dalam konsep eksistensi, satu-satunya faktor yang membedakan setiap hal yang ada dari tiada adalah fakta. Setiap hal yang ada itu mempunyai eksistensi atau ia adalah suatu eksisten.

Eksistensi di dalam film dokumenter ini adalah keberadaan KOPATA yang merujuk dari adanya suatu unsur bertahan. Konsep pertahanan diri tersebut adalah sesuatu hal yang penting untuk melihat bagaimana upaya KOPATA sebagai transportasi umum di Yogyakarta dalam mempertahankan keberadaannya ditengah adanya transportasi umum modern seperti bus Trans Jogja dan transportasi online lainnya.

Seiring dengan perkembangan di Yogyakarta sebagai kota pelajar dan mahasiswa, maka semakin banyak permintaan penumpang transportasi umum bertambah secara signifikan. Pada tahun 1975-an, munculah transportasi umum yang bernama *colt* kampus dan kemudian menjadi KOPATA yang merupakan singkatan dari Koperasi Pengusaha Angkutan Kota serta dikelola dengan lebih profesional. KOPATA diatur secara resmi oleh pemerintah melalui ijin trayek, menggunakan bus yang berukuran sedang dan plat nomor berwarna kuning.

Lahirnya koperasi ini kemudian diikuti oleh koperasi-koperasi angkutan perkotaan lainnya seperti, Aspada, Puskopkar, dan Kobutri. Pemerintah juga berupaya membangun jalur-jalur perintis atau jalur-jalur di luar kota dengan membuat Perusahaan Umum, yakni DAMRI.

**Konsep Rancangan**

Hasil inspirasi dari Film dokumenter yang berjudul “*Stuck: The Problem With Los Angeles Public Transportation*” yang menceritakan tentang keadaan transportasi umum di Los Angeles dan apa yang bisa dicapai di kota ini jika mampu membawa orang keluar dari mobil pribadinya dan lebih memilih naik kereta bawah tanah, bus, ataupun kereta api.

Strategi komunikasi film dokumenter “Roda Nasib Bus Kota” mengemas konsep dengan daya tarik tersendiri agar pesan komunikasi terkait eksistensi keberadaan transportasi umum KOPATA di Yogyakarta dapat disampaikan kepenonton atau *audiens* dengan baik melalui media sosial ataupun YouTube.

Film dokumenter “Roda Nasib Bus Kota” ini membuat konsep atau ide dengan menyajikan film yang bercerita tentang eksistensi keberadaan KOPATA sebagai transportasi umum di Yogyakarta. Konsep ini di kemas ke dalam audio visual yang mengedepankan *statement* dari narasumber. Dalam hal ini alasan penulis memilih karya dokumenter eksistensi keberadaan KOPATA sebagai transportasi umum di Yogyakarta, agar karya ini diharapkan dapat menyampaikan informasi mengenai fakta-fakta tentang bagaimana masyarakat mengenal KOPATA, bagaimana segi pengelolaan transportasi umum (KOPATA) secara ringkas, padat dan mudah dimengerti.

Media promosi yang digunakan di film dokumenter“Roda Nasib Bus Kota” lebih efesien melalui media sosial. Penulis memilih media promosi melalui YouTube, karena media sosial tersebut mampu menyampaikan isi pesan dari film dokumenter ini. Sehingga dapat ditonton oleh publik secara luas, dan dengan adanya sosial media YouTube tersebut dapat menyampaikan isi pesan yang bebas tanpa melalui *gatekeeper*.

Proses dalam pembuatan karya film ini terdiri dari tiga tahapan, yaitu tahap pra produksi, tahap produksi, dan pasca produksi.

Pra produksi merupakan tahapan awal dalam proses produksi sebuah film dokumenter, dimana dalam tahap ini dilakukan proses persiapan dan perencanaan. Tahapan pra produksi meliputi proses pengembangan ide cerita, menentukan pesan film, riset materi, menentukan inti sebuah cerita, mengembangkan alur cerita dan melakukan riset visual atau observasi langsung ke lokasi dimana film tersebut akan dibuat. Dalam membuat film dokumenter ini penulis memerlukan beberapa tahapan yaitu tahap dalam menentukan ide dan observasi, pendekatan terhadap subjek, serta membuat naskah. Proses produksi merupakan proses yang paling menentukan keberhasilan sebuah karya film. Penguasaan teknis sinematografi bagi seorang sutradara harus dibarengi adanya motivasi, dan bukan hanya semata-mata kreativitas. Seorang sutradara juga harus memahami sedikit teknis pengambilan gambar seperti gerak kamera, keseimbangan, motivasi emosi penonton, *Cutaways* untuk menyingkat waktu dan mengubah *point of view,* arti setiap *shoot,* dan lensa.

Di dalam proses pembuatan film dokumenter seorang sutradara juga berkordinasi dengan *camera person* agar *shoot-shoot* yang dihasilkan sesuai dengan arahan seorang sutradara.

Tahap pasca produksi, penulis dan editor berperan penting dalam proses editing yang akan menentukan hasil akhir dari sebuah karya document sehingga pada tahapan inikedua-nya akan melakukan proses penyusunan gambar dengan memperhatikan beberapa aspek *editing* seperti *cutting*, transisi, audio, memilih gambar yang terbaik untuk dimasukan kedalam proses *editing*, dan pembuatan info grafis terkait topik yang penulis buat. Proses *editing* melalui beberapa tahap yaitu *offline* editing dan *online editting.*

Film dokumenter ini memuat tentang kondisi bus kota KOPATA yang kian tergeser oleh transportasi lain, yang mengedepankan layanan *private* dan kenyamanan. Meski kemudian armada bus kota bertransformasi menjadi Trans Jogja yang digembar-gemborkan sebagai transportasi massal moderen, namun pada kenyataanya alat transportasi ini belum bisa menjawab kebutuhan masyarakat akan kebutuhan transportasi umum yang memadai. Hasil penelusuran dilapangan membuktikan, bahwa pudarnya kejayaan bus kota tidak semata dipengaruhi perkembangan teknologi, namun karena ketidakseriusan pemerintah Daerah Istimewa Yogyakarta, dan kurang tanggapnya pelaku usaha transportasi dalam memenuhi kebutuhan masyarakat pengguna transportasi.

**Analisis & Pembahasan Karya**

Transportasi umum atau angkutan umum di Yogyakarta salah satunya adalah bus kota KOPATA. Keberadaan bus kota KOPATA di Yogyakarta untuk saat ini sudah jarang dijumpai. Awal mula terbentuknya Koperasi Pengusaha Angkutan Kota pada tahun 70-an disaat Universitas Gadjah Mada pindah ke bulak sumur, sehingga menimbulkan masalah angkutan bagi mahasiswa.

Kemudian lahirlah colt kampus yang dimulai dari 14 kendaraan, lalu di tahun pertama menjadi 98 kendaraan, tahun kedua dan seterusnya pun kendaraan tersebut kian bertambah. Akhirnya pada tahun 1978 adanya tantara masuk kampus itulah yang kemudian membubarkan seluruh organisasi mahasiswa, sehingga membuat colt kampus atau kendaraan mahasiswa itu keluar dari kegiatan kampus dan terciptalah Koperasi Pengsaha Angkutan Kota (KOPATA). Sementara itu untuk pertama kalinya rute awal bus kota KOPATA yaitu dari asrama putra daerah Baciro ke arah Universitas Gadjah Mada.

Bus kota ini hadir dengan biaya transportasi yang terjangkau dikalangan masyarakat umum. Seiring dengan perubahan zaman yang semakin modern, tidak memungkiri bahwa keberadaan bus kota KOPATA ini mulai tergeser dengan adanya kebijakan dari pemerintah yang saat itu ingin menghadirkan transportasi umum bus kota dengan fasilitas yang layak bagi masyarakat. Adanya kebijakan dari pemerintah tersebut yang kemudian timbul banyak pro dan kontra dikalangan pengusaha transportasi umum seperti bus KOPATA, supir hingga kernet.

Bus kota KOPATA saat ini semakin tak terlihat meskipun namanya masih eksis dikalangan Sebagian masyarakat Jogja karena keberadaannya yang sudah sejak lama dan sempat menjadi primadona pada masanya. Banyak hal yang menyebabkan eksistensi bus kota KOPATA berkurang atau tergantikan keberadaannya dengan transportasi umum lainnya seperti bus kota Trans Jogja, DAMRI, dan transportasi online yang saat ini lebih efisien. Akan tetapi bus kota KOPATA saat ini sudah bertransformasi menjadi Trans Jogja. Dimana Trans Jogja adalah leburan dari pengusaha-pengusaha yang beroperasi di Jogja kemudian dibuatlah PT. Jogja Trans.

Faktor yang menyebabkan angkutan umum di Kota Yogyakarta khususnya bus kota KOPATA mati suri. Hal pertama disebabkan karena adanya layanan angkutan umum itu sendiri yang buruk. Karena model bisnis yang dikembangkan saat itu adalah sistem setoran, maka orientasi pengemudi mencari penumpang sebanyak-banyaknya, sehingga meskipun sudah isi masih tetap ngetem lama menunggu penumpang.

Koperasi Pengusaha Angkutan Kota (KOPATA) di Yogyakarta memiliki peran sebagai koperasi yang menaungi para pengusaha-pengusaha melalui bidang transportasi umum berupa bus kota. Koperasi Pengusaha Angkutan Kota (KOPATA) ini juga merupakan koperasi yang melandaskan kegiatan berdasarkan prinsip gerakan ekonomi rakyat yang berdasarkan asas kekeluargaan. Selain menjadi sebuah koperasi Koperasi Pengusaha Angkutan Kota (KOPATA). Pemerintah memiliki peran yang sangat penting dalam keberlangsungan transportasi umum di Indonesia sehingga tidak heran jika peran pemerintah sangatlah berpengaruh dalam menentukan nasib. Koperasi Pengusaha Angkutan Kota (KOPATA).

Perannya di dunia transportasi tidak hanya sebagai koperasi saja melainkan juga menjadi pelopor pertama kalinya dalam sejarah di Indonesia ada agunan bank yang berupa kegiatan bisnis di mana pada saat itu Koperasi Pengusaha Angkutan Kota (KOPATA) berhasil menjadikan kegiatan bisnisnya yang berupa penyedia jasa transportasi umum menjadi agunan di bank dengan berbekal negosiasi. Halinilah yang menjadikanKOPATA menjadi tonggak utama pertama kali berdirinya senuah koperasi penyedia layanan transportasi umum bus kota di Yogyakarta bahkan juga pertama kali di Indonesia.

Pemerintah sejatinya juga memiliki peran yang sungguh krusial di dunia transportasi umum karena pemerintah berperan sebagai regulator yang mempunyai kewenangan untuk membuat berbagai regulasi terkait bidang transportasi. Karena pada dasarnya sebuah transportasi umum keberlangsungannya tidak bisa lepas dari yang namanya regulasi pemerintah. Selain perannya sebagai regulator atau pembuat regulasi, pemerintah juga memiliki peran sebagai pengawas.

Selain perannya sebagai regulator atau pembuat regulasi, pemerintah juga memiliki peran sebagai pengawas. Pengawas disini yang dimaksud adalah pemerintah juga punya peran untuk turut serta mengawasi jalannya kegiatan transportasi umum khususnya disini Koperasi Pengusaha Angkutan Kota (KOPATA). Sehingga tidak bisa dipungkiri bahwa Koperasi Pengusaha Angkutan Kota (KOPATA) tidak dapat semena-mena membuat aturan atau regulasi sendiri karena bagaimanapun sudah ada pemerintah yang berwenang untuk mengatur regulasi dan mengawasi jalannya bisnis Koperasi Pengusaha Angkutan Kota (KOPATA) ini.

 Dalam produksi film documenter ini tentunya penulis tidak lepas dengan adanya kendala yang kerap terjadi selama proses produksi, mengingat dalam pembuatan film dokumenter bisa dikatakan gampang-gampang susah. Adanya kendala yang kerap terjadi selama pembuatan yaitu pada peralatan yang digunakan untuk proses *shoting* dan waktu.

Kendala di lapangan dengan alat yang digunakan untuk membuat produksi film dokumenter ini yaitu ada pada *battery* kamera yang hanya satu sehingga disaat terakhir mewawancarai pendiri KOPATA di hari pertama tersebut, tiba-tiba *battery low* sehingga ada sedikit wawancara yang tidak terekam dengan baik.

Selain adanya kendala di lapangan penulis juga mengalami kedala waktu, karena penulis sangat merasakan selama memproduksi film dokumenter “Roda Nasib Bus Kota”. Penulis harus menyesuaikan jadwal dengan narasumber yang terlibat dalam pembuatan film dokumenter ini. Terlebih lagi penulis juga harus menyesuaikan dengan jadwal kerja yang tidak bisa fleksibel untuk mengajukan izin.

Adanya kendala saat produksi tersebut tentunya selalu ada solusi yaitu penulis mengatur jadwal fix untuk wawancara narasumber terlebih dahulu, sebelum mengajukan izin ke tempat kerja penulis.

**Kesimpulan**

Dari berdasarkan analisis hasil produksi, maka dalam hal ini dapat disimpulkan mengenai film “Roda Nasib Bus Kota” dokumenter perbandingan dan kontradiksi transportasi umum KOPATA di Yogyakarta. Bahwa awal mula adanya KOPATA yaitu dari colt kampus terlebih dahulu yang dibentuk oleh organisasi kampus yaitu Universitas Gadjah Mada. Seiring berjalannya waktu, bus kota KOPATA yang menjadi primadona tersebut kian lama eksistensi keberadaannya mulai hilang. Hadirnya kebijakan pemerintah yang menghadirkan bus kota Trans Jogja untuk mengganti bus kota KOPATA yang diharapkan dapat mengintegrasi. Namun awalnya justru menimbulkan pro dan kontra dikalangan pengusaha angkutan, supir hingga kernet.

Banyak faktor yang menjadikan keberadaan bus kota KOPATA tergantikan dengan Trans Jogja, yaitu dari segi pelayannnya yang kurang baik, banyak pencopet, suka ngetem lama, hingga fasilitas dari bus kota tersebut sangat kurang memadai. Sehingga membuat pengusaha bus KOPATA mengambil keputusan untuk menaati kebijakan pemerintah yang berakhir pada hilangnya transportasi umum bus KOPATA tersebut. Namun kebijakan pemerintah dengan menghadirkan Trans Jogja sebagai transportasi umum yang digembar-gemborkan sebagai transportasi umum dengan fasilitas memadai seperti AC, tempat duduk yang nyaman, halte bus yang nyaman dan tentunya dengan harga terjangkau tersebut ternyata masih belum mampu menjawab kebutuhan transportasi umum yang ada di masyarakat.

**Daftar Pustaka**

Cocos Nusi Vera*.“Minat Masyarakat Dalam Menggunakan Bus Kota Damri Khusus Wanita Di Surabaya”*.Skripsi Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Program Studi Ilmu Administrasi Negara Universitas Pembangunan Nasional “Veteran” Jawa Timur.

Latief, Rusman dan Utud, Yusiatie. 2015. *Siaran Televisi Non-Drama: Kreatif, Produksi, Public Relations, dan Iklan*. Jakarta: Kencana, Prenadamedia Group.

Fachruddin, Andi. 2012. *Dasar-Dasar Produksi Televisi: Produksi Berita, Feature, Laporan Investigasi, Dokumenter, dan Teknik Editing*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group.

Nika, Maritfa., dan Mohammad Mukti. 2013. Jurnal Kajian Eksistensi Pasar Tradisional Kota Surakarta. Solo: ejournal Undip.