

## **IV. HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **4.1. Gambaran Umum Kota Bandar Lampung**

#### **4.1.1. Letak Geografis Kota Bandar Lampung**

Kota Bandar Lampung merupakan Ibukota Provinsi Lampung. Selain merupakan pusat kegiatan pemerintahan, sosial, politik, pendidikan dan kebudayaan, juga merupakan pusat kegiatan perekonomian daerah Lampung. Kota Bandar Lampung memiliki letak yang strategis karena merupakan daerah transit kegiatan perekonomian antar Pulau Sumatra dan Pulau Jawa sehingga menguntungkan bagi pertumbuhan dan pengembangannya sebagai pusat perdagangan, industri, dan pariwisata.

Secara geografis Kota Bandar Lampung terletak pada 5°20' sampai dengan 5°30' Lintang Selatan dan 105°28' sampai dengan 105°37' Bujur Timur. Ibukota Bandar Lampung berada di Teluk Betung yang terletak di ujung selatan Pulau Sumatra. Kota Bandar Lampung memiliki luas wilayah daratan 19.722 Ha (197,22 km<sup>2</sup>) dan luas perairan kurang lebih 39,82 km<sup>2</sup> yang terdiri atas Pulau Kubur dan Pulau Pasaran. Secara administratif Kota Bandar Lampung berbatasan langsung dengan beberapa wilayah Kabupaten di Provinsi Lampung.

1. Kecamatan Natar (Kabupaten Lampung Selatan) di sebelah Utara
2. Kecamatan Padang Cermin (Kabupaten Pesawaran) dan Katibung (Kabupaten Lampung Selatan) serta Teluk Lampung di sebelah Selatan.
3. Kecamatan Gedong Tataan dan Padang Cermin (Kabupaten Pesawaran) di sebelah Barat.
4. Kecamatan Tanjung Bintang (Kabupaten Lampung Selatan) di sebelah Timur.

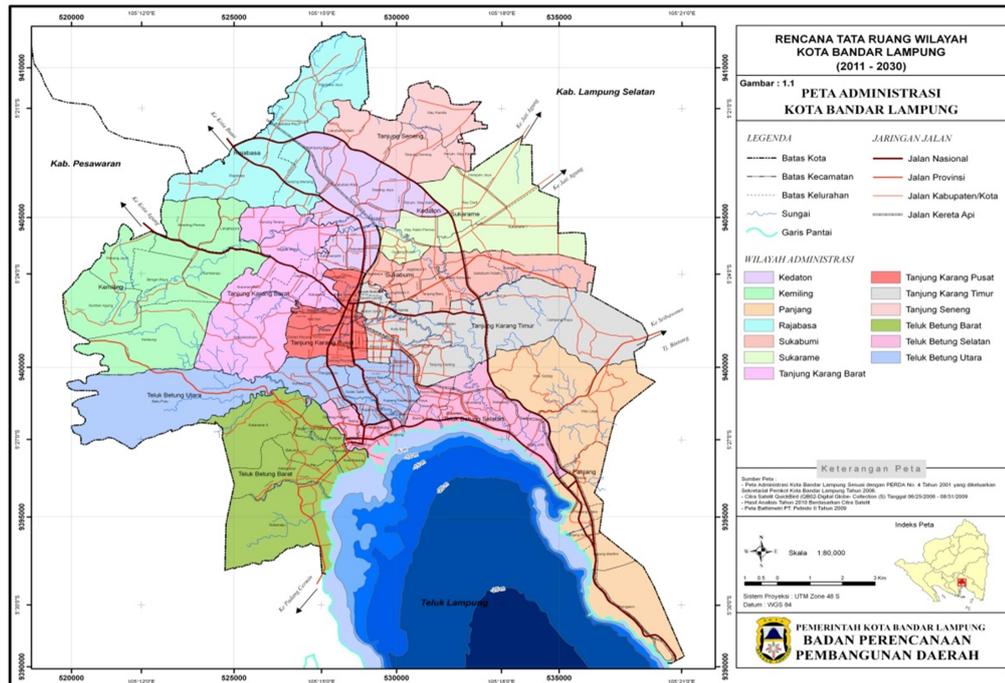
Di bawah ini disajikan detail keseluruhan nama kecamatan beserta jumlah kelurahan berikut luas wilayah per kecamatan di Kota Bandar Lampung. Jumlah kecamatan dan kelurahan yang ada sebanyak 13 Kecamatan dan 98 Kelurahan.

Tabel 4. Nama Kecamatan, Ibukota, Jumlah Kelurahan, dan Luas Wilayah Kota Bandar Lampung per-Kecamatan (km<sup>2</sup>).

No.	Kecamatan	Ibukota	Kelurahan	Luas (km <sup>2</sup> )
1	Teluk Betung Barat	Bakung	8	20,99
2	Teluk Betung Selatan	Sukaraja	11	10,07
3	Panjang	Panjang Selatan	7	21,16
4	Tanjung Karang Timur	Kota Baru	11	21,11
5	Teluk Betung Utara	Kupang Kota	10	10,38
6	Tanjung Karang Pusat	Palapa	11	6,68
7	Tanjung Karang Barat	Gedong Air	6	15,14
8	Kemiling	Sumberejo	7	27,65
9	Kedaton	Kampung Baru	8	10,88
10	Rajabasa	Rajabasa	4	13,02
11	Tanjung Senang	Tanjung Senang	4	11,63
12	Sukarame	Sukarame	5	16,87
13	Sukabumi	Sukabumi	6	11,64

Sumber: *Selayang Pandang Kota Bandar Lampung 2011 hlm. 3, 2.*

Gambar 1. Peta Administrasi Kota Bandar Lampung.



Sumber: Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Bandar Lampung 2011-2030.

#### 4.1.2. Kondisi Demografi

Penduduk Kota Bandar Lampung terdiri dari berbagai suku bangsa (heterogen). Berdasarkan hasil proyeksi dari Dinas Kependudukan dan Catatan Sipil Kota Bandar Lampung jumlah penduduk Kota Bandar Lampung per-Oktober tahun 2011 sebanyak 1.311.240 jiwa. Bila dirinci per kecamatan maka jumlah penduduk terbanyak berada di Kecamatan Kedaton, sebanyak 148.898 jiwa sedangkan jumlah penduduk paling sedikit berada di Kecamatan Tanjung Seneng, sebanyak 60.614 jiwa. Secara lengkap, disajikan pada tabel jumlah penduduk berikut ini:

Tabel 5. Jumlah Penduduk Kota Bandar Lampung Menurut Kecamatan dan Jenis Kelamin.

No.	Kecamatan	Laki-laki	Perempuan	Jumlah
-----	-----------	-----------	-----------	--------

<b>1</b>	Teluk Betung Barat	44.732	40.606	85.338
<b>2</b>	Teluk Betung Selatan	68.992	63.211	132.203
<b>3</b>	Panjang	49.639	45.264	94.633
<b>4</b>	Tanjung Karang Timur	70.185	64.548	134.733
<b>5</b>	Teluk Betung Utara	49.194	45.692	94.886
<b>6</b>	Tanjung Karang Pusat	60.091	55.868	115.959
<b>7</b>	Tanjung Karang Barat	45.914	42.571	88.485
<b>8</b>	Kemiling	51.522	47.885	99.407
<b>9</b>	Kedaton	77.905	70.993	148.898
<b>10</b>	Rajabasa	31.806	28.808	60.614
<b>11</b>	Tanjung Senang	31.333	29.065	60.398
<b>12</b>	Sukarame	54.812	50.275	105.087
<b>13</b>	Sukabumi	45.075	43.524	90.599
	<b>Jumlah</b>	<b>682.930</b>	<b>628.310</b>	<b>1.311.240</b>

*Sumber: Selayang Pandang Kota Bandar Lampung 2011 hlm. 6.*

#### **4.1.3. Kondisi Perekonomian**

Struktur perekonomian suatu daerah dapat dilihat dari besarnya sumbangan masing-masing lapangan usaha terhadap Distribusi Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) atas dasar harga konstan. Penerimaan sumbangan dari tiap lapangan usaha di Kota Bandar Lampung pada tahun 2011 tertinggi disokong oleh Sektor Keuangan, Persewaan, dan Jasa Perusahaan yang setiap tahunnya terus mengalami peningkatan. Diikuti kemudian oleh Sektor Industri Pengolahan tanpa Migas dan sektor Pengangkutan dan Komunikasi. Pada sektor Pengangkutan dan Komunikasi tahun 2011 mengalami penurunan. Akan tetapi, berdasarkan perhitungan sektor Pengangkutan dan Komunikasi mengalami kecenderungan pertumbuhan 5,4% selama 4 tahun terakhir. Secara detail, pertumbuhan kondisi perekonomian Kota Bandar Lampung pada tahun 2008-2011 ditampilkan pada tabel di berikut ini.

Tabel 6. Distribusi PDRB Kota Bandar Lampung Atas Dasar Harga Konstan Tahun 2008-2011.

<b>No.</b>	<b>Lapangan Usaha</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>Trend</b>
1	Pertanian	247.577	252.686	257.527	262.576	1.5%

2	Pertambangan dan Penggalian	78.885	80.065	82.616	85.284	1.8%
3	Industri Pengolahan tanpa Migas	1.064.500	1.144.736	1.204.464	1.270.017	4.8%
4	Listrik, Gas, dan Air bersih	39.050	39.319	40.636	41.743	1,7%
5	Bangunan	445.025	39.319	40.636	41.743	1.7%
6	Perdagangan, Hotel, dan Restoran	1.037.251	1.055.692	1.097.399	1.142.003	2.5%
7	Pengangkutan dan Komunikasi	890.121	952.334	1.1015.910	1.085.907	5.4%
8	Keuangan, Persewaan, dan Jasa Perusahaan	1.159.261	1.1298.269	1.462.350	1.657.462	4.2%
9	Jasa-jasa	840.638	867.531	907.602	940.493	2.9%
	<b>Jumlah</b>	<b>5.802.308</b>	<b>6.151.069</b>	<b>6.540.521</b>	<b>6.967.851</b>	

Sumber: Kota Bandar Lampung Dalam Angka 2012, hlm 290.

#### 4.1.4. Perhubungan

Kota Bandar Lampung dengan 13 (tiga belas) kecamatan dan 98 (sembilan puluh delapan) kelurahan, serta sebagai ibukota Provinsi Lampung yang merupakan pusat dari semua kegiatan, maka dituntut untuk mempunyai suatu sistem transportasi yang baik agar kegiatan ekonomi berjalan dengan baik, lancar, tertib, dan aman.

Bandar Lampung berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional merupakan salah satu Pusat Kegiatan Nasional (PKN). Kawasan perkotaan pada kawasan PKN berfungsi untuk melayani kegiatan skala internasional, nasional, atau beberapa provinsi. Salah satu kriteria PKN dalam Pasal 14 ayat 1 (c) adalah kawasan perkotaan yang berfungsi atau berpotensi sebagai simpul utama transportasi skala nasional atau melayani beberapa provinsi. Kota Bandar Lampung yang juga sebagai pusat kegiatan ekonomi regional

berfungsi melayani dan menyediakan fasilitas yang mendukung mobilitas orang, barang dan jasa baik lokal maupun regional, serta penunjang bagi pembangunan Provinsi Lampung, maka perhubungan khususnya sektor transportasi merupakan bagian yang amat penting bagi kelanjutan pembangunan.

Pembangunan sektor transportasi di Kota Bandar Lampung menitikberatkan pada angkutan jalan raya atau transportasi darat yang berfungsi sebagai penghubung antar daerah, antar kota dan angkutan/lalu lintas pergerakan kota dengan fungsi utama untuk mendistribusikan barang dan jasa dari pusat-pusat produksi dan daerah pertumbuhan ke daerah pemasaran atau konsumen. Dalam mendukung pelayanan pendistribusian penumpang dan barang, saat ini di Kota Bandar Lampung terdapat 5 (lima) buah terminal dan 1 (satu) stasiun kereta api, yaitu terminal Rajabasa, terminal Panjang, terminal Kemiling, terminal Pasar Bawah, dan terminal Sukaraja.

Pemerintah kota saat ini memulai reformasi sarana angkutan umum yang semula menggunakan angkutan kota (mobil kecil) secara bertahap akan digantikan dengan bus kota Trans Bandar Lampung yang secara bertahap akan melayani ruas jalan seputar Kota Bandar Lampung. Fungsi jalan sebagai sarana transportasi darat sangat mempengaruhi aksesibilitas pergerakan. Panjang jalan kota Bandar Lampung selama kurun waktu 5 (lima) tahun terakhir menunjukkan peningkatan pada segi kualitas, dari yang semula berupa jalan tanah, kerikil menjadi jalan beraspal. Saat ini panjang jalan di Kota Bandar Lampung adalah 900,32 km, selain itu kota Bandar Lampung juga mempunyai jalan Negara dan jalan provinsi. Di bawah ini

disajikan rincian panjang jalan di Kota Bandar Lampung yang menunjukkan jumlah panjang jalan dilihat dari kepemilikannya tidak mengalami perubahan sejak tahun 2007 hingga tahun 2011.

Tabel 7. Panjang Jalan (km) Dirinci Menurut Kelas Jalan di Kota Bandar Lampung tahun 2007-2011.

<b>Kelas jalan</b>	<b>NEGARA</b>	<b>PROVINSI</b>	<b>KOTA</b>
I	18.500	-	-
II	4.390	-	-
III	-	81.000	-
IIIA	-	23.070	-
IIIB	-	-	119.315
IIIC	-	-	228.445
Tidak Dirinci	-	-	552.560
<b>2011</b>	<b>22.890</b>	<b>107.070</b>	<b>900.320</b>
<b>2010</b>	<b>22.890</b>	<b>107.070</b>	<b>900.320</b>
<b>2009</b>	<b>22.890</b>	<b>107.070</b>	<b>900.320</b>
<b>2008</b>	<b>22.890</b>	<b>107.070</b>	<b>900.320</b>
<b>2007</b>	<b>22.890</b>	<b>107.070</b>	<b>900.320</b>

*Sumber: Kota Bandar Lampung Dalam Angka 2012 hlm.175.*

Dapat kita lihat pada tabel di atas, bahwa panjang jalan di Kota Bandar Lampung tidak mengalami perubahan selama kurun waktu 5 tahun terakhir. Sifat konsumtif masyarakat di Kota Bandar Lampung terhadap penggunaan kendaraan pribadi-pun cukup tinggi. Hal ini dibuktikan selama periode 2005-2009, jumlah kendaraan mengalami peningkatan yang cukup

signifikan. Berikut disajikan tabel banyaknya kendaraan yang terdapat di Kota Bandar Lampung antara tahun 2005 hingga tahun 2009.

Tabel 8. Banyaknya Kendaraan Menurut jenisnya di Kota Bandar Lampung tahun 2005-2009.

Jenis kendaraan	2005	2006	2007	2008	2009	Trend
<b>Mobil Pribadi</b>	40.556	20.380	62.583	77.742	96.573	26%
<b>Motor</b>	121.682	155.930	199.882	256.065	327.180	42%
<b>Truck/pick up</b>	21.012	23.602	26.244	29.817	23.665	2.5%
<b>Bus</b>	1.403	1.462	1.395	1.454	1.387	-0.2%
<b>Oplet</b>	2.727	2.497	2.404	2.365	2.182	-3.9%
<b>Jumlah</b>	<b>227.936</b>	<b>203.871</b>	<b>292.508</b>	<b>369451</b>	<b>450.987</b>	

Sumber: Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RIJ-LLAJ) Kota Bandar Lampung tahun 2011.

Pertumbuhan jumlah angka kendaraan pribadi seperti mobil dan motor dari tabel di atas dapat kita lihat bahwa setiap tahunnya mengalami peningkatan yang cukup signifikan. Berbeda dengan kendaraan sejenis Truck / pick up, bus, dan oplet yang hampir setiap tahun jumlahnya mengalami penurunan. Hal ini bisa diartikan bahwa konsumsi penggunaan kendaraan pribadi di Kota Bandar Lampung mengalami peningkatan di hampir setiap tahunnya, namun tidak diiringi dengan pertumbuhan jalan.

#### 4.1.5. Pendapatan Masyarakat

Dari total pendapatan yang diperoleh masyarakat ada unsur pengeluaran untuk transportasi. Seperti halnya di kota-kota besar termasuk di Kota Bandar Lampung secara statistik tingkat pendapatan perkapita di Kota Bandar Lampung mengalami peningkatan, sementara indeks harga konsumen di sektor transportasi dan perhubungan mengalami penurunan

dalam lima tahun terakhir. Tabel di bawah ini menyajikan nilai pendapatan perkapita Kota Bandar Lampung tahun 2005-2009.

Tabel 9. Pendapatan perkapita Kota Bandar Lampung tahun 2005-2009.

<b>Tahun</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Trend</b>
<b>Jumlah Penduduk</b>	809.860	844.608	812.133	822.880	833.517	0.5%
<b>Pendapatan Perkapita Penduduk</b>	5.335.167	5.657.285	6.253.960	6.601.504	6.961.235	3.6%
<b>Indeks Harga Transportasi</b>	183.61	184.9	106.35	98.85	101.84	-8.9%
<b>Jumlah Mobil Pribadi</b>	40.556	50.380	32.583	77.742	96.573	27.6%
<b>Jumlah Motor</b>	121.682	155.930	199.822	256.065	327.180	33%

*Sumber: Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Bandar Lampung 2011-2030*

Dengan kondisi tersebut tingkat biaya operasional kendaraan masyarakat semakin menurun. Namun penurunan ini bukan berarti semakin efisien karena penurunan ini diiringi oleh tingginya pertumbuhan jumlah kendaraan pribadi terutama motor, yang mengakibatkan terjadinya kemacetan di ruas jalan utama.

#### **4.2. Gambaran Umum Pengembangan *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Bandar Lampung**

Dalam upaya membenahi dan melakukan pengembangan di sektor lalu lintas dan angkutan jalan di Kota Bandar Lampung, satu dari sepuluh kebijakan yang terkait adalah dengan pengembangan *Bus Rapid Transit* (BRT). Sesuai dengan amanat Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ), pengembangan sistem angkutan umum diperlukan untuk mengurai persoalan lalu lintas perkotaan.

Karena itu pemerintah telah membangun beberapa sistem angkutan umum di beberapa kota di Indonesia. Kota Bandar Lampung merupakan salah satu dari sekian banyak kota besar dan metropolitan yang resmi mengembangkan moda transportasi massal *Bus Rapid Transit* (BRT) yang kemudian diberi nama Trans Bandar Lampung.

#### **4.2.1. Fase Pengembangan *Bus Rapid Transit* (BRT)-Trans Bandar Lampung**

Kebijakan pengembangan angkutan massal BRT–Trans Bandar Lampung ini melalui beberapa fase, hal ini dikarenakan hingga saat ini, di Kota Bandar Lampung masih beroperasi mikrolet dengan pola trayek yang lama. Beberapa fase pengembangan BRT–Trans Bandar Lampung berdasarkan Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RIJ-LLAJ) Kota Bandar Lampung tahun 2011 yaitu terdiri dari 3 fase, antara lain:

1. Fase satu
  - a. Penerapan sistem trayek berjenjang (utama, cabang, dan ranting/*feeder*),
  - b. Pengoperasian bus sedang di trayek utama dan bus kecil/minibus di trayek cabang dan ranting,
  - c. Perizinan diberikan kepada perusahaan PO (Pengusaha Otobus) bukan pada kendaraan,
  - d. Persiapan awal penyediaan infrastruktur pendukung (*halte*).
2. Fase dua
  - a. Pemantapan trayek dan pengoperasian jenis angkutan sesuai jenjang trayek,

- b. Penerapan sistem *ticketing*/tiket terpadu,
- c. Penyediaan infrastruktur pendukung (halte, jalan, terminal).

### 3. Fase tiga

- a. Pemantapan penerapan sistem tiket terpadu,
- b. Pemantapan infrastruktur,
- c. Penerapan Standar Pelayanan Minimum (SPM),
- d. Pengembangan sistem.

#### 4.2.2. Trayek

Prinsip trayek angkutan umum yang beroperasi di Kota Bandar Lampung adalah trayek berjenjang dan menjangkau seluruh wilayah kota. Oleh karena itu, sesuai dengan amanat Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ) pasal 158, maka pembagian jenjang trayeknya adalah:

##### 1. Trayek Utama

- Rajabasa – Panjang (melalui Jl. Soekarno – Hatta).
- Rajabasa – Sukaraja (melalui Jl. P. Diponegoro).
- Perum Korpri – Sukaraja (melalui Jl. Wolter Monginsidi).
- Tanjungkarang – Ir. Sutami ( melalui Jl. P. Antasari).
- Kemiling – Sukaraja (melalui Jl. Jend. Sudirman).
- Rajabasa – Pasar Cimeng (melalui Kemiling).
- Panjang – Citra Garden (melalui Jl. Yos Sudarso).

##### 2. Trayek pengumpan/*feeder*

- Kemiling – Way Kandis → Jl. Imam Bonjol – Pagar Alam (gang PU) – Teuku Umar – Urip Sumoharjo – Ki Maja – Ratu Dibalau.
- Kemiling – Sukarame → Jl. Imam Bonjol – Sam Ratulangi – Panglima Polim – Bhakti – Urip Sumoharjo – Endro Suratmin
- Kemiling – Sutami (Sukabumi) → Jl. Imam Bonjol – Sisimangaraja – Cut Nyak Dien – RA. Kartini – Kotaraja – Pemuda – Hayam Wuruk – Ryacudu – Tirtayasa.
- Way Kandis – Batu Putuk → Jl. Sentot Alibasya – Sultan Agung – Arif Rachman Hakim – Ichwan Ridwan Rais – Hayam Wuruk- Dr. Harun II – Dr. Harun – HOS Cokroaminoto – Nusa Indah – P. Diponegoro – Cut Mutia – Basuki Rahmat – WR. Supratman – Setia Budi – WA. Rahman.
- Sukarame – Sukaraja → Jl. Karimun – Legundi – Urip Sumoharjo – Pajajaran – Antasari – Gajah Mada – Dr. Susilo – P. Diponegoro – Dr. Ciptomangunkusumo – Ahmad Dahlan – Salim Batubara – Yos Sudarso.
- Serta beberapa ruas jalan kota lainnya yang dapat dijadikan lintasan angkutan umum dengan jenis moda angkutan yang lebih kecil (mikrolet) yang merupakan trayek rekomendasi yang dimuat dalam Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RIJ-LLAJ) Kota Bandar Lampung tahun 2011.

#### **4.2.3. Sarana dan Prasarana Pengembangan *Bus Rapid Transit (BRT)*-Trans Bandar Lampung**

##### 1. Jenis bus

Ukuran bus yang digunakan dalam pengembangan BRT-Trans Bandar Lampung adalah bus deck tinggi dengan tinggi 80 cm (bus sedang), dilengkapi dengan fasilitas pendingin/AC (*air conditioner*) dan pintu di tengah dengan sistem sliding (geser), kursi melingkar sehingga tersedia ruang bagi penumpang berdiri dan dilengkapi dengan *hand rail*. Jumlah armada Trans Bandar Lampung secara keseluruhan hingga saat ini adalah 156 armada. Pilihan bus akan mempengaruhi jenis halte yang ada dalam menunjang program BRT-Trans Bandar Lampung ini.

##### 2. Jenis Halte

Halte sebagai sarana pengembangan BRT-Trans Bandar Lampung sedang dalam masa pembangunan dengan melibatkan pihak swasta. Halte BRT-Trans Bandar Lampung tidak besar dan tinggi seperti model halte pada *busway* Trans Jakarta, namun dibuat sederhana sebagai halte yang fungsional yang memiliki tempat menunggu, serta tempat naik dan turun angkutan. Jumlah titik halte yang telah direncanakan untuk pembangunan halte berjumlah 218 titik.

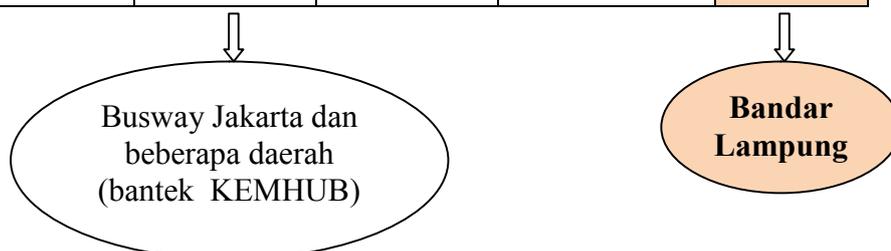
#### **4.2.3. Model Pengembangan *Bus Rapid Transit (BRT)* Trans Bandar Lampung**

BRT-Trans Bandar Lampung dikembangkan dengan optimisme bahwa pemerintah Kota Bandar Lampung dan pihak swasta akan mampu

mengembangkan pengelolaan sistem pelayanan angkutan umum di Kota Bandar Lampung. Ada 5 model pengembangan BRT yang dapat menjadi pilihan Pemerintah Kota terkait rencana pengembangan BRT. Beberapa model pengembangan BRT disajikan pada tabel berikut:

Tabel 10. Model Pengembangan BRT.

	<b>Model 1</b>	<b>Model 2</b>	<b>Model 3</b>	<b>Model 4</b>	<b>Model 5</b>
Bus	KEMHUB	KEMHUB	KEMHUB	Pemda	<b>Swasta</b>
Halte	Pemda	Pemda	Swasta	Swasta/Pemda	<b>Swasta</b>
Operator	Pemda	Swasta	Pemda	Swasta	<b>Swasta</b>



*Sumber: Rencana Induk Jaringan Lalulintas dan Angkutan Jalan (RIJ-LLAJ) Kota Bandar Lampung tahun 2011.*

Untuk merealisasikan model pengembangan BRT-Trans Bandar Lampung (model 5), maka pemerintah kota harus mempersiapkan *masterplan* pengembangan BRT terkait sarana, prasarana, trayek, dan juga Standar pelayanan. Kemudian mulai memberlakukan perda Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang memuat pengembangan BRT, serta membentuk lembaga pengembangan BRT di bawah Dishub/ Walikota/ bagian dari pemerintah kota (RIJ-LLAJ Kota Bandar Lampung, Bab 6 hal 7).

Dalam pengembangan BRT-Trans Bandar Lampung, pemerintah kota dan Dinas Pehubungan berperan sebagai regulator, dan menjalin kerjasama dengan pihak swasta yang tergabung dalam sebuah perusahaan konsorsium yang bernama PT. Trans Bandar Lampung dan kemudian bertindak sebagai operator dalam penyediaan dan pengoperasian BRT-Trans Bandar Lampung. Perusahaan konsorsium ini pemegang sahamnya terdiri atas para pengusaha yang memiliki izin trayek Angkutan Perkotaan dan Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) yang sebagian trayeknya akan digantikan dengan jaringan trayek BRT-Trans Bandar Lampung. PT. Trans Bandar Lampung terbentuk pada Oktober 2011 dan terdiri dari 35 PO yang tergabung di dalamnya.

- Kerja Sama Operasional (KSO): 6 PO
- Konsorsium : 29 PO

Selanjutnya dalam penyediaan halte, pemerintah kota Bandar Lampung menjalin kerjasama dengan CV. Devis Jaya Advertising untuk memaksimalkan pengadaan halte sebagai salah satu sarana penunjang BRT-Trans Bandar Lampung.

#### **4.3. Penyajian Data**

Pada tahapan ini, peneliti berusaha menguraikan hasil penelitian yang diperoleh pada saat penelitian berlangsung. Selanjutnya hasil temuan di lapangan yang berhasil diperoleh tersebut telah disesuaikan dengan rumusan masalah dan fokus penelitian. Fokus pada penelitian ini menempatkan diri pada tiga fokus, yakni terhadap latar belakang perencanaan program BRT-Trans Bandar Lampung, pada proses perencanaan program BRT-Trans

Bandar Lampung dan keterlibatan *stakeholder* dalam tahapan perencanaan program BRT-Trans Bandar Lampung.

#### **1. Latar belakang perencanaan program BRT-Trans Bandar Lampung**

Kebijakan transportasi dalam perumusannya dituangkan dalam suatu kerangka dasar, dimana dalam kerangka tersebut mencakup perencanaan, standarisasi, penataan, pengaturan, manajemen, pengendalian dan pengawasan. Latar belakang sebuah perencanaan merupakan sebuah dasar pemahaman mengapa sebuah program tertentu harus disiapkan. Setelah peneliti turun lapang dengan mengacu pada sumber dokumentasi dan wawancara mendalam, dapat dikatakan bahwa perencanaan program BRT ini memiliki latar belakang dari aspek Nasional maupun kondisi lalu lintas di Bandar Lampung.

Kebijakan Nasional yang berkonsentrasi pada perwujudan kondisi lalu lintas yang tertib, aman, dan lancar ialah Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). Amanat Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) di dalam pasal 158 ayat 1 menyebutkan bahwa pemerintah menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum di kawasan perkotaan. Pada pasal 158 tersebut menekankan kewajiban pemerintah dalam pemenuhan akan kebutuhan transportasi khususnya angkutan barang di daerah perkotaan, yang mana ketentuan selanjutnya diatur oleh ketentuan lebih lanjut. Hal ini didukung oleh pernyataan Bapak Hujatullah, S.H.

(Kepala Bidang Angkutan Darat, Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung) yang mengungkapkan bahwa:

“Itu karena amanat undang-undang. Undang-Undang 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Kalau sudah tentang angkutan jalan, ya sama saja dengan angkutan orang, angkutan barang. Di paragraf 5 pasal 158 ayat 1 itu menjelaskan bahwa pemerintah menjamin tersedianya angkutan umum massal bagi masyarakat. Sudah jelas di situ tugas pemerintah kita. Selain juga BRT sebagai solusi untuk mengatasi masalah transportasi di Bandar Lampung.” (Wawancara pada Jum’at, 25 Mei 2012, pukul 10:28 WIB).

Program *Bus Rapid Transit* (BRT) merupakan salah satu arah kebijakan nasional yang menekankan pada penggunaan dan pengembangan angkutan umum. Kebijakan reformasi angkutan umum di tingkat nasional ini memiliki dua (2) strategi antara lain:

1. Mengembangkan angkutan umum yang mampu menjangkau seluruh kawasan perkotaan dan mampu melayani seluruh lapisan masyarakat yang handal dan berkelanjutan.
2. Menjamin kepastian dan keberlangsungan pelayanan angkutan umum dengan penetapan Standar Pelayanan Minimal (SPM).

Kedua strategi pengembangan angkutan di atas diturunkan ke dalam bentuk program-program yang sesuai dengan perumusan dan strategi yang ada. Beberapa program nasional dalam pengembangan angkutan umum tersebut adalah:

1. Pengembangan angkutan massal BRT (*Bus Rapid Transit / busway*) pada Kota Besar dan Metropolitan;

2. Pengembangan angkutan bus sedang untuk kategori Kota Sedang melalui DAMRI;
3. Pengembangan angkutan pelajar dan mahasiswa dan angkutan kota perintis;
4. Integrasi angkutan perkotaan;
5. Pengembangan sistem pembayaran yang lebih akuntabel dan terintegrasi (*smart card*); dan
6. Penerapan sistem tender untuk perizinan.

Pengembangan angkutan massal yaitu pengembangan BRT merupakan program pertama dalam mereformasi angkutan umum di Indonesia pada umumnya dan di kota besar pada khususnya.

Tabel 11. Rencana program pengembangan Bus Rapid Transit (BRT) sampai 2014.

No.	Tahun	Pengembangan angkutan Umum Massal
1	2007	Bogor, Bandung, Yogyakarta
2	2008	Surabaya, Surakarta, Pekanbaru, Makassar, Semarang
3	2009	Malang, Pontianak, Denpasar, Depok, Tangerang, Bekasi, Palembang, Padang, Samarinda, Banjarmasin, Balikpapan
<b>4</b>	<b>2011</b>	<b>Bandar Lampung</b>
5	2012	Jambi

Sumber: website Direktorat Bina Sistem Transportasi Perkotaan (BSTP) DITJEN Perhubungan Darat.

Bandar Lampung merupakan salah satu kota besar di Indonesia yang direncanakan untuk pengembangan BRT pada tahun 2011. Sebagai kota besar, Bandar Lampung-pun mengalami indikasi peningkatan aktivitas lalu lintas yang tinggi. Permasalahan ini dirasakan ketika banyak keluhan yang diterima oleh pemerintah kota dan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung mengenai aktivitas pelayanan angkutan umum. Salah satunya adalah adanya ketidakseimbangan antara jumlah kendaraan bermotor

dengan ketersediaan prasarana jalan perkotaan. Demikian hal ini dijelaskan oleh Bapak Iskandar Zulkarnain, A.TD, S.H., M.T. (kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung) :

“Masalahnya cukup banyak ya, yang pertama pertumbuhan lalu lintasnya cukup tinggi di Bandar Lampung ini, gitu kan. Sementara pertumbuhan jaringan jalannya sangat kecil sekali gitu. Sehingga pertumbuhan jaringan jalan tidak bisa mengimbangi daripada pertumbuhan lalu lintas. juga masalah pengelolaan sistem angkutan umumnya juga masih kurang baik, terus penyelenggaraan angkutan umum juga yang masih kurang sesuai dengan standar yang ada, kemudian juga disiplin masyarakat pengguna jalan kita juga masih cukup rendah.”. (wawancara pada Senin, 7 Mei 2012, pukul 10:44 WIB).

Dapat diketahui berdasarkan kutipan wawancara di atas bahwa ada ketidaksesuaian pertumbuhan angka kendaraan bermotor dengan kondisi ruas jalan yang ada. Termasuk juga permasalahan mengenai sistem pengelolaan angkutan umum yang beberapa waktu lalu banyak dikeluhkan karena tidak terintegrasi dengan baik dan tingkat kedisiplinan warga Bandar Lampung sebagai pengguna jalan. Hal ini yang mengakibatkan adanya kemacetan di beberapa ruas jalan. Hal demikian juga disampaikan oleh Bapak IB. Ilham Malik., S.T., M.T. (Ketua Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) Lampung):

“Persoalan transportasi di kota Bandar Lampung itu sebenarnya persoalan yang sifatnya klasik. Kemacetan. Ada gangguan terhadap volume, dan ada gangguan terhadap kapasitas. Siapa yang menggangu? Yang mengganggu adalah kendaraan sendiri, parkir sendiri, dan penyebrang jalan sendiri. Nah terutama di jumlah kendaraan juga. Meningkatnya luar biasa. Ada banyak sepeda motor dan juga mobil pribadi”. (Wawancara pada Selasa, 15 Mei 2012 pukul 11:59 WIB).

Berdasarkan hasil wawancara di atas dapat dikemukakan bahwa dalam transportasi dikenal yang disebut dengan visi rasio, yaitu adanya perbandingan antara volume kendaraan dan kapasitas jalan. Kota Bandar Lampung terindikasi adanya gangguan terhadap volume dan kapasitas. Hal ini tampak dari perilaku pengguna jalan baik itu pengguna kendaraan maupun penyebrang jalan. Contohnya seperti di beberapa ruas jalan yang telah disediakan jembatan penyebrangan orang, namun tidak digunakan oleh para penyebrang sehingga mengganggu lajunya kendaraan dan. Kemudian penataan parkir yang belum optimal yang di beberapa lokasi menggunakan bahu jalan sebagai lahan parkir. Serta yang paling signifikan adalah peningkatan penggunaan kendaraan pribadi baik itu motor maupun mobil.

Beberapa masalah transportasi yang dihadapi kota Bandar Lampung yang telah diungkap di atas juga kemudian ditambah dengan pertumbuhan dan perkembangan kota Bandar Lampung yang semakin besar, dan masalah penyelenggaraan pengelolaan sistem angkutan umum yang masih kurang baik. Beberapa hal tersebut menjadi dasar pengembangan BRT perlu segera direalisasikan. Hal ini diungkapkan oleh Bapak Iskandar Zulkarnain, A.TD, S.H., M.T. (kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung) :

“awalnya kan begini.. kita melihat pola trayek angkutan kita kan hampir semuanya bermuara ke pusat kota. Tanjung Karang, Rajabasa, Sukarame, dan lain-lain, semuanya kumpul di Tanjung Karang. Dengan kondisi ini maka terjadilah kepadatan lalu lintas. Kemudian juga pelayanan angkot yang kurang maksimal, sehingga masyarakat merasa pelayanan angkutan umum ini di Bandar Lampung ini masih kurang maksimal lah dapat dikatakan begitu. Ya panas, ya perilaku supir ugal-ugalan, ya pokoknya kita intinya berupaya dalam rangka

memberikan pelayanan, meningkatkan pelayanan kepada masyarakat pengguna angkutan umum di Kota Bandar Lampung. Dan kita ubahlah pola lama ini, begitu..”. (wawancara pada Senin, 7 Mei 2012, pukul 10:44 WIB).

Dapat disimpulkan bahwa permasalahan transportasi yang dihadapi kota Bandar Lampung dari segi manajemen lalu lintas adalah peningkatan volume kendaraan yang tidak diimbangi dengan kapasitas sarana jalan. Pengelolaan pelayanan angkutan umum yang pola trayeknya terpusat dan belum kondusif menimbulkan banyak keluhan dari masyarakat, perilaku masyarakat yang kurang disiplin sebagai pengguna jalan, dan tingginya angka penggunaan kendaraan pribadi seperti motor dan mobil. Dalam mengatasi permasalahan-permasalahan yang telah dipaparkan di atas, diperlukan adanya perbaikan pada manajemen transportasi publik di Kota Bandar Lampung yang salah satu rekomendasinya adalah pengembangan BRT.

Jadi, dari pemaparan di atas dapat diketahui bahwa perencanaan pengembangan program BRT-Trans Bandar Lampung dilatar belakangi oleh arah kebijakan Nasional dan juga dalam rangka menyikapi adanya permasalahan yang berkaitan dengan transportasi di kota Bandar Lampung yaitu masalah kemacetan yang merupakan salah satu bentuk layanan publik. Perencanaan pengembangan program BRT-Trans Bandar Lampung oleh Pemerintah Kota yang dalam hal ini adalah Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung berpedoman pada amanat Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) pasal 158 ayat 1

yang di dalamnya mengatur tentang kewajiban pemerintah daerah dalam penyediaan angkutan massal berbasis jalan.

## **2. Proses dalam perencanaan program BRT-Trans Bandar Lampung**

Mengatasi permasalahan lalu lintas yang terjadi di wilayah Kota Bandar Lampung, pemerintah daerah, dalam hal ini Pemerintah Kota dan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, berusaha membenahi dan melakukan pengembangan-pengembangan. Ada sepuluh hal yang direkomendasikan dalam upaya pembenahan dan pengembangan sektor lalu lintas di Kota Bandar Lampung yang tertuang dalam RIJ-LLAJ Kota Bandar Lampung tahun 2011 antara lain terkait dengan:

1. Pengembangan BRT;
2. Pengaturan angkutan barang;
3. Pengembangan angkutan wisata kota;
4. Pengembangan jalur sepeda;
5. Pengembangan pedestrian;
6. Pengaturan becak/andong dan ojek;
7. Penataan parkir;
8. Pengembangan jaringan jalan dan penataan simpang;
9. Pengembangan sistem informasi; dan
10. Penguatan kelembagaan.

Pemerintah kota Bandar Lampung sebagai pelaksana pemerintahan di tingkat kota sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) memiliki kewajiban serta tanggung jawab dalam penyelenggaraan angkutan massal di Kota Bandar Lampung.

Kegiatan pembenahan dan pengembangan di sektor lalu lintas tersebut pada salah satu yang direkomendasikan adalah pengembangan BRT. Sebelum mengembangkan program BRT di Bandar Lampung, terlebih dahulu Pemerintah Kota dan Dinas Perhubungan mempersiapkan perencanaan pengembangan program ini. Perencanaan sebagai suatu proses merupakan langkah sistematis yang ditempuh dan harus diperhatikan oleh pemerintah agar mencapai tujuan dan hasil yang diinginkan. Perencanaan juga akan memberikan deskripsi tentang arahan sebuah langkah dalam pencapaian tujuan organisasi maupun instansi. Pada penyediaan fasilitas transportasi dibutuhkan sebuah perencanaan yang terakomodir dan terarah sesuai dengan prosedur perencanaan.

#### **a.1. Prakiraan**

Dinas Perhubungan kota Bandar Lampung merupakan instansi yang mempunyai tugas pokok melaksanakan urusan Pemerintahan Daerah di bidang perhubungan Kota Bandar Lampung. Oleh karena itu berkaitan dengan pengembangan BRT-Trans Bandar Lampung, Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung memulai perencanaan untuk pelaksanaan program Trans Bandar Lampung. Langkah awal yang ditempuh oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung adalah melakukan survei terhadap permasalahan transportasi yang ada di kota Bandar Lampung. Tahap awal pengamatan terhadap permasalahan lalu lintas ini telah dimulai sejak tahun 2011 dengan penanggungjawab Seksi Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas pada Bidang Lalu Lintas Jalan, Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung. Survei internal yang dilakukan oleh dinas terkait meliputi pengamatan

terhadap pola trayek yang bermuara ke pusat kota sesuai arus kepadatan lalu lintas dan penempatan pola dalam rangka pengembangan BRT. Hal ini sesuai dengan pernyataan Bapak Iskandar Zulkarnain, A.TD, S.H., M.T. (kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung) :

”Sebelumnya kita melakukan survei sendiri. Survei *load factor* kita sendiri. Survei wawancara, segala macam, yaa Dinas Perhubungan sendiri. Kita nggak dibiayain untuk konsultan, nggak ada. Pakai dana ya sendiri-sendiri.. Pakai data-data yang ada, kita buat segala macam kebutuhan surveinya, sehingga munculah pola jaringan trayek yang ada sekarang ini.. Dengan jumlah kendaraan masing-masing ruas jalan sekian-sekian.. semacam itulah. Jadi pokoknya intinya Dinas Perhubunganlah yang berupaya, karena memang sesuai dengan tupoksi tugas-tugas kitalah”. (wawancara pada Senin, 7 Mei 2012, pukul 10:44 WIB).

Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung telah melakukan survei yang bertujuan untuk mempersiapkan pola jaringan yang akan dikembangkan melalui program BRT-Trans Bandar Lampung. Berdasarkan hasil wawancara di atas, diketahui bahwa yang dimaksud dengan pola jaringan trayek merupakan rute atau jalur yang akan dilalui Trans Bandar Lampung. Survei internal Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung ini juga membagi jumlah armada yang dibutuhkan untuk tiap ruas jalur atau trayek yang akan dilalui.

Berbeda dengan tingkat Kota Bandar Lampung, pemerintah Provinsi Lampung sebelumnya juga pernah mengadakan kajian berupa studi kelayakan (*feasibility study*). Studi kelayakan dan rencana pembuatan master plan BRT bernama Trans-Lampung itu dilakukan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Lampung. Konsep yang ditawarkan oleh Dinas Perhubungan provinsi tersebut memiliki konsep yang berbeda dengan

konsep BRT untuk wilayah kota Bandar Lampung. Realisasi BRT di Kota Bandar Lampung ternyata tidak mengikuti konsep aglomerasi tersebut, dimana pada konsep Provinsi, BRT yang pusat titik pengadaannya di Bandar Lampung akan melayani rute ke pusat perdagangan dan wisata. Hal ini sesuai dengan apa yang diungkapkan oleh Bapak IB. Ilham Malik., S.T., M.T. (Ketua Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) Lampung):

“Memang ada kajian yang secara khusus menyinggung soal BRT. Pertama studi pengembangan BRT yang dilakukan oleh Dishub Provinsi Lampung. hasilnya, pengembangan BRT dibuat dengan rute sama persis dengan rute bis damri saat itu. Konsep ini tidak bisa dijalankan Pemkot karena bagi kita saat itu, pola trayeknya tidak cocok dengan kebutuhan pergerakan dalam kota. sehingga, akhirnya konsep itu tidak dipakai.” (Wawancara pada Rabu, 20 Juni 2012 pukul 13:07 WIB).

Pernyataan mengenai studi kelayakan untuk pengembangan konsep Trans Lampung tersebut turut didukung pula oleh keterangan dari Bapak Hujatullah, S.H. (Kepala Bidang Angkutan Darat, Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung) yang mengungkapkan bahwa:

“Jadi kita tidak melalui sebuah penelitian khusus. Kita tidak didasari oleh studi kelayakan oleh.. siapa itu.. yang dari UGM, Prof.Munawar tetapi, kita melakukan survei lapangan berdasarkan syarat-syarat bahwa salah satu syarat untuk Sistem Angkutan Umum massal (SAUM) apakah layak Bandar Lampung ini layak menerapkan BRT. Syarat-syaratnya seperti jumlah penduduk yang  $\pm 1$  juta jiwa, luas wilayahnya, letak geografisnya.” (Wawancara pada Jum’at, 25 Mei 2012, pukul 10:28 WIB).

Pengembangan BRT di Bandar Lampung tidak didasari oleh hasil survei dari Dinas Perhubungan Provinsi Lampung melainkan berdasarkan survei lapangan yang diatur oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung

sendiri. Ada perbedaan yang menyebabkan hasil survei dari Dinas Perhubungan Provinsi Lampung tidak dijadikan bahan masukan bagi pengembangan BRT- di Kota Bandar Lampung. Perbedaan ini terletak pada konsep yang dihasilkan dari studi kelayakan tersebut. Secara jelas hal ini dikemukakan oleh Bapak Iskandar Zulkarnain, A.TD, S.H., M.T. (kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung) :

“Konsepnya beda itu. Konsep yang ditawarkan oleh Pak Munawar itu beda. Jadi konsep dari Pak Munawar ini dia ingin pelayanan angkutan umum ini sifatnya aglomerasi. Jadi dia menawarkan konsep aglomerasi skalanya nggak hanya Bandar Lampung. Aglomerasi itu melibatkan daerah-daerah di sekitarnya begitu. Kayak Natar, Pesawaran, kayak dari Bandar Lampung ke Natar, Tanjung Karang ke Tataan, misalnya. Itu ide Perhubungan Provinsi. Karena memang usulan itu mirip-mirip dengan BRT Jogja. Di Jogja kan melibatkan Bantul, Sleman, itu kan sudah lintas daerah-daerah sekitaran. Sementara konsep kita untuk kota Bandar Lampung ini kan untuk kota Bandar Lampung aja. Maka dari itu dari segi konsep kita jauh sama apa yang ditawarkan Prof. Munawar itu.” (wawancara pada Selasa, 19 Juni 2012, pukul 10:43 WIB).

Usulan dari studi kelayakan yang pernah dilakukan oleh Dinas Perhubungan Provinsi Lampung dianggap tidak sesuai dengan kebutuhan Kota Bandar Lampung. Hal ini terletak pada perbedaan konsep aglomerasi atau pemusatan ke kawasan tertentu yang tidak hanya Kota Bandar Lampung, tetapi juga kabupaten/kota yang berbatasan langsung dengan Kota Bandar Lampung. Konsep aglomerasi yang diusulkan ini hampir serupa dengan Trans Jogja di daerah Jogjakarta yang juga melintasi daerah-daerah di sekitarnya.

Jadi berdasarkan hasil wawancara di atas, dapat disimpulkan bahwa langkah prakiraan yang ditempuh oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung

dalam perencanaan BRT-Trans Bandar Lampung adalah dengan melakukan survei internal Dinas Perhubungan kota. Akan tetapi survei internal ini belum seluruhnya mengakomodir kebutuhan masyarakat secara langsung. Proses survei ini berlangsung selama 3 bulan tepatnya pada tahun 2011. Studi kelayakan juga pernah dilakukan oleh Pemerintah Provinsi melalui Dinas Perhubungan Provinsi Lampung dalam upaya rencana pengembangan Trans Lampung, namun tidak menjadi konsep murni Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam pengembangan angkutan umum massal ini disebabkan oleh perbedaan konsep.

#### **a.2. Pemrograman**

Setelah melakukan tahap prakiraan (*forecasting*), tahap berikutnya dalam proses perencanaan adalah tahap penentuan program dengan menentukan langkah-langkah yang akan ditetapkan. Telah dikatakan sebelumnya dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bahwa Pemerintah menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis Jalan untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum di kawasan perkotaan. Oleh karena itu, dalam pemograman pada perencanaan BRT-Trans Bandar Lampung, ada tiga langkah yang ditempuh, antara lain dengan pemilihan bus, penentuan trayek atau jalur rute, penentuan halte sebagai tempat pemberhentian untuk menaikkan atau menurunkan penumpang, serta pembahasan besaran tarif BRT-Trans Bandar Lampung.

Penentuan jenis bus yang digunakan sebagai armada operasional BRT-Trans Bandar Lampung merupakan bus yang berukuran sedang dengan kapasitas >20 orang dengan tempat duduk memanjang agar dapat menampung penumpang lebih banyak. Pintu masuk dibuat rendah agar tidak membutuhkan halte yang tinggi dan disediakan oleh konsorsium PT. Trans Bandar Lampung (RIJ-LLAJ Kota Bandar Lampung tahun 2011, Bab 6). Pemilihan bus yang berukuran sedang ini berdasarkan hasil wawancara peneliti dengan Bapak Iskandar Zulkarnain, A.TD, S.H., M.T. (kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung) menjelaskan bahwa :

“Jadi untuk kota besar, kita sebenarnya, seharusnya ya memang busnya bus ukuran yang standar. Cuma kita melihat geometrik jalan itu yang kecil, ya kita sesuaikanlah.. lebarnya kan masih sangat terbatas, jadi nggak mungkin pakai bus ukuran besar. Maka yang jadi pilihannya ya bus berukuran sedang itu.. “(wawancara pada Senin,7 Mei 2012, pukul 10:44 WIB).

Kutipan wawancara di atas menerangkan bahwa pemilihan bus yang berukuran sedang untuk Trans Bandar Lampung dipengaruhi oleh faktor ruas jalan Kota Bandar Lampung yang kecil, yang memungkinkan untuk bus berukuran sedang dengan jumlah kapasitas penumpang lebih dari 20 orang.

Penentuan halte dan rute BRT-Trans Bandar Lampung dilakukan berdasarkan survei internal yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan kota, dan juga berdasarkan kajian RIJ-LLAJ Kota Bandar Lampung. Dimana melalui survei internal tersebut, Dinas Perhubungan menentukan titik serta arus kepadatan lalu lintas di Kota Bandar Lampung agar terurai dan sesuai

dengan kebutuhan pergerakan masyarakat kota. Setelah melakukan survei internal dan mendapatkan pandangan dari konsep RTRW Kota Bandar Lampung tahun 2011-2030, pihak Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung menyusun halte sebagai titik pemberhentian sementara dan juga rute trayek BRT-Trans Bandar Lampung. Hal tersebut didukung oleh pernyataan Ibu Fitriyanti, S.T. (Kepala Sub.Bidang Sarana Prasarana Bappeda Kota Bandar Lampung) yang mengungkapkan bahwa:

“Rute ataupun jalur BRT itu sendiri sudah terakomodir dalam dokumen RTRW kita yang diperdakan sesuai dengan Perda No.10 tahun 2011. Artinya rute ataupun jalur BRT sudah kita akomodir sampai tahun 2030 itu sudah kita rencanakan. Tapi kan sampai 2030 itu akan selalu ada *review* atau evaluasi RTRW penduduk juga berbeda nanti jumlahnya. Itu akan ada review evaluasi sesuai dengan perkembangan wilayah kita.” (Wawancara pada Selasa, 8 Mei 2012, pukul 10:33 WIB).

Upaya pengakomodiran rute atau jalur Trans Bandar Lampung ini rupanya belum seluruhnya mengakomodir kebutuhan masyarakat kota Bandar Lampung. Misalnya bagi masyarakat di wilayah Way Halim, Way Kandis, keberadaan BRT yang tidak menjangkau wilayah tersebut disayangkan oleh warga yang berdomisili di wilayah tersebut. Hal ini sebagaimana yang dikemukakan oleh Ayu Destiani (mahasiswa Universitas Lampung) :

“Kalau ada BRT lewat Way Kandis, terus ke Way Halim kan bisa memudahkan perjalanan, hanya tinggal transit kalau misalnya mau ke kampus atau ke daerah Rajabasa misalnya. Ini Way Halim tidak lewat BRT, jadi sekalian saja naik angkot kalau memang harus tetap transit berkali-kali juga.” (wawancara pada Rabu, 3 Oktober 2012, pukul 15:20 WIB).

Kemudian menurut Ibu Nia Yusnia (masyarakat pengguna jasa angkutan kota) :

“daripada naik BRT itu mbak. Lama nunggunya nanti. Kan pindah-pindah juga nanti. Nggak ada yang langsung way kandis – pasar koga kan nggak ada.” (Wawancara pada Kamis, 4 Oktober 2012, pukul 07:00 WIB).

Upaya Dinas Perhubungan kota Bandar Lampung dalam penetapan rute atau trayek Trans Bandar Lampung ini rupanya belum mengakomodir kebutuhan-kebutuhan publik. Berikutnya juga diiringi dengan proses pembangunan halte. Hal ini sesuai dengan yang dikatakan oleh Bapak Iskandar Zulkarnain, A.TD, S.H., M.T. (kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung) :

“Untuk penyedia halte, ditunjuk sama Pak Walikota karena memang ada keinginan dan kesanggupan dari pihak ketiga untuk menyiapkan itu, jadinya CV. Devis itu untuk menyediakan haltenya. Tapi itupun nggak keseluruhan, dari 218 jumlah halte yang dibutuhkan, itu dia hanya menyiapkan 62 halte saja. Sehingga masih kurang 156 lagi.” (wawancara pada Senin, 7 Mei 2012, pukul 10:44 WIB).

Penyediaan halte BRT-Trans Bandar Lampung melibatkan pihak ketiga yaitu CV. Devis Jaya Advertising yang ditunjuk oleh Walikota Bandar Lampung, Herman H.N. dalam penyediaan fasilitas halte. Dalam penunjukkan tersebut, CV. Devis Jaya Advertising merupakan satu-satunya *advertising* yang menyanggupi pengadaan halte untuk program BRT-Trans Bandar Lampung. Dari 218 total jumlah halte yang dibutuhkan pada 7 koridor, CV. Devis Jaya Advertising memiliki kewajiban membangun 62 halte.

Berdasarkan pantauan yang telah dilakukan oleh peneliti, pengadaan halte tersebut secara fisik belum memenuhi syarat minimum untuk menaikkan atau menurunkan penumpang. Karena sesuai dengan Pedoman Teknis

Angkutan Bus Kota dengan Sistem Jalur Khusus (*Busway*) Ditjen Perhubungan Darat tahun 2006, halte sebagai pemberhentian sederhana, dibuat berupa fasilitas pemberhentian yang sederhana namun terlindung dari panas dan hujan. Meskipun sudah ada beberapa halte yang memiliki atap pelindung dan tempat duduk bagi para calon penumpang BRT-Trans Bandar Lampung, namun masih terbilang banyak halte yang belum memenuhi standar. Kondisi ini juga diungkapkan oleh Bapak Iskandar Zulkarnain, A.TD, SH., M.T. (kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung), yang mengakui bahwa:

”Kan sampai hari ini kan pembangunan halte masih terkendala, karena adanya pelebaran di beberapa ruas jalan, juga karena mengandalkan pihak ketiga dimana sampai hari ini halte kita kan belum jadi semua. Jadi, kita mencoba melalui Dinas Perhubungan Provinsi untuk me-lobby ke pusat. Harapannya dapat bantuanlah dana dari pusat untuk pembangunan halte-halte yang belum terbangun.” (wawancara pada Senin, 7 Mei 2012, pukul 10:44 WIB).

Akan tetapi masyarakat sebagai pengguna jasa angkutan umum ini justru menyesalkan ketidaktuntasan pembangunan halte di beberapa tempat. Seperti yang diungkapkan oleh Ayu Destiani (mahasiswa Universitas Lampung) :

“Haltenya nggak ada yang jadi. Kalau seperti yang di CP itu lumayan lah, daripada yang di arah korpri sana itu nggak ada atapnya sama sekali. Jadi ya nggak bisa digunakan, tetap panas dan terkena hujan.” (wawancara pada Rabu, 3 Oktober 2012, pukul 15:20 WIB).

Kemudian hal serupa juga diungkapkan oleh Rizky Adi sebagai masyarakat pengguna angkutan umum:

“Halte di depan Teknokrat malah jarang dipakai oleh pengguna jasa BRT. Malah mengganggu jalan. Lebih baik pembuatan halte di tempat

yang tidak sempit seperti ini. Ini sempit untuk menunggu angkot biasanya dan juga berdekatan dengan pintu masuk Teknokrat” (Wawancara pada Kamis, 11 Oktober, pukul 16:30 WIB).

Dari wawancara di atas dapat dilihat bahwa penyediaan halte oleh pemerintah belum maksimal. Halte tersebut ditempatkan di samping pintu masuk kampus dan di area yang sempit, sehingga akses pejalan kaki menuju kampus harus turun ke sebagian jalan raya. Berikut ini peneliti menampilkan gambaran kondisi halte BRT-Trans Bandar Lampung yang diambil oleh peneliti di 2 tempat yang berbeda pada hari Selasa, 31 Juli 2012.

Gambar 2. Halte BRT-Trans Bandar Lampung yang dilengkapi atap dan belum dilengkapi atap.



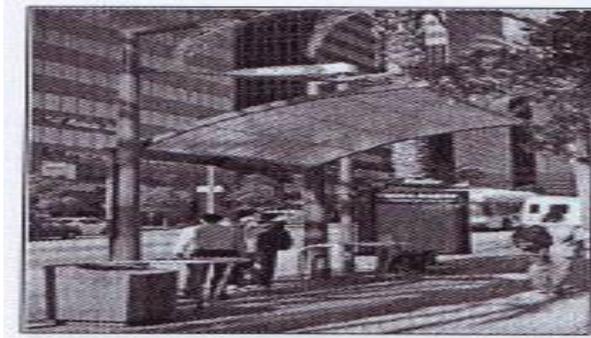
(a)(b)

*Sumber: Dokumentasi Peneliti, 2012.*

Dari gambar di atas dapat kita lihat struktur halte BRT-Trans Bandar Lampung yang ada di depan Kantor Walikota Bandar Lampung (gambar 2a) dan pada gambar 2b, merupakan bentuk halte yang belum sempurna pembangunannya dan juga salah penempatan. Halte yang berada di depan Museum Lampung ini tidak dapat digunakan. Hal ini dikarenakan badan bis

tidak dapat menempel pada halte karena jarak antara halte dan pintu bus terlalu jauh. Berikutnya untuk gambar di atas dapat kita lihat gambar tersebut merupakan contoh model halte Pemberhentian Sederhana, yaitu halte yang berupa fasilitas pemberhentian sederhana namun terlindung dari panas dan hujan. Halte pemberhentian sementara ini diperoleh peneliti berdasarkan Pedoman Teknis Angkutan Bus Kota dengan Sistem Jalur Khusus (Busway) Direktorat Bina Sistem Transportasi Perkotaan, Ditjen Perhubungan Darat, 2006.

Gambar 3. Halte BRT sesuai Pedoman Teknis Angkutan Bus Kota dengan Sistem Jalur Khusus (*Busway*)



*Sumber: Pedoman Teknis Angkutan Bus Kota dengan Sistem Jalur Khusus (Busway) Direktorat Bina Sistem Transportasi Perkotaan, Ditjen Perhubungan Darat, 2006.*

Tidak jauh berbeda dengan halte yang telah selesai pembangunannya untuk BRT-Trans Bandar Lampung, hanya saja untuk Trans Bandar Lampung tinggi halte disesuaikan dengan pintu bus yang tinggi dan belum seluruhnya tuntas terbangun sehingga belum dapat digunakan dengan maksimal. Akan tetapi kondisi ini ditepis oleh Bapak Iskandar Zulkarnain, A.TD, SH., M.T. (kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung), yang mengklarifikasi bahwa penggunaan trotoar sebagai tempat

pembangunan halte merupakan hal yang sesuai dengan prasarana BRT pada umumnya, seperti diungkapkan berikut ini:

“Jadi memang begini.. BRT ini kan memang dia harus nempel badan jalan. Karena dia haltenya halte tinggi, jadi sesuai dengan tipe-tipenya BRT harus sejajar dengan pintu. Lalu kalau dia nggak menempel dengan badan jalan, atau kalau haltenya dibelakang trotoar ya nggak bisa turun nanti penumpang.. di manapun di seluruh Indonesia, semua kota-kota yang sudah menerapkan BRT, haltenya rata-rata di atas trotoar. Palembang, Jakarta, seperti itu. Cuma memang idealnya itu ya ada lagi jalan dibelakangnya itu. Misalnya begini, ini trotoar, ini halte, dibuat dibelakangnya jalan lagi disini untuk pejalan kaki. Dan di depan itu tadinya konsepnya mau ada semacam untuk petugas tiket begitu. Jadi karena memang ada kendala begitu akhirnya dibuka dan tangganya kita buat kiri kanan, jadi pejalan kaki pun masih bisa lewat situ.” (wawancara pada Senin, 7 Mei 2012, pukul 10:44 WIB).

Dari pemaparan temuan lapang dan pantauan peneliti, penempatan halte yang mengambil akses pejalan kaki dan pembangunannya belum juga tuntas hingga penelitian ini selesai dilakukan justru mempengaruhi minat dan kenyamanan masyarakat sebagai pengguna jasa angkutan jalan untuk menggunakan moda BRT. Diluar itu pula peneliti melihat keberadaan halte ini pemilihan lahan pembangunannya kurang tepat, karena di beberapa titik halte pejalan kaki justru harus turun ke jalan dikarenakan terhalang oleh keberadaan halte yang tidak bertangga.

Kegiatan berikutnya yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung tidak hanya menentukan titik transit, pembangunan halte pemberhentian dan rute jalur BRT-Trans Bandar Lampung, namun dalam kurun waktu yang bersamaan juga melakukan penentuan besaran tarif moda angkutan massal ini. Besaran tarif BRT-Trans Bandar Lampung dilakukan dalam rapat pembahasan besaran tarif yang melibatkan beberapa pihak.

Perhitungan besaran tarif identik dengan perhitungan total karakteristik kendaraan, biaya langsung, biaya tidak langsung, rekapitulasi harga pokok angkutan, dan perhitungan teknis seperti biaya operasional. Awalnya tarif BRT-Trans Bandar Lampung disepakati adalah sebesar Rp. 3.500,- dan besaran tarif mahasiswa pelajar sebesar Rp.3.000,- dan apabila seluruh koridor telah dioperasikan disepakati tarif sebesar Rp. 4.000,- dan tarif mahasiswa pelajar sebesar Rp.3.500,-. Namun pada pelaksanaannya, rencana tarif awal tersebut dinilai terlalu mahal, maka ditetapkan bahwa pihak swasta yang tergabung dalam manajemen pengelolaan BRT-Trans Bandar Lampung mensubsidi sehingga tarifnya menjadi Rp 2.500,- untuk mahasiswa, pelajar dan umum untuk jarak dekat dan Rp 3.500,- untuk umum jarak jauh. Hal tersebut sesuai dengan pernyataan Bapak Yeni Tri Waluyo, S.E. (Direktur Operasional PT.Trans Bandar Lampung):

“Iya untuk pembahasan besaran tarif itu kita sudah pernah ada pembahasan terkait tarif dalam forum. Seharusnya tarif ideal dari BRT itu kita hitung seharusnya untuk biaya per km, biaya operasional, Rp 5.800,-, tetapi kami (pihak swasta) mensubsidi sehingga tarifnya menjadi Rp 3.500,- untuk jarak jauh. Selain itu armada kita masih baru jadi tidak banyak pengeluaran untuk perawatan armada, sehingga tarif tersebut masih bisa menutupi anggaran”. (Wawancara pada Selasa, 19 Juni 2012, pukul 14:00).

Penentuan besaran tarif dengan kesepakatan awal di atas pun mengalami perubahan per 1 Oktober 2012.

Tabel 12. Perubahan besaran tarif BRT-Trans Bandar Lampung per 1 Oktober 2012.

Tarif awal	Tarif per 1 Oktober 2012
1. Pelajar & Mahasiswa : Rp. 2.500,-	1. Pelajar : Rp.2.500,-

2. Umum jarak dekat : Rp. 2.500,-	2. Mahasiswa & Umum jarak dekat: Rp 3.500,-
3. Umum jarak jauh : Rp. 3.500,-	3. Umum jarak jauh : Rp. 4.000,-
4. Umum tarif transit : Rp. 3.500,-	4. Umum tarif transit : Rp.3.500,- + Rp.1.500,-

Sumber: Data Diolah Peneliti berdasarkan hasil temuan lapang.

Kenaikan tarif BRT-Trans Bandar Lampung yang pada mulanya baru berjalan 10 bulan ini membuat peneliti melakukan wawancara kepada pengguna jasa BRT-Trans Bandar Lampung ini, Ayu Destiani (mahasiswa, masyarakat pengguna BRT) mengungkapkan pendapatnya sebagai berikut:

“Iya, makanya kalau memang buru-buru ya memilih naik angkot saja, lebih cepat, murah, dan tidak lama menunggu, ya walau panas. Ya tarif Rp.3.500,- ditambah Rp.1.500,- sam dengan Rp.5.000,-. Ditambah lagi naik angkutan kota jurusan Way halim ke arah Kandis Rp.2.000,- . Rp. 7.000,- untuk ongkos sekali jalan saja.” (wawancara pada Rabu, 3 Oktober 2012, pukul 15:20 WIB).

Ungkapan keberatan mengenai naiknya tarif BRT-Trans Bandar Lampung ini juga dikemukakan oleh Ibu Nia Yusnia (masyarakat pengguna jasa angkutan kota) :

“Saya pernah naiknya sekali, enak AC, tapi mahal lagi sekarang. Anakku yang sering naik BRT, kalau pelajar agak murah dia. Kalau selain pelajar bisa sampai Rp.4.000,-. Naiknya nggak tanggung-tanggung dari Rp.2.500,-. Sementara kalau angkot, Rp.4.000,- sudah bisa sampai ke sekolah langsung” (Wawancara pada Kamis, 4 Oktober 2012, pukul 07:00 WIB).

Berdasarkan hasil wawancara di atas, maka dapat disimpulkan bahwa masyarakat pengguna angkutan umum merasa terbebani dengan adanya kenaikan tarif BRT-Trans Bandar Lampung ini. Hal ini mengindikasikan bahwa masyarakat mempunyai kemungkinan untuk beralih ke angkutan kota seperti biasanya yang harga jasanya lebih murah dibandingkan BRT. Sebelumnya dalam hal penentuan besaran tarif telah ada upaya dari

manajemen konsorsium untuk menekan tarif BRT ini, namun hal ini hanya berjalan 10 bulan, dan ketika penelitian ini berlangsung terjadi kenaikan tarif.

### a.3. Penjadwalan

Agenda-agenda kegiatan dalam perencanaan program BRT-Trans Bandar Lampung ini telah dimulai sejak tahun 2010, namun tahun 2011 menjadi masa penting dalam perencanaan karena selama tahun 2011, Dinas Perhubungan kota Bandar Lampung banyak melakukan agenda pertemuan dengan *stakeholder* yang terkait dengan pengembangan angkutan umum massal ini. Peneliti mengumpulkan data berupa kegiatan-kegiatan yang tercatat dalam berita acara kegiatan, maupun melalui surat keluar yang dikeluarkan oleh Dinas Perhubungan kota Bandar Lampung dalam rangka perencanaan program BRT-Trans Bandar Lampung ini. Berikut daftar kegiatan yang dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan kota Bandar Lampung ditampilkan oleh peneliti dalam bentuk tabel.

Tabel 13. Kegiatan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam perencanaan BRT-Trans Bandar Lampung

No	Hari/Tanggal	Kegiatan
1.	Selasa/14 Des 2010	Rapat Dewan Lalu Lintas Kota Bandar Lampung (tentang permasalahan - permasalahan dalam penyelenggaraan transportasi kota Bandar Lampung)
2.	Jum'at/7 Januari 2011	Rapat Dewan Lalu Lintas Kota Bandar Lampung (tentang perubahan trayek angkutan kota Bandar Lampung)
3.	Senin/17 Januari 2011	Lahirnya program BRT-Trans Bandar Lampung

4.	Kamis/20 Okt 2011	Sosialisasi BRT-Trans Bandar Lampung
5.	Kamis/27 Okt 2011	Sosialisasi berupa tour keliling Kota Bandar Lampung menggunakan BRT bersama mahasiswa perguruan tinggi se-Kota Bandar Lampung
6.	Kamis/27 Okt 2011	Rapat pembahasan besaran tarif BRT-Trans Bandar Lampung
7.	Kamis/3 Nov 2011	Pembahasan lanjutan rencana rute angkutan kota
8.	Senin/21 Nov 2011	Pertemuan antara Walikota Bandar Lampung dengan pengemudi angkutan umum.
9.	Kamis/15 Des 2011	Pelaksanaan pengoperasian BRT-Trans Bandar Lampung
10.	Senin/19 Des 2011	Rapat pembahasan rute trayek BRT-Trans Bandar Lampung
11.	Rabu/11 Januari 2012	Konsep nota kesepahaman antara Pemerintah kota Bandar Lampung dengan Konsorsium PT.Trans Bandar Lampung tentang kerjasama pengelolaan sistem pelayanan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum wilayah perkotaan di kota Bandar Lampung.
12.	Senin/6 Februari 2012	Rapat pembahasan lanjutan pengoperasian Perum DAMRI Bandar Lampung
13.	Selasa/6 Maret 2012	Rapat pembahasan tim pengamanan dan penertiban angkutan trayek perbatasan
14.	Jum'at/13 April 2012	Pembahasan pengawalan dan pengamanan pengoperasian BRT-Trans Bandar Lampung
15.	Selasa/7 Mei 2012	Kesepakatan bersama pelaku transportasi Angkutan Perkotaan di Bandar Lampung

Sumber: Dinas Perhubungan kota Bandar Lampung, 2012.

Dari tabel di atas dapat kita lihat bahwa sejak tahun 2010, Pemerintah Kota melalui Dinas Perhubungan telah melakukan upaya identifikasi permasalahan yang dihadapi oleh Kota Bandar Lampung dari sektor transportasi. Kelimabelas agenda kegiatan yang telah dilakukan oleh Dinas Perhubungan dengan melibatkan *stakeholder* tersebut, bertujuan untuk menggenapi pelaksanaan pengembangan angkutan umum massal BRT di Kota Bandar Lampung. Selain pertemuan yang diagendakan dan disepakati dengan adanya berita acara, beberapa pembicaraan mengenai Trans Bandar Lampung juga sering menjadi pembahasan Dinas Perhubungan kota Bandar Lampung. Hal ini didukung dengan pernyataan Bapak Hujatullah, S.H.

(Kepala Bidang Angkutan Darat, Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung) yang mengungkapkan bahwa:

“Tentu pembahasan mengenai pengembangan BRT ini selalu kita angkat. Yang teragendakan ada banyak berita acaranya, namun yang tidak tercatat dalam berita acara pun ada, hal itu biasanya karena kita melakukan pembahasan dalam waktu singkat dan digelar tertutup di Dinas Perhubungan. Begitu ada hal yang harus dikoordinasikan oleh Dishub, langsung kita panggil pihak-pihak yang berkepentingan dan kita gelar pembahasannya.” (Wawancara pada Jum’at, 25 Mei 2012, pukul 10:28 WIB).

Pernyataan dari Bapak Hujatullah, S.H. di atas menerangkan bahwa kegiatan pertemuan yang dilaksanakan guna membicarakan program BRT ada yang teragendakan dan ada pula yang tidak teragendakan. Begitupun dengan koordinasi yang secara langsung dilakukan oleh Dinas Perhubungan kota Bandar Lampung kepada pihak-pihak yang berkepentingan dalam perencanaan BRT-Trans Bandar Lampung ini.

Berdasarkan hasil wawancara di atas, maka dapat disimpulkan tahap penjadwalan dalam agenda perencanaan program BRT-Trans Bandar Lampung di atas ialah Dinas Perhubungan telah berupaya melakukan kegiatan-kegiatan berkenaan dengan persiapan BRT sejak awal 2010. Namun belum teragendakan dengan baik, karena ada banyak agenda yang tidak dilengkapi dengan kelengkapan berita acara. Kemudian seiring waktu berjalan, kegiatan-kegiatan terus dilakukan dalam rangka koordinasi dengan *stakeholder* terkait dengan berjalannya angkutan umum massal BRT-Trans Bandar Lampung.

#### **a.4. Penganggaran**

Penganggaran pada dasarnya merupakan hal yang secara teknis menunjang pelaksanaan dalam suatu kegiatan. Tidak hanya itu saja, karena setiap kegiatan yang dilaksanakan pasti membutuhkan suatu anggaran. Yang artinya anggaran dalam pelaksanaan kegiatan tersebut semestinya direncanakan agar sesuai terhadap apa yang dibutuhkan dengan apa yang dikeluarkan dalam jumlah tertentu.

Tetapi hal ini berbeda dengan penganggaran dalam pengembangan konsep BRT-Trans Bandar Lampung, dimana dalam perencanaannya, nilai anggaran tidak tersedia atau dengan kata lain tidak ada anggaran khusus yang dianggarkan oleh Pemerintah Kota melalui RAPBD 2012, maupun Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam pengembangan angkutan umum massal BRT-Trans Bandar Lampung. Tim Anggaran Pemerintah Daerah tidak mengalokasikan dana penunjang BRT dalam RAPBD 2013. Sejak awal program ini diwacanakan, Dinas Perhubungan kota menggelar survei internal, hingga sekarang berjalannya BRT-Trans Bandar Lampung, tidak ada alokasi dana khusus untuk kelangsungan program ini. Secara langsung hal ini diungkapkan oleh Bapak Hujatullah, S.H. (Kepala Bidang Angkutan Darat, Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung) bahwa:

“Kita berupaya, kita lobby pihak PO se-Lampung dibantu pemerintah kota, sehingga dapatlah pembiaya yaitu PO se-Lampung, bukan se-Bandar Lampung ya. Mereka mendukung rencana BRT, sehingga lahirlah BRT. Kalau di Jakarta, *busway*nya 340 Milyar setahun. Bandar Lampung, nol. dan terbukti, saat ini Bandar Lampung merupakan satu-satunya BRT di Indonesia yang melaksanakan semua koridor, dan juga satu-satunya BRT yang tidak disubsidi. Berarti kota Bandar Lampung tanpa pake anggaran? Itu semua dari pihak sponsor.” (Wawancara pada Jum’at, 25 Mei 2012, pukul 10:28 WIB).

Bandar Lampung satu-satunya kota yang melaksanakan sistem penerapan angkutan umum massal BRT yang murni dikelola oleh swasta tanpa ada pengeluaran dana oleh pemerintah. Pembiayaan dalam perencanaan pengembangan program BRT-Trans Bandar Lampung sama sekali tidak menggunakan anggaran. Tidak adanya alokasi dana yang disiapkan oleh Pemerintah Kota maupun Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung ini juga termasuk dalam pelaksanaan survei internal yang dilakukan Dinas Perhubungan. Hal ini juga dibenarkan oleh Bapak Iskandar Zulkarnain, A.TD, S.H., M.T. (kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung), yang mengakui bahwa:

“Ya, kita ‘kan masih punya data-data, misalnya.. memang ada data-data survei-survei untuk kegiatan-kegiatan lain, ya itulah kita manfaatkan datanya, yang kurang-kurang ya kita upayakan sendiri. Dan memang ya kalau untuk sekedar biaya operasional, minum, dan yang kecil-kecil ya pakai biaya kita sendiri.. ya artinya memang murni pakai dana sendiri dan nggak dianggarin gitu loh.. semacam anggaran penelitian pengembangan angkutan umum di Bandar Lampung, nggak ada itu.. Murni dari kita.” (wawancara pada Senin, 7 Mei 2012, pukul 10:44 WIB).

Dari pernyataan-pernyataan di atas dapat kita lihat bahwa pada awalnya program ini dipersiapkan secara teknis, namun tidak dalam anggaran. Akan tetapi, pantauan peneliti menemukan bahwa Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung pada akhirnya mengajukan permohonan anggaran untuk melengkapi fasilitas pendukung. Artinya, tidak dengan alokasi dana pada tingkat daerah, namun dana bantuan dari pusat untuk penunjang BRT-Trans Bandar Lampung. Hal ini juga disampaikan oleh Ibu Fitriyanti, S.T. (Kepala Sub.Bidang Sarana Prasarana Bappeda Kota Bandar Lampung) yang membenarkan bahwa:

“Ini BRT kita bantuan, kita dari segi pendanaan ini biaya segala macam, kita memfasilitasi ataupun membantu dalam tahap koordinasi Dishub untuk mendapatkan bantuan dari pusat. Dari pemerintah sendiri juga tidak mungkin lepas tangan, disitulah kita melalui tim anggaran mendukung pelaksanaan BRT. Tapi sejauh ini memang belum ada, masih murni-murni swasta. Dalam hal ini PT Konsorsium. Kita belum subsidi. Karena untuk subsidi pelaksanaan BRT tidak ada. Murni swasta, namun untuk menunjang kegiatan operasional seperti pengawasan dari Dishub, personil dari Dishub yang menunjang kegiatan BRT, masih biaya dari Dishub sendiri yang atur.” (Wawancara pada Selasa, 8 Mei 2012, pukul 10:33 WIB).

Tidak adanya dana yang dianggarkan oleh Pemerintah Kota untuk pengembangan BRT, hal ini bukan berarti bahwa tidak ada sokongan dari BRT-Trans Bandar Lampung terhadap PAD. Sejak awal beroperasinya BRT, belum ada keputusan mengenai kewajiban yang harus dibayar oleh BRT baik itu pembayaran retribusi terminal dan berbagai retribusi lainnya. Akan tetapi, setiap badan usaha di Kota Bandar Lampung sudah berkewajiban memberikan sumbangan atas pembangunan kota Bandar Lampung, yang untuk BRT-Trans Bandar Lampung bentuk sumbangan terhadap PAD adalah dengan pemberlakuan tarif pada pemakaian jasa retribusi terminal. Setiap harinya, untuk setiap unit BRT dikenakan retribusi Rp. 3.000,- ketika melintas terminal. Hal ini mulai diberlakukan sejak 8 Mei 2012. BRT juga tetap diperlakukan sama dengan angkutan umum lainnya yang juga memberikan pemasukan bagi pembangunan kota, yaitu melalui perizinan trayek. Hal tersebut seperti yang diutarakan oleh Bapak Hujatullah, S.H. (Kepala Bidang Angkutan Darat, Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung) bahwa:

“Tentu ada. Karena pemerintah kota ini kan selaku pengendali, selaku Pembina, selaku pengawas, perizinan daripada angkutan BRT, itu

sebagai salah satu sokongan PAD kita dalam bentuk retribusi yang memang diatur dalam undang-undang. Yaitu retribusi izin trayek namanya. Nah dari situ curian PAD kita. Selain itu dia juga menyumbang lewat retribusi terminal”. (Wawancara pada Jum’at, 25 Mei 2012, pukul 10:28 WIB).

Dari paparan di atas maka dapat disimpulkan bahwa anggaran dalam perencanaan program BRT-Trans Bandar Lampung tidak dianggarkan dalam RAPBD 2012. Baik dalam persiapan maupun untuk pelaksanaan BRT-Trans Bandar Lampung. Namun dalam pelaksanaannya, pemerintah kota melalui Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung merasa perlu mengajukan anggaran bantuan dana kepada pemerintah pusat untuk menopang pembangunan halte bus sebagai sarana penunjang program *busway* ini. Sebagai angkutan umum, BRT-Trans Bandar Lampung juga tetap dikenakan biaya retribusi izin trayek dan pemakaian jasa retribusi terminal sebagai sokongannya terhadap PAD Kota Bandar Lampung yang pada akhirnya, PAD tersebut juga akan membantu pengembangan kota Bandar Lampung.

#### **a.5. Pengembangan Prosedur**

Pengembangan prosedur berarti suatu aktivitas menormalisasikan cara, teknik, dan metode pelaksanaan suatu program. Dalam pelaksanaan suatu program, pelaksana merupakan pihak yang mampu dalam melaksanakan program terkait, diperlukan sebuah manajemen dalam pelaksanaan program tersebut. Pemerintah kota dan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam hal pengembangan transportasi BRT-Trans Bandar Lampung ini berperan sebagai regulator. Dimana akan melakukan pengembangan sistem

pelayanan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum di wilayah perkotaan Bandar Lampung. Atas dasar tersebut, maka sebagai operator dan pelaksana teknis, pemerintah menjalin hubungan kerjasama pengelolaan BRT-Trans Bandar Lampung dengan sebuah perusahaan Konsorsium yaitu PT.Trans Bandar Lampung.

PT.Trans Bandar Lampung merupakan perusahaan konsorsium yang pemegang sahamnya terdiri atas para pengusaha yang memiliki izin trayek Angkutan Perkotaan dan Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) yang sebagian trayeknya akan digantikan dengan jaringan trayek angkutan Trans Bandar Lampung, serta memiliki pengalaman dan kemampuan untuk menyediakan dan mengoperasikan sarana angkutan perkotaan di Kota Bandar Lampung. Proses tahap awal pembentukan konsorsium dilaksanakan sejak Oktober 2011 dan pihak yang sejak awal memiliki andil dalam konsolidasi pengusaha-pengusaha outobus (PO) adalah DPC Organda Kota Bandar Lampung. Teknis pembentukan konsorsium PT.Trans Bandar Lampung ialah dengan mengumpulkan tiap PO yang ingin bergabung. Ada 2 prinsip keterlibatan PO yang tergabung dalam PT.Trans Bandar Lampung, yaitu Kerja Sama Operasi (KSO) dan Konsorsium. Pengelolaan tidak diserahkan pada masing-masing PO, namun pada satu pengelolaan badan konsorsium. Syarat tergabung dalam konsorsium adalah masing-masing PO menyediakan minimal 5 unit armada dengan izin prinsip yang sesuai dengan AD/ART pendirian PT.Trans Bandar Lampung. Hal ini sesuai dengan pernyataan Bapak Yeni Tri Waluyo, S.E. (Direktur Operasional PT.Trans Bandar Lampung):

“Jadi awalnya kan diserahkan ke masing-masing PO. Jadi Per PO itu dikasih izin prinsip sebanyak 5 unit. Tiap PO 5 unit. Terus ada 35 PO awalnya. Cuma karena sesuatu dan lain hal, akhirnya dibuatlah konsorsium. Tidak diserahkan ke masing-masing PO. Jadi karena terutama karena masalah pembiayaan lah. Jadi dari 35 PO ini ada yang kesulitan masalah pembiayaan lah ya.. Akhirnya dibentuk konsorsium yang terdiri dari 35 PO. Nah sifatnya ada yang KSO, ada yang sifatnya konsorsium. Jadi yang ada 6 PO tidak mau bergabung di konsorsium, tapi memilih KSO.” (wawancara pada Selasa, 19 Juni 2012, Pukul 14:00 WIB).

PT. Trans Bandar Lampung resmi didirikan sesuai SK MENKUMHAM RI NO.AHU-60434.AH.01.01 Tahun 2011, tanggal 8 Desember 2011. Namun, dalam koordinasi dengan pihak PO, di lain pihak peneliti melihat adanya tanggapan dari pihak yang terpinggirkan dengan adanya manajemen tunggal pengelolaan angkutan umum massal di Kota Bandar Lampung ini. BUMN Perum DAMRI Lampung, ialah pihak yang merespon kehadiran manajemen tunggal ini. Sebagai angkutan umum massal yang harus berpindah trayek angkutan, Perum DAMRI diharuskan menyingkir dari trayek semula di dalam kota Bandar Lampung kemudian harus melayani dengan trayek baru, di luar Kota Bandar Lampung. Perum DAMRI tidak lagi diperbolehkan beroperasi di dalam kota karena angkutan kota telah dilayani oleh Trans Bandar Lampung, meskipun trayek beroperasinya belum habis. Peneliti mengamati adanya pandangan bahwa BRT memonopoli angkutan dalam kota yang dilayangkan oleh Perum DAMRI. Upaya untuk mempertahankan eksistensi Perum DAMRI di Kota Bandar Lampung ini dilakukan dengan meminta keringanan untuk tetap beroperasi melayani masyarakat kota. Hal ini sesuai dengan pernyataan Bapak Ediyal Tamimi (Kasi Operasi Perum DAMRI Bandar Lampung) yang menyatakan bahwa:

“Karena kami juga UPT dan bernaung dibawah lindungan pemerintah, kami mengikuti saja instruksi atasan. Dalam hal ini pak Walikota menginstruksikan perum DAMRI untuk bergeser trayeknya, tentu kami akan mengikuti. Hanya kami sempat meminta waktu beroperasi hingga masa trayek kami habis pada Agustus untuk kelas Ekonomi dan Mei untuk AC, namun itupun tidak bisa dipenuhi. Dan pada akhirnya kami tetap mengikuti aturan yang sudah ditetapkan oleh pemerintah kota untuk tidak beroperasi sejak 1 Maret kemarin, padahal kan kami masih ada sisa waktu. Kalau saya melihat konsep BRT itu tidak menghendaki kalau ada kompetitornya, mungkin saya melihatnya begitu.” (wawancara pada Rabu, 13 Juni 2012, pukul 11:18 WIB).

Menanggapi hal tersebut, peneliti mencoba mendapatkan informasi dari pihak PT.Trans Bandar Lampung untuk mendapatkan data yang seimbang. Setelah dilakukan wawancara dengan pihak PT.Trans Bandar Lampung, operator ini menepis tanggapan tentang adanya monopoli dan simpangsiur kerjasama dengan Perum DAMRI lewat tanggapan yang disampaikan oleh Bapak Yeni Tri Waluyo., S.E. (Direktur Operasional PT.Trans Bandar Lampung):

“Jadi gini, yang masalah monopoli itu, yang monopoli itu adalah sistem. Monopoli itu kan kalau yang monopoli pengusahanya, itu baru monopoli murni. Kalau ini kan kepemilikannya nggak. Kecuali BRT di Bandar Lampung ini diserahkan satu orang kepemilikannya, termasuk pengoperasiannya. Tapi ini kan nggak. Kita konsorsium, banyak orang. Seperti misalnya contoh BRT Bandar Lampung hanya dikelola oleh Puspa saja, itu baru. Itu hanya salah persepsi saja. Yang jelas ini nggak ada monopoli kepemilikannya. Ini kan maksudnya sistem, terus moda transportasi yang disusun oleh undang-undang. Bukan hanya oleh pemerintah kota..” (wawancara pada Selasa, 19 Juni 2012, Pukul 14:00 WIB).

Penjelasan yang peneliti dapatkan dari pihak PT.Trans Bandar Lampung menampik bahwa mereka tidak memonopoli pelayanan angkutan di Kota Bandar Lampung, namun menjalankan kerjasama dengan Pemerintah kota

dalam mewujudkan sistem pelayanan angkutan dan transportasi yang sesuai dengan amanat Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dari paparan yang telah dijabarkan, maka dapat ditarik kesimpulan bahwa dari pihak PT.Trans Bandar Lampung yang terdiri dari gabungan 35 PO di Provinsi Lampung itu mendapatkan dukungan penuh dari pemerintah kota sebagai operator pelayanan angkutan orang dengan armada Trans Bandar Lampung di kota Bandar Lampung. Dan Perum DAMRI yang dalam hal ini juga merupakan BUMN yang beroperasi di kota Bandar Lampung harus beroperasi dengan peraturan baru yang dikeluarkan oleh pemerintah kota, bahwa terhitung sejak 1 Maret 2012 lalu tidak lagi diizinkan melayani trayek kota Bandar Lampung, namun beroperasi dengan trayek yang baru.

Kaitannya dengan perencanaan program BRT-Trans Bandar Lampung, berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM.10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan bahwa setiap pengembangan angkutan umum massal berkewajiban dalam memberikan pelayanan yang berhak diperoleh setiap Pengguna Jasa Angkutan Massal Berbasis Jalan secara minimal. PT.Trans Bandar Lampung sebagai operator diwajibkan memberikan pelayanan yang sesuai dengan standar operasional prosedur. Jenis pelayanan sesuai dengan Pasal 3 Ayat 4 PM Nomor 10 tahun 2012 Menteri Perhubungan Republik Indonesia, meliputi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan.

Berikutnya yang menjadi bahan perencanaan pengembangan prosedur adalah termasuk jadwal pengoperasian BRT-Trans Bandar Lampung. Berdasarkan pengamatan peneliti, BRT-Trans Bandar Lampung sejak mulai dioperasikan tanggal 19 Desember 2011 hingga sekarang, beroperasi mulai dari pukul 06:00 WIB hingga paling lambat pukul 18:00 WIB. Jam beroperasi BRT-Trans Bandar Lampung ini pada awalnya direncanakan beroperasi selama 15 jam, sejak pukul 06:00- 21:00 WIB. Jadwal ini belum dapat terlaksana antara lain dikarenakan kondisi halte yang belum memadai untuk digunakan sebagai tempat transit pada waktu malam hari karena belum semua halte di 7 koridor dilengkapi dengan penerangan. Hal tersebut juga sesuai dengan apa yang disampaikan oleh Bapak Sudarto (Kepala Bagian Operasional PT.Trans Bandar Lampung) bahwa:

“Untuk sekarang, apabila halte belum semua terbangun dengan baik, nanti justru bakal menimbulkan rasa tidak nyaman bagi penumpang yang transit di halte tersebut. Jadi, kita beroperasi sementara hanya sampai jam 6 sore. Masalah standar minimal pelayanan yang harus dipenuhi, kita sudah berusaha memenuhinya sesuai standar tentunya, ya. Halte saja sampai sekarang cuma 6 yang sudah jadi betul. Kekurangan dan kelemahan juga pasti ada dalam pelaksanaannya. Keluhan karena panas sementara itu ada, karena banyak yang belum diatapi, harus tunggu matahari bergeser dulu”. (Wawancara pada Kamis, 14 Juni 2012, pukul 10:24 WIB).

Jadwal operasional BRT yang hanya beroperasi hingga pukul 18:00 ini disayangkan oleh masyarakat pengguna angkutan umum. Mereka berharap layanan angkutan ini dapat beroperasi setidaknya hingga pukul 21:00. Hal ini salah satunya diungkapkan oleh Rizky Adi (mahasiswa kelas malam salah satu perguruan tinggi) yang mengungkapkan bahwa:

“Tapi ya kalau cuma beroperasi sampai sore begini ya sama saja, terpaksa naik angkutan kota juga kalau malam. Kalau di Jakarta itu

sampai malam. Tapi dulu saya baca di koran kalau Trans Bandar Lampung juga akan beroperasi sampai jam 9 malam kalau tidak salah.” (RA, W1, 11-10-2012, 10-15).

Dapat ditarik kesimpulan bahwa hingga saat ini pengoperasian BRT-Trans Bandar Lampung sangat bergantung pada sarana penunjang seperti halte yang hingga proses penelitian ini berakhir belum juga tuntas pembangunannya yang menyebabkan warga yang memiliki aktivitas hingga pukul 21:00 WIB tidak memiliki pilihan lain dan tetap berkendara dengan angkutan kota. Namun, standar pelayanan minimal yang berhak diperoleh setiap pengguna jasa angkutan massal berbasis jalan telah diberikan sesuai prosedur yang antara lain ditekankan pada fasilitas pengatur suhu ruangan, fasilitas kebersihan, serta kesopanan dan keramahan supir maupun petugas tiket dalam armada BRT-Trans Bandar Lampung.

### **3. Keterlibatan *stakeholder* dalam perencanaan program BRT-Trans Bandar Lampung**

Resultan dari sebuah program adalah produk dari yang telah direncanakan sebelumnya dengan sebuah tujuan tertentu. Proses perencanaan sebuah program direncanakan oleh *stakeholder* yang terkait dengan permasalahan dan dianggap mampu berkonsolidasi dalam menemukan sebuah produk dalam bentuk perencanaan.

Perencanaan program BRT-Trans Bandar Lampung merupakan program nasional yang dilaksanakan di tingkat daerah. Tidak ada panitia dan anggaran khusus yang dibentuk dalam proses perencanaan program BRT, dengan kata lain semua aktor yang terlibat dalam perencanaan ini merupakan pihak yang oleh Pemerintah kota dan Dinas Perhubungan kota Bandar Lampung memiliki kajian khusus dalam permasalahan transportasi di tingkat kota Bandar Lampung. Usulan program BRT sebagai sebuah langkah baru dalam bidang transportasi didapat setelah adanya survei internal yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dan berdasarkan survei kajian RIJ-LLAJ Kota Bandar Lampung tahun anggaran 2011.

Tabel 14. *Stakeholder* yang terlibat dalam perencanaan program BRT-Trans Bandar Lampung tahun 2011.

<b>No.</b>	<b><i>Stakeholder</i></b>	<b>Peran dalam perencanaan</b>
1	Pemerintah Kota Bandar Lampung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sebagai penanggungjawab pengembangan program BRT-Trans Bandar Lampung</li> <li>• Menjalin kerjasama kesepakatan PT.Trans Bandar Lampung tentang pengelolaan sistem pelayanan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum di wilayah perkotaan.</li> </ul>

2.	Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sebagai Regulator untuk mengawasi penyelenggaraan pelayanan Trans Bandar Lampung.</li> <li>• Sebagai perencana teknis bersama <i>stakeholder</i> terkait merencanakan kegiatan operasional, besaran tarif, trayek, titik transit (<i>halte</i>).</li> <li>• Melakukan koordinasi dengan MTI, Organda, Bappeda, dan paguyuban angkutan kota membahas pola angkutan umum di Kota Bandar Lampung.</li> </ul>
3.	DPC Organda Kota Bandar Lampung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mengumpulkan PO se-Provinsi Lampung untuk bergabung dalam konsorsium perusahaan pengelola Trans Bandar Lampung.</li> <li>• Bersama Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung melakukan penentuan besaran tarif dan trayek Trans Bandar Lampung</li> <li>• Mengkoordinasikan angkutan kota yang beroperasi di Bandar Lampung tentang kehadiran angkutan massal yang baru yaitu Trans Bandar Lampung.</li> </ul>
4	Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) regional Lampung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Memperkenalkan konsep/rancangan BRT kepada pemerintah kota dan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung</li> <li>• Menggagas konsep pengelolaan angkutan umum kota sebagai <i>feeder</i> atau angkutan pengumpan.</li> </ul>
5	Bappeda Kota Bandar Lampung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mengakomodir rencana program BRT-Trans Bandar Lampung dalam RTRW Kota Bandar Lampung tahun 2011-2030 dan dalam RIJ-LLAJ Kota Bandar Lampung tahun anggaran 2011.</li> <li>• Memfasilitasi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung untuk permohonan bantuan anggaran melalui tim Anggaran Bappeda Kota Bandar Lampung kepada Pemerintah Pusat (Kemenhub).</li> </ul>
6	PT. Trans Bandar Lampung	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mempersiapkan sistem manajemen pengelolaan BRT-Trans Bandar Lampung yang sesuai dengan kesepakatan bersama pemerintah Kota Bandar Lampung.</li> <li>• Melakukan perencanaan internal manajemen PT. Trans Bandar Lampung dalam penyelenggaraan pelayanan transportasi di Kota Bandar Lampung.</li> </ul>

*Sumber: Olah data peneliti, 2012.*

Setelah dideskripsikan program BRT sebagai sebuah program dalam membenahi dan melakukan pengembangan-pengembangan di sektor lalu lintas Kota Bandar Lampung, maka dibahas rencana program dan manajemen pelaksanaannya sebagai operator. Tidak ada ketentuan hukum yang mengatur panitia pembahasan program BRT-Trans Bandar Lampung. Namun, berdasarkan identifikasi peneliti, yang terlibat didalamnya yakni Pemerintah Kota Bandar Lampung, Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, Bappeda Kota Bandar Lampung, DPC Organda Kota Bandar Lampung, Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) regional Lampung, dan PT.Trans Bandar Lampung yang merupakan manajemen pengelola layanan Trans Bandar Lampung.

Keterlibatan masing-masing *stakeholder* dalam hal perencanaan program BRT-Trans Bandar Lampung pada tabel di atas menunjukkan peran lembaga yang bersinggungan dengan masalah transportasi. Pemerintah Kota Bandar Lampung, dalam hal ini memiliki kewajiban dalam penyelenggaraan angkutan umum di wilayah Kota Bandar Lampung. Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung menjadi perwakilan dari pemerintah daerah untuk memformulasikan rencana pengembangan angkutan umum massal tersebut dengan melakukan koordinasi bersama organisasi yang memiliki perhatian pada masalah transportasi dan angkutan umum, yaitu MTI Regional Lampung dan DPC Organda Kota Bandar Lampung. Hal ini sesuai dengan pernyataan Bapak Hujatullah, S.H. (Kepala Bidang Angkutan Darat, Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung) bahwa:

“Memang Dishub dan Pemerintah Kota yang selaku perencana awal dari BRT ini dengan melibatkan semua pihak. Tentu juga ada peran dari tim Ahli kita MTI.” (Wawancara pada Jum’at, 25 Mei 2012, pukul 10:28 WIB).

Sebagai perencana awal program BRT-Trans Bandar Lampung, dikatakan dalam kutipan wawancara di atas bahwa Pemerintah Kota dan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung merupakan pihak pertama yang merencanakan pengembangan ini dengan melibatkan *stakeholder* salah satunya adalah MTI regional Lampung. MTI regional Lampung memiliki peran yang berarti dalam perencanaan program ini. Hal ini didukung oleh pernyataan dari Bapak IB. Ilham Malik, S.T., M.T. (ketua MTI Regional Lampung) bahwa:

“Sebenarnya MTI sudah dari zaman dulu ya merekomendasikan BRT. Walaupun di Lampung sejak tahun 2005 ya, saya disini itu mulai. Tapi MTI secara nasional itu sangat mendukung betul yang disebut dengan SAUM (Sistem Angkutan Umum Massal). Sampai kemudian banyak regulasi yang dikeluarkan oleh kementerian untuk mengembangkan angkutan umum, cuma memang khusus untuk MTI di Lampung, itu skema yang kita kembangkan, kita dorong, kita menggodok gimana supaya pengembangan BRT di Bandar Lampung itu tidak menggunakan skema yang selama ini dikembangkan oleh pemerintah pusat. Di situlah Bandar Lampung bedanya dengan yang lain. Konsep BRT kita ini dikembangkan oleh swasta sendiri, dan investor murni. Pemerintah cukup menyiapkan regulasi yang memperkuat posisi BRT itu.” (Wawancara pada Selasa, 15 Mei 2012 pukul 11:59 WIB).

Berdasarkan hasil wawancara di atas dapat dikemukakan bahwa secara umum MTI sudah sejak lama mendukung pengembangan angkutan massal BRT ini. Terutama untuk kota Bandar Lampung, skema pengelolaan yang ditawarkan oleh MTI adalah skema yang pengembangannya murni oleh

swasta. Namun yang perlu digaris bawahi adalah keterlibatan MTI yang diketuai oleh seorang yang juga merupakan Tim ahli Walikota Bandar Lampung, Herman HN, menurut pandangan peneliti belum benar-benar mewakili unsur masyarakat Kota Bandar Lampung.

Selain keterlibatan MTI regional Lampung, ada juga peran dari Bappeda Kota Bandar Lampung yang secara garis besar memiliki peran berkoordinasi dengan pemerintah pusat. Dari hasil wawancara yang dilakukan peneliti pada bidang Sarana dan Prasarana Bappeda Kota Bandar Lampung disampaikan oleh Ibu Fitriyanti, S.T. (Ka.Sub.Bid. Sarana dan Prasarana Bappeda Kota Bandar Lampung) bahwa:

“Kita memfasilitasi ataupun membantu dalam tahap koordinasi Dishub untuk mendapatkan bantuan dari pusat. Dari pemerintah sendiri juga tidak mungkin lepas tangan, disitulah kita melalui tim anggaran mendukung pelaksanaan BRT. Tentu ada di RTRW itu semua. RTRW mengakomodir semua, baik itu ekonomi, baik itu lingkungan, sosial, kemasyarakatan, termasuk untuk BRT ini, kan perencanaan ada di situ. Nah untuk pelaksanaan teknis, Dishub lah yang paham soal itu. Semua dipertimbangkan, semua terakomodir dalam RIJ-LLAJ. Itu daya dukung Bappeda dalam perencanaan BRT. Kita istilahnya ya menemani Dishub untuk ke pusat dan sebagainya, terus di dokumentasikan dalam RIJ-LLAJ, koordinasi dengan tim anggaran, ya kira-kira begitulah polanya”. (Wawancara pada Selasa, 8 Mei 2012, pukul 10:33 WIB).

Dari hasil wawancara di atas dapat dikemukakan bahwa perencanaan BRT-Trans Bandar Lampung diakomodir oleh Bappeda Kota lewat dokumen RTRW dan RIJ-LLAJ Kota Bandar Lampung. Selain itu berkoordinasi dengan tim anggaran untuk mendukung Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam pengajuan permohonan bantuan anggaran kepada pemerintah pusat yang dalam hal ini adalah Kementerian Perhubungan.

Berdasarkan hasil pemaparan di atas, dapat peneliti simpulkan bahwa tidak ada ketentuan hukum yang mengatur panitia pembahasan program BRT-Trans Bandar Lampung. Namun berdasarkan identifikasi peneliti, yang terlibat di dalam perencanaan program BRT-Trans Bandar Lampung ini antara lain Pemerintah Kota Bandar Lampung, Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, Bappeda Kota Bandar Lampung, DPC Organda Kota Bandar Lampung, Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) regional Lampung, dan PT.Trans Bandar Lampung yang merupakan manajemen pengelola layanan Trans Bandar Lampung.

#### **4.4. Pembahasan**

Pada tahapan ini peneliti melakukan pembahasan berdasarkan fokus dan hasil penelitian yang diperoleh selama penelitian berlangsung. Yang akan dibahas dalam pembahasan penelitian ini ialah mengenai latar belakang perencanaan program BRT-Trans Bandar Lampung, proses perencanaan program BRT-Trans Bandar Lampung yang meliputi tahap prakiraan, pemrograman, penjadwalan, penganggaran, dan pengembangan prosedur. Serta pada keterlibatan *stakeholder* dalam perencanaan program BRT-Trans Bandar Lampung yang sebelumnya telah diuraikan pada bagian penyajian data.

##### **1. Latar belakang perencanaan program BRT-Trans Bandar Lampung**

Perencanaan dalam arti seluas-luasnya menurut Tjokroamidjojo dalam Widjaya (1995: xiii) adalah suatu proses mempersiapkan secara sistematis kegiatan-kegiatan yang akan dilakukan untuk mencapai suatu tujuan

tertentu. Dengan adanya sistematika langkah yang dibuat dalam pencapaian sebuah tujuan, perencanaan menjadi kegiatan pertama sebelum adanya sebuah pelaksanaan. Ditinjau dari perspektif historis, munculnya gagasan untuk merencanakan sebuah program tentu memiliki latar belakang. Latar belakang tersebut merupakan alasan fundamental dalam perencanaan sebuah program yang kemudian dirumuskan guna mencapai tujuan yang telah ditetapkan.

Konsep manajemen publik memvisualisasikan pemenuhan kebutuhan publik oleh upaya pemerintah dengan menggunakan sarana dan prasarana yang tersedia. Latar belakang perencanaan dalam manajemen sektor publik didasari oleh adanya kecenderungan perhatian pemerintah pada permasalahan yang dihadapi dalam rangka pemenuhan kebutuhan publik seperti yang menjadi topik pada penelitian ini, yaitu pada analisis perencanaan sebuah sarana transportasi.

Perencanaan dipahami oleh Hamzens (2005:140) harus berawal dari kritik sosial tentang keadaan disaat ini dan tujuan akan dirumuskannya. Sebagai organisasi yang bertanggungjawab melaksanakan urusan Pemerintahan Daerah di bidang Perhubungan Darat, Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung melihat adanya beberapa situasi transportasi di Kota Bandar Lampung yang harus segera direformasi khususnya pada pengelolaan angkutan umum. Jumlah pertumbuhan kendaraan yang tidak diikuti oleh penambahan panjang jalan, pola jaringan yang bermuara ke pusat kota, penggunaan kendaraan pribadi yang tinggi dibandingkan dengan penggunaan

angkutan umum, serta pelayanan angkutan umum yang belum optimal menunjukkan bahwa permasalahan transportasi di kota ini perlu pembenahan. Berdasarkan temuan peneliti, dengan melihat berbagai permasalahan yang ada, maka Pemerintah Kota dan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung mewujudkan perencanaan program BRT-Trans Bandar Lampung dengan tujuan untuk mengatasi persoalan-persoalan tersebut.

Perencanaan program BRT-Trans Bandar Lampung juga merupakan salah satu program di tingkat nasional yang berpedoman pada amanat Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) pasal 158 ayat 1 yang di dalamnya mengatur tentang kewajiban pemerintah daerah dalam penyediaan angkutan massal berbasis jalan. Perencanaan dari atas ke bawah atau *Top Down Planning* disampaikan oleh Sudaryono dalam Hamzens (2005:24) merupakan perencanaan berupa perumusan program untuk mencapai tujuan yang sudah ditetapkan. Pendekatan *Top Down* harus disertai perencanaan yang cermat, bekerja sama dengan stakeholder agar memilih rancangan yang paling efektif untuk mendapatkan hasil tertentu. Peneliti melihat latar belakang perencanaan program BRT-Trans Bandar Lampung oleh Pemerintah Kota dan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dengan tujuan pada penyelesaian masalah transportasi Kota Bandar Lampung telah tepat, namun yang menjadi kelemahan adalah belum adanya produk hukum yang mengatur keberadaan Trans Bandar Lampung yang berskala daerah seperti Keputusan Walikota atau Peraturan Walikota. Proses perencanaan program BRT-Trans

Bandar Lampung berdasarkan pada amanat undang-undang dan konsep pengembangan angkutan umum berskala nasional yang belum diturunkan sesuai dengan tingkatan daerah seperti Keputusan atau Peraturan Walikota, maupun juklak juknis program BRT.

Perencanaan BRT menurut narasumber dalam penelitian ini dilatarbelakangi oleh kebijakan Nasional dan dalam rangka mengatasi permasalahan publik yaitu persoalan transportasi. Akan tetapi, dalam 1 tahun pelaksanaannya keberadaan BRT ini justru bertolak belakang dengan konsep awal yang berupaya untuk mewujudkan transportasi yang aman, nyaman, terjangkau oleh masyarakat, dan tentunya mengatasi masalah kemacetan di Kota Bandar Lampung. Tumpang tindih dengan angkutan kota yang masih beroperasi, berhenti tidak pada titik pemberhentian yang ada sehingga menjadikan program angkutan umum massal ini serupa dengan angkutan kota. Artinya, latar belakang program ini memang didesain secara konsep Nasional namun tidak diimbangi dengan kecermatan dalam kesiapan pihak Pemerintah Kota Bandar Lampung yang akan berimplikasi pada pemberian layanan publik.

## **2. Proses perencanaan Program BRT-Trans Bandar Lampung**

Proses perencanaan sebuah program menurut Siswanto (2001:45) merupakan suatu cara yang sistematis untuk menjalankan suatu pekerjaan dan mengandung suatu aktivitas tertentu yang saling berkaitan untuk mencapai hasil yang diinginkan. Dengan adanya aktivitas perencanaan, secara tidak langsung mengarahkan program tersebut pada pencapaian

tujuannya. Analisis pemahaman proses perencanaan dapat ditemukan dengan mengurai langkah-langkah yang diambil pada saat proses perencanaan. Dengan mengurai aktivitas perencanaan dapat ditemukan sistematika langkah yang telah diambil dalam rangka pencapaian tujuan.

Pada penelitian ini identifikasi terhadap proses perencanaan menurut Allen dalam Siswanto (2001:45-46) lima diantaranya adalah prakiraan, pemrograman, penjadwalan, penganggaran, serta pengembangan prosedur yang dianggap oleh peneliti dapat menganalisa proses perencanaan program BRT-Trans Bandar Lampung.

#### **a.1. Prakiraan**

Prakiraan (*forecasting*) merupakan suatu usaha yang sistematis untuk meramalkan/memperkirakan kemungkinan yang akan datang dengan penarikan kesimpulan terhadap suatu perencanaan. Telah dijelaskan pada bagian penyajian data bahwa Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung telah melakukan proses prakiraan melalui survei internal yang dilakukan personil Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung.

Tahapan prakiraan menghendaki adanya gambaran jelas terhadap permasalahan yang dihadapi yang akan menghasilkan kemungkinan penyelesaiannya. Gambaran yang jelas terhadap informasi yang akan menghasilkan alternatif pemecahan masalah tersebut harus terdokumentasi dan dapat ditinjau kembali sebagai bahan acuan. Atas dasar tersebut, peneliti mengatakan bahwa pada tahap prakiraan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam perencanaan program BRT-

Trans Bandar Lampung belum dapat dikatakan baik. Secara kegiatan, dapat dikatakan bahwa Dinas Perhubungan telah berupaya yaitu dengan melakukan survei internal demi kebutuhannya dalam perencanaan pengembangan Trans Bandar Lampung, namun sebuah catatan dari tahap prakiraan (*forecasting*) yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan adalah pada sedikitnya data yang tersedia mengenai hasil survei internal mengenai pengembangan Trans Bandar Lampung yang dimiliki oleh Dinas Perhubungan. Padahal seharusnya informasi tertulis hasil survei internal tersebut menjadi dokumen pendukung dalam pengembangan Trans Bandar Lampung. Karena seperti dikemukakan oleh Adisasmita (2011:46) bahwa dalam proses prakiraan pertumbuhan pergerakan pada masa mendatang sebaiknya jelas dan dapat dipertanggungjawabkan. Namun, bicara mengenai dokumentasi, juga bicara mengenai kebutuhan anggaran untuk melakukan survei serta mendokumentasikan hasil survei tersebut. Peneliti melihat pada prinsip anggaran yang tidak ada dalam proses perencanaan program Trans Bandar Lampung ini menjadi keterbatasan Dinas Perhubungan dalam proses prakiraan.

Tahap prakiraan pada penelitian ini juga menyoroti tentang perbedaan konsep pengembangan angkutan umum massal ini yang semula telah digambarkan dengan konsep aglomerasi di mana pada tipe aglomerasi lebih mendetail dan berimplikasi pada pembangunan dengan spesifikasi pada peran perusahaan, industri, dan kekuatan interaksi dalam aspek sosial (Nugroho & Dahuri, 2004:39). Dinas Perhubungan provinsi Lampung sebelumnya berencana mengembangkan BRT-Trans Lampung dengan

konsep aglomerasi di mana pada konsep Provinsi ini, BRT yang pusat titik pengadaannya di Bandar Lampung akan melayani rute ke pusat perdagangan dan wisata. Hal ini tidak ditindaklanjuti oleh Pemerintah Kota Bandar Lampung, dikarenakan alasan tidak sesuai dengan kebutuhan masyarakat Kota Bandar Lampung.

Catatan peneliti melihat bahwa Pemerintah Kota Bandar Lampung hanya memprakirakan kondisi kota tanpa mempertimbangkan keadaan sektor yang juga memungkinkan untuk ikut berkembang seiring pergerakan kota Bandar Lampung apabila menerapkan konsep aglomerasi. Karena apabila pemerintah kota menerapkan konsep ini, maka keterkaitan antara sektor satu dengan yang lain akan saling bekerja untuk bersama-sama berkembang. Namun, Pemerintah Kota dan Dinas Pehubungan lebih tertarik pada pengembangan angkutan kota yang berorientasi pada akses wilayah perkotaan saja. Upaya ini memang ditujukan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat kota Bandar Lampung akan sarana transportasi, namun belum sepenuhnya mempertimbangkan gambaran perkembangan kota Bandar Lampung dan sekitarnya untuk kedepan.

#### **a.2. Pemrograman**

Pemrograman adalah tahap dimana suatu aktivitas dilakukan dengan maksud untuk menetapkan langkah-langkah yang diperlukan untuk melengkapai pencapaian tujuan, unit yang berkaitan dengan program, serta pengaturan setiap langkah dalam perencanaan tersebut (Allen dalam Siswanto, 2001: 45-46). Dalam tahap ini para perencana akan mengolah dan

mendiskusikan rencana program sesuai dengan pengumpulan data terkait hasil prakiraan pada tahap awal perencanaan.

Setelah peneliti melakukan peninjauan dalam penetapan langkah-langkah untuk perencanaan pengembangan Trans Bandar Lampung, peneliti dapat mengetahui setidaknya ada tiga hal krusial yang didiskusikan oleh *stakeholder* sebagai para perencana dalam pengembangan Trans Bandar Lampung. Yaitu pada penentuan rute trayek BRT-Trans Bandar Lampung, penentuan titik pemberhentian sementara berikut halte, serta penentuan besaran tarif BRT-Trans Bandar Lampung.

Peneliti melihat dalam penentuan rute, Dinas Perhubungan Kota telah mengupayakan 7 rute trayek BRT-Trans Bandar Lampung yang direncanakan dengan kemudian melakukan beberapa penyesuaian rute terhadap kebutuhan arah tujuan transportasi masyarakat Bandar Lampung. Akan tetapi, penentuan rute yang telah berjalan hingga penelitian ini selesai, ternyata belum seluruhnya mengakomodir kebutuhan masyarakat. Begitu juga dengan penentuan besaran tarif oleh *stakeholder* yang menetapkan kesepakatan nominal yang harus dibayar oleh pengguna jasa Trans Bandar Lampung yang di saat penelitian berlangsung mengalami kenaikan tarif cukup besar.

Sejauh ini dapat dikatakan kenaikan tarif sangat mempengaruhi antusias masyarakat sebagai pengguna BRT. Namun, tidak hanya itu saja yang menjadi catatan penting yang peneliti, ditemukan juga pada penentuan titik pemberhentian yang dilengkapi dengan halte BRT-Trans Bandar Lampung

ialah pada kelengkapan dan kelayakan sebagian halte yang menyebabkan ketidaknyamanan pengguna jasa Trans Bandar Lampung pada saat transit, maupun pada saat menunggu kedatangan BRT-Trans Bandar Lampung. Padahal seharusnya kondisi halte sebagai tempat pemberhentian sementara harus sesuai standar minimal, yaitu minimal dilengkapi dengan atap pelindung dan tempat duduk. Tahap pemrograman menjadi tidak maksimal ketika halte yang merupakan titik-titik angkutan penumpang dinyatakan belum sesuai dengan standar minimal.

### **a.3. Penjadwalan**

Penjadwalan (*scheduling*) merupakan tahapan berikutnya dalam proses perencanaan yang berbentuk penetapan atau penunjukan waktu menurut kronologi tertentu guna merencanakan langkah yang ditetapkan dalam kurun waktu tertentu (Allen dalam Siswanto, 2001:45-46). Agenda kegiatan yang telah disajikan dalam penyajian data, dilakukan oleh Dinas Perhubungan dengan melibatkan *stakeholder* bertujuan untuk menggenapi pelaksanaan pengembangan BRT-Trans Bandar Lampung. Selain pertemuan yang diagendakan dan disepakati dengan adanya berita acara, beberapa pembicaraan mengenai Trans Bandar Lampung juga sering menjadi pembahasan Dinas Perhubungan kota Bandar Lampung. Poin yang menjadi catatan peneliti pada tahap penjadwalan adalah kurang lengkapnya bukti catatan atau risalah rapat dan pembahasan dalam pembicaraan resmi mengenai program BRT-Trans Bandar Lampung. Pelaksanaan tahap penjadwalan ini seharusnya memiliki catatan lengkap, karena hal ini

berkaitan dengan bukti otentik dalam setiap keputusan yang disepakati dalam perencanaan program BRT-Trans Bandar Lampung.

Tahap penjadwalan juga dapat dikatakan baik, apabila urutan kronologi tentang rencana yang disepakati telah berjalan sesuai dengan rencana. Suatu rencana menurut Hasibuan (2006:91) salah satunya harus memuat penjelasan mengenai waktu dimulainya pekerjaan dan diselesaikannya pekerjaan baik untuk tiap-tiap bagian pekerjaan maupun untuk seluruh pekerja. Mengacu dari teori tersebut dari hasil turun lapang peneliti, tidak ada pihak terkait perencanaan Trans Bandar Lampung yang memiliki rancangan kronologi pengembangan Trans Bandar Lampung yang dilengkapi dengan urutan waktu. Hal ini seharusnya bisa dihindari dengan adanya *scheduling* yang sesuai dengan prakiraan Dinas Perhubungan kota Bandar Lampung. Oleh karena itu, menurut peneliti, kecenderungan dalam tahap penjadwalan belum dapat dikatakan terjadwal dengan baik.

#### **a.4. Penganggaran**

Penganggaran atau *budgeting* merupakan faktor penting dalam perencanaan sebuah program. Menurut Allen dalam Siswanto (2001:45-46) penganggaran ialah suatu aktivitas untuk membuat pernyataan tentang sumber daya finansial yang disediakan bagi aktivitas perencanaan dalam kurun waktu tertentu. Berdasarkan pendapat tersebut, bila dikaitkan dengan

catatan dari tahap penganggaran yang telah dipaparkan peneliti dalam penyajian data sebelumnya adalah tidak adanya nilai anggaran khusus yang dialokasikan Pemerintah Kota maupun Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam pengembangan BRT-Trans Bandar Lampung.

Anggaran dalam perencanaan program BRT-Trans Bandar Lampung juga tidak dianggarkan dalam RAPBD 2012, baik dalam persiapan maupun untuk pelaksanaan BRT-Trans Bandar Lampung. Namun dalam pelaksanaannya, akhirnya pemerintah kota melalui Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung merasa perlu mengajukan anggaran bantuan dana kepada pemerintah pusat untuk menopang pembangunan halte bus sebagai sarana penunjang pelaksanaan BRT.

Salah satu alasan munculnya paradigma manajemen publik diungkapkan oleh Islamy (2003:58) ialah adanya kecenderungan untuk mereduksi peran dan fungsi pemerintah dengan melakukan kontrak kerja dengan pihak lain (*contracting out*). Hal ini juga berlaku dalam pengelolaan Trans Bandar Lampung, Pemerintah Daerah Kota Bandar Lampung tidak mengeluarkan dana, sehingga apabila terjadi hal terburuk seperti adanya kerugian yang diderita dalam pelaksanaan program BRT-Trans Bandar Lampung, maka Pemerintah Kota Bandar Lampung tidak ikut campur dalam menanggung nilai kerugiannya. Kondisi tersebut membuat beberapa hal dalam perencanaan menjadi sulit terlaksana dengan baik. Dalam catatan peneliti beberapa hal yang tidak berjalan dengan baik dalam proses perencanaan yang disebabkan oleh tidak adanya anggaran, antara lain berkenaan dengan

tahap prakiraan dalam bentuk survei internal yang tidak tersedia dalam bentuk dokumentasi. Kemudian juga adalah kurangnya bukti otentik berupa dokumen yang berkaitan dengan perencanaan BRT-Trans Bandar Lampung yang juga menurut penelusuran peneliti disebabkan oleh tidak adanya alokasi khusus anggaran pengembangan BRT-Trans Bandar Lampung.

Keberanian Pemerintah Kota Bandar Lampung untuk mendelegasikan penyediaan layanan publik kepada pihak swasta ini perlu mendapatkan apresiasi sebagai wujud dari sebuah upaya untuk memberikan pelayanan publik. Namun, yang perlu menjadi perhatian juga adalah minat pihak swasta yang bersedia untuk membiayai pengembangan BRT-Trans Bandar Lampung ini. Komitmen swasta untuk mau membiayai pendanaan program ini menurut pandangan peneliti didukung oleh adanya perhitungan akan besarnya keuntungan yang akan diperoleh oleh pihak swasta apabila BRT-Trans Bandar Lampung memang hanya menjadi satu-satunya pilihan angkutan di Kota Bandar Lampung di masa mendatang.

Penyediaan anggaran oleh investor di pihak swasta mendapat dukungan kekuatan penuh dari Pemerintah Kota Bandar Lampung di bawah pimpinan Walikota Herman HN. Peneliti mengartikan pola pembiayaan ini bahwa nantinya pihak operator akan dengan mudah mengatasnamakan kepentingan publik yaitu penyediaan transportasi untuk mendapatkan *dividend* atau pembagian keuntungan yang diperoleh para pemegang saham di PT. Trans Bandar Lampung.

Berkaitan dengan hal itu, tidak tersedianya anggaran dalam perencanaan BRT-Trans Bandar Lampung selain mengakibatkan perencanaan yang kurang maksimal juga membuat tidak adanya kaitan dalam nilai subsidi oleh Pemerintah Kota Bandar Lampung kepada masyarakat Bandar Lampung dalam program ini, sehingga karena tidak adanya subsidi dari Pemerintah Kota dikhawatirkan justru dalam pengembangannya ke depan akan memberatkan dan tidak berpihak kepada masyarakat Kota Bandar Lampung.

#### **a.5. Pengembangan Prosedur**

Allen dalam Siswanto (2001:46) menyatakan bahwa tahap pengembangan prosedur (*developing procedure*) merupakan suatu aktivitas menormalisasikan cara, tehnik, dan metode pelaksanaan suatu pekerjaan dalam rangka pencapaian sebuah tujuan perencanaan. Dalam pelaksanaan suatu program, pelaksana merupakan pihak yang mampu dalam melaksanakan program terkait, oleh karena itu pula diperlukan sebuah manajemen dalam pelaksanaan program tersebut.

Tahap pengembangan prosedur ini, telah dijelaskan pada bagian penyajian data bahwa kegiatan yang dilakukan oleh Pemerintah Kota dan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung adalah kegiatan pembentukan konsorsium sebagai manajemen pengelola dan kegiatan teknis pelaksanaan pelayanan BRT-Trans Bandar Lampung. Pemerintah kota dan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam hal pengembangan transportasi BRT-Trans Bandar Lampung ini berperan sebagai regulator, melakukan pengembangan sistem pelayanan angkutan orang di jalan dengan kendaraan

umum di wilayah perkotaan Bandar Lampung. Hal ini sesuai dengan pendapat Adisasmita (2011:63) yang menekankan bahwa peranan pemerintah sebagai regulator sangat diperlukan dalam mengatur, membina, dan mengawasi penyelenggaraan pelayanan transportasi. Atas dasar tersebut, maka sebagai operator dan pelaksana teknis, pemerintah menjalin hubungan kerjasama pengelolaan BRT-Trans Bandar Lampung dengan sebuah perusahaan Konsorsium yaitu PT.Trans Bandar Lampung.

Dimensi pengembangan prosedur menghendaki adanya tahap *procedural* yang dapat menghasilkan tehnik serta upaya pengembangan dengan langkah tertentu dalam sebuah program. Pelaksanaan perencanaan seperti diungkapkan oleh Hamzens (2005:8) harus dipandang sebagai suatu kegiatan yang terus-menerus dan berkelanjutan untuk menyelesaikan masalah publik. Atas dasar tersebut, peneliti mengatakan bahwa perencanaan program BRT-Trans Bandar Lampung pada tahap pengembangan prosedur belum dapat dikatakan baik. Langkah-langkah dalam pembentukan konsorsium yang kontra dengan pihak Perum DAMRI mengindikasikan adanya ketidaksepakatan dengan salah satu pihak pengelola angkutan umum di Kota Bandar Lampung sebelumnya. Padahal seharusnya dalam rangka memenuhi amanat Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) pemerintah daerah harus juga merangkul dan mengadopsi tanggapan dari pelaku transportasi di wilayah Kota Bandar Lampung agar tidak ada pihak yang merasa tersingkirkan dengan adanya kehadiran moda transportasi massal BRT-Trans Bandar Lampung.

Sebuah catatan dari tahap pengembangan prosedur pada perencanaan BRT-Trans Bandar Lampung adalah minimnya keberpihakan pemerintah kota Bandar Lampung pada nasib angkutan umum yang sebelumnya lebih dulu beroperasi melayani masyarakat Kota Bandar Lampung. Hal ini diindikasikan dengan belum adanya kejelasan mengenai pengelolaan *feeder* (angkutan pengumpan) atau angkutan kota yang juga akan segera terintegrasi sebagai angkutan pendukung yang jalur atau trayeknya tidak pada jalan-jalan utama di Kota Bandar Lampung. Dari catatan yang ada, peneliti juga menyimpulkan kurangnya keberpihakan pemerintah sebagai Regulator pada Perum DAMRI. Artinya pemerintah Kota Bandar Lampung tidak merangkul semua pelaku angkutan umum di Kota Bandar Lampung yang mengakibatkan adanya pihak-pihak yang merasa mendapatkan ketidakadilan dari *impact* perencanaan program BRT-Trans Bandar Lampung.

### **3. Keterlibatan *stakeholder* dalam perencanaan BRT-Trans Bandar Lampung.**

Keterlibatan masing-masing *stakeholder* dalam merencanakan BRT-Trans Bandar Lampung telah disajikan peneliti pada bagian penyajian data. Aktor yang terlibat dalam perencanaan pengembangan Trans Bandar Lampung ini

merupakan pihak yang memiliki kajian khusus dalam permasalahan transportasi di tingkat kota Bandar Lampung. Aktor yang terlibat berdasarkan hasil identifikasi di lapangan yakni: Pemerintah Kota Bandar Lampung, Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, Bappeda Kota Bandar Lampung, DPC Organda Kota Bandar Lampung, Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) regional Lampung, dan PT.Trans Bandar Lampung yang merupakan manajemen pengelola layanan Trans Bandar Lampung.

Peran pemerintah sebagai regulator menurut Adisasmita (2011:63) sangat diperlukan dalam mengatur, membina, dan mengawasi penyelenggaraan pelayanan transportasi. Dalam kegiatan operasional transportasi, pemerintah berwenang dalam menentukan trayek/rute transportasi, menetapkan tarif angkutan, melakukan pengaturan lalu lintas kendaraan bermotor, melakukan pengawasan terhadap kelayakan kendaraan dan melakukan evaluasi terhadap kegiatan penyelenggaraan pelayanan transportasi. Begitupun juga dengan tenaga-tenaga ahli yang bergabung dalam perencanaan, ditegaskan oleh Hamzens (2005:142) bahwa haruslah orang-orang yang profesional di bidangnya yang mampu melihat pada kondisi empiris serta melakukan analisis sesuai bidangnya masing-masing.

Dari hasil penyajian data dan atas dasar tersebut, peneliti melihat bahwa pemerintah telah menjalankan perannya melalui kegiatan penentuan rute, titik pemberhentian BRT, serta penentuan besaran tarif BRT. Dalam perencanaan juga Pemerintah Kota yang diwakilkan oleh Dinas

Perhubungan Kota Bandar Lampung berupaya melakukan koordinasi dengan pengelola angkutan umum di kota Bandar Lampung meskipun pada kenyataannya masih ada pihak yang menolak kehadiran armada baru ini. Hal ini berlawanan dengan pendapat yang dikemukakan oleh Hamzens (2005:8) bahwa hasil dari perencanaan merupakan sebuah kesepakatan dan komitmen bersama, karena dalam pelaksanaan program BRT-Trans Bandar Lampung, masih ada kelompok yaitu kalangan supir angkutan kota dan Perum DAMRI yang mengeluhkan kehadiran Trans Bandar Lampung. Hal ini berarti dari pihak perencana belum sepenuhnya mampu memperhatikan kepentingan seluruh unsur, yaitu pihak pengguna jasa transportasi sebagai kebutuhan publik, masyarakat secara keseluruhan, serta pihak yang sebagaimana dalam penelitian ini merasa dipinggirkan (Perum DAMRI).

*Stakeholder* lain yang berkontribusi dengan aktif terkait perencanaan program ini adalah MTI Regional Lampung. Adanya peran yang cukup besar dalam perencanaan BRT merupakan bukti bahwa MTI yang juga dikepalai oleh seorang Tim Ahli Walikota Bandar Lampung belum tentu secara murni mewakili unsur *society* (masyarakat). Diungkapkan oleh Madani (2011:45) bahwa institusi dari *governance* meliputi tiga domain, yaitu *state* (pemerintahan), *private sector* (sektor swasta) dan *society* (masyarakat). Dengan memiliki peran ganda yaitu sebagai bagian dari *state* (tim ahli walikota Bandar Lampung) dan juga sebagai bagian dari MTI Regional Lampung sudut pandang peneliti mengindikasikan bahwa ada interaksi yang tumpang tindih antara aktor dari domain pemerintahan dan juga perwakilan masyarakat. Adanya peran ganda dari satu aktor seperti ini

meragukan independensi MTI yang idealnya merupakan *stakeholder* yang berdiri mewakili kalangan masyarakat.