

# LAMPIRAN



**Halte Kantor Walikota dan Halte PWI**



**Halte di depan Museum Bandar Lampung dan Halte di Jalan Teuku Umar**



**Bus Trans Bandar Lampung**



**Peneliti melakukan wawancara di Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung**



**Peneliti melakukan wawancara di PT.Trans Bandar Lampung**



**Peneliti Melakukan wawancara di Bappeda Kota Bandar Lampung**

## PANDUAN WAWANCARA

**Informan** : Ka.bid Lalin dan Ka.bid Angkutan Darat Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung

**Fokus 1:** Latar belakang perencanaan program BRT-Trans Bandar Lampung

**Pertanyaan :**

1. Apa masalah transportasi yang dihadapi Kota Bandar Lampung saat ini?
2. Bagaimana anda melihat lalu lintas kota Bandar Lampung di masa mendatang?
3. Bagaimana pertumbuhan angka kendaraan dibandingkan dengan ruas jalan yang ada di Bandar Lampung?
4. Apa alternative yang menjadi solusi keadaan lalu lintas di Kota Bandar Lampung?
5. Mengapa pilihan moda transportasi jatuh kepada BRT (*Bus Rapid Trans*) Trans Bandar Lampung?
6. Bagaimana penentuan rute, halte, termasuk kriteria moda transportasi ini di kota Bandar Lampung?

**Fokus 2** : Mekanisme dan Keterlibatan *stakeholder* dalam proses perencanaan Trans Bandar Lampung.

**Pertanyaan :**

1. Kapan tepatnya program ini mulai menjadi wacana dan dipersiapkan?
2. Siapa yang mengusung program BRT dalam perencanaan reformasi transportasi di Kota Bandar Lampung?
3. Siapa saja *stakeholder* yang terlibat dalam proses perencanaan ini?
4. Sejauh mana peran Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam perencanaan BRT?
5. Bagaimana proses dalam perencanaan program ini?
6. Bersumber darimanakah anggaran dalam perencanaan program ini?
7. Bagaimana penentuan PT.Trans Bandar Lampung sebagai operator pengelola BRT?
8. Apa metode yang digunakan dalam perencanaan BRT ini?
9. Bagaimana upaya Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam control terhadap *stakeholder* yang juga memiliki peran dalam BRT?
10. Adakah sokongan dari Trans Bandar Lampung kepada PAD?
11. Mengenai kontra yang muncul terhadap Trans Bandar Lampung, apa saja penolakan yang datang selama ini? Siapa pihak-pihak yang kurang sejalan, apa penyebabnya, dan bagaimana penyelesaiannya?

**Keterlibatas swasta:**

1. Bagaimana ide awalnya mengapa melibatkan swasta? Apa latar belakang pelayanan transportasi ini melibatkan swasta?
2. Mengenai konsorsium, apa kriterianya, alasan penunjukkan, bagaimana MoU, kesepakatan, prinsip, serta sangsi-sangsi terhadap pelanggaran dalam kerjasama?
3. Bagaimana mekanisme evaluasinya?

## PANDUAN WAWANCARA

**Informan:** Komisaris PT.Trans Bandar Lampung

**Pertanyaan:**

1. Apa masalah transportasi yang dihadapi Kota Bandar Lampung saat ini?
2. Bagaimana anda melihat lalu lintas kota Bandar Lampung di masa mendatang?
3. Bagaimana sebuah konsorsium awalnya diberikan kewenangan menjadi penyelenggara program BRT ini?
4. Apa saja hal terkait perencanaan dalam program BRT ini yang disepakati oleh Dinas Perhubungan dan PT.Trans Bandar Lampung?
5. Apa saja kendala terkait pelaksanaan operasional Trans Bandar Lampung?

**Informan:**-Ketua MTI (Masyarakat Transportasi Indonesia) regional Lampung

-Kepala Perum DAMRI

-Bappeda Kota Bandar Lampung

**Pertanyaan:**

1. Apa masalah transportasi yang dihadapi Kota Bandar Lampung saat ini?
2. Bagaimana anda melihat lalu lintas kota Bandar Lampung di masa mendatang?
3. Bagaimana anda melihat program BRT sebagai moda transportasi baru di kota Bandar Lampung ini?
4. Apakah anda memiliki peran dalam perencanaan program BRT ini?
5. Jika ada, sejauh mana keterlibatan anda dalam perencanaan BRT ini?
6. Bagaimana pendapat anda mengenai penentuan halte, rute, dan perencanaan teknis program BRT ini?
7. Apakah ada tanggapan langsung dari anda kepada pihak perencana mengenai perencanaan program ini?
8. Jika ada bagaimana bentuk tanggapan anda?



## TABEL TRIANGULASI DATA

### Fokus 1: Latar Belakang Perencanaan Program *Bus Rapid Transit* (BRT) –Trans Bandar Lampung

No	Sumber Data	
	Wawancara	Dokumentasi
	1	2
1	<p><b>a. Adanya beragam masalah transportasi di Kota Bandar Lampung</b></p> <p><b>Iskandar Zulkarnain, A.TD, S.H., M.T. (Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung):</b></p> <p>“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..”</p> <p>“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..”</p>	

<p><b>IB. Ilham Malik., S.T., M.T. (Ketua MTI Lampung, Tenaga Ahli Walikota Bandar Lampung):</b></p> <p>“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, PKL sendiri, parkir sendiri, dan penyebrang jalan sendiri. Nah terutama di jumlah kendaraan juga. Meningkatnya luar biasa. Ada banyak sepeda motor dan juga mobil pribadi.”</p>	
<p><b>Kesimpulan :</b> 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. 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.</p>	
<p><b>b. Program BRT merupakan program reformasi angkutan umum di tingkat Nasional</b></p> <p><b>Iskandar Zulkarnain, A.TD, S.H., M.T. (Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung):</b></p> <p>“Yang pertama, penataan dalam penyelenggaraan angkutan umum. Nah untuk program ini, kami sedang mengoperasikan jenis angkutan yang namanya BRT. Jadi BRT ini salah satu upaya Pemerintah Kota Bandar Lampung dalam rangka</p>	<p>Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. (Paragraf 5. Angkutan Massal. Pada Pasal 158: (1) Pemerintah menjamin ketersediaan angkutan massal berbasis Jalan</p>

memperbaiki kondisi penyelenggaraan angkutan umum di Kota Bandar Lampung, begitu.. Nah itu untuk penataan penyelenggaraan sistem angkutan umum.”

“Maka kita merencanakan pola trayek yang baru ini. Begitu.. Cuma memang nanti modanya karena sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009, kalau dulu Undang-Undang Nomor 14 tahun 1992, itu memang bahwa untuk trayek-trayek utama itu dilayani oleh angkutan itu udah nggak boleh lagi. Karena Bandar Lampung ini sesuai dengan jumlah penduduknya sudah masuk kriteria kota besar. Untuk kota besar sudah tidak boleh lagi di jalur-jalur utamanya pakai angkot, harus pakai bus.”

**IB. Ilham Malik., S.T., M.T. (Ketua MTI Lampung, Tenaga Ahli Walikota Bandar Lampung):**

“Ada kebijakan yang sifatnya jangka pendek dan jangka panjang. Pelebaran jalan, penambahan kapasitas seperti yang dilakukan oleh pemerintah kota sekarang. Itu sifatnya jangka pendek, sekarang selesai. langkah pemerintah yang memang seharusnya begitu yaitu mengembangkan angkutan umum yang sesuai dengan konsep transportasi yang ideal. Misalnya ya, kota Bandar Lampung ini harus punya yang namanya angkutan umum massal”.

**Hujatullah, S.H. (Kepala Bidang Angkutan Darat, Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung):**

“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

untuk memenuhi kebutuhan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum di kawasan perkotaan.

- (2) Angkutan massal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus didukung dengan:
- a. mobil bus yang berkapasitas angkut massal;
  - b. lajur khusus;
  - c. trayek angkutan umum lain yang tidak berimpitan dengan trayek angkutan massal; dan
  - d. angkutan pengumpan.

	solusi untuk mengatasi masalah transportasi di Bandar Lampung.”	
	<p><b>Kesimpulan:</b> 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. 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 dan 2 yang di dalamnya mengatur tentang kewajiban pemerintah daerah dalam penyediaan angkutan massal berbasis jalan.</p>	

**Fokus 2: Proses Perencanaan Program *Bus Rapid Transit* (BRT) Kota Bandar Lampung**

No	Sumber Data	
	Wawancara	Dokumentasi
	1	2
1	<p><b>Prakiraan (<i>forecasting</i>)</b></p> <p><b>Iskandar Zulkarnain, A.TD, S.H., M.T. (Kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung):</b></p> <p>“Sebelumnya kita melakukan survei sendiri. Survei <i>load factor</i> 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..”</p> <p>”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</p>	

Bandar Lampung ini kan untuk kota Bandar Lampung aja. Maka dari itu dari segi konsep kita jauh sama apa yang dirtawarkan Prof. Munawar itu.”

**Hujatullah, S.H. (Kepala Bidang Angkutan Darat, Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung) :**

“Jadi kita tidak melalui sebuah penelitian khusus. Kita tidak didasari oleh studi kelayakan oleh.. siapa itu.. yang dari UGM, Prof.Munawar tetapi, kita melakukan survey lapangan berdasarkan syarat-syarat bahwa salah satu syarat untuk Sistem Angkutan Umum massal (SAUM) apakah layak Bandar Lampung ini layak menerapkan BRT.”

**IB. Ilham Malik., S.T., M.T. (Ketua MTI Lampung, Tenaga Ahli Walikota 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 dirtawarkan Prof. Munawar itu.”

	<p><b>Kesimpulan:</b> 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.</p>	
2	<p><b>Pemrograman (<i>programming</i>)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Rute/Trayek</b></li> </ul> <p><b>Fitriyanti, S.T. (Kepala Sub.Bidang Sarana Prasarana Bappeda Kota Bandar Lampung):</b></p> <p>“Rute ataupun jalur BRT itu sendiri sudah terkaomodir 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.”</p>	<p>Peraturan Daerah Kota Bandar Lampung Nomor 10 Tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah tahun 2011-2030 (Dokumen peraturan daerah yang terkait dengan rencana secara terperinci tentang tata ruang untuk rencana tata ruang wilayah kota Bandar Lampung tahun 2011-2030).</p> <p>Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas Angkutan Jalan (RIJ-LLAJ) Kota Bandar Lampung tahun anggaran 2011 (Sumber tertulis yang berkaitan dengan rencana pembangunan bidang lalu lintas di Kota Bandar Lampung pada bab VI).</p>

<p><b>Ayu Destiani (mahasiswa Universitas Lampung) :</b></p> <p>“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.”</p> <p><b>Nia Yusnia (masyarakat pengguna jasa angkutan kota) :</b></p> <p>“Daripada naik BRT itu mbak. Lama nunggunya nanti. Kan pindah-pindah juga nanti. Nggak ada yang langsung way kandis – pasar koga kan nggak ada.”</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Halte</b></li> </ul> <p><b>Iskandar Zulkarnain, A.TD, S.H., M.T. (kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung) :</b></p> <p>“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.”</p> <p>”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</p>	<p>Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor. PM. 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan (Pasal 6) :</p> <p>(1) Kenyamanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (4) huruf c merupakan standar minimal yang harus dipenuhi untuk memberikan suatu kondisi nyaman, bersih, indah dan sejuk yang dapat dinikmati Pengguna Jasa.</p> <p>(2) Kenyamanan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:</p> <p>a. kenyamanan di halte dan fasilitas pendukung</p>
---	---

<p>ke pusat. Harapannya dapat bantuanlah dana dari pusat untuk pembangunan halte-halte yang belum terbangun.”</p> <p><b>Ayu Destiani (mahasiswa Universitas Lampung) :</b></p> <p>“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.”</p> <p><b>Rizky Adi (masyarakat pengguna angkutan umum):</b></p> <p>“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.”</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Tarif</b></li> </ul> <p><b>Yeni Tri Waluyo, S.E. (Direktur Operasional PT.Trans Bandar Lampung):</b></p> <p>“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.”</p>	<p>halte, meliputi:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. lampu penerangan;</li> <li>2. fasilitas pengatur suhu ruangan dan/ atau ventilasi udara; dan</li> <li>3. fasilitas kebersihan;</li> <li>4. luas lantai per orang;</li> <li>5. fasilitas kemudahan naik/jturun penumpang.</li> </ol> <p>Draft Pedoman Teknis Angkutan Bus Kota dengan Sistem Jalur Khusus Bus (JKB/Busway) Direktorat Bina Sistem Transportasi Perkotaan Ditjen Perhubungan Darat 2006.</p> <p>Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor. PM. 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan. (Pasal 7 ayat 1):</p> <p>(1) Keterjangkauan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (4) huruf d merupakan standar minimal yang harus dipenuhi untuk memberikan kemudahan bagi Pengguna Jasa mendapatkan akses Angkutan Massal Berbasis Jalan dan tarif yang terjangkau.</p>
---	---

**Ayu Destiani (mahasiswa Universitas Lampung) :**

“Iya, makanya kalau memang buru-buru ya memilih naik angkot saja, lebih cepat, murah, dan tidak lama menunggunya, ya walau panas. Ya tarif Rp.3.500,- ditambah Rp.1.500,- sama 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.”

**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.”

**Kesimpulan:** Pengadaan halte secara fisik belum memenuhi syarat minimum untuk menaikkan atau menurunkan penumpang. Kemudian 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. 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.

3 **Penjadwalan (*scheduling*)**

**Hujatullah, S.H. (Kepala Bidang Angkutan Darat, Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung):**

“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.”

4 **Penganggaran (*Budgeting*)**

- **Perencanaan pengembangan BRT-Trans Bandar Lampung tidak disubsidi dan dianggarkan oleh Pemerintah Kota Bandar Lampung.**

**Hujatullah, S.H. (Kepala Bidang Angkutan Darat, Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung):**

“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, buswaynya 340 Milyar setahun. Bandar Lampung, nol. dan terbukti, saat ini Bandar Lampung merupakan satu-

Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas Angkutan Jalan (RIJ-LLAJ) Kota Bandar Lampung tahun anggaran 2011 (Sumber tertulis yang berkaitan dengan rencana pembangunan bidang lalu lintas di Kota Bandar Lampung pada bab VI tentang Model Pengembangan Bus Rapid Transit (BRT) Trans Bandar Lampung).

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.”

**Iskandar Zulkarnain, A.TD, S.H., M.T. (kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung):**

“Ya, kita ‘kan masih punya data-data ee, 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.”

**Fitriyanti, S.T. (Kepala Sub.Bidang Sarana Prasarana Bappeda Kota Bandar Lampung) :**

“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 tida 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.”

	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Sebagai angkutan umum, BRT tetap dibebankan kewajiban seperti angkutan umum perkotaan lainnya.</b></li> </ul> <p><b>Hujatullah, S.H. (Kepala Bidang Angkutan Darat, Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung) :</b></p> <p>“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”.</p> <p><b>Kesimpulan:</b> Program ini dipersiapkan secara teknis, namun tidak dalam anggaran. Akan tetapi, 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.</p>	
5	<p><b>Pengembangan Prosedur</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Pembentukan konsorsium PT.Trans Bandar Lampung sebagai operator BRT-Trans Bandar Lampung</b></li> </ul> <p><b>Yeni Tri Waluyo, S.E. (Direktur Operasional PT.Trans Bandar Lampung):</b></p>	<p>Kesepakatan bersama antara Pemerintah Kota Bandar Lampung dengan PT. Trans Bandar Lampung tentang kerja sama pengelolaan sistem pelayanan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum di wilayah perkotaan di kota Bandar Lampung.</p>

“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.”

**Ediyal Tamimi (Kasi Operasi Perum DAMRI Bandar Lampung):**

“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.”

**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.”

- **Jadwal pengoperasian BRT-Trans Bandar Lampung**

**Bapak Sudarto (Kepala Bagian Operasional PT.Trans Bandar Lampung) :**

“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”.

**Rizky Adi (Masyarakat pengguna jasa angkutan umum) :**

“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.”

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor. PM. 10 Tahun 2012 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan. (pasal 9):

- (1) Keteraturan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 ayat (4) huruf f merupakan standar minimal yang harus dipenuhi untuk memberikan kepastian waktu pemberangkatan dan kedatangan mobil bus serta tersedianya fasilitas informasi perjalanan bagi Pengguna Jasa.
- (2) Keteraturan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
  - a. waktu tunggu;
  - b. kecepatan perjalanan;
  - c. waktu berhenti di halte;
  - d. informasi pelayanan;
  - e. informasi waktu kedatangan mobil bus;
  - f. akses keluar masuk halte;
  - g. informasi halte yang akan dilewati;

		<p>h. ketepatan dan kepastian jadwal kedatangan dan keberangkatan mobil bus;  i. informasi gangguan perjalanan mobil bus;  J. sistem pembayaran.</p>
	<p><b>Kesimpulan:</b> Pihak PT.Trans Bandar Lampung mendapatkan dukungan penuh dari pemerintah kota sebagai operator pelayanan angkutan orang di Bandar Lampung. Perum DAMRI 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.  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. 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</p>	

	<p>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.</p>	
--	---	--

**Fokus 3: Keterlibatan stakeholder dalam perencanaan program BRT-Trans Bandar Lampung**

No	Sumber Data	
	Wawancara	Dokumentasi
	1	2
1	<p><b>Hujatullah, S.H. (Kepala Bidang Angkutan Darat, Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung) :</b></p> <p>“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.”</p> <p><b>IB. Ilham Malik, S.T., M.T. (ketua MTI Regional Lampung) :</b></p> <p>“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</p>	<p>Kesepakatan bersama antara Pemerintah Kota Bandar Lampung dengan PT. Trans Bandar Lampung tentang kerja sama pengelolaan sistem pelayanan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum di wilayah perkotaan di kota Bandar Lampung.</p>

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.”

**Fitriyanti, S.T. (Ka.Sub.Bid. Sarana dan Prasarana Bappeda Kota Bandar Lampung) :**

“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”.

**Kesimpulan:** 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 BRT. Pemerintah Kota Bandar Lampung, Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dan juga didukung oleh peran Bappeda Kota Bandar Lampung.