

## II. TINJAUAN PUSTAKA

### A. Teori Peranan

Peranan menurut Poerwadarminta (1995:751) adalah “tindakan yang dilakukan seseorang atau sekelompok orang dalam suatu peristiwa” Berdasarkan pendapat di atas peranan adalah tindakan yang dilakukan orang atau sekelompok orang dalam suatu peristiwa, peranan merupakan perangkat tingkah laku yang diharapkan, dimiliki oleh orang atau seseorang yang berkedudukan di masyarakat. Kedudukan dan peranan adalah untuk kepentingan pengetahuan, keduanya tidak dapat dipisahkan satu sama lain.

Menurut Soerjono Soekanto (2002; 243) Pengertian Peranan adalah sebagai berikut: Peranan merupakan aspek dinamis kedudukan (status) apabila seseorang melaksanakan hak dan kewajibannya maka ia menjalankan suatu peranan. Konsep tentang Peran (*role*) menurut Komarudin (1994; 768) dalam buku “*ensiklopedia manajemen* “ mengungkap sebagai berikut :

- a. Bagian dari tugas utama yang harus dilakukan oleh manajemen;
- b. Pola perilaku yang diharapkan dapat menyertai suatu status;
- c. Bagian suatu fungsi seseorang dalam kelompok atau pranata;
- d. Fungsi yang diharapkan dari seseorang atau menjadi karakteristik yang ada padanya;

e. Fungsi setiap variabel dalam hubungan sebab akibat.

Peranan menurut Grass, Mason dan MC Eachern (1995: 100) yang dikutip dalam buku pokok-pokok pikiran dalam sosiologi karangan David Bery mendefinisikan “peranan sebagai perangkat harapan-harapan yang dikenakan pada individu atau kelompok yang menempati kedudukan sosial tertentu

Namun, lain lagi pengertian peranan yang dikemukakan oleh Soerjono Soekanto. Ia mengatakan bahwa “peranan (*role*) merupakan aspek dinamis kedudukan (status). Apabila seseorang melaksanakan hak dan kewajibannya sesuai kedudukannya, maka ia menjalankan suatu peranan (Soerjono Soekanto, 2002: 243).

Peranan adalah perangkat harapan-harapan yang dikenakan pada individu atau kelompok untuk melaksanakan hak dan kewajiban yang harus dilaksanakan oleh pemegang peran sesuai dengan yang diharapkan masyarakat. Setiap orang memiliki macam-macam peranan yang berasal dari pola-pola pergaulan hidupnya. Hal ini sekaligus berarti bahwa peranan menentukan apa yang diperbuatnya bagi masyarakat serta kesempatan-kesempatan apa yang diberikan oleh masyarakat kepadanya.

Berdasarkan pengertian tersebut dapat diambil pengertian bahwa peranan merupakan penilaian sejauh mana fungsi seseorang atau bagian dalam menunjang usaha pencapaian tujuan yang ditetapkan atau ukuran mengenai hubungan 2 (dua) variabel yang merupakan hubungan sebab akibat.

Menurut Soerjono Soekanto (2002: 243), peranan mencakup tiga hal, yaitu:

- a. Peranan meliputi norma-norma yang dihubungkan dengan posisi atau tempat seseorang dalam masyarakat. Peranan dalam arti ini merupakan rangkaian peraturan-peraturan yang membimbing seseorang dalam kehidupan kemasyarakatan;
- b. Peranan adalah suatu konsep tentang apa yang dapat dilakukan oleh individu dalam masyarakat sebagai organisasi;
- c. Peranan yang dapat dikatakan sebagai perilaku individu yang penting bagi struktur sosial masyarakat.

Berdasarkan penjelasan di atas diketahui bahwa setiap individu atau kelompok yang dalam hal ini adalah dinas perhubungan, menjalankan peranan sesuai dengan norma-norma yang dihubungkan dengan posisi dinas perhubungan dalam masyarakat, yang artinya menjalankan peranan berdasarkan peraturan-peraturan yang membimbing dinas perhubungan dalam proses pembangunan masyarakatnya, dalam hal ini penulis merujuk norma hukum berupa undang-undang, peraturan pemerintah dan peraturan daerah, dan norma sosial yang apabila peranan ini dijalankan oleh dinas perhubungan maka akan tercipta suatu hubungan yang memunculkan nilai pelayanan antara dinas perhubungan dengan masyarakatnya yang disebut dengan lingkaran sosial (*social circle*), yang diikuti dengan apa yang dapat dilakukan dinas perhubungan dalam masyarakat, dan juga perilaku dinas perhubungan yang penting bagi struktur sosial masyarakat. Selain itu, menurut Soekanto (2002: 243), pembahasan perihal aneka macam peranan yang melekat pada individu-individu dalam masyarakat, penting bagi hal-hal sebagai berikut:

- a. Bahwa peranan-peranan tertentu harus dilaksanakan apabila struktur masyarakat hendak dipertahankan kelangsungannya;
- b. Peranan tersebut seyogyanya dilekatkan pada individu-individu yang oleh masyarakat dianggap mampu melaksanakannya. Mereka harus terlebih dahulu terlatih dan mempunyai hasrat untuk melaksanakannya;
- c. Dalam masyarakat kadangkala dijumpai individu-individu yang tak mampu melaksanakan peranannya sebagaimana yang diharapkan oleh masyarakat. Karena mungkin pelaksanaannya memerlukan pengorbanan arti kepentingan-kepentingan pribadi yang terlalu banyak;
- d. Apabila semua orang sanggup dan mampu melaksanakan peranannya, belum tentu masyarakat akan dapat memberikan peluang-peluang yang seimbang. Bahkan seringkali terlihat betapa masyarakat terpaksa membatasi peluang-peluang tersebut.

Begitu pentingnya peranan sehingga dapat menentukan status kedudukan seseorang dalam pergaulan masyarakat. Posisi seseorang dalam masyarakat merupakan unsur statis yang menunjukkan tempat individu pada organisasi masyarakat. Hal inilah yang hendaknya kita pikirkan kembali, karena kecenderungan untuk lebih mementingkan kedudukan daripada peranan. Hal ini juga yang menunjukkan gejala yang lebih mementingkan nilai materialisme daripada spiritualisme. Nilai materialisme dalam kebanyakan hal diukur dengan adanya atribut-atribut atau ciri-ciri tertentu yang bersifat lahiriah dan di dalam kebanyakan hal bersifat konsumtif. Tinggi rendahnya prestise seseorang diukur dari atribut-atribut lahiriah tersebut

## **B. Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung**

Pada Umumnya keberadaan sebuah organisasi tidak akan selalu tetap, melainkan selalu dinamis/berubah sesuai tuntutan perubahan jaman, baik dalam hal bentuk/strukturnya, orang yang duduk didalamnya, sampai ke dalam hal misi dan visinya, itu semua dilakukan dalam upaya mencapai tujuan yang diinginkan oleh organisasi yang bersangkutan.

Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung sebagai objek penelitian merupakan sebuah Organisasi Pemerintah Daerah Kota Bandar Lampung, termasuk sebuah organisasi yang dinamis, karena keberadaannya merupakan hasil perubahan/likuidasi dari 2 (dua) organisasi yang menangani masalah transportasi di Bandar Lampung, yaitu organisasi/instansi vertikal yang bernama Kantor Wilayah X Departemen Perhubungan Kota Bandar Lampung dan organisasi/instansi Daerah yang bernama Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disebut DLLAJ Bandar Lampung. Masing-masing institusi tersebut dalam perjalanannya telah mengalami beberapa kali perubahan dan akhirnya dengan diberlakukannya otonomi daerah melalui Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2008. Sejalan dengan perkembangan isu politik dan pemerintahan, Pemerintah telah mengeluarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 41 tahun 2007 tentang Organisasi Perangkat Daerah yang isinya berupa panduan pembentukan organisasi perangkat daerah bagi Pemerintahan Daerah Kota dan Pemerintahan Daerah Kabupaten/Kota yang disesuaikan dengan potensi dan beban kerja yang dimiliki masing-masing daerah. Oleh Karena itu Organisasi

Perangkat Daerah di lingkungan Pemerintah Daerah Kota Bandar Lampung ikut berubah dengan mengacu pada peraturan tersebut.

Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam menjalankan aktivitasnya tidak terlepas dari visi dan misi yang diembannya. Visi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung adalah terwujudnya perhubungan terpadu sebagai pendorong utama pembangunan Bandar Lampung. Prima dalam pelayanan menuju tercapainya masyarakat Bandar Lampung yang mandiri, dinamis dan sejahtera, serta tujuan sebagaimana tertuang dalam visi yang telah ditetapkan.

Misi merupakan sesuatu yang harus dilaksanakan agar tujuan organisasi dapat dilaksanakan dan berhasil dengan baik sesuai dengan visi yang telah ditetapkan. Dengan adanya misi diharapkan seluruh pegawai dan pihak lain dapat mengetahui peran dan program serta mewujudkan Visi tersebut di atas, maka misi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung sebagai berikut:

- a. Mengintegrasikan penyelenggaraan perhubungan melalui konsolidasi dan penataan ketatalaksanaan sejalan dengan otonomi daerah;
- b. Memenuhi kebutuhan sarana, prasarana dan fasilitas perhubungan yang berdimensi kelancaran dan keselamatan;
- c. Mengembangkan sistem perhubungan terpadu yang mampu mendukung percepatan pembangunan ekonomi berskala lokal, regional dan nasional melalui pembangunan sistem informasi manajemen perhubungan dan pemanfaatan kemajuan IPTEK, serta meningkatkan profesionalisme SDM Perhubungan (Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, 2012).

Sebagai dinas daerah, dinas perhubungan mempunyai tugas menyelenggarakan kewenangan pemerintah daerah kota dalam bidang perhubungan. Untuk menyelenggarakan tugas tersebut sebagaimana pada Pasal 54 Peraturan Daerah Kota Bandar Lampung Nomor 8 Tahun 2008 tentang Tugas, Fungsi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung mempunyai fungsi yaitu:

- a. Penetapan Lokasi terminal, kecuali lokasi terminal yang fungsinya melayani angkutan antar kota propinsi, pengelolaan dan pemeliharaan fisik dan ketertiban terminal;
- b. Penetapan lokasi dan pengelolaan parkir kendaraan bermotor dan tidak bermotor;
- c. Penetapan lokasi tempat-tempat penyeberangan orang;
- d. Pengaturan tentang pembatasan menyangkut orang dengan kendaraan tidak bermotor;
- e. Menunjukkan lokasi, pengelolaan dan ketertiban tempat pemberhentian / halte untuk kendaran umum di wilayah Kota;
- f. Pemberian izin kendaraan bermotor;
- g. Pemberian izin pendirian bengkel umum untuk kendaraan bermotor dan pengawasannya;
- h. Pemberian izin operasi angkutan jalan untuk trayek atau lalu-lintas yang seluruhnya berada dalam daerah Kota;
- i. Penetapan ketentuan-ketentuan tambahan mengenai susunan alat-alat pada mobil bus dan mobil penumpang yang digunakan orang/barang secara tertib dan teratur;

- j. Penetapan larangan penggunaan jalan-jalan tertentu di wilayah daerah kota;
- k. Pengaturan sirkulasi lalu-lintas wilayah daerah kota;
- l. Penetapan kecepatan maksimal bagi jenis kendaraan tertentu pada jalan kotamadya dan jalan propinsi yang berada dalam ibukota;
- m. Pengadaan, penetapan, penempatan, pemasangan dan pemeliharaan rambu-rambu serta tanda jalan di kota;
- n. Penetapan pelabuhan kegiatan-kegiatan dalam hal rekayasa lalu-lintas serta manajemen lalu-lintas pada jalan kota dan manajemen angkutan pada kota.
- o. Penetapan larangan penggunaan jalan kota bagi jenis dan macam kendaraan bermotor yang muatan sumbunya melebihi batas maksimal;
- p. Penetapan muatan sumbu kurang dari yang ditetapkan untuk jalan wilayah kota;
- q. Penetapan dan pemberian izin sekolah mengemudi;
- r. Penetapan larangan menggunakan jalan sungai atau danau di wilayah kota.
- s. Perencanaan pembangunan sarana dan prasarana perhubungan darat.

### **C. Pelaksanaan Sistem Angkutan Umum Massal**

#### **1. Pengertian Angkutan**

Angkutan (*transport*) pada dasarnya adalah kegiatan perpindahan orang dan barang dari satu tempat (asal) ke tempat lain (tujuan) dengan menggunakan sarana (kendaraan) (Warpani, 1990). Sedangkan angkutan kota adalah angkutan dari suatu tempat ke tempat yang lain dalam wilayah kota dengan menggunakan mobil bus dan atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek tetap dan teratur (SK Dirjen HubDat no.687, 2002).



Menurut Tamin (1997: 18), prioritas terhadap angkutan umum perlu dilakukan sebab merupakan prasarana lebih efisien dibandingkan kendaraan pribadi, terutama pada waktu jam sibuk. Tujuan prioritas bus adalah mengurangi waktu perjalanan dan membuat bus lebih menarik untuk penumpang. Secara keseluruhan trayek angkutan umum membentuk sistem angkutan umum perkotaan yang mempunyai pola pelayanan yang sesuai dengan jaringan jalan yang ada. Kondisi sistem angkutan umum tersebut dapat dianalisis dari segi pengelolaannya (kapasitas, frekuensi, dan pola pelayanannya) dan juga dalam melayani permintaan. Angkutan umum memberikan pelayanan dan kontribusi ekonomi kepada masyarakat untuk mobilitas kerja, sosial, rekreasi, dan lain-lain. Angkutan umum adalah angkutan penumpang dengan menggunakan kendaraan umum dan dilaksanakan dengan sistem sewa atau bayar (Munawar, 2004).

Angkutan umum juga merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari sistem transportasi kota dan merupakan komponen yang peranannya sangat signifikan karena kondisi sistem angkutan umum yang jelek akan menyebabkan turunnya efektifitas maupun efisiensi dari sistem transportasi kota keseluruhan, hal ini akan menyebabkan terganggunya sistem kota secara keseluruhan, baik ditinjau dari mutu kehidupan kota (Dirjen HubDat, 2000 dalam Pratomo 2007).

Ukuran pelayanan angkutan umum yang baik adalah pelayanan yang aman, cepat, nyaman, dan murah, serta pelayanan akan berjalan dengan baik apabila tercipta keseimbangan antara ketersediaan dan permintaan (Warpani, 1990).

Angkutan Jalan adalah kendaraan yang diperbolehkan untuk menggunakan jalan, menurut "Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi" disebutkan:

- a. Sepeda Motor adalah kendaraan bermotor beroda 2 (dua), atau 3 (tiga) tanpa rumah-rumah baik dengan atau tanpa kereta samping;
- b. Mobil Penumpang adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi sebanyak-banyaknya 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi;
- c. Mobil Bus adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi lebih dari 8 (delapan) tempat duduk tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi;
- d. Mobil Barang adalah setiap kendaraan bermotor selain dari yang termasuk dalam sepeda motor, mobil penumpang dan mobil bus;

Menurut Munawar (2004), jenis angkutan umum dapat dibedakan menjadi:

- a. Dari segi kualitas angkutan umum meliputi:
  - 1) Bus umum: Penumpang tidak dijamin mendapatkan tempat duduk;
  - 2) Bus patas: semua penumpang mendapatkan tempat duduk;
  - 3) Bus patas ac: semua penumpang mendapatkan tempat duduk yang nyaman dengan waktu perjalanan yang cepat.
- b. Dari segi kapasitas, misalnya:
  - 1) Mikrolet: kapasitas sekitar 12 orang;
  - 2) Bus sedang: kapasitas 40 orang;
  - 3) Bus besar: kapasitas sekitar 60 orang;
  - 4) Bus tingkat: kapasitas sekitar 100 orang;

5) Bus gandeng: kapasitas sekitar 150 orang.

Menurut Gray (1977, dalam Kurniawan 2008), pengguna angkutan umum dipengaruhi oleh beberapa faktor antara lain

- a. Keselamatan, baik di dalam kendaraan maupun di tempat pemberhentian, termasuk keselamatan dari kecelakaan dan keselamatan penumpang dan pencurian dan kekerasan fisik serta keselamatan kendaraan dari pengrusakan;
- b. Kenyamanan, mencakup kenyamanan fisik penumpang di dalam kendaraan dan di tempat pemberhentian (kualitas perjalanan pada saat naik, pengawasan lingkungan yang memadai, keadaan tempat duduk, tempat masuk dan keluar serta akomodasi paket/barang), kualitas estetika dari sistem (kebersihan dan hiburan di dalam kendaraan, tempat pemberhentian yang menarik, terminal dan fasilitas lainnya), perlindungan lingkungan bagi pengguna (kebisingan dan gas buang), fasilitas terhadap gangguan dan layanan yang baik dari operator;
- c. Aksebilitas (kemudahan pencapaian), secara tidak langsung merupakan tercukupinya distribusi rute diseluruh area yang dilayani, kapasitas kendaraan, frekuensi pelayanan dan rentang waktu operasi, ciri khas pemberhentian dan kendaraan serta distribusi informasi mengenai jarak, jadwal dan lain-lain;
- d. Reliabilitas (Kehandalan), bergantung pada kecilnya rata-rata penyimpangan pelayanan khusus yang disediakan pada saat penyimpangan terjadi, ketaatan pada jadwal dengan cukupnya informasi mengenai berbagai perubahan pelayanan dan terjaminnya ketersediaan transfer;
- e. Perbandingan biaya, berarti kelayakannya berdasarkan jarak minimum dan kemudahan mekanisme transfer dan kemungkinan pengurangan biaya bagi

penumpang dan kelompok-kelompok khusus (pelajar, anak-anak, lansia dan lain-lain);

- f. Efisiensi, termasuk tingginya kecepatan rata-rata dengan waktu singgah/tinggal minimum dan ketiadatundaan lalu-lintas, cukupnya pemberhentian dengan waktu berjalan minimum (tetapi tidak terlalu banyak karena dapat meningkatkan waktu perjalanan) jadwal dan tempat transfer yang terkoordinasi dengan pengguna yang tidak dapat dilayani minimum, rute langsung serta pelayanan *ekspres* dan khusus yang terjamin. Efisiensi juga mencakup kemudahan sistem pemeliharaan dengan fasilitas-fasilitas pemeliharaan yang memadai, efisiensi sistem manajemen.

Wilayah pelayanan angkutan perkotaan adalah wilayah yang di dalamnya bekerja satu sistem pelayanan angkutan penumpang umum karena adanya kebutuhan pergerakan penduduk dalam wilayah perkotaan (SK Dirjen HubDat No.687, 2002). Penentuan wilayah angkutan penumpang umum ini diperlukan untuk:

- a. Merencanakan sistem pelayanan angkutan penumpang umum;
- b. Menetapkan kewenangan penyediaan, pengelolaan, dan pengaturan pelayanan angkutan penumpang umum.

Menurut Warpani (1990), trayek merupakan rute kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus yang mempunyai asal, tujuan, lintasan dan jadwal tetap. Kumpulan trayek yang menjadi satu kesatuan pelayanan angkutan orang membentuk jaringan trayek yang ditetapkan dengan menggunakan faktor-faktor sebagai berikut (SK.Dirjen HubDat nomor 687, 2002):

- a. Pola tata guna lahan. Pelayanan angkutan umum diusahakan mampu menyediakan aksesibilitas yang baik, yaitu lintasan angkutan umum diusahakan melewati tata guna lahan dengan potensi permintaan yang tinggi dan potensi potensial tujuan berpergian;
- b. Pola pergerakan penumpang angkutan umum. Rute angkutan umum yang baik adalah arahnya mengikuti pola pergerakan penumpang angkutan sehingga tercipta pergerakan yang lebih efisien;
- c. Kepadatan penduduk. Trayek angkutan umum diusahakan sedekat mungkin menjangkau wilayah kepadatan penduduk yang tinggi, pada umumnya merupakan wilayah yang mempunyai potensi permintaan yang tinggi;
- d. Daerah pelayanan. Pelayanan angkutan umum juga menjangkau semua wilayah perkotaan yang ada, sehingga terjadi pemerataan pelayanan terhadap penyediaan fasilitas angkutan umum;
- e. Karakteristik jaringan. Kondisi jaringan jalan akan menentukan pola pelayanan trayek angkutan umum. Karakteristik jaringan jalan meliputi konfigurasi, klasifikasi, fungsi, lebar jalan dan tipe operasi jalur.

## **2. Sistem Angkutan Umum Massal**

Sistem transportasi adalah suatu sistem yang memungkinkan terjadinya pergerakan dari satu tempat ke tempat yang lain baik secara alami maupun buatan/rekayasa. Sistem transportasi bertujuan untuk memindahkan suatu obyek, baik benda tak bernyawa, maupun benda hidup seperti manusia, hewan dan tanaman. Dalam suatu sistem transportasi terdapat komponen-komponen dasar yang berfungsi pada sistem transportasi tersebut. Komponen-komponen dasar sistem transportasi terdiri atas muatan (benda) yang dipindahkan, kendaraan yang memindahkan benda, jalur gerakan benda atau kendaraan yang terdiri atas ruas dan titik, terminal untuk memindahkan muatan dari suatu jalur ke jalur yang lain, dan pengelolaan (manajemen) transportasi meliputi rencana operasi, informasi dan kontrol, dan pemeliharaan. Komponen-komponen dalam sistem transportasi tersebut saling berhubungan dan saling mempengaruhi satu sama lain. Agar tercipta suatu sistem transportasi yang baik diperlukan suatu teknik perencanaan sistem transportasi. Tujuan utama dari teknik perencanaan sistem transportasi adalah untuk menemukan kombinasi yang paling optimum dari sarana transportasi dan metode untuk pengoperasiannya pada suatu daerah tertentu (Morlok, 1991: 10).

Menurut Santoso (1996: 1), sistem angkutan pada dasarnya dibentuk dari prasarana dan sistem sarana yang dioperasikan dengan sistem pengoperasian yang terdiri dari komponen-komponen seperti: frekuensi, tarif, dan lain-lain. Sedangkan, sistem angkutan umum terdiri dari : komponen prasarana angkutan

umum (system jaringan rute, terminal, halte) dan komponen sarana angkutan umum (jenis kendaraan, dimensi dan desain kendaraan).

Salah satu arahan kebijakan dalam pengembangan angkutan massal adalah Sistem Angkutan Umum Massal (SAUM) yang tertib, aman, lancar, nyaman, dan efisien agar menarik bagi pengguna jasa angkutan, sehingga diharapkan:

- a. Dapat menarik pengguna angkutan pribadi menjadi pengguna angkutan umum;
- b. Mengurangi pertumbuhan armada angkutan umum (khususnya, ukuran kecil, dan sedang);
- c. Efektivitas dan efisiensi pengoperasian.

Daerah cakupan sistem angkutan umum massal dapat dibedakan menjadi tiga kelas (Vuchic, 1981), yaitu:

- a. Angkutan jalan raya (*street car*), menggunakan jalan raya, campuran antara lalu lintas umum dan pribadi. Contoh: bus kota.
- b. Angkutan semi cepat (*semi rapid transit*), masih menggunakan jalan raya tetapi sebagian besar sudah terpisah dari lalu-lintas pribadi. Contoh: *Bus Rapid Transit*.
- c. Angkutan cepat (*rapid transit*), menggunakan jalur khusus yang seluruhnya sudah terpisah dari lalu-lintas pribadi, sehingga kecepatannya tinggi. Contoh: kereta api.

### 3. *Bus Rapid Transit (BRT) Trans Bandar Lampung*

#### a. Pengertian *Bus Rapid Transit (BRT)*

*Bus Rapid Transit* yang selanjutnya disingkat BRT adalah sebuah sistem bus yang cepat, nyaman, aman dan tepat waktu dari infrastruktur, kendaraan dan jadwal. Menggunakan bus untuk melayani servis yang kualitasnya lebih baik dibandingkan servis bus yang lain. Setiap sistem BRT pasti menggunakan sistem imprevantasi yang berbeda, walaupun improventasinya berbagi dengan sistem BRT yang lain mendekati *rail transit* jika masih menikmati keamanan dan tarif bus. Negara yang memakai *BRT* ada di Amerika Utara, di Eropa dan Australia dinamai busway dan nama tersebut juga dipakai di Indonesia, sedangkan negara lain memanggilnya *quality bus* atau *servis bus* mudah saat mencapai kualitas tinggi.

*Bus Rapid Transit* memakai sebagian nama dari *rapid transit* yang mendeskripsikan transportasi rel berkapasitas tinggi atau kita bisa memanggilnya *right of way*. Kereta rapid transit memakai terowongan bawah tanah, dan tipikal kereta berbadan panjang dalam jalur pendek dalam beberapa menit. Kecepatan dari *Bus Rapid Transit* tidak mengikutsertakan kecepatan dari bus-bus BRT. Kecepatan transit tipikal dari sistem BRT rata-rata 19-48 km/jam mengkomparasikan dengan permukaan jalan.

Fitur ideal dari servis *Bus Rapid Transit* termasuk dari fitur-fitur berikut ini:

- a. Jalur khusus bus, jalur khusus (atau di jalur eksklusif) *right of way*: Fitur utama BRT adalah jalur khusus dimana jalur tersebut bebas dari jangkauan mobil pribadi. Hal ini menyebabkan bus dioperasikan di level kualitas tinggi sejak



hanya pengendara bus profesional yang hanya ada di busway. Sebuah sisi *benefit* bisa direndahkan biaya konstruksinya sejak busway *diengineered* untuk memasuki zona aman bila dikomparasikan dengan untuk jalan yang dibuka untuk pengemudi non professional;

- b. Terdiri dari jalur yang bisa dielevasikan, dalam permukaan aspal, jalur sebelah kanan bisa dimodifikasi *rel right of way*;
- c. Sebuah jalan bus atau *street mall* bisa dibuat di tempat urban dengan mendedikasikan semua jalur dari jalan kota untuk digunakan eksklusif untuk bus;
- d. Elemen infrastruktur rendah bisa mengurangi kecepatan dan kendala servis bus termasuk bus yang keluar jalur, bus melanggar peraturan dan bus yang kecepatannya terlalu tinggi;
- e. Jalur komperhensif: Tambahan untuk menggunakan busway, BRT bisa mengambil bagian dari jalan-jalan di setiap kota dan mempunyai *network* jalan untuk mobil pribadi. Servis ini bisa membuat waktu menjadi lebih efisien dan cepat dibandingkan sistem bus biasa yang memakan waktu lebih lama;
- f. Melayani market tertentu dengan frekuensi tinggi servis setiap hari: *Network* BRT bisa melayani market tertentu (semua penumpang) dengan mengangkut penumpang dari lokasi sekarang menuju tujuan mereka dengan frekuensi tinggi dan waktu yang lebih cepat bisa membuat level kekaguman konsumen meningkat. Dibandingkan dengan sistem transit yang lain sistem ini bisa berjalan dengan baik. Jika sistem ini berjalan dengan kacau maka servis tidak akan melayani *market* tertentu;

- g. Prioritas bus atau Jalur bus: Setiap jalur bus pasti ada rambu tertentu. Bila lampu hijau di interseksi yang memiliki sinyal pasti akan mendeteksi bila melewati bus. Prioritas interseksi seharusnya bisa dioptimalkan dan bisa membantu saat pertemuan antara jalur bus dan jalan, karena lalu-lintas bisa kacau di antara bus dan sinyal lalu-lintas;
- h. Kendaraan yang punya karakteristik tram  
Sistem ini kadang-kadang juga melibatkan teknologi terbaru di antaranya bus tempel dan bus tempel ganda. Hal utama yang diprioritaskan adalah:
  - 1) Kualitas berkendara yang terjamin (bus pandu dan *electronic drivetrain control* untuk jaminan kontrol yang *smooth* saat beroperasi);
  - 2) Kapasitas besar (bus tempel ganda dan bus tingkat);
  - 3) Mengurangi ongkos operasi (*hybrid electric power train*).
- i. Gambar spesifik dengan nama perusahaan: (*Viva, TransMillenio, TransJakarta dan lain sebagainya*) dan stasiun yang spesifik dengan fitur seni dari negara-negara yang menggunakan BRT;
- j. Koleksi penumpang off bus: Koleksi *on board* konvensional tanpa penumpang bisa menurunkan proses *boarding*. Alternatif lain adalah bila penumpang masuk lewat stasiun bus yang tidak ditutup atau area *shelter* sebelum kedatangan bus. Sistem ini mencegah penumpang berdiri di semua pintu pemberhentian bus;
- k. Lantai Boarding: Banyak sistem BRT yang menggunakan sistem *low floor* (atau sistem *high floor* bila bus yang digunakan adalah *high floor* bus) untuk mempermudah penumpang masuk bus;

1. Halte: BRT berkualitas tinggi bisa membuat haltenya menjadi berkualitas tinggi dan menghadirkan fitur yang berkualitas tinggi pula seperti pintu geser yang terbuat dari kaca, konter tiket yang dijaga dan tempat informasi, dan masih banyak fitur lain di daftar ini di antaranya *off-bus fare collection* dan lantai boarding.

#### **b. *Bus Rapid Transit* (BRT) Trans Bandar Lampung**

Trans Bandar Lampung merupakan *Bus Rapid Transit* (BRT) pertama di Indonesia yang akan melayani secara koridor penuh di tujuh wilayah kota tersebut. BRT ini akan melayani tujuh rute sekaligus yang merupakan koridor penuh dari seluruh wilayah di Kota Bandar Lampung. Pengelolaan angkutan massal yang dirancang dalam Trans Bandar Lampung sepenuhnya dilaksanakan oleh Pengusaha Otobus atau PO dengan didukung oleh Pemerintah Kota Bandar Lampung. Sebanyak 37 pengusaha otobus di Provinsi Lampung siap memberikan pelayanan angkutan kepada masyarakat (Data Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung),

Pengoperasian BRT merupakan gagasan dari walikota bersama investor yang didasari dalam usaha memberikan pelayanan angkutan umum yang lebih baik bagi masyarakat di kota Bandar Lampung. Saat peluncuran uji coba gratis BRT Trans Bandar Lampung, Walikota menyatakan akan memberikan kemudahan bagi pegemudi/supir untuk peralihan surat izin mengemudi (SIM) dari A umum menjadi B umum. Namun semuanya tentu melalui proses yang berlaku dan telah ditentukan oleh pihak kepolisian selaku penguji kelulusan SIM tersebut,

sedangkan seluruh biayanya akan diupayakan dari pihak pemerintah kota (Walikota Bandar Lampung dalam Koran Tribun Bulan Desember 2011).

Pembangunan Shalter dipersiapkan oleh pihak ke tiga yaitu Devis Jaya. Sebanyak 191 unit Trans Bandar Lampung disiapkan guna melayani masyarakat di Kota Bandar Lampung. Guna mendukung pengoperasian *Bus Rapid Transit* Trans Bandar Lampung dimana Sebanyak 218 shelter yang dipersiapkan, 60 unit diantaranya dalam proses pembangunan.