

**PRIORITAS MODEL PEMBIAYAAN TRANSPORTASI PUBLIK
DI KOTA BANDAR LAMPUNG**

(Skripsi)

Oleh

Arya Fernanda Gunawan
NPM 1916041035



**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2023**

**PRIORITAS MODEL PEMBIAYAAN TRANSPORTASI PUBLIK
DI KOTA BANDAR LAMPUNG**

Oleh

Arya Fernanda Gunawan

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mencapai Gelar
SARJANA ADMINISTRASI NEGARA

Pada

Jurusan Ilmu Administrasi Negara Fakultas
Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas
Lampung



**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2023**

ABSTRAK

PRIORITAS MODEL PEMBIAYAAN TRANSPORTASI PUBLIK DI KOTA BANDAR LAMPUNG

Oleh

Arya Fernanda Gunawan

Pembangunan berkelanjutan kawasan perkotaan sangat bergantung pada sistem transportasi publik yang efisien dan mudah diakses. Dalam konteks Bandar Lampung, Indonesia, penelitian ini mengeksplorasi model pembiayaan optimal untuk infrastruktur transportasi publik guna memenuhi kebutuhan yang terus bertumbuh di kota ini. Studi ini menggunakan Metode Proses Hierarki Analitik (PHA) untuk memberikan prioritas pada empat kriteria utama: efektivitas biaya, keberlanjutan keuangan, akuntabilitas, dan transparansi. Selain itu, terdapat empat alternatif pembiayaan: pembiayaan sektor publik, pembiayaan sektor privat, pembiayaan iklim, dan subsidi silang. Hasil penelitian ini mengungkapkan bahwa transparansi muncul sebagai kriteria dengan prioritas tertinggi, diikuti oleh keberlanjutan keuangan dan akuntabilitas, sementara efektivitas biaya menempati peringkat terendah. Perlu dicatat bahwa model Pembiayaan Sektor Publik mendapatkan prioritas tertinggi di antara alternatif pembiayaan. Hasil ini memiliki implikasi bagi para pengambil kebijakan dan perencana perkotaan di Bandar Lampung. Penelitian ini menyarankan untuk memberikan prioritas pada transparansi dalam proses pengambilan keputusan dan mengeksplorasi mekanisme pembiayaan dengan pembiayaan sektor publik dapat mengarah pada sistem transportasi publik yang lebih berkelanjutan. Selain itu, studi ini menekankan pentingnya perencanaan keuangan yang seimbang untuk memastikan keberlangsungan infrastruktur transportasi publik dalam jangka panjang. Penelitian ini memberikan wawasan dalam bidang transportasi publik dan menyajikan pendekatan berbasis data untuk membimbing keputusan yang terinformasi dalam model pembiayaan transportasi publik. Penelitian ini juga memberikan kerangka kerja bagi kota-kota yang menghadapi tantangan serupa dalam mengembangkan sistem transportasi yang berkelanjutan dan mudah diakses.

Kata Kunci: Model Pembiayaan, Metode AHP, Transparansi, Sektor Publik

ABSTRACT

PRIORITIZATION OF PUBLIC TRANSPORTATION FINANCING MODELS IN THE CITY OF BANDAR LAMPUNG

By

Arya Fernanda Gunawan

The sustainable development of urban areas relies heavily on efficient and accessible public transportation systems. In the context of Bandar Lampung, Indonesia, this research explores the optimal financing model for public transportation infrastructure to meet the city's growing needs. The study employs the Analytic Hierarchy Process (AHP) to prioritize four key criteria: cost effectiveness, financial sustainability, accountability, and transparency. Additionally, four financing alternatives are evaluated: public sector financing, private sector financing, climate financing, and cross-subsidized. The findings reveal that transparency emerges as the highest-priority criterion, followed closely by financial sustainability and accountability, while cost effectiveness is ranked the lowest. Notably, the public sector financing model garners the highest priority among the financing alternatives. These results hold significant implications for policy makers and urban planners in Bandar Lampung. The research suggests that prioritizing transparency in decision-making processes and exploring public sector financing mechanisms could lead to a more sustainable and equitable public transportation system. Moreover, the study underscores the importance of balanced financial planning to ensure the long-term viability of public transportation infrastructure. This research contributes valuable insights to the field of urban planning, offering a data-driven approach to guide informed decisions in public transportation financing models. It also provides a framework for cities facing similar challenges in developing sustainable and accessible transportation systems.

Keywords: *Financing Models, AHP Method, Transparency, Public Sector*

Judul Skripsi : **PRIORITAS MODEL PEMBIAYAAN TRANSPORTASI
PUBLIK DI KOTA BANDAR LAMPUNG**

Nama Mahasiswa : **Arya Fernanda Gunawan**

No. Pokok Mahasiswa : **1916041035**

Jurusan : **Ilmu Administrasi Negara**

Fakultas : **Ilmu Sosial dan Ilmu Politik**




Pembimbing 1

1. Komisi Pembimbing

Pembimbing 2


Dr. Bambang Utoyo S, M.Si.
NIP 19630206 198803 1 002


Ita Prihatika, S.Sos., M.A.
NIP 19840630 201504 2 002

2. Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Negara


Meliyana, S.IP., M.A.
NIP 19740520 200112 2 002

MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

Ketua : **Dr. Bambang Utoyo S, M.Si.**

Sekretaris : **Ita Prihantika, S.Sos., M.A.**

Penguji
Bukan Pembimbing : **Intan Fitri Meutia, S.A.N., M.A., Ph.D.**

2. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik

Dra. Ida Nurhaida, M.Si.
NIP. 19610807 198703 2 001



Tanggal Lulus Ujian Skripsi : **8 Desember 2023**

SURAT PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Dengan ini saya menyatakan bahwa:

1. Karya tulis saya, Skripsi ini, adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik (Sarjana), baik di Universitas Lampung maupun perguruan tinggi lainnya.
2. Karya tulis ini murni gagasan, rumusan, dan penelitian saya sendiri tanpa bantuan pihak lain, kecuali arahan dari Komisi Pembimbing.
3. Dalam karya tulis ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah di tulis atau dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila di kemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah diperoleh karena karya tulis ini, serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku di perguruan tinggi.

Bandar Lampung, 8 Desember 2023
Yang Menyatakan,



Arya Fernanda Gunawan
NPM 1916041035

RIWAYAT HIDUP



Penulis dilahirkan di Kota Bekasi, Jawa Barat pada tanggal 15 Februari 2022. Dibesarkan dalam keluarga sederhana dari Bapak Gunawan Aman dan Ibu Yusie Yusmalia dan merupakan anak kedua dari 2 saudara atas nama Amelinda Gyta Putri sebagai Anak pertama. Pada tahun 2006, Penulis mengawali pendidikannya di Taman Kanak-Kanak (TK) Al-Husna Kota Bekasi dan diselesaikan pada tahun 2007, dilanjutkan ke tingkat Sekolah Dasar (SD) Al-Husna Taman Wisma Asri dan lulus pada tahun 2013, kemudian melanjutkan ke Sekolah Menengah Pertama (SMP) di Global Prima *Islamic School* Kota Bekasi yang lulus pada tahun 2016. Kemudian melanjutkan ke tingkat Sekolah Menengah Atas (SMA) di SMA Negeri 8 Kota Bekasi dan selesai pada tahun 2019.

Setelah Lulus SMA, pada tahun 2019, penulis terdaftar sebagai mahasiswa baru di Program Studi Ilmu Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik (FISIP) di Universitas Lampung setelah lulus Seleksi Bersama Masuk Perguruan Tinggi Negeri (SBMPTN). Selama menjadi mahasiswa penulis tergabung ke dalam organisasi Himpunan Mahasiswa Ilmu Administrasi Negara (Himagara) Universitas Lampung dan bergabung pada sub-divisi Kajian Pengembangan Keilmuan (KPK). Selain itu, Penulis juga aktif dalam kegiatan pengembangan diri seperti, mengikuti kegiatan Kuliah Kerja Nyata di Desa Pusaka Rakyat, Kabupaten Bekasi, Jawa Barat, lalu mengikuti Magang selama 1 semester di Dinas Komunikasi, Informatika, Statistik, dan Persandian Kota Bekasi.

MOTTO

What we know is a drop, what we don't know is an ocean

(Isaac Newton)

What the caterpillar calls the end of the world, the Master calls a butterfly

(Richard David Bach)

*No matter how devastated you may be by your own weakness or uselessness, set
your heart ablaze. Grit your teeth and look straight ahead*

(Kyojuro Rengoku)

PERSEMBAHAN

Dengan mengucapkan rasa syukur yang tiada henti kepada Allah SWT, Aku persembahkan karya ini untuk :

KELUARGA BESAR IBU DAN AYAH KU TERCINTA

Bpk. GUNAWAN AMAN DAN Ibu. YUSIE

YUSMALIA

Yang senantiasa memberikan doa, semangat, dan dukungan
Terima kasih atas cinta, kerja keras, dan kesabaran yang telah diberikan untuk
keberhasilan dan kesuksesan pendidikanku

PARA PENDIDIK DAN CIVITAS AKADEMIK UNIVERSITAS LAMPUNG

Terima kasih atas bekal ilmu serta moral untuk melangkah lebih jauh di masa
depan

Alhamdulillahrabbi' alamin, Puji syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT atas selesainya skripsi yang berjudul "Prioritas Model Pembiayaan Transportasi Publik di Kota Bandar Lampung" yang telah tersusun secara baik. Penulis menyadari bahwa tanpa dukungan, bantuan, dan bimbingan dari berbagai pihak skripsi ini belum tentu tersusun dengan baik seperti saat ini. Pada kesempatan ini dengan segala ketulusan dan kerendahan hati penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada :

1. Bapak Dr. Bambang Utoyo S, M.Si. selaku dosen pembimbing utama penulis dalam menyelesaikan skripsi. Terima kasih atas ilmu, waktu, saran nasihat, dan bimbingannya. Semoga bapak selalu diberkati kesuksesan dan kebahagiaan dan semoga terus menjadi teladan bagi seluruh mahasiswa.
2. Ibu Ita Prihantika, S.Sos., M.A. selaku Sekretaris Jurusan Ilmu Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung, dan dosen pembimbing kedua. Terima kasih banyak atas ilmu, bimbingan, motivasi, nasihat, serta waktu yang telah diberikan selama proses bimbingan. Semoga ibu selalu diberikan kemudahan dan kelancaran dalam segala urusannya.
3. Ibu Intan Fitri Meutia, S.A.N., M.A., Ph.D. selaku dosen penguji skripsi penulis. Terima kasih untuk semua kritik, dan saran yang diberikan untuk membimbing penulis dalam mengerjakan skripsi menjadi lebih baik.
4. Ibu Meiliyana, S.IP., MA., selaku Ketua Jurusan Ilmu Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung dan dosen pembimbing akademik. Terima kasih atas segala ilmu, masukan, waktu, serta nasihat yang diberikan kepada penulis selama penulis menjadi Mahasiswa Ilmu Administrasi Negara.
5. Seluruh tim pendidik dan kependidikan Jurusan Ilmu Administrasi Negara, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Lampung atas semua ilmu yang telah diberikan serta bantuan kepada penulis selama perkuliahan.
6. Kepada sahabat-sahabat Kampusku Adit, Adit, Solthan, Reza, Tiara, Iga, Fabima, Caca, Srei, Atha dan semua anak Granada yang tidak bisa disebutkan satu-satu terima kasih atas dukungan kalian, kenangan, pengalaman, hiburan dan segalanya selama di kampus.

7. Kepada Dinas Komunikasi, Informatika, Statistik, dan Persandian Kota Bekasi (seluruh pegawai di Diskominfostandi Kota Bekasi). Terima kasih sudah menerima penulis dengan sangat baik. Terima kasih atas segala ilmu serta pengalaman yang didapatkan oleh penulis selama proses magang.
8. Kepada sahabat KKN Desa Pusaka Rakyat, Faleh, Rio, Ilham, Ferry, Ule, Mila, dan Rika, terima kasih atas keseruan 40 hari selama di Desa Pusaka Rakyat, pengalaman yang sangat berkesan bagi penulis.
9. Kepada Seluruh pihak yang telah membantu secara langsung dan tidak langsung saya ucapkan terima kasih Skripsi ini ditulis dengan usaha yang maksimal sesuai dengan kemampuan peneliti. Jika masih terdapat banyak kekurangan, dapat dijadikan evaluasi atau penelitian selanjutnya. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi siapa pun yang memerlukannya.
10. Keluargaku tercinta. Orang tuaku yang sangat kusayangi, Bapak Gunawan Aman dan Ibu Yusie Yusmalia, Terima kasih telah menjadi orang tua terbaik untuk anak-anakmu. Terima kasih, atas penguatan dan kasih sayang yang terus diberikan untukku disetiap harinya, serta untuk waktu, tenaga, biaya yang telah dikorbankan. Kakak-ku yang kubanggakan Amelinda Gyta Putri.

Bandar Lampung, 19 November 2023

Arya Fernanda Gunawan

DAFTAR ISI

Halaman

DAFTAR TABEL	vi
DAFTAR GAMBAR	vii
I. PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang Penelitian.....	1
1.2. Rumusan Masalah	6
1.3. Tujuan Penelitian.....	6
1.4. Manfaat Penelitian.....	6
1.5. Batasan Penelitian.....	7
II. TINJAUAN PUSTAKA	8
2.1. Penelitian Terdahulu.....	8
2.2. Konsep Pelayanan Publik.....	10
2.3. Transportasi Publik.....	14
2.4. Model Pembiayaan	16
2.4.1 Definisi Model Pembiayaan.....	16
2.4.2 Jenis Model Pembiayaan	17
2.5. Kriteria Pada Pembiayaan Transportasi Publik.....	22
2.6. Kerangka Pemikiran	25
III. METODOLOGI PENELITIAN	27
3.1. Jenis dan Pendekatan Penelitian	27
3.2. Tahapan Penelitian	30
3.3. Instrumen Penelitian	31
3.4. Metode Pengumpulan Data	32
3.5. Metode Analisis Data	32
3.5.1 Decomposition.....	32
3.5.2 Comparative Judgment.....	33
3.5.3 Visualisasi Menggunakan Perangkat Lunak Expert Choice	34
3.5.4 Consistency	34
3.6. Informan Penelitian	35
IV. HASIL DAN PEMBAHASAN	39
4.1. Gambaran Umum Kota Bandar Lampung.....	39
4.1.1 Deskripsi Wilayah Kota Bandar Lampung	39
4.2. Gambaran Umum Transportasi Publik di Kota Bandar Lampung	40
4.2.1 Trans Bandar Lampung	40
4.3. Gambaran Umum PT. Trans Bandar Lampung.....	41

4.3.1 Sejarah PT. Trans Bandar Lampung	41
4.3.2 Visi & Misi PT. Trans Bandar Lampung	43
4.3.3 Struktur Organisasi PT. Trans Bandar Lampung	44
4.4. Gambaran Umum KPRI Ragom Gawi	45
4.4.1 Sejarah KPRI Ragom Gawi.....	45
4.4.2 Struktur Organisasi KPRI Ragom Gawi	45
4.5. Penerapan Prinsip <i>AHP</i> Dalam Penelitian.....	47
4.5.1 <i>Decomposition</i>	47
4.5.2 <i>Comparative Judgment</i>	50
4.5.3 Prioritas Kriteria Model Pembiayaan Transportasi Publik	56
4.5.4 Prioritas Model Pembiayaan Berdasarkan Kriteria Efektivitas Biaya.....	58
4.5.5 Prioritas Model Pembiayaan Berdasarkan Kriteria Keberlanjutan Keuangan	59
4.5.6 Prioritas Model Pembiayaan Berdasarkan Kriteria Akuntabilitas.....	63
4.5.7 Prioritas Model Pembiayaan Berdasarkan Kriteria Transparansi	67
4.5.8 Alternatif Model Pembiayaan Transportasi Publik di Kota Bandar Lampung	69
4.5.9 Klasifikasi Hasil Kuesioner.....	71
4.5.10 Visualisasi Prioritas Menggunakan Grafik Sensitivitas Dinamis.....	76
V. KESIMPULAN DAN SARAN.....	84
5.1. Kesimpulan.....	84
5.2. Saran.....	85
DAFTAR PUSTAKA.....	86

DAFTAR TABEL

	Halaman
1. Data Terkait Trans Bandar Lampung	2
2. Skala Saaty.....	30
3. Informan Penelitian	37
4. Penjelasan Kriteria.....	49
5. Penjelasan Alternatif.....	50
6. Bentuk Kuesioner Level Kriteria.....	51
7. Bentuk Kuesioner Level Alternatif.....	51
8. Perbandingan Rata-Rata Kriteria Utama	53
9. Perbandingan Rata-Rata Kriteria Efektivitas Biaya	53
10. Perbandingan Rata-Rata Kriteria Keberlanjutan Keuangan	54
11. Perbandingan Rata-Rata Kriteria Akuntabilitas	55
12. Perbandingan Rata-Rata Kriteria Transparansi	55

DAFTAR GAMBAR

Halaman

1. Wilayah Terpilih Program BTS.....	18
2. Royaltrans TransJakarta.....	22
3. Kerangka Pikir Penelitian	26
4. Format Kuesioner	32
5. Struktur Hierarki AHP	33
6. Matriks Perbandingan Berpasangan	33
7. Gapura Siger Kota Bandar Lampung	39
8. Armada Trans Bandar Lampung	40
9. Hierarki Perbandingan	49
10. Visualisasi Prioritas Berdasarkan Kriteria Utama	56
11. Visualisasi Prioritas Berdasarkan Kriteria Efektivitas Biaya	58
12. Visualisasi Prioritas Berdasarkan Kriteria Keberlanjutan Keuangan.....	59
13. Jumlah Penumpang TransJakarta 2016-2018	60
14. Visualisasi Prioritas Berdasarkan Kriteria Akuntabilitas	63
15. Halte TransJakarta dengan <i>naming rights</i>	64
16. Visualisasi Prioritas Berdasarkan Kriteria Transparansi	67
17. Model Pembiayaan Transportasi Publik di Kota Bandar Lampung	69
18. Anggaran Program Teman Bus	71
19. Prioritas Kriteria Model Pembiayaan Berdasarkan Klaster Praktisi	72
20. Prioritas Alternatif Model Pembiayaan Berdasarkan Klaster Praktisi	72
21. Prioritas Kriteria Model Pembiayaan Berdasarkan Klaster Akademisi	73
22. Prioritas Alternatif Model Pembiayaan Berdasarkan Klaster Akademisi	74
23. Hasil Visualisasi Berdasarkan Komposisi Eksak Kriteria Utama ..	76
24. Hasil Visualisasi Berdasarkan Modifikasi Komposisi (Efektivitas Biaya)	77
25. Hasil Visualisasi Berdasarkan Modifikasi Komposisi (Keberlanjutan Keuangan)	80
26. Hasil Visualisasi Berdasarkan Modifikasi Komposisi (Akuntabilitas)	81
27. Hasil Visualisasi Berdasarkan Modifikasi Komposisi (Transparansi)	82

I. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Penelitian

Indonesia sebagai sebuah negara berkembang memiliki berbagai macam permasalahan. Salah satu permasalahan yang dapat dilihat secara kasat mata adalah kemacetan. Hal ini diakui sendiri oleh Presiden Republik Indonesia Joko Widodo bahwa kemacetan sekarang tidak hanya terjadi di Jakarta tetapi juga di luar Jakarta seperti Bandung, Surabaya, Makassar, dan kota-kota besar yang lainnya (Yanwardhana, 2023). Permasalahan kemacetan tentunya merupakan sebuah isu yang kompleks mengingat ada berbagai cara untuk melihat penyebab kemacetan itu sendiri. Seseorang bisa mengatakan bahwa penyebab kemacetan adalah lebar jalan yang tidak bisa *keep up* dengan laju pertumbuhan kendaraan. Tetapi hal tersebut bisa dibantah dengan berbagai bukti empiris bahwa penambahan lajur jalan tidak semata-mata menjadi solusi kemacetan.

Pada dasarnya, tidak ada sebuah “obat ampuh” untuk mengatasi kemacetan (Permana, 2023). Untuk mengatasi kemacetan dibutuhkan berbagai upaya yang harus dilakukan secara holistik. Salah satu upaya pemerintah pusat untuk mengatasi kemacetan di Indonesia adalah dengan membangun sebuah sistem transportasi publik massal. Hal ini tertuang dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, di mana pemerintah wajib menyelenggarakan dan menyediakan pelayanan transportasi publik yang aman, nyaman, selamat, dan terjangkau bagi masyarakat. Berangkat dari peraturan tersebut, pemerintah kota Bandar Lampung pada 2011 memperkenalkan Trans Bandar Lampung sebagai sebuah bentuk inisiatif untuk penyediaan transportasi.

Sejarah pembentukan Trans Bandar Lampung diawali oleh pertemuan antara Walikota Bandar Lampung, Drs. H. Herman HN, MM, dengan para pengusaha angkutan umum di Kota Bandar Lampung atas undangan dan inisiatif walikota. Pertemuan tersebut digagas dengan tujuan menggugah pengusaha angkutan di Kota Bandar Lampung untuk turut berperan aktif membantu pembangunan kota Bandar Lampung dalam bidang angkutan umum. Selain pembentukan Trans Bandar Lampung, hasil pertemuan tersebut berlanjut dengan dibuatnya kesepakatan bersama dalam bentuk *Memorandum of Understanding* (MoU) antara Pemerintah Kota Bandar Lampung dengan PT. Trans Bandar Lampung untuk pengoperasian Trans Bandar Lampung pada Desember 2011. Dalam MoU tersebut diatur kewajiban dan hak dari Pemerintah Kota Bandar Lampung sebagai regulator maupun PT. Trans Bandar Lampung sebagai operator.

Trans Bandar Lampung merupakan sebuah sistem bus cepat, ber-AC, dan terjangkau yang beroperasi di Bandar Lampung, Indonesia. Ini merupakan bagian dari program *Bus Rapid Transit* yang dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan dan diinisiasi oleh Dinas Perhubungan dan Pemerintah Kota Bandar Lampung pada pertengahan November 2011.

Tabel 1. Data Terkait Trans Bandar Lampung

No	Data	Keterangan
1.	Data Jumlah Armada	8 Armada
2.	Data Jalur Operasional	Rajabasa - Panjang
3.	Data Waktu Operasional	6.00 – 16.00
4.	Data Model Pembiayaan	Pembiayaan Sektor Publik (APBD Kota Bandar Lampung)

Sumber: Diolah oleh peneliti (2023).

Sistem yang menggunakan bus berukuran sedang ini menerapkan sistem terbuka, dalam arti penumpang dapat memasuki bus tanpa melewati gerbang pemeriksaan, berbeda dengan TransJakarta yang menggunakan sistem tertutup dimana penumpang harus melalui gerbang pemeriksaan agar dapat masuk ke dalam bus di sebagian besar perjalanan TransJakarta. Selain itu,

berbeda dengan beberapa layanan *BRT* lain seperti Trans Jogja yang memiliki beberapa jenis tiket, untuk bisa menaiki Trans Bandar Lampung tidak diperlukan tiket melainkan petugas Trans Bandar Lampung yang ada di dalam bus akan melakukan penagihan kepada setiap penumpang. Selain itu, ketika penumpang hendak berganti bus meskipun tetap dalam satu tujuan, penumpang otomatis tetap harus melakukan pembayaran ulang.

Pengelola Trans Bandar Lampung saat ini adalah Koperasi Pegawai Republik Indonesia Ragom Gawi Kota Bandar Lampung, yang memiliki peran untuk melakukan operasional sehari-hari Trans Bandar Lampung. Tujuan dicanangkannya Trans Bandar Lampung adalah untuk memberikan pelayanan prima dalam sektor transportasi publik dengan menggandeng pihak swasta sebagai pengelola.

Hadirnya Trans Bandar Lampung sebagai upaya Pemerintah untuk memberikan pelayanan publik yang baik ternyata masih jauh dari sempurna. Setelah berlangsung selama hampir dua belas tahun, Trans Bandar Lampung belum menunjukkan perkembangan yang menggembirakan bahkan Trans Bandar Lampung sampai pada tahap berhenti beroperasi pada bulan Mei 2023. Sebelum berhenti beroperasi, nampak mengenai berbagai problematika ataupun kekurangan di berbagai aspek pada Trans Bandar Lampung. Esensi sekaligus inti utama pengadaan Trans Bandar Lampung adalah untuk memenuhi kebutuhan masyarakat akan pelayanan transportasi publik massal yang prima. Hal tersebut berkaitan secara langsung dengan pengurangan permasalahan perkotaan seperti kemacetan dan polusi. Hadirnya Trans Bandar Lampung juga diharapkan dapat meminimalisir penggunaan kendaraan pribadi. Namun, terlepas dari potensi manfaatnya, layanan *BRT* Trans Bandar Lampung menghadapi tantangan dalam memenuhi kebutuhan dan harapan penggunanya. Untuk mendorong lebih banyak orang menggunakan transportasi publik dan mengurangi ketergantungan masyarakat pada kendaraan pribadi, penting untuk tidak hanya menyediakan layanan yang andal dan hemat biaya, tetapi juga mengutamakan kebutuhan penggunanya. Menurut El-Geneidy *et al.*, (2011) dalam operasional transportasi publik, faktor-faktor seperti waktu dalam hal

ini spesifiknya adalah *headway* (interval waktu antar dua kendaraan) dan kenyamanan merupakan kunci dalam layanan transportasi publik yang ideal.

Faktor waktu dan kenyamanan merupakan bagian integral dalam pelayanan transportasi publik. Tetapi sayangnya, berdasarkan hasil pra riset pada tanggal 10 Januari 2023 yang dilakukan oleh penulis, faktor waktu dan kenyamanan belum bisa ditemukan pada layanan *BRT* Trans Bandar Lampung. Bentuk konkretnya adalah pada waktu tunggu yang cukup lama, pintu otomatis pada bus yang rusak sehingga harus dilakukan buka tutup secara manual, dan juga tempat menunggu penumpang yang kurang memadai. Berdasarkan hasil pra riset, *headway* atau jarak antar kendaraan pada Trans Bandar Lampung adalah selama 50 menit. Itu artinya, ketika sebuah bus sampai di sebuah titik dan meninggalkan titik tersebut maka dibutuhkan waktu 50 menit sampai bus selanjutnya datang. Hal ini tidak sesuai dengan apa yang tertuang pada Permenhub Nomor 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. Yang menyatakan bahwa *headway* pada waktu puncak paling lama 15 (lima belas) menit dan pada waktu non puncak paling lama 30 (tiga puluh) menit. Selain itu, juga terdapat permasalahan pada jarak antar halte yang tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2015 di mana dinyatakan bahwa jarak standar antar halte sekitar 500 meter, namun dapat berkisar antara 300 hingga 1000 meter. Sebagai gambaran, setelah berangkat dari titik awal yaitu pada Terminal Rajabasa, halte terdekat adalah halte Universitas Mitra Indonesia (Umitra). Setelah halte Umitra, halte selanjutnya adalah halte FIF yang berjarak 3 km dari halte Umitra.

Ketiga permasalahan yang dipaparkan di atas bisa dilihat sebagai bentuk atau refleksi atas permasalahan pembiayaan pada transportasi publik di Kota Bandar Lampung. Pembiayaan sendiri merupakan bagian penting dalam sebuah sistem transportasi publik. Pembiayaan yang memadai merupakan landasan yang kuat untuk mendukung pengembangan dan operasional sistem transportasi publik. Hal ini mencakup sumber daya keuangan yang

diperlukan untuk pembangunan infrastruktur, perawatan dan pemeliharaan kendaraan, pembayaran upah karyawan, serta berbagai kebutuhan operasional lainnya. Dalam konteks Trans Bandar Lampung, estimasi biaya operasional setiap bulannya minimum adalah sebesar Rp 40.800.000. Angka tersebut didapatkan berdasarkan hasil wawancara dengan Kepala Bagian Tata Usaha KPRI Ragom Gawi yang menyatakan bahwa dalam satu hari operasional, konsumsi solar adalah sebanyak 200 liter. Selain itu, harga solar yang digunakan untuk estimasi biaya operasional adalah harga solar per 4 April 2023 yaitu Rp 6.800/liter.

Pembiayaan yang mencukupi sangat mendukung sistem transportasi publik agar dapat berjalan secara efektif dan dapat terus beradaptasi dengan kebutuhan dan tuntutan masyarakat. Sebaliknya, jika pembiayaan tidak mencukupi maka akan muncul berbagai permasalahan pada transportasi publik dan berdampak langsung terhadap kualitas pelayanan. Hal inilah yang terjadi dalam konteks Trans Bandar Lampung. Tentunya pembiayaan transportasi publik memiliki kaitan erat dengan kapasitas atau kemampuan anggaran daerah. Apabila kendala pembiayaan transportasi publik terletak pada kapasitas atau kemampuan anggaran daerah maka diperlukan solusi-solusi alternatif pembiayaan. Solusi-solusi alternatif pembiayaan transportasi publik dapat melibatkan keterlibatan sektor swasta, kemitraan dengan lembaga keuangan, atau pencarian sumber pendanaan dari pihak lain seperti lembaga internasional atau dana hibah. Selain itu, pemerintah daerah juga dapat menjalin kerjasama dengan pemerintah pusat untuk mendapatkan dukungan dana tambahan. Dengan mencari solusi alternatif pembiayaan, diharapkan kendala pembiayaan transportasi publik dapat diatasi dan pelayanan transportasi yang lebih baik dapat terwujud.

Menyadari bahwa pembiayaan merupakan hal yang integral dalam sebuah sistem transportasi publik dan juga merupakan salah satu masalah dalam sistem transportasi publik di Kota Bandar Lampung maka dari itu, perlu ditentukan sebuah prioritas model pembiayaan dalam transportasi publik di kota Bandar Lampung.

1.2 Rumusan Masalah

Apa prioritas model pembiayaan yang ideal untuk pengelolaan serta operasional sistem transportasi publik di kota Bandar Lampung?

1.3 Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk meneliti prioritas model pembiayaan transportasi publik serta memberikan saran, masukan, serta alternatif model pembiayaan sistem transportasi publik di Kota Bandar Lampung.

1.4 Manfaat Penelitian

a. Manfaat Teoretis

Secara teoretis penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan penulis bahkan para pembaca mengenai prioritas model pembiayaan transportasi publik di Kota Bandar Lampung. Manfaat lainnya dapat dijadikan sebagai bahan acuan dalam menyusun penelitian selanjutnya serta dapat dimanfaatkan sebagai salah satu informasi dalam penelitian selanjutnya sehingga dapat memperoleh hasil penelitian yang lebih baik.

b. Manfaat Praktis

Secara praktis penelitian ini diharapkan dapat memberikan alternatif mengenai hal-hal yang bisa dilakukan untuk memastikan model pembiayaan sistem transportasi publik yang terbaik bisa diterapkan dalam sistem transportasi publik di kota Bandar Lampung.

1.5 Batasan Penelitian

Agar penelitian lebih terfokus dan tidak meluas dari pembahasan yang dimaksudkan, maka skripsi ini membatasi ruang lingkup penelitian tentang definisi transportasi publik. Yang dimaksud transportasi publik di sini adalah transportasi publik massal yang diinisiasi oleh Pemerintah Kota Bandar Lampung.

II. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Penelitian Terdahulu

Transportasi publik bukan hanya merujuk kepada operasional transportasi publik dari hari ke hari, tetapi juga mengenai infrastruktur atau fasilitas pendukung operasional transportasi publik. Hal inilah yang pada akhirnya menimbulkan masalah dalam sistem transportasi publik yaitu masalah pembiayaan. Dalam konteks pembiayaan transportasi publik, beberapa negara juga mengalami permasalahan yang sama dan mencoba untuk datang dengan solusi atas permasalahan ini. Hal ini lah yang dijelaskan oleh Nguyen *et al.*, (2019) bahwa dalam penyelenggaraan *BRT* di Vietnam, subsidi silang bisa dilakukan untuk meringankan beban subsidi oleh pemerintah. Sehingga stabilitas harga bisa lebih terjaga dan penggunaan transportasi publik atau *ridership* tidak mengalami penurunan yang drastis. Subsidi silang bisa dilakukan dengan membuat sebuah layanan *BRT* yang memiliki kualitas tinggi sehingga bisa mendorong masyarakat menengah ke atas untuk menggunakan layanan *BRT*. Pendapatan yang didapat dari masyarakat menengah ke atas ini nantinya akan digunakan sebagai sumber utama dari subsidi silang.

Sedikit berbeda dengan apa yang disampaikan oleh Nguyen, berdasarkan temuan Kiggundu (2009) di Kuala Lumpur, sistem transportasi publik tidak bisa menggantungkan biaya operasionalnya pada pendapatan dari tarif yang diterapkan pada sistem transportasi publik. Hal ini dikarenakan rendahnya *ridership* pada sistem transportasi publik di Kuala Lumpur.

Statistik menunjukkan bahwa hanya 16% komuter yang menggunakan transportasi publik setiap harinya. Dengan alasan itu, sumber pembiayaan transportasi publik di Kuala Lumpur dan Malaysia secara umum datang dari sektor privat.

Bertolak belakang dengan apa yang dilakukan oleh pemerintah Malaysia, pemerintah Tiongkok memiliki peran dominan dalam sistem transportasi publik di Tiongkok. Hal ini dibuktikan dengan hasil penelitian oleh Wang (2019) yang menjelaskan bahwa untuk infrastruktur transportasi publik, setidaknya hingga *paper* tersebut dibuat, semua proyek *BRT* di Tiongkok sumber pembiayaannya datang dari sektor publik. Biasanya, Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) di bawah pemerintah kota bertanggung jawab untuk memenuhi pembiayaan yang diperlukan. Selain itu, perusahaan-perusahaan tersebut memenuhi syarat untuk menerima modal disetor dari keuntungan sendiri, lalu dari penjualan hak sewa tanah jangka panjang oleh pemerintah kota, dan sumber lainnya. Perusahaan ini juga memenuhi syarat untuk mengambil pinjaman dari bank dan pemerintah nasional. Beberapa sistem baru seperti yang diterapkan di Hangzhou dibiayai oleh sebuah perusahaan pembiayaan kota tanpa pinjaman bank. Yang lainnya, seperti Shijiazhuang, menggunakan pinjaman bank. Pinjaman bank terkadang berasal dari bank-bank pemerintah dan terkadang juga datang dari Bank Dunia melalui pemerintah nasional.

Kemampuan pemerintah dalam konteks pembiayaan transportasi publik tentunya berbeda-beda. Bisa dilihat pada contoh di atas bahwa pemerintah Tiongkok melalui BUMD-nya memiliki kemampuan ekonomi yang cukup untuk bisa memberikan pembiayaan kepada sektor transportasi publik. Tetapi hal ini tidak selalu terjadi di negara lain. Terdapat negara yang memiliki keterbatasan ekonomi sehingga tidak mampu untuk memberikan pembiayaan kepada sektor transportasi publik. Berangkat dari kesadaran bahwa kemampuan ekonomi sebuah negara berbeda-beda, maka muncul berbagai inisiatif model pembiayaan internasional. Salah satunya adalah *climate financing*. *Climate financing* mengacu pada pembiayaan lokal,

nasional, atau transnasional yang sumbernya berasal dari sektor publik, privat, dan sumber-sumber alternatif lainnya dengan tujuan untuk memberikan bantuan kepada negara-negara berkembang agar bisa melakukan aksi mitigasi atas krisis iklim (UNFCCC, 2022). Contoh nyata dari *climate financing* yaitu pada proyek *Bus Rapid Transit* (BRT) di Kota Cebu, Filipina. Proyek BRT di Cebu, mendapatkan bantuan dari program *Clean Technology Fund* (CTF) salah satu program pembiayaan dari *Clean Investment Funds* (CIF) yang merupakan sebuah lembaga pendanaan multilateral.

2.2 Konsep Pelayanan Publik

Pemerintah sebagai pihak dengan otoritas tertinggi dalam urusan kemaslahatan warga negara tentunya memiliki idealisme tersendiri perihal kebijakan yang mereka produksi. Dalam konteks pelayanan publik, melalui instruksi Presiden Nomor 1 tahun 1995 tentang Perbaikan dan Peningkatan Mutu Pelayanan, suatu pelayanan publik harus mengandung unsur-unsur dasar berupa: hak dan kewajiban antara pemberi dan pengguna layanan harus jelas, pengaturan mengenai penyesuaian kondisi, kebutuhan, serta kemampuan masyarakat terhadap layanan harus berdasar pada perundang-undangan dengan tetap memegang prinsip efektivitas dan efisiensi, serta penjaminan unsur kepuasan masyarakat terhadap kualitas dan proses dari pelayanan publik (Hardiyansyah, 2018). Dari argumen di atas maka terlihat bagaimana permasalahan pelayanan publik ini sangat terpusat dan terfokus kepada masyarakat sebagai objek dan pengguna jasa.

Pelayanan publik adalah suatu konsep yang berkaitan dengan penyediaan layanan oleh pemerintah atau lembaga publik kepada masyarakat yang bertujuan untuk memenuhi kebutuhan dasar masyarakat dan memajukan kesejahteraan publik. Pelayanan publik dapat meliputi berbagai bidang, seperti kesehatan, pendidikan, transportasi, keamanan, dan lain sebagainya. Mahmudi (2010) mengemukakan bahwa pelayanan publik adalah

segala kegiatan pelayanan yang dilaksanakan oleh penyelenggara pelayanan publik sebagai upaya pemenuhan kebutuhan publik dan pelaksanaan ketentuan peraturan perundang-undangan. Dalam hal ini, yang dimaksud penyelenggara pelayanan publik adalah instansi pemerintah yang meliputi: a) Satuan kerja/ satuan organisasi kementerian; b) Departemen; c) Lembaga pemerintahan non Departemen; d) Kesekretariatan lembaga tertinggi dan tinggi negara, misalnya: sekretariat dewan (setwan), sekretariat negara (setneg), dan sebagainya; e) Badan Usaha Milik Negara (BUMN); f) Badan Hukum Milik Negara (BHMN); g) Badan Usaha Milik Daerah (BUMD); dan h) Instansi pemerintah lainnya, baik pusat maupun daerah termasuk dinas-dinas dan badan. Dalam penyelenggaraan pelayanan publik, aparatur pemerintah bertanggung jawab untuk memberikan pelayanan terbaik kepada masyarakat dalam rangka menciptakan kesejahteraan masyarakat. Masyarakat berhak untuk mendapatkan pelayanan yang terbaik dari pemerintah karena masyarakat telah memberikan dananya dalam bentuk pembayaran pajak, retribusi, dan berbagai pungutan lainnya. Namun demikian, meskipun kewajiban pemberian pelayanan publik terletak pada pemerintah, pelayanan publik juga dapat diberikan oleh pihak swasta dan pihak ketiga, yaitu organisasi nonprofit, relawan, dan lembaga swadaya masyarakat (LSM). Jika penyelenggaraan publik tertentu diserahkan kepada swasta atau pihak ketiga, maka yang terpenting dilakukan oleh pemerintah adalah memberikan regulasi, jaminan, keamanan, kepastian hukum, dan lingkungan yang kondusif.

Dewi & Tobing (2021) menyatakan bahwa dalam memberikan pelayanan publik, instansi penyedia pelayanan publik harus memperhatikan asas pelayanan publik yaitu: a) Transparansi, yaitu pemberian pelayanan publik harus bersifat terbuka, mudah dan dapat diakses oleh semua pihak yang membutuhkan dan disediakan secara memadai serta mudah dimengerti; b) Akuntabilitas, yaitu pelayanan publik harus dapat dipertanggungjawabkan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan; c) Kondisional, yaitu pemberian pelayanan publik harus sesuai

dengan kondisi dan kemampuan pemberi dan penerima pelayanan dengan tetap berpegang pada prinsip efisiensi dan efektivitas; d) Partisipatif, yaitu mendorong peran serta masyarakat dalam penyelenggaraan pelayanan publik dengan memperhatikan aspirasi, kebutuhan dan harapan masyarakat; e) Tidak diskriminatif (kesamaan hak), yaitu pemberian pelayanan publik tidak boleh bersifat diskriminatif, dalam arti tidak membedakan suku, ras, agama, golongan, gender, status sosial dan ekonomi; dan f) Keseimbangan hak dan kewajiban, yaitu pemberi dan penerima pelayanan publik harus memenuhi hak dan kewajiban masing-masing pihak.

Konsep pelayanan publik menekankan bahwa pemerintah atau lembaga publik memiliki tanggung jawab untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dan memberikan layanan yang berkualitas, efektif, efisien, dan adil. Dalam konteks ini, pelayanan publik harus dijalankan secara transparan dan akuntabel agar masyarakat dapat memperoleh informasi yang jelas tentang layanan publik yang disediakan oleh pemerintah atau lembaga publik. Dalam upaya meningkatkan pelayanan publik, banyak negara dan lembaga publik yang menerapkan konsep tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*), yang mencakup prinsip-prinsip seperti partisipasi publik, akuntabilitas, transparansi, efektivitas, efisiensi, dan keadilan. Prinsip-prinsip ini diharapkan dapat meningkatkan kualitas dan aksesibilitas pelayanan publik bagi masyarakat.

Peraturan Menteri Pendayagunaan Aparatur Negara dan Reformasi Birokrasi Nomor 36 Tahun 2012 tentang Petunjuk Teknis Penyusunan, Penetapan, dan Penerapan Standar Pelayanan, Bab II Point A berbunyi bahwa “Standar pelayanan adalah tolak ukur yang dipergunakan sebagai pedoman penyelenggaraan pelayanan dan acuan penilaian kualitas pelayanan sebagai kewajiban dan janji penyelenggara kepada masyarakat dalam rangka pelayanan yang berkualitas, cepat, mudah, terjangkau, dan terukur”.

Penting melihat pelayanan publik sebagai produk pemerintah kepada masyarakat dari berbagai aspek. Penilaian terhadapnya pun tidak cukup hanya dilakukan dengan menggunakan indikator-indikator yang melekat pada birokrasi seperti efisiensi dan efektivitas, tetapi harus dilihat pula dari indikator-indikator yang melekat pada pengguna jasa seperti kepuasan, akuntabilitas dan responsivitas, terlebih lagi dalam konteks hubungan Negara - Warga Negara perihal penyediaan pelayanan publik.

Konsep mengenai pelayanan publik sangat beragam, salah satunya adalah memahaminya sebagai suatu pelayanan atau pemberian kepada masyarakat berupa fasilitas-fasilitas umum, baik jasa maupun non-jasa yang dilakukan baik itu oleh pemerintah maupun badan usaha (Rohman & Arif, 2010). Setiap negara dimanapun serta apapun bentuk pemerintahannya selalu membutuhkan pelayanan publik. Pelayanan publik merupakan suatu keharusan bagi negara maupun pemerintahan untuk melayani warga negaranya.

Konsep pelayanan publik di dalamnya terdapat apa yang disebut sebagai publik dan privat, untuk itu ada baiknya untuk menguraikan mengenai apa yang disebut sebagai sektor publik dan privat. Pemahaman terhadap keduanya sudah lama mengemuka dalam perdebatan diskursus ilmiah. Sektor publik merupakan bidang studi administratif, sedangkan sektor privat adalah bidang studi manajemen. Menurut McCallum (1984), antara administratif dan manajemen akan terasa kurang jelas terkait perbedaan di antara keduanya, tetapi hal tersebut dapat diatasi dengan berusaha melihat peranan masing-masing penyelenggara, tujuan, akuntabilitas, koordinasi, keterlibatan politik dalam pembuatan keputusan dan personalitas. Dalam sektor privat, pengguna jasa atau barang akan diposisikan sebagai konsumen dimana terlekat padanya konsep pilihan. Sementara dalam sektor publik, hal tersebut akan berbanding terbalik berikut definisi definisi yang mengikutinya. Hambleton & Hoggett (1990) menyatakan bahwa:

1. Beberapa jenis pelayanan publik baik secara *de jure* ataupun *de facto* adalah kewajiban, dan konsumen tidak dapat memilih. Pelayanan publik bersifat monopoli.
2. Keterbatasan akses warganegara karena keterbatasan anggaran dan SDM
3. Sangat beragamnya kebutuhan masyarakat.

Karakter pelayanan dalam konteks penelitian mengenai pelayanan publik, merupakan hal yang penting untuk dilihat. Apakah Negara memiliki peranan yang dominan (universalistis) ataukah residual. Karakter pelayanan publik yang dipilih oleh negara dapat mempengaruhi sejauh mana negara terlibat dalam memberikan layanan tersebut. Pada pendekatan universalistis, negara memiliki peran dominan dalam menyediakan dan menjamin hak akses layanan publik yang merata bagi seluruh warga negara tanpa terkecuali. Sedangkan pada pendekatan residual, negara memiliki peran yang lebih terbatas (Stirton & Lodge, 2001)

2.3 Transportasi Publik

Angkutan umum juga dikenal sebagai angkutan massal atau transportasi publik, merupakan sebuah sistem transportasi dengan sistem perjalanan yang berkelompok yang dapat digunakan oleh masyarakat umum tidak seperti kendaraan pribadi. Pada umumnya memiliki jadwal tetap, beroperasi pada rute yang telah ditentukan, dan memiliki biaya pada setiap perjalanannya (Vuchic, 2002). Contoh angkutan umum adalah bus kota, trem atau *light rail* (kereta api ringan) kereta penumpang, *rapid transit* seperti kereta bawah tanah atau *Bus Rapid Transit* (BRT). Sebagian besar sistem angkutan umum beroperasi di sepanjang rute tetap dengan titik keberangkatan/kedatangan sesuai dengan jadwal yang telah diatur sebelumnya. Selain itu, pada rute-rute yang padat pada umumnya tidak menggunakan jadwal sesuai jam spesifik tetapi menggunakan istilah seperti “setiap 15 menit sekali”.

Transportasi publik urban di Asia, Amerika Utara, dan Eropa memiliki perbedaan. Di Asia, transportasi publik merupakan sesuatu yang *profit-driven*, dimiliki oleh sektor privat, dan secara dominan dijalankan oleh konglomerat di bidang *real estate* (Calimente, 2012). Di Amerika Utara, transportasi publik dijalankan atau dioperasikan oleh sebuah *transit authorities* kota. Sementara di Eropa transportasi publik secara dominan dioperasikan oleh dua sektor yaitu sektor publik diwakili oleh perusahaan negara atau *state-owned company* dan juga sektor privat.

Tujuan dari transportasi publik adalah untuk memberikan aksesibilitas, kemudahan, dan efisiensi dalam pergerakan orang dan barang di suatu wilayah. Transportasi publik juga berperan penting dalam pengurangan kemacetan dan polusi udara, serta mendukung pengembangan ekonomi dan sosial (Giuliano, 2005). Transportasi publik juga dapat meningkatkan konektivitas antara berbagai daerah dan mempermudah akses ke berbagai jenis layanan publik seperti pendidikan, kesehatan, dan pekerjaan. Selain itu, transportasi publik juga berperan penting dalam mempromosikan mobilitas yang berkelanjutan dan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi yang berdampak negatif pada lingkungan dan kesehatan masyarakat (Ahmed & Monem, 2020).

Dari penjelasan di atas mengenai transportasi publik, bisa dilihat bahwa transportasi publik merupakan hal yang esensial dan menjadi bagian integral dalam pembangunan sebuah kota. Pentingnya peran transportasi publik dalam membantu mobilitas masyarakat juga bisa dilihat pada kota-kota besar di dunia seperti New York, Tokyo, hingga Singapura. Di New York, 54% rumah tangga tidak memiliki mobil pribadi, dan mengandalkan transportasi publik untuk kebutuhan mobilitas sehari-hari (USCB, 2009).

Peran sentral transportasi publik di kota-kota besar negara maju sudah seharusnya menjadi contoh baik yang idealnya juga diterapkan pada kota-kota di Indonesia. Tetapi hingga saat ini, transportasi publik di kota-kota di Indonesia masih belum ideal untuk bisa menjadi andalan masyarakat untuk

memenuhi kebutuhan mobilitasnya (ITDP, 2023). Untuk itu, diperlukan upaya-upaya konkret untuk menjadikan transportasi publik sebagai pilihan masyarakat untuk bermobilitas.

Salah satu upaya yang dilakukan pemerintah pusat untuk menyediakan sarana transportasi publik yang ideal adalah dengan mencanangkan program yang bernama “Teman Bus” yang dimulai pada tahun 2020. Program ini merupakan skema pembelian layanan oleh pemerintah pusat dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) Kementerian Perhubungan. Mekanismenya adalah dengan *buy the service* di mana pemerintah membayar operator untuk pengoperasian layanan transportasi publik dengan memperhatikan SPM (standar pelayanan minimal). Sayangnya, anggaran untuk program teman bus sebagai bentuk keberpihakan pemerintah pada sektor transportasi publik masih terbilang kecil (Sulaeman, 2023).

2.4 Model Pembiayaan

2.4.1 Definisi Model Pembiayaan

Pembiayaan merupakan terjemahan dari bahasa Inggris *financing*. Sedangkan dalam Bahasa Indonesia pembiayaan berasal dari kata dasar yaitu “biaya”. Menurut Abelson (2011) Pembiayaan atau *financing* didefinisikan sebagai sebuah pendekatan yang dipilih guna mendapatkan modal untuk investasi. Pembiayaan merupakan istilah yang umum digunakan dalam dunia keuangan untuk merujuk pada sumber pendanaan yang digunakan untuk melakukan investasi, baik dalam bisnis, proyek, maupun aset lainnya.

Pembiayaan diartikan sebagai sebuah jenis pinjaman yang harus dibayar kembali bersama bagi hasil oleh peminjam sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati (Hasibuan, 2007). Pembiayaan merupakan salah satu tugas

pokok bank yaitu pemberian fasilitas dana untuk memenuhi kebutuhan pihak-pihak yang merupakan *deficit unit* (Kasmir, 2001).

Pembiayaan dalam konteks infrastruktur publik merupakan sebuah hal yang krusial dan juga kompleks. Menurut Henn *et al.*, (2016) pembiayaan infrastruktur publik merupakan sesuatu yang sangat kompleks, karena beragamnya faktor ekonomi dan sosial, berbagai pemangku kepentingan dengan tujuan yang berbeda-beda dan terkadang bertentangan, serta berbagai jenis model pembiayaan yang akan diterapkan.

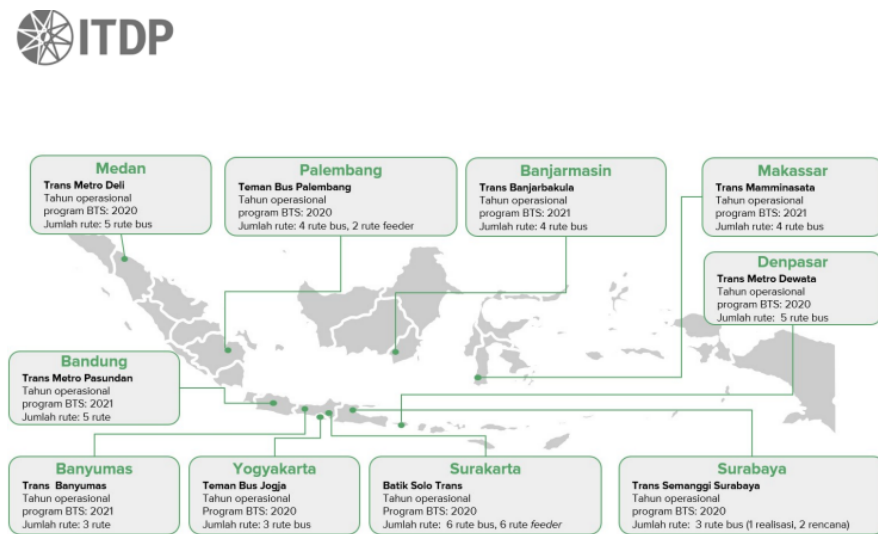
2.4.2 Jenis Model Pembiayaan

Berdasarkan hasil penelitian terdahulu, secara umum dalam konteks pembiayaan transportasi publik, terdapat beberapa jenis model pembiayaan yaitu:

1. Pembiayaan Sektor Publik

Menurut Croce & Gatti (2014) *public financing* atau pembiayaan publik adalah sumber pembiayaan yang berasal dari pemerintah atau lembaga publik lainnya. *Public financing* dapat digunakan untuk berbagai keperluan, seperti investasi dalam proyek infrastruktur, program pemberdayaan ekonomi, pendidikan, kesehatan, dan sebagainya. Contoh nyata dari *public financing* adalah pada program Teman Bus yang merupakan sebuah program dari Pemerintah Pusat melalui Kementerian Perhubungan. Sejak tahun 2020 hingga sekarang, Pemerintah Indonesia melalui Kementerian Perhubungan (Kemenhub) telah berkomitmen untuk meningkatkan layanan transportasi publik di Indonesia dengan menerapkan Program *Buy-the-Service* (BTS) Teman Bus. Program ini merupakan skema pembelian layanan oleh pemerintah pusat dari anggaran pendapatan dan belanja negara (APBN) Kementerian Perhubungan untuk membayar operator yang menyediakan layanan transportasi publik dengan mekanisme lelang berbasis SPM yang telah ditetapkan pada trayek tertentu di beberapa

kota di Indonesia. Saat ini terdapat 10 wilayah di Indonesia yang telah terpilih mendapatkan program BTS.



Gambar 1. Wilayah Terpilih Program BTS

Sumber: ITDP (2023).

Pembelian layanan dilakukan dengan perhitungan berdasarkan formulasi biaya operasional kendaraan yang menghasilkan nilai rupiah per kilometer. Dengan demikian, maka pelayanan yang disediakan oleh pihak operator akan dibayar berdasarkan jarak tempuh dalam rupiah per kilometer. Jenis sistem kontrak transportasi publik program *BTS* adalah kontrak layanan. Pada skema pembelian layanan, pemerintah menempatkan diri di antara operator dan pengguna transportasi publik, di mana pemerintah mengumpulkan pendapatan yang diperoleh dari pengguna dan sumber lainnya melalui badan usaha yang selanjutnya digunakan untuk membeli layanan transportasi publik yang disediakan oleh operator. Kerja sama antara pemerintah dan operator dalam pelaksanaan pembelian layanan dituangkan dalam perjanjian kerja atau kontrak yang di dalamnya tertuang SPM dan SOP yang harus dipatuhi oleh operator. Layanan transportasi publik yang disediakan oleh operator dimonitor dan dievaluasi oleh Badan Usaha Manajemen Pengelola (BUMP) berdasarkan SPM dan SOP yang ditetapkan. Konsep pembelian layanan adalah memindahkan risiko surplus atau defisit

operasional transportasi publik dari operator ke pemerintah agar terjaminnya kualitas dan kuantitas pelayanan serta kendali yang baik dan fleksibilitas tinggi atas pelayanan kepada masyarakat. Dalam hal ini pemerintah bukan bertujuan mencari keuntungan dari pendapatan yang diperoleh, melainkan meningkatkan mutu transportasi publik perkotaan sebagai bentuk pelayanan jasa terhadap masyarakat.

2. Pembiayaan Sektor Privat

Private financing adalah sumber pendanaan atau pembiayaan yang diperoleh dari sektor swasta, seperti perusahaan atau investor individu, untuk membiayai suatu proyek atau investasi (Engel *et al.*, 2022). Sumber pendanaan ini biasanya meliputi pinjaman bank, obligasi, saham, atau bentuk pembiayaan lainnya yang disediakan oleh sektor swasta. Salah satu contoh dari *private financing* adalah pada pemberian kontrak konsesi selama 60 tahun oleh pemerintah Malaysia kepada sektor privat untuk pembangunan *Star Light Rail Transit System* (Ampang Line dan Sri Petaling Line). *Star LRT* merupakan proyek berbasis rel pertama yang menggunakan format pembiayaan kontrak konsesi di Kuala Lumpur, Malaysia (Azis, 2011).

Proyek ini dimulai setelah ada inisiatif dari Taylor Woodrow/Adtranz *group* kepada pemerintah federal Malaysia untuk membiayai proyek *Star LRT*, dan Pemerintah Malaysia menyetujui penawaran dari Taylor Woodrow/Adtranz *group* karena memang ada kebutuhan untuk *improvement* sistem transportasi publik di Malaysia demi mendukung *event* olahraga internasional yang diselenggarakan di Malaysia (Azis, 2011). Tipe konsesi pada *Star LRT* adalah *BOO* yang merupakan singkatan dari *Build Own Operate* (membangun, memiliki, mengoperasikan).

3. Pembiayaan Iklim

Climate financing (pembiayaan iklim) adalah sumber dana yang digunakan untuk membiayai proyek-proyek yang berkaitan dengan mitigasi dan adaptasi perubahan iklim. Tujuan dari *climate financing* adalah untuk mengurangi emisi gas rumah kaca dan meningkatkan

ketahanan terhadap dampak perubahan iklim. *Climate financing* sangat penting untuk membantu negara-negara berkembang beradaptasi dengan perubahan iklim dan menyesuaikan dengan jalur pembangunan rendah karbon yang baru, yaitu jalur yang konsisten dengan pemanasan global tidak lebih dari 2 derajat Celsius dari level saat ini (Brown *et al.*, 2010). *Climate financing* dapat berasal dari berbagai sumber, termasuk pemerintah, lembaga keuangan internasional, swasta, dan lain-lain.

Contoh nyata dari *climate financing* adalah pada proyek *BRT (Bus Rapid Transit)* di Kota Cebu, Filipina di mana biaya yang dibutuhkan dalam pembangunan *BRT* tersebut adalah sebesar \$228.5 juta. Pada tahun 2014 Pemerintah Filipina mendapatkan persetujuan dari Bank Dunia untuk memberikan bantuan pembiayaan berupa pinjaman dengan komposisi pembiayaan yaitu sebesar \$116 juta berasal dari bank dunia, \$25 juta dari *Clean Technology Fund* (program dari *Climate Investment Fund*), serta €50.89 juta dari *Agence Française de Développement* (Balinbin, 2023). Tenor pinjaman dari Bank Dunia terhadap proyek ini adalah selama 7 tahun (2015-2021).

Contoh lain dari *climate financing* adalah pada beberapa proyek transportasi publik di beberapa kota-kota di Indonesia yaitu pada proyek transportasi publik di wilayah aglomerasi Mebidang (Medan, Binjai, Deliserdang) dan juga Bandung Raya yang menghubungkan lima daerah yaitu Kota Bandung, Kabupaten Bandung Barat, Kota Cimahi, dan Kabupaten Sumedang. Keduanya akan menggunakan skema *Bus Rapid Transit (BRT)*.

Pembiayaan yang didapatkan dari Bank Dunia atau *World Bank* dan juga *Agence Française de Développement* untuk proyek *Bus Rapid Transit* di Mebidang adalah sebesar Rp1,8 triliun. Secara teknis, koridor BRT terproteksi akan dibangun sepanjang 21 km, dari Terminal Pinang Baris ke Terminal Amplas. Terdapat 33 stasiun BRT di sepanjang

koridor terproteksi, dengan jarak rata-rata antar stasiun sekitar 600 meter (Pencawan, 2022).

Sementara untuk proyek *Bus Rapid Transit* di Bandung Raya mendapatkan pembiayaan dari Bank Dunia sebesar Rp1,6 triliun. *Bus Rapid Transit (BRT)* Bandung Raya rencananya melayani 17 koridor dengan jumlah armada lebih kurang 450 bus. Dari sebanyak 450 bus, sebanyak 40 persennya wajib menggunakan bus listrik sesuai dengan ketentuan Bank Dunia (Humas Jabar, 2023).

4. Subsidi Silang

Subsidi silang yang dimaksud di sini adalah seperti apa yang disebutkan oleh Nguyen *et al.*, (2019) dalam penelitiannya bahwa sumber subsidi silang adalah dengan diversifikasi layanan oleh operator transportasi publik yang bisa menjadi salah satu opsi pembiayaan transportasi publik. Contoh dari diversifikasi layanan adalah dengan meluncurkan sebuah layanan bus dengan fasilitas premium dengan harapan bisa menarik minat masyarakat dengan pendapatan menengah ke atas.

TransJakarta mengadopsi konsep diversifikasi layanan dengan meluncurkan sebuah layanan bus premium yaitu Royaltrans. Royaltrans adalah layanan dari TransJakarta dengan fasilitas premium seperti tempat duduk dengan bisa yang lebar dan *reclining seat*, *USB port* di setiap kursi, 12 camera CCTV yang memantau setiap area di dalam dan di luar bus, serta bagasi barang (Oktaviani, 2022). Untuk tarif Royaltrans sendiri adalah sebesar Rp20.000 sementara untuk tarif bus reguler TransJakarta adalah Rp3.500.



Gambar 2. Royaltrans TransJakarta

Sumber: Tirto.id (2018).

2.5 Kriteria Pada Pembiayaan Transportasi Publik

Menurut Chan *et al.*, (2009), pada pembiayaan infrastruktur publik setidaknya ada 4 hal yang harus diperhatikan, yaitu:

1. Efektivitas biaya

Efektivitas biaya dalam konteks pembiayaan infrastruktur publik merujuk pada ukuran seberapa efektif pengeluaran dana dalam mencapai tujuan tertentu dalam membangun infrastruktur publik. Dalam hal ini, efektivitas biaya mempertimbangkan biaya yang dikeluarkan dan manfaat yang diperoleh dari investasi tersebut (Chan *et al.*, 2009)

Variabel efektivitas biaya dalam pembiayaan infrastruktur publik memiliki peran untuk memastikan bahwa sumber daya yang tersedia digunakan secara efektif untuk mencapai hasil yang diinginkan dalam membangun infrastruktur publik yang berkualitas. Hal ini juga dapat membantu dalam mengevaluasi berbagai opsi pembiayaan dan memilih opsi yang paling efektif dari sudut pandang biaya serta manfaat yang diperoleh.

2. Keberlanjutan Keuangan

Keberlanjutan keuangan atau *financial sustainability* menurut IFAC (2014) dapat didefinisikan sebagai kemampuan untuk memenuhi kewajiban pelayanan dan keuangan baik saat ini maupun di masa depan, dengan menerapkan kebijakan saat ini dan mempertahankannya di masa depan tanpa menimbulkan kenaikan utang yang terus menerus. Bisa disimpulkan bahwa *financial sustainability* dalam hal ini adalah kemampuan untuk mempertahankan sumber daya keuangan yang cukup untuk jangka panjang dalam rangka memastikan keberlangsungan operasional dan pemeliharaan infrastruktur publik yang telah dibangun. Dengan *financial sustainability* yang terjamin, diharapkan infrastruktur publik dapat terus beroperasi, memberikan kepastian dan memberikan manfaat jangka panjang bagi masyarakat.

3. Akuntabilitas

Akuntabilitas dalam konteks pembiayaan infrastruktur publik, merupakan sebuah hal yang penting untuk dilihat karena akuntabilitas dapat memastikan bahwa sumber daya yang diberikan oleh pemerintah atau lembaga keuangan lainnya digunakan secara efektif dan efisien untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Akuntabilitas juga dapat membantu mencegah terjadinya praktik korupsi, kolusi, dan nepotisme dalam pengelolaan keuangan dan investasi, sehingga dapat memastikan keberlanjutan pembangunan infrastruktur publik dan meningkatkan kepercayaan masyarakat terhadap pemerintah dan lembaga keuangan. Hal ini juga dapat membantu meningkatkan transparansi dalam pengelolaan keuangan dan investasi publik serta memberikan jaminan bahwa keputusan yang diambil dalam pengelolaan keuangan dan investasi didasarkan pada kepentingan publik dan bukan kepentingan pribadi (Noring, 2019)

4. Transparansi

Transparansi dalam konteks pembiayaan infrastruktur publik merujuk pada keterbukaan dalam melaporkan informasi terkait penggunaan dana dalam proyek infrastruktur. Hal ini meliputi penyampaian informasi

yang jelas, terbuka, dan mudah diakses tentang sumber daya dan pengeluaran yang digunakan dalam proyek, termasuk biaya dan jadwal proyek serta pihak-pihak yang terlibat dalam pengambilan keputusan terkait sebuah proyek. Dengan keterbukaan yang dihasilkan oleh transparansi dalam pembiayaan infrastruktur publik, masyarakat dapat memperoleh pemahaman yang lebih baik tentang bagaimana sumber daya digunakan secara efektif, sehingga memungkinkan masyarakat untuk memperoleh kepercayaan terhadap pengambilan keputusan dan kebijakan pemerintah dalam membangun infrastruktur publik (Sclar, 2015).

Selain itu, transparansi bukan hanya soal keterbukaan informasi; transparansi melibatkan penciptaan ekosistem di mana para *stakeholders* (pemangku kepentingan) memiliki akses terhadap data yang akurat dan komprehensif. Menurut Viswanath & Kaufmann (1999) transparansi seharusnya mencakup atribut-atribut berikut:

- a. Akses, Hukum dan peraturan memastikan, setidaknya dalam prinsipnya, bahwa informasi harus tersedia bagi semua. Tetapi informasi juga harus aksesibel. Pada beberapa hal tepatnya pada aksesibilitas informasi biasanya hal ini mendapatkan bantuan dari lembaga dan tempat yang memfasilitasi aliran informasi, di antaranya yaitu media seperti surat kabar, radio, TV, pengumuman informasi publik, Internet, dan penyebaran informasi dari mulut ke mulut. Kurangnya edukasi merugikan transparansi - ini membatasi kemampuan seseorang untuk mengakses, menginterpretasikan, dan menggunakan informasi. Informasi harus dapat diakses oleh semua tanpa ada prasyarat yang diskriminatif. Namun, seringkali menunda atau membatasi akses ke informasi yang berguna merupakan sebuah hal yang menguntungkan. Oleh karena itu, ada kebutuhan untuk menegakkan penyebaran informasi yang tepat waktu dan adil.
- b. Relevansi, Informasi harus relevan. Memastikannya sulit, pertama karena informasi bersifat subjektif; penyimpan memerlukan informasi untuk memastikan keamanan simpanan; investor

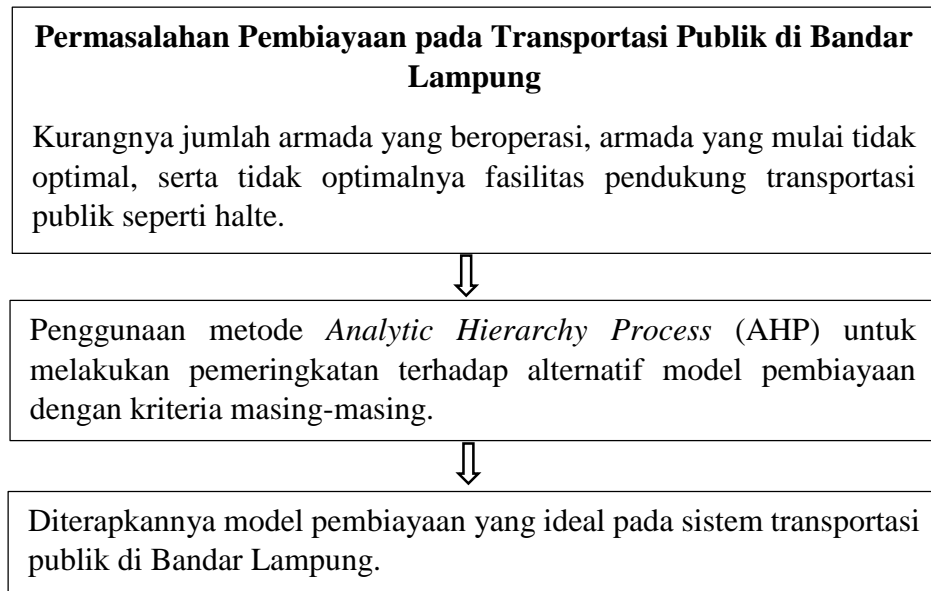
memerlukan informasi tentang kewajiban dan risiko; dan masyarakat tentang kondisi ekonomi saat ini, kebijakan, dan sebagainya. Kedua, karena sumber-sumber informasi seperti Internet berkembang pesat, paradoksnya adalah bahwa kelebihan informasi mengancam untuk mengurangi relevansi informasi.

- c. Kualitas dan Reliabilitas, Informasi harus memiliki kualitas yang baik dan dapat diandalkan, tepat waktu, lengkap, adil, konsisten, dan disajikan dalam istilah yang jelas dan sederhana. Standar kualitas harus dijamin, mungkin melalui verifikasi oleh lembaga atau auditor eksternal atau organisasi penentuan standar. Konsistensi dalam penggunaan proses untuk memperoleh informasi dan dalam format informasi yang disebarkan memastikan perbandingan sehingga memungkinkan penilaian perubahan dari waktu ke waktu. Kriteria dan metodologi yang digunakan untuk menilai informasi, serta perubahan dalam metodologi tersebut, harus diungkapkan sepenuhnya. Tindakan tersebut adalah cara penting untuk mencegah penahanan atau distorsi informasi yang disengaja - berbohong. Pelaporan yang tidak jujur dibatasi oleh keberadaan berbagai lembaga pengawas, mulai dari akuntan profesional atau lembaga, biro kredit, pers independen, umpan balik pemangku kepentingan, bahkan peneliti akademis. Selain itu, menjamin kualitas dan keandalan seringkali memerlukan langkah yang lebih dari sekadar integritas: mengevaluasi dengan ketat rasio sinyal-ke-noise dalam sebuah data seringkali merupakan tantangan metodologis dan empiris bahkan bagi lembaga dan individu dengan standar probitas tertinggi.

2.6 Kerangka Pemikiran

Kerangka pemikiran digunakan sebagai dasar atau landasan dalam pengembangan berbagai konsep dan teori yang digunakan dalam penelitian. Penelitian ini dilakukan untuk menjelaskan tujuan utama penelitian yaitu

untuk memberikan saran, masukan, serta alternatif model pembiayaan sistem transportasi publik di Kota Bandar Lampung dengan menggunakan metode *Analytic Hierarchy Process* (AHP). Kerangka pikir penulis, dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar 3. Kerangka Pikir Penelitian

Sumber: Diolah Peneliti (2023).

III. METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Jenis dan Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode pemeringkatan alternatif dalam mengambil keputusan dari kriteria majemuk (multi kriteria). Setelah data terkumpul, maka peneliti melakukan pengolahan data dengan menggunakan metode *Analytic Hierarchy Process* (AHP) untuk mendapatkan *ranking* alternatif pada model pembiayaan transportasi publik di Kota Bandar Lampung.

Analytic Hierarchy Process (AHP) adalah metode untuk memecahkan suatu situasi yang kompleks tidak terstruktur ke dalam beberapa komponen dalam susunan yang hierarkis, dengan memberi nilai subjektif tentang pentingnya setiap variabel secara relatif, dan menetapkan variabel mana yang memiliki prioritas paling tinggi guna mempengaruhi hasil pada situasi tersebut (Parhusip, 2019). *AHP* menggabungkan atribut-atribut kualitatif dan kuantitatif. Proses pengambilan keputusan pada dasarnya adalah memilih suatu alternatif yang terbaik. Seperti melakukan penstrukturan persoalan, penentuan alternatif-alternatif, penetapan nilai kemungkinan untuk variabel acak, penetapan nilai, persyaratan preferensi terhadap waktu, dan spesifikasi atas risiko.

Fungsi AHP adalah sebagai alat bantu pengambilan keputusan dalam situasi yang kompleks dengan melibatkan banyak faktor dan alternatif. Beberapa fungsi AHP yang utama antara lain:

- AHP membantu pengambil keputusan dalam mengidentifikasi kriteria penting yang harus dipertimbangkan dalam memilih alternatif.
- AHP memungkinkan pengambil keputusan untuk menentukan bobot relatif dari setiap kriteria dan sub-kriteria yang relevan, sehingga dapat diukur kepentingan relatif dari masing-masing faktor.
- Dengan AHP, pengambil keputusan dapat mengukur preferensi atau prioritas relatif dari setiap alternatif berdasarkan faktor-faktor yang dipertimbangkan.
- AHP membantu pengambil keputusan dalam memperhitungkan perspektif dan preferensi dari berbagai stakeholder yang terlibat dalam pengambilan keputusan, sehingga keputusan yang diambil dapat memenuhi kepentingan dan kebutuhan semua pihak yang terlibat.
- AHP dapat membantu mengurangi bias dalam pengambilan keputusan dengan menyediakan kerangka analisis yang sistematis dan objektif.

Analytic Hierarchy Process (AHP) dikembangkan oleh Thomas L. Saaty pada tahun 1970. Metode AHP merupakan salah satu metode yang dapat digunakan dalam sistem pengambilan keputusan dengan memperhatikan faktor-faktor persepsi, preferensi, pengalaman dan intuisi. Metode ini merupakan metode untuk memecahkan suatu situasi yang kompleks tidak terstruktur ke dalam beberapa komponen dalam susunan yang hierarkis, dengan memberi nilai subjektif tentang pentingnya setiap variabel secara relatif, dan menetapkan variabel mana yang memiliki prioritas paling tinggi guna mempengaruhi hasil pada situasi tersebut (Muthafa & Mubarok, 2017). Langkah-langkah pembentukan kriteria AHP sebagai berikut:

1. Penyusunan hierarki dari tujuan yang ingin dicapai

Ketika tujuan sudah ditentukan, langkah selanjutnya adalah menguraikan unsur-unsur selanjutnya yaitu kriteria dan alternatif, selanjutnya disusun menjadi struktur hierarkis.

2. Menyusun matriks perbandingan berpasangan tiap kriteria

Perbandingan berpasangan dilakukan guna penilaian kriteria dan alternatif. Skala 1 sampai 9 adalah skala terbaik untuk mengekspresikan pendapat yang ada pada suatu permasalahan.

3. Uji Konsistensi Indeks dan Rasio

Uji konsistensi indeks dan rasio adalah proses pengujian keakuratan dan konsistensi dari suatu indeks atau rasio.

Setelah struktur hierarki telah terbentuk maka langkah selanjutnya adalah menyusun matriks perbandingan berpasangan tiap kriteria dengan menggunakan sebuah teknik dalam mengumpulkan data yaitu dengan penggunaan kuesioner. Mekanisme penggunaan kuesioner dalam penelitian ini yaitu dilakukan dengan cara menyebarkan kuesioner kepada responden penelitian yang merupakan *expert* di bidang yang relevan, kemudian responden diminta untuk memilih alternatif jawaban yang menurutnya paling tepat. Hasil kuesioner tersebut akan diterjemahkan dalam bentuk angka-angka, tabel-tabel, dan analisis statistik, serta uraian dan kesimpulan hasil penelitian. Jawaban yang disediakan dalam setiap pertanyaan atau pernyataan dalam kuesioner menggunakan skala Saaty.

Tabel 2. Skala Saaty

Intensitas Kepentingan	Definisi Variabel	Penjelasan
1	Sama pentingnya	Kedua elemen mempunyai pengaruh yang sama
3	Sedikit lebih penting	Penilaian sedikit memihak salah satu elemen
5	Lebih penting	Penilaian sangat memihak salah satu elemen
7	Sangat penting	Bukti bahwa salah satu elemen sangat berpengaruh dan dominasinya terlihat jelas
9	Mutlak lebih penting	Bukti bahwa salah satu elemen lebih penting dari pasangannya sangat jelas
2,4,6,8	Nilai tengah dari penilaian di atas	Nilai yang diberikan jika terdapat keraguan di antara dua pilihan
Resiprokal	Jika perbandingan antara elemen i dan j menghasilkan salah satu nilai di atas maka perbandingan antara elemen j terhadap i akan menghasilkan nilai kebalikan.	

Sumber: Saaty (2008)

3.2 Tahapan Penelitian

Tahapan penelitian dijelaskan sebagai berikut:

a. Perumusan Masalah

Tahap dalam perumusan masalah ini mendefinisikan permasalahan yang ada pada Model Pembiayaan Transportasi Publik di Kota Bandar Lampung serta merumuskan masalah sesuai dengan batasan ruang lingkup.

b. Perumusan Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini adalah mengetahui Prioritas Model Pembiayaan Transportasi Publik di Kota Bandar Lampung dengan menggunakan metode *Analytic Hierarchy Process (AHP)*.

c. Pengumpulan Data Primer

Untuk pengumpulan data Primer berdasarkan data kuesioner yang telah diisi oleh responden.

d. Pengolahan data penelitian

Terdiri dari pemberian kode variabel. Pengolahan menggunakan metode *Analytic Hierarchy Proses*.

e. Deskripsi Hasil Penelitian

Menganalisis hasil pengolahan data berdasarkan teori yang ada dengan menggunakan perhitungan AHP sehingga diperoleh hasil penelitian.

3.3 Instrumen Penelitian

Sugiono (2010) menyatakan bahwa dalam prinsipnya, penelitian melibatkan proses pengukuran yang memerlukan penggunaan alat ukur yang baik. Alat ukur yang digunakan dalam penelitian ini sering disebut sebagai instrumen penelitian, yang berfungsi untuk mengukur fenomena baik di bidang alam maupun sosial. Instrumen atau alat yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuesioner, karena untuk memperoleh informasi yang relevan dan mengetahui yang valid dan *reliable*.

Penulis melakukan pengambilan data dari para responden dengan cara menyebarkan kuesioner berupa daftar pertanyaan atau pernyataan tertulis yang harus dijawab atau diisi oleh responden sesuai dengan petunjuk pengisiannya. Kuesioner diberikan kepada responden untuk diisi sesuai keadaan yang sebenarnya dengan arahan peneliti. Setelah selesai, responden mengembalikan kuesioner kepada peneliti.

Instrumen penelitian yang digunakan yaitu berupa kuesioner dengan proses hitung menggunakan metode analisis hierarki proses (AHP), penggunaan kuesioner sebagai instrumen dalam proses penelitian diharapkan dapat membantu dalam pemecahan rumusan masalah yang dicari.

3.4 Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data merupakan langkah yang paling strategis dalam penelitian. Penelitian ini menggunakan data primer, data primer adalah sumber data yang langsung memberikan data kepada pengumpul data tidak melalui perantara. Data yang diperoleh akan diolah sebagai data primer dalam penelitian ini. Dalam hal ini pengisian kuesioner pembobotan, dilakukan dengan skala pengukuran oleh Saaty.

9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Elemen X								Elemen Y								

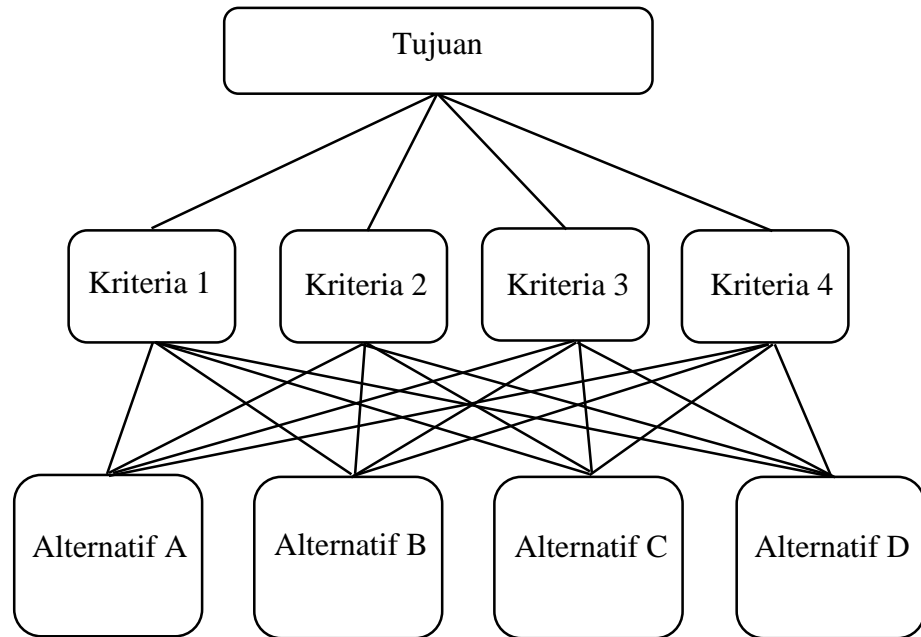
Gambar 4. Format Kuesioner

Sumber: Diolah oleh peneliti (2023).

3.5 Metode Analisis Data

3.5.1 *Decomposition*

Mendefinisikan persoalan, dengan cara memecah persoalan yang utuh menjadi unsur-unsurnya dan digambarkan dalam bentuk hierarki.



Gambar 5. Struktur Hierarki AHP

Sumber: Diolah oleh peneliti (2023).

3.5.2 Comparative Judgment

Membuat penilaian tentang kepentingan relatif dua elemen dan dituliskan dalam bentuk matriks perbandingan berpasangan.

	K 1	K 2	K 3	K4
K 1	1			
K 2		1		
K 3			1	
K 4				1

Gambar 6. Matriks Perbandingan Berpasangan

Sumber: Diolah oleh peneliti (2023).

3.5.3 Visualisasi Menggunakan Perangkat Lunak Expert Choice

Pada tahapan ini, akan dilakukan pengolahan hasil dari kuesioner untuk divisualisasikan sehingga terdapat kejelasan dari prioritas masing-masing kriteria serta alternatif. Selain itu, nantinya juga akan digunakan visualisasi lanjutan menggunakan grafik sensitivitas dinamis yang merupakan salah satu fitur yang tersedia pada perangkat lunak Expert Choice.

3.5.4 Consistency

Setelah melalui tahapan penyusunan matriks perbandingan berpasangan, maka tahapan terakhir yaitu melakukan uji konsistensi indeks dan rasio. Dengan model AHP yang memakai persepsi responden sebagai inputnya maka ketidak-konsistenan mungkin terjadi karena manusia memiliki keterbatasan dalam menyatakan persepsinya secara konsisten terutama kalau harus membandingkan banyak kriteria. Berdasarkan kondisi ini maka *decision maker* dapat menyatakan persepsinya tersebut akan konsisten nantinya atau tidak. Pengukuran konsistensi dari suatu matriks itu sendiri didasarkan atas eigen value maksimum. Thomas L. Saaty telah membuktikan bahwa indeks konsistensi dari matriks berordo n dapat diperoleh dengan rumus sebagai berikut:

$$CI = \frac{(\lambda_{max} - n)}{(n-1)}$$

Di mana:

CI = Rasio Penyimpangan (deviasi) konsistensi (consistency index)

λ_{max} = Nilai eigen terbesar dari matriks berordo n

N = Orde matriks

Apabila CI bernilai nol, maka matriks *pair-wise comparison* tersebut konsisten. Batas ketidak-konsistenan (inconsistency) yang telah ditetapkan oleh Thomas L. Saaty ditentukan dengan menggunakan Rasio Konsistensi (CR), yaitu perbandingan indeks konsistensi dengan nilai Random Indeks

(RI). Nilai ini bergantung pada ordo matriks n . dengan demikian, Rasio Konsistensi dapat dirumuskan sebagai berikut:

$$CR = \frac{CI}{RI}$$

Dimana:

CR = Ratio Konsisten

RI = Indeks Random

Untuk model AHP, matriks perbandingan dapat diterima jika nilai rasio konsisten < 0.1 . nilai $CR < 0.1$ merupakan nilai yang tingkat konsistensinya baik dan dapat dipertanggungjawabkan. Dengan demikian nilai CR merupakan ukuran bagi konsistensi suatu komparasi berpasangan dalam matriks pendapat.

3.6 Informan Penelitian

Definisi informan penelitian adalah individu yang berfungsi dalam memberikan informasi terkait dengan realitas dan kondisi yang menjadi latar belakang dalam rumusan masalah penelitian (Moleong, 2006). Informan penelitian memiliki peran penting dalam menyediakan wawasan mendalam tentang realitas dan kondisi yang menjadi latar belakang dalam rumusan masalah penelitian. Dengan pengalaman, pengetahuan, dan perspektif mereka, informan penelitian dapat memberikan pemahaman yang lebih mendalam terhadap fenomena yang sedang diteliti. Pemahaman yang lebih mendalam yang diberikan oleh informan penelitian menjadi landasan kuat bagi peneliti untuk menganalisis dan menginterpretasikan data yang dikumpulkan.

Selain itu, informan penelitian juga memiliki peran signifikan dalam mengisi celah pengetahuan yang mungkin ada dalam penelitian. Mereka dapat memberikan pandangan unik yang tidak dapat ditemukan dalam sumber-sumber tertulis atau literatur. Kolaborasi antara peneliti dan informan penelitian menciptakan kesempatan untuk menggali sudut

pandangan yang beragam tentang topik penelitian, yang pada gilirannya dapat menghasilkan temuan yang lebih kaya dan konteks yang lebih mendalam.

Pentingnya informan penelitian juga tercermin dalam kemampuan mereka untuk memberikan validitas terhadap hasil penelitian. Dengan memberikan perspektif dari lapangan, informan penelitian membantu memastikan bahwa data yang dikumpulkan dan temuan yang dihasilkan relevan dan akurat sesuai dengan realitas yang sedang diteliti. Dengan demikian, peran informan penelitian tidak hanya memperkaya penelitian, tetapi juga memastikan kualitas dan keandalan hasil penelitian tersebut.

Melalui pengalaman, pengetahuan, dan perspektif para informan, informan penelitian mampu mengungkapkan sudut pandang yang unik, menyediakan konteks yang relevan, dan memperkaya hasil penelitian. Kontribusi informan penelitian membantu melengkapi *puzzle* penelitian dan menghasilkan pemahaman yang lebih holistik tentang fenomena yang sedang diteliti. Informan penelitian juga memberikan masukan dan saran yang bermanfaat untuk pengembangan penelitian selanjutnya, serta mengidentifikasi tantangan dan peluang yang ada dalam bidang penelitian tersebut. Dengan demikian, informan penelitian berperan sebagai mitra strategis dalam proses penelitian yang berkelanjutan.

Informan penelitian dapat berasal dari berbagai latar belakang dan memiliki pengetahuan atau pengalaman yang relevan dengan topik penelitian. Peran informan penelitian sangat penting dalam memperoleh informasi yang akurat dan berharga untuk mendukung tujuan penelitian. Pada penerapan metode AHP yang diutamakan adalah kualitas data dari informan, dan tidak tergantung pada kuantitasnya (Saaty, 2008). Untuk mendapatkan informasi yang berkualitas dari informan penelitian, peneliti harus melakukan proses seleksi, konsultasi, dan evaluasi yang tepat. Peneliti juga harus memastikan bahwa informan penelitian memiliki kompetensi, integritas, dan kredibilitas yang tinggi dalam memberikan informasi. Selain itu, peneliti harus menghargai dan menghormati informan penelitian sebagai subjek penelitian

yang berperan aktif dalam proses penelitian. Dengan demikian, informan penelitian menjadi sumber informasi yang sangat berharga bagi peneliti dalam melakukan penelitian yang berkualitas. Informan penelitian tidak hanya memberikan informasi, tetapi juga memberikan kontribusi dalam meningkatkan pemahaman dan keterampilan peneliti. Informan penelitian juga menjadi wadah untuk membangun jejaring kerjasama dan komunikasi yang baik antara peneliti dan pihak-pihak terkait.

Penilaian AHP memerlukan pakar sebagai informan dalam pengambilan keputusan dalam pemilihan alternatif. Para pakar di sini merupakan orang-orang kompeten yang benar-benar menguasai dan paham, mempengaruhi pengambilan kebijakan atau benar-benar mengetahui informasi yang dibutuhkan. Untuk jumlah responden dalam metode AHP tidak memiliki perumusan tertentu, namun hanya ada batas minimum yaitu dua orang responden (Saaty, 2008). Pada penelitian ini, total jumlah informan adalah 7 orang ahli atau *expert* pada bidang-bidang yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan.

Tabel 3. Informan Penelitian

No.	Informan	Kapasitas
1.	Irman Saputra P, S.SiT., M.T	Kepala Seksi Angkutan Orang Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung
2.	Aditya Mahatidanar Hidayat, S.T., M.Sc.	Ketua MTI Lampung (Masyarakat Transportasi Indonesia)
3.	Ir. Muhammad Abi Berkah Nadi, S.T., M.T., IPM.	Akademisi
4.	Dr. Eng. Ir. IB Ilham Malik, ST., MT., ATU	Akademisi
5.	Niar Azriya, S.E., M.S.Ak., CSRS	Akademisi
6.	H. Tony Eka Candra	Mantan Komisaris Utama PT. Trans Bandar Lampung
7.	Pujiyanto	Manajer KPRI Ragom Gawi

Sumber: Diolah oleh peneliti (2023).

Informan penelitian dipilih berdasarkan kapasitasnya dalam hal transportasi, dan pembiayaan publik. Kapasitas tersebut termanifestasi pada beberapa hal yaitu: latar belakang pendidikan, selanjutnya beberapa informan dipercaya menjadi narasumber pada artikel di beberapa portal berita yang membahas isu terkait, peran informan dalam organisasi yang memang khusus mengamati sektor transportasi, keterlibatannya dalam merumuskan secara langsung proyek *BRT*, dan juga pemahaman atas sebuah isu yang dibuktikan dengan riset-riset yang dilakukan pada isu terkait.

V. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian serta hasil pengolahan data, penulis bisa menarik kesimpulan bahwa pembiayaan sektor publik memiliki prioritas tertinggi yaitu 0,311, diikuti subsidi silang dengan bobot 0,282, kemudian pembiayaan sektor privat dengan bobot 0,217, dan terakhir adalah skema pembiayaan iklim dengan bobot 0,190

Selanjutnya, kesimpulan di atas memiliki beberapa implikasi yaitu: Hasil penelitian menunjukkan bahwa model "Pembiayaan Sektor Publik" memiliki prioritas tertinggi, mencapai 31,1%. Ini menandakan bahwa dalam konteks Kota Bandar Lampung, penggunaan model pembiayaan sektor publik dalam pembiayaan transportasi publik merupakan pilihan yang paling efektif. Pemerintah dan pemangku kepentingan dapat mempertimbangkan untuk lebih mendukung atau mengembangkan model ini. Meskipun "Subsidi Silang" tidak menjadi pilihan pertama, prioritas Subsidi Silang dengan bobot 28,2% menunjukkan bahwa ini masih merupakan opsi yang kuat. Hal ini mengindikasikan bahwa pendekatan pembiayaan dari skema subsidi silang juga memiliki potensi besar untuk mendukung transportasi publik di Kota Bandar Lampung. Prioritas "Pembiayaan Sektor Privat" sebesar 21,7% menunjukkan bahwa pembiayaan sektor privat bukan merupakan prioritas dalam alternatif model pembiayaan transportasi publik di Bandar Lampung.

Dengan prioritas terendah sebesar 19%, "Pembiayaan Iklim" nampaknya bukan pilihan yang sangat diutamakan dalam konteks Kota Bandar Lampung. Ini menunjukkan bahwa alternatif Pembiayaan Iklim dinilai kurang bisa memenuhi aspek-aspek yang dipertimbangkan pada level kriteria.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang menunjukkan bahwa Pembiayaan Sektor Publik merupakan prioritas model pembiayaan untuk transportasi publik di Bandar Lampung, maka untuk kedepannya apabila layanan transportasi publik Trans Bandar Lampung ingin dihidupkan kembali maka harus dilakukan hal-hal berikut:

1. Pemerintah Daerah Kota Bandar Lampung harus mempersiapkan diri untuk bisa menjadikan Kota Bandar Lampung sebagai salah satu kota yang mendapatkan manfaat dari program Teman Bus dengan menyiapkan beberapa persyaratan untuk permohonan pemberian subsidi angkutan penumpang umum perkotaan dari Pemerintah Pusat, seperti:
 - a. Dokumen perencanaan transportasi;
 - b. Pernyataan dukungan dari legislatif, dan;
 - c. Surat pernyataan kesanggupan yang memuat; Kesiapan dokumen perencanaan lanjutan di bidang angkutan perkotaan; menyiapkan fasilitas pendukung; dan pengalokasian anggaran subsidi angkutan umum perkotaan
2. Pemerintah Kota Bandar Lampung perlu mendirikan Badan Usaha Milik Daerah (BUMD) baru untuk menunjang *day to day operational* atau operasional dari hari ke hari transportasi publik di Kota Bandar Lampung.
3. Ketika nanti skema pembiayaan sektor publik atau spesifiknya dalam hal ini program Teman Bus sudah berjalan, maka terdapat peran masyarakat untuk mendukung skema ini sehingga dapat membantu mengurangi masalah perkotaan seperti polusi dan kemacetan

DAFTAR PUSTAKA

- Abdel Wahed Ahmed, M. M., & Abd El Monem, N. (2020). Sustainable and green transportation for better quality of life case study greater Cairo-Egypt. *HBRC Journal*, 17-37.
doi:<https://doi.org/10.1080/16874048.2020.1719340>
- Abdul-Azis, A. R. (2011). Privatisation of fixed-rail transit systems: a case study of Malaysia's STAR and PUTRA. *Canadian Journal of Civil Engineering*, 846-853. doi:<http://dx.doi.org/10.1139/106-030>
- Abelson, P. (2011). The wider economic impacts of transport infrastructure.
- Ayadi, R. (2022). *INFRASTRUCTURE FINANCING TO ENHANCE TRANSPARENCY, LIQUIDITY AND SUSTAINABILITY: A POLICY AND REGULATORY FRAMEWORK*.
- Azzahra, T. A. (2023, January 15). Retrieved from detiknews:
<https://news.detik.com/berita/d-6516392/ketua-dprd-dki-desak-transj-tiru-mrt-cari-pendapatan-selain-dari-tiket>
- Balinbin, A. L. (2023, January 17). Retrieved April 12, 2023, from BusinessWorld: <https://www.bworldonline.com/top-stories/2023/01/17/498783/wb-loan-for-cebu-brt-set-to-expire-by-end-june/>
- Barat, H. J. (2023, March 15). Retrieved from PORTAL JABARPROVGOID:
<https://jabarprov.go.id/berita/transportasi-massal-pembangunan-brt-bandung-raja-dimulai-2024-8672>
- Bartunek, J., & Rynes, S. (2014). Academics and practitioners are alike and unlike: The paradoxes of academic–practitioner relationships. *Journal of Management*, 1181-1201.
doi:<https://psycnet.apa.org/doi/10.1177/0149206314529160>
- Brown, J. C. (2010). Climate financing and Development.
- Calimente, J. (2012). Rail integrated communities in Tokyo. *Journal of Transport and Land Use*, 19-32. doi:<https://doi.org/10.5198/jtlu.v5i1.280>
- Chan, C., Forwoord, D., Roper, H., & Sayers, C. (2009). Public Infrastructure Financing - An International Perspective. *Productivity Commission Staff Working Paper*.

- Della Croce, R., & Gatti, S. (2014). Financing infrastructure-International trends. *OECD Journal: Financial Market Trends*, 123-138. doi:<https://doi.org/10.1787/19952872>
- Dewi, D. S., & Tobing, T. N. (2021). Optimalisasi Penyelenggaraan Pelayanan Publik dalam Masa Perubahan Melawan Covid-19 di Indonesia. *Journal of Information System, Applied, Management, Accounting and Research*, 210-214. doi:<https://doi.org/10.52362/JISAMAR.V5I1.362>
- El-Geneidy, A., & Vijayakumar, N. (2011). The effects of articulated buses on dwell and running times. *Journal of Public Transportation*, 63-86. doi:<http://dx.doi.org/10.5038/2375-0901.14.3.4>
- Engel, E., Fischer, R., & Galetovic, A. (2022). Private Finance of Public Infrastructure. *Annual Review of Financial Economics*, 319-335. doi:<https://dx.doi.org/10.1146/annurev-financial-111620-113307>
- Farr, J., Morrissey, J., & Donaldson, C. (2022). *UNACCOUNTABLE ACCOUNTING*. Oxford: OXFAM.
- Giuliano, G. (2005). Low income, public transit, and mobility. *Transportation Research Record*, 63-70. doi:<https://doi.org/10.1177/0361198105192700108>
- Hambleton, R. H. (1990). Beyond Excellence: Quality local government in the 1990's.
- Hardiyansyah, H. (2018). Kualitas Pelayanan Publik: Konsep, Dimensi, Indikator dan Implementasinya.
- Hasibuan, M. S. (2007). Manajemen: dasar, pengertian, dan masalah.
- Henn, L. S. (2016). An appraisal framework for evaluating financing approaches for public infrastructure. *Public Money & Management*, 273-280. doi:<https://doi.org/10.1080/09540962.2016.1162595>
- IFAC, I. F. (2014). *Handbook of International Public Sector Accounting*. New York: IFAC.
- ITDP. (2023). *Dokumentasi Evaluasi Program Buy The Service di Indonesia*. Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) Indonesia.
- Kasmir, S. (2001). Corporation, self, and enterprise at the Saturn automobile plant.
- Khairany, C. (2017, January 28). Retrieved from ANTARA News: <https://www.antaraneews.com/berita/609380/transjakarta-sebut-jumlah-penumpang-naik-20-persen-pada-2016#:~:text=Jakarta%20%28ANTARA%20News%29%20-%20PT%20Transportasi%20Jakarta%20%28Transjakarta%29,sedangkan%20tahun%202016%20mencapai%20sebanyak%20123%2C7%20j>

- Kiggundu, A. T. (2009). Financing public transport systems in Kuala Lumpur, Malaysia: challenges and prospects. *Transportation*, 275-294.
doi:<https://doi.org/10.1007/s11116-009-9194-z>
- Leong, L. (2016, June 2). Retrieved from McKinsey:
<https://www.mckinsey.com/capabilities/operations/our-insights/the-rail-plus-property-model>
- Mahmudi. (2010). *Manajemen Kinerja Sektor Publik*. Yogyakarta: Unit Penerbit dan Percetakan Akademi Manajemen Perusahaan YKPN.
- McCallum, B. (1984). *The Public Service Manager: an introduction to personnel management in the Australian public service*.
- Meutia, I. F. (2017). *Analisis Kebijakan Publik*. Bandar Lampung: Aura Publishing.
- Moleong, L. J. (2006). *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT Remaja ROSDAKARYA.
- Muthafa, A. E., & Mubarak, H. (2017). Penerapan metode analytical hierarchy process dalam sistem pendukung keputusan penentuan mahasiswa berprestasi. *Jurnal Siliwangi Seri Sains dan Teknologi*.
doi:<https://doi.org/10.37058/jssainstek.v3i2.355>
- Nguyen, T., Nguyen, H. T., Xuan, C., & Fujiwara, A. (2019). Income-based Fare Orientation in Urban Public Transportation Services in Developing Countries: A case study in Hanoi, Vietnam. *Journal of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*.
doi:<https://doi.org/10.11175/easts.13.1300>
- Noring, L. (2019). Public asset corporation: A new vehicle for urban regeneration and infrastructure finance. 125-135.
doi:<https://doi.org/10.1016/j.cities.2019.01.002>
- Oktaviani, T. (2022, September 1). (N. N. Nibras, Editor) Retrieved April 12, 2023, from Kompas.com:
<https://megapolitan.kompas.com/read/2022/09/01/03150021/cara-naik-royaltrans-2022?page=all>
- Parhusip, J. (2019). Penerapan Metode Analytical Hierarchy Process (AHP) Pada Desain Sistem Pendukung Keputusan Pemilihan Calon Penerima Bantuan Pangan Non Tunai (BPNT) Di Kota Palangka Raya. *Jurnal Teknologi Informasi: Jurnal Keilmuan dan Aplikasi Bidang Teknik Informatika*, 18-29. doi:<http://dx.doi.org/10.47111/jti.v13i2.251>
- Pencawan, Y. (2022, January 13). *Nusantara*. Retrieved from Media Indonesia:
<https://mediaindonesia.com/nusantara/464186/brt-akan-mulai-beroperasi-di-mebidang-pada-2023#:~:text=Didahului%20dengan%20pembangunan%20konstruksi%20>

Depot% 20di% 20Terminal% 20Amplas,km% 2C% 20dari% 20Terminal% 20Pinang% 20Baris% 20ke% 20Terminal% 20Amplas.

- Permana, C. Y. (2023, January 23). LRT Jabodebek Solusi Atasi Macet? (W. Jessica, Interviewer)
- Productivity, C. o. (2019, December 31). Retrieved from Development Academy of the Philippines: <https://coe-psp.dap.edu.ph/corruption-in-the-public-sector/>
- PwC. (2022, August 12). Retrieved from Pwc Indonesia: <https://www.pwc.com/id/en/media-centre/infrastructure-news/november-2021/75-percent-of-transportation-infrastructure-financing-provided-by-private-sector.html>
- Ramadhan, G. (2019). *Catatan 15 Tahun Transjakarta*. ITDP Indonesia.
- Rohman, A. A., & Arif, S. (2008). *Reformasi pelayanan publik*. Averroes Press.
- Saaty, T. L. (2008). *PENGAMBILAN KEPUTUSAN Bagi Para Pemimpin*.
- Sari, D. P. (2019, April 5). Retrieved from STATISTIK SEKTORAL PROVINSI DKI JAKARTA: <https://statistik.jakarta.go.id/jumlah-penumpang-bus-transjakarta-tahun-2018-naik-sebesar-2292-dari-tahun-2017/>
- Sclar, E. (2015). The political economics of investment Utopia: public–private partnerships for urban infrastructure finance. *Journal of Economic Policy Reform*, 1-15. doi:<https://doi.org/10.1080/17487870.2014.950857>
- Shapiro, D., Kirkman, B., & Courtney, H. (2007). Perceived causes and solutions of the translation problem in management research. *Academy of Management Journal*, 249-266. doi:<https://psycnet.apa.org/doi/10.5465/AMJ.2007.24634433>
- Stirton, L. L. (2001). Transparency mechanisms: Building publicness into public services. *Journal of law and society*, 471-489. doi:<https://doi.org/10.1111/1467-6478.00199>
- Sugiyono. (2015). *Metode Penelitian Kombinasi (Mix Methods)*. Bandung: Alfabeta.
- Sulaeman, A. Y. (2023, March 23). Retrieved April 5, 2023, from <https://twitter.com/adriansyahyasin/status/1638901545424109568>
- Table B08201 Household Size by Vehicles Available - Universe: Households*. (2020). United States Census Bureau.
- United Nations Framework Convention for Climate Change*. (2022, September). Retrieved March 27, 2023, from <https://unfccc.int/topics/introduction-to-climate-finance>

Viswanath, T., & Kaufmann, D. (2001). Towards Transparency in Finance and Governance. doi:<https://dx.doi.org/10.2139/ssrn.258978>

Vuchic, V. R. (2002). Urban public transportation systems. *University of Pennsylvania, Philadelphia, PA, USA, 5*, 2532-2558.

Wang, N. C. (2019). Green Public Transport Innovation in China: An Opportunity for BRI Countries.

Yanwardhana, E. (2023, February 9). Retrieved April 4, 2023, from CNBC INDONESIA: <https://www.cnbcindonesia.com/news/20230209181749-4-412554/jokowi-resah-kemacetan-sekarang-tidak-hanya-di-jakarta>