

## **I. PENDAHULUAN**

### **A . Latar Belakang Masalah**

Kota Bandar Lampung merupakan ibu kota Provinsi Lampung, selain itu merupakan pusat kegiatan pemerintah, sosial politik, pendidikan dan kebudayaan, kota ini juga merupakan pusat kegiatan perekonomian daerah Lampung. Kota Bandar Lampung terletak di wilayah yang strategis karena merupakan daerah transit kegiatan perekonomian antar Pulau Sumatera dan Pulau Jawa, sehingga menguntungkan bagi pertumbuhan dan pengembangan Kota Bandar Lampung. Secara geografis, ibu kota Provinsi Lampung ini berada di pintu gerbang utama Pulau Sumatera, tepatnya kurang lebih 165 km sebelah barat laut DKI Jakarta.

Didukung oleh posisi yang strategis, menyebabkan mobilitas penduduk serta lalu lintas di setiap ruas jalan protokol di Bandar Lampung cenderung padat. Bandar Lampung memiliki andil penting dalam jalur transportasi darat dan aktivitas pendistribusian logistik dari Jawa menuju Sumatera maupun sebaliknya.

Pertambahan jumlah penduduk sebagai akibat maraknya angka urbanisasi dan jumlah kelahiran selain berpotensi besar dalam menjangkau pembangunan, namun dapat juga menjadi beban bagi pemerintah daerah dalam meningkatkan pembangunan di Lampung. Kepadatan penduduk berdampak bagi segala sektor

pendukung pembangunan, dan menjadi tugas besar bagi pemerintah daerah untuk menyelesaikan masalah kependudukan tersebut demi kelancaran pembangunan dan meningkatnya kesejahteraan masyarakat. Pada tahun 2011 penduduk Bandar Lampung berjumlah 891.374 jiwa. Kepadatan penduduk paling besar terdapat di kecamatan Tanjung Karang Pusat yakni 10.953 jiwa/km<sup>2</sup>, sedangkan kecamatan yang paling kecil kepadatan penduduknya adalah kecamatan Kemiling yaitu 2.613 jiwa/km<sup>2</sup>.

**Tabel 1. Jumlah penduduk dan Kepadatan Penduduk Per Kecamatan di Kota Bandar Lampung 2011 (Jiwa)**

<b>No</b>	<b>Kecamatan</b>	<b>Jumlah Penduduk</b>	<b>Kepadatan Penduduk</b>
1.	Teluk Betung Barat	60.041	2.860
2.	Teluk Betung Selatan	93.156	9.251
3.	Panjang	64.194	3.034
4.	Tanjung Karang Timur	90.295	4.277
5.	Teluk Betung Utara	63.342	6.102
6.	Tanjung Karang Pusat	73.169	10.953
7.	Tanjung Karang Barat	64.439	4.256
8.	Kemiling	72.248	2.613
9.	Kedaton	89.273	8.205
10.	Rajabasa	43.727	3.358
11.	Tanjung Seneng	41.672	3.583
12.	Sukarame	71.530	4.240
13.	Sukabumi	64.288	5.523
<b>2011</b>		<b>891.374</b>	<b>4.520</b>

Sumber: *BPS Kota Bandar Lampung* .

Tingginya jumlah penduduk dan mobilitas dari masyarakat Bandar Lampung, serta besarnya kebutuhan akan kelancaran arus barang dan jasa semakin menunjukkan penting sektor transportasi yang baik di kota ini. Sebab, Tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi suatu negara. Transportasi memegang peranan penting dalam usaha mencapai tujuan – tujuan pembangunan ekonomi (Abbas, 1993:1).

Namun besarnya jumlah kendaraan yang ada di jalan-jalan kota Bandar Lampung menyebabkan kemacetan. Kemacetan tersebut bukan hanya menghambat mobilitas manusia, namun juga menghambat arus pergerakan barang dan jasa.

Ketimpangan rasio antara penambahan jumlah kendaraan dan penambahan ruas jalan juga menjadi faktor utama kemacetan yang terjadi di Bandar Lampung. Hal ini disebabkan dalam waktu lima tahun terakhir, jumlah kendaraan di Bandar Lampung terus meningkat, terutama sepeda motor yang mengalami peningkatan sebesar dua kali lipat. Dari data yang ada di Polisi Satuan Lalu Lintas (Satlantas), tercatat kendaraan jenis sepeda motor mendominasi peningkatan jumlah kendaraan. Pada 2005, jumlah kendaraan bermotor yang ada di Bandarlampung hanya 35.219 unit, ternyata jumlah itu terus menunjukkan peningkatan yang cukup signifikan. Pada 2006, jumlah kendaraan mengalami peningkatan menjadi sebesar 35.992 unit. pada tahun 2007, jumlahnya sempat menurun menjadi 32.335 unit, namun terjadi peningkatan kembali di tahun 2008 menjadi 42.724 unit. Selanjutnya, di tahun 2009 jumlah kendaraan bermotor meningkat tajam menjadi 45.152 unit, lalu terus mengalami peningkatan sebesar 47.487 unit pada tahun

2010. Untuk kendaraan roda empat yang terdiri dari mobil penumpang, mobil beban, bus, dan kendaraan khusus, jumlahnya mencapai 5.245 unit pada tahun 2005. Kemudian pada tahun 2006 menurun menjadi 3.535 unit. Tahun 2007, jumlahnya kembali meningkat menjadi 6.895 unit, kemudian pada 2008 jumlahnya meningkat menjadi 7.602 unit, dan di 2009 menurun menjadi 5.032 unit. Sampai dengan bulan Agustus 2010, jumlahnya kembali meningkat menjadi 5.471 unit.

**Tabel 2. Data Kendaraan di Kota Bandar Lampung**

Tahun	Jenis Kendaraan	
	Motor	Mobil
2005	35.219	5.243
2006	35.992	3.535
2007	32.335	6.895
2008	42.724	7.602
2009	45.152	5.032
2010	47.487	5.471

Sumber : Polresta Bandar Lampung, 2010

Seperti kota – kota lain di Indonesia, Pemerintah Kota Bandar Lampung dan Dinas Perhubungan kota Bandar Lampung menerapkan sistem transportasi massal, *Buss Rapid Transit* ( BRT), akan dikembangkan oleh Pemerintah Kota Bandar Lampung yaitu Bus Trans Bandar Lampung, bekerjasama dengan pihak swasta. Tujuan utama dibangunnya pola jaringan transportasi Sistem Angkutan Umum Massal (SAUM) adalah untuk menarik para pengguna kendaraan pribadi yang melintas di jalan – jalan Kota Bandar Lampung dan berpotensi untuk mengurangi kemacetan dengan cara meningkatkan pelayanan yang lebih baik, lebih cepat, nyaman dan terjangkau bagi warga kota Bandar Lampung.

Pembangunan pola transportasi massal yaitu Bus Trans Bandar Lampung, merupakan prakasa Pemerintah Kota Bandar Lampung Drs. H. Herman HN, Kepala Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dan sejalan dengan Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kota Jalan serta keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM.35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum, yang mendirikan Perseroan Terbatas yaitu PT. Trans Bandar Lampung dimana terdapat pengusaha – pengusaha yang memiliki saham dan terlibat pengelolaan moda transportasi ini.

PT. Trans Bandar Lampung adalah badan Perseroan Terbatas, tidak disubsidi oleh pemerintah dan bertanggung jawab dalam pelaksanaan operasional BRT di seluruh koridor di Kota Bandar Lampung. Trans Bandar Lampung mempunyai kewajiban melayani kebutuhan masyarakat di Kota Bandar Lampung dan sekitarnya akan sarana transportasi massal yang cepat, murah, dan nyaman. Pelaksanaan operasional BRT harus di dasarkan kepada prinsip efisiensi dan produktifitas demi terciptanya pelayanan kepada publik yang maksimal dan menyeluruh kepada lapisan masyarakat di wilayah Kota Bandar Lampung.

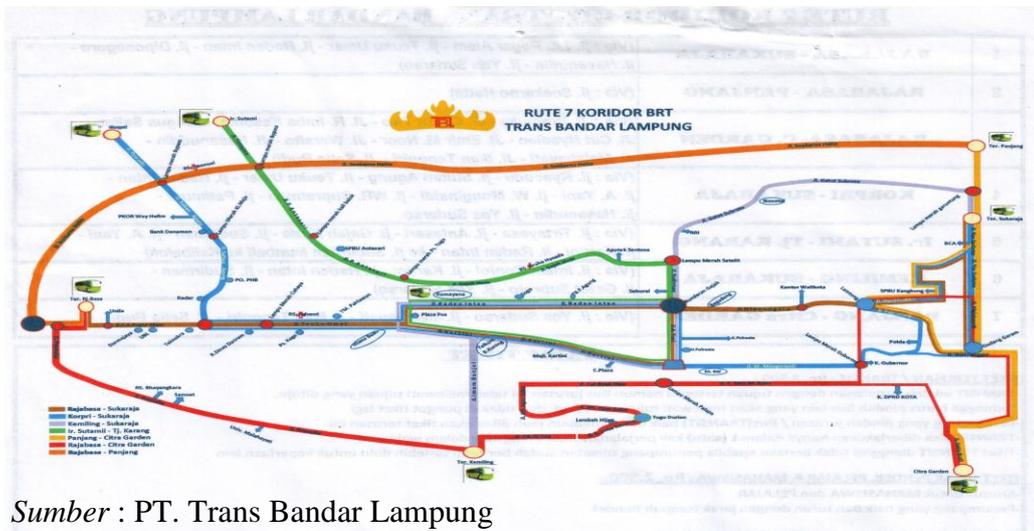
Pemerintah Kota Bandar Lampung dengan PT. Trans Bandar Lampung membangun 10 koridor BRT yang di tetapkan melintasi sebagian besar wilayah Kota Bandar Lampung. Dalam operasionalnya jam pelayanan BRT dari jam 06.00 pagi hingga jam 18.00 sore. Saat ini kendaraan BRT di Bandar Lampung berjumlah 250 unit kendaraan.

**Tabel 3. Rute 10 koridor BRT Trans Bandar Lampung**

<b>NO</b>	<b>RUTE KORIDOR BRT TRANS BANDAR LAMPUNG</b>	<b>JUMLAH ARAMADA</b>
1	<b>Rajabasa- sukaraja</b> (Via : jl. ZA. Pagar Alam- jl. Teuku Umar – Jl. Raden Intan – Jl. Diponegoro- Jl. Hasanudin- Jl. Yos Sudarso)	40
2.	<b>Rajabasa- Panjang</b> (Via : Jl. Soekarno Hatta)	40
3.	<b>Rajabasa – Pasar Cimeng</b> ( ViaKemiling )	20
4.	<b>Korpri – Sukaraja</b> (Via : Jl. Ryacudu – Jl. Sultan Agung – Jl. Teuku Umar – Jl. Raden Intan – Jl. A. Yani – Jl. W. Mongosidi – Jl. WR. Supratman – Jl. Patimura – Jl. Hasanudin – Jl. Yos Sudarso	20
5.	<b>Ir . sutami – Tanjung karang</b> (via : Jl. Tirtayasa – Jl. Antasari – Jl. Gajah Mada – Jl. Sudirman – Jl. A. Yani – Jl. Kartini – Jl. Raden Intan – ke Jl. Sudirman kembali ke kalibalok)	20
6.	<b>Kemiling – Sukaraja</b> (Via : Jl. Imam Bonjol – Jl. kartini – Jl. Raden Intan – Jl. sudirman – Jl. Gatot Subroto – Jl. Yos sudarso	25
7.	<b>Serengsem – Citra Garden</b> (Via : Jl. Yos sudarso - Jl. Malhayati – Jl. Ikan Tenggiri – Jl. Setia Budi )	20
8.	<b>Kemiling – waykandis</b> ( Via Jl. PagarAlam )	25
9.	<b>Sukarame – Citra Garden</b> ( Via Jl. P, Emir M. Noor )	
10	<b>Tanjung Karang – Bandar R. Intan</b> (Via Jl. Haji Mena)	25
		15
<b>JUMLAH ARMADA BRT TRANS BANDAR LAMPUNG</b>		<b>250</b>

Sumber : PT. Trans Bandar Lampung

**Gambar 1. Peta Rute Jaringan Transportasi BRT Bandar Lampung**



Sumber : PT. Trans Bandar Lampung

Pemerintah Kota Bandar Lampung mendirikan konsorsium dan kesepakatan terhadap PT. Trans Bandar Lampung yang nantinya akan bertanggung jawab atas pelaksanaan dan operasional BRT Trans Kota Bandar Lampung tersebut.

Pembentukan konsorsium sejatinya merupakan kompensasi atas hadirnya Trans Bandar Lampung di ruas-ruas jalan Kota Bandar Lampung. Hal ini yang tentu saja menimbulkan pro dan kontra antara pengusaha-pengusaha transportasi bus umum dan angkutan kota yang dilalui sama dengan jalur BRT Bandar Lampung, terutama Trayek Trans Bandar Lampung Rajabasa – Sukaraja, menuai perdebatan – perdebatan sopir angkutan kota dan pengusaha jasa angkutan kota mengenai ketidakyakinan mereka terhadap kelanjutan usaha yang selama ini mereka jalani.

Sebagai proses kebijakan angkutan kota tetap akan beroperasi sejalan dengan Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kota Jalan serta keputusan Menteri Perhubungan Republik

Indonesia Nomor KM.35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Umum.

**Tabel 4. Perbandingan antara Bus Trans Bandar Lampung dengan jalur yang sama dilalui Angkutan kota.**

<b>Rute/ Jalur trayek</b>	<b>Bus Trans Bandar Lampung</b>	<b>Angkutan Kota</b>
Rajabasa – Sukaraja	40	317
Kemiling – Sukaraja	25	187
Ir. Sutami – Tanjung Karang	20	40
Korpri – Sukaraja	20	146

Sumber : Data diolah 2012

Tabel 4 di atas memberikan perbandingan antara jumlah Bus Trans Bandar Lampung dengan angkutan kota yang melalui jalur sama. Trayek Rajabasa – Sukaraja, dari PT. Trans Bandar Lampung bekerjasama dengan pihak organda (PO) menyiapkan 40 unit BRT , dimana jalur yang sama ini dilalui oleh angkutan kota(angkot) trayek Rajabasa – Tanjung Karang dan Tanjung Karang – Sukaraja yang berjumlah 317 angkot. Dengan demikian rasio jumlah Bus Trans Bandar Lampung terhadap angkot ini adalah 1: 8. Pada trayek Bus Trans Bandar Lampung Kemiling – Sukaraja (Via Jl. Gatot subroto) PT. Trans Bandar Lampung menyiapkan 25 unit BRT, ini juga dilintasi oleh trayek angkutan kota Kemiling – Tanjung Karang dan angkutan kota Tanjung Karang – Garuntang yang semua berjumlah 187 angkot. Dengan demkian rasio perbandingan antara Bus Trans Bandar Lampung dengan angkot adalah 1:7.

Trayek Ir. Sutami – Tanjung Karang terdapat 20 unit BRT. Dimana jalur yang dilalui sama dengan angkutan kota, pada trayek Tanjung Karang – Jl. Tirtayasa Simpang Ir. Sutami yang berjumlah 40 angkot dengan rasio perbandingan 1:2. Pada trayek Kopri – Sukaraja dari PT. Trans Bandar Lampung menyiapkan 20 unit BRT, dimana jalur ini dilalui oleh angkutan kota pada trayek Tanjung Karang – jl.Teuku Umar (Wayhalim) yang berjumlah 146 angkot. Dengan demikian rasio jumlah perbandingan bus Trans Bandar Lampung dengan angkutan kota adalah 1:7.

Menurut data statistik dari Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung jumlah angkutan kota (angkot) yang terdaftar pada periode 2011-2012. Dari tabel 5, dapat dilihat bahwa adanya peningkatan angkutan kota semua trayek dari tahun 2011 berjumlah 1062 unit dan tahun 2012 berjumlah 1115 unit. Hal ini menunjukkan angkutan kota memiliki kontribusi bagi masyarakat dan masih tetap diminati oleh masyarakat kota Bandar Lampung . Namun, disisi lain bertambahnya jumlah angkutan umum dan hadirnya BRT Bus Trans Bandar Lampung Trayek Rajabasa - Sukaraja dapat mengakibatkan bertambahnya kemacetan lalu lintas dan juga akan menimbulkan beban bagi supir angkutan kota karena mereka harus berkerja keras lagi dan keadaan ini juga menimbulkan potensi ketidaknyamanan supir angkutan kota dalam berkerja.

**Tabel 5. Jumlah angkutan kota 2011-2012**

<b>NO</b>	<b>JURUSAN</b>	<b>WARNA</b>	<b>TAHUN 2011</b>	<b>DATA TAHUN 2012</b>
1	Tanjung Karang – Raja Basa	Biru laut	182	195
2	Tanjung Karang – Sukaraja	Ungu	119	122
3	Sukaraja – Srengsem	Orange	129	148
4	Tanjung Karang – Garuntang	Hijau pupus	92	83
5	Tanjung Karang – Jl. Teuku Umar	Cream	138	146
6	Tanjung karang – Jl.P. Tirtayasa – Simp. Ir.Sutami	Putih/Hijau	49	40
7	Tanjung karang – Jl Ryacudu – Simp.Ir Sutami	Putih Strip Biru Hijau	2	2
8	Tanjung Karang – Kemiling	Merah hati	60	65
9	Tanjung Karang – Sukarame	Abu-abu muda	139	146
10	Tanjung Karang – Samratulangi	Abu-abu / Biru dongker	50	54
11	Tanjung karang – Permata Biru	Merah hati / biru	72	74
12	Pasar Cimeng – Lempasing	Biru dongker/abu-abu.	10	15
13	Sukaraja - Lempasing	Biru dongker	20	25
<b>JUMLAH TOTAL ANGKUTAN KOTA</b>			<b>1062</b>	<b>1115</b>

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung

Penelitian ini memberikan perhatian khusus pada Trayek Rajabasa – Sukaraja yang melayani rute (Jl. ZA. Pagar Alam- jl. Teuku Umar – Jl. Raden Intan – Jl. Diponegoro- Jl. Hasanudin- Jl. Yos Sudarso) karena memiliki lalu – lintas relatif padat dan sering mengalami kemacetan. Hal ini juga yang melatar belakangi pemilihan jalur Rajabasa – Sukaraja sebagai lokasi penelitian.

### **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah “Bagaimanakah eksternalitas Disekonomis dari pengoperasian Bus Trans Bandar Lampung Trayek Rajabasa – Sukaraja bagi angkutan kota yang menggunakan jalur yang sama”

### **C. Tujuan Penelitian**

Tujuan dilakukan penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimanakah eksternalitas disekonomi dari pengoperasian Bus Trans Bandar Lampung bagi angkutan kota yang menggunakan jalur yang sama.

### **D. Ruang Lingkup Penelitian**

1. Ruang lingkup objek penelitian ini adalah analisis Eksternalitas Dis Ekonomis Bus Trans Bandar Lampung
2. Ruang lingkup subjek penelitian adalah sopir angkutan kota trayek Rajabasa-Tanjung Karang dan Tanjung Karang-Sukaraja di Kota Bandar Lampung
3. Ruang lingkup tempat penelitian pada trayek angkutan kota Rajabasa-Tanjung Karang dan Tanjung Karang-Sukaraja di Kota Bandar Lampung.

4. Ruang lingkup waktu penelitian November 2012-Januari 2013.
5. Ruang lingkup ilmu penelitian adalah Ekonomi Publik.

### **E. Kerangka Pikir**

Pemerintah Kota Bandar Lampung mempunyai kewajiban untuk menyediakan barang dan jasa kepada masyarakat. Penyediaan barang publik dalam jumlah terlalu besar akan menyebabkan terjadinya pemborosan sumber ekonomi, sebaliknya penyediaan barang publik yang terlalu sedikit akan menimbulkan ketidakpuasan bagi masyarakat.

Keberadaan transportasi Publik Trans Bandar Lampung adalah salah satu solusi yang diberikan oleh Pemerintah Kota untuk mengurangi kemacetan di wilayah Bandar Lampung, khususnya di jalan – jalan pusat kota Bandar Lampung. Hadirnya Trans Kota Bandar Lampung diharapkan menarik masyarakat pengguna kendaraan pribadi untuk beralih menggunakan kendaraan pribadi untuk beralih menggunakan pengguna kendaraan umum Trans Kota Bandar Lampung. Diperlukan adanya pola transportasi yang makro yang berkualitas, cepat, murah dan terjangkau dalam mendukung terjadinya peralihan pengguna kendaraan pribadi tersebut menjadi kendaraan umum.

Dalam pengoperasian Trans Kota Bandar Lampung trayek Rajabasa – Sukaraja tentunya menimbulkan Banyaknya keluhan dari sopir angkutan kota dan pengusaha jasa angkutan kota yang pro dan kontra akibat dari pengoperasian Trans Bandar Lampung.

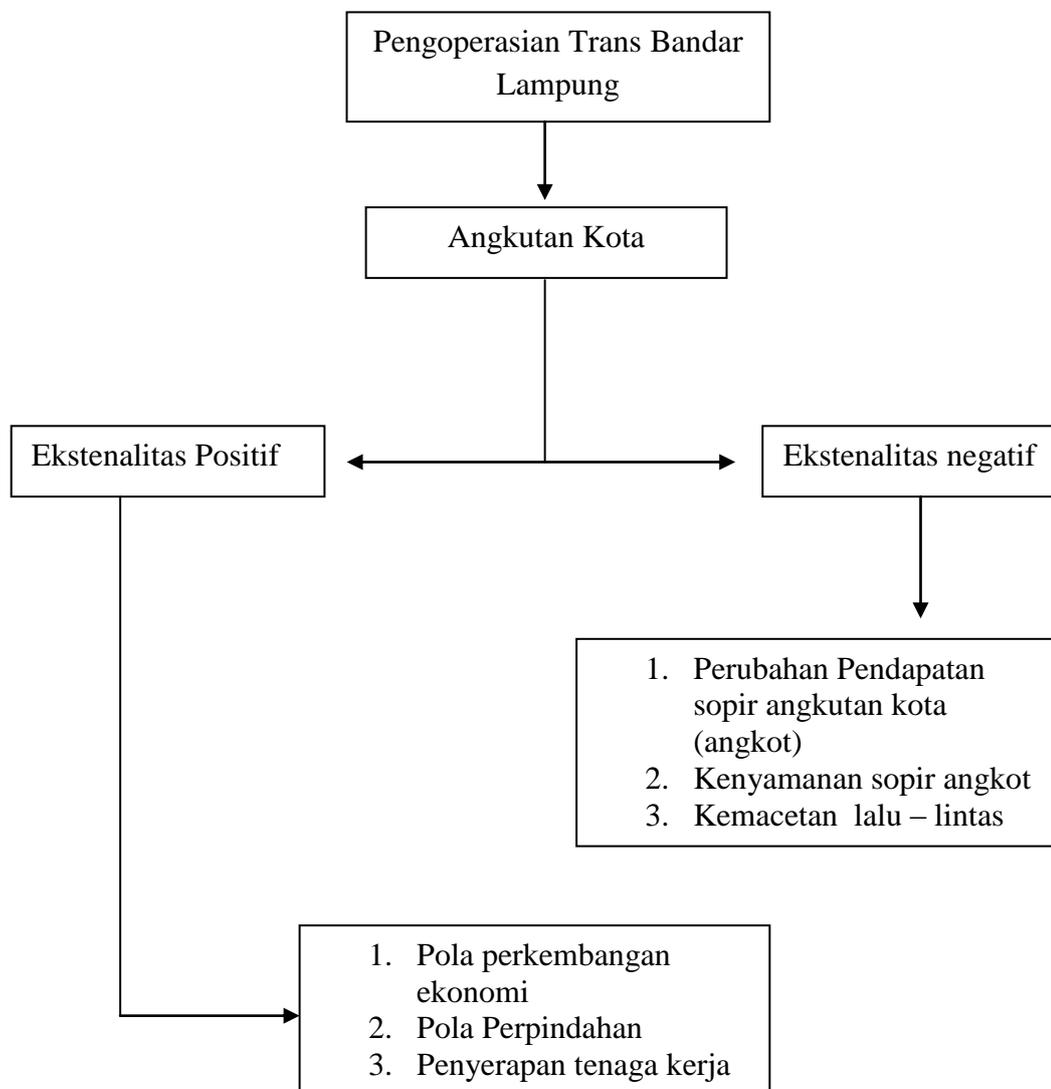
Pengoperasian Trans Kota Bandar Lampung dalam hal ini menimbulkan eksternalitas terhadap pihak-pihak yang ada sekitar disekitarnya, khususnya terhadap angkutan kota di Bandar Lampung yang menggunakan jalur yang sama yaitu angkutan kota trayek Rajabasa – Tanjung Karang dan Tanjung Karang – Sukaraja. Eksternalitas yang ditimbulkan pengoperasian Trans Bandar Lampung dapat berupa eksternalitas positif maupun negatif, yang dimaksud dengan eksternalitas positif adalah dampak yang menguntungkan dari suatu tindakan yang dilakukan oleh suatu pihak terhadap orang lain tanpa adanya kompensasi dari pihak yang diuntungkan, sedangkan eksternalitas negatif apabila dampaknya bagi orang lain yang tidak menerima kompensasi sifatnya merugikan. Eksternalitas yang ditimbulkan dengan adanya pengoperasian Bus Trans Bandar Lampung Trayek Rajabasa – Sukaraja yang bersifat positif maupun negatif kepada lingkungan ataupun masyarakat pada umumnya akan menimbulkan respon yang berbeda dari pihak yang terkena dampak tersebut. Pihak-pihak yang terkena dampak positif umumnya cenderung tidak mempunyai keluhan terhadap pengoperasian Bus Trans Bandar Lampung yang menimbulkan dampak tersebut.

Eksternalitas positif pengoperasian Trans Bandar Lampung Trayek Rajabasa – Sukaraja dengan masyarakat sekitarnya memberikan banyak manfaat, baik itu dalam lapangan pekerjaan, pola perkembangan dan pola perpindahan, semuanya itu diharapkan dapat meningkatkan kesejahteraan masyarakat. Peningkatan kesejahteraan masyarakat dengan asumsi kepuasan *utility* , tetapi tidak dengan sopir angkot yang terkena imbas tingkat pendapatan yang

diterima oleh supir angkot berkurang, kenyamanan mereka berkerja terganggu dengan kerugian sosial yang diderita sopir angkot dan pengusaha penyedia jasa angkot akibat eksternalitas negatif yang ditimbulkan oleh pengoperasian Bus Trans Bandar Lampung.

Suatu efisiensi dikatakan optimum jika terdapat satu pihak yang diuntungkan tanpa menyebabkan kerugian bagi pihak lain (Guritno M, 1997:15).

**Gambar 2. Bagan Kerangka Pikir**



**F. Hipotesis**

1. Diduga Rata-rata pendapatan supir angkutan kota (angkot ) setelah pengoperasian Bus Trans Bandar Lampung lebih kecil dari sebelum pengoperasian Bus Trans Bandar Lampung.
2. Diduga bahwa pengoperasian Bus Trans Bandar Lampung berdampak negatif terhadap kenyamanan supir angkutan kota (angkot) pada jalur yang sama.
3. Diduga bahwa pengoperasian Bus Trans Bandar Lampung berdampak negatif terhadap kemacetan di kota Bandar Lampung.