

**KEBIJAKAN *BUS RAPID TRANSIT* DI BANDAR LAMPUNG  
(*BUS RAPID TRANSIT POLICY* IN MUNICIPAL CITY OF BANDAR  
LAMPUNG)**

**Dedy Hermawan**

Jurusan Administrasi Negara Fisip Unila  
[dedy.hermawan@fisip.unila.ac.id](mailto:dedy.hermawan@fisip.unila.ac.id)

**Simon Sumanjoyo**

Jurusan Administrasi Negara Fisip Unila  
[simon.sumanjoyo@fisip.unila.ac.id](mailto:simon.sumanjoyo@fisip.unila.ac.id)

**Abstract**

The aim of the research is to describe and discuss the policy cycle of Bus Rapid Transit, the polemic in the policy of bus rapid transit, and the involvement of the stakeholder and their role in bus rapid transit policy in Bandar Lampung. This research uses post positivistic paradigm with the approach of qualitative descriptive research method. This research resulted as: firstly, the bus rapid transit is an derivative regulation of Act No. 22 2009 regarding Traffic and Road Transport, aimed to reduce traffic jam in Bandar Lampung city. Secondly, the policy of bus rapid transit was arranged stage-by-stage with a full initiative from the Municipal government of Bandar Lampung, collaborated with the leading sector from Transportation Bureau of Bandar Lampung, involving PT Trans Bandar Lampung as the management in charge. Thirdly, there was a polemic of bus rapid transit policy regarding the monopoly of route of people transportation by the bus rapid transit, special treatment to bus rapid transit which don't pay bus station retribution which is unfair, and there was some illegal fees on the employee in PT Trans .Bandar Lampung. Fourthly, the of bus rapid transit involves many stakeholders, such as Ministry of Transportatio of The Republic of Indonesia, |Transportation Bureau of Bandar Lampung City, The Regional Representatives Council of Bandar Lampung, Road Transportation Organization of Bandar Lampung, PT. Trans Bandar Lampung, Perum DAMRI Bandar Lampung, Lampung Region of Indonesia Transportation Society, Communication Forum of Public Car Transportation Bandar Lampung, CV. Devis Jaya, and also Indonesian Police and Civil Servant Security Forces.

Keyword: Public policy, Transportation, Bus Rapid Transit

**Abstrak**

Tujuan penelitian untuk mendeskripsikan dan membahas tahapan kebijakan BRT, polemik dalam kebijakan BRT, dan keterlibatan stakeholder serta perannyadalam kebijakan BRT di Kota Bandar Lampung. Penelitian menggunakan paradigma *post positivistic* dengan pendekatan metode penelitian deskriptif kualitatif. Penelitianini menghasilkan temuan sebagai berikut: pertama, kebijakan BRT operasionalisasi dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang bertujuan untuk mengurangi kemacetan di Kota Bandar Lampung.Kedua, kebijakan BRT disusun secara bertahap dengan inisiatif penuh dari Pemerintahan Kota Bandar Lampung dengan *leading sector* pihak

Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung yang melibatkan PT. Trans Bandar Lampung sebagai manajemen BRT. Ketiga, terjadi polemik kebijakan BRT Bandar Lampung berkaitan monopoli rute trayek angkutan orang oleh transportasi BRT, perlakuan khusus kepada BRT yang tidak membayar retribusi terminal dinilai tidak adil, dan adanya indikasi pungutan liar dalam karyawan di PT. Trans Bandar Lampung. Keempat, pembuatan kebijakan BRT melibatkan stakeholders, yaitu: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kota Bandar Lampung, Organda Kota Bandar Lampung, PT. Trans Bandar Lampung, Perum Damri Bandar Lampung, Masyarakat Transportasi Indonesia Wilayah Lampung, Forum Komunikasi Angkot Bandar Lampung, CV. Devis Jaya, serta aparat keamanan Polri dan Satpol Pamong Praja.

Kata Kunci: Kebijakan Publik, Transportasi, Bus Rapid Transit

## PENDAHULUAN

Masalah kemacetan lalu lintas jalan diperkotaan sudah menjadi ciri diberbagai kota di Indonesia. Berbagai kebijakan telah coba dilahirkan untuk mengatasi persoalan kemacetan diperkotaan seperti membuat jalan tol dalam kota, pelebaran jalan, pengaturan jalur lalu lintas, busway, jalan lingkar kota, dan lainnya. Solusi kebijakan kemacetan antar kota bisa berbeda dan bisa sama tergantung dari situasi dan kondisi, latar belakang serta akar masalahnya. Selain itu, pada aspek formulasi kebijakannya pun tentu memiliki dinamika sendiri karena menjadi perhatian publik perkotaan dan banyak stakeholder yang ingin berkontribusi dalam mengatasi persoalan kemacetan. Keterlibatan

berbagai stakeholder sarat dengan kepentingan yang tentu menjadi potensi pertentangan antar kepentingan. Inilah yang menyebabkan formulasi kebijakan publik berlangsung secara dinamis.

Sebagai kota yang menjadi pusat kegiatan baik pemerintahan maupun aktifitas jasa dan perdagangan di Provinsi Lampung, Kota Bandar Lampung juga mulai menghadapi situasi dimana kemacetan lalu lintas mulai menjadi masalah publik. Ada beberapa fenomena kemacetan di Kota Bandar Lampung. Pertama, kemacetan di jalan-jalan utama kota seperti Jalan R.A. Kartini, Jalan Raden Intan, Jalan Ahmad Yani, Jalan Teuku Umar, dan Jalan Zainal Abidin Pagaralam.

Kedua, kemacetan di akhir pekan dimana Kota Bandar Lampung menerima arus masuk kendaraan dari berbagai kabupaten sekitarnya maupun dari luar propinsi. Ketiga, kemacetan di jalan-jalan seputar pusat perbelanjaan. Hal ini dapat dilihat pada kesemrawutan lalu lintas angkutan kota yang salah satunya dapat dilihat saat memasuki kawasan pusat perbelanjaan di Tanjungkarang Pusat dimana angkutan kota menumpuk. Angkutan umum belum terintegrasi dengan baik di Bandar Lampung, hal ini terlihat dari seringnya angkutan umum terlibat perebutan penumpang, saling menyalip serta berhenti di sembarang tempat. Perilaku ini membuat tidak nyaman dan membahayakan pengendara lain (Sumber: Lampung Post, 2 Oktober 2011).Keadaan transportasi seperti ini menimbulkan dampak buruk dan ketidaknyamanan bagi masyarakat dalam menjalankan aktifitas.

Untuk mengatasi masalah kemacetan di Kota Bandar Lampung Pemkot Bandar Lampung berencana

mengeluarkan kebijakan penyediaan angkutan publik melalui Program BRT. Kebijakan ini lahir sebagai jawaban untuk mengatasi persoalan kemacetan yang sudah menggejala beberapa tahun terakhir ini. BRT merupakan program unggulan pemerintah sejalan dengan Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ) serta keputusan Menteri Perhubungan No. 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di jalan dengan kendaraan Umum (Sumber: Radar Lampung, 1 Maret 2012).

Substansi kebijakan BRT rencananya akan mengatur pola angkutan Kota Bandar Lampung dengan pembagian menjadi 3 trayek, yaitu: trayek utama yang dilayani oleh Bus jenis BRT, trayek cabang/pengumpan (feeder) yang dilayani oleh jenis angkutan kota, dan angkutan tidak dalam trayek yang dilayani oleh jenis taksi argometer. Berikut adalah tabel rencana rute trayek BRT Trans Bandar Lampung:

Tabel 1. Rute Trayek BRT Trans Bandar Lampung

Trayek	Rute
Rajabasa→Panjang	Via Jl. Soekarno→Hatta
Natar→Rajabasa→ Sukaraja	ViaJl. Pagar Alam→Jl. Teuku Umar →Jl. Raden Intan→Jl. P. Diponegoro→Jl. Hasanudin→ Jl. Yos Sudarso
Perum Korpri→ Sukaraja	ViaJl. Ryacudu→Jl.Sultan Agung→Jl. Teuku Umar→Jl. Raden Intan→Jl. A.Yani→Jl. Wolter Monginsidi→Jl.W.R.Supratman→Jl.Patimura→Jl. Hasanudin →Jl. Yos Sudarso
Kemiling→Ir. Sutami	Via Jl. Imam Bonjol→Jl. R.A. Kartini→Jl. Raden Intan→Jl. Pemuda→Jl. Hayam Wuruk→Jl. P. Antasari →Jl. S.A. Tirtayasa
Kemiling→Sukaraja	Via Jl. Imam Bonjol →Jl. RA. Kartini→Jl. Raden Intan→Jl. Sudirman →Jl. Gatot Subroto→ Jl. Yos Sudarso
Rajabasa→Pasar Cimeng	ViaJl. Z.A. Pagar Alam→Jl. Pramuka→Jl. Teuku Cik Ditiro→Jl. Raden Imba Kesuma→Jl. M. Hasan Rais→Jl. P. Emir M. Noor→Jl. Basuki Rahmat→Jl. W.R. Supratman→Jl Hasyim Ashari
Pasir Putih→Srengsem→Lempasing	ViaJl. Yos Sudarso→Jl. Laksamana Malahayati→ Jl. Ikan Tenggiri→Jl. R.E. Martadinata

**Sumber:**RKPD Dishub Pemkot Bandar Lampung, 1 Desember2011.

Program BRT ini telah diwacanakan sejak tahun 2010 oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, namun dalam perencanaannya masih banyak ketimpangan yang muncul.Pertama, dukungan anggaran yang kurang memadai. Hal ini sebagaimana

diungkap oleh Komisi C DPRD Bandar Lampung yang menyayangkan kebijakan yang diambil Tim Anggaran Pemerintah Daerah (TAPD) yang tidak mengalokasikan dana penunjang BRT dalam Rencana Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah

(RAPBD) 2012. Program penunjang BRT tidak disepakati anggarannya oleh TAPD dengan alasan anggaran terbatas (**Sumber:** Lampung Post, 05 November 2011). Pemaparan diatas menunjukkan indikasi adanya kekurangan dalam perencanaan program BRT. Kedua, reaksi penolakan dari berbagai pihak terhadap rencana kebijakan BRT. Saat isu dan rencana kebijakan ini disampaikan Pemkot Bandar Lampung kepada publik menuai aksi penolakan-penolakan dari para supir angkutan kota Jurusan Rajabasa-Tanjungkarang yang menggelar aksi demo sebagai bentuk penolakan kehadiran BRT pada hari Senin, 21 November 2011 lalu. Dengan tidak mengoperasikan kendaraannya, mereka memprotes kehadiran bus Trans-Bandar Lampung yang sudah diujicobakan pada 4 hari sebelumnya. Dalam pandangan supir dan pengusaha angkot, bus yang menawarkan kenyamanan dan keamanan bagi penumpang ini, merupakan ancaman serius dan bisa mematikan usaha mereka (**Sumber:**Lampung Post, 22 November 2011). Persoalan ini kemudian memperjelas adanya

penolakan dari pihak supir dan pengusaha angkutan umum dalam sejak isu dan rencana hingga realisasi perencanaan program BRT. Ketiga, rencana kebijakan BRT yang tidak sejalan dengan pelayanan pengguna fasilitas jalan dan bertolak belakang dengan peraturan yang ada. Perencanaan dan persiapan program BRT inipun tidak lepas dari adanya ketimpangan yang sangat terlihat, seperti diketahui umumnya kota-kota lain sudah lebih dulu menggulirkan kebijakan BRT, pada pelaksanaannya sudah ditunjang oleh rambu dan marka jalan. Trans Bandar Lampung, dalam proses pelaksanaannya pada tahap pembangunan halte dan koridor mengambil sebagian area pejalan kaki yaitu trotoar untuk dijadikan area pembuatan halte yang menimbulkan ketidaknyamanan dan mengganggu serta mengambil hak pejalan kaki (**Sumber:**Lampung Post, 20 Februari 2012). Trotoar dijadikan halte untuk BRT ini jelas tidak sesuai dengan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ) Pasal 131 yang menekankan bahwa pejalan kaki berhak atas ketersediaan fasilitas pendukung berupa trotoar,

tempat penyeberangan dan fasilitas lainnya. Persoalan ini menjelaskan adanya perencanaan program BRT yang tidak komprehensif, sedangkan penggunaan trotoar jelas sudah ada aturannya.

Inisiatif Kebijakan BRT dari Pemerintah Kota Bandar Lampung sejak awal ditandai oleh berbagai permasalahan seperti dukungan anggaran yang rendah, ancaman bagi pengusaha angkutan dan pekerja layanan angkutan umum, dan kurang komprehensif landasan hukum formulasi kebijakan sehingga terjadi benturan dengan peraturan lainnya. Masalah-masalah ini tentu bertentangan dengan pandangan para ahli kebijakan publik tentang bagaimana idealnya pembuatan kebijakan publik itu disusun. Menurut Santoso (2010:85), ketika proses pengambilan keputusan dilakukan, para perumus kebijakan membutuhkan informasi selengkap dan seakurat mungkin dalam rangka secara detail spesifikasi dan konsekuensi dari setiap alternatif yang tersedia. Selain itu, ditambahkan oleh Santoso bahwa proses pengambilan keputusan

merupakan proses sistematis, rasional, dan tujuannya jelas.

Mengacu pendapat diatas, pembuatan kebijakan BRT di Kota Bandar Lampung belum memenuhi apa yang diharapkan sebagaimana idealnya pembuatan kebijakan publik. Berdasarkan di atas, maka rumusan masalah yang akan diteliti dalam penelitian ini adalah bagaimana tahapan kebijakan Program BRT di Bandar Lampung?. Apa polemik dalam kebijakan BRT di Bandar Lampung?. Siapa stakeholder yang terlibat dan peran yang dijalankan kebijakan BRT di Bandar Lampung?.

## **METODE PENELITIAN**

### **Pendekatan Penelitian**

Paradigma penelitian ini adalah *post-positivism* dengan pendekatan yang deskriptif kualitatif. Alasan penggunaan pendekatan ini **karena untuk menafsirkan secara mendalam hasil dari temuan di lokasi penelitian, khususnya mengenai proses kebijakan BRT di Bandar Lampung.** Pendapat ini didukung oleh Sugiyono (2009:3)

yang mengungkapkan bahwa metode penelitian kualitatif berlandaskan pada filsafat *post-positivisme*.

### **Fokus Penelitian**

Peneliti ini memfokuskan masalah penelitian pada 3 (tiga) hal yaitu: mekanisme dan tahapan formulasi Kebijakan BRT di Bandar Lampung, situasi dan kondisi yang menjadi sumber-sumber polemik dalam formulasi kebijakan BRT di Bandar Lampung, dan stakeholder yang terlibat, peran yang dijalankan, dan mekanisme yang digunakan dalam proses formulasi kebijakan BRT di Bandar Lampung.

### **Lokasi Penelitian**

Lokasi penelitian dalam penelitian ini ditentukan dengan sengaja (*purposive*) yang dilakukan di Kota Bandar Lampung, dengan alasan penerapan program moda angkutan massal BRT ini merupakan program baru yang diberlakukan di Kota Bandar Lampung sejak 19 Desember 2011.

### **Sumber Data**

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari dua jenis, yaitu sumber data primer dan data sekunder. Sumber data sekunder didapatkan langsung dari informan

dilapangan melalui wawancara, sedangkan data sekunder bersumber dari data tidak langsung yang tersedia diberbagai dokumen, arsip, dan tulisan lain yang seausai untuk menjawab masalah penelitian.

### **Teknik Pengumpulan Data**

Pada penelitian ini, ada tiga teknik yang digunakan dalam mengumpulkan data, yaitu: pertama, wawancara dengan informan yang dinilai menguasai masalah dan dapat memberikan informasi tentang pembuatan kebijakan BRT Kota Bandar Lampung. Kedua, dokumentasi. Teknik ini digunakan untuk menghimpun berbagai data sekunder yang memuat informasi tertentu yang bersumber dari dokumen-dokumen tertulis.

### **Analisis Data**

Dalam penelitian ini teknik analisis data yang digunakan adalah teknik analisa data menurut Miles dan Huberman dalam Sugiyono (2009:246-253), teknis analisis data tersebut meliputi langkah-langkah reduksi data (*data reduction*), penyajian data (*data display*), dan penarikan kesimpulan dan verifikasi (*Conclusoin drawing/verification*).

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Gambaran Umum Pengembangan BRT di Kota Bandar Lampung

BRT merupakan bentuk upayamembenahi dan melakukan pengembangan di sektor lalu lintas dan angkutan jalan di Kota Bandar Lampung sesuai dengan amanat Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ). Pengembangan sistem angkutan umum ini diperlukan untuk mengurai kompleksitas persoalan lalu lintas perkotaan, khususnya di Kota Bandar Lampung. Secara ringkas gambaran umum pengembangan BRT di Kota Bandar Lampung yang tertuang dalam Rencana Induk Jaringan Lalulintas dan Angkutan Jalan (RIJ-LLAJ) Kota Lampung tahun 2011 akan dipaparkan dibawah ini.

Kota Bandar Lampung merupakan salah satu dari sekian banyak kota besar dan metropolitan yang resmi mengembangkan moda transportasi massal BRT dan kemudian diberi nama Trans Bandar Lampung. Kebijakan pengembangan angkutan massal BRT-Trans Bandar Lampung ini melalui beberapa fase,

hal ini dikarenakan hingga saat ini, di Kota Bandar Lampung masih beroperasi mikrolet dengan pola trayek yang lama.

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

Sarana dan Prasarana Pengembangan BRT Trans Bandar Lampung meliputi jenis bus dan jenis halte. Ukuran bus yang digunakan dalam pengembangan BRT-Trans Bandar Lampung adalah bus medium (sedang) dengan kapasitas >20 orang dengan tempat duduk memanjang agar dapat menampung penumpang lebih banyak (termasuk penumpang berdiri) serta dilengkapi dengan fasilitas pendingin/*Air Conditioner*(AC). Jumlah armada Trans Bandar Lampung secara keseluruhan hingga saat ini adalah 156 armada. Pilihan bus akan mempengaruhi jenis halte yang ada



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

pembangunan halte berjumlah 218 titik.

Model Pengembangan BRT Trans Bandar Lampung dikembangkan dengan optimisme bahwa Pemerintah Kota Bandar Lampung dan pihak swasta akan mampu mengembangkan pengelolaan sistem pelayanan angkutan umum di Kota Bandar Lampung. Beberapa model pengembangan BRT akan disajikan pada tabel berikut.

**Tabel 1. Model Pengembangan BRT**

	<b>Model 1</b>	<b>Model 2</b>	<b>Model 3</b>	<b>Model 4</b>	<b>Model 5</b>
<b>Bus</b>	Kemhub	Kemhub	Kemhub	Pemda	Swasta
<b>Halte</b>	Pemda	Pemda	Swasta	Swasta/Pemda	Swasta
<b>Operator</b>	Pemda	Swasta	Pemda	Swasta	Swasta
<b>Contoh Daerah</b>		Busway Jakarta			<b>Kota Bandar Lampung</b>

Sumber: RIJ-LLAJ Kota Bandar Lampung tahun 2011.

Berdasarkan tabel di atas, model pengembangan BRT yang dipilih Pemkot Bandar Lampung adalah model 5. Untuk merealisasikan model pengembangan BRT-Trans Bandar Lampung model 5 tersebut, maka pemerintah kota

harus mempersiapkan masterplan pengembangan BRT terkait sarana, prasarana, trayek, dan juga standar pelayanan. Kemudian mulai memberlakukan perda lalulintas dan angkutan jalan yang memuat pengembangan BRT, serta

membentuk lembaga pengembangan BRT di bawah Dishub/Walikota/Bagian Pemerintah Kota (Sumber: RIJ-LLAJ Kota Bandar Lampung Tahun 2011).

Dalam pengembangan BRT-Trans Bandar Lampung, Pemerintah Kota, dan Dinas Pehubungan berperan sebagai regulator, dan menjalin kerjasama dengan pihak swasta yang tergabung dalam sebuah perusahaan konsorsium yang bernama PT. Trans Bandar Lampung dan kemudian bertindak sebagai operator dalam penyediaan dan pengoperasian BRT-Trans Bandar Lampung. Perusahaan konsorsium ini pemegang sahamnya terdiri atas para pengusaha yang memiliki izin trayek Angkutan Perkotaan dan Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) yang sebagian trayeknya akan digantikan dengan jaringan trayek BRT-Trans Bandar Lampung. PT. Trans Bandar Lampung terbentuk pada Oktober 2011 dan terdiri dari 35 PO yang tergabung di dalamnya dengan rincian Kerja Sama Operasional (KSO) sebanyak 6 PO dan Konsorsium sebanyak 29 PO. Selanjutnya dalam penyediaan halte, pemerintah kota Bandar

Lampung menjalin kerjasama dengan CV. Devis Jaya Advertising untuk memaksimalkan pengadaan halte sebagai salah satu sarana penunjang BRT-Trans Bandar Lampung.

Secara substansi kebijakan, tindakan Pemkot Bandar Lampung sejalan dengan pandangan para ahli dibidang transportasi publik, yaitu: Miro (2005), Sadyohutomo (2008), dan Adisasmita dan Sakti Adji (2011) bahwa kebijakan BRT ada manfaatnya bagi kepentingan masyarakat perkotaan yang membutuhkan kenyamanan dalam pelayanan lalulintas. Kehadiran transportasi di suatu daerah atau kawasan akan mempercepat akselerasi pembangunan di daerah tersebut. Menurut Miro (2005:3), semakin berkembangnya aktifitas penduduk di suatu daerah, maka segala fasilitas pendukungnya pun sebaiknya turut dikembangkan mengikuti pergerakan yang ada dalam rangka memfasilitasi kelancaran aktifitas sosial, budaya, politik, dan ekonomi masyarakat. Tuntutan akan perkembangan aktifitas, gaya hidup, penambahan penduduk, kebutuhan hidup yang bertambah, membuat sistem

transportasi sebagai sarana perpindahannya harus mampu direncanakan dengan tepat dan sesuai dengan kondisi.

Kebijakan BRT di Bandar Lampung sejalan dengan pendapat Sadyohutomo (2008:159) bahwalayanan transportasi adalah memindahkan barang atau manusia dari satu tempat ke tempat lain sehingga memperoleh manfaat dari aspek sesuai aspek ekonomi, sosial, politis, bahkan hankam.

Pembuatan kebijakan BRT di Bandar Lampung menguatkan pandangan Adisasmita dan Sakti Adji (2011:45) bahwa pembuatan kebijakan BRT sebagai suatu proses yang tujuannya mengembangkan sistem transportasi yang memungkinkan manusia dan barang bergerak atau berpindah tempat dengan aman, murah, cepat, dan nyaman. Lebih lanjut, dikatakan bahwa perencanaan transportasi yang baik adalah perencanaan yang mampu meramalkan lalu lintas masa depan, yang ditunjukkan dalam peningkatan kebutuhan pergerakan dalam bentuk perjalanan manusia, barang dan kendaraan yang ditunjang oleh tersedianya kapasitas prasarana transportasi; yang selanjutnya diikuti

oleh penjabaran ke dalam keterkaitan antar wilayah yang digambarkan dalam distribusi lalu lintasnya; untuk selanjutnya dilakukan pemilihan moda transportasi yang serasi dan penyusunan rute/proyek yang mampu melayani kebutuhan pergerakan perjalanan lalu lintas masa depan.

### **Tahapan Pembuatan Kebijakan BRT di Bandar Lampung**

Isu dan masalah kemacetan di Kota Bandar Lampung semakin menguat dan direspon oleh Pemkot Bandar Lampung dengan mengeluarkan kebijakan BRT Trans Bandar Lampung. Tujuan utama kebijakan tersebut untuk mengurai masalah kemacetan di Bandar Lampung. Pemkot Bandar Lampung dalam pengembangan BRT memilih model 5 sebagaimana tabel 1 diatas. Model ini melibatkan sepenuhnya pihak swasta dalam pelaksanaan kebijakan BRT mulai dari pengadaan bus, halte, dan operatornya.

Setelah diputuskan untuk mengembangkan BRT dengan model yang ke 5, maka langkah selanjutnya adalah melakukan studi load factor oleh pihak Dinas Perhubungan Kota

Bandar Lampung. Studi tersebut menghasilkan temuan bahwa dibutuhkan jumlah bus sebanyak 250 buah dengan ukuran  $\frac{3}{4}$  (tiga perempat) yang dibutuhkan untuk menerapkan angkutan massal. Bus ini akan melintasi 7 (tujuh) rute trayek, yakni Rajabasa-Panjang (via Jl. Soekarno-Hatta); Rajabasa-Sukaraja (Jl. P. Diponegoro); Perum, Korpri-Sukaraja (Jl. Wolter Monginsidi); Kemiling-Ir. Sutami (Jl. P. Antasari); Kemiling-Sukaraja (Jl. Sudirman); Rajabasa-Cimeng (Kemiling); dan Panjang-Lempasing. (sumber: [www.radarlampung.com](http://www.radarlampung.com), diakses pada tanggal 24 Februari 2012 pukul 14:05).

Keputusan Pemkot Bandar Lampung untuk memperbaiki transportasi publik dan mengatasi kemacetan dengan Program BRT kemudian disosialisasikan kepada pihak swasta. Pelaksanaan program BRT di Bandar Lampung ini merupakan program kemitraan yang melibatkan Pemerintah Kota Bandar Lampung serta pihak swasta, dalam hal ini adalah para pengusaha angkutan umum yang diwakili oleh Organda Propinsi Lampung. Hal ini sebagaimana diungkapkan oleh Yeni

Tri Waluyo selaku Direktur Operasional PT. Trans Bandar Lampung, bahwa pihaknya segera mengambil langkah lebih lanjut, setelah mendengar dan mempelajari sosialisasi Program BRT oleh Pemkot Bandar Lampung, dengan caramengadakan pertemuan Organda secara internal dan kemudian bersepakat membentuk konsorsium bersama yang dinamakan dengan PT. Trans Bandar Lampung. (sumber: wawancara pada 19 Juni 2012).

Sebagai bentuk formal ditandatangani Kesepakatan Bersama antara Pemerintah Kota Bandar Lampung dengan PT. Trans Bandar Lampung, Nomor 550/194/IV.33/2012 dan Nomor 032/B/BRT-TBL/XII/2011 tentang Kerjasama Pengelolaan Sistem Pelayanan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum Wilayah Perkotaan di Kota Bandar Lampung. Di dalam kesepakatan ini disebutkan bahwa pihak Pemerintah Kota Bandar Lampung menyediakan sarana dan prasarana, kebijakan tentang angkutan orang di jalan, trayek jalur-jalur untuk BRT, serta di pihak PT. Trans Bandar Lampung menyediakan bis-bis yang

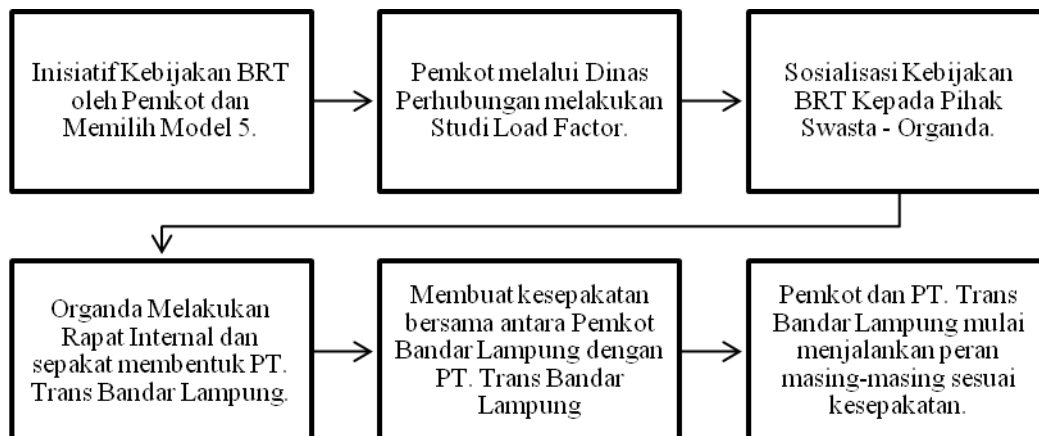
dibutuhkan. Dalam penyediaan sarana dan prasarana penunjang, seperti halte bis, maka pihak Pemerintah Kota Bandar Lampung juga melibatkan pihak swasta, sebagai mitranya. Pihak swasta yang terlibat dalam pengadaan Halte BRT di Bandar Lampung ini adalah CV. Devis Jaya. Hal ini sesuai dengan penjelasan Iskandar Zulkarnain:

“Untuk penyedia haltenya, ditunjuk oleh Pak Walikota dan karena memang ada keinginan dari pihak ketiga CV. Devis Jaya, selain itu hanya CV. Devis Jaya yang menyanggupi dan langsung menghadap walikota. Jadi CV. Devis Jaya merupakan penyedia halte sebanyak 62 halte dari 218 halte yang dibutuhkan yang artinya masih kurang 156 halte lagi. Nah itu yang sedang diupayakan minta bantuan melalui pusat itu, supaya bisa menutupi kekurangan yang ada”.

(Sumber: Wawancara, pada Senin 7 Mei 2012).

Setelah kesepakatan internal diantara anggota konsorsium PT. Trans Bandar Lampung sudah final, maka tahap selanjutnya adalah rekrutmen tenaga kerja sebagai sopir bis BRT. rekrutmen sopir ini dilakukan secara terbuka, transparan dan tidak dipungut biaya apapun. Kualifikasi pendidikan juga cukup SD, dimana sebelumnya minimal SMA, yang terpenting pelamar bisa mengemudikan bis. Hal ini dinyatakan oleh Komisaris Utama BRT Tony Eka Candra. (sumber: [www.radarlampung.com](http://www.radarlampung.com), diakses 04 Mei 2012 pukul 14:28).

Setelah mencermati pemaparan data-data diatas, maka dapat dikemukakan bahwa formulasi kebijakan BRT di Kota Bandar Lampung melalui tahap-tahap sebagai berikut:



Berdasarkan temuan lapangan sebagaimana terlihat dalam bagan 1, maka formulasi kebijakan BRT di Kota Bandar Lampung sepenuhnya diprakarsai oleh Pemerintah Kota Bandar Lampung. Pihak masyarakat, khususnya kalangan swasta dipilih sebagai mitra dalam pelaksanaan kebijakan tersebut. Formulasi kebijakan BRT di Kota Bandar Lampung ini tentu tidak sejalan dengan pandangan Sydney (2007:79) yang menyatakan bahwa proses formulasi kebijakan akan berlangsung dalam dinamika tinggi karena melibatkan sejumlah pengaruh dari berbagai pihak yang memiliki kekuasaan dan berkepentingan terhadap kebijakan publik yang akan diputuskan.

Secara tahapan formulasi kebijakan, kebijakan BRT di Kota

Bandar Lampung secara umum sejalan dengan pandangan Howlet dan Ramesh yang dikutip Subarsono (2005:19), yaitu penyusunan agenda, proses formulasi alternatif kebijakan, dan pengambilan keputusan. **Pertama**, pada penyusunan agenda (*agenda setting*), masalah kemacetan mendapat perhatian dari pemerintah dan pemerintah berkehendak melakukan suatu upaya terobosan untuk mengatasi hal tersebut. **Kedua**, tahap formulasi kebijakan, yakni proses perumusan pilihan-pilihan kebijakan oleh Pemkot Bandar Lampung dalam mengembangkan model-model BRT. Ada 5 (lima) model yang tersedia, yaitu model 1 (bus disediakan Kemhub, halte disediakan Pemda, dan Operator dijalankan Pemda), model 2 (bus

disediakan Kemhub, halte disediakan Pemda, dan Operator dijalankan swasta), model 3 (bus disediakan Kemhub, halte disediakan swasta, dan operator dijalankan pemda), model 4 (bus disediakan pemda, halte disediakan swasta/pemda, dan operator dijalankan swasta), model 5 (bus disediakan swasta, halte disediakan swasta, dan operator dijalankan swasta). **Ketiga**, tahap ini pembuatan kebijakan (*decision making*), yakni proses ketika Pemkot Bandar Lampung memilih untuk melakukan tindakan pengembangan model BRT yang sepenuhnya diserahkan kepada swasta mulai dari penyediaan bus, penyediaan halte, dan operasionalisasinya.

Proses kebijakan BRT di Bandar Lampung memang belum optimal sebagaimana pendapat Keban (2004:62-71). Menurutnya, tahap formulasi kebijakan merupakan tahap dimana para analis kebijakan mengidentifikasi berbagai kemungkinan tindakan untuk memecahkan masalah publik yang dihadapi. Analisis kebijakan pada tahap formulasi ini meliputi identifikasi masalah, indentifikasi alternatif, dan seleksi alternatif.

Pertama, identifikasi masalah. Langkah pertama ini, para analis kebijakan menemukan gambaran isu atau masalah penting yang dihadapi, dukungan data dan informasi yang jelas, siapa warga masyarakat yang terkena masalah, dan apa dampaknya ketika tidak segera dilakukan tindakan. Kedua, identifikasi alternatif. Setelah pembuat kebijakan sepakat bahwa ada masalah dan itu perlu diatasi, maka langkah selanjutnya adalah mengidentifikasi dan mengembangkan alternatif kebijakan. Pada tahap ini, para analis kebijakan diharapkan menghasilkan alternatif kebijakan yang dapat dibandingkan satu dengan lainnya dan kemudian siap pula untuk dipilih menjadi kebijakan. Ketiga, seleksi alternatif. Tahap ini krusial karena para perencana kebijakan harus menseleksi alternatif terbaik dari berbagai alternatif yang tersedia untuk diajukan ke *policy makers*.

### **Polemik dalam Kebijakan BRT di Bandar Lampung**

Kebijakan BRT di Bandar Lampung ini bukan berarti tidak

mengalami hambatan. Banyak pihak yang menentang program Pemerintah Kota Bandar Lampung ini. Mereka yang menentang terutama berasal dari mereka yang selama ini sudah memberikan pelayanan angkutan kepada masyarakat kota Bandar Lampung. Mereka adalah para sopir mikrolet dan Perum Damri Bandar Lampung. Namun, secara umum ada beberapa situasi dan kondisi yang menjadi sumber-sumber polemik dalam perencanaan Program BRT di Bandar Lampung. Situasi dan kondisi tersebut adalah adanya monopoli rute trayek angkutan orang di Bandar Lampung oleh Konsorsium PT. Trans Bandar Lampung, BRT yang tidak membayar retribusi terminal, serta adanya indikasi pungutan liar dalam seleksi sopir di PT. Trans Bandar Lampung.

**Pertama,** monopoli Rute Trayek Angkutan Orang di Bandar Lampung oleh Konsorsium PT. Trans Bandar Lampung. Perasaan tersingkir, dikalahkan dan diabaikan itulah yang ada pada para sopir mikrolet di Bandar Lampung dan Perum Damri Bandar Lampung. Karena dengan

diberlakukannya BRT di Bandar Lampung jelas menggeser peran mereka yang selama ini melayani jasa angkutan untuk masyarakat Kota Bandar Lampung. Pergeseran peran pelayanan angkutan umum untuk orang di Kota Bandar Lampung inilah yang disebut dengan monopoli. Hal ini ditegaskan aktivis sosial Jaringan Kerakyatan (JK) Lampung Rachmat Husein D.C berikut ini:

”Ini adalah upaya monopoli. Cepat atau lambat gelaran protes kepada kebijakan yang tidak pro terhadap rakyat terus bergulir. Ini adalah letupan-letupan kecil yang sudah terlihat dan seharusnya diredam.” Kalau BRT mau bersaing, ya silakan. Tetapi jangan bermain tunggal. Jelas ini bertentangan dengan semangat antimonopoli yang lahir dari rahim reformasi. Para pelaku usaha melanggar Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1999 tentang Larangan Praktik Monopoli dan Persaingan Usaha Tidak Sehat.” ([www.radarlampung.com](http://www.radarlampung.com), diakses 03 Mei 2012 pukul 16:05)



Kondisi ini semakin memanas dengan adanya aksi penolakan program BRT oleh ratusan sopir angkutan kota/mikrolet pada hari Rabu, 11 April 2012. Aksi dilakukan di depan Kantor Balai Kota Bandar Lampung. Heriyadi, pengemudi, angkutan kota/mikrolet meminta pemerintah bersikap adil, berikut pernyataannya:

”Silakan ada BRT, tetapi kami minta pemerintah adil. Jangan mengutamakan BRT saja. Apa pemerintah mau tanggung jawab dengan nasib kami. Yang ada pemerintah hanya mencari keuntungan semata dari BRT. Nah sekarang jalur feeder yang dijanjikan pun belum jelas. Sebenarnya apa sih maunya pemerintah. Mau membunuh kami pelan-pelan”  
([www.radarlampung.com](http://www.radarlampung.com), diakses 12 April 2012 pukul 08:27).

Setelah aksi berlangsung selama 15 menit, tujuh perwakilan demonstran akhirnya diterima Wali Kota Bandarlampung Herman H.N. di ruang kerjanya. Para perwakilan itu lantas menyampaikan aspirasi agar BRT tidak lagi beroperasi di

Panjang. Herman H.N. menegaskan, pihaknya tidak dapat memenuhi harapan tersebut. Sebab berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ditegaskan bahwa setiap kota harus mempunyai moda transportasi angkutan massal.”Jadi tidak mungkin dicegah BRT beroperasi di sana. Kalau mau, silakan beroperasi bersama-sama. Namun jika trayek angkot sudah habis, maka tidak bisa diperpanjang.”([www.radarlampung.com](http://www.radarlampung.com), diakses 12 April 2012 pukul 08:27).

Situasi dan kondisi ini semakin tidak terkendali, apalagi ditemukan BRT tidak berhenti pada titik-titik yang telah ditentukan, melainkan BRT berhenti disembarang tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang. Puncaknya pada tanggal 3 Mei 2012 sebanyak empat unit BRT yang melintas di Jalan Raden Intan, Bandarlampung, tepatnya di Tugu Adipura dirusak massa.

**Kedua**, kebijakan BRT yang tidak membayar retribusi terminal. Selain kasus monopoli ijin trayek, ada lagi situasi dan kondisi

yang menyebabkan polemik dari program BRT di Kota Bandar Lampung, yaitu adanya kebijakan tidak meminta biaya retribusi terminal kepada BRT. Sekretaris Forum Komunikasi Angkot Bandar Lampung (FKABL) Hermansyah menilai BRT harus tetap dikenakan tarif retribusi guna menghindari kesan pilih kasih antara BRT dengan angkutan umum lainnya. Penarikan retribusi ini juga untuk memaksimalkan pendapatan asli daerah (PAD), sebagaimana dinyatakan dibawah ini:

”Nanti makin terlihat kesan pilih kasih kalau sampai mereka benar-benar tidak membayar retribusi terminal atau lainnya.Untuk retribusi terminal saja kami para angkot dikenakan Rp3 ribu per harinya.Sedangkan kalau truk dikenakan sampai Rp5 ribu. Masak iya BRT tidak bayar sama sekali.”

([www.radarlampung.com](http://www.radarlampung.com), diakses 28 April 2012 pukul 14:27)

**Ketiga**, adanya indikasi pungutan liar dalam seleksi sopir di PT. Trans BandarLampung. Sebagai upaya pereda situasi dan kondisi yang memburuk, sebenarnya pihak Konsorsium PT. Trans Bandar

Lampung membuka kesempatan kepada para sopir angkutan kota/mikrolet untuk bergabung menjadi sopir BRT. Opsi konsorsium BRT untuk menggandeng para sopir angkutan kota (angkot) mendapat hambatan. Pasalnya, kalangan sopir angkot di Bandarlampung pesimistis dapat bergabung dengan konsorsium BRT.Hal ini dipicu oleh mekanisme penerimaan konsorsium BRT. Selain harus melengkapi beberapa berkas ditambah ujian, untuk bergabung dalam konsorsium para sopir ini pun harus mengeluarkan dana yang cukup besar. Yano, seorang sopir angkot jurusan Rajabasa-Tanjungkarang, mengatakan:

”Mereka yang sudah bergabung rata-rata tak hanya harus lolos tes.Mereka juga harus memberikan uang sekitar Rp1 juta sampai Rp2 juta.Jumlah yang besar bagi kami yang sehari-hari hanya bekerja sebagai sopir angkot biasa.”  
([www.radarlampung.com](http://www.radarlampung.com), diakses 4 Mei 2012 pukul 14:28).

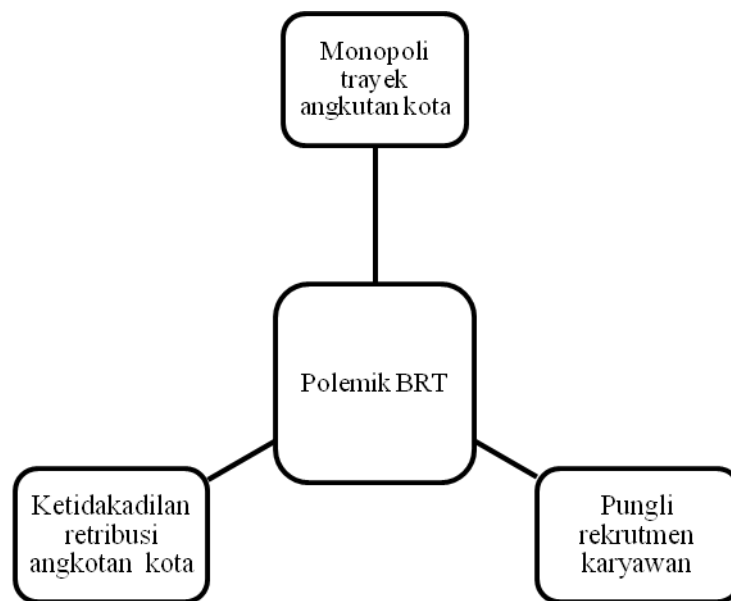
Menanggapi masalah ini, Komisaris Utama BRT Tony Eka Candra menegaskan bahwa pihaknya sama sekali tidak pernah memberlakukan pungutan seperti yang dituduhkan

itu. Kalaupun ada, dikatakannya, itu adalah ulah oknum luar yang memanfaatkan kondisi. Tony Eka Candra mengatakan:

”Tak ada biaya-biaya sebesar itu. Semua gratis. Terkait persyaratan ijazah, saya pun memutuskan untuk mempermudah. Bila awal setidaknya mereka minimal lulusan SMA, kini lulusan SD pun akan kami pertimbangkan. Yang penting mereka bisa menyetir bus dengan baik.” ([www.radarlampung.com](http://www.radarlampung.com),

diakses 4 Mei 2012 pukul 14:28).

Berdasarkan uraian diatas, terdapat sejumlah polemik dalam formulasi kebijakan BRT Kota Bandar Lampung, mulai dari tahapan perencanaan oleh Pemkot Bandar Lampung hingga perencanaan yang dilakukan PT. Trans Bandar Lampung. Secara ilustratif polemik-polemik tersebut dapat dilihat pada bagan dibawah ini:



**Bagan 2. Polemik dalam Kebijakan BRT Kota Bandar Lampung**

Berdasarkan hasil penelitian sebagaimana bagan 2 diatas, kebijakan BRT Kota Bandar

Lampung ditandai polemik, adanya monopoli trayek angkutan kota di Bandar Lampung, ketidakadilan dalam penarikan retribusi antara BRT dengan angkutan lainnya, dan ditemukan indikasi pungli dalam rekrutmen karyawan BRT. Polemik

dalam proses kebijakan publik, khususnya formulasi kebijakan publik, sulit untuk dihindari karena banyaknya pihak yang berkepentingan terhadap hal tersebut. Hasil penelitian ini sejalan dengan pandangan Cochran and Malone dalam Sydney (2007:79), dimana dalam fase formulasi kebijakan ada salah satu pertanyaan yang harus dijawab, yaitu: *What externalities, positive or negative, are associated with each alternative?*?. Cochran and Malone mengungkapkan bahwa formulasi kebijakan sebagai tahap penting mengandung kajian mengenai dampak eksternal positif dan negatif dari setiap pilihan kebijakan. Reaksi negatif dari pelaku usaha angkutan kota di Bandar Lampung merupakan salah satu dampak eksternal negatif yang muncul. Aksi-aksi protes jalanan dan negosiasi-negosiasi dalam forum rapat antara pihak yang kecewa dengan Pemkot Bandar Lampung menwarnai perjalanan formulasi kebijakan BRT.

Polemik dalam kebijakan BRT ini memang sudah diprediksi terjadi dalam berbagai teori kebijakan. Sebagaimana pendapat

Anderson (1979:23-24) bahwa pembuatan kebijakan sangat krusialnya karena mendiskusikan apa masalah publik yang dihadapi?. Apa yang membuat hal tersebut menjadimasalah publik? Bagaimana masalah publik tersebut dapat diadvokasike dalam agenda pemerintah?. Tahap berikutnya mengembangkan berbagai alternatif kebijakan dengan memunculkan berbagai alternatif solusi untuk memecahkan masalah publik, mengkaji alternatif, dan memetakan berbagai pihak yang berpartisipasi dalam formulasi alternatif kebijakan. Tahap terakhir dalam formulasi kebijakan yaitu penentuan kebijakan untuk membahas bagaimana menetapkan alternatif, apa kriteria yang harus dipenuhi, siapa pelaksana kebijakan, bagaimana strategimelaksanakan kebijakan, dan apa isi dari kebijakan yangtelah ditetapkan.

Polemik kebijakan BRT ini akhirnya dapat dipahami sebagai proses politik sebagaimana pendapatHull and Hupe (2002:5-6). Menurut keduanya, kebijakan publik walau bagaimanapun harus dipahami sebagai saling keterkaitan antara

fungsi politik yang merumuskan tujuan dengan administrasi yang menyiapkan instrumen untuk pencapaian tujuan tersebut. (*In this kind of definition public policy is about means and ends, which have to have a relationship to each other. Where the political functionaries provide the objectives, it is the task of administrators to develop the appropriate instruments*).

### **Stakeholder dan Perannya dalam Kebijakan BRT di Bandar Lampung**

Setiap kebijakan sangat jarang yang dikelola secara mandiri oleh satu pihak. Kebijakan mulai dari formulasi, implementasi, dan evaluasi senantiasa melibatkan berbagai pihak dalam aktivitasnya. Demikian juga dalam konteks kebijakan BRT di Kota Bandar Lampung. Kebijakan BRT ini merupakan program kemitraan yang melibatkan banyak stakeholder. Masing-masing stakeholder akan dijelaskan eksistensi dan perannya dalam formulasi kebijakan BRT Kota Bandar Lampung.

a. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia

BRT ini merupakan program nasional, sehingga Kementerian Perhubungan Republik Indonesia harus melakukan fungsi-fungsi supervisi ke Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung. Bahkan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia bersedia membantu pembangunan halte BRT, Hal itu disampaikan R.H. Christiono, Kasubdit Angkutan Perkotaan Direktorat Bina Sistem Transportasi Perkotaan (BSTP) Kemenhub, sesuai diskusi publik mengenai pelayanan transportasi umum perkotaan yang digelar di Hotel Novotel, Lampung, 23 Februari 2012. ([www.radarlampung.com](http://www.radarlampung.com), diakses 24 Februari 2012 pukul 14:05)

b. Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung

Pihak yang bertanggung jawab atas pelaksanaan program BRT di Bandar Lampung adalah Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung. Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung mengelola dan mengkoordinasikan semua stakeholder yang ada dalam konsep kemitraan. Hal ini sesuai dengan

penjelasan Bapak Iskandar Zulkarnain:

“Jadi sesuai dengan UU, warga Bandar Lampung mempunyai hak untuk mendapatkan pelayanan angkutan yang murah, walaupun pemerintah punya kewajiban tapi dia tidak mesti harus menjadi operator penyedia jasanya. Makanya operatornya diserahkan kepada pihak konsorsium atau pihak ketiga itu. Jadi pemerintah ini hanya sebagai fasilitator dan regulator, adapun operatornya pihak PT. Konsorsium (Trans Bandar Lampung) sendiri itu yang terdiri dari beberapa gabungan pengusaha-pengusaha angkutan yang ada di kota Bandar Lampung, yang kalau tidak salah ada 35 pengusaha angkutan yang tergabung dalam konsorsium itu”. (Sumber: Wawancara, pada Senin 7 Mei 2012).

c. Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD) Kota Bandar Lampung

DPRD Kota Bandar Lampung melakukan peran-peran legislasi. Peran ini dilakukan oleh DPRD Kota Bandar Lampung ketika melakukan hearing dengan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung pada Hari

Senin, 23 April 2012 di Ruang Komisi C DPRD Bandar Lampung dengan agenda pembahasan program BRT di Bandar Lampung, DPRD Kota Bandar Lampung sepakat BRT harus jalan, namun kekurang-kekurang yang ada harus segera diatasi. Dalam hearing tersebut Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung meminta dukungan DPRD Kota Bandar Lampung untuk pengajuan pengadaan halte BRT ke Pemerintah Pusat.

d. Organda Kota Bandar Lampung

Organda Kota Bandar Lampung sebagai wadah para pengusaha angkutan orang di Bandar Lampung memainkan peran sangat penting dalam program BRT di Bandar Lampung ini. Pihak Organda mengadakan pertemuan secara internal. Hal ini sesuai dengan pernyataan dari Yeni Tri Waluyo (Direktur Operasional PT. Trans Bandar Lampung) sebagai berikut:

“Konsolidasi oleh Organda penentuannya, rapat di Organda, membentuk pola pengelolaan internal PT. Trans Bandar Lampung. Setiap Perusahaan Otobus (PO)

menyediakan 5 unit bus, yang sampai sekarang terdiri dari 6 Kerja Sama Operasional (KSO) dan 29 PO".(Wawancara pada 19 Juni 2012).

e. PT. Trans Bandar Lampung

PT. Trans Bandar Lampung merupakan wadah atau konsorsium para pengusaha angkutan orang di Bandar Lampung. PT. Bandar Lampung inilah yang memegang peran operasional BRT di Bandar Lampung, berdasarkan Kesepakatan Bersama antara Pemerintah Kota Bandar Lampung dengan PT. Trans Bandar Lampung, Nomor 550/194/IV.33/2012 dan Nomor 032/B/BRT-TBL/XII/2011 tentang Kerjasama Pengelolaan Sistem Pelayanan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum Wilayah Perkotaan di Kota Bandar Lampung. Peran yang dijalankan oleh PT. Trans Bandar Lampung ini mulai dari pengadaan bus sesuai dengan jumlah yang dibutuhkan sampai dengan pengadaan sumber daya manusia untuk operasionalnya, yang terdiri dari sopir dan pramugara/pramugari BRT.

f. Perum Damri Bandar Lampung

Perum Damri Bandar Lampung merupakan perusahaan penyedia pelayanan angkutan umum untuk masyarakat Kota Bandar Lampung yang pertama. Sehingga program BRT ini tentunya berdampak juga pada bisnis mereka. Sesuai dengan kesepakatan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, Perum Damri Bandar Lampung, Organda Cabang Kota Bandar Lampung, serta PT. Trans Bandar Lampung pada tanggal 19 Desember 2011, disepakati bahwa Perum Damri diberi kesempatan untuk masuk dalam konsorsium PT. Trans Bandar Lampung dan karyawan Perum Damri sebanyak 60 orang menjadi karyawan PT. Trans Bandar Lampung. Disepakati juga Perum Damri masuk dalam Dewan Pendiri Konsorsium PT. Trans Bandar Lampung, sehingga segala kewajiban yang timbul atas berdirinya PT. Trans Bandar Lampung, Perum Damri ikut menanggung bersama sebagai anggota Konsorsium PT. Trans Bandar Lampung. Serta disepakati efektif awal Februari 2012 operasional seluruh Rute Trayek Perum Damri yang ada saat ini

dialihkan dan tidak beroperasi di Kota Bandar Lampung.

Namun dalam pelaksanaannya Perum Damri tidak segera merealisasikan hasil kesepakatan di atas. Sehingga pada tanggal 6 Februari 2012, berdasarkan kesepakatan bersama antara Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, Perum Damri Bandar Lampung, Organda Cabang Kota Bandar Lampung, menyepakati sejak tanggal 1 Maret 2012 pihak Damri tidak akan mengoperasikan kendaraannya di semua trayek yang ada saat ini dan PT. Trans Bandar Lampung membatalkan semua kesepakatan yang telah dibuat dengan Perum Damri, dan selanjutnya kesepakatan lain akan dibuat setelah melihat komitmen dari Perum Damri. Dalam kesempatan ini disepakati juga, untuk langkah awal atau uji coba Perum Damri boleh melakukan pengalihan kendaraannya secara bertahap ke rute yang akan dilayani selanjutnya.

g. MTI Wilayah Lampung

MTI Wilayah Lampung merupakan lembaga yang intens memperhatikan, meneliti dan

memberikan saran masalah-masalah transportasi. MTI Wilayah Lampung memberikan saranya pada diskusi publik mengenai pelayanan transportasi umum perkotaan yang digelar di Hotel Novotel, Lampung tanggal 23 Februari 2012. Diskusi publik tersebut menghadirkan beberapa pembicara, di antaranya Wali Kota Bandarlampung Herman H.N. diwakili Sekretaris Kota Badri Tamam, Ketua Organda Provinsi Lampung Toni Eka Chandra, Kepala Dinas Perhubungan Kota Bandarlampung Normansyah, serta Ketua MTI Lampung I.B. Ilham Malik.

h. Forum Komunikasi Angkot Bandar Lampung (FKABL)

Forum Komunikasi Angkot Bandar Lampung (FKABL) merupakan pelaku bisnis jasa angkutan orang di Bandar Lampung, selain Perum Damri, yang terkena dampak dari program BRT ini. Trayek mereka terancam akan hilang, yang pada akhirnya ini yang memicu konflik keras antara sopir angkutan kota/mikrolet dengan pihak PT. Trans Bandar Lampung. Mereka selain mempermasalahkan



monopolinya BRT di Bandar Lampung, BRT yang berhenti tidak pada tempat-tempat yang telah ditentukan, serta memperlakukan juga BRT Bandar Lampung yang tidak membayar retribusi terminal.

i. CV. Devis Jaya

CV. Devis Jaya merupakan satu-satunya perusahaan advertising yang bersedia bekerja sama dengan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam pengadaan 62 halte BRT di Bandar Lampung. Hal ini sesuai dengan penjelasan Bapak Iskandar Zulkarnain: “Untuk penyedia haltenya, ditunjuk oleh Pak Walikota dan karena memang ada keinginan dari pihak ketiga, CV. Devis menyediakan halte sebanyak 62 halte dari 218 halte yang dibutuhkan yang artinya masih kurang 156 halte lagi.” (Sumber: wawancara, pada Senin 7 Mei 2012).

j. Aparat Keamanan (TNI-Polri dan Satpol PP).

Keberadaan aparat keamanan (TNI-Polri dan Satpol PP) dalam operasional BRT di Bandar Lampung ini memainkan peran yang penting juga. Apalagi setelah peristiwa tanggal 3 Mei 2012 sebanyak empat unit BRT yang melintas di Jalan Raden Intan, Tanjungkarang Pusat, Bandarlampung, tepatnya di Tugu Adipura dirusak massa. Karena peristiwa ini BRT baru beroperasi kembali tanggal 5 Mei 2012 setelah setiap unit BRT mendapatkan pengawalan dari aparat keamanan.

Berdasarkan deskripsi hasil penelitian mengenai stakeholder yang terlibat dalam kebijakan BRT Kota Bandar Lampung, dapat dikemukakan siapa saja stakeholder yang terlibat dan bagaimana perannya sebagaimana tabel 2 dibawah ini.

**Tabel 2. Stakeholder dan Perannya dalam Kebijakan BRT Bandar Lampung**

No.	Stakeholder	Peran
1.	Kementerian Perhubungan Republik Indonesia	Superviseke Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dan bersedia membantu pembangunan halte BRT.
2.	Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung	Mengeloladan mengkoordinasikan semua stakeholder yang ada dalam konsep kemitraan.
3.	DPRD Kota Bandar Lampung	Legislasi, penganggaran, dan pengawasan dalam kebijakan BRT Kota Bandar Lampung
4.	Organda Kota Bandar Lampung	Memfasilitasi pembentukanPT. Trans Bandar Lampung.

5.	PT. Trans Bandar Lampung	Memegang peran operasional BRT Bandar Lampung (pengadaan bus dan pengadaan karyawan untuk operasional BRT).
6.	Perum Damri Bandar Lampung	Mendukung Kebijakan BRT dan menerima keputusan pengalihan rute serta rute Damri digunakan oleh BRT.
7.	MTI Wilayah Lampung	Intens memperhatikan, meneliti dan memberikan saran masalah-masalah transportasi umum Kota Bandar Lampung.
8.	Forum Komunikasi Angkot Bandar Lampung (FKABL)	Memprotes dan mempermasalahkan monopolinya BRT di Bandar Lampung, BRT yang berhenti tidak pada tempat-tempat yang telah ditentukan, serta mempermasalahkan juga BRT Bandar Lampung yang tidak membayar retribusi terminal.
9.	CV. Devis Jaya	Merupakan satu-satunya perusahaan advertising yang bersedia bekerja sama dengan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam pengadaan 62 halte BRT.
10.	Polri dan Satpol PP	Melakukan pengamanan terhadap berbagai protes dan demonstrasi yang dilakukan oleh pihak-pihak yang menentang kebijakan BRT.

Sumber: hasil olah data penelitian (2012)

Berdasarkan hasil temuan sebagaimana disajikan pada tabel 2 di atas, dapat dikemukakan bahwa formulasi kebijakan BRT di Kota Bandar Lampung melibatkan unsur pemerintah, swasta, dan *civil society*. Temuan ini tentu sejalan dengan pandangan Sydney (2007:79) yang menyatakan bahwa “*This process also both expresses and allocates power among social, political, and economic interests.*” Menurut Sydney, proses formulasi kebijakan akan berlangsung dalam dinamika tinggi karena melibatkan sejumlah pihak yang sarat kepentingan

terhadap kebijakan publik, khususnya kebijakan BRT. Semua pihak akan memaksimalkan perannya yang kemudian diekspresikan melalui kegiatan advokasi, dukungan, protes, negosiasi, dan kolaborasi dalam rangka menyalurkan kepentingannya. Kepentingan-kepentingan dengan motif sosial, politik, dan ekonomimelekat dalam setiap peran yang dimainkan oleh stakeholder Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, Dewan Perwakilan Rakyat

Daerah Kota Bandar Lampung, Organda Kota Bandar Lampung, PT. Trans Bandar Lampung, Perum Damri Bandar Lampung, Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) Wilayah Lampung, Forum Komunikasi Angkot Bandar Lampung (FKABL), CV. Devis Jaya, serta aparat keamanan (TNI-Polri dan Satpol PP), senantiasa terkait dengan kepentingan.

## **SIMPULAN DAN SARAN**

### **Simpulan**

Setelah melakukan pembahasan terhadap hasil penelitian, maka dapat dibuat kesimpulan sebagai berikut: **pertama**, kebijakan BRT ini merupakan amanat dan tindak lanjut dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menegaskan bahwa setiap kota harus mempunyai moda transportasi angkutan massal. Kebijakan BRT juga bertujuan untuk mengurangi kemacetan di Kota Bandar Lampung. **Kedua**, pembuatan kebijakan BRT telah dilaksanakan dan berlangsung secara bertahap dengan *leading sector* pihak Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung

serta Konsorsium PT. Trans Bandar Lampung selaku manajemen operasionalnya. **Ketiga**, terdapat beberapa aspek yang menjadi polemik seputar kebijakan BRT Bandar Lampung, yaitu monopoli rute trayek angkutan orang di Bandar Lampung oleh Konsorsium PT. Trans Bandar Lampung, BRT yang tidak membayar retribusi terminal, dan adanya indikasi pungutan liar dalam seleksi sopir di PT. Trans Bandar Lampung. **Keempat**, pembuatan kebijakan BRT ini merupakan program kemitraan yang melibatkan berbagai stakeholder, yaitu: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kota Bandar Lampung, Organda Kota Bandar Lampung, PT. Trans Bandar Lampung, Perum Damri Bandar Lampung, Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) Wilayah Lampung, Forum Komunikasi Angkot Bandar Lampung (FKABL), CV. Devis Jaya, serta aparat keamanan Polri dan Satpol PP.

### **Saran**

**Pertama**, Pemerintah Kota Bandar Lampung, melalui Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, agar mengembangkan proses pembuatan kebijakan transportasi publik partisipatif sejak awal dengan melibatkan stakeholder yang merepresentasikan unsur pemerintah, masyarakat, dan swasta, agar dapat menghasilkan kebijakan yang menyentuh akar masalah kemacetan saat ini dan mendatang. **Kedua**, Pemkot Bandar Lampung dan PT. Trans Bandar Lampung agar menerapkan pemerintahan terbuka (*open government*) dan menyelesaikan berbagai polemik seputar proses kebijakan BRT Bandar Lampung yang tidak transparan, elitis, sarat pungli, dan tidak adil dalam hal retribusi angkutan kota. **Ketiga**, percepatan penyelesaian pembangunan fasilitas untuk operasionalisasi transportasi BRT seperti halte, rambu-rambu serta jalur khusus BRT agar publik menilai bahwa kebijakan BRT ini memang serius akan dilaksanakan. **Keempat**, agar Pemkot Bandar Lampung, DPRD Kota Bandar Lampung, masyarakat senantiasa mengevaluasi pelaksanaan

kebijakan BRT dalam rangka keberhasilan dari tujuan BRT sendiri untuk mengatasi kemacetan yang ada di Kota Bandar Lampung.

### Daftar Pustaka

- Adisasmita, Rahardjo dan Adisasmita, Sakti Adji, 2011, *Manajemen Transportasi Darat Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas di kota Besar (Jakarta)*, Yogyakarta. Graha Ilmu.
- Anderson, James. 1979, *Public Policy Making*, New York. Holt, Rinehart and Winston.
- Hill, Michael and Peter Hupe. 2002. *Implementing Public Policy: Governance in Theory and in Practice*. London. SAGE Publications Ltd.
- Keban, Yeremias T. 2004. *Enam Dimensi Strategis Administrasi Publik Konsep, Teori dan Isu*. Yogyakarta. Gaya Media.
- Miro, Fidel, 2005, *Perencanaan Transportasi: Untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi*. Jakarta. Erlangga.
- Sadyohutomo, Mulyono, 2009, *Manajemen Kota & Wilayah Realita & Tantangan*, Jakarta. Bumi Aksara.
- Santoso, Purwo, 2010. *Modul Pembelajaran Analisis Kebijakan Publik*, Research Center for Politics and

Government, Yogyakarta.  
Jurusan Politik dan  
Pemerintahan Universitas  
Gadjah Mada.

Sugiyono, 2009, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*, Bandung. Alfabeta.

Subarsono, Ab. 2005. *Analisis Kebijakan Publik; Konsep, Teori dan Aplikasi*. Yogyakarta. Pustaka Pelajar..

Sydney. Mara S. 2007. *Handbook of Public Policy Analysis: Theory, Politics, and Methods*. Edited by Frank Fischer, Gerald J. Miller, and Mara S. Sidney. CRC Press. USA. Taylor & Francis Group. Broken Sound Parkway NW.

### **Dokumen**

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

Rencana Kerja Pemerintah Daerah, Dinas Perhubungan Pemkot Bandar Lampung, 1 Desember 2011.

Surat Kesepakatan Bersama antara Pemerintah Kota Bandar

Lampung dengan PT. Trans Bandar Lampung, Nomor 550/194/IV.33/2012 dan Nomor 032/B/BRT-TBL/XII/2011 tentang Kerjasama Pengelolaan Sistem Pelayanan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum Wilayah Perkotaan di Kota Bandar Lampung.

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ)

### **Surat Kabar Online**

<http://www.radarlampung.com>, diakses 24 Februari 2012 pukul 14:05

<http://www.radarlampung.com>, diakses 12 April 2012 pukul 08:27.

<http://www.radarlampung.com>, diakses 28 April 2012 pukul 14:27

<http://www.radarlampung.com>, diakses 03 Mei 2012 pukul 16:05

<http://www.radarlampung.com>, diakses 04 Mei 2012 pukul 14:28.

### **Surat Kabar Cetak**

Lampung Post, 02 Oktober 2011

Lampung Post, 05 November 2011.

Lampung Post, 22 November 2011.

Lampung Post, 20 Februari 2012. Radar Lampung,

