

# PROSIDING

## SEMINAR HASIL PENELITIAN DAN PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT

@ Desember 2012

DIES NATALIS KE-27 FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN  
ILMU POLITIK UNIVERSITAS LAMPUNG

Penyunting:

Meiliyana, S.I.P, M.A

Simon S. Hutagalung, S.A.N, M.P.A

PENERBIT UNIVERSITAS LAMPUNG  
BANDAR LAMPUNG  
2013



Perpustakaan Nasional RI: Katalog Dalam Terbitan (KTD)

**Yulianto, Meiliyana, dan Simon S. Hutagalung, (editor).**  
Prosiding Seminar Hasil Penelitian @Desember 2012  
Bandar Lampung, Penerbit Universitas Lampung, 2013  
300 hlm, 21 x 29 cm

Pelaksana:  
**FISIP Universitas Lampung**

**ISBN: 978-602-7509-47-4**

**Copyright © 2013**

Hak cipta dilindungi Undang-undang  
Dilarang memperbanyak isi buku ini dengan cara apapun  
tanpa izin tertulis dari penulis

Computer Lay Out & Design Cover  
**Simon S. Hutagalung**

Diterbitkan Oleh:  
**Penerbit Universitas Lampung**  
**Bandar Lampung, 2013**

Alamat Penerbit:  
**Jalan Sumantri Brojonegoro No 1 Gedung Meneng Bandar Lampung**  
**35145**

**Susunan Panitia Pelaksana Seminar Hasil Penelitian  
@Desember 2012**

**Penanggung Jawab:**

Drs. Agus Hadiawan, M.Si (Dekan FISIP Unila)

**Pengarah:**

Drs. A. Effendi, M.Si (Pembantu Dekan I FISIP Unila)

Prof. Dr. Yulianto, M.Si (Pembantu Dekan II FISIP Unila)

Drs. Ikram, M.Si (Pembantu Dekan III FISIP Unila)

**Ketua Panitia Pelaksana:**

Meillyana, S.I.P, M.A

**Sekretaris:**

Simon Sumanjoyo Hutagalung, S.A.N, M.P.A

**Anggota:**

K. Bagus Wardianto, S.A.B, M.A.B

Teuku Fahmi, S.Sos, M.Krim

Agung Wibawa, S.Sos, M.Si

Himawan Indrajat, S.I.P, M.Si

S. Indriyati C, S.Sos, M.Si

Ahmad Rudy Fardyan, S.Sos

**Alamat:**

Kampus FISIP Universitas Lampung

Jalan Sumantri Brojonegoro No 1 Gedung Meneng

Bandar Lampung 35145

## KATA PENGANTAR

Segala puji bagi Allah SWT, Tuhan YME, yang atas berkah dan rahmat NYA maka dengan bangga dapat kami hadirkan "Prosiding Seminar Hasil-hasil Penelitian" ini ke tangan para pembaca sekalian.

Prosiding ini diterbitkan dalam rangka Dies Natalis FISIP ke-27 tahun 2012. Sebagai institusi pendidikan tinggi yang berkomitmen untuk senantiasa mendorong kegiatan Tri Dharma Perguruan Tinggi yang dilaksanakan oleh para dosen di lingkungan FISIP UNILA, maka FISIP setiap tahunnya memberikan bantuan dana yang diambil dari DIPA FISIP UNILA bagi para dosen yang akan melaksanakan kegiatan penelitian. Hasil-hasil penelitian tersebut lalu dipresentasikan dalam seminar di tingkat fakultas. Prosiding ini menampilkan seluruh hasil penelitian yang didanai DIPA FISIP UNILA 2012. Prosiding ini dibuat agar hasil-hasil penelitian tersebut dapat dibaca oleh seluruh *civitas academica* FISIP UNILA khususnya dan seluruh masyarakat pada umumnya.

Semoga prosiding ini dapat bermanfaat bagi banyak orang. Kami menyadari dalam prosiding ini masih banyak kekurangan, untuk itu kami mohon maaf atas segala kekurangan tersebut. Terima kasih.

Salam Sejahtera  
Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik  
Universitas Lampung

Drs. Agus Hadiawan, M.Si.

# DAFTAR ISI

	Halaman
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	i
<b>DAFTAR ISI</b> .....	iii
<b>BAGIAN I. HASIL-HASIL PENELITIAN</b> .....	vii
<b>DAMPAK KEBIJAKAN PEMBANGUNAN KOTA BARU LAMPUNG TERHADAP PERUBAHAN SOSIAL BUDAYA MASYARAKAT</b> Oleh: Maulana Mukhlis dan Denden Kurnia Drajat .....	1
<b>STUDI PENJAJAGAN TENTANG KESADARAN MULTIKULTURALISME DI KALANGAN PEDAGANG PASAR DI BANDAR LAMPUNG</b> Oleh : Tabah Maryanah, Ari Darmastuti, Dwi Wahyu Handayani.....	14
<b>PARTISIPASI MASYARAKAT DALAM PROSES PEMBANGUNAN DI KECAMATAN KEMILING</b> Oleh : Himawan Indrajat, Budi Hardjo, Ismono Hadi dan Pitojo Budiono .....	32
<b>ANALISIS PRILAKU KEKERASAN MASSA DAN UPAYA PENANGGULANGANNYA</b> (Studi Kasus Konflik Antar Etnis di Kecamatan Sidomulyo Kabupaten Lampung Selatan) Oleh: Suwarno, Abdul Syani, dan Pairulsyah.....	46
<b>PENGUATAN KELEMBAGAAN LOKAL DALAM PENGEMBANGAN PERTANIAN ORGANIK DI KECAMATAN METRO KIBANG KABUPATEN LAMPUNG TIMUR</b> Oleh: I Gede Sidemen, Hartoyo, Gunawan Budikahono .....	58
<b>ANALISIS HAMBATAN KELUARGA DALAM <i>CONTINUM CARE</i> TERHADAP ANAK</b> (Studi di Kelurahan Kampung Baru Rajabasa Kota Bandar Lampung) Oleh: Endry Fatimaningsih .....	69
<b>ANALISIS TREND KEJAHATAN DALAM STATISTIK KEPOLISIAN</b> (Studi di Wilayah Hukum Kepolisian Resort Kota Bandar Lampung Tahun 2007-2011) Oleh: Dewi Ayu Hidayati, Ikram, dan Teuku Fahmi.....	84
<b>PENGUATAN MODAL SOSIAL DALAM PELESTARIAN HUTAN MANGROVE DI PULAU PAHAWANG, KECAMATAN PUNDUH PIDADA, KABUPATEN PESAWARAN</b> Oleh: Hartoyo, Erna Rochana, Bintang Wirawan.....	94

<b>PERAN AYAH DALAM PERKEMBANGAN ANAK BALITA (Studi pada Keluarga yang Memiliki Anak Balita di Kelurahan Labuhan Ratu Kecamatan Kedaton Bandar Lampung)</b> Oleh: Susetyo, Yuni Ratnasari, dan Dewi Ayu Hidayati .....	104
<b>KAJIAN DAMPAK PEMBEBASAN LAHAN PEMBANGUNAN KOTA BARU LAMPUNG TERHADAP KONDISI SOSIAL DAN EKONOMI PETANI PENGARAP LAHAN EKS-LIPI</b> Oleh: I Gede Sidemen .....	110
<b>PENGARUH KOMUNIKASI DALAM KELUARGA DAN KELOMPOK PERGAULAN TERHADAP LITERASI INFORMASI, MEDIA DAN TEKNOLOGI PADA REMAJA DI BANDAR LAMPUNG</b> Oleh : Nina Yudha Aryanti, Ida Nurhaida dan Akhmad Riza Faizal .....	122
<b>AKSES REMAJA TERHADAP MEDIA RADIO SEBAGAI SARANA HIBURAN DAN INFORMASI; (Studi pada Remaja di Bandar Lampung)</b> Oleh : Dhanik Sulistyarini, Hestin Oktiani dan Wulan Suciska .....	129
<b>DINAMIKA PENGGUNAAN LAHAN DI WILAYAH PERKOTAAN (Studi di Kota Bandar Lampung)</b> Oleh: Bambang Utoyo S. ....	142
<b>PERENCANAAN PROGRAM <i>BUS RAPID TRANSIT</i> DI KOTA BANDAR LAMPUNG</b> Oleh: Dedy Hermawan, Simon Sumanjoyo H, Ani Agus Puspawati .....	156
<b>STUDI FORMULASI KEBIJAKAN PENATAAN SISTEM TRANSPORTASI PERKOTAAN DI KOTA BANDARLAMPUNG</b> Oleh: Eko Budi Sulistio dan Dian Kagungan .....	174
<b>PEMETAAN PERMASALAHAN TENAGA KERJA INDONESIA (TKI) ASAL KABUPATEN PRINGSEWU, PROVINSI LAMPUNG (Studi di Pekon Pujodadi, Kecamatan Pardasuka)</b> Oleh: S. Indriyati Caturiani, Meiliyana dan Syamsul Ma'arif. ....	197
<b>EVALUASI KEBIJAKAN RESPONSIF GENDER BIDANG PENDIDIKAN DI PROPINSI LAMPUNG</b> Oleh: Rahayu Sulistiowati, Meiliyana dan Intan Fitri Meutia .....	209
<b>PENGUJIAN TEORI STRUKTUR MODAL PADA PERUSAHAAN-PERUSAHAAN <i>50 Biggest Market Capitalization</i> DI BURSA EFEK INDONESIA</b> Oleh: K. Bagus Wardianto .....	225
<b>ANALISIS PELAKSANAAN PROGRAM KEMITRAAN BUMN TERHADAP KESEJAHTERAAN UMKM: Pendekatan <i>Corporate Responsibility</i> (SR) (Studi Kasus PTPN VII)</b> Oleh: Unang Mulkhan dan Maulana Agung P .....	245

<b><i>CORPORATE SOCIAL RESPONSIBILITY, GOOD CORPORATE GOVERNANCE: STRATEGI EKTERNAL UNTUK MENINGKATKAN NILAI PERUSAHAAN</i></b>	
Oleh: Damayanti, Suprihatin Ali dan K.Bagus Wardianto .....	262
<b>PENGUNAAN TEKNOLOGI INFORMASI DI USAHA KECIL DAN MENENGAH (Studi Pada Usaha Kecil Menengah di Wilayah Gedong Meneng)</b>	
Oleh : Wheny Khristianto .....	280

## PERENCANAAN PROGRAM *BUS RAPID TRANSIT* DI KOTA BANDAR LAMPUNG

Oleh:

**Dedy Hermawan, Simon Sumanjyo H, Ani Agus Puspawati**

Dosen Jurusan Ilmu Administrasi Negara FISIP Unila

### ABSTRACT

BRT program is a mandate of Law Number 22 Year 2009 on Road Traffic and Transport stated that every city should have a mode of mass transportation. With the aim to reduce congestion in Bandar Lampung. BRT planning process has been carried out, mainly by the Department of Transportation and the city of Bandar Lampung Consortium PT. Trans Bandar Lampung. There are some circumstances that a polemical sources in planning BRT program in Bandar Lampung, the existence of monopoly routes for the transport routes in Dublin by the Consortium PT. Trans Bandar Lampung, BRT terminals that do not pay a fee, as well as indications of bribery in the selection of the driver in the PT. Trans Bandar Lampung. BRT Program is a partnership program involving many stakeholders, including the Ministry of Transport of the Republic of Indonesia, Bandar Lampung Transportation Agency, the Regional Representatives Council of Bandar Lampung, Bandar Lampung Organda, PT. Trans Bandar Lampung, Bandar Lampung Perum Damri, Indonesian Transportation Society (MTI) Region Lampung, Bandar Lampung Angkot Communication Forum (FKABL), CV. Devis Jaya, as well as the security forces (military-police and municipal police).

**Key Word: Planning, Stakeholders, Bus Rapid Transit**

### 1. PENDAHULUAN

Adanya layanan transportasi publik merupakan wujud dari tanggung jawab pemerintah kepada masyarakat. Bahkan menurut Tangkilisan (2003:402), transportasi merupakan barang publik (*public goods*), sehingga peranan pemerintah sangat vital dalam pengembangan sistemnya. Terkait dengan pengembangan sistem transportasi tersebut, Nasution (1996:11) menyatakan bahwa dibutuhkan sistem transportasi yang baik, aman, cepat, dan terjangkau oleh daya beli masyarakatnya.

Nasution (1996:16) mengemukakan bahwa bagi daerah perkotaan, transportasi memegang peranan yang cukup menentukan. Kota yang baik ditandai antara lain dengan melihat kondisi transportasinya. Namun, layanan transportasi publik di kawasan perkotaan dihadapkan oleh kompleksitas kondisi transportasi yang telah ada. Menurut Sadyohutomo (2009:65) beberapa kondisi transportasi kota yang buruk, yaitu: kemacetan lalu lintas (*traffic jams*) dan lalu lintas merambat (*traffic congestion*); kesemrawutan lalu lintas; polusi udara dari knalpot mobil-mobil tua; kendaraan umum yang tidak aman, nyaman, dan tidak tepat waktu; kebijaksanaan pemerintah yang memanjakan penggunaan kendaraan pribadi dan mengabaikan pembinaan pada transportasi umum massal, dan prasarana jalan yang cepat rusak walau diperbaiki setiap tahun.

Permasalahan kondisi transportasi kota ini juga dialami oleh kota Bandar Lampung. Bandar Lampung sebagai ibukota Provinsi Lampung dengan luas wilayah 196 km<sup>2</sup> dan penduduk kota saat ini berjumlah ±1 juta jiwa. Bandar Lampung memiliki andil penting karena secara administratif sebagai pusat ibukota pemerintahan, Bandar Lampung juga sebagai jalur darat hubungan antara pulau Jawa dan Sumatera. Sesuai dengan klasifikasi kota, maka Kota Bandar Lampung masuk dalam kategori kota besar, dengan panjang jalan kota 900,320 km, jalan negara 65,04 km, dan jalan propinsi sepanjang 43,980 km (Sumber: Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, 2012).

Sebagai kota yang menjadi pusat kegiatan baik pemerintahan maupun aktifitas perdagangan di provinsi Lampung, Kota Bandar Lampung juga mulai menghadapi situasi dimana kemacetan lalu lintas mulai menjadi masalah. Hal ini diindikasikan dari kesemrawutan pengaturan 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 masyarakat dalam menjalankan aktivitas.

Masalah transportasi sudah menjadi isu kebijaksanaan publik karena dampaknya secara material, waktu, dan kenyamanan sudah cukup besar (Sadyohutomo, 2009:157). Masalah dan tantangan transportasi kota untuk jangka panjang ini merupakan hal yang harus diberi perhatian khusus dan dibahas pencegahannya dalam bentuk kebijakan.

Untuk mengatasi tantangan-tantangan yang disebutkan sebelumnya, diperlukan kebijakan di bidang transportasi yang mampu mengantisipasi persoalan yang dikhawatirkan akan muncul di Kota Bandar Lampung beberapa tahun mendatang. Pemerintah Kota, khususnya Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung berusaha melakukan perubahan paradigma dengan mengutamakan perwujudan Sistem Angkutan Umum Massal (SAUM) dengan menerapkan pengoperasian angkutan berupa *Bus Rapid Transit* (BRT) yang dikenal dengan sebutan *busway* dan diberi nama Trans-Bandar Lampung. 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).

Pola Angkutan Kota Bandar Lampung direncanakan akan dibagi menjadi 3, yaitu: Trayek Utama yang dilayani oleh Bus jenis BRT, Trayek Cabang/*Feeder* (pengumpan) yang dilayani oleh jenis angkutan kota, dan Angkutan Tidak Dalam Trayek yang dilayani oleh jenis Taksi Argometer. BRT-Trans Bandar Lampung mulai dioperasikan sejak 19 Desember 2011.

Program BRT ini telah diwacanakan sejak tahun 2010 oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, namun dalam perencanaannya masih banyak ketimpangan yang muncul. Persoalan pertama 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). Hal ini menunjukkan indikasi adanya kekurangan dalam perencanaan program BRT.

Dampak dari perencanaan pelaksanaan program BRT ini juga menuai penolakan-penolakan dari para sopir 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 sopir dan pengusaha angkot, bus yang menawarkan kenyamanan dan keamanan bagi penumpang ini, merupakan ancaman serius yang bisa mematikan usaha mereka (Sumber: Lampung Post, 22 November 2011). Persoalan ini kemudian memperjelas adanya penolakan dari pihak sopir angkutan umum dalam realisasi perencanaan program BRT.

Perencanaan dan persiapan program BRT inipun tidak lepas dari adanya ketimpangan yang sangat menonjol. Seperti kita ketahui di kota lainnya yang 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 UU 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 penyebrangan dan fasilitas lainnya. Persoalan ini menjelaskan perencanaan program BRT yang tidak komprehensif, sedangkan penggunaan trotoar jelas sudah ada aturannya.

Merujuk pada realita di atas, Dinas Perhubungan kota Bandar Lampung harus mengimbangi secara maksimal penyediaan anggaran, kemitraan dengan pihak ketiga (*stakeholder*) terkait sarana dan prasarana, dan mengantisipasi pro dan kontra terhadap hadirnya BRT tersebut. Program BRT ini tidak terlepas dari bagaimana pemerintah kota Bandar Lampung berupaya memberikan pelayanan transportasi massal yang aman, nyaman, dan terjangkau.

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka yang menjadi tujuan dalam penelitian ini adalah: mendeskripsikan mekanisme dan tahapan perencanaan Program BRT; mengidentifikasi situasi dan kondisi yang menjadi sumber-sumber polemik dalam perencanaan Program BRT; serta mengidentifikasi *stakeholder* yang terlibat, peran yang dijalankan, dan mekanisme yang digunakan dalam proses perencanaan program BRT di Bandar Lampung.

## 2. MODEL KONSEPTUAL

Bandar Lampung, sebagai ibu kota Propinsi Lampung, tak luput dari masalah transportasi yang membutuhkan penanganan serius. Hal ini diindikasikan dari kesemrawutan pengaturan 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 aktivitas.

Solusi untuk mengatasi tantangan-tantangan tersebut, diperlukan kebijakan di bidang transportasi yang mampu mengantisipasi persoalan yang dikhawatirkan akan muncul di Kota Bandar Lampung beberapa tahun mendatang. Pemerintah Kota, khususnya Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung berusaha melakukan perubahan paradigma dengan mengutamakan perwujudan Sistem Angkutan Umum Massal (SAUM) dengan menerapkan pengoperasian angkutan berupa *Bus Rapid Transit* (BRT) yang dikenal dengan sebutan *busway* dan diberi nama Trans-Bandar Lampung. 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).

Dampak dari perencanaan pelaksanaan program BRT ini juga menuai penolakan dari para sopir angkutan kota yang jurusan beririsan dengan jalur BRT. Masalah lain 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 UU 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 penyebrangan dan fasilitas lainnya. Persoalan ini menjelaskan adanya perencanaan program BRT yang tidak komprehensif, sedangkan penggunaan trotoar jelas sudah ada aturannya.

Merujuk pada realita tersebut, perlu dikaji mekanisme dan tahapan perencanaan Program BRT di Bandar Lampung; mengidentifikasi situasi dan kondisi yang menjadi sumber-sumber polemik dalam perencanaan Program BRT di Bandar Lampung; serta mengidentifikasi *stakeholder* yang terlibat, peran yang dijalankan, dan mekanisme yang digunakan dalam proses perencanaan program BRT di Bandar Lampung.

### 3. METODE PENELITIAN

Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan kualitatif. Alasan penggunaan pendekatan ini karena untuk menafsirkan secara mendalam hasil dari temuan di lokasi penelitian, khususnya mengenai proses perencanaan Program BRT di Bandar Lampung.

Peneliti ini memfokuskan masalah penelitian pada 3 (tiga) hal yaitu: (1) mekanisme dan tahapan perencanaan Program; (2) situasi dan kondisi yang menjadi sumber-sumber polemik dalam perencanaan Program; (3) *stakeholder* yang terlibat, peran yang dijalankan, dan mekanisme yang digunakan dalam proses perencanaan program BRT.

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. Penelusuran di Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung sebagai regulator program BRT Kota Bandar Lampung dan PT. Konsorsium Trans-Bandar Lampung sebagai penyelenggara dan operator pengelolaan sistem BRT kota Bandar Lampung.

Sumber data dalam penelitian ini adalah informan yang terdiri dari Kepala Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, Kepala Bidang Angkutan Jalan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, Komisaris PT. Konsorsium Trans-Bandar Lampung, Kepala DPC Organda Kota Bandar Lampung dan Ketua MTI (Masyarakat Transportasi Indonesia) regional Lampung. Selain itu, penelitian ini juga menggunakan dokumen atau arsip yang berkaitan dengan perencanaan BRT-Trans Bandar Lampung. Sementara teknik yang digunakan dalam mengumpulkan data adalah wawancara, observasi, dan dokumentasi.

Tabel 1. Daftar Dokumen yang Berkaitan dengan Penelitian

No	Dokumen	Substansi
1	Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	Dokumen yang berkaitan dengan mengenai pelaksanaan lalu lintas dan angkutan jalan
2.	Renstra Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung	Dokumen tentang tujuan, visi, misi, dan struktur organisasi Dinas Perhubungan
3.	Keputusan Menteri Perhubungan nomor KM.35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di jalan dengan kendaraan Umum	Dokumen yang berkaitan dengan Penyelenggaraan Angkutan Orang di jalan dengan kendaraan Umum
4.	Profil Kota Bandar Lampung	Dokumen mengenai gambaran umum Kota Bandar Lampung

Dalam penelitian ini teknik analisis data yang digunakan adalah teknik analisis data menurut Miles dan Huberman.

#### 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

##### a. Gambaran Umum Pengembangan Bus Rapid Trans (BRT) Trans Bandar Lampung

Dalam upaya membenahi dan melakukan pengembangan di sektor lalu lintas dan angkutan jalan di Kota Bandar Lampung, satu dari sepuluh kebijakan yang terkait adalah dengan pengembangan Bus Rapid Trans (BRT). Sesuai dengan amanat Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ), pengembangan sistem angkutan umum diperlukan untuk mengurai persoalan lalu lintas perkotaan. Karena itu pemerintah telah membangun beberapa sistem angkutan umum di beberapa kota di Indonesia.

Kota Bandar Lampung merupakan salah satu dari sekian banyak kota besar dan metropolitan yang resmi mengembangkan moda transportasi massal Bus Rapid Trans (BRT) dan kemudian diberi nama Trans Bandar Lampung.

b. Fase Pengembangan Bus Rapid Trans (BRT) 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. Beberapa fase pengembangan BRT-Trans Bandar Lampung, yaitu: **Fase satu.** Penerapan sistem trayek berjenjang (utama, cabang, dan ranting/*feeder*); Pengoperasian bus sedang di trayek utama dan bus kecil/minibus di trayek cabang dan ranting; Perizinan diberikan kepada perusahaan PO (Pengusaha Otobus) bukan pada kendaraan; Persiapan awal penyediaan infrastruktur pendukung (*halte*). **Fase dua.** Pemantapan trayek dan pengoperasian jenis angkutan sesuai jenjang trayek; Penerapan sistem *ticketing*/tiket terpadu; Penyediaan infrastruktur pendukung (*halte*, jalan, terminal). **Fase tiga.** Pemantapan penerapan sistem tiket terpadu; Pemantapan infrastruktur, Penerapan Standar Pelayanan Minimum (SPM); Pengembangan sistem.

c. Trayek

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:** Rajabasa - Panjang (melalui Jl. Soekarno - Hatta); Rajabasa - Sukaraja (melalui Jl. P. Diponegoro); Perum Korpri - Sukaraja (melalui Jl. Wolter Monginsidi); Tanjungkarang - Ir. Sutami (melalui Jl. P. Antasari); Kemiling - Sukaraja (melalui Jl. Jend. Sudirman); Rajabasa - Pasar Cimeng (melalui Kemiling); Panjang - Citra Garden (melalui Jl. Yos Sudarso). **Trayek pengumpan/*feeder*.** Kemiling - Way Kandis → Jl. Imam Bonjol - Pagar Alam (gang PU) - Teuku Umar - Urip Sumoharjo - Ki Maja - Ratu Dibalau Kemiling - Sukarame → Jl. Imam Bonjol - Sam Ratulangi - Panglima Polim - Bhakti - Urip Sumoharjo - Endro Suratmin Kemiling - Sutami (Sukabumi) → Jl. Imam Bonjol - Sisimangaraja - Cut Nyak Dien - RA. Kartini - Kotaraja - Pemuda - Hayam Wuruk - Ryacudu - Tirtayasa Way Kandis - Batu Putuk → Jl. Sentot Alibasya - Sultan Agung - Arif Rachman Hakim - Ichwan Ridwan Rais - Hayam Wuruk - Dr. Harun II - Dr. Harun - HOS Cokroaminoto - Nusa Indah - P. Diponegoro - Cut Mutia - Basuki Rahmat - WR. Supratman - Setia Budi - WA. Rahman Sukarame - Sukaraja → Jl. Karimun - Legundi - Urip Sumoharjo - Pajajaran - Antasari - Gajah Mada - Dr. Susilo - P. Diponegoro - Dr. Ciptomangunkusumo - Ahmad Dahlan - Salim Batubara - Yos Sudarso Serta beberapa ruas jalan kota lainnya yang dapat dijadikan lintasan angkutan umum dengan jenis moda angkutan yang lebih kecil (mikrolet) yang merupakan trayek rekomendasi yang dimuat dalam Rencana Induk Jaringan Lalulintas dan Angkutan Jalan (RIJ-LLAJ) Kota Bandar Lampung tahun 2011.

d. Sarana dan Prasarana Pengembangan Bus Rapid Trans (BRT) Trans Bandar Lampung

**Jenis bus.** 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/AC (*air conditioner*). 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.

**Jenis Halte.** 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.

e. Model Pengembangan Bus Rapid Trans (BRT) Trans Bandar Lampung

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 2. Model Pengembangan BRT**

	Model 1	Model 2	Model 3	Model 4	Model 5
Bus	KEMHUB	KEMHUB	KEMHUB	Pemda	Swasta
Halte	Pemda	Pemda	Swasta	Swasta/Pemda	Swasta
Operator	Pemda	Swasta	Pemda	Swasta	Swasta

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

Untuk merealisasikan model pengembangan BRT-Trans Bandar Lampung (model 5), maka pemerintah kota harus mempersiapkan *masterplan* pengembangan BRT terkait sarana, prasarana, trayek, dan juga Standar pelayanan. Kemudian mulai memberlakukan perda Lalu-lintas dan Angkutan Jalan yang memuat pengembangan BRT, serta membentuk lembaga pengembangan BRT di bawah Dishub/Walikota/ bagian dari pemerintah kota (RIJ-LLAJ Kota Bandar Lampung, Bab 6 hal 7).

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. Kerja Sama Operasional (KSO):6 PO; dan Konsorsium: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.

## B. Penyajian Data dan Pembahasan

### 1. Mekanisme dan Tahapan Perencanaan Program BRT di Bandar Lampung

Program BRT di Bandar Lampung merupakan sebuah program alternatif untuk mengurai kemacetan kota yang semakin parah. Hal ini sesuai dengan penjelasan Bapak Iskandar Zulkarnain, A.TD, SH., M.T. (kepala Bidang Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung): *"Masalah yang dihadapi kota Bandar Lampung ini cukup banyak, yang paling utama itu adalah pertumbuhan lalu lintas Bandar Lampung yang cukup tinggi, sementara pertumbuhan jaringan jalan kita sangat kecil sekali, sehingga pertumbuhan jaringan jalan tidak diimbangi dengan pertumbuhan lalu lintas"*. (Wawancara, pada Senin 7 Mei 2012). Hal yang senada juga disampaikan oleh Badri Tamam, Sekretaris Kota Bandar Lampung, bahwa pengoperasian Trans Bandar Lampung sebagai sistem angkutan massal merupakan langkah maju dan efektif dalam rangka memberikan pelayanan transportasi yang efektif, aman, nyaman, serta murah kepada masyarakat. *"Selain itu, pengoperasian Trans Bandar Lampung juga diharapkan mampu menyelesaikan persoalan-persoalan lalu lintas, terutama masalah kemacetan."* ([www.radarlampung.com](http://www.radarlampung.com), diakses pada tanggal 24 Februari 2012 pukul 14:05).

Dalam merealisasikan tujuannya, pihak Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung juga telah melakukan *study load factor*. Hasilnya diketahui jumlah bus yang dibutuhkan untuk menerapkan angkutan massal sebanyak 250 bus ukuran tiga perempat. Bus ini melintasi 7 rute trayèk, 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. ([www.radarlampung.com](http://www.radarlampung.com), diakses pada 24 Februari 2012 pukul 14:05)

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 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. Jadi ini merupakan gabungan dari beberapa pengusaha dan istilahnya ini bukan monopoli satu perusahaan, bukan. Ini merupakan gabungan dari pengusaha yang bergabung menjadi satu dalam konsorsium PT. Trans Bandar Lampung"*. (Wawancara, pada Senin 7 Mei 2012).

Bentuk formalnya 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. Dalam kesepakatan ini disebutkan pihak Pemerintah Kota Bandar Lampung menyediakan sarana dan prasarana, kebijakan tentang angkutan orang di jalan, trayek jalur untuk BRT, serta pihak PT. Trans Bandar Lampung menyediakan bis-bis yang dibutuhkan.

Adapun untuk 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 Bapak Iskandar Zulkarnain: *"Untuk penyedia haltenya, ditunjuk oleh Pak Walikota dan karena memang ada keinginan dari pihak ketiga. Karena hanya CV. Devis Jaya yang menyanggupi, 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"*. (Wawancara, pada Senin 7 Mei 2012).

Berdasarkan data-data di atas, maka tahapan perencanaan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung adalah: studi kelayakan program; sosialisasi dengan *stakeholder*; proses kesepakatan kerja sama operasional (KSO) dengan PT. Trans Bandar. menyiapkan sarana dan prasarana penunjang, dalam hal ini membuat kesepakatan dengan CV. Devis Jaya untuk pengadaan Halte BRT.

Adapun tahapan perencanaan yang dilakukan oleh Pihak Organda, sebagai mitra dari Pemerintah Kota Bandar Lampung, setelah mendengar dan mempelajari sosialisasi program BRT maka 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)

Operasionalisasi BRT ini berdampak pada beberapa kendaraan umum yang sebelumnya telah memberikan pelayanan kepada masyarakat, seperti mikrolet dan Bis Damri. 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 Oerum 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.

Setelah kesepakatan internal diantara anggota konsorsium PT Trans Bandar Lampung sudah final, maka tahap selanjutnya adalah rekrutmen tenaga kerja sebagai sopir bis BRT. Komisaris Utama BRT Tony Eka Candra ([www.radarlampung.com](http://www.radarlampung.com), diakses pada tanggal 04 Mei 2012 pukul 14:28) 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.

Secara umum, tahapan perencanaan yang dilakukan oleh Organda Propinsi Lampung, dalam hal ini oleh Konsorsium PT. Trans Bandar Lampung adalah: mengikuti dan mengkaji sosialisasi dari Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung; membentuk konsorsium pengusaha angkutan umum di Kota Bandar Lampung, dalam wadah baru yang bernama PT. Trans Bandar Lampung; PT. Trans Bandar Lampung membentuk pola pengelolaan internal; Proses kesepakatan kaerja sama operasional (KSO) dengan dengan Pemerintah Kota Bandar Lampung; melakukan pengadaan bus; rekrutmen sumber daya manusia; opsionalisasi Bus Rapid Transit (BRT).

## **2. Situasi dan kondisi yang menjadi Sumber-Sumber Polemik dalam Perencanaan Program BRT di Bandar Lampung**

Keberadaan Bis Rapid Transit (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.

***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. Pegeseran 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. *"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 pada tanggal 03 Mei 2012 pukul 16:05)

Menanggapi kasus monopoli ini, bahkan ada seorang anggota DPR Pusat, Riswan Tony D.K, Anggota Komisi V DPR RI yang membidangi perhubungan Riswan pada 6 Februari 2012 telah mengirim surat yang ditujukan kepada Wali Kota Bandar Lampung Herman H.N. Surat bernomor 021/RT-SK/II/2012 ini membahas pengoperasian BRT. Dalam surat itu disebutkan bahwa Riswan telah menerima surat pengaduan dari Serikat Karyawan Damri bernomor 01/LP.04/DPC/SKARD/V/2012 pada 20 Januari 2012 mengenai pengoperasian bus kota. *"Saya selaku anggota Komisi V DPR RI membidangi perhubungan memohon kepada wali kota Bandarlampung agar tidak mencabut izin trayek bus Damri secara sepihak."*

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. *"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 pada tanggal 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."*

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.

Sebagai upaya mediasi terhadap konflik ini, maka dibuatlah Kesepakatan Bersama Pelaku Transportasi Angkutan Perkotaan di Bandar Lampung tanggal 7 Mei 2012, yang diikuti oleh Kepala Bidang Angkutan Jalan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, Direktur PT. Trans Bandar Lampung, Sekretaris Umum DPD SPTI Propinsi Lampung, Ketua Forum Paguyuban Pengemudi Angkutan Kota Bandar Lampung dan Korlap DPD SPTI Propinsi Lampung. Menyepakati:

Seluruh Angkutan Umum Perkotaan di Bandar Lampung (BRT, Angkot/Mikrolet, Taxi, Ranmor Sewa, Travel, Angkutan Pariwisata), wajib

melayani rute angkutan sesuai ijin trayek yang telah ditetapkan oleh Pemerintah Kota Bandar Lampung.

Seluruh Angkutan Umum Perkotaan di Bandar Lampung (BRT, Angkot/Mikrolet, Taxi, Ranmor Sewa, Travel, Angkutan Pariwisata), wajib mematuhi peraturan lalulintas sebagaimana yang ditetapkan oleh Undang-Undang No 22 tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan. Bus Rapi Transit/BRT wajib menaikkan Penumpang/Pemakai Jasa ditempat pemberhentian yang telah ditentukan baik di halte maupun di rambu tempat pemberhentian BRT yang telah ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung. BRT maupun Angkot (mikrolet) yang baru keluar dari garasi (pool) kendaraan tidak diperkenankan menaikkan penumpang (pemakai jasa) sesuai dengan ijin trayek masing-masing.

Angkot (mikrolet) yang telah berakhir masa ijin trayeknya dimohonkan kepada Pemerintah Kota Bandar Lampung untuk dapat diberikan dispensasi selama 1 (satu) tahun untuk mengisi rute feeder. Meminta kepada Pemerintah Kota Bandar Lampung melalui Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dan Organda Kota Bandar Lampung, agar Pemilik/Pengemudi ANgkot/Mikrolet dapat difasilitasi untuk membentuk konsorsium feeder angkot (mikrolet) Kota Bandar Lampung dalam rangka untuk mengisi rute-rute feeder ke depan yang ditetapkan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung. Meminta kepada Aparat Penegak Hukum (Kepolisian dan Dinas Perhubungan) untuk menindak kendaraan plat hitam yang beroperasi mengangkut penumpang di wilayah Hukum Kota Bandar Lampung.

Rambu-rambu tempat pemberhentian Bus Rapid Transit (BRT) akan dipasang sementara oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung secara bertahap paling lambat 1 (satu) bulan sambil menunggu rambu-rambu yang permanen yang saat ini masih dalam proses tender oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung. Apabila ada hal-hal yang tidak sesuai dengan ketentuan kesepakatan, kami bersepakat untuk duduk bersama merumuskannya melalui musyawarah dan mufakat. Kami bersepakat untuk menjaga ketentraman, kenyamanan, ketertiban dan keamanan Kota Bandar Lampung, khususnya di bidang lalulintas dan angkutan jalan. Apabila ada pihak-pihak yang ingin mengganggu stabilitas, ketentraman, kenyamanan, ketertiban dan keamanan Kota Bandar Lampung khususnya di bidang lalulintas dan angkutan jalan, kami akan segera melaporkannya kepada aparat penegak hokum (kepolisian). Apabila ada pelanggaran terhadap kesepakatan ini, kami bersedia untuk diberikan sanksi sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

**BRT yang tidak membayar retribusi terminal.** Selain kasus monopoli ijin trayek, ada lagi situasi dan kondisi yang menyebabkan polemic dari program BRT di Kota Bandar Lampung. Hal ini adalah 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 juga untuk memaksimalkan pendapatan asli daerah (PAD). *"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 tanggal 28 April 2012 pukul 14:27). Adanya Indikasi Pungutan Liar dalam Seleksi Sopir di PT. Trans Bandar Lampung

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 bus rapid transit (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 pada tanggal 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 mempermudahnya. 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 pada tanggal 4 Mei 2012 pukul 14:28)

### **3. Stakeholder yang Terlibat, Peran yang dijalankan, dan Mekanisme yang digunakan dalam Proses Perencanaan Program BRT di Bandar Lampung**

Program BRT ini merupakan program kemitraan yang melibatkan banyak stakeholder, diantaranya 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).

**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, se usai diskusi publik mengenai pelayanan transportasi umum perkotaan yang digelar di Hotel Novotel, Lampung, pada tanggal 23 Februari 2012. ([www.radarlampung.com](http://www.radarlampung.com), diakses pada tanggal 24 Februari 2012 pukul 14:05)

**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. Jadi ini merupakan gabungan dari beberapa pengusaha dan istilahnya ini bukan monopoli satu perusahaan, bukan. Ini merupakan gabungan dari pengusaha yang bergabung menjadi satu dalam konsorsium PT. Trans Bandar Lampung*". (Wawancara, pada Senin 7 Mei 2012).

**Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kota Bandar Lampung.** Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (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.

**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)

**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.

**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.

**Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI) Wilayah Lampung.** Masyarakat Transportasi Indonesia (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 ini 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.

**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 mempermasalahkan juga BRT Bandar Lampung yang tidak membayar retribusi terminal.

**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. Karena hanya CV. Devis Jaya yang menyanggupi, 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".* (Wawancara, pada Senin 7 Mei 2012).

**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.

## C. KESIMPULAN DAN SARAN

### a. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian, maka dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut: Program BRT ini merupakan amanat dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ditegaskan bahwa setiap kota harus mempunyai moda transportasi angkutan massal. Dengan tujuan untuk mengurangi kemacetan di Kota Bandar Lampung; Proses perencanaan program BRT telah dilaksanakan, terutama oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung serta Konsorsium PT. Trans Bandar Lampung. Diakui masih tetap terdapat namun program BRT ini harus tetap dijalankan; Terdapat beberapa situasi dan kondisi yang menjadi sumber-sumber polemik dalam perencanaan Program BRT di Bandar Lampung, yaitu 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; Program BRT ini merupakan program kemitraan yang melibatkan banyak *stakeholder*, diantaranya 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).

### 5.2. Saran-Saran

Adapun saran-saran dalam penelitian ini adalah: Pemerintah Kota Bandar Lampung, melalui Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, segera menyelesaikan *route trayek feeder* untuk mengakomodasi sopir angkutan kota/mikrolet yang sudah kehilangan mata pencaharian mereka; Pemerintah Kota Bandar Lampung, melalui Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, segera menyelesaikan pembangunan sarana dan prasarana untuk BRT seperti halte, rambu-rambu serta jalur khusus BRT; Aparat keamanan, terutama polisi, perlu bersikap tegas terhadap sopir BRT yang berhenti tidak pada tempat yang telah ditentukan, baik untuk menaikkan ataupun menurunkan penumpang.

## DAFTAR PUSTAKA

- Adisasmita, Rahardjo dan Adisasmita, Sakti Adji, 2011, *Manajemen Transportasi Darat Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas di kota Besar (Jakarta)*, Graha Ilmu, Yogyakarta.
- Basrowi, dan Suwandi, 2008, *Memahami Penelitian Kualitatif*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Hasibuan, Malayu S. P., 2006, *Manajemen, Dasar, Pengertian, dan Masalah*. Bumi Aksara, Jakarta.
- Islamy, M. Irfan, 2003, *Dasar-Dasar Administrasi Publik dan Manajemen Publik*, Program Studi Ilmu Administrasi Universitas Brawijaya, Malang (tidak diterbitkan).
- Kunarjo, 2002, *Perencanaan dan Pengendalian Program Pembangunan*, UI-Press, Jakarta.
- Mahmudi, 2010, *Manajemen Kinerja Sektor Publik*, UPP STIM YKPN, Yogyakarta.
- Manullang, 1996, *Dasar-Dasar Manajemen*. PT.Pertja. Jakarta.
- Miro, Fidel, 2005, *Perencanaan Transportasi: Untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi*. Erlangga, Jakarta.
- Moleong, Lexy, 2007, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Rosda, Bandung.
- Mukhtar, 2007, *Bimbingan Skripsi, Tesis, dan Artikel Ilmiah: Panduan Berbasis penelitian Kualitatif Lapangan dan Perpustakaan*, Gaung Persada, Jakarta.
- Nasution, 1996, *Manajemen Transportasi*. Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Sadyohutomo, Mulyono, 2009, *Manajemen Kota & Wilayah Realita & Tantangan*. Bumi Aksara, Jakarta.
- Siswanto, 2007, *Pengantar Manajemen*, Bumi Aksara, Jakarta.
- Soedjono, dan Abdurrahman, 1996. *Metode Penelitian*. Rineka Cipta, Jakarta.
- Sugiyono, 2009, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta, Bandung.
- Sule, Ernie Trisnawati Sefullah, Kurniawan, 2005, *Pengantar Manajemen*, Kencana, Jakarta.
- Syafii, 1998, *Manajemen Pemerintahan*, PT.Pertja, Jakarta.
- Tngkilisan, Hesel Nogi D, 2003, *Kebijakan Publik yang Membumi, Konsep, Strategi, dan Kasus*. Yayasan Pembaruan Administrasi Publik, Yogyakarta.
- Terry, George R, 2003, *Prinsip-Prinsip Manajemen*, Bumi Aksara, Jakarta.
- Terry, George R & Rue, Leslie W, 1996, *Dasar-Dasar Manajemen*, Bumi Aksara, Jakarta.
- Thoah, Miftah, 2008, *Ilmu Administrasi Publik Kontemporer*, Kencana, Jakarta.
- Waluyo, 2007, *Manajemen Publik (Konsep, Aplikasi, dan Implementasinya dalam pelaksanaan Otonomi Daerah)*, Mundur Maju, Bandung.
- Sumber Lainnya:
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum.
- Renstra Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung tahun 2011-2015.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2003 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Surat Kabar :

Lampungpost, 02 Oktober 2011.  
Lampungpost, 04 November 2011.  
Lampungpost, 05 November 2011.  
Lampungpost, 22 November 2011.  
Lampungpost, 20 Februari 2012.  
Radar Lampung, 01 Maret 2012.