

**ANALISIS KEBIJAKAN DINAS PERHUBUNGAN KOTA BANDAR LAMPUNG
DALAM MENGATASI KEMACETAN LALU LINTAS
MELALUI OPERASIONALISASI BUS RAPID TRANSIT
(Studi di Kota Bandar Lampung)**

AGUS ISKANDAR

Dosen FISIP UT Jalan Soekarno Hatta Bandar Lampung

ABSTRACT

Policy in traffic congestion by Government of Bandar Lampung directed to create good traffic order for the present and for the future. Problems of this research are: (1) What is the Department of Transportation policy of Bandar Lampung in addressing traffic congestion through the operationalization of Bus Rapid Transit? (2) What are the factors supporting and inhibiting Policy Bandar Lampung Transportation Agency in addressing traffic congestion through the operationalization of Bus Rapid Transit? This research approach is normative and empirical jurisdiction. Data was collected through library research and field study. The data was then analyzed to obtain qualitative research conclusions. The results and discussion indicate: (1) Bandar Lampung city government policy in addressing traffic congestion through operationalization Bus Rapid Transit (BRT) is a policy that is both urgent and requires settlement in a short time, because congestion has become a problem that needs to be as soon as possible addressed. (2) The factors that support the policy of Bandar Lampung transportation agencies in addressing traffic congestion through the operationalization of Bus Rapid Transit is a legal umbrella operation of BRT, the BRT implementation and operationalization of the expectations of the people in town that mass transportation

Keywords : Policy, Bus Rapid Transit, Congestion

I. PENDAHULUAN

Negara Indonesia merupakan negara konstitusi, bersendikan demokrasi, dan berbentuk republik kesatuan, sebagaimana diatur dalam Pasal 1 angka (1) Undang-Undang Dasar 1945 yang menyebutkan Negara Indonesia ialah negara kesatuan yang berbentuk republik, dan dipertegas dengan Pasal 37 ayat (5) bahwa khusus mengenai bentuk Negara Kesatuan Republik Indonesia tidak dapat dilakukan perubahan. Pada Pasal 18 A UUD 1945 disebutkan bahwa:

1. Hubungan wewenang antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah provinsi, kabupaten dan kota, atau antara provinsi, kabupaten dan kota, diatur dengan undang-undang dengan memperhatikan kekhususan dan keragaman daerah.
2. Hubungan keuangan, pelayanan umum, pemanfaatan sumber daya alam dan sumber daya lainnya antara pemerintah pusat dan pemerintah daerah diatur dan dilaksanakan secara

adil dan selaras berdasarkan undang-undang (Bagir Manan, 2005: 13)

Asas-asas yang pada awalnya adalah asas sentralisasi dan konsentrasi, berkembang menjadi asas desentralisasi dan dekonsentrasi, dengan prinsip demokrasi, peran serta, prakarsa dan aspirasi masyarakat sendiri atas dasar pemerataan dan keadilan serta sesuai dengan kondisi, potensi dan keragaman daerah.

Lahirnya Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 jo Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2008 Tentang Pemerintahan Daerah, berkaitan erat dengan perubahan kebijaksanaan desentralisasi di Indonesia. Undang-undang ini membawa pergeseran paradigma terhadap penyelenggaraan pemerintahan mulai dari pemerintahan pusat sampai pada pemerintahan desa. Inilah konsekuensi dari sebuah tuntutan kebijakan dan paradigma baru yang harus dipilih. Undang-undang ini telah memberikan otonomi yang jauh lebih besar kepada daerah otonom yaitu Pemerintah Daerah Kabupaten dan Kota. Otonomi daerah dianggap sebagai opsi yang tepat untuk meningkatkan derajat keadilan sosial serta distribusi kewenangan secara proporsional antara Pemerintah Pusat, Pemerintah Provinsi dan Pemerintah Kabupaten/Kota dalam hal penentuan kebijakan publik, penguasaan aset ekonomi dan politik serta pengaturan sumber daya lokal (Affan Gaffar, 2006 : 72).

Terkait dengan hal di atas, Pasal 18 Undang-Undang Dasar 1945 Amandemen Keempat menyebutkan bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia dibagi atas daerah-daerah provinsi dan daerah provinsi itu dibagi atas Kabupaten dan kota, yang tiap-tiap provinsi, kabupaten, dan kota itu

mempunyai pemerintahan daerah, yang diatur dengan Undang-Undang. Negara pada hakikatnya sangat menghargai hak-hak asal usul suatu daerah yang telah otonomi sepenuhnya dalam mengatur dan mengelola rumah tangganya sendiri.

Salah satu urusan yang menjadi kewenangan daerah otonom adalah penyelenggaraan sistem transportasi yang sesuai dengan kebutuhan masing-masing daerah. Transportasi merupakan sarana yang sangat penting dan strategis dalam memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan serta mempengaruhi semua aspek kehidupan bangsa dan negara. Pentingnya transportasi, baik darat, laut maupun udara, ini tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang.

Menurut C.S.T. Kansil dan Christine S.T. Kansil, Transportasi berperan sebagai penunjang, pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan suatu daerah, sehingga diperlukan jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang memenuhi nilai-nilai ideal seperti ; ketertiban, keteraturan, kelancaran, keselamatan dan keamanan. Untuk mencapai nilai-nilai ideal tersebut, dituntut adanya suatu penataan dalam sistem pengaturan dan manajemen lalu lintas transportasi yang terpolo, terpadu, terorganisasi, sistematis serta berasas pada kepentingan, keadilan dan kesejahteraan rakyat di daerah (provinsi, kabupaten/kota) yang bersangkutan (C.S.T. Kansil dan Christine S.T. Kansil, 1995: 4).

Demikian pula halnya dengan Kota Bandar Lampung, sebagai Ibu Kota Provinsi Lampung, secara otomatis Bandar Lampung menjadi pusat aktivitas

pemerintahan, perekonomian, pendidikan, dan sosial budaya, sehingga sistem transportasi kota, khususnya sistem transportasi dan lalu lintas darat harus ditata dengan pengaturan dan manajemen yang memenuhi kriteria nilai-nilai ideal sebagaimana telah disebutkan di atas.

Transportasi merupakan permasalahan yang mempunyai pengaruh penting dalam kehidupan masyarakat modern. Selain mempunyai dampak secara ekonomis, transportasi berdampak secara sosial dan budaya yaitu dengan membentuk gaya hidup dan dampak politik. Isu ini acap kali menduduki tempat terkemuka dalam pembahasan agenda politik. Permasalahan yang terjadi dalam transportasi kota adalah kemacetan lalu lintas. Di Bandar Lampung, kemacetan lalu lintas merupakan fenomena dan permasalahan strategis yang sehari-hari dapat dijumpai. Selanjutnya akan digambarkan pada dua pembahasan yaitu; peta kemacetan lalu lintas dan faktor penyebab kemacetan lalu lintas di Kota Bandar Lampung.

Karakteristik lalu lintas darat Kota Bandar Lampung pada dasarnya hampir sama dengan kota-kota lain di Indonesia. Apabila dilihat dari jaringan jalannya, terdapat bagian yang membentuk jaringan jalan dan area khusus pada daerah pusat kegiatan atau *Central Business District* (CBD). Terdapat pula jalan-jalan alternatif yang merupakan jalan lain untuk menuju tempat tujuan (Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, 2012: 2).

Kota Bandar Lampung merupakan kota perlintasan bagi kendaraan pribadi maupun umum untuk angkutan orang dan angkutan barang yang akan menuju ke Pulau Jawa atau masuk ke Pulau Sumatera melalui Pelabuhan Bakauheni. Jalan yang

dilintasi yaitu Jalan Soekarno Hatta yang merupakan jalan lintas trans Sumatera. Kemacetan lalu lintas disebabkan berbagai faktor yang kompleks, multidimensional dan saling berhubungan, sehingga pembahasan mengenai masalah ini, tidak dapat dilakukan secara terpisah dan parsial tetapi dilakukan secara utuh dan menyeluruh.

Kemacetan lalu lintas disebabkan berbagai faktor yang kompleks, multidimensional dan saling berhubungan, sehingga pembahasan mengenai masalah ini, tidak dapat dilakukan secara terpisah dan parsial tetapi dilakukan secara utuh dan menyeluruh. Berbagai faktor penyebab kemacetan lalu lintas di Bandar Lampung meliputi:

- 1) Terkonsentrasinya berbagai aktivitas di pusat kota
- 2) Hampir bersamaannya waktu beraktivitas di kota
- 3) Besarnya jumlah angkutan umum dan kendaraan pribadi
- 4) Banyaknya Pedagang Kaki Lima (PKL) yang berjualan di trotoar sepanjang jalan protokol kota.
- 5) Rendahnya kedisiplinan pemakai jalan
- 6) Banyaknya terminal bayangan di sepanjang tepi jalan
- 7) Perlintasan/rel kereta api

Oleh karena itu, untuk mengantisipasi pergerakan orang maupun barang maka diperlukan suatu pola transportasi yang diatur dalam suatu sistem jaringan transportasi. Sarana infrastruktur lalu lintas darat Kota Bandar Lampung yang berkaitan dengan sistem jaringan transportasi meliputi jalan, jembatan penyeberangan, perparkiran, dan terminal. Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung merupakan salah satu satuan kerja perangkat daerah yang memiliki tugas

pokok dan fungsi dalam bidang pengaturan dan penertiban lalu lintas di Kota Bandar Lampung.

Kebijakan untuk mengantisipasi kemacetan lalu lintas ini oleh Pemerintah Kota Bandar Lampung dituangkan ke dalam suatu program kerja dengan memperhatikan berbagai aspek yang berkaitan dengan kebijakan tersebut. Pada dasarnya kebijakan ini diarahkan pada terciptanya kelancaran dan ketertiban lalu lintas baik untuk saat ini maupun untuk masa yang akan datang, selain harus secara terpola, terpadu, terorganisasi, sistematis serta berasas pada kepentingan, keadilan dan kesejahteraan rakyat, harus pula memberi ruang bagi keterlibatan publik berupa partisipasi dan peran serta seluruh komponen masyarakat luas.

Masalah yang melatarbelakangi penelitian ini adalah adanya kurangnya kenyamanan masyarakat pengguna angkutan kota (angkot) di Kota Bandar Lampung, di antaranya pelayanan awak angkot yang tidak sopan, praktik pemberlakuan tarif yang tidak sesuai dengan ketentuan, usia angkot yang sudah tidak layak beroperasi, sopir angkot yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) atau dikenal dengan sopir tembak, perilaku sopir angkot yang tidak mengindahkan keselamatan penumpang . Berbagai permasalahan angkot tersebut tentunya memerlukan solusi dari Pemerintah Kota Bandar Lampung.

Pemerintah Kota Bandar Lampung sebenarnya sudah menetapkan produk yuridis terkait dengan lalu lintas Kota Bandar Lampung yang dituangkan dalam Peraturan Daerah Nomor 6 Tahun 1985 tentang Pola Angkutan Umum dalam Kota Madya Daerah Tingkat II Bandar Lampung. Namun permasalahannya adalah

apakah produk yuridis yang telah ditetapkan tersebut sudah terlaksana secara efektif, apakah produk yuridis tersebut sudah meng-*cover* semua permasalahan lalu lintas Kota Bandar Lampung yang semakin kompleks dan multidimensional saat ini

Solusi atas berbagai permasalahan angkot di Kota Bandar Lampung diarahkan pada pencapaian sistem transportasi darat yang memenuhi nilai-nilai ideal ketertiban, keteraturan, kelancaran, keselamatan dan keamanan. Oleh karena itu diperlukan penyusunan rencana-rencana strategis oleh Pemerintah Kota Bandar Lampung melalui instansi terkait, khususnya Dinas Perhubungan. Upaya pengaturan dan penertiban lalu lintas di Kota Bandar Lampung tersebut dilaksanakan oleh Dinas Perhubungan dengan melaksanakan kebijakan untuk mengatasi kemacetan lalu lintas. Salah satu kebijakan yang ditempuh adalah pemberlakuan Bus Rapid Transit (BRT), sebagai sarana transportasi masal bagi masyarakat Kota Bandar Lampung.

Kebijakan pemberlakuan BRT dituangkan ke dalam Peraturan Walikota Bandar Lampung Nomor 10 Tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Tahun 2011-2030, Pasal 10 ayat (4) huruf (c) menyatakan bahwa untuk peningkatan penyediaan prasarana dan sarana kota secara terpadu yang berwawasan lingkungan, dikembangkan sistem transportasi perkotaan menggunakan sistem transportasu massal di pusat primer Tanjung Karang serta penyediaan bus rapid transit (BRT) yang berimplikasi pada penyediaan fasilitas bagi pejalan kaki.

Pemberlakuan kebijakan BRT menuai pro dan kontra dari berbagai pihak.

Bagi pihak yang mendukung BRT ini dinilai menjadi alternatif dalam menyediakan transportasi massal, sedangkan bagi pihak yang tidak mendukung pemberlakuan BRT dinilai akan mematikan para pelaku usaha angkutan kota, sehingga pro dan kontra tersebut merupakan aspek yang menarik untuk dibahas lebih lanjut ke dalam suatu penelitian ilmiah.

Berdasarkan uraian pada latar belakang tersebut, maka dapat diidentifikasi permasalahan sebagai berikut: Bagaimanakah kebijakan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung Dalam mengatasi kemacetan lalu lintas melalui operasionalisasi Bus Rapid Transit? Apakah faktor-faktor yang mendukung dan menghambat Kebijakan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam mengatasi kemacetan lalu lintas melalui operasionalisasi Bus Rapid Transit?

II. PEMBAHASAN

Konsep Kebijakan Publik

Menurut Dunn dalam Suharto, analisis kebijakan adalah suatu aktivitas intelektual yang dilakukan dalam proses politik. Analisis kebijakan merupakan aktivitas menciptakan pengetahuan tentang dan dalam proses pembuatan kebijakan. Keberhasilan analisis pembuatan kebijakan dapat dikembangkan melalui tiga proses, yaitu:

1) Proses pengkajian kebijakan, menyajikan metodologi untuk analisis kebijakan. Metodologi di sini adalah sistem standar, aturan, dan prosedur untuk menciptakan, menilai secara kritis, dan mengkomunikasikan

pengetahuan yang relevan dengan kebijakan.

- 2) Proses pembuatan kebijakan adalah serangkaian tahap yang saling bergantung yang diatur menurut urutan waktu: penyusunan agenda, formulasi kebijakan, adopsi kebijakan, implementasi kebijakan, dan penilaian kebijakan.
- 3) Proses komunikasi kebijakan, merupakan upaya untuk meningkatkan proses pembuatan kebijakan berikut hasilnya.

Selanjutnya menurut Suharto, terdapat enam tahapan dalam analisis kebijakan publik yaitu sebagai berikut:

1. Mendefinisikan Masalah Kebijakan
Mendefinisikan masalah kebijakan pada intinya merujuk pada kegiatan untuk mengeksplorasi berbagai isu-isu atau masalah sosial, dan kemudian menetapkan satu masalah sosial yang akan menjadi fokus analisis kebijakan. Pemilihan masalah sosial didasari beberapa pertimbangan, antara lain: masalah tersebut bersifat aktual, penting dan mendesak, relevan dengan kebutuhan dan aspirasi publik, berdampak luas dan positif, dan sesuai dengan visi dan agenda perubahan sosial (artinya masalah tersebut sejalan dengan transformasi sosial yang sedang bergerak di masyarakat, misalnya penguatan demokratisasi, hak azasi manusia atau transparansi dan *good governance*).
2. Mengumpulkan Bukti tentang Masalah Kebijakan adalah seperangkat pernyataan strategis yang didukung oleh fakta, bukan oleh gosip atau 'kabar burung'. Pernyataan masalah kebijakan, karenanya, harus didukung oleh bukti atau fakta yang relevan,

terbaru, akurat dan memadai. Pernyataan masalah tanpa bukti tidak akan meyakinkan pihak-pihak yang akan menjadi target naskah kebijakan kita. Bukti yang disertakan bisa berdasarkan hasil penelitian kita (data primer), khususnya pada naskah kebijakan yang berbentuk *policy study*. Data bisa pula berasal dari data sekunder, yakni hasil temuan orang lain yang dipublikasikan di buku, koran, internet, dokumen pemerintah. Naskah kebijakan yang berbentuk *policy brief* dan *policy memo* jarang menyertakan bukti berdasarkan hasil penelitian primer.

3. Mengkaji Penyebab Masalah

Para analis dan pembuat kebijakan dapat mengidentifikasi penyebab atau faktor yang memberi kontribusi terhadap masalah sosial. Mereka dapat mengembangkan kebijakan publik untuk mengeliminasi atau mengurangi penyebab atau faktor tersebut.

4. Mengevaluasi Kebijakan yang Ada (*existing policy*)

Mengevaluasi kebijakan atau produk yang ada saat ini dapat mengarah pada perbaikan-perbaikan, namun demikian, evaluasi juga sering menghasilkan keputusan-keputusan untuk mengganti secara total model yang ada

5. Mengembangkan Alternatif atau Opsi Kebijakan

Mengembangkan solusi kebijakan publik untuk mengatasi masalah sosial juga perlu mempertimbangkan beberapa alternatif. Dua langkah utama akan sangat bermanfaat bagi pengembangan alternatif kebijakan publik adalah mengembangkan alternatif kebijakan untuk memecahkan masalah sosial adalah mengeliminasi

atau mengurangi sebab-sebab atau faktor-faktor penyumbang terhadap masalah dan menelisik kebijakan yang ada saat ini.

6. Menyeleksi Alternatif Terbaik

Pada langkah ini telah terdapat alternatif kebijakan yang dianggap terbaik dan merupakan penyeleksian awal dalam mengatasi masalah. Dua kriteria yang dapat membantu menentukan alternatif yang paling baik adalah fisibilitas (*feasibility*) dan efektifitas (*effectiveness*). Kebijakan yang terbaik harus memenuhi dua kriteria tersebut (memiliki nilai tinggi), jika memungkinkan.

Analisis kebijakan, sebagai aktivitas fungsional, sama tuanya dengan kebijakan itu sendiri. Pada dasarnya ketika seseorang hendak melakukan analisis kebijakan, ada tiga hal yang perlu diperhatikan yaitu:

a. Analisis kebijakan berusaha untuk memberikan informasi yang valid tentang kinerja kebijakan. Analisis dalam hal ini berfungsi untuk menilai aspek instrumen (cara pelaksanaan) kebijakan dan menilai hasil dari penggunaan instrumen tersebut.

b. Analisis kebijakan berusaha untuk menilai kepastian tujuan atau target dengan masalah dihadapi. Pada fungsi ini analisis kebijakan memfokuskan diri pada substansi dari kebijakan publik yang ada. Dasar asumsi yang digunakan adalah bahwa kebijakan publik dibuat untuk menyelesaikan masalah-masalah yang ada. Hal yang seringkali terjadi adalah tujuan tercapai tapi masalah tidak terselesaikan.

c. Analisis kebijakan berusaha untuk member sumbangan pada analisis kebijakan lain terutama dari segi

metodologi. Artinya, analisis kebijakan diupayakan untuk menghasilkan rekomendasi dari penilaian-penilaian yang dilakukan atas kebijakan yang dianalisis.

Berkenaan dengan produksi informasi mengenai nilai-nilai atau manfaat-manfaat kebijakan hasil kebijakan. Ketika ia bernilai bermanfaat bagi penilaian atas penyelesaian masalah, maka hasil tersebut member sumbangan pada tujuan dan sasaran bagi evaluator, secara khusus, dan pengguna lainnya secara umum. Hal ini dikatakan bermanfaat apabila fungsi analisis kebijakan memang terpenuhi dengan baik. Salah satu fungsi analisis kebijakan adalah harus memberi informasi yang valid dan dipercaya mengenai kinerja kebijakan. Penjelasan di atas menunjukkan bahwa analisis kebijakan harus bersifat empirik dalam arti bahwa penilaian yang dilakukan tidak boleh hanya bersifat spekulatif hipotetik atau asumptif-teoretik, melainkan mesti diuji atau dikuatkan dengan data atau setidaknya hasil penelitian yang pernah dilakukan. Selanjutnya, karena analisis itu dilakukan terhadap alternatif yang tersedia, yang hasilnya nanti adalah pemilihan kita terhadap alternatif yang paling tepat atau baik, maka kita harus bersikap tidak memihak atau bias terhadap salah satu alternatif. Maksudnya, sebelum analisis dilakukan, kita tidak menentukan atau memilih alternatif kebijakan mana yang dianggap baik.

Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung Dalam mengatasi kemacetan lalu lintas melalui operasionalisasi Bus Rapid Transit

BRT sebagai angkutan massal yang diharapkan dapat mengatasi kemacetan di

Kota Badar Lampung. Dalam operasionalnya jam pelayanan BRT dari jam 06.00 pagi hingga jam 18.00 sore. Saat ini kendaraan BRT di Bandar Lampung berjumlah 250 kendaraan,

Langkah Pemerintah Kota Bandar Lampung dalam sektor transportasi, adalah sebagai berikut:

1. Bidang Penyelenggaraan Angkutan Umum
2. Bidang Lalu Lintas
3. Bidang Perparkiran
4. Penyelenggaraan Terminal

Menurut penjelasan Normansyah selaku Kepala Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung maka diketahui bahwa kebijakan mengatasi kemacetan didasarkan pada tugas pokok dan fungsi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung sebagaimana tercantum dalam Pasal 12 Peraturan Daerah Kota Bandar Lampung Nomor 3 Tahun 2008 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Dinas Daerah Kota Bandar Lampung, yaitu Dinas Perhubungan merupakan unsur pelaksana tugas Walikota, mempunyai tugas Pokok melaksanakan urusan pemerintahan Kota di bidang Perhubungan berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuan.

Dinas Perhubungan menyelenggarakan fungsi: (a) Perumusan kebijakan teknis di bidang Perhubungan; (b) Penyelenggaraan urusan pemerintahan dan pelayanan umum di bidang Perhubungan; (c) Pembinaan dan pelaksanaan tugas di bidang Perhubungan; (d) Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Walikota di bidang Perhubungan; (e) Pelayanan administratif.

Sesuai dengan penjelasan tersebut maka dapat dinyatakan bahwa kebijakan merupakan proses penyusunan secara sistematis mengenai serangkaian kegiatan

yang perlu dilakukan untuk mengatasi berbagai masalah yang dihadapi dalam rangka mencapai tujuan yang telah ditetapkan. Kebijakan merupakan aktivitas memilih dan menghubungkan fakta, membuat serta menggunakan asumsi-asumsi mengenai masa yang akan datang dengan jalan mengambarkan dan merumuskan kegiatan yang diperlukan untuk mencapai hasil yang diinginkan. Dengan perencanaan yang baik, organisasi dapat melihat keadaan ke depan, memperhitungkan berbagai kemungkinan yang akan terjadi, serta menjabarkan kegiatan dan membuat urutan prioritas utama yang ingin dicapai.

Penjelasan di atas menunjukkan bahwa lalu lintas dan angkutan jalan memiliki peranan yang sangat penting dan strategis sehingga penyelenggaraannya dikuasai oleh negara, dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah dengan tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, aman dan efisien, mampu memadukan transportasi lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan, untuk menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.

Menurut Iskandarsyah selaku Kepala Bidang Teknik, maka diketahui bahwa Kebijakan dalam bidang manajemen lalu lintas oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung merupakan pelaksanaan amanat Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bahwa penyelenggaraan dan pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan dilaksanakan pemerintah berdasarkan ketentuan undang-undang.

Keterangan di atas menunjukkan bahwa pembinaan di bidang lalu lintas jalan yang meliputi aspek- aspek pengaturan, pengendalian dan pengawasan lalu lintas harus ditujukan untuk keselamatan, keamanan, ketertiban, kelancaran lalu lintas. Disamping itu, dalam melakukan pembinaan lalu lintas jalan juga harus diperhatikan aspek kepentingan umum atau masyarakat pemakai jalan, kelestarian lingkungan, tata ruang, perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, hubungan internasional serta koordinasi antar wewenang pembinaan lalu lintas jalan di tingkat pusat dan daerah serta antar instansi, sektor dan unsur terkait lainnya. Di samping itu, untuk dapat lebih meningkatkan daya guna dan hasil guna dalam penggunaan dan pemanfaatan jalan, diperlukan pula adanya ketentuan-ketentuan bagi Pemerintah dalam melaksanakan kegiatan-kegiatan perencanaan, pengaturan, pengawasan dan pengendalian lalu lintas dan juga dalam melaksanakan kegiatan-kegiatan perencanaan, pengadaan, pemasangan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan di seluruh jaringan jalan.

Berdasarkan uraian di atas maka dapat dinyatakan bahwa tahap pendefinisian masalah kebijakan mengatasi kemacetan lalu lintas Kota Bandar Lampung pada Dinas Perhubungan sesuai dengan konsep bahwa mendefinisikan masalah kebijakan pada intinya merujuk pada kegiatan untuk mengeksplorasi berbagai isu sosial, dan menetapkan satu masalah sosial yang akan menjadi fokus analisis kebijakan. Pemilihan masalah sosial didasari beberapa pertimbangan, antara lain: masalah tersebut bersifat aktual, penting dan mendesak, relevan dengan kebutuhan dan aspirasi

publik, berdampak luas dan positif, dan sesuai dengan visi dan agenda perubahan sosial (artinya masalah tersebut sejalan dengan transformasi sosial yang sedang bergerak di masyarakat).

Kebijakan Pemerintah Kota Bandar Lampung dalam mengatasi kemacetan lalu lintas yang bersifat mendesak dan membutuhkan penyelesaian dalam waktu yang cepat, karena kemacetan telah menjadi masalah yang perlu sesegera mungkin dicarikan jalan keluarnya. Kebijakan yang cukup strategis adalah pembukaan median taman di Jalan Teuku Umar dan pembukaan median jalan di Jalan RA. Kartini dan Pembukaan Jalan Dua Arah di Jalan Katamso, karena tingkat kemacetan di dua titik tersebut sudah cukup padat, sehingga perlu dicarikan solusi atau jalan keluarnya.

Menurut penjelasan Normansyah selaku Kepala Dinas Perhubungan maka diperoleh penjelasan bahwa beberapa bukti mengenai terjadinya kemacetan lalu lintas dapat diidentifikasi dari Permasalahan transportasi yang dihadapi oleh Kota Bandar Lampung saat ini adalah kemacetan lalu lintas yang terjadi pada ruas-ruas jalan utama didalam kawasan pusat kota. Kemacetan lalu lintas ini terjadi karena arus lalu lintas kendaraan bermotor terhambat oleh hambatan samping di sepanjang sisi kiri dan kanan ruas jalan. Hambatan samping penyebab kemacetan berupa PKL, parkir kendaraan, kendaraan tidak bermotor (gerobak dan becak), dan pejalan kaki.

Penjelasan di atas menunjukkan bahwa bukti yang nampak secara nyata adalah keberadaan PKL yang menempati trotoar, lahan parkir, dan tepi badan jalan untuk berjualan. Lahan parkir tersedia yang ditempati oleh PKL menyebabkan

kendaraan menggunakan trotoar dan tepi badan jalan untuk parkir. Terganggunya sarana pejalan kaki yang disebabkan kendaraan parkir di trotoar serta minimnya fasilitas penyeberangan jalan menimbulkan ketidakdisiplinan pejalan kaki menyeberang jalan. Kendaraan tidak bermotor yang berbaur dengan kendaraan bermotor menyumbang hambatan samping yang cukup besar. Ketidakdisiplinan supir angkutan umum dan pengendara sepeda motor menimbulkan kesemrawutan arus kendaraan.

Hambatan samping yang ada menyebabkan kapasitas ruas jalan menurun. Permasalahan ketersediaan lebar dan panjang ruas jalan utama dalam kawasan pusat kota yang minim menyebabkan daya tampung ruas jalan sangat terbatas. Permasalahan lalu lintas lainnya adalah kepadatan lalu lintas yang disebabkan oleh tingginya volume arus lalu lintas kendaraan di ruas-ruas jalan utama. Bertambahnya volume arus lalu lintas kendaraan dikarenakan adanya peningkatan aktivitas yang melibatkan pergerakan arus kendaraan melalui dan menuju kawasan pusat aktivitas kota.

Menurut Iskandarsyah selaku Kepala Bidang Teknik Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, maka diperoleh penjelasan bahwa bukti kemacetan lalu lintas adalah padatnya kendaraan pada jam-jam sibuk. Kemacetan lalu lintas di Kota Bandar Lampung terjadi pada ruas-ruas jalan utama dalam kawasan aktivitas kota terutama pada jam-jam sibuk yaitu pada pukul 07.00 – 08.00 WIB dan 17.00 – 18.00 WIB.

Penjelasan di atas menunjukkan bahwa kemacetan lalu lintas muncul saat terjadi peningkatan arus kendaraan bermotor seperti mobil pribadi, sepeda



motor dan angkutan umum dipagi dan sore hari, seiring aktivitas pergerakan pengguna jalan ke kantor atau sekolah dan kembali lagi ke rumah. Pergerakan kendaraan bermotor yang ada bercampur baur dengan kendaraan tidak bermotor seperti becak dan gerobak yang bergerak tidak searah dengan arus lalu lintas kendaraan bermotor. Ketidaksiplinan para pejalan kaki dalam menyeberang ditambah dengan banyaknya kendaraan parkir di sisi jalan serta trotoar yang dipergunakan pedagang kaki lima menimbulkan keruwetan dan kesemrawutan lalu lintas. Kendaraan angkutan umum (angkot dan bus DAMRI) yang beroperasi juga menjadi penyebab kemacetan dikarenakan mereka berhenti untuk menaikkan dan menurunkan penumpang di jalan.

Kesulitan parkir juga menjadi masalah yang terjadi di Kota Bandar Lampung yaitu ketersediaan lahan parkir yang terbatas dan pengaturan parkir yang kurang baik. Pinggiran badan jalan kerap digunakan sebagai tempat parkir bagi kendaraan bermotor roda-4 maupun roda-2 sehingga menyebabkan hambatan samping pada ruas jalan. Penggunaan kerb sebagai tempat parkir kendaraan dikarenakan lahan parkir yang tersedia dipakai oleh para PKL untuk berjualan. Hambatan samping akibat kendaraan parkir dan PKL menyebabkan kapasitas ruas jalan berkurang sehingga dapat menimbulkan kemacetan lalu lintas.

Pertambahan jumlah penduduk dan peningkatan aktivitas memunculkan arus pergerakan pada dan menuju kawasan aktivitas kota. Pergerakan arus kendaraan tersebut dipengaruhi oleh pola jaringan jalan pusat aktivitas kota dan perilaku karakteristik lalu lintasnya. Kemacetan lalu lintas yang terjadi karena terhambatnya arus pergerakan kendaraan

juga dipengaruhi oleh pola penataan ruang dari tiap-tiap elemen kota seperti penggunaan lahan dan tata-guna bangunan kawasan pusat aktivitas kota. Kondisi lingkungan dan lalu lintas dilokasi kemacetan yang dapat sedikit menggambarkan permasalahan di kawasan pusat aktivitas kota Kota Bandar antara lain situasi lalu lintas tidak tertib, lalu lintas kendaraan padat dan merayap, tata-guna bangunan padat dan tidak teratur, aktivitas kawasan bercampur, padat PKL, kendaraan parkir tidak beraturan, pejalan kaki tidak disiplin, dan sopir angkutan umum serta pengendara sepeda motor juga tidak disiplin.

Menurut Iskandar Z selaku Kepala Bidang Lalu Lintas Jalan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, maka diperoleh penjelasan bahwa secara jelas bukti kemacetan adalah kondisi lalu lintas pada kawasan pusat aktivitas di Kota Bandar Lampung.

Sesuai dengan kondisi Kota Bandar Lampung sebagai ibukota Provinsi Lampung telah mengalami perkembangan yang cukup pesat dalam kurun waktu tiga tahun terakhir, kondisi ini dapat dilihat dari perkembangan dan pertumbuhan lahan terbangun yang setiap tahun rata-rata mengalami peningkatan. Kondisi tersebut dipengaruhi oleh pertambahan jumlah penduduk (alami dan migrasi), perkembangan investasi, dan kebutuhan sarana dan prasarana perkotaan. Selain itu, kawasan-kawasan pusat pertumbuhan baru mulai bermunculan dan telah memberikan implikasi terjadinya pemekaran wilayah di Kota Bandar Lampung. Perkembangan yang pesat tersebut tidak terlepas dari fungsi Kota Bandar Lampung dalam konteks pertumbuhan wilayah Provinsi Lampung sebagai pusat pemerintahan

pejalan kaki. Selain itu ketidakdisiplinan sopir angkutan umum dan pengendara sepeda motor menimbulkan kesemrawutan arus kendaraan, khususnya pada titik kemacetan lalu lintas di Jalan Teuku Umar dan Jalan RA. Kartini.

Menurut penjelasan Normansyah selaku Kepala Dinas Perhubungan maka diketahui bahwa banyak sekali penyebab kemacetan lalu lintas di Kota Bandar Lampung, di antaranya tingginya jumlah kendaraan, badan jalan yang tidak mampu menampung kendaraan, pergerakan manusia yang terjadi pada waktu bersamaan, para PKL yang berjualan di trotoar dan sebagainya.

Kemacetan lalu lintas disebabkan berbagai faktor yang kompleks, multidimensional dan saling berhubungan, sehingga pembahasan mengenai masalah ini, tidak dapat dilakukan secara terpisah dan parsial tetapi dilakukan secara utuh dan menyeluruh. Sesuai dengan penjelasan di atas maka dapat diidentifikasi beberapa penyebab kemacetan lalu lintas di Bandar Lampung yaitu:

- a. Terkonsentrasinya berbagai aktivitas di pusat kota
 - b. Hampir bersamaan waktu beraktivitas di kota
 - c. Besarnya jumlah angkutan umum dan kendaraan pribadi
 - d. Banyaknya Pedagang Kaki Lima (PKL) yang berjualan di trotoar sepanjang jalan protokol kota.
 - e. Rendahnya kedisiplinan pemakai jalan
 - f. Banyaknya terminal bayangan di sepanjang tepi jalan
 - g. Tidak maksimalnya rambu lalu lintas.
- (Sumber: Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung Tahun 2013).

Mengidentifikasi penyebab atau faktor yang memberi kontribusi terhadap

masalah sosial dan dapat mengembangkan kebijakan publik untuk mengeliminasi atau mengurangi penyebab atau faktor tersebut. Dalam penelitian ini telah dikaji beberapa penyebab masalah kemacetan lalu lintas di Kota Bandar Lampung adalah terkonsentrasinya berbagai aktivitas di pusat kota, hampir bersamaan waktu beraktivitas di kota, besarnya jumlah angkutan umum dan kendaraan pribadi, banyaknya Pedagang Kaki Lima (PKL) yang berjualan di trotoar sepanjang jalan protokol kota, rendahnya kedisiplinan pemakai jalan, banyaknya terminal bayangan di sepanjang tepi jalan, adanya perlintasan/rel kereta api dan tidak maksimalnya rambu lalu lintas.

Berdasarkan uraian di atas maka dapat disimpulkan bahwa pada tahap mengkaji penyebab masalah, didapat beberapa penyebab kemacetan lalu lintas di Bandar Lampung khususnya di Jalan Teuku Umar dan Jalan RA Kartini, yang meliputi adalah terkonsentrasinya berbagai aktivitas di pusat kota, hampir bersamaan waktu beraktivitas di kota, besarnya jumlah angkutan umum dan kendaraan pribadi, banyaknya PKL yang berjualan di trotoar sepanjang jalan protokol, rendahnya kedisiplinan pemakai jalan dan tidak maksimalnya rambu lalu lintas.

Berdasarkan uraian di atas maka beberapa alternatif kebijakan dalam mengatasi kemacetan lalu lintas di Kota Bandar Lampung adalah sebagai berikut:

- a. Penertiban Pedagang Kaki Lima (PKL) secara bijaksana
- b. Intensifikasi upaya membangun kedisiplinan pemakai jalan
- c. Menutup terminal-terminal bayangan
- d. Maksimalisasi rambu lalu lintas dan marka jalan

e. Membangun kesadaran pemilik kendaraan bermotor untuk peduli lingkungan dan kesehatan.

(Sumber: Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung Tahun 2013).

Menurut Iskandar Z selaku Kepala Bidang Lalu Lintas Jalan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, maka diperoleh penjelasan bahwa alternatif kebijakan Pemerintah Kota Bandar Lampung dalam mengatasi kemacetan lalu lintas didasarkan pada skenario pemecahan masalah kemacetan lalu lintas dengan pendekatan manajemen lalu lintas, terdiri dari manajemen kapasitas dan manajemen prioritas.

Berdasarkan penjelasan tersebut maka dapat diketahui bahwa alternatif kebijakan Pemerintah Kota Bandar Lampung dalam mengatasi kemacetan lalu lintas didasarkan pada skenario pemecahan masalah kemacetan lalu lintas meliputi Aspek Manajemen Kapasitas, Aspek Manajemen Prioritas.

Dinas Perhubungan dalam hal ini mengembangkan solusi kebijakan publik untuk mengatasi masalah sosial juga perlu mempertimbangkan beberapa alternatif. Beberapa alternatif dalam mengatasi masalah kemacetan lalu lintas di Kota Bandar Lampung dikembangkan dengan skenario pemecahan masalah kemacetan lalu lintas dengan pendekatan manajemen lalu lintas. Konsep yang dikembangkan meliputi jangka pendek, jangka menengah dan jangka panjang. Selain itu dikembangkan pula Langkah-langkah dalam sektor transportasi, adalah pada bidang penyelenggaraan angkutan umum, bidang lalu lintas, bidang perparkiran dan penyelenggaraan terminal. Tahapan selanjutnya adalah menyeleksi alternatif terbaik yaitu tahap melakukan seleksi

terhadap berbagai alternatif terbaik dalam upaya mengatasi kemacetan lalu lintas di Kota Bandar Lampung.

Rute perjalanan kendaraan untuk mencapai lokasi aktivitas tersebut dibedakan menjadi empat macam pola pergerakan yaitu perjalanan antar zona didalam kawasan pusat aktivitas, perjalanan dari dalam menuju keluar kawasan, perjalanan dari luar menuju kedalam kawasan, dan perjalanan dari luar kawasan melewati kawasan dan bertujuan akhir diluar kawasan pusat aktivitas.

Pergerakan arus kendaraan yang terjadi dikelompokkan menjadi dua bagian besar yaitu pergerakan kendaraan bermotor pribadi (roda-4 dan roda-2) dan pergerakan kendaraan umum (angkutan kota dan bus DAMRI). Selain kendaraan bermotor, ruas jalan yang ada juga dipenuhi oleh pergerakan manusia yang berjalan kaki. Hambatan samping yang dominan menghambat pergerakan arus lalu lintas kendaraan adalah kendaraan tidak bermotor (becak dan gerobak), kendaraan parkir, dan PKL.

Menurut Iskandar Z selaku Kepala Bidang Lalu Lintas Jalan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, maka diperoleh penjelasan bahwa langkah-langkah Pemerintah Kota Bandar Lampung dalam mengatasi kemacetan lalu lintas tersebut didahului dengan penyusunan rencana-rencana strategis oleh Dinas Perhubungan sebagai organisasi pelaksana.

Rencana-rencana strategis itu dituangkan dalam program kerja perencanaan dengan memperhatikan aspek program dan program kerja perencanaan terpadu. Kemudian disusun rencana transportasi yang terdiri dari manajemen sistem transportasi (jangka pendek dan



jangka menengah) dan manajemen sistem transportasi jangka panjang dengan memperhatikan aspek perangkat perencanaan, evaluasi pilihan rencana dan seleksi elemen rencana dan selanjutnya dilakukan penyempurnaan rencana. Proses selanjutnya adalah program perbaikan transportasi untuk tahapan beberapa tahun dan tahunan. Keseluruhan alur dalam penyusunan rencana-rencana strategis mengatasi kemacetan dan permasalahan transportasi ini dikembalikan pada program kerja perencanaan yang telah dirumuskan sebelumnya.

Selanjutnya menurut Iskandarsyah selaku Kepala Bidang Teknik Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, maka diperoleh penjelasan bahwa alternatif kebijakan pemerintah Kota Bandar Lampung yang terbaik dalam upaya mengatasi permasalahan lalu lintas di Kota Bandar Lampung pada saat ini adalah dengan mengoperasionalkan BRT.

Sesuai dengan kondisi tersebut maka alternatif kebijakan pemerintah Kota Bandar Lampung yang terbaik dalam upaya mengatasi permasalahan lalu lintas di Kota Bandar Lampung pada saat ini adalah dengan mengoperasionalkan BRT. Pada langkah ini telah terdapat alternatif kebijakan yang dianggap terbaik dan merupakan penyeleksian awal dalam mengatasi masalah. Dua kriteria yang dapat membantu menentukan alternatif yang paling baik adalah fisibilitas (*feasibility*) dan efektifitas (*effectiveness*).

Kebijakan Walikota dalam Pemberlakuan BRT ini merupakan upaya untuk menyediakan jasa transportasi perkotaan yang nyaman bagi masyarakat kota Bandar Lampung. Warga Kota Bandar Lampung, merasa nyaman selama

menggunakan Bus Trans Bandar Lampung sebagai sarana transportasi.

Berdasarkan uraian di atas maka dapat dinyatakan bahwa angkutan Umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau. Bukan merupakan aib apabila dalam perjalanannya, Trans Bandar Lampung mendapatkan bantuan operasional. Pasal 139 ayat 3 telah mewajibkan Pemerintah Daerah kabupaten/kota untuk menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam wilayah kabupaten/kota. Jangan sampai asa masyarakat Kota Bandar Lampung atas kehadiran sarana dan prasarana angkutan umum yang aman, nyaman dan berbudaya lenyap begitu saja hanya karena kepentingan ego sepihak saja, sedangkan masyarakat Kota Bandar Lampung masih terus berharap.

Berdasarkan uraian di atas maka dapat dianalisis bahwa hasil penelitian ini sesuai dengan teori kebijakan yang dikemukakan Thomas R. dalam Malayu S.P. Hasibuan adalah mendefinisikan kebijakan publik sebagai:

“is whatever government choose to do or not to do” (apapun yang dipilih pemerintah untuk dilakukan atau untuk tidak dilakukan). Definisi ini menekankan bahwa kebijakan publik adalah mengenai perwujudan “tindakan” dan bukan merupakan pernyataan keinginan pemerintah atau pejabat publik semata. Di samping itu pilihan pemerintah untuk tidak melakukan sesuatu juga merupakan kebijakan publik karena mempunyai pengaruh (dampak yang sama dengan pilihan pemerintah untuk melakukan sesuatu), (Malayu S.P. Hasibuan, 2004: 23)

Kebijakan untuk mengatasi kemacetan lalu lintas di Kota Bandar Lampung yang ada pada saat ini adalah Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 Tentang Pemerintahan Daerah Pasal 10 ayat (1) dan (2) bahwa pemerintah daerah menyelenggarakan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangannya, kecuali urusan yang menjadi urusan pemerintah pusat.

Dalam menyelenggarakan urusan pemerintahan yang menjadi kewenangannya daerah, pemerintah daerah menjalankan otonomi seluas-luasnya untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan pemerintahan berdasarkan asas otonomi dan tugas pembagian. Selanjutnya menurut Pasal 14 ayat (1), urusan pemerintah yang menjadi wewenang Pemerintah Kabupaten/Kota adalah sebagai berikut:

- 1) Perencanaan dan pengendalian pembangunan
- 2) Perencanaan, pemanfaatan, dan pengawasan tata ruang
- 3) Penyelenggaraan ketertiban umum dan ketentraman masyarakat
- 4) Penyediaan sarana dan prasarana umum
- 5) Penanganan bidang kesehatan
- 6) Penyelenggaraan pendidikan
- 7) Penanggulangan masalah sosial
- 8) Pelayanan bidang ketenagakerjaan
- 9) Fasilitasi pengembangan koperasi, usaha kecil dan menengah
- 10) Pengendalian lingkungan hidup
- 11) Pelayanan pertanahan
- 12) Pelayanan kependudukan, dan catatan sipil
- 13) Pelayanan administrasi umum pemerintahan
- 14) Pelayanan administrasi penanaman modal

- 15) Penyelenggaraan pelayanan dasar lainnya
- 16) Urusan wajib lainnya yang diamanatkan oleh peraturan perundang-undangan.

Berdasarkan ketentuan di atas maka jelaslah kebijakan Pemerintah Kota dalam mengatasi kemacetan lalu lintas merupakan pelaksanaan wewenang Pemerintah Kota, khususnya di bidang perencanaan, pemanfaatan, dan pengawasan tata ruang dan penyediaan sarana dan prasarana umum.

Kebijakan untuk mengatasi masalah kemacetan lalu lintas pada saat ini didasarkan pada PP Nomor 41 Tahun 2007 Tentang Organisasi Perangkat Daerah, yang menyatakan bahwa dalam hal penyelenggaraan pemerintahan daerah, kepala daerah dibantu perangkat daerah yang dapat menyelenggarakan seluruh urusan pemerintahan yang dilaksanakan oleh pemerintahan daerah. Dinas daerah merupakan unsur pelaksana otonomi daerah yang mempunyai tugas melaksanakan urusan pemerintahan daerah berdasarkan asas otonomi dan tugas pembantuan. Dinas daerah dalam melaksanakan berfungsi:

- (a) Perumusan kebijakan sesuai dengan lingkup tugasnya;
- (b) Penyelenggaraan urusan pemerintahan dan pelayanan umum sesuai dengan lingkup tugasnya;
- (c) Pembinaan dan pelaksanaan tugas sesuai dengan lingkup tugasnya; dan
- (d) Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh bupati/walikota sesuai dengan tugas dan fungsinya.

Dinas daerah dipimpin oleh kepala dinas yang berkedudukan di bawah dan bertanggung jawab kepada bupati/walikota melalui sekretaris daerah. Pada dinas



daerah dapat dibentuk unit pelaksana teknis dinas untuk melaksanakan sebagian kegiatan teknis operasional dan/atau kegiatan teknis penunjang yang mempunyai wilayah kerja satu atau beberapa kecamatan. Dalam konteks penelitian ini Dinas Daerah yang dimaksud adalah Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung.

Pemberlakuan produk yuridis ini tentu saja harus melalui perencanaan, pengorganisasian, penggerakan dan pengawasan yang matang. Sehingga pelaksanaannya dapat diukur, dan keberhasilan atau kegagalan pelaksanaannya dapat diketahui. Adapun hal-hal yang dapat dijadikan pertimbangan utama di dalam menyusun pola lalu lintas dan angkutan tersebut adalah sebagai berikut :

1. Adanya keseimbangan antara laju perkembangan kota dengan kondisi sosio-kultural masyarakat.
2. Perlunya pembinaan angkutan umum massa untuk angkutan kota.
3. Angkutan umum merupakan suatu kebutuhan yang penting dari masyarakat.

Adapun sasaran yang akan dicapai dengan menerapkan pola lalu lintas dan angkutan adalah :

1. Adanya keselarasan antara pola angkutan kota dan struktur kota.
2. Mengarahkan prioritas pelaksanaan program-program pembangunan prasarana jalan dalam keseimbangannya dengan kebutuhan angkutan di dalam kota dan perkembangan lalu lintas sesuai dengan kebutuhan kota.
3. Menciptakan keseimbangan antara perkembangan angkutan umum dengan

pertambahan kendaraan pribadi dalam hubungannya dengan fungsi kota.

4. Mengendalikan keseimbangan jumlah dan jenis angkutan umum, sesuai dengan kemampuan, tugas dan daya penyesuaiannya terhadap lingkungan.
5. Mewujudkan sistem angkutan umum sedemikian rupa sehingga membantu kelancaran dan tertib lalu lintas dalam kota.
6. Menentukan jenis-jenis sedemikian rupa sehingga dapat terjangkau oleh kemampuan lapisan masyarakat yang membutuhkan.

Berdasarkan uraian di atas maka manajemen BRT di Bandar Lampung perlu melakukan pembenahan dalam rangka meningkatkan pelayanan jasa transportasi kepada masyarakat Kota Bandar Lampung secara lebih optimal dan professional, sehingga persepsi masyarakat kota bandar lampung terhadap kebijakan Walikota tentang pemberlakuan BRT akan mengalami peningkatan dan menjadi lebih baik di masa yang akan datang. Kebijakan pemerintah Kota Bandar Lampung dalam mengatasi kemacetan lalu lintas melalui opsionalisasi Bus Rapid Transit (BRT) merupakan kebijakan yang bersifat mendesak dan membutuhkan penyelesaian dalam waktu yang cepat, karena kemacetan telah menjadi masalah yang perlu sesegera mungkin dicarikan jalan keluarnya. Oleh karena itu Pemerintah Kota Bandar Lampung memilih kebijakan opsionalisasi BRT sebagai salah satu alat transportasi massal yang mampu mengangkut penumpang dalam jumlah banyak dan memberikan keamanan serta kenyamanan pada masyarakat.

Faktor-Faktor Yang Mendukung dan Menghambat Kebijakan Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dalam mengatasi kemacetan lalu lintas melalui operasionalisasi Bus Rapid Transit

Faktor-faktor yang mendukung kebijakan dinas perhubungan Kota Bandar Lampung dalam mengatasi kemacetan lalu lintas melalui operasionalisasi Bus Rapid Transit adalah sebagai berikut:

1. Adanya payung hukum operasionalisasi BRT
Payung hukum kebijakan pemberlakuan BRT adalah Peraturan Walikota Bandar Lampung Nomor 10 Tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Tahun 2011-2030, Pasal 10 ayat (4) huruf (c) menyatakan bahwa untuk peningkatan penyediaan prasarana dan sarana kota secara terpadu yang berwawasan lingkungan, dikembangkan sistem transportasi perkotaan menggunakan sistem transportasi massal di pusat primer Tanjung Karang serta penyediaan bus rapid transit (BRT) yang berimplikasi pada penyediaan fasilitas bagi pejalan kaki.
2. Adanya pelaksana operasionalisasi BRT
Kebijakan pemberlakuan BRT di Kota Bandar Lampung bersifat mampu kelola dengan manajemen yang diserahkan kepada konsorsium perusahaan atau pihak swasta serta perbaikan sarana dan prasarana pendukung. Kedepannya Trans Bandar Lampung akan dikembangkan sebagai angkutan massal berbasis jalan dengan jaringan koridor yang menjangkau hampir seluruh kawasan Bandar Lampung. Kawasan-kawasan

yang dijangkau tersebut tidak hanya berada di pusat kota saja, tetapi juga kawasan-kawasan daerah. Pengembangan Trans Bandar Lampung kedepan akan dilakukan dengan pengurangan angkutan kota perkotaan reguler (angkot) yang akan dilakukan dengan mekanisme konsorsium. Dengan adanya Trans Bandar Lampung ini diharapkan tidak mematikan angkutan eksisting, namun dengan sendirinya masyarakat akan bisa memilih fasilitas angkutan yang akan mereka gunakan. Tersedianya angkutan massal yang nyaman dan aman ini diharapkan sebagai langkah awal program penanganan kemacetan di Kota Bandar Lampung seiring semakin membanjirnya tingkat kepemilikan dan penggunaan kendaraan pribadi.

3. Adanya harapan masyarakat pada sarana transportasi kota yang massal
Kebijakan pemberlakuan BRT di Kota Bandar Lampung mempunyai tujuan yaitu penyediaan sarana transportasi darat yang bersifat massal untuk memenuhi kebutuhan masyarakat terhadap sarana transportasi yang dapat mengangkut penumpang dengan jumlah yang banyak dan mampu menciptakan kepuasan masyarakat pada sarana transportasi.

Jangkauan Trans Bandar Lampung diharapkan mampu merangsang pertumbuhan perekonomian di Lampung. Terciptanya sistem transportasi yang baik akan memperlancar aktivitas perekonomian. Tarif yang murah, pelayanan yang baik serta fasilitas yang nyaman mendukung mobilitas manusia dari suatu tempat ke tempat lainnya,

sehingga tidak ada lagi diskriminasi transportasi di daerah Lampung karena semua daerah di Lampung di layani oleh Trans Bandar Lampung yang di bantu oleh *feeder-feeder* yang ada.

Selanjutnya faktor-faktor yang menghambat kebijakan dinas perhubungan Kota Bandar Lampung dalam mengatasi kemacetan lalu lintas melalui operasionalisasi Bus Rapid Transit adalah sebagai berikut:

1. Kontroversi terhadap keberadaan BRT
2. Kurang Optimalnya Sarana dan Prasarana Pendukung BRT
3. Adanya polemik dalam Manajemen BRT

Lawrence Friedman sebagaimana dikutip Mardjono Reksodiputro, unsur-unsur sistem hukum itu terdiri dari struktur hukum (*legal structure*), substansi hukum (*legal substance*) dan budaya hukum (*legal culture*), sebagai berikut:

- a. Struktur hukum meliputi badan eksekutif, legislatif dan yudikatif serta lembaga-lembaga terkait, seperti Kejaksaan, Kepolisian, Pengadilan, Komisi Judisial, Komisi Pemberantasan Korupsi (KPK) dan lain-lain.
- b. Substansi hukum adalah mengenai norma, peraturan maupun undang-undang
- c. Budaya hukum adalah meliputi pandangan, kebiasaan maupun perilaku dari masyarakat mengenai pemikiran nilai-nilai dan pengharapan dari sistim hukum yang berlaku, dengan perkataan lain, budaya hukum itu adalah iklim dari pemikiran sosial tentang bagaimana hukum itu diaplikasikan, dilanggar atau dilaksanakan.

Implementasi teori tersebut adalah sebagai berikut:



- a. Struktur hukum
Diwujudkan dalam organisasi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung sebagai Satuan Kerja Perangkat Daerah Kota Bandar Lampung yang melaksanakan upaya mengatasi kemacetan lalu lintas di Kota Bandar Lampung. Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung melaksanakan tugas di bidang transportasi dengan upaya:
 - (1) Meningkatkan pengetahuan, kemampuan, dan perilaku Sumber Daya Manusia (SDM) dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsi Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung melalui Pendidikan dan Pelatihan Teknis Sub Sektor Perhubungan maupun diklat dan pelatihan lainnya.
 - (2) Terpenuhinya kebutuhan sarana dan prasarana transportasi yang mampu menunjang keselamatan dan kenyamanan serta kelancaran transportasi
 - (3) Terkendalinya pelaksanaan pelayanan, pengaturan dan pengawasan serta pengendalian operasional lalu lintas dan angkutan jalan (orang dan barang).
 - (4) Meningkatkan Koordinasi dengan Pemerintah Pusat maupun Daerah terkait dengan Program Perencanaan Pusat dan Daerah dalam sektor transportasi.
 - (5) Menggali dan mengoptimalkan Pendapatan Asli Daerah yang telah ada maupun potensi Pendapatan yang belum dapat dimaksimalkan dari Sektor Transportasi.

- b. Substansi hukum
Diwujudkan dalam Peraturan Walikota Bandar Lampung Nomor 10 Tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang

Wilayah Tahun 2011-2030, Pasal 10 ayat (4) huruf (c) menyatakan bahwa untuk peningkatan penyediaan prasarana dan sarana kota secara terpadu yang berwawasan lingkungan, dikembangkan sistem transportasi perkotaan menggunakan sistem transportasi massal di pusat primer Tanjung Karang serta penyediaan bus rapid transit (BRT) yang berimplikasi pada penyediaan fasilitas bagi pejalan kaki.

c. Budaya hukum

Diwujudkan dalam sikap, perilaku dan tuntutan masyarakat terhadap pemerintah kota untuk menyelenggarakan sarana transportasi massal yang dapat mengangkut penumpang dalam jumlah besar. Masyarakat mengharapkan terciptanya kelancaran dan ketertiban lalu lintas baik untuk saat ini maupun untuk masa yang akan datang, selain harus secara terpola, terpadu, terorganisasi, sistematis serta berasas pada kepentingan, keadilan dan kesejahteraan rakyat, harus pula memberi ruang bagi keterlibatan publik berupa partisipasi dan peran serta seluruh komponen masyarakat luas.

Dalam konteks penelitian ini kebijakan yang ditempuh Dinas Perhubungan adalah upaya untuk mengatasi kemacetan lalu lintas di Kota Bandar Lampung. Kebijakan dalam kaitannya dengan transportasi jalan sebagai salah satu moda transportasi nasional diselenggarakan berdasarkan asas manfaat, usaha bersama dan kekeluargaan, adil dan merata, keseimbangan, kepentingan umum, keterpaduan, kesadaran hukum, dan percaya pada diri sendiri. Transportasi jalan diselenggarakan dengan tujuan untuk mewujudkan lalu

lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien, mampu memadukan modal transportasi lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan, untuk menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan nasional dengan biaya terjangkau oleh masyarakat.

III.PENUTUP

Kebijakan pemerintah Kota Bandar Lampung dalam mengatasi kemacetan lalu lintas melalui opsionalisasi Bus Rapid Transit (BRT) merupakan kebijakan yang bersifat mendesak dan membutuhkan penyelesaian dalam waktu yang cepat, karena kemacetan telah menjadi masalah yang perlu sesegera mungkin dicarikan jalan keluarnya. Oleh karena itu Pemerintah Kota Bandar Lampung memilih kebijakan opsionalisasi BRT sebagai salah satu alat transportasi massal yang mampu mengangkut penumpang dalam jumlah banyak dan memberikan keamanan serta kenyamanan pada masyarakat. Kebijakan ini cukup maksimal dalam mengatasi kemacetan lalu lintas di Kota Bandar Lampung, karena dengan operasionalisasi BRT, Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung tidak memperpanjang izin trayek angkutan kota (angkot), sehingga jumlah angkot yang beroperasi di wilayah Kota Bandar Lampung menjadi berkurang dan mengurangi kapasitas beban jalan, sehingga arus lalu lintas menjadi lebih lancar.

Faktor-faktor yang mendukung kebijakan dinas perhubungan Kota Bandar Lampung dalam mengatasi kemacetan lalu lintas melalui opsionalisasi Bus Rapid Transit adalah adanya payung hukum



operasionalisasi BRT, adanya pelaksana operasionalisasi BRT dan adanya harapan masyarakat pada sarana transportasi kota yang massal. Faktor-faktor yang menghambat adalah adanya kontroversi terhadap keberadaan BRT, Kurang Optimalnya Sarana dan Prasarana Pendukung BRT dan adanya polemik dalam Manajemen BRT.

PP Nomor 41 Tahun 2007 Tentang Organisasi Perangkat Daerah.

Peraturan Daerah Kota Bandar Lampung Nomor 3 Tahun 2008 Tentang Organisasi dan Tata Kerja Dinas Daerah Kota Bandar Lampung.

Peraturan Walikota Bandar Lampung Nomor 10 Tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Tahun 2011-2030.

DAFTAR PUSTAKA

A.BUKU

Bagir Manan, *Menyongsong Fajar Otonomi Daerah*, Pusat Studi Hukum. Universitas Islam Indonesia. Yogyakarta, 2005.

Affan Gaffar, *Paradigma Baru Otonomi Daerah dan Implikasinya*, Citra Aditya Bakti, Jakarta, 2006.

C.S.T. Kansil dan Christine S.T. Kansil. *Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya*. Rineka Cipta. Jakarta. 1995.

Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung. *Kemacetan dan Karakteristik Lalu Lintas Kota Bandar Lampung*. 2012.

Malayu S.P. Hasibuan. *Organisasi dan Manajemen*. Rajawali Press. Jakarta 2004.

B.UNDANG- UNDANG DAN PERATURAN LAINYA

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 jo Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2008 Tentang Pemerintahan Daerah.