

## **Dinamika Transportasi Umum di Kota Denpasar Tahun 1992-2018**

### **The Dynamics of Public Transportation in Denpasar City 1992-2018**

**I Wayan Sukma Wijaya, Ni Luh Putu Tejawati**

Prodi Pendidikan Sejarah FKIP Universitas PGRI Mahadewa Indonesia  
Jl. Seroja Tonja-Denpasar Utara, Bali (80239)

\*Pos-el: [sukmaw773@gmail.com](mailto:sukmaw773@gmail.com), [tejawatiputu@gmail.com](mailto:tejawatiputu@gmail.com)

**Abstrak.** Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui (1) apa yang melatarbelakangi perkembangan transportasi umum di Kota Denpasar dari tahun 1992-2018; (2) dinamika transportasi umum di Kota Denpasar dari tahun 1992-2018, (3) dampak dari dinamika transportasi transportasi umum di Kota Denpasar dari tahun 1992-2018. Dalam usaha memperoleh data, maka digunakan metode historis yaitu heuristik, kritik sejarah, Interpretasi, dan historiografi. Penelitian ini dilakukan di Kota Denpasar. Teori yang digunakan dalam penelitian ini adalah Teori Modernisasi karena transportasi di Kota Denpasar mengalami suatu proses transformasi perubahan ke arah yang lebih maju atau meningkat dalam berbagai aspek dalam kehidupan masyarakat. Teori Evolusi karena dalam proses perubahan transportasi umum di kota Denpasar mengalami proses yang lama dari dokar sampai bus sekolah. Teori Fungsionalisme karena transportasi di Kota Denpasar memiliki peran dan fungsinya masing-masing bagi masyarakat Kota Denpasar. Penelitian ini menyimpulkan (1) yang melatarbelakangi perkembangan transportasi umum di Kota Denpasar yaitu faktor perkembangan teknologi yang semakin maju, faktor sosial didalam masyarakat Kota Denpasar, faktor budaya masyarakat dalam memakai transportasi umum, faktor ekonomi yang menjadi faktor utama transportasi di Kota Denpasar; faktor keefektivitas dan kenyamanan pengguna transportasi umum di Kota Denpasar, dan terakhir faktor aturan pemerintah mengenai transportasi umum (2) Transportasi umum Di Kota Denpasar memiliki dinamika perubahannya tersendiri dari mulai jaman dokar; terus muncul bemo roda tiga dan diremajakan menjadi bemo roda empat, lalu muncul taksi konvensional menggunakan argo dan ojek yang seiring kemajuan jaman juga ikut berubah menghasilkan transportasi umum baru seperti taksi online dan ojek online, dan terakhir muncul transportasi dari pemerintah seperti bus sarbagita dan bus sekolah (3) Transportasi umum memiliki dampak bagi masyarakat baik penyedia sarana dan masyarakat Kota Denpasar yaitu kemacetan, pencemaran lingkungan, kehidupan masyarakat lebih individualis, memperkuat stratifikasi masyarakat, dan konflik masyarakat.

**Kata-Kata Kunci:** Transportasi Umum di Kota Denpasar

**Abstract.** This research aims to find out (1) what is the background of the development of public transportation in Denpasar City from 1992-2018; (2) the dynamics of public transportation in Denpasar from 1992-2018, (3) the impact of the dynamics of public transportation in Denpasar from 1992-2018. In an effort to obtain data, the historical methods used are heuristic, historical criticism,

interpretation, and historiography. This research was conducted in Denpasar City. The theory used in this study is the Modernization Theory because transportation in Denpasar underwent a process of transforming change in a more advanced or increasing direction in various aspects of people's lives. Theory of Evolution because in the process of changing public transportation in the city of Denpasar experienced a long process from docum to school bus. Theory of Functionalism because transportation in Denpasar City has its own role and function for the people of Denpasar City. This study concludes (1) the background of the development of public transportation in the city of Denpasar are the factors of increasingly advanced technology development, social factors in the city of Denpasar society, cultural factors of the public in using public transportation, economic factors which are the main factors of transportation in the city of Denpasar; the effectiveness and comfort factor of public transportation users in Denpasar City, and finally the government regulation factor regarding public transportation (2) Public transportation in Denpasar City has its own dynamics of change from the start of the doctrine era; three-wheeled bemo continued to appear and rejuvenated into a four-wheeled bemo, then conventional taxis appeared using metered and motorcycle taxi which, along with the changing times, also changed to produce new public transportation such as online taxis and online motorcycle taxis, and finally, transportation from the government such as sarbagita buses and school buses (3) Public transportation has an impact on the community, both the providers of facilities and the people of Denpasar City, namely congestion, environmental pollution, more individualistic community life, strengthening community stratification, and community conflict.

**Keywords:** Public Transportation in The City of Denpasar

## PENDAHULUAN

Mobilitas penduduk di Indonesia termasuk cukup tinggi. Menurut Mulyadi (2008 : 138) bahwa “Mobilitas penduduk adalah gerakan (*movement*) penduduk yang melewati batas wilayah, dan dalam periode waktu tertentu. Transportasi merupakan pemindahan manusia atau barang dengan menggunakan wahana yang digerakan manusia, hewan, atau mesin. Dalam perkembangannya transportasi digunakan untuk mempermudah manusia untuk melakukan aktivitas sehari-hari. Menurut Ardiansyah (2015 : 1) bahwa “dalam transportasi ada dua unsur yang terpenting yaitu pemindahan/pergerakan (*movement*) dan secara fisik mengubah tempat dari barang (*comoditi*) dan penumpang ke tempat lain”. Melihat dari fungsi tersebut tak heran masyarakat sering memanfaatkan transportasi untuk memenuhi kebutuhannya terutama bagi masyarakat di daerah perkotaan

Salah satu kota yang mengembangkan transportasi umum yaitu

kota Denpasar. Perkembangan transportasi di Kota Denpasar dimulai pada masa kolonial Belanda. Alat transportasi tradisional yang masih eksis sampai sekarang yaitu dokar. Dokar atau delman. Selain dokar transportasi umum yang memiliki tempat di hati masyarakat Kota Denpasar pada tahun 1970-an yaitu bemo roda tiga. Bemo merupakan singkatan dari “becak motor”, sesuai namanya bemo termasuk alat transportasi bertenaga mesin. Berdasarkan UU No 14 tahun 1992 dan PP No 41 tahun 1993 tentang lalu lintas dan angkutan angkutan bemo roda tiga dilarang beroperasi karena dianggap tidak aman dan tidak ramah lingkungan. Melihat beberapa hal tersebut bemo roda tiga pun digantikan dengan bemo roda empat pada tahun 1993 dengan jumlah kendaraan yaitu 1047 unit. Sampai tahun 2000 menjadi masa keemasan bemo roda empat dan dijadikan angkutan dalam kota oleh masyarakat.

Selain bemo roda empat salah satu jenis alat transportasi umum yang mengalami perubahan yaitu taksi. Taksi

merupakan salah satu alat transportasi umum darat yang banyak diminati oleh masyarakat. Ciri khas taksi konvensional yaitu menggunakan argometer sebagai penanda tarif perjalanan dan taksi *Blue bird* merupakan yang pertama menerapkan argometer sebagai penanda tarif. Di Bali khususnya Kota Denpasar taksi konvensional lebih banyak digunakan sebagai penunjang pariwisata untuk mengantar tamu. Melihat hal tersebut Taksi *Blue bird* juga mengembangkan taksi berbasis aplikasi online agar tetap mengikuti jaman.

Pada tahun 2016 mulainya era transportasi berbasis aplikasi online, Gojek menjadi pelopor ojek berbasis aplikasi yang memasuki Bali khususnya Denpasar setelah itu Grab pada tahun 2016. Awalnya pasar dari ojek online mencari pasar wisatawan domestik dan luar negeri sampai pada tahun 2018 pengguna ojek online berkembang menjadi seluruh lapisan masyarakat.

Kemacetan menjadi penyakit yang selalu ada di kota-kota besar, melihat hal tersebut Pemerintah Provinsi Bali pun mulai mengembangkan transportasi umum yang bernama bus Trans Sarbagita (Angga, 2016: 2). Pada tahun 2011 bus Trans Sarbagita pertama kali beroperasi dibawah naungan Dinas Perhubungan Informatika dan Komunikasi Provinsi Bali, yakni UPT Bus Trans Sarbagita. Sesuai namanya bus Trans Sarbagita beroperasi di Denpasar, Badung, Gianyar, Tabanan. Melihat perkembangan bus Trans Sarbagita pemerintah Kota Denpasar aktif mencari solusi permasalahan transportasi karena itu pemerintah kota Denpasar membuat bus yang difungsikan untuk mengangkut anak-anak sekolah yang dinamai bus sekolah Kota Denpasar (BAPPEDA Kota Denpasar, 2017 : 18).

Dari uraian diatas penulis tertarik untuk mengadakan penelitian dengan judul Dinamika Transportasi Umum di Kota

Denpasar pada tahun 1992 – 2018 dikarenakan sejarah transportasi memiliki nilai tersendiri yang masih sedikit yang mau meneliti lebih lanjut, dan juga dari sejarah transportasi kita bisa mempelajari bagaimana fase awal mula perkembangan suatu alat transportasi, memasuki fase keemasannya, sampai memasuki fase kemunduran suatu alat transportasi.

## METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode historis, yaitu suatu proses menguji dan menganalisis secara kritis terhadap rekaman dan peninggalan dimasa lampau berdasarkan data yang diperoleh. Dalam memaparkan Dinamika Transportasi Umum di Kota Denpasar dari tahun 1992-2018

Penelitian sejarah akan sempurna jika terdapat 4 tahap yaitu pemilihan topik , heuristik, kritik sumber, interpretasi dan historiografi. Penelitian Sejarah memiliki metode penelitian tersendiri yaitu sebagai berikut:

Dalam heuristik, sumber tertulis yang digunakan dalam penulisan ini yaitu: Manajemen Transportasi Dalam Kajian Dan Teori, Denpasar *Smarth Orange Economy* Dalam Multi Perspektif, Sejarah Kota Denpasar 1945-1979, Arsip-asis data dari Dinas Perhubungan Kota Denpasar, UPT Transportasi Darat Kota Denpasar.

Sumber lisan adalah keterangan langsung dari pelaku atau saksi dari peristiwa yang terjadi di masa lampau, atau dari orang-orang yang menerima keterangan itu secara lisan dari orang lain. Sumber lisan yaitu penelitian yang dilakukan dengan menggunakan teknik wawancara atau kesaksian langsung dari pelaku atau membuat pernyataan kepada orang-orang maupun informan yang memiliki keterkaitan langsung dengan

sejarah Transportasi umum di Kota Denpasar Tahun 1992-2018.

Data yang peneliti peroleh dari para informan merupakan sumber yang bersifat skunder dengan cara wawancara. Dalam penelitian ini yang berkedudukan sebagai informan penting adalah I Ketut Gandhi selaku Kasi Angkutan Orang Dinas perhubungan Kota Denpasar, yang selanjutnya akan menunjukkan informasi selanjutnya yang dianggap mengetahui informasi untuk diminta informasinya, dan informan tersebut selanjutnya mengembangkan informan lanjutan yang ditunjuk untuk mencari data selanjutnya.

Kritik ekstern pada penelitian ini mengacu pada kegiatan untuk menguji kepastian dari jejak-jejak sejarah atau dokumen serta informasi yang diperoleh, kritik ekstern ini dilakukan terhadap sumber tertulis dan sumber lisan. Untuk sumber tertulis dilakukan dengan melihat siapa penulisnya, tahun berapa diterbitkan, apakah kondisinya masih utuh, sedangkan untuk sumber lisan dilihat siapa dan apa latar belakang orang yang dipergunakan sebagai informan.

Kritik interen pada penelitian ini mengacu pada tingkat kebenaran sumber, apakah yang telah didapat bisa dipercaya, dan tidak dimanipulasi. Kritik interen ini dilakukan dengan cara membandingkan antara sumber yang satu dengan sumber yang lainnya sehingga dihasilkan bukti sejarah yang autentik.

Setelah melalui kedua proses penyaringan tersebut, maka selanjutnya sebagai akhir tahapan pengkritik, sumber-sumber tersebut diuji secara silang untuk mempermudah penyusunan cerita sejarah. Dalam tahap inilah seringkali digunakan bantuan dari disiplin atau sub disiplin dari ilmu lain. Dengan demikian sumber atau data yang telah didapat terkait sejarah dinamika transportasi umum di Kota Denpasar tidak diragukan lagi kebenarannya atau autensitas kesaksian

akan didapatkan. Dalam kritik interen ini dilakukan penelitian intrinsik (Penelitian isi Sumber). Apakah pembuat kesaksian mau memberikan kesaksian yang benar. Hal ini dilakukan dengan membandingkan kesaksian dari sumber yang ada. Sumber – sumber sejarah yang telah diuji kebenarannya melalui kritik ekstern maupun kritik intern disebut fakta.

Setelah mengalami proses tersebut langkah selanjutnya yaitu interpretasi yaitu proses penafsiran fakta sejarah dan penggabungan atas jumlah fakta tersebut menjadi satu kesatuan yang harmonis dan masuk akal (Laksono, 2018:109). Dan tahap terakhir historiografi merupakan cara penulisan, penyusunan, pemaparan atau pelaporan hasil penelitian sejarah yang dilakukan.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Gambaran Umum di Kota Denpasar

Denpasar pada mulanya merupakan pusat Kerajaan Badung, akhirnya berkembang menjadi pusat pemerintahan Kabupaten Daerah Tingkat II Badung dan bahkan mulai tahun 1958 Denpasar dijadikan pula pusat pemerintahan bagi Propinsi Daerah Tingkat I Bali. Nama Denpasar diambil dari kata den yang berarti utara dan pasar yang berarti pasar, jadi Denpasar berarti sebelah utara pasar. Dengan dijadikannya Denpasar sebagai pusat pemerintahan bagi Tingkat II Badung maupun Tingkat I Bali mengalami pertumbuhan yang sangat cepat baik dalam artian fisik, ekonomi, maupun sosial budaya. Keadaan fisik Kota Denpasar dan sekitarnya sudah sedemikian maju serta pula kehidupan masyarakatnya telah banyak menunjukkan ciri-ciri dan sifat perkotaan (Agung, 1986:2).

Denpasar terdiri dari 4 Kecamatan, yaitu Kecamatan Denpasar Barat, Denpasar Timur, Denpasar Selatan dan

Denpasar Utara. Dan Denpasar memiliki 43 Desa atau Kelurahan.

Berdasarkan kondisi obyektif dan berbagai pertimbangan antara Tingkat I dan Tingkat II Badung telah dicapai kesepakatan untuk meningkatkan status Kota Administratif Denpasar menjadi Kota Denpasar. Dan akhirnya pada tanggal 15 Januari 1992, Undang-undang Nomor 1 Tahun 1992 tentang Pembentukan Kota Denpasar lahir dan telah diresmikan oleh Menteri Dalam Negeri pada tanggal 27 Pebruari 1992 sehingga merupakan babak baru bagi penyelenggaraan Pemerintahan di Daerah Tingkat I Bali, Kabupaten Daerah Tingkat II Badung dan juga bagi Kota Denpasar. Bagi Propinsi Daerah Tingkat I Bali adalah merupakan pengembangan yang dulunya 8 Daerah Tingkat II sekarang menjadi 9 Daerah Tingkat II. Sedangkan bagi Kabupaten Badung kehilangan sebagian wilayah serta potensi yang terkandung didalamnya. Bagi Kota Denpasar yang merupakan babak baru dalam penyelenggaraan pemerintahan dan pembangunan yang walaupun merupakan Daerah Tingkat II yang terbungsu di wilayah Propinsi Daerah Tingkat I Bali (dalam <https://www.denpasarkota.go.id/pageread/57>. Diakses 6 juni 2020).

### **Latarbelakang Perkembangan Transportasi Umum di Kota Denpasar**

Berdasarkan informasi yang didapat dari penelitian di lapangan ada beberapa faktor yang melatarbelakangi perkembangan transportasi umum di Kota Denpasar dari tahun 1992 sampai 2018, yaitu : faktor teknologi, faktor sosial, faktor budaya, faktor ekonomi, faktor efektivitas dan kenyamanan, dan faktor aturan pemerintah.

#### ***Faktor Teknologi***

Teknologi adalah keseluruhan sarana untuk menyediakan barang-barang yang

diperlukan bagi kelangsungan dan kenyamanan hidup manusia. Menurut Salisburry (Abdulhak, 2020:10) menyatakan bahwa “teknologi merupakan aplikasi sistematis sains atau pengetahuan lain dalam tugas praktikal”. Dengan kata lain dapat dijelaskan bahwa bila kita mengembangkan suatu produk, kedisiplinan, prosedur-prosedur, alat-alat dan suatu inovasi disebut teknologi. Faktor perkembangan teknologi dalam transportasi bisa dilihat dari perkembangan jenis-jenis transportasi umumnya. Dimulai transportasi tradisional yang masih menggunakan teknologi sederhana berupa kereta yang ditarik kuda yang disebut delman atau masyarakat Kota Denpasar menyebutnya dokar.

Pada tahun 1970 sampai 1980 mulailah ada transportasi umum bertenaga mesin yaitu bemo rodadiga dengan mesin 2 tak dan bemo roda empat dengan mesin 4 tak. Kendaraan bermotor pada tahun 1992 sampai 1994 mulai berkembang, melihat hal tersebut mulailah muncul taksi dan ojek dan berkembang pada tahun 2016 menjadi taksi dan ojek *online*. Tahun 2011 Pemerintah Kota Denpasar merilis bus sarbagita yang kapasitas bisa menampung lebih banyak. Melihat suksesnya sarbagita Pemerintah Kota Denpasar merilis bus sekolah untuk mengurangi kemacetan saat jam sekolah dan membantu mobilitas anak sekolah.

#### ***Faktor Sosial***

Faktor Sosial merupakan sekelompok orang yang sama-sama mempertimbangkan secara dekat persamaan di dalam status atau penghargaan komunitas yang secara terus-menerus bersosialisasi di antara mereka sendiri baik secara formal dan informal (Kotler, 2005 : 200).

Pemakaian sarana transportasi di Kota Denpasar memiliki peminat dikalangan masyarakat Kota Denpasar,

Seperti transportasi tradisional seperti dokar dan transportasi konvensional seperti bemo roda tiga dan empat, taksi, dan ojek rata-rata peminatnya dikalangan masyarakat menengah kebawah yang rata-rata digunakan untuk berbelanja ke pasar dan berpergian ke suatu tempat. Dibandingkan dengan transportasi modern seperti taksi dan ojek *online*, bus sarbagita, bus sekolah yang rata-rata pengguna dikalangan menengah keatas seperti pegawai, pelajar, dan tamu-tamu baik domestik dan asing untuk pergi liburan.

### ***Faktor Budaya***

“Budaya merupakan faktor penentu yang paling mendasar dari segi keinginan dan perilaku seseorang karena kebudayaan menyangkut segala aspek kehidupan manusia” (Ghoni, 2017:6). Pada tahun 80-an menjadi masa keemasan transportasi umum di Kota Denpasar, pada tahun tersebut mayoritas masyarakat Kota Denpasar menggunakan transportasi umum seperti dokar, bemo roda tiga dan roda empat (Angkot) dan masih digunakan sampai tahun 1992. Hal itu disebabkan kepemilikan kendaraan pribadi masih kurang dikarenakan harga kendaraan pribadi masih mahal dan tidak ada sistem dp dan juga kredit kendaraan pribadi.

Mulai tahun 90-an akhir menjelang tahun 2000 kepemilikan kendaraan pribadi meningkat, hal ini dikarenakan mulai banyak *showroom* yang menjual kendaraan pribadi dan pembelian sudah bisa menggunakan sistem kredit sehingga mempermudah masyarakat membeli kendaraan pribadi.

Menurut Widana Negara (dalam BAPPEDA Kota Denpasar, 2017:21) menyatakan bahwa “menurut hasil studi angkutan umum, kegiatan perjalanan di Kota Denpasar dan sekitarnya 96 % menggunakan angkutan pribadi dan hanya 4% masyarakat masih menggunakan angkutan umum”. Dikarenakan banyaknya

jumlah angkutan pribadi memunculkan jenis-jenis transportasi umum baru seperti Taksi dan ojek baik berjenis konvensional dan *online* pada tahun 2016. Untuk menyikapi banyaknya jenis transportasi dan mengurangi kendaraan pribadi,

Pemerintah Provinsi Bali pada tahun 2011 membuat jenis transportasi baru yaitu bus sarbagita yang sangat diminati masyarakat untuk berpergian berlibur dan membantu masyarakat dalam bekerja terutama di sektor pariwisata. Pemerintah Kota Denpasar pada tahun 2017 tidak mau kalah, Kota Denpasar mengeluarkan bus sekolah respon masyarakat terutama orang tua murid sangat senang, dikarenakan lebih hemat dan aman menitipkan anaknya di dalam bus tersebut.

### ***Faktor Ekonomi***

Salah satu faktor yang melatarbelakangi berkembangnya transportasi di Kota Denpasar yaitu faktor ekonomi. “Dalam sudut pandang ekonomi, transportasi adalah perpaduan antara penawaran/penyediaan (*supply*) dan permintaan (*demand*)” (BAPPEDA Kota Denpasar, 2017:23). Pada tahun-tahun awal kemunculan transportasi umum sekitar tahun 60-an sampai memasuki tahun keemasan transportasi pada tahun 80-an, pengguna transportasi di Kota Denpasar mayoritas pedagang-pedagang pasar yang sering melakukan mobilitas perjalanan dalam rangka berjualan di pasar tradisional. Pada Tahun 1992 jenis kendaraan masih tradisional seperti dokar, dan konvensional seperti bemo roda tiga dan empat yang transaksinya masih ditentukan oleh supir, kadangkala bisa naik seiring harga bahan bakar kendaraan yang digunakan.

Seiring dengan perkembangan teknologi taksi dan ojek mengikuti perkembangan jaman dengan memanfaatkan teknologi aplikasi

*smarthphone* dan internet. Dari sinilah dimulainya era transportasi modern berbasis *online* seperti Taksi *online* dan ojek *online* pada tahun 2016. Untuk menentukan tarif, penumpang cukup mengecek aplikasi dan menentukan tempat tujuan maka harga sudah tertera di aplikasi. Untuk pembayaran beberapa merk transportasi *online* seperti gojek dan grab juga melakukan transaksi digital menggunakan gopay dan ovo sebagai ganti uang khas yang tersimpan juga dalam saldo aplikasi tersebut.

Perkembangan transportasi yang semakin maju dan tingginya angka kemacetan dikarenakan transportasi pribadi membuat pemerintah mencari solusi dengan membuat transportasi umum sarbagita yang dinaungi oleh Pemerintah Provinsi Bali pada tahun 2011. Awal tarifnya bus sarbagita untuk pelajar Rp. 2.500 dan untuk penumpang umum Rp. 3.500. Untuk tahun 2018 berubah menjadi untuk pelajar gratis dan untuk umum tetap Rp. 3.500. Melihat perkembangan bus sarbagita Pemerintah Kota Denpasar membuat bus sekolah untuk membantu siswa dalam berangkat sekolah dengan biaya gratis.

### ***Faktor Efektivitas dan Kenyamanan***

Efektivitas dan kenyamanan merupakan kunci apakah transportasi bisa bertahan diminati oleh masyarakat atau mulai dilupakan. Transportasi dalam perkembangannya dibagi menjadi tiga transportasi tradisional, konvensional, dan modern. Untuk transportasi tradisional di Kota Denpasar yaitu dokar sangat diminati tahun 70-an sampai 80-an, Selain ramah lingkungan dokar bisa membawa banyak barang sehingga efektif bagi pedagang pasar dan pembeli. Sisi negatifnya dokar dalam berjalan selalu berguncang dan membuat pelanggan hampir jatuh. Untuk transportasi konvensional, Kota Denpasar memiliki jenis transportasi seperti bemo

roda tiga dan empat (angkot), taksi, ojek. Untuk bemo roda tiga dalam sekali jalan bisa membawa 4 sampai 6 penumpang sedangkan bemo roda empat bisa membawa lebih banyak hingga 8 orang sekali jalan. Pada tahun 1992 bemo roda tiga dilarang membawa penumpang dikarenakan kendaraan tersebut mudah mengalami kecelakaan disebabkan banyaknya jumlah penumpang dan asap kendaraannya tidak ramah lingkungan. Mulai lah masyarakat beralih ke bemo roda empat yang lebih banyak bisa menampung orang dan lebih ramah lingkungan.

Salah satu transportasi konvensional yang diminati masyarakat Kota Denpasar yaitu taksi dan ojek. Taksi termasuk transportasi yang cukup nyaman dikarenakan fasilitasnya sudah mulai maju ketimbang transportasi konvensional lainnya. Fasilitas didalam taksi seperti pendingin AC, kursi yang nyaman yang bisa menampung 2 sampai 4 orang, dan penumpang membayar jasa taksi dengan melihat argo sehingga supir tidak bisa memainkan harga.

Memasuki tahun 2016 mulai lah eranya transportasi modern berbasis online, seperti taksi online dan ojek online. Salah satu brand yang menggunakan aplikasi online seperti bluebird selaku brand taksi online dan gojek dan grab selaku brand ojek online. Menggunakan taksi dan ojek konvensional memiliki perbedaan yaitu lebih mudah untuk mememesannya dimana saja dan kapan saja dan juga kita bisa tahu berapa tarif jasa tersebut dengan menggunakan aplikasi. Melihat kemajuan yang cukup pesat dalam sarana transportasi umum. Pemerintah Kota Denpasar dan Provinsi Bali menyediakan Bus sekolah dan sarbagita untuk membantu siswa dalam bersekolah dan membantu dalam pariwisata dengan fasilitas kurir, AC, TV Wifi yang memuat penumpang betah berlama-lama.

### ***Aturan Pemerintah***

Aturan Pemerintah melatarbelakangi bagaimana perkembangan jalannya moda transportasi. Pemerintah sebagai pengatur jalannya sistem dalam masyarakat memiliki andil sangat besar di segala sektor salah satunya sektor transportasi. Salah satu transportasi tertua di Kota Denpasar yaitu Dokar. Untuk bisa mengendarai Dokar di jalan-jalan Kota Denpasar dahulu pada tahun 60-an sampai 80-an kusir dokar harus mengurus ijin ke Poltabes dan setelah itu akan diberikan “peneng” plat untuk kendaraan dokar sesuai dengan Peraturan Daerah Kabupaten Daerah tingkat II Badung tanggal 29 Desember 1976 no. 11 tahun 1976 tentang pajak kendaraan tidak bermotor daerah tingkat II Badung yang diundangkan dalam Lembaga Daerah Tingkat Badung tanggal 19 Desember 1979

Pada tahun 70-an sampai 80-an mulai eranya transportasi bertenaga mesin yaitu bemo roda tiga dan empat. Untuk bemo roda tiga berdasarkan Pada tahun 1992 bemo roda tiga mulai dilarang dikarenakan UU No 14 tahun 1992 dan PP No 41 tahun 1993 tentang lalu lintas dan angkutan. Hal ini menyebabkan bemo roda tiga diberhentikan peredaran karena tidak layak untuk mengangkut orang dan menyebabkan polusi udara (www.sejarahbali.com. diakses tanggal 15 April 2020).

Dinas Perhubungan Kota Denpasar yang mengatur jalannya bemo roda empat sebagai angkutan kota baik dalam ijin kendaraan layak jalan angkutan, trayek, hingga penertiban disegala sektor angkutan kota. Selain transportasi bemo. Taksi pun memiliki izin nya yang diatur dalam Keputusan Menti Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dengan adanya

aturan ini maka taksi konvensional sudah dinyatakan resmi beroperasi diseluruh wilayah Indonesia

Taksi aplikasi menggunakan ijin angkutan sewa, seperti yang diatur dalam Peraturan Menteri Nomor 32 Tahun 2016 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum tidak dalam trayek. Untuk ojek konvensional dan ojek *online*. Tidak termasuk dalam angkutan umum dikarenakan sepeda motor tidak diperuntukan untuk umum melainkan kendaraan pribadi. Untuk ijin dari ojek konvensional agar bisa beroperasi harus memiliki ijin dari Poltabes setelah itu akan diberikan surat ijin sebagai ojek sebagai tanda resmi beroperasi dan juga meminta ijin ke kepala desa sesuai tempat beroperasi.

Dalam UU 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, mengamanatkan pemerintah wajib menjamin tersedianya angkutan umum orang dan barang. Untuk menjalankan amanat tersebut, Pemerintah Provinsi Bali dan Pemerintah Kota Denpasar membuat transportasi umum bus sarbagita dan bus sekolah.

### **Dinamika Transportasi Umum di Kota Denpasar Tahun 1992-2018**

Transportasi memiliki peran sangat penting dalam perkembangan sebuah kota. Menurut Miro (dalam Andriansyah, 2015:1) menyatakan bahwa “transportasi dapat diartikan usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain. Salah satu kota yang memiliki transportasi umum adalah Kota Denpasar. Dalam perkembangannya transportasi umum di Kota Denpasar mengalami perubahan dari tahun ke tahun baik dari jenis kendaraan, juga perubahan dalam segi fasilitas yang makin kesini semakin modern agar mendapatkan

transportasi yang nyaman dan aman bagi masyarakat Kota Denpasar.

### **Transportasi di Kota Denpasar sebelum tahun 1992**

Transportasi umum pertama di Kota Denpasar yaitu dokar. Dokar dibawa oleh Belanda 30 Tahun setelah Bali tkluk dari Belanda. Dokar memasuki masa keemasannya sekitar tahun 70-an sampai 80-an, pada masa itu banyak ditemukan dokar berlalu lalang disekitar Kota Denpasar dan mangkal disekitar daerah dekat pasar tradisional. Sekitar tahun tersebut dan memasuki tahun 1992 mayoritas pengguna dokar adalah pembeli dan pedagang pasar. Dokar dapat memuat 4 sampai 6 penumpang, dan biasanya sering digunakan membawa barang dagangan dan belanjaan pasar. Dikarenakan mulai sedikitnya dokar di Kota Denpasar, Pemerintah Kota Denpasar yang bekerja sama dengan Dinas Pariwisata Kota Denpasar mengeluarkan kebijakan untuk memberikan layanan transportasi dokar secara gratis sepanjang tahun 2018 pada hari sabtu dan minggu.

Sarana transportasi umum lain yang diminati masyarakat Kota Denpasar yaitu Bemo. Bemo merupakan singkatan dari becak motor. Dalam perkembangan awalnya bemo merupakan kendaraan umum roda tiga yang jenis kendaraannya bermerk Daihatsu *Midget* (kerdil). Daihatsu *Midget* atau Daigatsu *Trimobile* merupakan mobil pabrikan jepang, awal munculnya bermula dari kunjungan Presiden Soekarno ke Kota Bangkok (Thailand) pada tahun 1961. Bemo roda tiga sendiri mulai menghilang dan diremajakan ke bemo roda empat sekitar tahun 1992 sampai 1994. Pada tahun 1992 bemo roda tiga mulai dilarang dikarenakan UU No 14 tahun 1992 dan PP No 41 tahun 1993 tentang lalu lintas dan angkutan.

### **Transportasi Di Kota Denpasar tahun 1992 sampai 2015**

Dengan diremajakannya bemo roda tiga membuat bemo roda empat menjadi angkutan kota menggantikan bemo roda tiga. Menurut Muliawan (2017:1571) “Angkutan kota merupakan sebuah moda transportasi yang merujuk kepada angkutan umum dengan rute yang telah ditentukan. Bemo roda empat sendiri awal mula muncul pada tahun 1970-an dan mencapai masa keemasannya pada tahun 1980 sampai 1990-an dengan tarif Rp 100 sampai Rp 300 sesuai jarak. Pada tahun 1993 sampai tahun 2002 jumlah angkutan bemo roda empat tercatat terbanyak berjumlah 1.407 unit.

Bemo roda empat mengalami penurunan drastis pada tahun 2015 dengan total 625 unit angkutan umum diseluruh halte di Kota Denpasar penyebab terjadi penurunan merupakan imbas dari terjadinya bom bali yang membuat masyarakat terutama tamu asing enggan menggunakan transportasi umum bemo roda empat. Transportasi lainnya yang berkembang di Kota Denpasar ialah taksi konvensional atau bisa disebut taksi argo. Taksi yang beroperasi pertama di wilayah Kota Denpasar yaitu Praja Taksi yang dinaungi oleh PT. Praja Transportasi setelah itu PT. Praja Transportasi menjalin kerjasama dengan *Blue bird* taksi dan menjadi Taksi *Blue bird* Bali pelopor taksi argo pertama di Bali. Taksi *blue bird* beroperasi pada tahun 1994 dengan awalan 500 unit kendaraan. tahun 1994 dari awalnya 500 unit menjadi 1000 unit.

Selain taksi konvensional, salah satu jenis transportasi yang muncul pada tahun 1990-an yaitu ojek konvensional. Ojek merupakan singkatan dari organisasi jasa angkutan roda dua. Ojek memberikan solusi alternatif transportasi di tengah padatnya kendaraan agar cepat dan bisa menjangkau tempat yang kemungkinan tidak bisa dijangkau oleh mobil atau

kendaraan umum lainnya. Ojek biasanya ditemukan di pangkalan-pangkalan atau diparkiran. Untuk wilayah Denpasar sendiri, ojek pengkolan bisa ditemukan disekitar pasar tradisional seperti Pasar Badung, Pasar Kreneng, Pasar Wangaya, Pasar Sanglah dan terminal-terminal seperti Terminal Ubung dan Terminal Monang-Maning. Setiap tempat memiliki perkumpulan-perkumpulan sendiri biasanya anggotanya berjumlah kurang lebih 15 sampai 40 orang disetiap tempat. Selain cara mencari ojek dengan cara mencari di parkiran atau pengkolan. Ojek pun bisa dipesan via telpon, biasanya yang memesan via telpon sudah berlangganan lama. Ojek sempat sepi disaat ada Bom Bali, mendekati tahun 2016 ojek sendiri mulai berkurang, dikarenakan banyak ojek konvensional beralih ke ojek *online*. Walaupun begitu masih ada beberapa ojek yang bertahan, dikarenakan faktor usia dan sudah ada langganan karena itu ojek konvensional masih bertahan dikala perkembangan jaman.

Melihat pertumbuhan penduduk dan tingginya angka transportasi pribadi Pemerintah Provinsi Bali memiliki ide untuk membuat jenis transportasi umum yang dinamakan sarbagita. Sarbagita sendiri diambil dari singkatan Denpasar, Badung, Gianyar, Tabanan. Dari namanya menunjukkan wilayah-wilayah yang dinaungi oleh bus sarbagita. Untuk bus sarbagita sendiri dinaungi oleh Dinas Perhubungan Informastika dan Komunikasi, yakni UPT Bus Trans Sarbagita. Bus Sarbagita sendiri termasuk bus yang memiliki fasilitas yang nyaman dengan ber AC dan kursi khusus lansia, ibu hamil, dan masyarakat penyandang disabilitas dan kursi masyarakat umum yang banyak dan luas. Untuk awal rilis bus sarbagita sendiri mematok harga tiket untuk pelajar sebesar Rp. 2.500 dan masyarakat umum Rp.3.500. Harga tiket mengalami kenaikan pada tahun 2016,

Kepala Dishub Infokom Bali, I Ketut Artika mengatakan, tarif atau tiket untuk pelajar diusulkan naik menjadi Rp 4.000 dari sebelumnya Rp 2.500 atau melonjak 60 persen. Sedangkan tiket untuk umum menjadi Rp 5.000 dari tarifnya selama ini Rp 3.500 atau naik sekitar 71,5 persen (dalambali.tribunnews.com/2015/11/09/2016-tarif-trans-sarbagita-di-usulkan-naik-71-persen. Diakses pada tanggal 20 juni 2020).

Untuk tahun 2018 sendiri total keseluruhan penumpang koridor I Kota-GWK untuk penumpang pelajar sejumlah 80.982 orang dan untuk penumpang umum sejumlah 82.076 orang, sedangkan untuk koridor II Batubulan-Nusadua untuk penumpang pelajar sejumlah 44.985 orang dan untuk penumpang umum sebesar 132.430 orang. Dari sini bisa dilihat koridor II lebih banyak peminatnya dibandingkan koridor I (Data Dishub Provinsi Bali, 2017).

### **Transportasi Di Kota Denpasar tahun 2016 sampai 2018**

Memasuki tahun 2016 mulai lah memasuki era transportasi umum berbasis aplikasi *online*. Salah satu jenis transportasi yang menggunakan aplikasi *online* yaitu taksi dan ojek online. Untuk taksi sendiri taksi bluebird merupakan salah satu taksi yang menggunakan aplikasi yang bernama *My Bluebird*. Sistem online pada taksi *bluebird* sendiri pertama kali ada pada tahun 2011 tetapi masih banyak ada kekurangan dari segi sistem. Aplikasi *My Bluebird* diluncurkan pada tahun 2016, terdapat berbagai pembaruan agar mudah dan nyaman digunakan di *smarthphone*. Selain Bluebird. Ada juga GrabCar dari perusahaan Grab muncul pertama kali di Bali pada tahun 2015, disusul GoCar dari perusahaan Gojek yang menambah banyaknya jenis taksi online di wilayah Bali khususnya Denpasar. Setelah

berkembangnya taksi online, Muncul lah jenis transportasi baru yaitu ojek online.

Ojek online sendiri memasuki Bali pada tahun 2016. Bagi masyarakat Bali khususnya Kota Denpasar sendiri Ojek online merupakan transportasi praktis dan efisien dan juga murah. Praktis karena bisa memesan dimana saja, efisien karena gampang menembus kemacetan kota dan lebih cepat sampai, dan murah jika dibandingkan transportasi lain. Menurut Dinas Perhubungan Provinsi Bali untuk pengemudi ojek *online* sendiri di pada awal tahun 2016 terdapat 180 pengemudi ojek *online*. Angka ini semakin naik pada tahun 2018 dimana masyarakat sudah mulai terbiasa menggunakan jasa ojek online sehingga pengemudi bertambah menjadi 1523 pengemudi ojek *online* yang terdata (Data Angkutan Khusus Dishub Provinsi Bali).

Perkembangan transportasi umum yang kian pesat membuat Pemerintah Kota Denpasar berinovasi untuk ikut juga membuat transportasi umum yang bisa digunakan oleh masyarakat Kota Denpasar. Salah satu program Pemerintah Kota Denpasar sendiri yaitu program bus sekolah. Bus sekolah diluncurkan pada tahun 2017. Bus Sekolah sendiri dinaungi oleh UPT Transportasi Darat Kota Denpasar dibawah naungan Dinas Perhubungan Kota Denpasar. Bus Sekolah Denpasar saat ini telah memiliki armada sebanyak 8 unit dan telah beroperasi di dua kecamatan yakni Denpasar Timur dan Denpasar Utara. Bus Sekolah Denpasar dalam pelaksanaannya didukung oleh sarana dan prasarana seperti armada bus, fasilitas berupa AC, CCTV, WiFi, Televisi, Tempat Charger, Tempat Sampah, titik kumpul berupa halte dan titik drop zone, Smart Card dan jaminan asuransi.

Pemerintah Kota Denpasar berusaha semaksimal mungkin membuat sarana transportasi yang aman dan nyaman

bagi masyarakat Kota Denpasar. Sehingga masyarakat bisa beralih dari kendaraan pribadi ke kendaraan transportasi umum agar bisa mengurangi angka kemacetan dan kecelakaan di Kota Denpasar.

### **Dampak Dari Dinamika Transportasi di Kota Denpasar tahun 1992-2018**

Salah satu kota yang memiliki sarana transportasi yaitu Kota Denpasar. Kota Denpasar sendiri memiliki berbagai macam jenis transportasi dari transportasi tradisional seperti dokar, transportasi konvensional seperti bemo roda tiga dan empat (angkot), taksi, dan ojek, dan terakhir transportasi modern seperti taksi *online*, ojek *online*, bus sarbagita dan bus sekolah. Dari ketiga jenis transportasi tersebut memiliki dampak tersendiri terhadap masyarakat Kota Denpasar yaitu (1) Kemacetan di Kota Denpasar yang disebabkan banyaknya kendaraan baik transportasi umum dan pribadi di Kota Denpasar, (2) Pencemaran Lingkungan yang disebabkan emisi buang kendaraan bermotor, (3) Kehidupan Masyarakat Lebih Individual dikarenakan faktor teknologi yang mempermudah akses transportasi menjadikan kurangnya interaksi antar individu, (4) Memperkuat Stratifikasi Masyarakat disebabkan perbedaan kelas sosial pengguna transportasi umum, (5) Konflik Dalam Masyarakat disebabkan daya saing antar transportasi yang menyebabkan kecemburuan sosial.

### **SIMPULAN DAN SARAN**

#### **Simpulan**

Berdasarkan uraian tentang “Dinamika Transportasi Umum di Kota Denpasar pada tahun 1992-2018” tersebut, maka dapat disimpulkan sebagai berikut.

Kota Denpasar pada mulanya merupakan ibu kota Daerah kabupaten Badung, pada tanggal 15 Januari 1992,

berdasarkan Undang-undang Nomor 1 Tahun 1992, dan Kota Denpasar ditingkatkan statusnya menjadi ‘kotamadya’, yang kemudian diresmikan oleh Menteri Dalam Negeri pada tanggal 27 Februari 1992. Transportasi di Kota Denpasar menjadi sektor penunjang perkembangan Kota Denpasar. Transportasi di Kota Denpasar dibagi menjadi tiga jenis yaitu (1) Transportasi Tradisional : Dokar, (2) Transportasi Konvensional : Bemo roda tiga, Bemo Roda Empat, Taksi Konvensional dan Ojek Konvensional, (3) Transportasi Modern : Taksi Online, Ojek Online, Bus Sarbagita, Bus Sekolah.

Transportasi umum pertama di Kota Denpasar ialah dokar. Dokar pertama kali dibawa oleh bangsa belanda untuk memudahkan mobilitas pada masa itu dan mencapai puncak pada tahun 1970-1980. Seiring dengan perkembangan jaman dokar pun kalah saing dengan transportasi bertenaga mesin dan pada tahun 2018 Dinas Pariwisata Kota Denpasar menyediakan dokar gratis pada hari sabtu dan minggu fungsinya agar melestarikan dokar agar tidak punah. Pada tahun 1963 Kementrian Perhubungan dibawah komando Presiden Soekarno membeli 500 unit Bemo Roda Tiga dan disebar di seluruh Kota Di Indonesia dengan harapan untuk menunjang sarana transportasi di dalam kota. Bemo roda tiga mengalami puncaknya pada tahun 1980 dan dihentikan ijin nya pada tahun 1992 karena dinyatakan tidak layak jalan dan digantikan bemo roda empat. Bemo roda empat pertama kali muncul pada tahun 1970-an dan mencapai puncaknya pada tahun 1980 sampai tahun 1990-an. Dikarenakan meningkatnya jumlah kendaraan pribadi dan persaingan dengan transportasi lainnya maka bemo roda empat mulai sepi peminat sampai puncaknya pada tahun 2018 bemo roda empat hanya tersisa 285 unit. Salah satu

transportasi konvensional pada tahun 1970-an yaitu taksi konvensional. Taksi Konvensional pertama di Denpasar yaitu taksi praja dan sekarang sudah berganti nama menjadi taksi bluebird setelah PT Bluebird bekerja sama dengan taksi praja dengan 500 unit pada tahun 1994 dan mencapai puncaknya pada tahun 2000. Setelah bom Bali pertama dan kedua membuat hancur perekonomian di Bali dan mengakibatkan penurunan pengguna taksi. Pada 2016 mulailah eranya transportasi berbasis aplikasi online dan menjadikan taksi bluebird berkembang jadi taksi online hingga sekarang . Hal yang sama juga terjadi pada ojek konvensional, awal kemuculan ojek konvensional pada tahun 1990 dan mencapai puncaknya pada tahun 2000. Sama seperti taksi konvensional dikarenakan bom Bali dan kemajuan jaman dengan adanya ojek online menyebabkan berkurangnya ojek konvensional. Taksi online dan ojek online mengalami puncaknya pada tahun 2017 dan 2018 dikarenakan mudah dalam mengakses layanan dan banyak kegunaan seperti mengantar barang dan makanan maka transportasi tersebut menjadi primadona saat ini. Melihat perkembangan transportasi umum yang semakin maju dan untuk mengurangi kemacetan Pemerintah Provinsi Bali menciptakan transportasi umum yang bernama bus sarbagita. Bus sarbagita sendiri awal rilis pada tahun 2011 dan mendapat respon baik. Melihat kesuksesan bus sarbagita Pemerintah Kota Denpasar pun juga membuat transportasi umum yaitu bus sekolah khusus anak-anak sekolah. Pada awal rilis tahun 2017 bus sekolah hanya melayani 2 wilayah dan mendapat respon cukup baik dari anak-anak sekolah. Diharapkan dengan adanya bus sekolah dapat mengurangi kemacetan di jam-jam sekolah dan juga menanamkan disiplin waktu sejak dini.

Transportasi memiliki dampak tersendiri dalam kehidupan masyarakat

Kota Denpasar. Hal ini bisa dilihat pada tahun 1970 sampai 1980-an di era keemasannya transportasi umum seperti dokar, bemo roda tiga dan empat. Pada masa itu masyarakat sering berinteraksi baik hanya sekedar menyapa atau mengobrol. Mulai nya era transportasi modern masyarakat mulai bersikap individual dan jarang berinteraksi satu sama lain. Dampak selanjutnya yaitu pencemaran udara. Kendaraan transportasi juga penyumbang polusi udara dan kemacetan. Untuk polusi udara sendiri pemerintah sudah mulai menyeleksi transportasi umum agar layak berada di jalan dan tidak mencemari udara. Selain sebagai sarana mobilisasi transportasi juga menunjukkan status sosial dimasyarakat. Hal ini bisa dilihat dari cara memilih jenis transportasi umum, kebanyakan masyarakat menengah kebawah menggunakan transportasi tradisional dan konvensional dan masyarakat menengah keatas rata-rata menggunakan transportasi modern. Transportasi modern seperti taksi online dan ojek online mengalami beberapa penolakan di berbagai tempat seperti pasar, terminal dan beberapa tempat wisata diakrenakan transportasi umum lokal kalah saing baik dari segi harga dan pelayanan.

### **Saran**

Adapun beberapa saran yang dikemukakan oleh penulis adalah sebagai berikut :

Bagi generasi penerus bangsa (pelajar dan mahasiswa) untuk selalu mempelajari sejarah kota dimana dirimu tinggal dan pelajari nilai-nilai didalamnya.

Bagi Penyedia Sarana Transportasi tolong tingkatkan pelayanan. Pemerintah baik Pemerintah Provinsi dan Kota Denpasar diharapkan sosialisasi penuh ke masyarakat agar masyarakat berminat menggunakan transportasi umum. Dan juga mengawasi peredaran transportasi umum sehingga tidak menimbulkan konflik baik

dari pengguna atau sesama transportasi umum.

### **DAFTAR RUJUKAN**

- Adriansyah. 2015. Manajemen Transportasi Dakam Kajian dan Teori. Jakarta: Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama.
- Agung, A.A Gde Putra dkk. 1986. Sejarah Kota Denpasar 1945-1979. Jakarta: Departemen Pendidikan dan Kebudayaan Direktorat Sejarah Dan Nilai Tradisional Proyek Inventarisasi Dan Dokumentasi Sejarah Nasional.
- Ariatmaja. 2017. Peran Brand Image Memediasi Daya Tarik Promosi Dan Kewajaran Harga Terhadap Keputusan Penggunaan Jasa Transportasi. E-Jurnal Manajemen Unud, Vol. 6, No. 9, 2017: 4689-4715
- Angga Putra, I Gusti Agung Bagus. 2016. Studi Evaluasi Program Bus Trans Sarbagita Pemerintah Provinsi Bali. Kebijakan dan Manajemen Publik Volume 4, Nomor 1, Januari-April 2016
- BAPPEDA Kota Denpasar. 2017. Denpasar Smarth Orange Economy. Denpasar: Kelompok Ahli Pembangunan Pemerintah Kota Denpasar.
- Denpasar dalam angka tahun 2018 : Badan Pusat Statistik Kota Denpasar
- Denpasar dalam angka tahun 2019 : Badan Pusat Statistik Kota Denpasar
- Damsar.2015. Pengantar Teori Sosiologi. Jakarta: Kencana
- Data Trayek Umum Perkotaan Kota Denpasar : Dinas Perhubungan Kota Denpasar

- Fuandy, Munir. 2011. Teori-teori Sosiologi Hukum. Jakarta: Kencana
- Gintoro dkk. 2010. Analisis Dan Perancangan Sistem Pencarian Taksi Terdekat Dengan Pelanggan Menggunakan Layanan Berbasis Lokasi. Yogyakarta: Seminar Nasional Aplikasi Teknologi Informasi 2010
- Hidayat Slamet Samsul dkk. 2013. Prediksi Pengguna Bus Trans Sarbagita Dengan Metode Adaptive Neuro Fuzzy Inference System. E-Jurnal Matematika Vol. 2, No.3, Agustus 2013, 46-52
- J. Matunhu. 2011. A critique of modernization and dependency theories in Africa: Critical assessment. African Journal of History and Culture Vol. 3(5), pp. 65-72, June 2011
- Muliawan, Hendra. 2017. Analisis Pendapatan Sopir Angkutan Kota Sebelum Dan Sesudah Pembangunan Terminal Mengwi. E-Jurnal EP Unud, 1567-1585
- Purnaya, I Gusti Ketut, dkk. 2018. Implementasi Kebijakan Pemerintah Terhadap Penataan Sungai Badung Dalam Upaya Pengembangan Pariwisata Di Kota Denpasar. Denpasar : Sekolah Tinggi Pariwisata Bali Internasional
- Rekapitulasi Jumlah Penumpang Bus Sekolah 2017 : UPT Transportasi Darat Kota Denpasar
- Susiloningtyas, Hikmah Tri. 2015. Dinamika Damri Sebagai Sarana Transportasi Di Surabaya Tahun 1970-1982. AVATARA, e-Journal Pendidikan Sejarah Volume 3, No 1, Maret 2015 1-8
- Sunaryo dkk. 2016. Pelestarian Dan Pembinaan usaha Jasa Ojek Dokar Dan Becak Di Pasar Tradisional Malang. Jurnal SEMAR, Vol.5 No.1 Nopember 2016 1-10
- Sutandi, A Caroline. 2015. Pentingnya Transportasi Umum Untuk Kepentingan Publik. Jurnal Administrasi Publik. Volume 12 Nomor 1, April 2015 :1:16
- Sztompka, Piotr. 2017. Sosiologi Perubahan Sosial. Jakarta: Kencana
- Yudiantini dkk, Sejarah dan Perkembangan Kota Denpasar sebagai Kota Budaya. Seminar Ikatan Peneliti Lingkungan Binaan Indonesia (IPLBI) 1, B 177-18