



Seminar Nasional Keinsinyuran (SNIP)

Alamat Prosiding: snip.eng.unila.ac.id



Analisis Kebutuhan Layanan Transportasi Publik di Kota Bandar Lampung

Ahmad Samti Anom^{1,*}, Aleksander Purba², Gigih Forda Nama²

¹Inspektorat Provinsi Lampung, Jl. Dr. Susislo, Bandar Lampung 35214

²PSPPI Universitas Lampung

INFORMASI ARTIKEL

ABSTRAK

Riwayat artikel:

Diterima 2 Maret 2022

Direvisi 16 Maret 2022

Diterbitkan 24 April 2022

Kata kunci:

Transportasi

Publik

Bus Rapid Transit

Load Factor

Kota Bandar Lampung

Perubahan guna lahan serta peningkatan jumlah penduduk menyebabkan meningkatnya pola pergerakan. Peningkatan tersebut tentunya menyebabkan masyarakat membutuhkan suatu moda transportasi yang dapat memudahkan perpindahan pergerakan tersebut. Kota Bandar Lampung pernah memiliki moda transportasi masalah yaitu BRT (Bus Rapid Transit) akan tetapi, seiring berjalannya waktu permintaan akan moda transportasi ini semakin menurun terutama semenjak hadirnya transportasi online. Kemudahan akses dan banyaknya armada menjadikan transportasi online sebagai moda utama masyarakat Kota Bandar Lampung. Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan pada tahun 2014 serta penelitian dari Badan Penelitian dan Pembangunan Daerah Provinsi Lampung terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi kurangnya minat masyarakat terhadap transportasi publik yang disediakan oleh pemerintah. Rendahnya load faktor, kurangnya sarana pendukung serta tidak adanya kebijakan pasti dari pemerintah menyebabkan masyarakat Kota Bandar Lampung berpindah dari transportasi publik ke transportasi online.

1. Pendahuluan

Perubahan fungsi lahan sebagai akibat timbulnya pemukiman-pemukiman baru di suatu wilayah serta konsentrasi jumlah manusia yang banyak mengakibatkan meningkatnya pola pergerakan, baik dalam hal jumlah maupun jarak yang perlu ditempuhnya. Pada gilirannya hal ini akan meningkatkan ketergantungan seseorang pada alat pengangkutannya, baik berupa angkutan pribadi maupun angkutan umum (Despa, 2020).

Sebelum adanya transportasi online, Kota Bandar Lampung mengandalkan moda transportasi seperti Damri atau BRT (*Bus Rapid Transit*). Akan tetapi, keberadaan transportasi online menyebabkan ketertarikan masyarakat akan transportasi publik tersebut berkurang. Kemudahan akses serta kenyamanan menjadi salah satu alasan mengapa masyarakat lebih memilih menggunakan transportasi online dibandingkan transportasi publik yang telah disediakan (Muhammad, 2012).

Fenomena diatas menimbulkan suatu pertanyaan besar apakah keberadaan transportasi publik konvensional seperti BRT masih diperlukan di Kota Bandar Lampung sebagai salah satu alternatif transportasi publik yang ada.

2. Maksud dan Tujuan

Maksud penelitian ini adalah untuk mengetahui kebutuhan masyarakat Kota Bandar Lampung terhadap Transportasi Publik.

Tujuan penelitian ini adalah:

- Mengetahui kondisi eksisting transportasi publik di Kota Bandar Lampung;
- Mengetahui persepsi masyarakat Kota Bandar Lampung akan kebutuhan transportasi publik lebih dari dua orang dapat ditulis dengan (Serbezov dll., 1997). Sumber Pustaka di dalam uraian dari beberapa sumber dapat ditulis)berbner dan Loffler, 1994; Riley, 1987; Skelland 1974;). Penulisan kutipan didalam tanda kurung steleah penyebutan nama penulis. Shinnar (1987) mendefinisakan sistem ini.

3. Tinjauan Literaturs

3.1 Sistem Transportasi

Sistem transportasi adalah suatu sistem yang berfungsi memindahkan orang ataupun barang dari suatu tempat ke tempat lain sebagai upaya mengatasi hambatan jarak geografis maupun topografis. Selain berfungsi memindahkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain, transportasi memiliki dimensi-dimensi kompleks yang menyangkut kebutuhan lainnya, seperti kebutuhan sosial, ekonomi, dan politik (EK. Morlok, 1985). Kebutuhan akan transportasi disebut juga sebagai kebutuhan turunan (*derived demand*).

*Penulis korespondensi.

E-mail: qy.samti20@gmail.com

Dalam arti luas (makro) Kajian sistem transportasi terdiri dari beberapa komponen sistem yang lebih kecil (mikro), saling terkait dan saling mempengaruhi. Sedangkan sistem transportasi terdiri dari beberapa sistem seperti; kegiatan, jaringan prasarana transportasi, pergerakan lalu lintas dan kelembagaan (Tamin, 2003). Setiap tata guna lahan dengan jenis kegiatan tertentu akan membangkitkan pergerakan sebagai suatu proses pemenuhan kebutuhan.



Gambar 1. Sistem Transportasi Makro
Sumber: Tamin, 2003

Jelas terlihat bahwa ketiga sistem saling mempengaruhi (Martinus, 2018). Jika sistem kegiatan berubah akan mempengaruhi sistem jaringan (Nama, 2018) melalui perubahan tingkat pelayanan pada sistem pergerakan. Perubahan pada sistem jaringan, mempengaruhi sistem kegiatan melalui peningkatan mobilitas dan aksesibilitas dari sistem pergerakan. Agar tercipta pergerakan yang lancar yang pada akhirnya mempengaruhi sistem kegiatan dan sistem jaringan dalam bentuk aksesibilitas dan mobilitas, diperlukan peranan sistem pergerakan dalam menampung pergerakan, yang semuanya diatur dalam suatu sistem kelembagaan.

3.2 Kebutuhan Transportasi

Perencanaan transportasi dapat didefinisikan sebagai suatu proses yang tujuannya mengembangkan system transportasi yang memungkinkan manusia dan barang bergerak atau berpindah dengan aman dan murah. Perencanaan transportasi merupakan suatu proses yang dinamis, dan tanggap terhadap perubahan tata guna lahan, keadaan ekonomi, dan pola lalu lintas. Proses perencanaan transportasi pada dasarnya adalah meramalkan kebutuhan transpor dimasa yang akan datang, yang harus dikaitkan dengan masalah ekonomi, so-cial dan aspek-aspek lingkungan (Zulmiftahul, 2020).

Masalah teknis transport kota pada umumnya bertolak dari usaha menja-min bahwa fasilitas yang telah ada di daya gunakan secara optimum dan di-tujukan untuk merancang dan membangun fasilitas-fasilitas baru yang di-rencanakan untuk memenuhi kebutuhan perjalanan yang ada maupun yang akan datang. Fasilitas ini hendaknya diletakkan pada lokasi yang tepat didalam wilayah kota dan dapat di pertanggung-jawabkan segi ekonomisnya. Sistem transportasi harus memberikan keuntungan maksimum pada masyarakat dengan meminimumkan waktu dan biaya.

Kedua unsure permintaan dan penawaran kedalam suatu keseimbangan dengan hukum jaring laba-laba, jumlah barang

perunit waktu dikonversikan menjadi tingkat pelayanan. Kondisi seim-bang akan dicapai bila permintaan sama dengan penawaran (Vo,TPo) (Warpani, 1992).

Pada analisa perjalanan, penetapan zona atau wilayah study dapat mengidentifikasi wilayah potensial sebagai pembangkit atau sebagai tujuan perjalanan. Untuk jenis angkutan kota, jenis perjalanan orang pada umumnya mempunyai prosentase yang cukup tinggi dan jumlah ini dipengaruhi oleh jenis tata guna lahan sepanjang rute pelayanan. Dengan demikian system angkutan kota harus diarahkan menembus wilayah atau zone yang potensial terhadap pembangkit perjalanan.

3.3 Sistem Angkutan Penumpang Umum

Sistem angkutan umum pada dasarnya dibentuk dari sekumpulan perangkat keras (hardware) utama yang terdiri dari prasarana dan sistem sarana. Selanjutnya kedua komponen perangkat keras tersebut dioperasikan dengan sistem pengoperasian atau sistem perangkat lunak yang terdiri dari komponen-komponen seperti frekuensi dan tarif (Sudjana, 1992).

Pada umumnya dalam sistem angkutan umum terdapat tiga komponen utama yaitu:

- Pelaku Perjalanan (penumpang, pengelola, pemerintah)
- Prasarana (jaringan jalan dan terminal)
- Sarana (jenis dan kapasitas penumpang)

3.4 Karakteristik Operasional Angkutan Umum

Jalan Trayek adalah Lintasan Kendaraan Bermotor Umum untuk pelayanan jasa angkutan, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, serta lintasan tetap, baik berjadwal maupun tidak berjadwal (UU RI No.22, 2009).

Jaringan trayek adalah kumpulan trayek yang menjadi satu kesatuan pelayanan angkutan orang dan dipengaruhi oleh beberapa faktor dalam penetapannya (Departemen Pehubungan RI) yaitu :

- Pola Guna Lahan
- Pola Pergerakan Penumpang Angkutan Umum
- Kepadatan Penduduk
- Daerah Pelayanan
- Karakteristik Jaringan Jalan Dalam Trayek

4. Analisis

4.1 Kondisi Eksisting Transportasi Publik Kota Bandar Lampung

Pemerintah Kota Bandar Lampung telah berusaha melakukan perubahan paradigma dengan mengutamakan perwujudan Sistem Angkutan Umum Massal (SAUM) dengan menerapkan pengoperasian angkutan berupa Bus Rapid Transit (BRT) yang umumnya dikenal dengan sebutan busway dan diberi nama Trans-Bandar Lampung.

Pola Angkutan Kota bandar Lampung direncanakan akan dibagi menjadi 3, yaitu Trayek Utama yang dilayani oleh Bus Jenis BRT, Trayek Cabang /Feeder (Pengumpan) yang dilayani oleh Jenis Angkutan Kota, dan Angkutan Tidak Dalam Trayek yang dilayani oleh jenis Taksi Argometer. BRT-Trans Bandar Lampung mulai dioperasikan sejak 14 November 2011 (masa uji coba gratis pada empat hari pertama operasi, yaitu 14-17 November 2011), hanya diperkuat dengan 40 Armada bus yang murni dibeli oleh konsorsium dengan rute awal Raja Basa-Sukaraja dan Korpri-Sukaraja.

Sejalan dengan perjalanan waktu dengan berbagai persoalan yang dihadapi baik oleh konsorsium BRT maupun dukungan kebijakan oleh Pemerintah Kota Bandar Lampung, dari 7 (tujuh) koridor yang telah dioperasikan (Raja Basa-Sukaraja, Korpri-

Sukaraja, Kemiling-Sukaraja, Ir. Sutami-Sukaraja, Panjang-Citra Garden, Raja Basa-Citra Garden, dan Raja Basa-Panjang) yang masih beroperasi saat ini hanya tinggal 3 (tiga) koridor yaitu, Raja Basa-Sukaraja, Korpri-Sukaraja dan Raja Basa-Panjang.

Dengan tidak lagi beroperasinya 4 (empat) koridor diatas salah satunya disebabkan oleh tidak seimbangnya antara permintaan dan penyediaan sarana transportasi khususnya BRT yang berakibat pula pada timpangnya biaya operasional terhadap pendapatan.

Tabel 1. Daftar Trayek di Kota Bandar Lampung

N O	TRAYEK	RUTE		JML KEN D
		Berangkat	Kembali	
1	RAJABAS A – PANJANG	Terminal Rajabasa – Jl. Soekarno Hatta – Terminal Panjang	Terminal Panjang – Jl. Soekarno Hatta – Terminal Rajabasa	40
2	RAJABAS A – SUKARAJ A	Terminal Rajabasa – Jl. ZA Pagar Alam – Jl. Teuku Umar - Jl. Kotaraja – Jl. R. Intan – Jl. Diponegoro – Jl. Hasanuddin – Jl. Yos Sudarso – Terminal Sukaraja.	Terminal Sukaraja - Jl. Yos Sudarso – Jl. Laks. Malahayati – Jl. Ikan Bawal – Jl. Ikan Hiu – Jl. Ikan Kakap – Jl. Ikan Tenggiri – Jl. Wr. Supratman – Jl. Pattimura – Jl. Diponegoro – Jl. A. Yani - Jl. RA. Kartini – Jl. Teuku Umar – Jl. ZA. Pagar Alam - Terminal Rajabasa.	51
3	PERUM. KORPRI – SUKARAJ A	Letjen Ryakudu – Jl. Sultan Agung – Jl. Teuku Umar – Jl. Kotaraja – Jl. R. Intan – Jl. A. Yani – Jl. Wolter Monginsidi – Jl. Dr. Warsito – Jl. Hasanuddin – Jl. Yos Sudarso – Ter. Sukaraja.	Terminal Sukaraja - Jl. Yos Sudarso – Jl. Laks. Malahayati – Jl. Ikan Bawal – Jl. Ikan Hiu – Jl. Ikan Kakap – Jl. Ikan Tenggiri – Jl. Wolter Monginsidi – Jl. RA. Kartini – Jl. Teuku Umar – Jl. Sultan Agung – Jl. Letjen Ryakudu.	30

N O	TRAYEK	RUTE		JML KEN D
		Berangkat	Kembali	
4	TANJUNG KARANG - Ir. SUTAMI	Terminal Pasar Bawah – Jl. R. Intan – Jl. Pemuda – Jl. Hayam Wuruk – Jl. Antasari – Jl. Sultan Ageng Tirtayasa.	Jl. Sultan Ageng Tirtayasa – Jl. Antasari – Jl. Hayam Wuruk – Jl. Pemuda – Jl. R. Intan – Terminal Pasar Bawah	23
5	KEMILIN G – SUKARAJ A	Ter. Kemiling – Jl. Imam Bonjol – RA. Kartini – Jl. Kotaraja – Jl. Raden Intan – Jl. Jend. Sudirman – Jl. Gatot Subroto – Jl. Yos Sudarso / Terminal Sukaraja.	Terminal Sukaraja – Jl. Yos Sudarso – Jl. Gatot Subroto – Jl. Jend. Sudirman – Jl. A. Yani – Jl. RA. Kartini – Jl. Cut Nyak Dien – Jl. Sisingamangaraja – Jl. Imam Bonjol – Terminal Kemiling.	25
6	RAJABAS A – CIMENG	Terminal Rajabasa - Jl. Pramuka – Terminal Kemiling – Jl. Cut Ditiro – Jl. Imba Kusuma – Jl. Hi. H. Rais – Jl. P. M. Noer – Jl. Basuki Rahmat – Jl. Hasim Ashari – Pasar Cimeng	Pasar Cimeng – Jl. Hasim Ashari – Jl. Basuki Rahmat – Jl. P. M. Noer – Jl. Hi. H. Rais – Jl. Imba Kusuma – Jl. Cut Ditiro – Terminal Kemiling – Jl. Pramuka – Terminal Rajabasa	10
7	PANJANG - PASAR CIMENG	Terminal Panjang - Jl. Yos Sudarso – Jl. Malahayati – RE. Martadinat	Pasar Cimeng – RE. Martadinata – Jl. Ikan Tenggiri – Jl. Wr. Supratman – Jl. Pattimura – Jl. Hasanuddin –	17

N O	TRAYEK	RUTE		JML KEN D
		Berangkat	Kembali	
		a – Pasar Cimeng	Jl. Yos Sudarso (Terminal Panjang)	

Sumber: Dishub Kota Bandar Lampung

4.2 Tingkat Pelayanan

Kriteria yang digunakan untuk menyatakan pelayanan angkutan umum dibatasi hanya pada dua faktor yaitu, Kecepatan Operasi dan Waktu Tunggu.

Waktu tunggu sangat dipengaruhi oleh frekuensi pelayanan yang dinyatakan dalam selang waktu antar kedatangan kendaraan (headway). Pelayanan angkutan umum dapat dikatakan baik ditinjau dari waktu tunggu jika waktu tunggu calon penumpang < 5 menit (Tingkat Pelayanan B, dengan jumlah pindah moda 1)

Kecepatan Operasi berpengaruh terhadap waktu tempuh. Kecepatan Operasi angkutan umum dalam kota dapat dikatakan baik jika kecepatan normalnya berkisar antara 20 – 30 Km/Jam.

Dari hasil survey dinamis yang dilakukan pada tahun 2014 (Ahmad Samti, 2014) diketahui kecepatan tiap ruas pada rute Korpri – Sukaraja dan Sukaraja – Korpri. Dari data tersebut terlihat bahwa Kecepatan paling rendah waktu sibuk pagi arah Sukaraja terdapat pada segmen Sp. Hanoman-Gunung Sari ; Gunung Sari-Terminal Pasar Bawah dan Terminal Pasar Bawah-Simpur dengan kecepatan 10 – 11 Km/jam. Hal ini sangat dipengaruhi oleh volume lalu lintas yang padat pada segmen tersebut. Terutama pada jam sibuk.

Sedangkan kecepatan terendah waktu Sibuk sore arah Korpri terdapat pada segmen Halte Central Plaza-Halte Mall Kartini ; Halte Telkom Raden Intan- Halte Koramil dan Halte Rumah Danrem-Sp. T.Umar-Sultan Agung dengan kecepatan 12 - 13 Km/Jam. Hal ini dipengaruhi oleh padatnya volume lalu lintas terutama pada saat jam pulang kantor.

Secara keseluruhan Kecepatan Rata-rata Arah Sukaraja 16,25 Km/Jam dengan waktu tempuh 72,63 menit dan Jarak tempuh 19,42 Km. Sedangkan kecepatan rata-rata arah Korpri sebesar 16,87 Km/Jam dengan waktu tempuh 66,30 menit dan jarak tempuh 18,16 Km. Kecepatan tersebut belum merupakan kecepatan ideal atau kecepatan minimal yang dipersyaratkan untuk dalam kota yaitu sebesar 20 Km/Jam.



Gambar 2 .Grafik Waktu Tempuh Rata-Rata
Sumber: Analisis,2014

Disisi lain, Waktu tunggu disini diartikan sebagai waktu yang dibutuhkan oleh seorang calon penumpang untuk memperoleh kesempatan naik angkutan umum yang dipilihnya. Waktu tunggu ini dihitung sejak calon penumpang tersebut datang disuatu tempat pemberhentian angkutan umum sampai calon penumpang tersebut naik angkutan yang dipilihnya. Dengan demikian waktu tunggu yang diperlukan oleh seorang calon penumpang akan

berbeda dengan waktu tunggu yang diperlukan oleh calon penumpang lainnya. Ketidak seragaman waktu tunggu ini disebabkan beberapa faktor ;

- Selang waktu kedatangan antar kendaraan angkutan umum (headway)
- Tempat yang tersedia dalam kendaraan angkutan umum.
- Kesabaran calon penumpang untuk menunggu.
- Kesiadaan calon penumpang untuk berdesakan dalam kendaraan angkutan umum.
- Adanya kemungkinan berbagai pilihan dari moda angkutan umum yang ada, baik jenis maupun rutenya.

Dalam studi ini waktu tunggu rata-rata calon penumpang angkutan umum diambil sebesar setengah dari headway dengan anggapan bahwa waktu antar kedatangan kendaraan adalah konstan dan waktu tunggu maksimum sama dengan headway.

Tabel 1 Headway, Waktu Tunggu, Lay Over dan Frekuensi

Titik	Headway rata2	Waktu Tunggu Rata-Rata	Lay Over Time Rata2	Frekuensi
KORPRI	12,42	6,21	12,72	5
TERMINAL PASAR BAWAH	11,83	5,92	4,1	5
TERMINAL SUKARAJA	12,28	6,14	22,02	5
RATA-RATA	12,18	6,09	12,95	5

Sumber: Analisis,2014

Dari tabel diatas tampak bahwa rata-rata waktu tunggu dan waktu tunggu maksimum calon penumpang cukup pendek yaitu sebesar 6.09 menit dan 12,18 menit. Ini berarti bahwa secara umum dapat dikatakan bahwa kualitas pelayanan angkutan umum ditinjau dari segi waktu tunggu pada rute ini cukup baik.

4.3 Persepsi Masyarakat Kota Bandar Lampung terhadap Kebutuhan Transportasi Publik

Mayoritas pengguna transportasi publik adalah pekerja, mahasiswa dan pelajar hal ini karena aktivitas mereka yang dilakukan secara rutin setiap hari sehingga memberikan kepastiaan ketersediaan penumpang bagi penyedia jasa transportasi publik.

Dalam penyediaan suatu fasilitas umum khususnya transportasi publik, pemerintah perlu memperhatikan beberapa hal antara lain:

- kebutuhan masyarakat dalam melakukan mobilitas
- kebutuhan para penyedia jasa usaha, supir dan pihak yang terlibat dalam melaksanakan tugasnya pada moda transportasi umum
- protokol kesehatan sesuai who serta peraturan pemerintah republik indonesia
- menjaga kepastian untuk tetap tumbuhnya ekonomi masyarakat secara keseluruhan

Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Badan Penelitian Pembangunan Daerah Provinsi Lampung (Balitbangda Prov. Lampung, 2021) yang dilakukan dengan menggunakan kuesioner terhadap 100 orang responden didapatkan hasil sebagai berikut:

- Sebanyak 67% pengguna transportasi umum menyatakan tidak bermasalah terhadap kebijakan pemerintah.

- Sebanyak 84% pengguna transportasi umum masih tidak puas dengan pelayanan serta sarana dan prasarana dari penyedia jasa transportasi publik
- Sebanyak 78% pengguna transportasi umum masih tidak puas terhadap efisiensi dan ketepatan waktu
- Sebanyak 80% pengguna transportasi umum menyatakan tarif sesuai namun perlu perbaikan dalam hal pelayanan fasilitas.

4.4 Efektif dan Efisien

Tarif yang di rasa tidak sesuai dengan fasilitas yang didapat hal ini justru berbanding terbalik dengan transportasi umum berbasis online yang memiliki harga murah dan memberikan kenyamanan serta memberikan kepastian waktu tempuh yang lebih cepat dibanding angkutan umum masal seperti mikrolet, bus atau ojek pangkalan yang harus melakukan negosiasi harga yang membuat waktu perjalanan menjadi terhambat. Selain keterlambatan kedatangan bus, dan waktu tunggu yang lama untuk beberapa moda transportasi masal lain hal ini membuat bagi masyarakat yang menginginkan untuk menggunakan transportasi umum memilih untuk menggunakan menggunakan transportasi pribadi untuk menhemat waktu dalam berpergian.

4.5 Tarif

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, persepsi masyarakat terhadap transportasi publik di Provinsi Lampung ditinjau dari dimensi kinerja, pelayanan, keamanan,keandalan, karakteristik produk, dan kesesuaian dengan spesifikasi menunjukkan hasil yang kurang baik hal ini dikarenakan kemampuan pengemudi transportasi umum yang terkadang tidaklah cukup baik hal ini dikarenakan, waktu tempuh dan kedatangan yang tidak tepat waktu sehingga sulit untuk menjamin kepastian ketepatan waktu para pengguna transportasi public di Lampung agar efektif dan efisien.

4.6 Evaluasi Kebijakan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, persepsi masyarakat terhadap transportasi publik di Provinsi Lampung ditinjau dari dimensi kinerja, pelayanan, keamanan,keandalan, karakteristik produk, dan kesesuaian dengan spesifikasi menunjukkan hasil yang kurang baik hal ini dikarenakan kemampuan pengemudi transportasi umum yang terkadang tidaklah cukup baik hal ini dikarenakan, waktu tempuh dan kedatangan yang tidak tepat waktu sehingga sulit untuk menjamin kepastian ketepatan waktu para pengguna transportasi public di Lampung agar efektif dan efisien.

4. Kesimpulan

Berdasarkan hasil survey serta penelitian yang telah dilakukan pada tahun 2014, dapat disimpulkan bahwa keberadaan transportasi umum terutama BRT (*Bus Rapid Transit*) sangat diperlukan oleh masyarakat kota bandar lampung. Akan tetapi, terdapat beberapa faktor serta permasalahan yang perlu diperbaiki.

Faktor Beban (Load factor) menunjukkan hubungan permintaan dan penawaran. Faktor Beban (Load factor) harian rata-rata sebesar 32,47%. Nilai tersebut lebih kecil dari nilai Faktor beban izin yang ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan SRI untuk Bus Kota yaitu sebesar 70 %. Faktor beban yang rendah menandakan bahwa penawaran melampaui permintaan. Dengan demikian rute tersebut dari sisi permintaan telah

terlayani dengan baik dan saat ini tidak memerlukan tambahan armada.

Belum terpenuhinya Tempat Pemberhentian Bus / Halte dan Halte yang ada masih belum berfungsi secara optimal. Berdasarkan hasil survey dan analisa masih perlu tambahan 8 titik Halte Baru dan 10 Titik Tempat Pemberhentian Bus (TPB) untuk Arah Korpri-Sukaraja. Sedangkan untuk arah Sukaraja-Korpri perlu tambahan 5 titik Halte Baru dan 6 titik Tempat Pmberhentian Bus (TPB). Terdapat 8 titik Halte yang idealnya diselesaikan pembangunannya yaitu 3 titik arah Korpri-Sukaraja dan 5 titik arah Sukaraja – Korpri.

Perlunya pemerintah daerah berkolaborasi dengan kebijakan agar keberjalanan transportasi umum di Bandar Lampung dapat berjalan sesuai dengan kebutuhan secara efisien dan efektif.

Terus menurunnya pengguna transportasi umum harus menjadi perhatian pemerintah, karena jika masyarakat terus beralih kendaraan pribadi maka lampung bisa menjadi provinsi yang macet dan penghasil udara yang tinggi sehingga diperlukan kebijakan dalam mengambil langkah kebijakan transportasi umum, seperti menyediakan saran dan prasarana yang baik, rasa aman, ketepatan waktu tempuh yang membuat masyarakat mau kembali menggunakan transportasi umum

Ucapan terima kasih

Terimakasih disampaikan kepada seluruh dosen, karyawan dan mahasiswa pada program studi program profesi insinyur fakultas teknik Universitas Lampung.

Daftar pustaka

- Ahmad Samti Anom, 2014, Analisis Kebutuhan Angkutan Bus Rapid Transit (BRT) di Kota Bandar Lampung. Universitas Bandar Lampung, Lampung.
- Balitbangda Prov. Lampung, 2021, Kajian Persepsi Masyarakat Terhadap Kebutuhan Transportasi Publik di Provinsi Lampung, Lampung.
- Despa, Dikpride and Widyawati, Ratna and Purba, Aleksander and Septiana, Trisya (2020) Edukasi Implementasi Undang – Undang Keinsinyuran Pada Aparatur Sipil Negara (Asn) Pemerintahan Kabupaten Di Lampung. Prosiding Senapati Seminar Nasional Pengabdian Kepada Masyarakat Teknologi Dan Inovasi Pengabdian Masyarakat Di Era Revolusi Industri 4.0 Dan Society 5.0. Pp. 47-50. Issn 2685-0427
- Departemen Perhubungan RI, Pedoman Teknis Perencanaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum, Direktorat Perhubungan Darat.
- Edward K. Morlok – Juhan K. Nainim (1985) ; Pengantar Teknik dan *Perencanaan Transportasi*, Penerbit Erlangga Jakarta.
- Martinus; Juliardi, Arif; Adi, I Putu Dharma (2018) Pembuatan Sistem Kontrol Motor Dc Untuk Prototipe Kendaraan Listrik Raden Intan 2. Barometer, 3 (2). Pp. 122-124. Issn 1979-889x
- Muhammad, Meizano Ardhi and Supangkat, Suhono H. (2012) Cloud ITS Indonesia: Transportation information sharing platform. In: International Conference on Cloud Computing and Social Networking 2012, 2012, Bandung, Indonesia.
- Nama, Gigih Forda; Rasyidy, Fadillah Halim; Arum S P, Raden; Mardiana (2018) A Real-time Schoolchild Shuttle Vehicle Tracking System Base on Android Mobile-apps. International Journal of Engineering & Technology (IJET), 7 (3.36). pp. 40-44. ISSN ISSN 2227-524X.
- Sudjana. 1992. Metode Statistika. Edisi Ke-5. Tarsito. Bandung.

- Tamin, Ofyar Z. 2003. Perencanaan dan Pemodelan Transportasi. Jakarta.
- Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- Warpani, S. 1992. Merencanakan Sistem Perangkutan. Institut Teknologi Bandung. Bandung
- Zulmiftahul, Huda and Khairudin, Khairudin and Lukmanul, Hakim and Zebua, Osea (2020) Pelatihan Instalasi Sistem Plts Bagi Siswa-Siswi Di Smk 2 Mei Bandar Lampung. Prosiding Senapati Seminar Nasional Pengabdian Kepada Masyarakat Teknologi Dan Inovasi, 2. Pp. 285-288. Issn: 2685-0427