

## **IV. GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN**

### **A. Gambaran Umum**

#### **1. Kota Bandar Lampung**

Kota Bandar Lampung sebagai ibukota provinsi Lampung mempunyai banyak peluang yang dapat dikembangkan. Kota Bandar Lampung sebagai penyangga kota-kota lain sekitarnya seperti Natar, Pringsewu, Tarahan dan sebagainya mempunyai berbagai peluang bisnis dan investasi yang tersebar di wilayah ini mampu menarik minat orang-orang untuk berkunjung. Untuk mendukung perkembangan Kota Bandara lampung dan sekitarnya maka diperlukan keamanan, ketertiban, kenyamanan, maupun kemudahan transportasi.

Bila dilihat dari perkembangan transportasi perkotaan yang ada, kendaraan pribadi tetap merupakan moda transportasi yang dominan, baik untuk daerah urban maupun sub urban. Populasi pergerakan kendaraan pribadi terutama sepeda motor yang begitu besar di daerah perkotaan ditambah dengan pola angkutan umum yang masih tradisional, menimbulkan biaya sosial yang sangat besar akibat waktu tempuh yang terbuang percuma, pemborosan bahan bakar minyak, depresiasi

kendaraan yang terlalu cepat, kecelakaan lalulintas, hilangnya *opportunity cost*, timbulnya stress, meningkatnya polusi udara, dan kebisingan. Kenyamanan, keamanan, *privacy*, fleksibilitas pergerakan dan prestise merupakan faktor-faktor utama yang menyebabkan kendaraan pribadi tetap memiliki keunggulan sebagai moda transportasi, khususnya di daerah urban.

Sementara itu sistem angkutan umum massal (SAUM) yang modern sebagai bagian integral dari ketahanan daya dukung kota (*city survival*) masih dalam tahap rancangan dan perencanaan dan belum berada didalam alur utama (*mainstream*) kebijakan dan keputusan pemerintah dalam rangka menciptakan sistem transportasi kota yang berimbang, efisien dan berkualitas. Belum terciptanya SAUM modern sebagai bagian untuk menuju kota "metropolitan" dan oleh karenanya belum merupakan alternatif yang patut diperhitungkan bagi pembuat perjalanan merupakan pembenaran dari pemakaian kendaraan pribadi okupansi rendah yang tidak efisien. Selama beberapa waktu belakangan ini belum ada langkah "terobosan" yang memadai di bidang transportasi, maka tidak mengherankan apabila terjadi tundaan perjalanan/kemacetan lalulintas pada beberapa lokasi, dan sebagai akibatnya waktu perjalanan semakin lama, pemborosan energi BBM serta polusi udara, akan terus menjadi menu sehari-hari dari para pembuat perjalanan di perkotaan (*urban trip makers*).

Sistem transportasi perkotaan yang disandarkan pada penggunaan kendaraan pribadi telah terbukti mengkonsumsi energi yang berlebihan, mengganggu kondisi kesehatan masyarakat, dan tingkat pelayanan yang terus menurun walaupun dengan investasi yang terus bertambah. Kerugian akibat kemacetan lalu lintas di perkotaan dilaporkan mencapai \$ 1.000 per kapita/tahun di kota-kota besar di Amerika. Perhitungan yang dilakukan untuk kota Jakarta menunjukkan kerugian ekonomi yang ditimbulkan akibat kemacetan mencapai Rp. 1,25 juta per kapita per tahun. Ironisnya sebagian besar dampak negatif tersebut harus dipikul oleh pihak yang justru umumnya tidak memiliki akses terhadap penggunaan kendaraan pribadi. Berbagai dampak lingkungan yang muncul akibat aktivitas transportasi tersebut telah mendorong munculnya gerakan untuk mengembangkan suatu sistem transportasi yang lebih ramah lingkungan yang dikenal sebagai transportasi berkelanjutan (*sustainable transport*). (Doni J. Widiyanto, 2009, *Green Transport: Upaya Mewujudkan Transportasi yang Ramah Lingkungan*, *Buletin Penataan Ruang Ed. Mei-Juni 2009*).

Dipandang dari sisi rasio jalan dengan lahan kota, memang masih perlu membangun jaringan jalan baru, termasuk jembatan layang, namun membangun jaringan jalan kota termasuk jalan bebas hambatan di tengah-tengah kota bukan saja sangat mahal karena langka dan mahalnya lahan, namun juga tidak akan menghilangkan kemacetan karena adanya cadangan lalu lintas kendaraan yang terbangkitkan (*reservoir of traffic*) yang selalu siap menunggu dan mengisi setiap jengkal kapasitas ruang

jalan yang diberikan oleh fasilitas baru tersebut dan dalam waktu singkat membuat kemacetan baru. Perencanaan dan kebijakan transportasi kota oleh karenanya harus berubah, yakni dari pendekatan membangun sistem prasarana (*supply side*) menjadi pendekatan manajemen dan efisiensi sistem (*demand side*). Paradigma baru ini berpegang kepada prinsip manajemen system transportasi dan bertujuan mencari keseimbangan antara sistem angkutan umum yang mewakili pergerakan manusia di kota dengan sistem jalan raya yang mewakili pergerakan kendaraan pribadi. Artinya, selain sistem jaringan jalan kota yang memadai bagi pergerakan angkutan pribadi, transportasi kota juga harus mampu menyediakan system angkutan massal yang secara efisien dan handal mampu melakukan angkutan orang dalam jumlah besar dan dalam waktu yang relatif singkat.

## **2. Gambaran Umum Wilayah**

Kota Bandar Lampung merupakan Ibu Kota Provinsi Lampung. Oleh karena itu, selain merupakan pusat kegiatan pemerintahan, sosial, politik, pendidikan dan kebudayaan, kota ini juga merupakan pusat kegiatan perekonomian daerah Lampung yang terletak di wilayah strategis karena merupakan daerah transit kegiatan perekonomian antar pulau Sumatera dan pulau Jawa, sehingga menguntungkan bagi pertumbuhan dan

pengembangan kota Bandar Lampung sebagai pusat perdagangan, industri dan pariwisata.

### **3. Kondisi Geografi**

Secara geografis kota Bandar Lampung terletak pada  $5^{\circ}20'$  sampai dengan  $5^{\circ}30'$  lintang selatan dan  $105^{\circ}28'$  sampai dengan  $105^{\circ}37'$  bujur timur. Ibu Kota provinsi Lampung ini berada di teluk Lampung yang terletak di ujung selatan pulau Sumatera.

Secara administratif kota Bandar Lampung dibatasi oleh :

1. Sebelah utara berbatasan dengan Kecamatan Natar, Kabupaten Lampung Selatan.
2. Sebelah selatan berbatasan dengan Kecamatan Padang Cermin dan Kecamatan Ketibung, Kabupaten Pesawaran serta Teluk Lampung.
3. Sebelah barat berbatasan dengan Kecamatan Gedung Tataan dan Padang Cermin, Kabupaten Pesawaran.
4. Sebelah timur berbatasan dengan Kecamatan Tanjung Bintang, Kabupaten Lampung Selatan.

#### 4. Demografi

Penduduk kota Bandar Lampung terdiri dari berbagai suku, bangsa (heterogen), dari hasil proyeksi penduduk tahun 2008 jumlah penduduk Kota Bandar Lampung tercatat 822.880 jiwa. Penyebaran penduduk kota Bandar Lampung tahun 2008 tidak merata bila dirinci perkecamatan jumlah penduduk terbanyak di kecamatan Teluk Betung Selatan yaitu sebanyak 110.276 jiwa sedang di kecamatan Tanjung Senang jumlahnya paling sedikit yaitu sebanyak 29.247 jiwa.

Untuk menampung seluruh aktifitas dari berbagai fungsi Bandar Lampung tersebut, maka berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Bandar Lampung 2006-2015 sebagai kelanjutan dari pada Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Bandar Lampung tahun 1994-2004 (Perda nomor 6 tahun 1997) yang telah habis masa berlakunya: RTRW Kota Bandar Lampung dibagi dalam 8 (delapan) Bagian Wilayah Kota (BWK) sebagai berikut:

Tabel 1. Tata Ruang Wilayah

NO. 1	BWK A (Gedong Meneng)
Kecamatan Rajabasa	Kelurahan Gedong Meneng, Rajabasa, Rajabasa Raya dan Rajabasa Jaya.
Kecamatan Kedaton	Kelurahan Perumnas Way Halim, Kedaton, Labuhan Ratu, Kampung Baru, Sepang Jaya, Sukamenanti, Sidodadi dan Surabaya

Kecamatan Tanjung Seneng:	Kelurahan Labuhan Dalam, Tanjung Seneng, Way Kandis dan Perumahan Way Kandis.
Fungsi Utama	1. Pendidikan 2. Terminal Regional
Fungsi Pendukung	1. Pusat Kebudayaan 2. Rumah Sewa/Kost, pusat pelayanan lokal 3. Pertanian skala kecil

<b>No. 2</b>	<b>BWK B (Sukarame)</b>
Kecamatan Sukarame	Kelurahan Way Halim Permai, Sukarame, Way Dadi, Harapan jaya dan Gunung Sulah.
Fungsi Utama	1. . Perumahan Skala Besar 2. Perdagangan Skala Kecil
Fungsi Pendukung	1. Pusat Industri Kecil 2. Pengembangan Hutan Kota Cadangan Pengembangan Kota 3. Pusat Pelayanan Lokal

<b>No. 3</b>	<b>BWK C (Panjang)</b>
Kecamatan Panjang	Kelurahan Srengsem, Panjang Selatan, Panjang Utara, Pidada, Way Laga, Way Gubak, Karang Maritim
Fungsi Utama	1. Pusat pelabuhan samudra
Fungsi Pendukung	1. Industri Pengolahan 2. Terminal Barang

	<p>3. Rekreasi/Wisata</p> <p>4. Daerah konservasi dan hutan lindung</p>
--	---

<b>No. 4</b>	<b><u>BWK D</u></b> <b><u>(Sukabumi/Tanjungkarang Timur)</u></b>
Kecamatan Sukabumi:	Kelurahan Tanjung Baru, Jagabaya II, Jagabaya III, Kalibalok Kencana, Sukabumi, Sukabumi Indah
Kecamatan TanjungkangTimur:	Kelurahan Campang Raya, Rawa Laut, Kota Baru, Tanjung Agung, Kebon Jeruk, Sawah Lama, Sawah Brebes, Kedamaian, Tanjung Raya, Tanjung Gading dan Jagabaya I.
Fungsi Utama	<p>1. Perdagangan/Jasa</p> <p>2. Kawasan Industri</p>
Fungsi Pendukung	<p>1. Perumahan</p> <p>2. Industri kecil</p> <p>3. Cagar budaya</p>

<b>No. 5</b>	<b><u>BWK E (Tanjungkarang/Pusat Kota)</u></b>
Kecamatan Tanjung Karang Pusat:	Kelurahan Durian Payung, Gotong Royong, Enggal, Pelita, Palapa, Kaliawi, Kepala Tiga, Tanjungkang, Gunung Sari, Pasir Gintung dan Penegahan.
Fungsi Utama	<p>1. Perdagangan Umum</p> <p>2. Jasa Umum</p>



Fungsi Pendukung	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Sarana Penunjang</li> <li>2. Perdagangan, parkir, taman</li> <li>3. Perumahan fungsi ganda</li> <li>4. Pusat budaya</li> </ol>

<b>No. 6</b>	<b>BWK F (Tanjungkang Barat)</b>
Kecamatan Tanjungkang Barat:	Kelurahan Sukajawa, Susunan Baru, Sukadanaham, Gedong Air, Segalamider dan Gunung Terang.
Fungsi Utama	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Perdagangan/Jasa</li> <li>2. Kawasan Konservasi</li> </ol>
Fungsi Pendukung	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Perumahan</li> </ol>

<b>No. 7</b>	<b>BWK G (Langkapura/Kemiling)</b>
Kecamatan Langkapura/Kemiling:.	Kelurahan Beringin Raya, Langkapura, Sumber Rejo, Sumber Agung, Pinang Jaya, Kedaung dan Kemiling Permai
Fungsi Utama	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pengembangan Holtikultura</li> <li>2. Kawasan Konservasi</li> <li>3. Pariwisata Hutan Wisata</li> <li>4. Pengembangan Kawasan Pemukiman (Kasiba/Lasiba)</li> </ol>
Fungsi Pendukung	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pengembangan Holtikultura</li> <li>2. Kawasan Konservasi</li> <li>3. Pariwisata Hutan Wisata</li> </ol>

	4. Pengembangan Kawasan Pemukiman (Kasiba/Lasiba)
--	---

<b>No. 8</b>	<b>BWK H (Telukbetung)</b>
<p>Kecamatan Telukbetung Utara:</p> <p>Kecamatan Telukbetung Selatan:</p> <p>Kecamatan Telukbetung Barat:</p>	<p>Kelurahan Kupang Kota, Gunung Mas, Kupang Teba, Kupang Raya, Pahoman, Sumur Batu dan Gulak Galik.</p> <p>Kelurahan Pesawahan, Telukbetung, Kangkung, Bumi Waras, Sukaraja, Garuntang, Pecoh Raya, Talang, Gedung Pakuwon, Ketapang, Way Lunik.</p> <p>Kelurahan Sukamaju, Keteguhan, Kota Karang, Perwata, Bakung, Kuripan, Negeri Olok Gading, Sukarame II.</p>
Fungsi Utama	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pusat Pemerintahan</li> <li>2. Perdagangan grosir</li> <li>3. Pariwisata pantai</li> </ol>
Fungsi Pendukung	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jasa umum</li> <li>2. Perumahan</li> <li>3. Industri Kecil</li> <li>4. Konservasi</li> </ol>

## **B. Gambaran Umum Sistem Transportasi di Kota Bandar Lampung**

### **1. Sistem Transportasi (Sarana dan Prasarana Daerah)**

#### **a. Prasarana Jalan dan Jembatan**

Sebagai ibukota Propinsi Lampung, Kota Bandar Lampung merupakan pusat pertumbuhan daerah, dimana fungsi jalan sebagai sarana transportasi darat sangat mempengaruhi akseibilitas pergerakan angkutan orang dan barang baik lintas kabupaten/kota maupun lintas propinsi. Pada tahun 2009, panjang jalan di Kota Bandar Lampung adalah 900.320 km yang terdiri dari jalan aspal sepanjang 854.320 km, jalan kerikil sepanjang 19.807 km dan jalan tanah sepanjang 25.659 km. Selain itu Kota Bandar Lampung mempunyai jalan negara dan jalan propinsi dengan perincian, panjang jalan negara sepanjang 65.040 km dan panjang jalan propinsi sepanjang 43.980 km.

#### **1. Perhubungan**

Pembangunan sektor transportasi di Kota Bandar Lampung menitikberatkan pada angkutan jalan raya atau transportasi darat yang berfungsi sebagai penghubung antar daerah, antar kota dan angkutan/lalu lintas pergerakan dalam kota dengan fungsi utama untuk mendistribusikan barang dan jasa dari pusat-pusat produksi dan daerah pertumbuhan ke daerah pemasangan atau konsumen. Dalam mendukung pelayanan pendistribusian penumpang dan barang, di

Kota Bandar Lampung pada tahun 2009 mempunyai 5 (lima) buah terminal di Kota Bandar Lampung yaitu :

- a. Terminal Rajabasa
- b. Terminal Kemiling
- c. Terminal Panjang
- d. Terminal Pasar Bawah
- e. Terminal Sukaraja

Untuk melayani angkutan transportasi darat khususnya angkutan kota digunakan beberapa jenis angkutan antara lain mikrolet, bus kota dan taksi argometer. Sedangkan pada sektor transportasi laut, Kota Bandar Lampung mempunyai prospek yang sangat strategis karena wilayah Kota Bandar Lampung terletak diujung selatan pulau sumatera yang merupakan pintu gerbang komoditas ekspor dan impor melalui pelabuhan panjang, selain dari pelabuhan panjang ada beberapa pelabuhan lainnya yaitu:

1. Pelabuhan TPI Lempasing yang terletak di Teluk Betung Selatan.
2. Pelabuhan Batu Serampok yang berfungsi untuk mengangkut hasil tambang.
3. Pelabuhan Serengsem.
  - a. kendaraan/angkutan umum mikrolet seluruh trayek yang ada di Kota Bandar Lampung.
    - Tanjung Karang – Rajabasa
    - Tanjung Karang – Sukaraja

- Sukaraja – Srengsem
  - Tanjung Karang – Garuntang
  - Tanjung Karang – Way Kandis
  - Tanjung Karang – Sutami
  - Tanjung Karang – Kemiling
  - Tanjung Karang – Sukarame
  - Tanjung Karang – Permata Biru
  - Tanjung Karang – Sam Ratulangi
  - Pasar Cimeng – Lempasing
  - Rajabasa – Kemiling
  - Sukaraja – Lempasing
- b. kendaraan/angkutan bus kota seluruh trayek yang ada di Kota Bandar Lampung.
- Tanjung Karang – Rajabasa
  - Tanjung Karang – Sukaraja
  - Tanjung Karang – Korpri
  - Rajabas – Panjang

### b. Data Jumlah Kendaraan

Berikut merupakan data jumlah kendaraan untuk setiap trayek yang beroperasi di Kota Bandar Lampung menurut Data Izin Usaha/Trayek Tahun 2009 pada Dinas Perhubungan kota Bandar Lampung Bidang Angkutan Jalan.

Tabel 2. Data Jumlah Kendaraan

No	JURUSAN	WARNA	JUMLAH KENDARAAN
	<b>MOBIL PENUMPANG/MIKROLET</b>		
1	Tanjung Karang – Rajabasa	Biru Laut	263
2	Tanjung Karang – Sukaraja	Ungu	153
3	Sukaraja – Srengsem	Oranye	163
4	Tanjung Karang – Garuntang	Hijau Pupus	125
5	Tanjung Karang – Jl. Teuku Umar	Cream	179
6	Tanjung Karang – P. Tirtayasa – Simp. Ir. Sutami	Putih/Hijau	54
7	Tanjung Karang – Jl. Ryakudu – Simp. Ir. Sutami	Putih Strip Biru Hijau	3

8	Tanjung Karang – Kemiling	Merah Hati	197
9	Tanjung Karang Sukarame	Abu – abu Muda	190
10	Tanjung Karang – Permata Biru	Abu-abu/Biru Dongker	59
11	Tanjung Karang – Samratulangi	Merah Hati/Biru	77
12	Pasar Cimeng – Lempasing	Biru Dongker/abu abu	15
13	Rajabasa – Kemiling	Kuning Jeruk	1
14	Sukaraja – Lempasing	Biru Dongker	23
	<b>BUS KOTA</b>		
1	Rajabasa – Tanjung Karang	Putih	13
2	Tanjung Karang – Sukaraja	Putih	19
3	Tanjung Karang – Perum Korpri	Putih	8
4	Rajabasa – Panjang	Orange	41

*Sumber : Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, Data Per 22 Desember 2010*

Tabel 3. Kapasitas Kendaraan

Jenis Angkutan	Kapasitas Kendaraan			Kapasitas Penumpang Per hari/Kendaraan
	Duduk	Bediri	Total	
Mobil Penumpang Umum	11	0	11	250 – 300
Bus Kecil	14	0	14	300 – 400
Bus Sedang	20	10	30	500 – 600
Bus Besar Lantai Tunggal	49	30	79	1000 – 1200
Bus Besar Lantai Ganda	85	35	120	1500 – 1800

*Sumber : Ditjen Perhubungan Darat, Departemen Perhubungan, 1996*

Hasil survey load faktor yang dilakukan pada 17 trayek pelayanan angkutan umum adalah seperti diperlihatkan pada Tabel 4.35 dibawah ini.

Tabel 4. *Load Factor* Bus Kota

Rute Kendaraan	Pagi		Siang		Sore	
	LF	Jam	LF	Jam	LF	Jam



R. Basa - T. Karang	75,45	06.18 - 08.33	70,88	12.18 - 14.32	78,00	15.36 - 17.55
Sukaraja - T. Karang	80,50	06.12 - 08.33	78,06	12.38 - 15.18	73,42	15.35 - 17.12
KORPRI - T. Karang	76,38	06.03 - 08.42	71,51	12.27 - 15.15	83,64	15.36 - 17.04
Rajabasa - Panjang	62,18	07.38 - 11.14	66,37	11.18 - 14.50	69,98	15.05 - 16.52

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung 2010

Tabel 5. Load Factor Angkutan Kota Mikrolet

Rute Kendaraan	Pagi		Siang		Sore	
	LF	Jam	LF	Jam	LF	Jam
T. Karang - Rajabasa	47,84	06.35 - 09.52	33,95	12.30 - 15.22	50,62	15.35 - 18.06
T. Karang - Sukaraja	45,21	06.45 - 09.36	37,15	12.35 - 15.26	47,08	15.39 - 17.45
Sukaraja - Srengsem	28,70	06.25 - 08.59	35,19	12.10 - 14.34	40,74	15.25 - 17.26

T. Karang Garuntang	- 34,84	06.25 10.05	- 33,79	12.25 15.45	- 32,64	15.55 - 18.05
T. Karang Way Kandis	- 44,62	06.20 09.18	- 46,35	12.32 14.34	- 31,25	15.35 - 17.41
T. Karang Sukarame	- 28,74	07.30 10.28	- 33,06	12.56 15.12	- 23,57	15.15 17.43
T. Karang Permata Biru	- 40,10	06.45 10.45	- 36,50	12.45 15.35	- 30,21	16.00 - 18.00
T. Karang Samratulangi	- 47,78	06.35 09.00	- 37,5	12.45 15.00	- 45,28	15.30 - 17.00
P. Cimeng Lempasing	- 44,10	07.35 09.46	- 40,63	2.47 14.49	- 54,86	15.36
R. Basa Kemiling	- 23,96	06.30 08.42	- 29,51	12.37 13.46	- 13,54	15.39 - 16.39
Sukaraja Lempasing	- 29,86	07.30 09.12	- 24,31	12.45 14.17	- 11,81	15.00 16.05

*Sumber : Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung 2010*

Berdasarkan Tabel 4.36 diatas *Load Factor* terbesar Angkutan Bus Kota adalah rute Bus Kota KORPRI – T. Karang sebesar 83,64% yang terjadi pada sore hari. Hal ini terjadi karena KORPRI merupakan wilayah permukiman. Besarnya *Load Factor* ini juga dimungkinkan karena sedikitnya armada bus kota dengan rute T. Karang - Korpri.

*Load Factor* terbesar pada angkutan Kota Mikrolet berdasarkan Tabel 4.37 adalah Angkutan Kota dengan rute T. Karang – Rajabasa sebesar 50,62% yang terjadi pada sore hari. Hal ini dikarenakan rute ini merupakan daerah pendidikan, perkantoran dan juga niaga.

Tabel 6. Pertumbuhan *Load Factor* Angkutan Umum Bus Kota

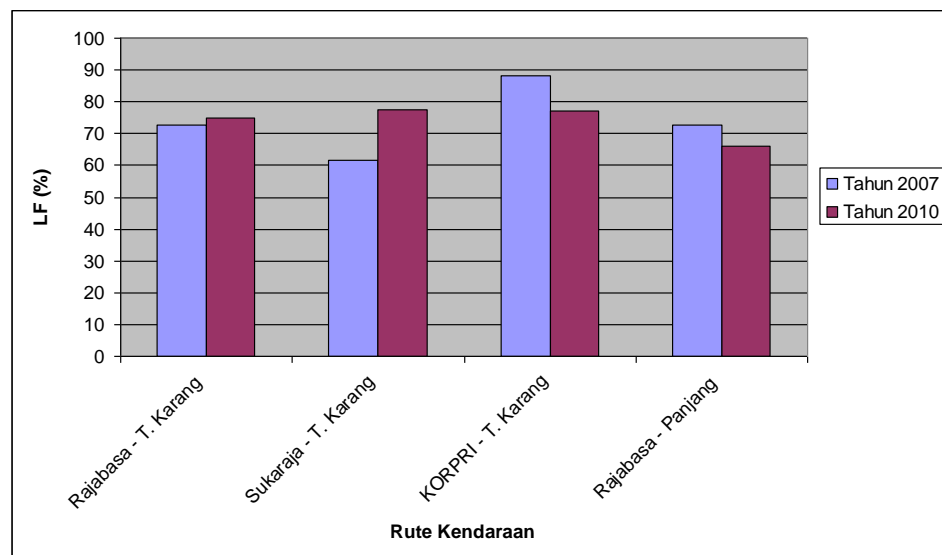
No	Rute Kendaraan	Tahun 2007	Tahun 2010	Pertumbuhan (%)
1	Rajabasa - T. Karang	72.58	74.78	3.13
2	Sukaraja - T. Karang	61.72	77.32	25.28
3	KORPRI - T. Karang	88.22	77.18	-12.52
4	Rajabasa – Panjang	72.87	66.18	-9.18

*Sumber : Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung 2010*

Berdasarkan tabel pertumbuhan Angkutan Umum Bus Kota diatas terlihat bahwa angkutan bus dengan rute KORPRI – T. Karang dan rute Rajabasa – Panjang mengalami penurunan berturut – turut sebesar

12,52% dan 9,18%. Hal ini kemungkinan diakibatkan masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan mobil pribadi dan juga sepeda motor dalam melakukan perjalanannya. Adapun grafik pertumbuhan *Load Factor* Angkutan Umum Bus Kota Tahun 2007 – 2010 diperlihatkan

Gambar 6. Grafik Pertumbuhan *Load Faktor* Angkutan Umum Bus Kota Tahun 2007 – 2010



Tabel 7. Pertumbuhan *Load Factor* Angkutan Umum Kota

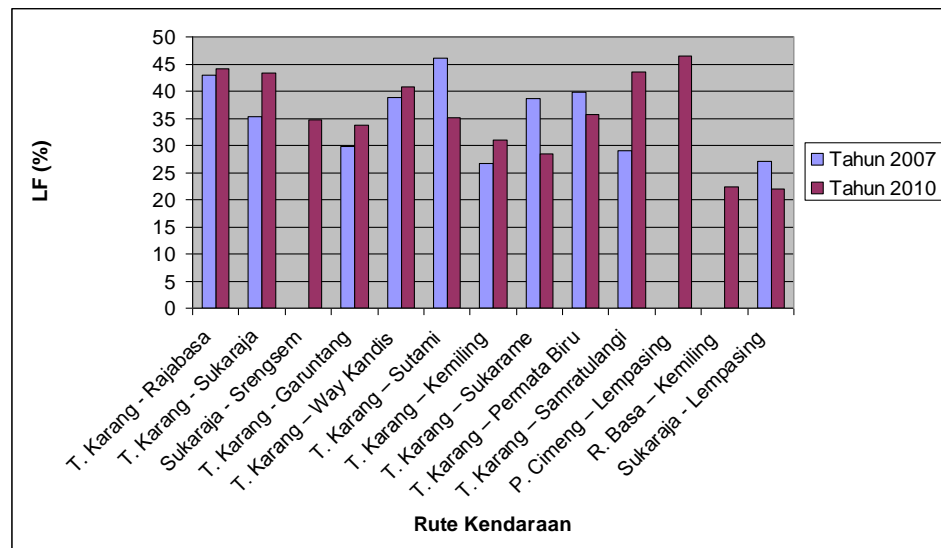
No	Rute Kendaraan	Tahun 2007	Tahun 2010	Pertumbuhan (%)
1	T. Karang – Rajabasa	42.89	44.14	2.9
2	T. Karang – Sukaraja	35.25	43.25	22.4
3	Sukaraja – Srengsem	-	34.72	
4	T. Karang – Garuntang	29.8	33.76	13.28
5	T. Karang – Way	38.85	40.74	4.8

	Kandis			
6	T. Karang – Sutami	46.01	35.01	-23.91
7	T. Karang – Kemiling	26.75	31.07	16.15
8	T. Karang – Sukarame	38.69	28.46	-26.45
9	T. Karang – Permata Biru	39.81	35.6	-10.57
10	T. Karang – Samratulangi	28.93	43.52	50.43
11	P. Cimeng – Lempasing	-	46.53	-
12	R. Basa – Kemiling	-	22.34	-
13	Sukaraja - Lempasing	27.08	21.99	-18.78

*Sumber : Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung 2010*

Berdasarkan Tabel 4.39 terlihat trayek angkutan kota (Mikrolet) yang nilai *Load Factor* (LF) berada dibawah 30%, yaitu angkutan kota dengan rute Rajabasa – Kemiling, rute Sukaraja – Lempasing, dan Juga rute T. Karang – Sukarame. Adapun grafik pertumbuhan Angkutan Kota Mikrolet selama Tahun 2007 – 2010 .

Gambar 7. Grafik Pertumbuhan Angkutan Kota Mikrolet Selama 2007-2010



Sumber : Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung 2010

Gambar 9 Grafik Pertumbuhan Load Faktor Angkutan Kota Mikrolet Tahun 2007 – 2010. Permasalahan Penyelenggaraan Sistem Transportasi di Kota Bandar Lampung.

### c. Rencana Rute Bus Rapid Transit

Tabel 8. Rencana Rute Bus Rapid Transit

No	Lokasi	Via Rute	Jumlah Kendaraan Oprasi BRT
1	RAJABASA – PANJANG	JL.SOEKARNO>HATTA	40 Kendaraan
2	NATAR - RAJABASA – SUKARAJA	JL. ZA. PAGAR ALAM- JL.TEUKU UMAR- JL.RADEN INTAN – JL.P. DIPONEGORO – JL. HASANUDIN – JL.YOS SUDARSO.	60 Kendaraan
3	PERUM. KORPRI – SUKARAJA	JL. RYACUDU – JL.SULTAN AGUNG –	30 Kendaraan

		JL TEUKU UMAR – JL.RADEN INTAN – JLA YANI – JL.WOLTER MONGINSIDI – JL. WR SUPRATMAN – JL.PATIMURA – JL.HASANUDIN – JL.YOS SUDARSO.	
4	KEMILING – Ir. SUTAMI	JL. IMAM BONJOL – JL.RA KARTINI – JL.RADEN INTAN – JL.PEMUDA – JL.HAYAM WURUK – JL. P. ANTASARI – JL.SA TIRTAYASA.	<b>40 Kendaraan</b>
4	KEMILING– SUKARAJA	JL. IMAM BONJOL – JL.RA KARTINI – JL.RADEN INTAN – JL.SUDIRMAN – JL.GATOT SUBROTO – JL. YOS SUDARSO.	<b>30 Kendaraan</b>
6	RAJABASA– PASAR CIMENG	JL. ZA PAGAR ALAM – JL. PRAMUKA – JL.TEUKU CIK DITIRO JL. RADEN IMBA KESUMA – JL. M HASAN RAIS – JL. P.EMIR M NOOR – JL.BASUKI RAHMAT – JL. WR SUPRATMAN – JL. HASYIM ASHARI.	<b>40 Kendaraan</b>
7	PASIR PUTIH – SRENGSEM - LEMPASING	JL. YOS SUDARSO – JL. LAKS MALAHAYATI – JL.IKAN TENGGIRI – JL. RE	<b>30 Kendaraan</b>

		MARTADINATA.	
--	--	--------------	--

*Sumber Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung*

#### d. Rencana Rute Feeder

Tabel 9. Rencana Rute Feeder

No	Lokasi	Rute Feeder	Jumlah Kendaraan Oprasi
1	KEMILING – WAY KANDIS	(JL. IMAM BONJOL – JL. PAGAR ALAM ( GG. PU ) – JL. TEUKU UMAR – JL. URIP SUMOHARJO JL.KI MAJA – JL. RATU DIBALAU)	(Warna Cream, jumlah 252 kend) (Tj. Karang – Way Kandis (160) dan Tj. Karang – Garuntang (92)
2	KEMILING - SUKARAME	( JL. IMAM BONJOL – JL. SAM RATULANGI JL. PANGLIMA POLIM JL. BHAKTI – JL. URIP SUMOHARJO JL. ENDRO SURATMIN )	(Warna Biru Muda, jumlah 255 kend)  (Tj. Karang – Rajabasa (208) dan Tj. Karang – Permata Biru (47)
3	KEMILING – Ir. SUTAMI	( JL. IMAM BONJOL – JL.SISINGAMANGAR AJA – JL. CUT NYAK DIEN – JL. RA. KARTINI – JL. KOTARAJA – JL. PEMUDA – JL. HAYAM WURUK –	(Warna Merah Hati, jumlah 278 kend) (Tj. Karang – Kemiling (164), Tj. Karang – Samratulangi (67) dan Tj. Karang – Ir. Sutami (47))



		JL. RYACUDU – JL. SA. TIRTAYASA	
<b>4</b>	WAY KANDIS – BATU PUTUK	( JL. SENTOT ALIBASYA – JL. SULTAN AGUNG – JL. ARIF RAHMAN HAKIM – JL. ICHWAN RIDWAN RAIS - JL. HAYAM WURUK – JL. DR. HARUN II – JL. DR. HARUN – JL. HOS COKRO AMINOTO – JL. NUSA INDAH – JL. P.DIPONEGORO – JL. CUT MUTIA – JL. BASUKI RAHMAT JL. WR. SUPRATMAN JL. SETIA BUDI – JL. W.A. RAHMAN	(Warna Orange, jumlah 170 kend)  (Sukaraja – Srengsem (137), Sukaraja – Lempasing (21) dan Pasar cimeng – Lempasing (12)
<b>5</b>	SUKARAME – SUKARAJA	( JL. KARIMUN– JL. LEGUNDI – JL.URIP S. – JL. PAJAJARAN – JL. ANTASARI – JL. GAJAH MADA – JL. JUANDA – JL. DR. SUSILO –	(Warna Abu – abu, jumlah 291 kend) (Tj. Karang – Sukaraja (124), Tj. Karang – Sukarame (166) dan Kemiling – Rajabasa (1)

		JL. P. DIPONEGORO – JL.DR.CIPTOMANGUN KUSUMO – JL. AHMAD DAHLAN JL. SALIM BATUBARA JL. YOS SUDARSO	
--	--	---	--

*Sumber Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung*

Jumlah Kendaraan Seluruhnya 1.246 Kendaraan.

Demikianlah gambaran umum tentang lokasi penelitian dan yang berkaitan langsung dengan apa yang ingin diteliti, gambaran umum ini meliputi wilayah Kota Bandar Lampung, kondisi geografi, demografi, serta gambaran umum sistem transportasi di Kota Bandar Lampung.