



Seminar Nasional Ilmu Teknik dan Aplikasi Industri (SINTA)

Homepage: sinta.eng.unila.ac.id



OPTIMALISASI MANAJEMEN TRANSPORTASI PUBLIK ANGKUTAN KOTA DALAM PROVINSI (AKDP) DI KAWASAN METROPOLITAN BANDARLAMPUNG

C. Persada^a, K. Usman^b

^aMagister Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Lampung, Jl. Prof. Sumantri Brojonegoro No. 1, Bandar Lampung 35145

^bJurusan Teknik Sipil, Universitas Lampung, Jl. Prof. Sumantri Brojonegoro No. 1, Bandar Lampung 35145

INFORMASI ARTIKEL

ABSTRAK

Riwayat artikel:
Diterima 11/11/2024
Direvisi 13/01/2025
Dipublish 22/05/2025

Kata kunci:
Transportasi umum
Terpadu
Metropolitan
Bandarlampung

Kota Bandarlampung sebagai ibu kota Provinsi Lampung terus mengalami perkembangan yang pesat. Peningkatan jumlah penduduk dan makin terbatasnya lahan di dalam kota menyebabkan perkembangan wilayah sekitar Kota Bandarlampung sangat pesat. Hasil studi Rencana Pengembangan Aglomerasi Kawasan Metropolitan Bandarlampung Raya (2022) menetapkan kawasan metropolitan Bandarlampung (MBL) meliputi 7 Kabupaten/Kota yaitu Kota Bandar Lampung, Kota Metro, Kabupaten Pringsewu, Kabupaten Pesawaran, Kabupaten Lampung Tengah, Kabupaten Lampung Selatan, dan Kabupaten Lampung Timur. Distribusi ruang kegiatan tersebut di dalam ruang akan membutuhkan/menimbulkan pola interaksi kegiatan secara spasial di dalam system transportasi yang menghasilkan pola pergerakan penumpang dan barang. Pembangunan kawasan ini perlu memfasilitasi prasarana dan sarana mobilitas yang berorientasi kepada angkutan umum di Kawasan Metropolitan Bandarlampung. Penggunaan angkutan umum khususnya AKDP sebagai pilihan utama dalam perjalanan penduduk diharapkan akan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi, dan mengurangi kemacetan. Kajian ini bertujuan untuk merancang langkah-langkah yang komprehensif dalam optimalisasi Manajemen Transportasi Publik AKDP di Provinsi Lampung, sehingga dapat meningkatkan efisiensi, kualitas, dan keberlanjutan pelayanan angkutan umum di wilayah tersebut. Kajian ini dibuat sebagai rekomendasi untuk jangka waktu 20 tahun kedepan. Sedangkan sasaran kegiatan adalah: (1) Evaluasi kinerja trayek AKDP di Metropolitan Bandarlampung, (2) Evaluasi kinerja manajemen AKDP di Metropolitan Bandarlampung, (3) Evaluasi fasilitas pelayanan kendaraan angkutan umum di Metropolitan Bandarlampung, (4) Konsep Transportasi Berintegrasi di Kawasan MBL (Identifikasi titik-titik potensial TOD untuk Kawasan Metropolitan).

* Penulis korespondensi.
E-mail: citrapersada65@gmail.com (Citra Persada)

1. Pendahuluan

Provinsi Lampung memiliki wilayah yang relatif luas yaitu 33.554 km², dan menyimpan potensi serta fokus pada pengembangan lahan. Dari hasil bumi yang melimpah tumbuhlah titik titik bangkitan perjalanan baru seperti kawasan industri, wisata, hunian dan beberapa perkembangan lainnya. Dalam upaya meningkatkan pelayanan pada masyarakat pemakai jalan, Pemerintah Provinsi Lampung terus meningkatkan kemampuan sarana dan prasarana pada sub sektor perhubungan darat dan sebagai implementasi perwujudan sistem transportasi yang handal. Demi kelancaran arus distribusi barang dan orang tersebut diperlukan keterhubungan semua wilayah daratan Provinsi Lampung. Salah satunya melalui peningkatan kualitas angkutan umum yang ada di wilayah Provinsi Lampung.

Posisi geostrategis Provinsi Lampung sebagai pintu gerbang Sumatera juga menyebabkan tingkat pergerakan orang dan barang antarkota dan kabupaten di dalam provinsi terus meningkat. Kota Bandar Lampung sebagai ibu kota Provinsi Lampung terus mengalami perkembangan yang pesat. Peningkatan jumlah penduduk dan makin terbatasnya lahan di dalam kota menyebabkan perkembangan wilayah sekitar Kota Bandar Lampung sangat pesat. Hasil studi Rencana Pengembangan Aglomerasi Kawasan Metropolitan Bandar Lampung Raya (2022) menetapkan kawasan metropolitan Bandar Lampung (MBL) meliputi 7 Kabupaten/Kota yaitu Kota Bandar Lampung, Kota Metro, Kabupaten Pringsewu, Kabupaten Pesawaran, Kabupaten Lampung Tengah, Kabupaten Lampung Selatan, dan Kabupaten Lampung Timur. Distribusi ruang kegiatan tersebut di dalam ruang akan membutuhkan/menimbulkan pola interaksi kegiatan secara spasial di dalam system transportasi yang menghasilkan pola pergerakan penumpang dan barang. Pembangunan kawasan perlu memfasilitasi prasarana dan fasilitas mobilitas yang berorientasi kepada angkutan umum di Kawasan Metropolitan Bandar Lampung.

Penggunaan angkutan umum khususnya AKDP sebagai pilihan utama dalam perjalanan penduduk diharapkan akan mengurangi penggunaan kendaraan pribadi, dan mengurangi kemacetan. Kajian ini bertujuan untuk merancang langkah-langkah yang komprehensif dalam optimalisasi Manajemen Transportasi Publik AKDP di Provinsi Lampung, sehingga dapat meningkatkan efisiensi, kualitas, dan keberlanjutan pelayanan angkutan umum di wilayah tersebut. Kajian ini dibuat sebagai rekomendasi untuk jangka waktu 20 tahun kedepan. Sedangkan sasaran kegiatan adalah: (1) Evaluasi kinerja trayek AKDP di Metropolitan

Bandarlampung, (2) Evaluasi kinerja manajemen AKDP di Metropolitan Bandar Lampung, (3) Evaluasi fasilitas pelayanan kendaraan angkutan umum di Metropolitan Bandar Lampung, (4) Konsep Transportasi Berintegrasi di Kawasan MBL (Identifikasi titik-titik potensial TOD untuk Kawasan Metropolitan).

Evaluasi Kinerja Trayek AKDP

Dalam rangka menjamin kelangsungan pelayanan penyelenggaraan Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) dan sebagai upaya peningkatan mutu pelayanan transportasi, pemerintah provinsi Lampung melalui Surat Keputusan Gubernur Nomor G/382/V.13/HK/2019 Tentang Penataan Jaringan Trayek Angkutan Penumpang Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) Provinsi Lampung menentukan Jaringan Trayek Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP). Selanjutnya dilakukan identifikasi pola pergerakan lalu lintas di kawasan metropolitan Bandar Lampung melalui pola jaringan jalan dan pergerakan yang terjadi di dalam jaringan tersebut. Berdasarkan survei dan analisis pola lalu lintas di kawasan metropolitan Bandar Lampung, terlihat bahwa jaringan jalan di kawasan ini terdiri dari pergerakan internal dan eksternal. Ada juga jaringan jalan arteri yang melintasi kawasan Bandar Lampung untuk mengakomodasi pergerakan eksternal antar wilayah. Pola pergerakan lalu lintas ini mencakup beberapa rute dengan volume lalu lintas tertinggi, seperti Bandar Lampung - Pringsewu, Bandar Lampung - Lampung Timur, Bandar Lampung - Lampung Tengah, dan Pesawaran - Lampung Selatan.

Survey lapangan juga dilakukan dengan tujuan untuk mengumpulkan data primer pada kajian seperti informasi letak terminal, fasilitas terminal, dan kondisi terminal. Survey dilakukan di tujuh Kabupaten/Kota kawasan Metropolitan Bandar Lampung Raya dengan 15 terminal yang terdiri dari 2 terminal tipe A, 2 terminal Tipe B, dan 10 terminal tipe C.

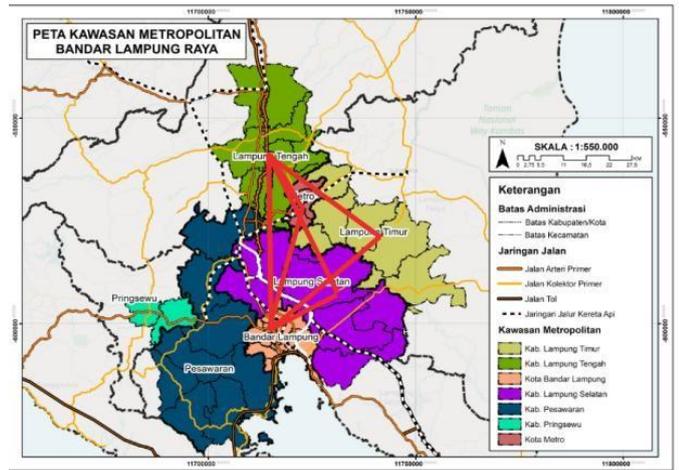
Berdasarkan matriks pola pergerakan asal-tujuan di kawasan MBL tahun 2024 (Tabel Gambar 1), dan dibandingkan dengan Keputusan Gubernur Nomor G/382/V.13/HK/2019 Tentang Penataan Jaringan Trayek Angkutan Penumpang Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) Provinsi Lampung didapatkan bahwa hanya ada 7 (tujuh) trayek yang masuk dalam Keputusan Gubernur Nomor G/382/V.13/HK/2019 tersebut, diantaranya yaitu trayek Kota Bandar Lampung – Kab. Lampung Selatan, Kota Bandar Lampung – Kab. Lampung

Tengah, Kota Bandar Lampung – Kab. Lampung Timur, Kota Bandar Lampung – Kota Metro, Kab. Lampung Selatan – Kab. Lampung Tengah, Kab. Lampung Tengah – Kab. Lampung Timur, dan Kab. Lampung Tengah – Kota Metro (Lihat Tabel 1 dan Gambar 1).

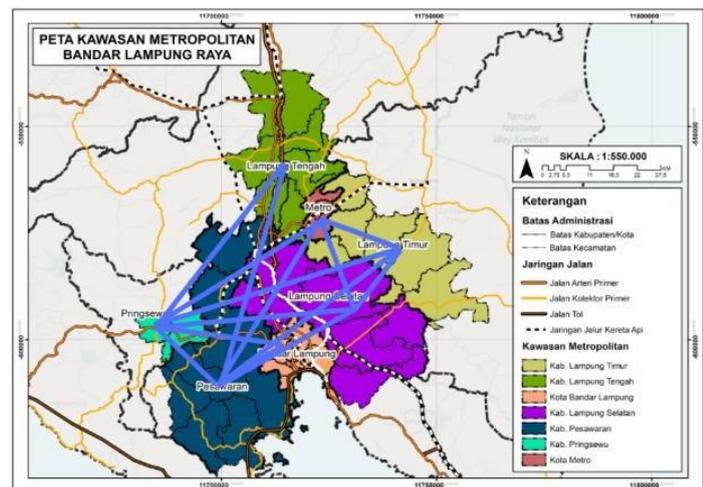
Tabel 1. Sebaran Trayek AKDP di Kawasan MBL berdasarkan Keputusan Gubernur Nomor G/382/V.13/HK/2019.

Trayek Asal-Tujuan (PP)	Ada/Tidak ada	
	Ada	Tidak Ada
Kota Bandar Lampung – Kab. Lampung Selatan	√	
Kota Bandar Lampung – Kab. Lampung Tengah	√	
Kota Bandar Lampung – Kab. Lampung Timur	√	
Kota Bandar Lampung – Kab. Pesawaran		√
Kota Bandar Lampung – Kab. Pringsewu		√
Kota Bandar Lampung – Kota Metro	√	
Kab. Lampung Selatan – Kab. Lampung Tengah	√	
Kab. Lampung Selatan – Kab. Lampung Timur		√
Kab. Lampung Selatan – Kab. Pesawaran		√
Kab. Lampung Selatan – Kab. Pringsewu		√
Kab. Lampung Selatan – Kota Metro		√
Kab. Lampung Tengah – Kab. Lampung Timur	√	
Kab. Lampung Tengah – Kab. Pesawaran		√
Kab. Lampung Tengah – Kab. Pringsewu		√
Kab. Lampung Tengah – Kota Metro	√	

Kab. Lampung Timur – Kab. Pesawaran		√
Kab. Lampung Timur – Kab. Pringsewu		√
Kab. Lampung Timur – Kota Metro		√
Kab. Pesawaran – Kab. Pringsewu		√
Kab. Pesawaran – Kota Metro		√
Kab. Pringsewu – Kota Metro		√



Gambar 1. Sebaran Tujuh Trayek (PP) yang Ada Berdasarkan Keputusan Gubernur No. G/382/V.13/HK/2019.



Gambar 2. Trayek yang Perlu Dibuat untuk 20 yang Akan Datang.

Dapat dilihat dari **Gambar 2** bahwa terdapat 13 trayek yang harus direncanakan dalam jangka waktu yang akan datang, trayek tersebut ialah Kota Bandar Lampung – Kab. Pesawaran, Kota Bandar Lampung – Kab. Pringsewu, Kab. Lampung Selatan – Kab. Lampung Timur, Kab. Lampung Selatan – Kab. Pesawaran, Kab. Lampung Selatan – Kab. Pringsewu, Kab. Lampung Tengah – Kab. Pesawaran, Kab. Lampung Tengah – Kab. Pringsewu, Kab. Lampung Timur – Kab. Pesawaran, Kab. Lampung Timur – Kab. Pringsewu, Kab. Lampung Timur – Kota Metro, Kab. Pesawaran – Kab. Pringsewu, Kab. Pesawaran – Kota Metro, dan Kab. Pringsewu – Kota Metro. Untuk merencanakan trayek, tentunya harus ada simpul transportasi yang memadai dan sesuai peruntukannya sebagai pemberhentian Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) sesuai dengan PM No. 15 Tahun 2019, dan PM No. 24 Tahun 2021.

Evaluasi kinerja manajemen AKDP di Metropolitan Bandar Lampung

Dalam mengkaji optimalisasi manajemen transportasi publik AKDP (Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi), beberapa elemen penting harus dipertimbangkan. Menurut Radulovich (2004) dan Wei (2013), integrasi transportasi multimoda di wilayah regional, terutama antara kota mandiri atau kota inti dengan wilayah sekitarnya, dipengaruhi oleh faktor-faktor seperti kegiatan ekonomi, penataan kota, jaringan jalan, pemukiman dan penggunaan lahan, kondisi sosial, dan lingkungan. Untuk memenuhi kebutuhan pergerakan masyarakat, terutama dalam konteks kota mandiri yang melibatkan pergerakan rutin (komuter) ke wilayah lain, perlu direncanakan model integrasi transportasi umum yang efektif.

Dalam mengevaluasi kinerja manajemen AKDP di metropolitan Bandar Lampung digunakan pendekatan melalui *Forum Group Discussion (FGD)* yang diharapkan akan mendapatkan pemahaman yang lebih dalam dan responsive terhadap kebutuhan masyarakat mengenai isu-isu transportasi, tantangan, dan peluang yang ada. Berdasarkan FGD yang telah dilakukan, diketahui bahwa manajemen AKDP saat ini masih belum optimal, karena Aspek Keamanan, Kenyamanan, keefisienan, dan ketepatan waktu belum terpenuhi karena masih banyak bus yang belum memiliki izin, dan belum ada transparansi kepada masyarakat

akan kepemilikan izin dari bus yang beroperasi, Ketidakpastian jadwal keberangkatan bus masih dikeluhkan masyarakat, serta keamanan yang belum terjamin ketika bergeser menggunakan bus.

Evaluasi Fasilitas Pelayanan Kendaraan Angkutan Umum Di Metropolitan Bandar Lampung

Dasar-dasar pendekatan teknis yang digunakan dalam mengevaluasi fasilitas pelayanan angkutan umum merujuk pada PM No. 15 Tahun 2019 yang mengatur tentang Angkutan Khusus dengan Kendaraan Bermotor Penumpang (AKDP) di Indonesia. Peraturan ini mengatur berbagai aspek seperti kepemilikan dan izin, standar keselamatan, kebersihan dan keteraturan, perawatan dan pemeliharaan, kualifikasi pengemudi, dan tarif yang adil untuk AKDP. Selain itu merujuk pada peraturan lain yakni PM No. 24 Tahun 2021 yang mengatur tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan, yang menjelaskan tentang persyaratan penyelenggaraan terminal tipe A, B, dan C, termasuk fasilitas yang harus ada. Dalam konteks ini, Dinas Perhubungan memiliki peran krusial dalam mengatur regulasi, perencanaan, pengawasan, pengembangan kapasitas, koordinasi, dan kolaborasi dalam pengelolaan transportasi publik, termasuk AKDP. Dasar-dasar berikut digunakan dalam upaya mencapai tujuan optimalisasi manajemen transportasi publik yang efisien, terintegrasi, dan sesuai dengan kebutuhan masyarakat.

Berdasarkan hasil Analisa dari segi angkutan (PM No. 15 Tahun 2019) hanya tiga terminal yang dikatakan optimal, yaitu terminal Rajabasa, Mulyojati, dan Bakauheni. Dari segi kelengkapan terminal (PM No. 24 Tahun 2021) hanya dua terminal yang dikatakan memiliki fasilitas lengkap, yaitu terminal Rajabasa, dan Bakauheni.

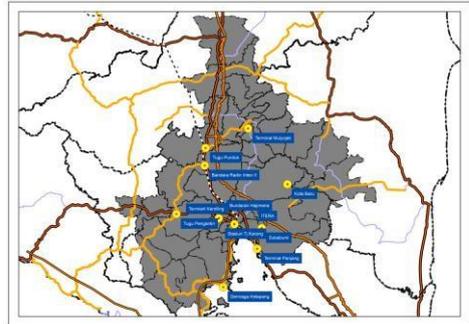
Terminal yang telah sejalan dengan Rencana Tata Ruang Kabupaten/Kota perlu dievaluasi secara berkala untuk memastikan ketersediaan fasilitas yang memadai. Terminal yang masih memiliki tingkat pelayanan rendah seperti terminal Panjang, Mulyojati, Pringsewu, Bandarjaya, Gadingrejo, Kemiling, Sukaraja, Kalianda, Bunut, Kota Metro, Gaya Baru, dan Mataram Baru perlu diberikan perhatian khusus dan peningkatan fasilitas yang sesuai dengan kebutuhan pengguna. Ini dapat meliputi penambahan fasilitas penumpang, toilet, area tunggu yang nyaman, dan penyediaan fasilitas aksesibilitas yang memadai.

Konsep Transportasi Berintegrasi di Kawasan MBL

Untuk membuat kawasan transportasi yang berintegrasi, tentunya harus menentukan titik simpul yang berpotensi menumbuhkan bangkitan. Simpul transportasi adalah hasil dari analisis Matriks Asal-Tujuan yang sebelumnya dibuat. Dapat diamati bahwa kawasan metropolitan Bandar Lampung memiliki simpul transportasi yang kuat dan padat. Simpul transportasi ini berfungsi sebagai dasar utama untuk menciptakan konektivitas antara Pusat Kegiatan Nasional dan pusat kegiatan wilayah. Misalnya, Kota Bandar Lampung, sebagai pusat kegiatan nasional, memiliki simpul transportasi seperti stasiun kereta api, yang memfasilitasi konektivitas dengan Lampung Selatan dan Pesawaran.

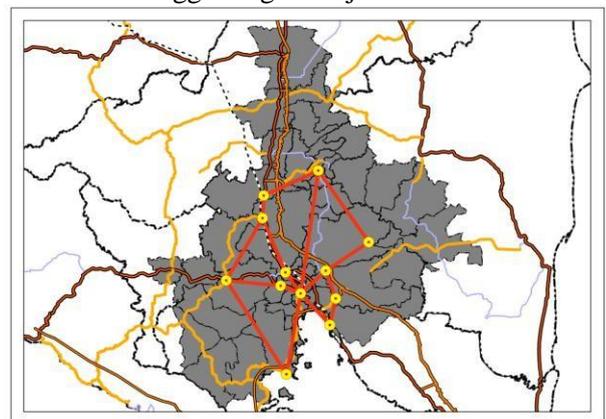
Setelah dilakukan analisis, berhasil diidentifikasi 12 titik yang cocok sebagai Tempat Orientasi Transit (TOD) di Wilayah Metropolitan Bandar Lampung dengan menggunakan analisis variabel seperti aspek transportasi (transit), kepadatan area, keragaman penggunaan lahan, desain area, dan kebijakan perencanaan tata ruang. Wilayah ini termasuk stasiun kereta api, kawasan pendidikan, terminal, dan kawasan pemerintahan baru. Titik-titik ini bertujuan untuk meningkatkan aksesibilitas, memfasilitasi konektivitas, dan mendorong pengembangan penggunaan lahan terintegrasi. Dengan mempertimbangkan faktor-faktor ini dan pelajaran dari kota-kota lain, pertumbuhan perkotaan yang berkelanjutan dan inklusif dapat dicapai. Beberapa dari titik-titik tersebut termasuk Stasiun Kereta Api Tanjung Karang, Kawasan Pendidikan ITERA (Institut Teknologi Sumatera), Terminal/Stasiun Mulyojati, dan Kota Baru. Keempat titik ini dianggap sebagai pendorong utama untuk seluruh jaringan transit, sebagai contoh, ITERA saat ini memiliki sekitar 25.000 mahasiswa dan perkiraan pertumbuhan ini bisa dua kali lipat dalam beberapa dekade mendatang. Selain itu, Kota Baru juga telah dirancang dan diinisiasi sebagai area pemerintahan baru yang sedang dalam tahap perkembangan untuk mengakomodasi pertumbuhan pesat Provinsi Lampung. Berdasarkan poin-poin yang telah dijelaskan, ada delapan titik lain yang perlu dipertimbangkan, yaitu Monumen Punduk, Bandara Internasional Raden Inten II, Terminal Bus Antar Kota Kemiling, Bundaran Hajimena, Monumen Pengantin, Sukabumi, Pelabuhan Internasional Panjang, dan Pelabuhan Perikanan Ketapang. Pemilihan lokasi transit ini didasarkan pada kedekatannya dengan fasilitas penting dan titik-titik yang sering dikunjungi, sambil memperhitungkan

penggunaan lahan yang sesuai untuk memastikan akses yang mudah bagi penduduk. Pemilihan lokasi transit ini dimaksudkan untuk menghubungkan berbagai sistem aktivitas di dalam Wilayah Metropolitan.



Gambar 3. Simpul yang diusulkan dan titik potensial untuk TOD di kawasan MBL.
Sumber : Balitbangda, 2023.

Dalam menciptakan sistem transportasi yang lebih efisien dan berkelanjutan di area Metropolitan Bandar Lampung, dilakukan identifikasi Jalur LRT (*Light Rail Transit*) dan BRT (*Bus Rapid Transit*) untuk meningkatkan mobilitas perkotaan yang berkelanjutan. Identifikasi ini didasarkan pada analisis matriks asal-tujuan dan titik-titik transportasi, serta overlay dari peta-peta sebelumnya. Pengembangan jalur LRT/BRT di daerah ini diberikan prioritas tinggi untuk menghubungkan Pusat Aktivitas Nasional dengan pusat-pusat aktivitas regional. Melalui pengembangan jalur ini, diharapkan jarak perjalanan dapat dipersingkat melalui pengembangan yang beragam dan penggunaan lahan yang saling melengkapi. Hal ini diharapkan dapat meningkatkan kenyamanan perjalanan dalam kota dan memudahkan akses ke transportasi publik berkualitas tinggi dengan berjalan kaki.



Gambar 4. Peta Rencana Jaringan LRT dan BRT Kawasan MBL.

Kesimpulan dan Rekomendasi

Berdasarkan dasar pertimbangan peraturan dan analisis di atas, berikut adalah beberapa rekomendasi kebijakan yang dapat diterapkan untuk meningkatkan pelayanan dan manajemen Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) di Provinsi Lampung:

1. Peningkatan kinerja trayek AKDP di Metropolitan Bandarlampung

Perlu membuat master plan untuk 13 trayek yang baru untuk jangka waktu 20 tahun yang akan datang, diantaranya yaitu Kota Bandar Lampung – Kab. Pesawaran, Kota Bandar Lampung – Kab. Pringsewu, Kab. Lampung Selatan – Kab. Lampung Timur, Kab. Lampung Selatan – Kab. Pesawaran, Kab. Lampung Selatan – Kab. Pringsewu, Kab. Lampung Tengah – Kab. Pesawaran, Kab. Lampung Tengah – Kab. Pringsewu, Kab. Lampung Timur – Kab. Pesawaran, Kab. Lampung Timur – Kab. Pringsewu, Kab. Lampung Timur – Kota Metro, Kab. Pesawaran – Kab. Pringsewu, Kab. Pesawaran – Kota Metro, dan Kab. Pringsewu – Kota Metro.

2. Peningkatan kinerja manajemen AKDP di Metropolitan Bandarlampung

- a. Penyesuaian Trayek sesuai dengan Jenis Angkutan: Perlu dilakukan penyesuaian trayek AKDP agar sesuai dengan jenis angkutan yang dioperasikan. Trayek AKDP seharusnya hanya mengangkut penumpang dengan trayek antar Kabupaten/Kota, bukan hingga ke luar Provinsi. Dalam melakukan penyesuaian trayek, perlu mempertimbangkan karakteristik dan kebutuhan transportasi di setiap Kabupaten/Kota untuk memastikan efisiensi dan keterjangkauan layanan AKDP.
- b. Peningkatan Transparansi Kepemilikan dan Izin: Penting untuk meningkatkan transparansi mengenai kepemilikan dan izin operasional bus AKDP. Hal ini dapat dilakukan melalui penyediaan informasi yang jelas dan mudah diakses oleh masyarakat, sehingga mereka dapat membedakan bus yang telah memiliki izin dan belum memiliki izin. Keterbukaan ini akan meningkatkan kepercayaan masyarakat terhadap layanan AKDP yang dioperasikan secara legal dan aman Pemantapan Simpul-simpul AKDP: Meskipun simpul-simpul AKDP sudah sejalan dengan Rencana Tata Ruang Kabupaten/Kota, perlu dilakukan pemantapan untuk memastikan bahwa lokasi terminal tipe A yang terletak di ibu kota Provinsi, dan terminal tipe B yang terletak di ibu kota kabupaten tetap efektif dan sesuai dengan kebutuhan

transportasi publik. Evaluasi perlu dilakukan secara periodik untuk mengevaluasi keefektifan dan kecukupan lokasi terminal serta melakukan penyesuaian jika diperlukan.

- c. Mendorong penggunaan teknologi dalam meningkatkan pelayanan di terminal, seperti penggunaan sistem informasi untuk menginformasikan jadwal keberangkatan dan kedatangan, penggunaan aplikasi untuk pembelian tiket secara online, serta meningkatkan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas.
- d. Mengadakan pelatihan dan sosialisasi kepada petugas terminal mengenai tata cara penanganan situasi keamanan dan tindakan darurat, serta memberikan pemahaman mengenai pentingnya keamanan dalam transportasi publik AKDP.
- e. Mengembangkan sistem informasi yang mudah diakses oleh masyarakat untuk membedakan bus yang telah memiliki izin dan belum memiliki izin. Menyediakan informasi yang jelas mengenai kepemilikan dan izin bus AKDP sebagai upaya meningkatkan transparansi dan kepercayaan masyarakat.

3. Peningkatan fasilitas pelayanan kendaraan angkutan umum di Metropolitan Bandarlampung (Lihat Tabel 2)

- a. Melakukan perbaikan terhadap sarana dan prasarana yang ada sesuai dengan list prioritas. Daftar prioritas dibuat berdasarkan PM No. 24 Tahun 2021, dengan aspek sarana utama dan sarana pendukung. Daftar sarana dan prasarana prioritas dapat dilihat pada lampiran. Agar terciptanya keamanan, kenyamanan, keefisienan waktu, keefisienan biaya, maka perlu dibuat system perizinan sebaiknya menggunakan sistem OSS (*Online Single Submission*) agar perizinan bisa terintegrasi dengan baik, system pembelian tiket berbasis *online (e-ticket)*, jadwal keberangkatan dan sampai sudah diestimasi, sebaiknya bus memakai system BTS (*Base Transceiver Station*), biaya sudah ditentukan dan merata, serta system pembayaran menggunakan *e-money* agar tidak perlu lagi mengantri untuk membeli tiket.
- b. Untuk jaringan AKDP yang berintegritas, dimana simpul terminal saling terhubung satu sama lain, perlu adanya peningkatan Tipe terminal, mengingat tempat

pemberhentian AKDP minimal pada terminal Tipe B maka dari itu di setiap kabupaten di kawasan MBL harus mempunyai minimal satu terminal tipe B, adapun beberapa usulan perubahan yaitu antara lain peningkatan Terminal Gading Rejo menjadi Terminal Tipe B, pergantian terminal Pringsewu Menjadi terminal Tipe C karena dari segi sarana dan prasarana belum optimal sebagai terminal tipe B, penambahan Terminal Tipe B di Kabupaten Pesawaran, membuat minimal ada satu terminal tipe B di setiap Kabupaten di Kawasan MBL, dan peningkatan Terminal Bandarjaya menjadi Terminal Tipe B.

- c. Peningkatan Fasilitas Pendukung Keamanan: Fasilitas pendukung keamanan di terminal perlu ditingkatkan sesuai dengan PM No 24 Tahun 2021. Salah satu langkah yang perlu dilakukan adalah memastikan keberadaan pos polisi di setiap terminal. Hal ini akan meningkatkan rasa aman dan kepercayaan pengguna angkutan umum AKDP, serta memberikan perlindungan yang lebih baik bagi penumpang.

4. Kebijakan Transportasi Terintegrasi di Kawasan Metropolitan Bandarlampung (MBL)

Rekomendasi 12 titik TOD, termasuk stasiun kereta api, kawasan pendidikan, terminal, dan kawasan pemerintahan baru yang diantaranya yaitu Stasiun Kereta Api Tanjung Karang, Pelabuhan Internasional Panjang, Terminal Bus Antar Kota Kemiling, ITERA (Institut Teknologi Sumatera), Bandara Internasional Raden Inten II, Pelabuhan Perikanan Ketapang, Monumen Punduk, Monumen Pengantin, Terminal Mulyojati, Kota Baru, Bundaran Hajimena, dan Terminal Sukaraja.

Daftar Pustaka

Arif, F N., and Manullang O.R., 2017, Kesesuaian Tata Guna Lahan terhadap Penerapan Konsep Transit Oriented Development (TOD) di Kota Semarang, *Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota*, Vol 13 (3), pp. 301-311.

DPKPKK (Office of Public Works - Human Settlements and Spatial Planning), 2022, *Spatial Structure Plan and Spatial Pattern of the Metropolitan Area of Bandar Lampung*.

DPU (Department of Urban Planning), Ministry of Construction, 2006, *The Spatial Structure of*

Metropolitan Areas: A Comparative Study, Beijing: China Architecture & Building Press.

Lampung Transportation Office and Field Survey, 2022, *Lampung Province Transportation Level Map Album Years 2023-2043*.

Persada C., Tugiono S., and Kustiani I, 2020, *Developing a Framework for Assessing City Sustainable (Case Study: Bandar Lampung and Metro City, Lampung Province, Indonesia)*, IOP Conference Series: Earth and Environmental Science, Vol. 556 (2020) 012005, doi:10.1088/1755-1315/556/1/012005.

Persada, C. Sitorus, S.R.P., Marimin, and Djakapermana, R.D., 2018, *Policy Model of Sustainable Infrastructure Development (Case Study : Bandarlampung City, Indonesia)*, IOP Journal Conference Series, Vol. 124 (2018), DOI: 10.1088/1755-1315/124/1/012008.

Peterson, J., 2010, *Estimating transportation demand in spatial planning*, In *Handbook of transport geography and spatial systems*, Edward Elgar Publishing, pp. 31-45.

Provincial Regulation No. 12 of 2019 regarding the *Regional Spatial Planning (RTRW) of Lampung Province*.

Provincial Regulation No. 13 of 2019 regarding the *Regional Medium-Term Development Plan (RPJMD) 2019-2024 of Lampung Province*.

Radulovich, J., 2004, *Regional multimodal transportation integration: Towards a conceptual framework*, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 38(5), 333-354.

Saroso, Wicaksono, 2002, "A Framework for the Analysis of Urban Sustainability", *The Urban and Regional Development Institute Jakarta*.

Sreleeka, B., Thill, J. C., and Wrenn, D., 2017, *Quantitative relationship between spatial patterns and road networks: An empirical analysis of US urban areas.*, *Computers, Environment and Urban Systems*, 62, 1-10.

Tamin, O. Z., 1997, *Interactions between transportation and land use: The Bandung case*, *Habitat International*, 21(4), 441-453.

Tamin, O., Z., Frazilla, R.B. (1997) *Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota*, Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota ITB, Vol 8, No 3, hal 34-52, Juli 1997, ISSN: 0853-9847.

Wei, H., 2013, *Integrated public transportation systems: Analysis and prospects*. *Journal of Public Transportation*, 16(3), 1-23.

Widodo, H., 2018, *Perencanaan Transportasi Umum Terpadu Pada Kawasan Kota Mandiri (Studi Kasus : Kawasan Bumi Serpong Damai, Kota Tangerang Selatan)*, *Jurnal Perencanaan Wilayah Dan Kota*, ITB.

Lampiran

Tabel 2. Sarana dan Prasarana Prioritas

No.	Syarat AKDP berdasarkan PM No. 24 Tahun 2021	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1	Berada pada pusat kegiatan nasional, pusat kegiatan wilayah, dan pusat kegiatan lokal	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√		√	√	
2	Berada pada jaringan trayek angkutan lintas batas negara dan/atau angkutan antarkota antarprovinsi	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	
3	Terdapat pergerakan orang menurut asal tujuan lintas batas negara dan/atau antarkota antarprovinsi	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
4	Terletak dalam jaringan trayek antarkota antarprovinsi dan/atau angkutan lintas batas negara atau rencana pengembangan jaringan trayek antarkota antarprovinsi dan/atau angkutan lintas batas negara.	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
5	Terminal yang fungsi utamanya melayani kendaraan bermotor umum untuk angkutan lintas batas negara dan/atau angkutan antarkota antarprovinsi.	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
6	Terminal dipadukan dengan pelayanan angkutan antarkota dalam provinsi, angkutan perkotaan, dan/atau angkutan perdesaan serta dapat dipadukan dengan Simpul moda lain	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	
7	Terdapat jalur keberangkatan	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
8	Terdapat jalur kedatangan	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
9	Terdapat ruang tunggu Penumpang, pengantar, dan/atau penjemput	√	√	√		√	√	√	√	√	√	√	√	√	
10	Terdapat tempat naik turun Penumpang Terdapat tempat parkir kendaraan	√	√	√		√	√	√	√	√	√	√	√	√	
11	Terdapat tempat parkir kendaraan	√	√	√		√	√	√	√	√	√	√	√	√	√
12	Terdapat fasilitas pengelolaan lingkungan hidup	√				√	√								
13	Terdapat perlengkapan jalan	√	√	√		√	√	√		√					
14	Terdapat media informasi	√					√								
15	Terdapat kantor penyelenggara Terminal	√		√	√	√	√	√	√		√		√	√	√
16	Terdapat loket penjualan tiket	√	√	√			√	√							
17	Terdapat pelayanan pengguna Terminal dari pengusaha bus (customer service)	√		√			√								
18	Terdapat outlet pembelian tiket secara online	√		√			√								
19	Terdapat jalur pejalan kaki yang ramah terhadap orang dengan kebutuhan khusus	√					√								
20	Terdapat tempat berkumpul darurat														
21	Terdapat fasilitas penyandang disabilitas dan ibu hamil atau menyusui	√					√								
22	Terdapat pos kesehatan														
23	Terdapat fasilitas kesehatan														
24	Terdapat fasilitas peribadatan	√		√			√								
25	Terdapat pos polisi	√	√	√			√								
26	Terdapat alat pemadam kebakaran	√					√								
27	Terdapat toilet	√	√	√		√	√	√		√			√	√	
28	a. Terdapat rumah makan	√	√	√		√	√	√	√	√	√	√	√	√	
29	b. Terdapat fasilitas telekomunikasi	√					√								
30	c. Terdapat tempat istirahat awak kendaraan	√	√	√			√								
31	d. Terdapat fasilitas pereduksi pencemaran udara dan kebisingan														

32	e.Terdapat fasilitas pemantau kualitas udara dan gas buang														
33	f. Terdapat fasilitas kebersihan	√					√								
34	g. Terdapat fasilitas perbaikan ringan kendaraan umum														
35	h. Terdapat fasilitas perdagangan, pertokoan	√	√	√		√	√	√	√	√	√	√	√	√	
36	i. Terdapat fasilitas penginapan														
37	Terdapat area merokok	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	√	
38	Terdapat fasilitas anjungan tunai mandiri (ATM)														
39	Terdapat fasilitas pengantar barang (trolley dan tenaga angkut)														
40	Terdapat fasilitas telekomunikasi dan/atau area dengan jaringan internet	√					√								
41	Terdapat ruang anak-anak														
42	Terdapat media pengaduan layana	√					√								
43	Terdapat fasilitas umum lainnya sesuai kebutuhan	√		√			√								

Note : [1= terminal Rajabasa (A), 2= terminal Panjang (C), 3= terminal Mulyojati (B), 4= terminal Pringsewu (B), 5= terminal Bandarjaya (C), 6= terminal Bakauheni (A), 7= terminal Gadingrejo (C), 8= terminal Kemiling (C), 9= terminal Sukaraja (C), 10= terminal Kalianda (C), 11= terminal Bunut (C), 12= terminal Kota Metro (C), 13= terminal Gaya Baru (C), 14= terminal Mataram Baru (C)] [√ = terpenuhi, N/A = Belum tersedia data]. [1-15= tidak lengkap, 16-30= kurang lengkap, dan 31-43= lengkap][merah= prioritas utama, oranye= prioritas menengah, kuning= prioritas rendah.