



PEMERINTAH KABUPATEN WAY KANAN
DINAS PERHUBUNGAN KABUPATEN WAY KANAN

LAPORAN AKHIR

TATARAN TRANSPORTASI LOKAL KABUPATEN WAY KANAN



DAFTAR ISI

BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 LATAR BELAKANG	1
1.2 DASAR HUKUM	3
1.3 TUJUAN DAN SASARAN	5
1.3.1 TUJUAN	5
1.3.2 SASARAN.....	6
1.4 RUANG LINGKUP KEGIATAN	6
1.4.1 RUANG LINGKUP WILAYAH	6
1.4.2 RUANG LINGKUP SUBSTANSI.....	7
1.5 SISTEMATIKA LAPORAN	8
BAB 2 TINJAUAN LITERATUR	1
2.1 SISTEM TRANSPORTASI MAKRO	1
2.2 PEMODELAN TRANSPORTASI.....	3
2.3 KETERHUBUNGAN HIRARKI PELAYANAN TRANSPORTASI	5
2.4 KEBUTUHAN PELAYANAN TRANSPORTASI TINGKAT	
KABUPATEN.....	7
BAB 3 METODE PELAKSANAAN KEGIATAN	1
3.1 PENDEKATAN	1
3.2 Metode Pelaksanaan Pekerjaan	2
3.2.1 Tahap Persiapan	3
3.2.2 Tahap Pengumpulan Data dan Analisis	7
3.2.3 Tahap Rencana	22
BAB 4 IDENTIFIKASI KONDISI FISIK, SOSIAL, EKONOMI	
KABUPATEN WAY KANAN	1
4.1 IDENTIFIKASI KONDISI FISIK WILAYAH KABUPATEN WAY	
KANAN	1
4.1.1 Topografi.....	1
4.1.2 Jenis Tanah.....	7
4.1.3 Geologi.....	9
4.1.4 Hidrologi	9
4.1.5 Klimatologi	11
4.1.6 Penutupan Lahan.....	13
4.1.7 Rawan Bencana.....	15

4.2	IDENTIFIKASI KONDISI SOSIAL KEPENDUDUKAN KABUPATEN WAY KANAN	23
4.3	IDENTIFIKASI KONDISI EKONOMI WILAYAH KABUPATEN WAY KANAN	26
4.4	ISU STRATEGIS KONDISI FISIK, SOSIAL DAN EKONOMI KABUPATEN WAY KANAN	29
BAB 5 IDENTIFIKASI KONDISI SISTEM TRANSPORTASI KABUPATEN WAY KANAN		1
5.1	SISTEM TRANSPORTASI DARAT	1
5.1.1	Kondisi Sistem Jaringan Jalan	1
5.1.2	Sistem Angkutan Berbasis Jalan	5
5.1.3	Simpul Transportasi Darat	5
5.1.4	Lalu Lintas Angkutan Jalan	6
5.2	TRANSPORTASI KERETA API	17
5.3	TRANSPORTASI UDARA	22
5.4	SISTEM JARINGAN SUNGAI, DANAU, DAN PENYEBERANGAN	25
5.5	ISU STRATEGIS SISTEM TRANSPORTASI	27
BAB 6 RENCANA DAN KEBIJAKAN SISTEM TRANSPORTASI DAN KEWILAYAHAN		1
6.1	RENCANA DAN KEBIJAKAN SISTEM TRANSPORTASI	1
6.1.1	Rencana dan Kebijakan Transportasi Nasional.....	1
6.1.2	Rencana dan Kebijakan Transportasi Kabupaten	30
6.1.3	Isu Strategis Rencana Pengembangan Transportasi di Kabupaten Way Kanan.....	32
6.2	RENCANA DAN KEBIJAKAN PENATAAN RUANG.....	33
6.2.1	Rencana Sistem Pusat Pelayanan	33
6.2.2	Rencana Sistem Jaringan Transportasi Darat.....	41
6.2.3	Rencana Sistem Jaringan Transportasi Perkeretaapian.....	46
6.2.4	Rencana Sistem Jaringan Transportasi Udara.....	51
6.2.5	Rencana Pola Ruang	55
6.2.6	Rencana Kawasan Strategis	60
6.2.7	Isu Strategis Rencana Pengembangan Wilayah di Kabupaten Way Kanan	66
6.3	RENCANA PEMBANGUNAN DAERAH.....	68
BAB 7 PERMINTAAN PERJALANAN		1

7.1	PREDIKSI PERTUMBUHAN LALU LINTAS.....	1
7.2	PREDIKSI POLA PERJALANAN	8
7.3	ISU STRATEGIS PERMINTAAN PERJALANAN.....	15
BAB 8 ARAHAN RENCANA PENGEMBANGAN SISTEM		
TRANSPORTASI KABUPATEN WAY KANAN.....		1
8.1	ARAHAN DASAR PENGEMBANGAN TRANSPORTASI	1
8.1.1	Arahan Peraturan Perundang-Undangan.....	1
8.1.2	Jaringan Transportasi.....	3
8.1.3	Potensi Pengembangan Infrastruktur Transportasi di Way Kanan 4	
8.2	PROGRAM PEMANFAATAN RUANG RTRW Kabupaten Way Kanan	7
8.2.1	Perwujudan Sistem Pusat Permukiman	7
8.2.2	Perwujudan Sistem Jaringan dan Prasarana Transportasi	9
8.2.3	Perwujudan Kawasan Strategis	11
8.3	STRATEGI PENGEMBANGAN SISTEM TRANSPORTASI KABUPATEN WAY KANAN	12
8.3.1.	Konsep Pengembangan	12
8.4	INDIKASI PROGRAM PENGEMBANGAN	18
8.4.1.	Strategi Pengembangan Jaringan Jalan dan Jembatan	18
8.4.2.	Strategi Pengembangan Angkutan Umum	19
8.4.3.	Strategi Pengembangan Angkutan Barang	20
8.4.4.	Strategi Pengembangan Simpul Pergerakan Orang dan Barang	21
8.4.5.	Strategi Pengembangan Aspek Keselamatan	22
8.4.6.	Strategi Pengembangan Transportasi Non-Motor.....	23

BAB 1 PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG

Transportasi merupakan elemen penting perkembangan pembangunan suatu daerah karena berfungsi sebagai penggerak, pendorong dan penunjang sektor pembangunan lainnya. Transportasi juga merupakan sebuah sistem yang terdiri atas sarana dan prasarana yang didukung oleh sumber daya manusia sebagai pembentuk jaringan prasarana. Berdasarkan hal tersebut, pemerintah pusat maupun daerah terus berupaya untuk memperbaiki sistem transportasi yang ada baik pada moda transportasi darat, laut dan udara serta peningkatan kualitas sumber daya manusia. Suatu daerah yang maju dalam perekonomian, pariwisata, pendidikan dan sektor lainnya didukung oleh sistem transportasi yang efektif, efisien dan terpadu di setiap moda transportasinya. Akan tetapi, perkembangan sistem transportasi di Indonesia belum merata di setiap daerah. Hal ini ditandai dengan masih banyaknya permasalahan transportasi yang ditemui di beberapa daerah. Permasalahan-permasalahan transportasi bisa disebabkan dari berbagai aspek, misalnya belum adanya aturan/panduan perencanaan jaringan transportasi di tingkat kabupaten/kota sehingga segala perencanaan transportasi tidak terintegrasi dengan perencanaan transportasi di tingkat provinsi/nasional, bahkan tidak sesuai dengan rencana tata ruang yang ada.

Hal inilah yang mendasari perlu adanya suatu kajian tataran transportasi di tingkat Nasional, Provinsi dan Kabupaten/Kota agar segala perencanaan transportasi bisa terintegrasi dengan kebijakan lainnya, sesuai dengan permasalahan dan kebutuhan wilayah, serta bisa menjadi penunjang sektor lainnya. Tataran transportasi pada tingkat nasional (Tataran Transportasi Nasional) perlu dilakukan sebagai bentuk penyediaan kerangka kebijakan dan rencana transportasi nasional yang mencakup seluruh wilayah negara (lintas provinsi dan lintas regional) yang ada di Indonesia, membangun dan memelihara infrastruktur transportasi utama seperti jalan tol nasional, jalur kereta api utama, pelabuhan besar, dan bandara internasional, menghubungkan berbagai wilayah di seluruh negara untuk meningkatkan mobilitas barang dan orang serta meningkatkan efisiensi logistik dan mendukung pertumbuhan ekonomi nasional. Selain Tataran, Tataran

Transportasi Wilayah (Tatrawil) pada tingkat provinsi penting dilakukan untuk mengatur kebijakan dan rencana transportasi yang mencakup seluruh wilayah provinsi, termasuk kota dan kabupaten di dalamnya, mengembangkan dan memelihara infrastruktur transportasi provinsi seperti jalan provinsi, jembatan, terminal bus regional, dan bandara provinsi, meningkatkan konektivitas antar kabupaten/kota dalam provinsi dan dengan provinsi lain, mengimplementasikan kebijakan transportasi nasional di tingkat provinsi, mengurangi ketimpangan pembangunan antara daerah maju dan tertinggal dalam provinsi dan mendukung mobilitas penduduk dan distribusi barang di dalam provinsi. Pada tingkat Kabupaten/Kota perlu dilakukan Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) mengatur kebijakan dan rencana transportasi yang mencakup wilayah kabupaten atau kota, mengembangkan dan memelihara infrastruktur transportasi lokal seperti jalan kabupaten/kota, jalan desa, trotoar, terminal bus lokal, dan fasilitas parkir, meningkatkan aksesibilitas dan konektivitas antar desa atau kelurahan dalam kabupaten/kota, serta menyediakan layanan transportasi orang dan barang yang efisien dan aman bagi masyarakat lokal. Integrasi antara ketiga tataran (Tataran Transportasi Nasional, Tataran Transportasi Wilayah dan Tataran Transportasi Lokal) ini sangat penting untuk menciptakan sistem transportasi yang efektif dan efisien, terintegrasi dan berkelanjutan.

Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) adalah tataran transportasi yang terorganisasi secara kesisteman, terdiri atas sarana dan prasarana yang saling berinteraksi membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, terpadu dan harmonis, yang berfungsi melayani perpindahan orang dan/atau barang antar simpul atau kota lokal (SKL) serta dari simpul atau kota lokal ke simpul atau kota wilayah (SKW) dan nasional (SKN) terdekat atau sebaliknya dan dalam kota. Tataran Transportasi Lokal harus terintegrasi dengan Tataran Transportasi Wilayah serta Tataran Transportasi Nasional yang berada pada tingkatan Provinsi dan Nasional.

Kabupaten Way Kanan merupakan salah satu kabupaten di provinsi Lampung. Wilayah Kabupaten Way Kanan terdiri atas 2 (dua) jenis unit topografis yaitu daerah dengan topografi berbukit dan daerah anak Sungai (river basin) dengan arah aliran sungai mengalir dari arah barat yang merupakan

wilayah dengan topografi perbukitan menuju arah timur dengan kondisi topografi landai. Kabupaten Way Kanan, yang terletak di Provinsi Lampung, merupakan salah satu daerah yang memiliki potensi besar dalam berbagai sektor, termasuk pertanian, perkebunan, dan pariwisata. Namun, untuk mengoptimalkan potensi tersebut dan mendorong pertumbuhan ekonomi yang berkelanjutan, dibutuhkan sistem transportasi yang efisien dan terintegrasi. Oleh karena itu, penyusunan tataran transportasi di Kabupaten Way Kanan menjadi sangat penting. Sebagai kabupaten yang berbatasan dengan beberapa kabupaten lain di Provinsi Lampung, serta berdekatan dengan Provinsi Sumatera Selatan, Kabupaten Way Kanan membutuhkan sistem transportasi yang mampu meningkatkan konektivitas antar wilayah. Jalan-jalan utama yang menghubungkan desa-desa, kecamatan, hingga pusat kabupaten harus dalam kondisi baik dan dapat mendukung mobilitas barang dan orang dengan lancar.

Kajian Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) Kabupaten Way Kanan perlu dilakukan agar bisa menghasilkan suatu tatanan transportasi yang terorganisir secara sistematis dalam skala dan ruang lingkup kabupaten yang terdiri dari transportasi darat yaitu angkutan jalan dan transportasi penyeberangan, angkutan laut, serta angkutan udara yang masing-masing terdiri atas sarana dan prasarana yang saling berinteraksi membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang tercukupi sesuai dengan kebutuhan (efektif), efisien (dari sisi waktu dan biaya), serta mengandung unsur keterpaduan antar moda yang harmonis. Tataran Transportasi Lokal (Tatralok) Kabupaten Way Kanan juga perlu dilakukan agar terciptanya fungsional yang saling terkait, antarmoda dan antarwilayah serta membentuk sistem pelayanan transportasi yang sistematis dan dapat menyediakan pelayanan transportasi yang efektif dan efisien.

1.2 DASAR HUKUM

Berikut beberapa referensi hukum yang dijadikan dasar dalam pembuatan kajian Tataran Transportasi Lokasi Kabupaten Way Kanan

- 1) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan
- 2) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian

- 3) Undang Undang Republik Indonesia Nomor 26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang
- 4) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
- 5) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan
- 6) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- 7) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2022 tentang Perubahan Kedua atas Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan
- 8) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penerapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja menjadi Undang-Undang
- 9) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 tentang Kendaraan
- 10) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2017 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional
- 11) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- 12) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 33 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Perkeretaapian
- 13) Peraturan Menteri Pekerjaan Umum NOMOR : 03/PRT/M/2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, Dan Pemanfaatan Prasarana Dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan
- 14) Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia Nomor 11/PRT/M/2011 Tentang Pedoman Penyelenggaraan Jalan Khusus
- 15) Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia Nomor 13/PRT/M/2011 Tentang Tata Cara Pemeliharaan Dan Penilikan Jalan

- 16) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek
- 17) Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat Nomor 05/PRT/M/2018 Tentang Penetapan Kelas Jalan Berdasarkan Fungsi Dan Intensitas Lalu Lintas Serta Daya Dukung Menerima Muatan Sumbu Terberat Dan Dimensi Kendaraan Bermotor
- 18) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek
- 19) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan
- 20) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 61 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sungai dan Danau
- 21) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 76 Tahun 2021 tentang Sistem Manajemen Transportasi Cerdas di Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- 22) Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Dan Perumahan Rakyat Nomor 5 Tahun 2023 tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Perencanaan Teknis Jalan
- 23) Peraturan Daerah Provinsi Lampung Nomor 14 Tahun 2023 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Lampung Tahun 2023-2043
- 24) Keputusan Gubernur Lampung Nomor: G/215/B.03/HK/2023 tentang Evaluasi Rancangan Peraturan Daerah Kabupaten Way Kanan tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Tahun 2023-2043
- 25) Peraturan terkait lainnya.

1.3 TUJUAN DAN SASARAN

1.3.1 TUJUAN

Tujuan pembuatan kegiatan ini adalah sebagai berikut:

- a. Tersedianya sebuah dokumen Tatralok Kabupaten Way Kanan yang berfungsi sebagai wadah integrasi sistem transportasi Kabupaten Way

Kanan yang mengakomodasi kebutuhan-kebutuhan lokal baik transportasi darat, laut maupun transportasi udara.

- b. Menjadi bahan dasar penjabaran bagi Tatarwil.
- c. Acuan bagi perencanaan program pengembangan transportasi darat, laut dan transportasi udara

1.3.2 SASARAN

Sasaran yang ingin dicapai dalam Penyusunan Tataran Transportasi Lokal Kabupaten Way Kanan ini adalah :

- a. Tersusunnya rencana umum jaringan transportasi sebagai pedoman untuk pembangunan transportasi ke depan.
- b. Tergambarnya hasil pembebanan transportasi yang dapat mengidentifikasi kebutuhan peningkatan ruang mobilisasi perjalanan untuk perencanaan dalam jangka waktu 20 tahun dengan periode rencana setiap 5 tahun.

1.4 RUANG LINGKUP KEGIATAN

1.4.1 RUANG LINGKUP WILAYAH

Ruang lingkup wilayah penyusunan Tataran Transportasi Lokal Kabupaten Way Kanan terletak pada Wilayah Administratif Kabupaten Way Kanan.

7. Melakukan analisis pelayanan transportasi meliputi pelayanan angkutan orang dan barang dengan moda transportasi yang terdapat pada wilayah studi.
8. Analisis permintaan transportasi meliputi pergerakan orang dan barang serta prediksinya.
9. Menyusun kebijakan, strategi, dan program Tataran Transportasi Lokal di Kabupaten Way Kanan untuk jangka pendek, jangka menengah dan jangka panjang melalui analisis penyusunan program prioritas transportasi.

1.5 SISTEMATIKA LAPORAN

Sistematika penulisan dalam Laporan Akhir Dokumen Tataran Transportasi Lokal Kabupaten Way Kanan Tahun 2024 terdiri dari

BAB 1 PENDAHULUAN

Dalam BAB ini membahas Tentang latar belakang, landasan hukum, maksud dan tujuan, sasaran, ruang lingkup kegiatan serta sistematika penulisan penyusunan Tataran Transportasi Lokal Kabupaten Way Kanan

BAB 2 TINJAUAN LITERATUR

Pada BAB ini membahas tentang tinjauan literatur yang digunakan dalam penyusunan Tataran Transportasi Lokal Kabupaten Way Kanan yang terdiri dari sistem transportasi makro, pemodelan transportasi, keterhubungan hirarki pelayanan transportasi dan kebutuhan pelayanan transportasi tingkat kabupaten.

BAB 3 METODE PELAKSANAAN PEKERJAAN

Pada BAB ini membahas tentang metodologi yang akan digunakan dalam penyusunan Tataran Transportasi Lokal Kabupaten Way Kanan yang meliputi pendekatan, kebutuhan data, metode pengumpulan data, metode analisis, serta tahapan pelaksanaan pekerjaan.

BAB 4 IDENTIFIKASI KONDISI FISIK, SOSIAL, EKONOMI KABUPATEN WAY KANAN

Pada BAB ini membahas tentang gambaran umum Kabupaten Way Kanan yang terdiri dari kondisi fisik, sosial dan ekonomi

BAB 5 IDENTIFIKASI KONDISI SISTEM TRANSPORTASI WAY KANAN

Pada BAB ini membahas tentang kondisi sistem transportasi yang ada di Kabupaten Way Kanan.

BAB 6 KEBIJAKAN TRANSPORTASI DAN KEWILAYAHAN

Pada BAB ini membahas tentang Rencana dan Kebijakan Pengembangan Transportasi yang ada secara Nasional, Provinsi dan Kabupaten.

BAB 7 ANALISIS PERMINTAAN PERJALANAN

Pada BAB ini membahas tentang analisis permintaan perjalanan yang terdiri dari pertumbuhan lalu lintas dan pola perjalanan yang ada pada Kabupaten Way Kanan.

BAB 8 ARAHAN RENCANA PENGEMBANGAN SISTEM TRANSPORTASI KABUPATEN WAY KANAN

Pada BAB ini membahas mengenai arah pengembangan jaringan transportasi, kebijakan, strategi, dan program pengembangan jaringan transportasi di Kabupaten Way Kanan.

BAB 9 KESIMPULAN

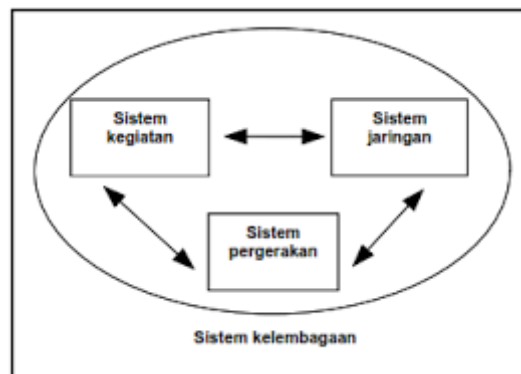
Pada BAB ini berisi kesimpulan dan masukan

BAB 2 TINJAUAN LITERATUR

2.1 SISTEM TRANSPORTASI MAKRO

Sistem Kegiatan mempunyai tipe kegiatan tertentu yang akan membangkitkan pergerakan (traffic production) dan akan menarik pergerakan (traffic attraction). Sistem tersebut merupakan suatu sistem pola kegiatan tata guna lahan yang terdiri dari sistem pola kegiatan sosial, ekonomi, kebudayaan, dan lain lain. Kegiatan yang timbul dalam sistem ini membutuhkan adanya pergerakan sebagai alat pemenuhan kebutuhan yang perlu dilakukan setiap harinya yang tidak dapat dipenuhi oleh tata guna tanah tersebut. Untuk lebih memahami dan mendapatkan alternatif pemecahan masalah yang terbaik, perlu dilakukan pendekatan secara sistem transportasi dijelaskan dalam bentuk sistem transportasi makro yang terdiri dari beberapa sistem transportasi mikro.

Sistem transportasi secara menyeluruh (makro) dapat dipecahkan menjadi beberapa sistem yang lebih kecil (mikro) yang masing masing saling terkait dan saling mempengaruhi. Sistem transportasi mikro tersebut terdiri dari: sistem kegiatan, sistem jaringan prasarana transportasi, sistem pergerakan lalu lintas dan sistem kelembagaan seperti kita ketahui, pergerakan lalu lintas timbul karena adanya proses pemenuhan kebutuhan. Kita perlu bergerak karena kebutuhan kita tidak bisa dipenuhi di tempat kita berada. Setiap tata guna lahan atau sistem kegiatan (sistem mikro yang pertama) mempunyai jenis kegiatan tertentu yang akan membangkitkan pergerakan dan akan menarik pergerakan dalam proses pemenuhan kebutuhan.



Gambar 1. 1 Sistem Transportasi

Sistem transportasi mikro tersebut terdiri dari sistem kegiatan, sistem jaringan prasarana transportasi, sistem pergerakan lalu lintas, sistem kelembagaan. Seperti kita ketahui, pergerakan lalu lintas timbul karena adanya proses pemenuhan kebutuhan. Kita perlu bergerak karena kebutuhan kita tidak bisa dipenuhi di tempat kita berada. Setiap tata guna lahan atau sistem kegiatan (sistem mikro yang pertama) mempunyai jenis kegiatan tertentu yang akan membangkitkan pergerakan dan akan menarik pergerakan dalam proses pemenuhan kebutuhan. Sistem tersebut merupakan sistem pola kegiatan tata guna lahan yang terdiri dari sistem pola kegiatan sosial, ekonomi, kebudayaan, dan lain-lain. Kegiatan yang timbul dalam sistem ini membutuhkan pergerakan sebagai alat pemenuhan kebutuhan yang perlu dilakukan setiap hari yang tidak dapat dipenuhi oleh tata guna lahan tersebut. Besarnya pergerakan sangat berkaitan erat dengan jenis dan intensitas kegiatan yang dilakukan. Pergerakan yang berupa pergerakan manusia dan/atau barang tersebut jelas membutuhkan moda transportasi (sarana) dan media (prasarana) tempat moda transportasi tersebut bergerak. Prasarana transportasi yang diperlukan merupakan sistem mikro yang kedua yang biasa dikenal dengan sistem jaringan yang meliputi sistem jaringan jalan raya, kereta api, terminal bus dan kereta api, bandara, dan pelabuhan laut.

Sistem kegiatan, sistem jaringan, dan sistem pergerakan akan saling mempengaruhi. Perubahan pada sistem kegiatan jelas akan mempengaruhi sistem jaringan melalui perubahan pada tingkat pelayanan pada sistem pergerakan. Begitu juga perubahan pada sistem jaringan akan dapat mempengaruhi sistem kegiatan melalui peningkatan mobilitas dan aksesibilitas dari sistem pergerakan tersebut. Selain itu, sistem pergerakan memegang peranan penting dalam menampung pergerakan agar tercipta pergerakan yang lancar yang akhirnya juga pasti mempengaruhi kembali sistem kegiatan dan sistem jaringan yang ada dalam bentuk aksesibilitas dan mobilitas. Ketiga sistem mikro ini saling berinteraksi dalam sistem transportasi makro.

2.2 PEMODELAN TRANSPORTASI

Pemodelan transportasi merupakan proses penyebaran matriks asal tujuan pada suatu jaringan jalan sehingga menghasilkan arus lalu lintas pada tahun rencana. Tujuan pemodelan adalah untuk membantu mengerti cara kerja sistem, dan meramalkan perubahan pada sistem pergerakan arus lalu lintas sebagai akibat perubahan pada sistem tata guna lahan dan sistem prasarana transportasi (Tamin,1994).

1. Daerah Kajian

Daerah yang akan dikaji harus ditentukan. Biasanya daerah tersebut mencakup wilayah suatu kota, akan tetapi harus dapat mencakup ruang atau daerah yang cukup untuk pengembangan kota dimasa mendatang pada tahun rencana. Biasanya survei kendaraan yang melalui garis kordon (batas daerah kajian) perlu dilakukan agar batas dapat ditentukan sehingga tidak memotong jalan yang sama lebih dari dua kali (untuk menghindari perhitungan ganda dua kendaraan yang sama). Batas tersebut juga bisa berupa batas alami seperti sungai dan rel kereta api. Secara umum, jaringan digunakan untuk menggambarkan sebuah struktur yang berlainan fisik, seperti jalan dan persimpangan. Tiap-tiap dari jaringan terdiri dari dua tipe dari tiap elemen-elemen, yaitu sebuah titik-titik dan sebuah segmensegmen garis yang menghubungkan titik-titik tersebut. Pengamatan ini mendahului definisi secara matematis mengenai jaringan, yaitu sebagai sebuah simpul (node) dan sebuah ruas (link) yang menghubungkan simpul tersebut.

2. Zona Kajian

Daerah kajian adalah suatu daerah geografis yang di dalamnya terletak semua zona asal dan zona tujuan yang diperhitungkan dalam model kebutuhan akan transportasi. Zona merupakan suatu satuan ruang dalam tahapan perencanaan transportasi yang mewakili suatu wilayah tertentu yang memiliki karakteristik tertentu pula. Salah satu hal yang mendasar pada proses pembagian zona adalah identifikasi sistem kegiatan (guna lahan) yang signifikan terjadi di wilayah tersebut, dan identifikasi tingkat keseragaman tata guna lahan yang diwakili oleh masingmasing zona.

Di dalam batasnya, daerah kajian dibagi menjadi beberapa subdaerah yang disebut zona, yang masing-masing diwakili oleh pusat zona. Pusat zona dianggap sebagai tempat atau lokasi awal pergerakan lalu lintas dari zona tersebut dan akhir pergerakan lalu lintas yang menuju ke zona tersebut. Jika sistem jaringan jalan dibebankan ke atas daerah kajian, akan terlihat gabungan antara sistem kegiatan yang diwakili oleh zona beserta pusatnya dengan sistem jaringan jalan yang diwakili oleh simpul dan ruas jalan.

Sehubungan dengan adanya definisi zona internal dan zona eksternal sebagai zona asal dan zona tujuan, maka pergerakan arus lalu lintas dapat dikelompokkan menjadi 4 tipe pergerakan.

- A. pergerakan eksternal–eksternal Pergerakan ini mempunyai zona asal dan zona tujuan yang berada di luar daerah kajian (zona eksternal). Tipe pergerakan ini sangat penting untuk diketahui karena sebenarnya pelaku pergerakan ini tidak mempunyai tujuan atau kepentingan sama sekali ke zona internal tetapi terpaksa harus menggunakan sistem jaringan dalam daerah kajian dalam proses pencapaian zona tujuannya (mungkin karena tidak ada alternatif rute lainnya).
- B. pergerakan internal–eksternal atau sebaliknya Pergerakan ini mempunyai salah satu zona (asal atau tujuan) yang berada di luar daerah kajian (zona eksternal).
- C. pergerakan internal–internal Pergerakan ini mempunyai zona asal dan tujuan yang berada di dalam daerah kajian (zona internal). Tipe pergerakan inilah yang paling diutamakan dalam proses perencanaan transportasi. Tujuan utama dari berbagai perencanaan transportasi adalah untuk meramalkan pergerakan tipe ini dan sekaligus menentukan kebijakan yang perlu diambil dalam menanganinya.
- D. pergerakan intrazona Pergerakan ini mempunyai zona asal dan tujuan yang berada di dalam satu zona internal tertentu. Karena definisi pusat zona adalah tempat dimulai atau diakhirinya pergerakan dari dan ke zona tersebut, dapat dipastikan bahwa pergerakan intrazona tidak akan pernah terbebankan ke sistem jaringan (karena pergerakan dimulai dan diakhiri pada titik/lokasi yang sama).

2.3 KETERHUBUNGAN HIRARKI PELAYANAN TRANSPORTASI

Peranan perencanaan transportasi sebenarnya adalah untuk dapat memastikan bahwa kebutuhan akan pergerakan dalam bentuk pergerakan manusia, barang, atau kendaraan dapat ditunjang oleh sistem prasarana transportasi yang ada dan harus beroperasi di bawah kapasitasnya. Keterhubungan hirarki pelayanan transportasi adalah konsep yang menggambarkan struktur dan hubungan antara berbagai tingkatan atau level dalam sistem transportasi. Ini mencakup hubungan antara layanan transportasi primer, sekunder, dan tersier yang saling terkait untuk memungkinkan pergerakan orang dan barang secara efisien dari satu tempat ke tempat lain. Berbagai tingkatan atau level dalam hirarki yang mencakup:

1. **Tingkat Primer (Primary Level):**

- Merupakan layanan transportasi paling dasar yang langsung berhubungan dengan pengguna atau konsumen akhir, seperti bus, kereta api, taksi, dan sepeda.

2. **Tingkat Sekunder (Secondary Level):**

- Merupakan layanan yang menghubungkan antara layanan primer, misalnya stasiun transit, terminal bus, atau halte yang memungkinkan pengguna untuk berpindah dari satu mode transportasi ke mode lainnya.

3. **Tingkat Tersier (Tertiary Level):**

- Merupakan layanan yang menyediakan konektivitas antar-kota atau regional, seperti jaringan kereta api antarkota, bandara, atau terminal angkutan barang besar.

Kebutuhan akan pergerakan itu sendiri mempunyai ciri yang berbeda-beda, seperti perbedaan tujuan perjalanan, moda transportasi yang digunakan, dan waktu terjadinya pergerakan. Sistem prasarana transportasinya sendiri terbentuk dari:

- sistem prasarana (penunjang), misalnya sistem jaringan jalan raya atau jalan rel termasuk terminal;

- sistem manajemen transportasi, misalnya undang-undang, peraturan, dan kebijakan;
- beberapa jenis moda transportasi dengan berbagai macam operatornya.

Pertimbangkan satu set volume pergerakan pada suatu sistem jaringan (V), satu set kecepatan (S), dan kapasitas operasional (Q) yang beroperasi di bawah sistem manajemen transportasi tertentu (M). Dalam bentuk umum, dapat dikatakan bahwa kecepatan arus pergerakan dalam sistem jaringan tersebut dapat ditampilkan dalam persamaan berikut: $S = f\{Q, V, M\}$

Kecepatan dapat dianggap sebagai indikator umum dalam menyatakan tingkat pelayanan (Level of Service=LOS) dari sistem jaringan tersebut. Dalam bentuk yang lebih umum, LOS tergantung dari kombinasi kecepatan atau waktu tempuh, waktu tunggu dan tarif (bus atau parkir), dan lain-lain. Sistem manajemen (M) meliputi manajemen lalu lintas, sistem lampu lalu lintas terkoordinasi, batasan lalu lintas, biaya penggunaan jalan, atau peraturan yang diberlakukan bagi setiap moda transportasi. Kapasitas (Q) akan sangat tergantung pada sistem manajemen (M) dan tingkat penyediaan investasi (I) selama beberapa tahun, sehingga: $Q = f\{I, M\}$

Sistem manajemen juga bisa digunakan untuk mendistribusikan kembali kapasitas setiap sistem prasarana transportasi, yang akan menghasilkan Q' , dan/atau memberikan prioritas khusus pada pengguna tertentu, misalnya efisiensi (pengguna angkutan umum, pengendara sepeda), lingkungan (kendaraan berbahan bakar gas atau listrik) atau, hak penggunaan prasarana yang adil (pejalan kaki). Seperti dalam kasus barang dan pelayanannya, seseorang akan memperkirakan bahwa tingkat kebutuhan akan pergerakan (D) akan tergantung pada tingkat pelayanan yang disediakan oleh sistem transportasi dan juga pengalokasian aktivitas (A) dalam ruang: $D = f\{S, A\}$

Dengan menggabungkan persamaan 1 dan 3 untuk suatu sistem aktivitas yang sudah tetap, akan ditemukan satu set titik keseimbangan antara kebutuhan akan pergerakan dengan sistem prasarana transportasi. Akan tetapi, sistem aktivitas tersebut mungkin akan berubah sejalan dengan perubahan tingkat pelayanan prasarana dalam ruang dan waktu. Oleh karena itu, akan ditemukan beberapa set titik keseimbangan untuk jangka pendek dan jangka panjang.

Tujuan perencanaan transportasi adalah meramalkan dan mengelola evolusi titik keseimbangan ini sejalan dengan waktu sehingga kesejahteraan sosial dapat dimaksimumkan. Hal ini, sudah barang tentu, bukanlah hal yang mudah; pemodelan titik keseimbangan akan menolong kita memahami evolusi tersebut secara lebih baik sehingga dapat menyarankan berbagai macam kebijakan, strategi sistem manajemen transportasi (M), dan program investasi (I).

2.4 KEBUTUHAN PELAYANAN TRANSPORTASI TINGKAT KABUPATEN

Pelayanan transportasi tingkat kabupaten adalah kunci dalam memenuhi kebutuhan mobilitas penduduk di wilayah tersebut. Aksesibilitas yang Luas Penduduk di seluruh kabupaten membutuhkan aksesibilitas yang luas untuk mencapai tempat kerja, sekolah, pusat perbelanjaan, layanan kesehatan, dan tempat-tempat penting lainnya. Ini termasuk jaringan transportasi yang terintegrasi dan mencakup area-area pedesaan dan perkotaan. Keterjangkauan Transportasi yang terjangkau adalah kunci untuk memastikan bahwa semua warga, terlepas dari latar belakang ekonomi mereka, dapat mengakses layanan transportasi yang diperlukan untuk kebutuhan sehari-hari mereka.

Kenyamanan dan Keamanan warga mengharapkan layanan transportasi yang nyaman dan aman. Ini mencakup kendaraan yang bersih dan terawat dengan baik, pengaturan kursi yang ergonomis, dan keamanan yang dijaga dengan baik selama perjalanan. Frekuensi dan ketersediaan frekuensi layanan yang memadai dan jadwal yang dapat diandalkan sangat penting, terutama di area dengan tingkat kepadatan penduduk tinggi. Warga menginginkan kemudahan dalam menemukan transportasi yang tersedia tanpa harus menunggu terlalu lama. Infrastruktur yang Memadai Infrastruktur transportasi yang memadai, termasuk jalan raya, trotoar, jalur sepeda, terminal transportasi, dan tempat parkir yang cukup, sangat penting untuk mendukung kelancaran sistem transportasi di kabupaten.

Inklusivitas Transportasi yang inklusif adalah transportasi yang memperhatikan kebutuhan khusus berbagai kelompok masyarakat, termasuk penyandang disabilitas, lansia, anak-anak, dan kelompok rentan lainnya. Berkelanjutan Kebutuhan akan transportasi yang berkelanjutan semakin meningkat. Warga mengharapkan pilihan transportasi yang ramah lingkungan

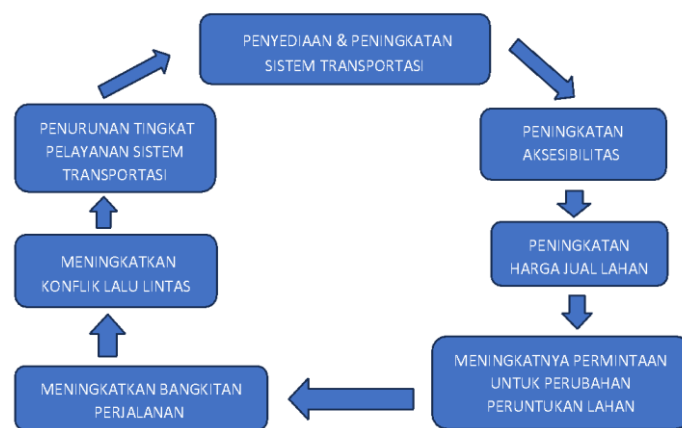


seperti transportasi publik, sepeda, dan berjalan kaki untuk mengurangi dampak negatif terhadap lingkungan. Pemanfaatan Teknologi Kemajuan teknologi diharapkan dapat meningkatkan efisiensi dan kemudahan penggunaan transportasi. Ini mencakup aplikasi pemesanan transportasi, pembayaran non-tunai, dan sistem pemantauan lalu lintas untuk mengurangi kemacetan. Partisipasi Masyarakat partisipasi aktif masyarakat dalam proses perencanaan, pengembangan, dan evaluasi sistem transportasi sangat penting. Ini memungkinkan kebutuhan unik setiap komunitas dipertimbangkan dan solusi yang relevan diimplementasikan. Keberlanjutan Finansial Pembangunan dan operasionalisasi sistem transportasi yang efektif membutuhkan sumber daya finansial yang cukup dan berkelanjutan. Ini mencakup pendanaan yang memadai dari pemerintah daerah, pendapatan dari tarif, serta potensi kerja sama dengan sektor swasta.

BAB 3 METODE PELAKSANAAN KEGIATAN

3.1 PENDEKATAN

Pendekatan yang digunakan dalam Penyusunan Dokumen Tataran Transportasi Lokal Kabupaten Way Kanan adalah pendekatan kewilayahan (*regional approach*). Sesuai dengan paradigma baru dalam konsepsi pembangunan nasional maupun daerah, metode pendekatan wilayah (*regional approach*) merupakan salah satu bentuk pendekatan yang penting diperhatikan dalam penyusunan berbagai rencana/program/ kegiatan pembangunan sektoral. Hal ini dikarenakan transportasi memiliki interaksi yang cukup lekat dengan tata guna lahan. Penetapan lahan sebagai tempat suatu kegiatan tertentu tidak terpaku pada pemilihan lokasi saja, namun tentunya perlu untuk memperhitungkan pergerakan yang akan terjadi di lokasi yang ditetapkan tersebut. Baik pergerakan yang akan terjadi di dalam lokasi itu (*internal trip*) dan pergerakan yang terjadi antar fungsi lahan tersebut (*eksternal trip*). Adanya pertimbangan pergerakan dalam perencanaan tata guna lahan tersebut tentunya menjadikan penataan guna lahan dan transportasi menjadi saling berkaitan. Hubungan antara dua perencanaan ini secara sistemik dapat dilihat pada gambar berikut:



GAMBAR 3. 1 Hubungan Transportasi - Tata Guna Lahan

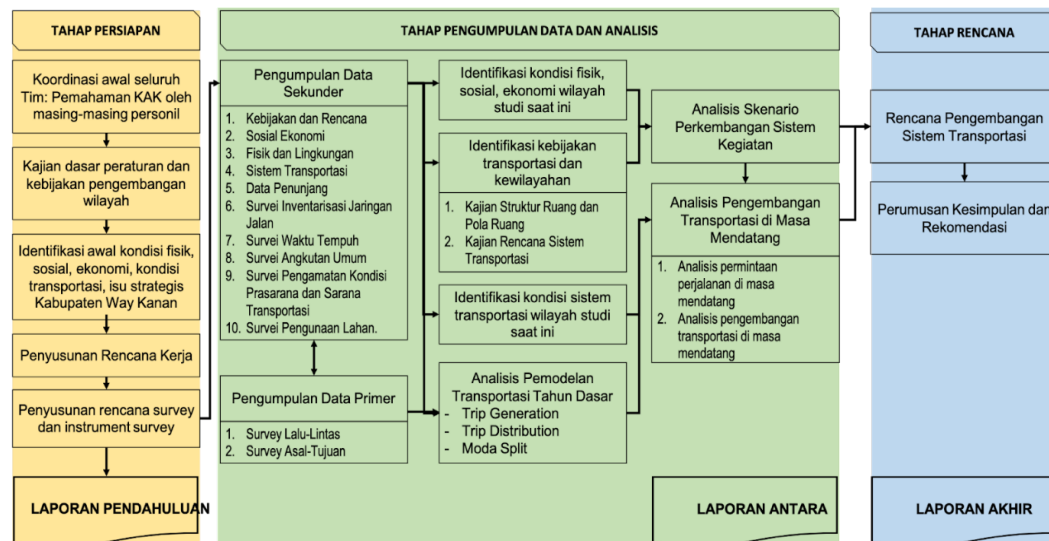
Pada gambar tersebut memperlihatkan interaksi antara peningkatan fasilitas transportasi yang berdampak pada perubahan tata guna lahan jika tidak dilakukan upaya pengendalian. Pengendalian menjadi sangat penting agar dalam upaya

peningkatan sarana prasarana transportasi dapat berjalan optimal dan berdaya guna. Pada sudut pandang pengembangan lahan aksesibilitas memegang peran penting bagi pengembangan lahan. Dalam aplikasinya di lapangan, aksesibilitas justru diciptakan oleh *land developer* untuk kepentingan investasi.

Melalui pendekatan kewilayahan setiap rencana/program/kegiatan yang disusun akan dikaji manfaat dan pengaruhnya terhadap pengembangan wilayah bersangkutan baik dalam skala lokal, regional, maupun nasional. Disamping itu, melalui pendekatan ini diharapkan dapat diwujudkan suatu keterpaduan program sektoral pada suatu wilayah atau kota sehingga setiap rencana/program/kegiatan yang disusun akan menjadi salah satu elemen/komponen dalam sistem kerangka rencana kerja (*network planning*) pembangunan daerah dan wilayah yang menyeluruh. Dalam konteks pelaksanaan pekerjaan ini, konsepsi pendekatan wilayah akan diterapkan dalam perumusan alternatif rencana/program transportasi lokal, dimana setiap rencana yang diusulkan akan diselaraskan terhadap kebijaksanaan dan rencana pembangunan daerah Provinsi Lampung (antara lain: Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kabupaten Way Kanan).

3.2 Metode Pelaksanaan Pekerjaan

Metodologi pelaksanaan pekerjaan merupakan cara pelaksanaan pekerjaan agar sasaran pekerjaan dapat dipenuhi dengan baik. Metodologi pekerjaan yang digunakan dalam kajian digambarkan dengan diagram alir metodologi yang menunjukkan 3 tahapan pelaksanaan pekerjaan yakni (1) Tahap Persiapan; (2) Tahap Pengumpulan Data dan Analisis; dan (3) Tahap Rencana. (Gambar 3-2).



Gambar 3. 2 Alur Pikir Penyelesaian Pekerjaan Tatalok Way Kanan

3.2.1 Tahap Persiapan

Tahap persiapan merupakan tahap awal dalam pelaksanaan pekerjaan namun menjadi tahapan yang sangat penting dimana Tim Pelaksana harus memahami KAK dan mempersiapkan kerangka kerja dari awal hingga akhir pekerjaan sebagai *guideline* berjalannya kegiatan Penyusunan Dokumen Tataran Transportasi Lokal Kabupaten Way Kanan. Tahap persiapan dilaksanakan dalam waktu paling lama 1 bulan setelah terbitnya SPMK. Adapun kegiatan yang dilakukan pada Tahap Persiapan ini adalah:

1. Koordinasi awal seluruh Tim: Pemahaman KAK oleh masing-masing personil

Koordinasi awal seluruh Tim penting dilakukan agar Tim memiliki pemahaman yang sama dalam memahami maksud KAK Penyusunan Dokumen Tataran Transportasi Lokal Kabupaten Way Kanan, menyepakati metode pelaksanaan pekerjaan dan dapat berbagi tugas dalam penyelesaian pekerjaan sesuai bidang.

2. Kajian dasar peraturan dan kebijakan pengembangan wilayah

Dalam menemukan potensi dan isu strategis transportasi Kabupaten Way Kanan diperlukan kajian terhadap peraturan / kebijakan transportasi yang berlaku baik itu di tingkat nasional (SISTRANAS) dan tingkat wilayah (Tatrawil Provinsi Lampung). Selain itu, karena transportasi merupakan

kebutuhan turunan dari aktifitas yang dilakukan masyarakat, maka perlu dilakukan kajian terhadap peraturan / kebijakan penataan ruang dari tingkat nasional hingga kabupaten melalui RTRW. Selain itu, terkait program pembangunan di bidang transportasi yang telah berjalan selama ini dapat dilakukan kajian pada dokumen RPJMN, RPJMD Provinsi Lampung, dan RPJMD Kabupaten Way Kanan. Output dari kajian awal peraturan dan kebijakan transportasi, wilayah dan pembangunan ini untuk mendapatkan isu strategis dan potensi dari sisi kebijakan.

3. Identifikasi awal kondisi fisik, sosial, ekonomi, kondisi transportasi, isu strategis Kabupaten Way Kanan

Identifikasi isu dan masalah transportasi di Kabupaten Way Kanan selain dari sisi kebijakan maka dilakukan identifikasi dari sisi kondisi fisik, sosial, ekonomi, sistem transportasi eksisting dan guna lahan eksistingnya. Kondisi fisik yang dibahas meliputi kondisi topografi dan kebencanaan. Kondisi sosial yang dibahas meliputi sebaran jumlah penduduk per kecamatan, kepadatan penduduk, mata pencaharian penduduk, serta kepemilikan kendaraan pribadi. Kondisi ekonomi meliputi PDRB Kabupaten Way Kanan, pendapatan per kapita masyarakat, pusat-pusat pertumbuhan ekonomi. Kondisi transportasi eksisting meliputi kondisi jaringan jalan, simpul transportasi, dan lalu lintas harian rata-rata. Adapun guna lahan eksisting akan menggambarkan sebaran aktivitas masyarakat yang ada di Kabupaten Way Kanan.

4. Penyusunan rencana survey dan instrument survey

Rencana survey meliputi metode survey yang dilaksanakan, tabel kebutuhan data, cara survey dan instrumen yang dibutuhkan selama survey. Metode survey yang dilakukan dalam pekerjaan ini adalah metode survey data sekunder dan survey data primer dengan list kebutuhan data dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 3-1 Kebutuhan Data Sekunder dan Data Primer

No	Jenis Data	Sumber Data	Kegunaan Data
Kebutuhan Data Sekunder			
1	Sosio-ekonomi a. Populasi dan Employment b. ekonomi (PDRB, produksi, dll) c. Fisik dan administrasi	- Kabupaten Way Kanan Dalam Angka (BPS)	- Identifikasi potensi dan kendala pengembangan wilayah - Kalibrasi model sistem zona dan permintaan perjalanan
2	Jaringan jalan a. Kondisi fisik ruas jalan b. Lalu Lintas ruas jalan c. Hirarki jalan	- Dinas Bina Marga Kabupaten Way Kanan - IRMS	- Identifikasi dan prediksi masalah serta alternatif solusi - Penyusunan data base model jaringan jalan
3	Terminal (angkutan umum/barang): a. Lokasi dan kondisi fisik b. Operasional	- Dinas Perhubungan Kabupaten Way Kanan - Statistik Pehubungan	- Identifikasi dan prediksi masalah serta alternatif solusi - Penyusunan data base model jaringan angkutan umum/barang
4	Bandar Udara a. Lokasi dan kondisi fisik b. Operasional	- Dinas Perhubungan Kab. Way Kanan - Statistik Pehubungan Kab. Way Kanan	- Identifikasi dan prediksi masalah serta alternatif solusi - Penyusunan data base analisis angkutan udara
5	Pelabuhan a. Lokasi dan kondisi fisik b. Operasional	- Dinas Perhubungan Kab. Way Kanan - Statistik Pehubungan Kab. Way Kanan	- Identifikasi dan prediksi masalah serta alternatif solusi - Penyusunan data base analisis angkutan laut
6	Tata ruang eksisting: a. Penggunaan ruang b. Pola dan intensitas kegiatan	- RTRW Propinsi dan Kabupaten/Kota - Wilayah dalam angka (BPS)	- Identifikasi potensi dan kendala pengembangan wilayah - Kalibrasi model sistem zona dan permintaan perjalanan
7	Rencana tata ruang mendatang: a. Kawasan andalan b. <i>Core Business</i> c. Hirarki kota dan fungsi	- RTRW Propinsi dan Kabupaten Way Kanan	- Prediksi pola dan skala perkembangan wilayah - Prediksi besar dan pola permintaan perjalanan - Prediksi kebutuhan jaringan
8	Usulan pengembangan sistem transportasi: a. Lokasi dan jenis usulan b. Konteks usulan	- Studi/kajian terdahulu	- Masukan model simulasi skenario pengembangan jaringan - Prediksi pola jaringan transportasi
9	Kriteria pengembangan jaringan transportasi: a. Variabel indikator kinerja b. Nilai variabel	- SISTRANAS dan SISTRAWIL - Dokumen kebijakan instansi terkait	- Masukan analisis penilaian kinerja alternatif jaringan - Penyusunan rekomendasi
Kebutuhan Data Primer			
1	Kondisi fisik dan Kinerja Jaringan Jalan	Survey LHR dengan traffic counting Observasi ruas jalan	Identifikasi volume lalu lintas harian rata-rata dan kinerja jalan pada ruas-ruas jalan di Kabupaten Way Kanan. Untuk analisis kebutuhan

N o	Jenis Data	Sumber Data	Kegunaan Data
			perencanaan jaringan.
2	Kondisi fisik terminal angkutan orang/barang	Observasi terminal	Identifikasi kondisi simpul transportasi
3	Kondisi fisik stasiun KA	Observasi stasiun KA	Identifikasi kondisi simpul transportasi
4	Matriks Asal-Tujuan	Survey Asal Tujuan dengan kuesioner	Mengetahui pola perjalanan orang di Kabupaten Way Kanan Untuk analisis permintaan perjalanan
5	Pusat-pusat pertumbuhan wilayah di Kabupaten Way Kanan	Wawancara	Analisis skenario pengembangan kegiatan
6	Usulan pengembangan sistem transportasi: a. Lokasi dan jenis usulan b. Konteks usulan	Wawancara	- Masukan model simulasi skenario pengembangan jaringan - Prediksi pola jaringan transportasi
7	Kriteria pengembangan jaringan transportasi: a. Variabel indikator kinerja b. Nilai variabel	Wawancara	- Masukan analisis penilaian kinerja alternatif jaringan - Penyusunan rekomendasi

Teknik survey data sekunder yang digunakan adalah teknik survey instansional yakni mengunjungi beberapa dinas terkait seperti Dinas Perhubungan, Dinas PU, KAI dan BAPPEDA Kabupaten Way Kanan. Kelengkapan data sekunder yang diperoleh akan menghemat waktu dalam tahap pengumpulan data.

Teknik survey data primer yang digunakan dalam pekerjaan ini meliputi observasi fisik perkerasan dan geometri jaringan jalan, simpul transportasi, pengukuran volume lalu lintas kendaraan, teknik kuesioner untuk memperoleh data asal-tujuan, serta teknik wawancara untuk mendapatkan informasi penting terkait rencana pengembangan wilayah Kabupaten Way Kanan.

5. Penyusunan dokumen Laporan Pendahuluan

Laporan pendahuluan mulai disusun dari SPMK ditanda tangani yang memuat latar belakang, kajian kebijakan, gambaran umum, metode pelaksanaan pekerjaan dan jadwal pelaksanaan pekerjaan. Laporan pendahuluan disusun dalam waktu 3 (tiga) minggu.

6. Ekspose Laporan Pendahuluan

Ekspose laporan pendahuluan dilakukan untuk menyampaikan rencana kerja dalam Penyusunan Dokumen Tataran Transportasi Lokal Kabupaten Way Kanan, mendapatkan saran/masukan serta data-data sekunder dari OPD terkait. Pada tahap ini administrasi perizinan survey juga sudah dilaksanakan.

3.2.2 Tahap Pengumpulan Data dan Analisis

Tahap pengumpulan data dalam kegiatan Penyusunan Dokumen Tataran Transportasi Lokal Kabupaten Way Kanan dilakukan selama 1 (satu) minggu yang meliputi kegiatan survey data sekunder dan survey data primer. Proses pengolahan data dan analisis dilakukan secara paralel dengan kegiatan survey dengan waktu paling lama 3 (tiga) minggu. Adapun kegiatan yang dilakukan pada Tahap Pengumpulan Data dan Analisis ini adalah:

1. Pengumpulan Data/Survey Data Sekunder

Untuk menunjang proses analisis wilayah dan transportasi pada pekerjaan ini dibutuhkan beberapa data yang berasal dari hasil kajian wilayah/transportasi sebelumnya maupun data statistik transportasi Kabupaten Way Kanan. Daftar kebutuhan Data Sekunder pada kegiatan ini telah dipersiapkan dari Tahap Persiapan yakni pada Tabel 4-1. Data-data yang dibutuhkan tersebut merupakan data sekunder yang diperoleh dari instansi terkait seperti:

- Bidang Lalu Lintas dan Angkutan, Dinas Perhubungan Kab. Way Kanan
- Bidang Prasarana dan Keselamatan, Dinas Perhubungan Kab. Way Kanan
- UPT Teknis Dinas Perhubungan Kab. Way Kanan
- Bidang Bina Marga, Dinas PUPR Kab. Way Kanan
- Bidang Penataan Ruang, Dinas PUPR Kab. Way Kanan
- Bappeda Kab. Way Kanan

2. Pengumpulan Data/Survey Data Primer

Pengumpulan data primer difokuskan pada data kondisi transportasi yang belum ada dan/atau data yang perlu dilakukan *updating* karena kondisi wilayah yang dinamis. List kebutuhan data primer pada pada kegiatan ini telah dipersiapkan dari Tahap Persiapan yakni pada Tabel 4-1. Adapun metode pengumpulan data primer yang akan dilakukan adalah sebagai berikut:

a. Metode *Road Side Interview* (RSI)

Karakteristik perjalanan internal dan eksternal didapatkan melalui hasil survei RSI (*Road Side Interview*). Jumlah responden ditentukan dengan menghitung 10% dari total volume lalu lintas pada lokasi pengamatan. Pendistribusian frekuensi panjang perjalanan hasil survei diasumsikan dapat mewakili karakteristik perjalanan masyarakat wilayah kajian, sehingga perjalanan antar zona mengikuti karakteristik panjang perjalanan. Kemudian, hasil model bangkitan pergerakan pada tiap zona didistribusikan ke zona tujuan, dengan jarak antar zona dan fungsi diperoleh melalui retribusi frekuensi. Rangkaian proses ini akan menghasilkan perkiraan matriks asal tujuan, yang kemudian digunakan untuk mengkalibrasi MAT dari Model Furness.

RSI dilakukan pada beberapa lokasi ruas jalan utama di Kabupaten Way Kanan yang menjadi wilayah studi, yang juga menjadi lokasi pos survei perhitungan lalu-lintas. Wawancara dilakukan terhadap para pelaku perjalanan dengan terlebih dahulu menyetop kendaraan dengan dibantu oleh Aparat Kepolisian dan Dinas Perhubungan. Wawancara pinggir jalan dilakukan selama 12 jam selama 2 hari, yaitu hari kerja dan hari libur, dengan menggunakan format survei wawancara asal-tujuan kendaraan di pinggir jalan. Rencana lokasi survey dapat dilihat pada Gambar 3-3. Pemilihan 10 titik lokasi survei didasarkan pada konektivitas internal wilayah dan juga berdasarkan fungsi jalan yang terhubung antar satu kecamatan atau lebih. Hal ini selaras dengan analisis pola pergerakan untuk mengetahui pola pergerakan masyarakat.

untuk mendapatkan kecepatan tempuh, tundaan (berikut sebab terjadinya) dan kecepatan perjalanan pada suatu ruas jalan

- b. Survei waktu tempuh dengan menggunakan kendaraan umum pada beberapa rute /trayek tertentu.

- d. Pengamatan Langsung

Metoda ini adalah dengan melakukan pengamatan beberapa komponen secara langsung untuk melihat kondisi yang ada di lapangan. Data yang bisa diperoleh yaitu:

- Kapasitas dan geometrik jalan (arteri, kolektor, lokal). Survey kondisi jalan dilakukan untuk melihat kondisi seluruh ruas jalan di Kabupaten Way Kanan yang terdiri dari jalan nasional, jalan provinsi, dan jalan kabupaten. Kondisi jalan yang dilihat adalah panjang ruas, perkerasannya, drainasenya, dan tata guna lahan di sepanjang ruas jalan tersebut.
- Fasilitas transportasi Darat (terminal, parkir, halte, stasiun, median jalan, rambu, marka, dll) termasuk kebutuhan pengembangannya.
- Fasilitas Transportasi Udara berupa Bandara

- e. Metode Wawancara

Metode wawancara digunakan untuk mendapatkan informasi-informasi penting terkait gambaran perkembangan wilayah Kabupaten Way Kanan, rencana usulan program serta masukan terhadap kriteria pengembangan. Wawancara terkait rencana pembangunan daerah dapat dilakukan kepada BAPPEDA.

3. Identifikasi kondisi fisik, sosial, ekonomi wilayah studi saat ini

Dalam kegiatan ini akan diidentifikasi tentang kondisi fisik dan lingkungan wilayah studi, meliputi:

- a. Geografi,

Tim akan mengidentifikasi kondisi geografi wilayah studi, mencakup: batasan wilayah studi, posisi geografis dan kedudukan wilayah studi, luas areal wilayah studi, dan lain-lain.

b. Topografi,

Tim akan mengidentifikasi kondisi topografi, mencakup: kawasan dengan kemiringan di atas 5%, lokasi pemukiman utama, sungai, jalan dan lain-lain.

c. Lingkungan,

Tim akan mengidentifikasi kendala lingkungan, mencakup: kawasan pertanian produktif, kawasan padat terbangun, kawasan konservasi, dan lain-lain.

d. Hidrologi,

Tim akan mengidentifikasi kendala hidrologi, mencakup: kawasan rawan banjir, kawasan tangkapan air hujan, dan lain-lain.

e. Kondisi Geologi dan Tanah

Tim akan mengidentifikasi daya dukung tanah dan kendala geologi seperti keberadaan sesar/patahan dan lain-lain.

f. Tutupan Lahan

Tim akan mengidentifikasi besaran kawasan terbangun dan tidak terbangun yang ada di Kabupaten Way Kanan.

Identifikasi kondisi sosial mencakup sebaran penduduk, kepadatan penduduk, proyeksi penduduk serta perilaku perjalanan penduduk baik itu internal maupun eksternal.

Identifikasi ekonomi wilayah mencakup tinjauan terhadap potensi sosial ekonomi wilayah studi, serta wilayah regional Provinsi Lampung dan Pulau Sumatera. Adapun aspek yang dikaji disini antara lain meliputi;

- a. Besaran, sebaran, kepadatan, dan tingkat perkembangan penduduk, tenaga kerja dan lapangan kerja.
- b. Kegiatan ekonomi utama, beserta besaran, dan tingkat perkembangannya.
- c. Potensi sumber daya alam, dan sumber daya manusia baik yang sudah dimanfaatkan maupun belum dimanfaatkan.

4. Identifikasi kondisi sistem transportasi wilayah studi saat ini

Kabupaten Way Kanan memiliki lingkup transportasi darat (angkutan jalan dan kereta api) dan lingkup transportasi udara.

Identifikasi Kondisi Angkutan Darat

Berdasarkan hasil pengumpulan data jaringan jalan dan lalu-lintas, dalam kegiatan ini akan diidentifikasi kondisi dan permasalahan jaringan jalan dan lalu-lintasnya, meliputi:

1. Status (Jalan Nasional, Propinsi, dan Kabupaten), fungsi (Arteri, Kolektor, dan Lokal dari sistem jaringan jalan primer dan sekunder) sistem jaringan jalan.
2. Kondisi jaringan jalan (panjang, lebar, kondisi jalan dan lokasi ruas-ruas jalan yang bermasalah, seperti rusak, rawan banjir, rawan longsor, rawan kecelakaan dan lain-lain).
3. Kondisi lalu-lintas (LHR, fluktuasi lalu-lintas, volume, jam puncak, komposisi lalu-lintas dan lokasi rawan macet).
4. Kondisi sarana prasarana perkotaan
5. Asal dan Tujuan perjalanan kendaraan (hasil survei road side interview).

Kajian kondisi dan permasalahan jaringan jalan dan lalu-lintasnya akan dikaitkan dengan potensi dan peluang pengembangan transportasi di masa mendatang yang menjadi tema sentral studi ini.

Identifikasi Kondisi Udara

Berdasarkan hasil pengumpulan data transportasi keseluruhan, dalam kegiatan ini akan diidentifikasi kondisi dan permasalahan angkutan laut dan udara, meliputi:

1. Rute angkutan udara menurut jenis angkutan yang ada, serta jadwal dan frekuensi keberangkatannya;
2. Kondisi bandar udara (lokasi, tipe, fasilitas dan luas stasiun)

5. Identifikasi kebijakan transportasi dan kewilayahan

Dalam merumuskan kebijakan transportasi di Kabupaten Way Kanan perlu meninjau kebijakan transportasi pada tataran nasional dan regional serta rencana strategis terkait, oleh karena itu dokumen yang akan dikaji meliputi:

- Sistem Transportasi Nasional
- Sistem Logistik Nasional
- Tataran Transportasi Wilayah Provinsi Lampung
- Rencana Strategis Kementerian Perhubungan, KemenPUPR Bina Marga, Dinas Perhubungan Provinsi Lampung yang terkait dengan program pembangunan yang ada di Kabupaten Way Kanan, serta Renstra Dinas Perhubungan Kabupaten Way Kanan dan Dinas PUPR Bina Marga.

Dalam memperkirakan aktivitas yang akan meningkat di masa mendatang, dalam penyusunan kajian Tatralok Kabupaten Way Kanan perlu untuk mengidentifikasi rencana tata ruang wilayah provinsi dan kabupaten.

- Rencana sistem pusat-pusat kegiatan di wilayah studi, regional dan nasional
- Rencana pola ruang di wilayah studi

6. Analisis Pemodelan Transportasi Tahun Dasar

Analisis pemodelan transportasi tahun dasar dilakukan dengan metode analisis bangkitan-tarikan perjalanan, analisis pola perjalanan dan analisis pemilihan moda.

1. *Trip Generation* (Bangkitan Pergerakan)

Merupakan tahap pemodelan yang menghitung perkiraan jumlah pergerakan yang berasal pada suatu fungsi lahan ke fungsi lahan lain dan pergerakan yang tertarik ke zona fungsi lahan lainnya. Sehingga, perhitungan ini menghasilkan jumlah bangkitan dan tarikan pergerakan berupa jumlah per satuan waktu.

Jumlah perjalanan pada rencana transportasi sangat bergantung pada karakteristik tata guna lahan dan karakteristik aktifitas pada zona

lahan yang terdapat pada ruang lingkup Kabupaten Way Kanan. Oleh karena, jumlah perjalanan dapat dituliskan dengan pemodelan matematika sederhana dengan menggunakan persamaan fungsi sebagai berikut :

$$\text{Jumlah Perjalanan } (Q_{\text{trip}}) = f(TGL)$$

Dengan keterangan:

Q_{trip} : Jumlah perjalanan yang timbul dari suatu zona per satuan waktu

TGL : Karakteristik dan aktifitas sosio ekonomi pada suatu zona tata guna lahan dalam lingkup wilayah kajian.

Pada model bangkitan pergerakan terdapat 2 (dua) bagian yang terpisah untuk dapat dianalisis, yaitu:

a. Produksi Perjalanan (*Trip Production*)

Merupakan jumlah pergerakan yang dihasilkan oleh suatu zona asal perjalanan atau dengan pengertian lain merupakan perjalanan yang meninggalkan suatu zona tata guna lahan menuju zona lain.

b. Penarik Perjalanan (*Trip Attraction*)

Merupakan jumlah perjalanan yang ditarik menuju zona tujuan, dalam artian pergerakan yang dilakukan menuju ke suatu zona fungsi lahan.

Dalam analisis pergerakan, basis perjalanan menjadi salah satu bagian yang tak terpisahkan. Basis perjalanan merupakan tempat/lokasi perjalanan dimulai dan diakhir. Basis perjalanan memiliki 2 (jenis), yaitu:

1. Perjalanan berbasis rumah (*Home Based Trip*)

2. Perjalanan berbasis bukan rumah (*Non Home Based Trip*)

Pendekatan analisis yang digunakan dalam mengestimasi kebutuhan perjalanan dalam metode perencanaan bangkitan perjalanan adalah pendekatan agregat dan pendekatan disagregat. Pendekatan agregat dilakukan secara dengan memahami atribut zona asal/tujuan secara menyeluruh. Sedangkan, pendekatan disagregat adalah pendekatan yang dilakukan dengan pemahaman atribut elemen yang lebih detail pada setiap individu.

Analisis statistic yang digunakan dalam bangkitan perjalanan adalah metode analisis regresi linear. Analisis ini digunakan untuk mengetahui hubungan antara karakteristik sosio-ekonomi guna lahan dengan jumlah arus lalu-lintas yang diamati dengan menghasilkan jumlah perkiraan perjalanan dari asal ke tujuan yang ditimbulkan oleh karakteristik tersebut. Terdapat dua bentuk metode analisis regresi linear, yaitu :

a. Analisis Regresi Linear Sederhana (*Simple Linear Regression Analysis*)

Analisis ini menghubungkan jumlah perjalanan dari titik asal ke tujuan yang di perkirakan dengan salah satu factor yang mempengaruhi jumlah perjalanan seperti karakteristik aktifitas zona, dan sebagainya. Berikut merupakan bentuk persamaan pada metode analisis regresi linear sederhana.

$$\hat{Q} = a + b TGL + e$$

Keterangan :

$\hat{Q}$: Jumlah perjalanan manusia, kendaraan, dan barang dari titik asal ke titik tujuan yang di perkirakan.

TGL : Karakteristik dan aktifitas sosio ekonomi pada suatu zona tata guna lahan dalam lingkup wilayah kajian.

a : Parameter konstanta, jika $TGL = 0$, maka $Q = a$

e : Nilai kesalahan yang mewakili factor yang tidak berpengaruh

b. Analisis Regresi Linear Berganda (*Multiple Linear Regression Analysis*)

Analisis ini digunakan untuk menghubungkan jumlah perjalanan dari titik asal ke tujuan dengan factor-faktor yang mempengaruhi jumlah perjalanan. Bentuk persamaan pada metode ini adalah sebagai berikut.

$$\hat{Q} = a + b_1 TGL_1 + b_2 TGL_2 + \dots + b_n TGL_n + e$$

Keterangan :

$\hat{Q}$: Jumlah perjalanan yang diperkirakan

TGL: Faktor yang mempengaruhi jumlah perjalanan yang timbul

- a : Parameter konstanta, Jika $TGL = 0$, maka $Q = a$
- b : Nilai yang akan digunakan untuk meramalkan Q
- e : Nilai kesalahan, seperti factor yang tak bisa diamati
- c. *Trip Distribution* (Sebaran Pergerakan)

Model untuk memperkirakan distribusi perjalanan dari suatu zona ke zona lain yang telah diperkirakan pada *trip generation*. Luaran dari model ini adalah perkiraan matriks asal tujuan perjalanan atau MAT. Secara umum, distribusi perjalanan dilakukan terhadap 2 jenis perjalanan yang ada.

2. Perjalanan Internal

Perjalanan yang dilakukan didalam wilayah kajian, yang umumnya merupakan pola perjalanan rutin yang terjadi di wilayah kajian.

3. Perjalanan Eksternal

Perjalanan ini mencakup perjalanan dari dalam ke luar wilayah kajian dan sebaliknya, serta perjalanan dari luar ke luar wilayah kajian dengan wilayah kajian sebagai jalur lintas. Berikut merupakan formulasi model distribusi perjalanan internal dengan menggunakan *Furness Model*.

$$T_{i-j} = t_{i-j} \cdot E_i$$

Iterasi pertama

$$T_{i-j} = t_{i-j} \text{ hasil iterasi pertama} \cdot E_j$$

Iterasi ke-2

$$T_{i-j} = t_{i-j} \text{ hasil iterasi kedua} \cdot E_i$$

Iterasi ke-3 dan seterusnya

Keterangan :

T_{i-j} : Jumlah perjalanan pada masa mendatang dari zona i ke zona j

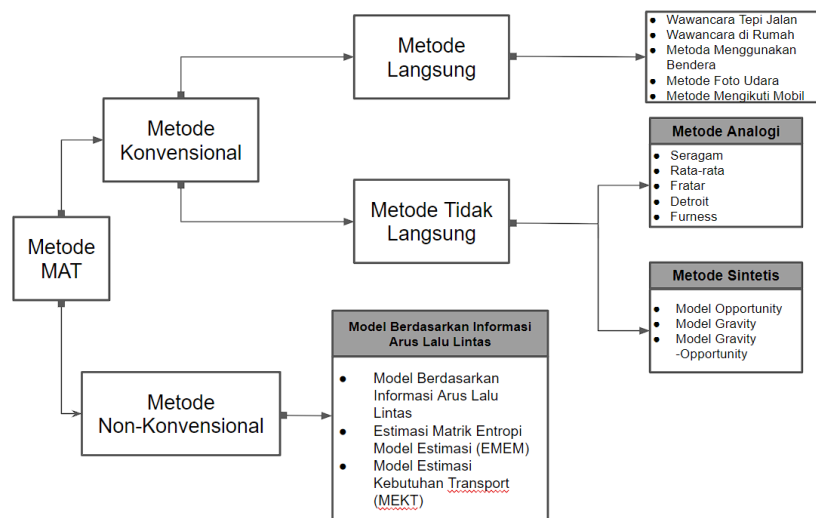
t_{i-j} : Jumlah perjalanan masa sekarang dari zona i ke zona j

E_i : Faktor pertumbuhan zona i

E_j : Faktor pertumbuhan zona j

Karakteristik perjalanan internal dan eksternal didapatkan melalui hasil survei *RSI (Road Side Interview)*. Jumlah responden

ditentukan dengan menghitung 10% dari total volume lalu lintas pada lokasi pengamatan. Pendistribusian frekuensi panjang perjalanan hasil survei diasumsikan dapat mewakili karakteristik perjalanan masyarakat wilayah kajian, sehingga perjalanan antar zona mengikuti karakteristik panjang perjalanan. Kemudian, hasil model bangkitan pergerakan pada tiap zona didistribusikan ke zona tujuan, dengan jarak antar zona dan fungsi diperoleh melalui retribusi frekuensi. Rangkaian proses ini akan menghasilkan perkiraan matriks asal tujuan, yang kemudian digunakan untuk mengkalibrasi MAT dari *Model Furness*.



Sumber : Perencanaan & Pemodelan Transportasi, Tamin, 1997

Gambar 3. 4 Metode Matriks Asal-Tujuan (MAT)

4. Moda Split (Pemilihan Moda)

Tahapan pemilihan moda adalah sebuah proses yang dilakukan dalam perencanaan transportasi dalam rangka penentuan pembebanan perjalanan atau proporsi orang dan barang yang akan memilih moda transportasi yang tersedia untuk melayani suatu titik asal tujuan. Terdapat beberapa elemen yang perlu dikelompokkan dalam melakukan proses analisis moda split. Berikut penjelasan pengelompokkan elemen tersebut.

a) Pelaku Perjalanan (*trip maker*)

Umumnya pelaku perjalanan, di kelompokkan kedalam 2 (dua) golongan, yaitu:

1. Golongan *Captive*, merupakan golongan pengguna jasa transportasi yang tidak memiliki pilihan moda transportasi pribadi, sehingga memaksa pengguna untuk menggunakan transportasi umum. Faktor ekonomi adalah faktor yang menyebabkan golongan ini menggunakan jasa transportasi umum, karena ketidakmampuan ekonomi masyarakat untuk memiliki kendaraan pribadi. Oleh karena itu, golongan *captive* banyak terdapat di negara berkembang, yang mayoritas masyarakatnya merupakan kelompok ekonomi menengah ke bawah.
2. Golongan *Choice*, merupakan golongan masyarakat dengan kemampuan ekonomi menengah ke atas, yang memiliki akses untuk dapat memilih menggunakan alat transportasi umum atau alat transportasi pribadi. Golongan *Choice* banyak terdapat di negara maju yang memiliki kemampuan ekonomi yang kuat.

b) Jenis Pelayanan Moda Transportasi

Seperti pada *trip maker*, jenis pelayanan moda transportasi juga di kelompokkan menjadi 2 kelompok besar, yaitu :

- Kendaraan umum, yaitu jenis moda transportasi yang penggunaannya ditujukan kepada public, sehingga jenis moda ini memiliki kapasitas yang cukup besar untuk melayani masyarakat secara massif dengan arah dan tujuan tertentu yang di atur dalam sistem trayek, sehingga pengguna moda ini perlu menyesuaikan diri dengan sistem trayek tersebut. Ketersediaan kendaraan umum ini biasanya disediakan oleh pemerintah setempat ataupun pihak swasta yang bekerjasama dengan pemerintah. Contoh kendaraan umum antara lain becak, bajaj, bemo, mikrolet, bus umum, kereta api, kapal laut, dan pesawat

- Kendaraan pribadi, yaitu jenis moda transportasi yang digunakan secara khusus dengan kepemilikan secara individu, sehingga moda ini dapat digunakan secara bebas oleh pemilik. Contoh kendaraan pribadi antara lain, mobil pribadi, motor pribadi, sepeda pribadi, pesawat dan kapal pribadi.

Untuk dapat menentukan hasil jumlah pelaku perjalanan yang proporsional, perlu melalui beberapa tahapan analisis. Berikut merupakan tahapan analisis tersebut.

- Pengidentifikasian faktor yang diasumsikan dapat mempengaruhi terhadap perilaku *trip maker* dalam menentukan alternatif pilihan moda transportasi yang digunakan;
- Melakukan pemodelan nilai kepuasan pelaku perjalanan untuk alternatif pilihan alat angkutan yang dipakai menggunakan analisis regresi linear untuk mendapatkan angka kepuasan pada tiap moda angkutan;
- Pemodelan peluang pada masing-masing pilihan moda angkutan dengan cara melakukan penghitungan eksponensial pada nilai kepuasan tiap jenis angkutan yang didapatkan pada tahap sebelumnya;
- Setelah itu didapatkan angka proporsi peluang pada tiap-tiap moda angkutan yang dipilih oleh sejumlah calon pengguna moda sebagai perkiraan serta angka mutlakanya.

Berikut merupakan formulasi yang digunakan dengan menggunakan model probit.

$$P1 = \Phi . (GK)$$

Keterangan :

P1 : Probabilitas pemilihan moda transportasi jenis-1

Φ : Nilai fungsi dari distribusi normal standar

GK : Nilai kepuasan moda jenis-1 berdasarkan kelompok usia dan pendapatan.

$$GK = a + b . (T2 - T1) + c . (C2 - C1) + d . I + e . A$$

Keterangan :

- a,b,c,d,e : Konstanta persamaan multiple regresi
(T2-T1) : Selisih waktu tempuh moda-1 dan moda-2
(C2-C1) : Selisih ongkos antara moda-1 dan moda-2
I : Rata-rata penghasilan pelaku perjalanan
A : Rata-rata usia pelaku perjalanan

Data yang digunakan dalam perhitungan ini didapatkan melalui hasil wawancara pinggir jalan.

7. Analisis skenario pengembangan sistem kegiatan

Dalam kegiatan ini akan diperkirakan skenario perkembangan sistem kegiatan wilayah studi di masa mendatang, antara lain mencakup:

1. Perkiraan jumlah dan distribusi penduduk di masa mendatang
2. Perkiraan pertumbuhan ekonomi dan kegiatan ekonomi utama
3. Sistem pusat-pusat kegiatan/pelayanan
4. Prasarana dan sarana transportasi yang ada
5. Pola pemanfaatan ruang kabupaten
6. Pola interaksi antar ruang kegiatan

Adapun skenario ini akan terdiri dari 3 (tiga) jenis, sebagai berikut:

1. Skenario Konservatif – Pesimistis

Merupakan skenario peramalan/forecasting dengan asumsi dasar pesimistis /sangat diharapkan tidak terjadi, atau kondisi batas maksimal yang akan terjadi. Skenario ini mempunyai karakteristik sebagai berikut:

- a. Sangat akomodatif terhadap terjadinya perubahan yang besar/drastis.
- b. Secara ekonomis kurang menguntungkan karena diperlukan biaya yang cukup besar.

2. Skenario Pragmatis – Optimized

Merupakan skenario peramalan/forecasting dengan asumsi dasar optimalisasi atau kondisi yang paling menguntungkan. Skenario ini mempunyai karakteristik sebagai berikut:

- a. Cukup akomodatif terhadap terjadinya perubahan
 - b. Secara ekonomis cukup menguntungkan.
3. Skenario Liberal – Optimistis
- Merupakan skenario peramalan/forecasting dengan asumsi dasar optimistis/ sangat diharapkan terjadi atau kondisi minimal yang akan terjadi. Skenario ini mempunyai karakteristik sebagai berikut:
- a. Kurang akomodatif terhadap terjadinya perubahan yang besar/drastis
 - b. Secara ekonomis paling menguntungkan, karena yang diperlukan paling minimal.

Pemilihan skenario di atas, akan ditentukan berdasarkan faktor-faktor yang mempengaruhi pola perkembangan wilayah mencakup:

- a. Pola pemanfaatan ruang, arah perkembangan, dan ketersediaan ruang;
- b. Potensi sosial ekonomi wilayah perkembangan;
- c. Kebijakan dan rencana pengembangan wilayah.

Sebagai bahan pertimbangan, dalam analisis ini juga ditinjau pengaruh global yang secara umum mempengaruhi perkembangan ekonomi makro di Indonesia dewasa ini, seperti ekonomi dan kondisi politik.

8. Analisis Pengembangan Transportasi di Masa Mendatang

Analisis pengembangan transportasi di masa mendatang dilakukan dengan terlebih dahulu melakukan analisis proyeksi permintaan perjalanan. Analisis permintaan perjalanan di masa mendatang dilakukan dengan melakukan pemodelan transportasi sesuai skenario pengembangan di masa mendatang. Metode analisis yang digunakan adalah analisis bangkitan perjalanan dan distribusi perjalanan.

- Memperkirakan besaran bangkitan dan tarikan pergerakan di masa mendatang dengan proyeksi data bangkitan dan tarikan pergerakan

eksisting dan faktor-faktor pertumbuhan wilayah seperti laju pertumbuhan penduduk, laju pertumbuhan ekonomi wilayah, laju pertumbuhan kendaraan.

- Memperkirakan pola perjalanan di masa mendatang dengan metode *growt factor* yakni memproyeksi data pola perjalanan eksisting dengan faktor pertumbuhan wilayah seperti laju pertumbuhan penduduk, laju pertumbuhan ekonomi wilayah, laju pertumbuhan kendaraan.

9. Penyusunan Laporan Antara

Penyusunan laporan antara dilakukan mulai dari tahap pengumpulan data hingga selesainya proses analisis. Waktu penyusunan laporan antara kurang lebih 1 (satu) bulan.

10. Ekspose Laporan Antara

Ekspose laporan antara dilakukan untuk menyampaikan hasil analisis yang telah dilakukan oleh Tim Penyusun dan harapannya mendapatkan masukan terhadap skenario pengembangan transportasi Kabupaten Way Kanan.

3.2.3 Tahap Rencana

Tahap ketiga dalam kegiatan ini adalah Tahap Rencana yakni merumuskan arahan pengembangan transportasi Kabupaten Way Kanan serta penyusunan Rencana pengembangan Sistem Transportasi Wilayah Kabupaten Way Kanan. Adapun kegiatan yang dilakukan pada Tahap Rencana adalah:

1. Perumusan rencana pengembangan Sistem Transportasi Wilayah Kabupaten Way Kanan

Dari hasil analisis pengembangan sistem transportasi Kabupaten Way Kanan di masa mendatang selanjutnya dilakukan penyusunan rencana pengembangan meliputi:

- 1) Perumusan Tujuan dan Sasaran Tataran Transportasi Lokal Kabupaten Way Kanan
- 2) Perumusan Arah Pengembangan Jaringan
 - a. Rencana Pengembangan Jaringan Pelayanan (Jangka pendek, jangka menengah, dan jangka Panjang)
 - b. Penetapan Gerbang Utama Wilayah
 - c. Pengembangan Jaringan Prasarana Angkutan Orang dan Barang
 - d. Rencana Kelas Jalan
 - e. Rencana Pengembangan Jalur Kereta Api
 - f. Rencana Pengembangan Bandar Udara
 - g. Rencana Pembangunan Jaringan Pipa
- 3) Rencana Pembiayaan
2. Penyusunan Laporan Akhir

Penyusunan laporan akhir dimulai memasuki minggu ketiga pekerjaan dan dilakukan selama 3 (tiga) minggu.
3. Ekspose Laporan Akhir

Laporan akhir yang telah disusun oleh Tim dipaparkan di depan OPD terkait untuk mendapatkan saran dan masukan untuk menyempurnakan Rencana Pengembangan Transportasi Wilayah di Kabupaten Way Kanan.
4. Penyerahan produk

Penyerahan produk dilakukan paling lama pada waktu berakhirnya kontrak pekerjaan. Produk diserahkan sesuai dengan ketentuan yang termuat dalam KAK dan RAB.

BAB 4 IDENTIFIKASI KONDISI FISIK, SOSIAL, EKONOMI KABUPATEN WAY KANAN

4.1 IDENTIFIKASI KONDISI FISIK WILAYAH KABUPATEN WAY KANAN

Subbab ini akan menjelaskan gambaran umum wilayah Kabupaten Way Kanan dari perspektif kondisi fisik lingkungan yang meliputi topografi, jenis tanah, geologi, hidrologi, klimatologi, penutupan lahan dan rawan bencana.

4.1.1 Topografi

Topografi pada dasarnya adalah perbedaan tinggi rendahnya permukaan bumi yang berupa daerah dataran/landai, bergelombang/berbukit dan pegunungan. Topografi merupakan keadaan yang menggambarkan kontur permukaan bumi, semakin besar kontur permukaan bumi maka tanah tersebut memiliki kelerengan yang semakin besar. Kabupaten Way Kanan secara topografi terbagi menjadi 2, topografi berbukit sampai bergunung dan daerah *river basin*.

Daerah *river basin* merupakan daerah yang terdiri dari sungai-sungai kecil. Di Kabupaten Way Kanan daerah ini mendominasi kondisi topografi dengan luas sebesar 93% dari total luas wilayah Kabupaten Way Kanan dan terbentang dataran yang sebagian besar tertutup vulkanis awan gelap dan terbentang sawah serta perkebunan dataran rendah.

Topografi berbukit sampai bergunung adalah daerah yang memiliki lereng-lereng yang curam dengan kemiringan berkisar 25% - > 40% dengan ketinggian rata-rata adalah 300 meter di atas permukaan laut. Topografi berbukit sampai bergunung berada pada bagian barat Kabupaten Way Kanan yang merupakan rangkaian pegunungan bukit barisan dan umumnya ditutupi oleh vegetasi primer dan sekunder. Topografi ini berada di Kecamatan Kasui dan Kecamatan Banjit dengan luas kurang lebih 7% dari luas total wilayah Kabupaten Way Kanan. Berikut merupakan tabel dan peta kondisi topografi di Kabupaten Way Kanan.

TABEL 4. 1 Topografi Kabupaten Way Kanan

Kecamatan	Ketinggian				Luas (Ha)
	0-200	200-500	500-1500	1500-3000	
Kec. Bahuga	10.777,98				10.777,98
Kec. Banjit	4.380,29	12.597,38	11.420,26	171,31	28.569,24
Kec. Baradatu	12.092,45	101,58			12.194,03
Kec. Blambangan Umpu	53.253,97	9,17			53.263,14
Kec. Buay Bahuga	11.893,96				11.893,96
Kec. Bumi Agung	14.013,41				14.013,41
Kec. Gunung Labuhan	12.848,93	1.210,57			14.059,50
Kec. Kasui	5.619,02	10.812,21	7.144,68	34,07	23.609,98
Kec. Negara Batin	27.786,87				27.786,87
Kec. Negeri Agung	25.074,59				25.074,59
Kec. Negeri Besar	18.543,30				18.543,30
Kec. Pakuan Ratu	65.313,21				65.313,21
Kec. Rebang Tangkas	9.276,97	6.342,57			15.619,55
Kec. Umpu Semenguk	18.676,69	13,16			18.689,85
Kec. Waytuba	13.568,27	788,61			14.356,88
Total	303.119,92	31.875,25	18.564,95	205,37	353.765,49

Sumber: Hasil Analisis, 2024

3.2.2 Jenis Tanah

Kabupaten Way Kanan memiliki jenis tanah yang terdiri dari aluvial, andosol, podsolik, regosol dan latosol. Jenis tanah tersebut tersebar di seluruh Kabupaten Way Kanan, berikut merupakan sebaran jenis tanah di Kabupaten Way Kanan.

1. Bagian Utara dan Timur Kabupaten Way Kanan

Bagian utara Kabupaten Way Kanan diawali dengan dataran landai pada Kecamatan Blambangan Umpu sampai dengan Kabupaten Mesuji yang didominasi oleh jenis tanah asosiasi podsolik coklat kekuningan dan podsolik merah kekuningan. Secara rinci, bagian timur Kabupaten Way Kanan merupakan kompleks asosiasi podsolik coklat kekuningan dan podsolik coklat. Di bagian utara Kabupaten Way Kanan jenis tanah yang sering dijumpai adalah asosiasi podsolik merah kekuningan.

2. Bagian Barat dan Selatan Kabupaten Way Kanan

Pada bagian barat Kabupaten Way Kanan akan ditemukan jenis tanah yang sebagian besarnya merupakan jenis tanah asosiasi podsolik coklat kekuningan, selain itu juga terdapat jenis tanah andosol coklat tua yang terbuat dari batuan *intermedier*. Pada bagian selatan penyebaran utama jenis tanah adalah kompleks podsolik merah kuning lainnya dengan latosol.

3.2.3 Geologi

Formasi geologi di Kabupaten Way Kanan terdiri dari formasi Aluvium, Tufa Lempung yang Bersifat Masam, Palembangan Atas dan Tengah, serta Lava Andesit Gunung Mapas. Berikut deskripsi dari masing-masing formasi geologi:

1. *Formasi Aluvium* merupakan formasi yang membentuk formasi marin dan aluvial dan biasanya berbentuk datar sampai berombak. Pada formasi ini dominan terdiri dari henis tanah aluvial dan regosol. Formasi aluvium dapat ditemukan di Kecamatan Bahuga, Kecamatan Pakuan Ratu dan sekitarnya.
2. *Formasi Telesa Anggota Atas dan Tengah*, formasi telesa anggota atas pada dasarnya membentuk fisiografi dataran dan umumnya berbentuk datar, berombak dan bergelombang. Jenis tanah yang terbentuk pada daerah ini didominasi oleh jenis tanah podsolik merah kuning. Formasi ini dapat ditemukan di Kecamatan Bahuga, Kecamatan Pakuan Ratu, Kecamatan Blambangan Umpu dan sekitarnya.
3. *Formasi Tufa Lempung*, formasi ini pada umumnya membentuk fisiografi vulkanik. Fisiografi ini terdiri dari daerah datar, berombak sampai bergelombang, dan pada tempat-tempat tertentu sering dijumpai pada daerah berbukit – bukit kecil. Tanah yang terbentuk di daerah umumnya adalah podsolik coklat, podsolik merah kuning, dan latosol. Tanah-tanah ini lebih kurang setara dengan tanah-tanah *Hapaludult*, *Kandiudult*, dan *Dystropept* pada sistem taksonomi tanah.
4. *Formasi Andasit Tua dan Andasit Gunung Mapas* umumnya membentuk fisiografi perbukitan dan pegunungan. Daerah ini umumnya terdiri berbukit-bukit dan sebagian berlereng terjal, sehingga kerusakan tanah akibat erosi memegang peranan penting. Tanah-tanah yang terdapat di daerah ini adalah latosol, andosol dan podsolik coklat yang lebih kurang setara dengan tanah *kandiudult*, *dystraudept* dan *dystropept* pada sistem taksonomi tanah.

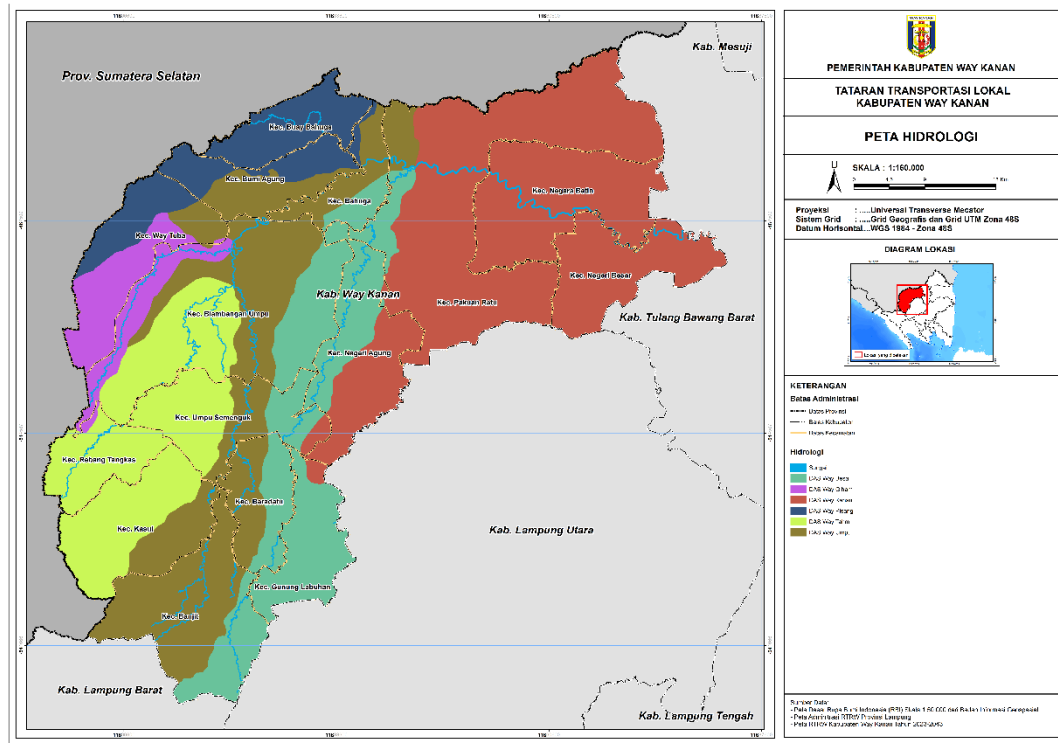
3.2.4 Hidrologi

Kabupaten Way Kanan memiliki 6 daerah aliran sungai (DAS) yang tersebar di seluruh kecamatan. Daerah aliran sungai tersebut antara lain DAS Way Besai, DAS Way Giham, DAS Way Kanan, DAS Way Pisang, DAS Way Tahmi dan DAS Way Umpu. DAS Way Umpu memiliki sub DAS terbesar dengan luas 91.300 Ha dengan pola aliran dendritik dan mengalir wilayah Kecamatan Banjit, Kecamatan Bahuga, Kecamatan Blambangan Umpu, Kecamatan Kasui dan Kecamatan Pakuan Ratu. Namun, terdapat DAS kritis yang berada pada wilayah timur Kabupaten Way Kanan yang mencakup Kecamatan Blambangan Umpu dan Kecamatan Pakuan Ratu. Keberadaan daerah aliran sungai di Kabupaten Way Kanan didasari adanya sungai-sungai yang mengalir dari arah barat yang berbukit-bukit menuju ke arah daerah timur yang landai. Sementara itu, jika ditinjau dari kondisi hidrogeologinya, Kabupaten Way Kanan terdiri dari 2 cekungan air tanah, yaitu Cekungan Air Tanah Metro – Kotabumi dan Cekungan Air Tanah Baturaja. Kedua cekungan tersebut memiliki akuifer produktif sedang yang menyebar dan menyuplai air bersih bagi masyarakat Kabupaten Way Kanan.

TABEL 4.2 Panjang Sungai dan Luas DAS di Kabupaten Way Kanan

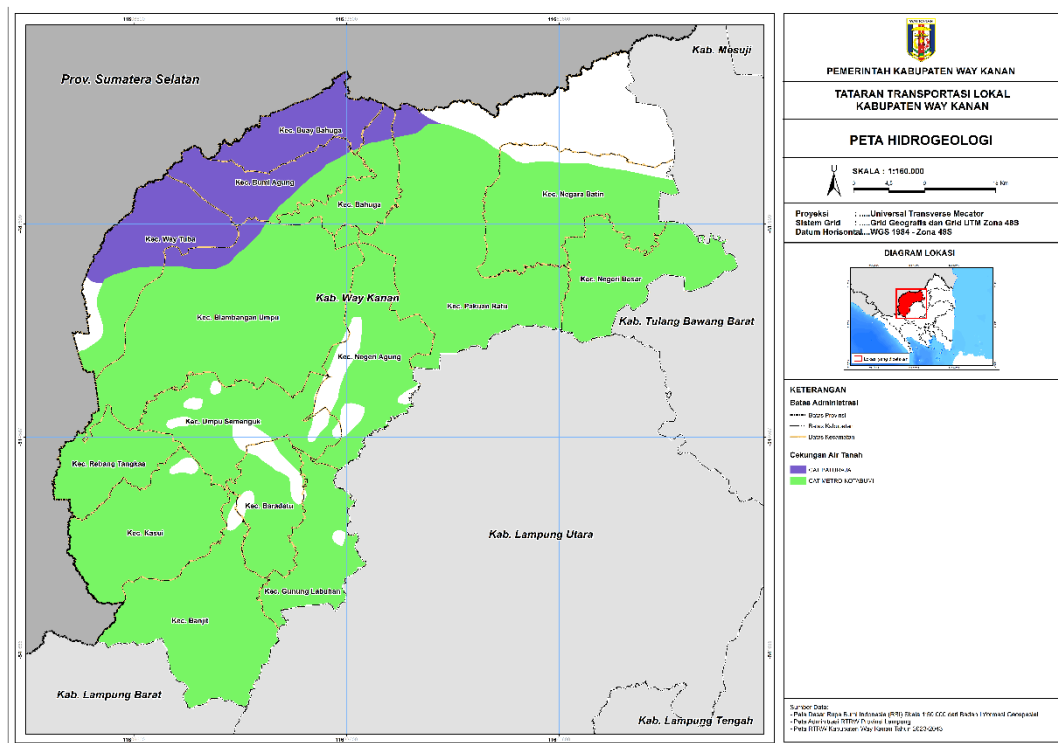
No	Nama Sungai	Panjang (Km)	Catchment Area (Km ²)
1	Way Kanan	51	1.198
2	Way Pisang	50	386
3	Way Umpu	100	1.179
4	Way Besai	113	870
5	Way Giham	80	506
6	Way Tahmi	60	448

Sumber: Kabupaten Way Kanan Dalam Angka Tahun 2022



Sumber: Hasil Olahan GIS, 2024

GAMBAR 4.4 Peta Hidrologi Kabupaten Way Kanan



Sumber: Hasil Olahan GIS, 2024

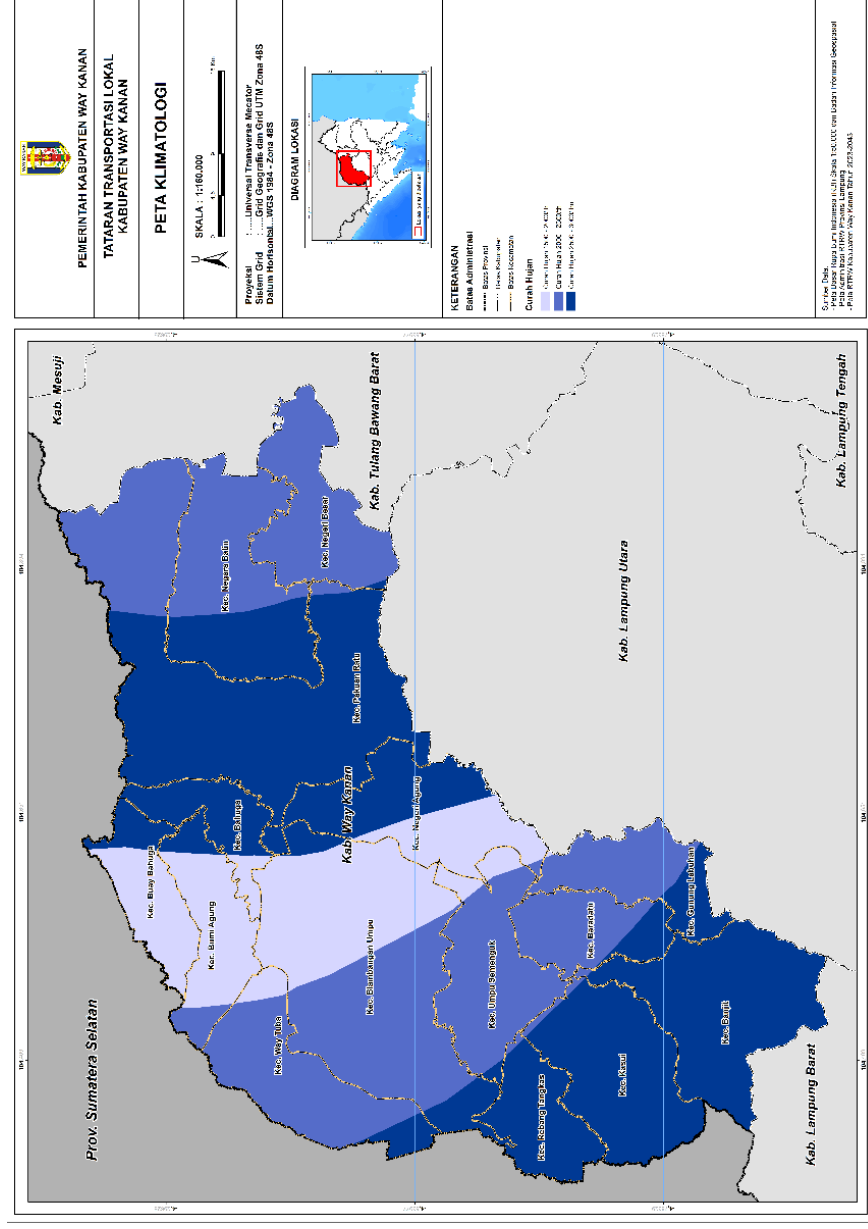
GAMBAR 4.5 Peta Hidrogeologi Kabupaten Way Kanan

3.2.5 Klimatologi

Daerah Kabupaten Way Kanan memiliki iklim tropis dengan 2 (dua) musim yang selalu berganti sepanjang tahun, yaitu musim penghujan dan musim kemarau. Temperatur rata-rata di daerah ini pada 300 C. Secara umum Wilayah Kabupaten Way Kanan terbagi menjadi dua tipe iklim, yaitu pada bagian barat memiliki curah hujan cukup tinggi, berkisar antara 3000 mm – 3500 mm per tahun dan bagian timur memiliki curah hujan yang cukup rendah, berkisar antara 2000 mm – 3000 mm per tahun.

Sementara itu jika diklasifikasikan ke dalam iklim menurut R. Oldeman, maka Wilayah Kabupaten Way Kanan terbagi menjadi 3 iklim, yaitu:

1. Iklim B: Bulan basah 7-9 bulan, bulan kering < 2 bulan. Wilayah yang memiliki iklim B ini terdapat di sebagian Kecamatan Banjit, Kasui, Blambangan Umpu, dan Bahuga.
2. Iklim C1: Bulan basah 5-6 bulan, bulang kering < 2 bulan. Wilayah yang memiliki iklim C1 ini terdapat di beberapa kecamatan, yaitu Kecamatan Bahuga, Blambangan Umpu, Pakuan Ratu, Banjit, dan Baradatu.
3. Iklim C2: Bulam nasa 5-6 bulan, bulan kering 2-3 bulan. Wilayah yang memiliki iklim C2 ini terdapat di Kecamatan Pakuan Ratu dan sekitarnya.



Sumber: Hasil Olahan GIS, 2024

GAMBAR 4.6 Peta Klimatologi Kabupaten Way Kanan

3.2.6 Penutupan Lahan

Kabupaten Way Kanan memiliki 15 jenis tutupan lahan. Tutupan lahan di Kabupaten Way Kanan terdiri dari Bandara TNI, Bangunan Permukiman/Campuran, Danau/Situ, Empang, Hutan Lahan Rendah, Hutan Lahan Tinggi, Ladang/Tegalan Hortikultura, Lahan Terbuka Lain, Landas Pacu, Perkebunan, Rawa, Saluran Drainase, Sawah, Semak Belukar, dan Sungai. Tutupan Lahan Kabupaten Way Kanan didominasi oleh tutupan lahan perkebunan dengan luas sebesar 289.681,02 Ha atau 81% dari total luas wilayah Kabupaten Way Kanan. Berikut merupakan tabel luas tutupan lahan di Kabupaten Way Kanan.

TABEL 4.3 Tutupan Lahan Kabupaten Way Kanan

Tutupan Lahan	Luas (Ha)
Bandara TNI	11,09
Bangunan Permukiman/Campuran	11.143,79
Danau/Situ	115,96
Empang	17,84
Hutan Lahan Rendah	994,65
Hutan Lahan Tinggi	4.872,41
Ladang/Tegalan Hortikultura	3.077,76
Lahan Terbuka Lain	362,46
Landas Pacu	26,54
Perkebunan	289.681,02
Rawa	1.178,48
Saluran Drainase	22,08
Sawah	22.121,08
Semak Belukar	17.339,89
Sungai	2.797,64
Total	353.762,69

Sumber: Hasil Analisis, 2024

3.2.7 Rawan Bencana

Kabupaten Way Kanan memiliki 4 jenis rawan bencana yang terdiri dari Rawan Bencana Banjir, Rawan Bencana Kebakaran Hutan dan Lahan (Karhutla), Rawan Bencana Kekeringan, dan Rawan Bencana Longsor.

1. Rawan Bencana Banjir

Klasifikasi rawan bencana banjir di Kabupaten Way Kanan terbagi menjadi 3 (tiga) yaitu rawan bencana rendah, sedang, dan tinggi. Luas total kawasan rawan bencana banjir di Kabupaten Way Kanan adalah 10.997,70 Ha yang tersebar di Kecamatan Bahuga, Kecamatan Banjir, Kecamatan Blambangan Umpu, Kecamatan Buay Bahuga, Kecamatan Bumi Agung, Kecamatan Kasui, Kecamatan Negara Batin, Kecamatan Negeri Agung, Kecamatan Negeri Besar, Kecamatan Pakuan Ratu, Kecamatan Umpu Semenguk, dan Kecamatan Way Tuba. Kawasan rawan bencana banjir tinggi terdapat di Kecamatan Negara Batin dan Kecamatan Negeri Besar dengan total luas sebesar 10,47 Ha. Berikut merupakan tabel rincian kawasan rawan bencana banjir di Kabupaten Way Kanan.

TABEL 4.4 Rawan Bencana Banjir Kabupaten Way Kanan

Kecamatan	Rawan Bencana		
	Rendah	Sedang	Tinggi
Kec. Bahuga	641,07	177,15	
Kec. Banjit	298,13	144,44	
Kec. Blambangan Umpu	5,87	45,12	
Kec. Buay Bahuga	212,02	380,23	
Kec. Bumi Agung	512,83	874,40	
Kec. Kasui	339,47	22,11	
Kec. Negara Batin	522,08	578,79	0,19
Kec. Negeri Agung	1.391,67	219,84	
Kec. Negeri Besar	1.071,26	428,59	10,28
Kec. Pakuan Ratu	2.003,07	424,26	
Kec. Umpu Semenguk	233,11	38,84	
Kec. Way Tuba	313,78	109,10	
Total	7.544,37	3.442,86	10,47

Sumber: Hasil Analisis, 2024

2. Rawan Bencana Kebakaran Hutan dan Lahan

Klasifikasi rawan bencana kebakaran hutan dan lahan di Kabupaten Way Kanan terdiri dari rawan bencana rendah, sedang, dan tinggi yang tersebar di 9 (sembilan) kecamatan, antara lain Kecamatan Banjit, Kecamatan Blambangan Umpu, Kecamatan Kasui, Kecamatan Negara Batin, Kecamatan Negeri Besar, Kecamatan Pakuan Ratu, Kecamatan Rebang Tangkas, Kecamatan Umpu Semenguk, dan Kecamatan Way Tuba. Klasifikasi rawan bencana kebakaran hutan dan lahan tinggi memiliki luas yang cukup besar yaitu sebesar 21.749,02 Ha yang berada di Kecamatan Banjit, Kecamatan Blambangan Umpu, Kecamatan Kasui, Kecamatan Negara Batin, Kecamatan Negeri Besar, dan Kecamatan Pakuan Ratu. Berikut merupakan rincian tabel rawan bencana kebakaran hutan dan lahan di Kabupaten Way Kanan.

TABEL 4.5 Rawan Bencana Kebakaran Hutan dan Lahan Kabupaten Way Kanan

Kecamatan	Rawan Bencana		
	Rendah	Sedang	Tinggi
Kec. Banjit	11.268,23	53,71	2.067,53
Kec. Blambangan Umpu	12.038,98	8.178,53	2.313,44
Kec. Kasui	8.692,54	20,16	941,05
Kec. Negara Batin	26,02	37,09	190,47
Kec. Negeri Besar	3,43	157,92	1,47
Kec. Pakuan Ratu	3.557,95	11.221,44	16.235,06
Kec. Rebang Tangkas	2.451,24		
Kec. Umpu Semenguk	3,19	59,63	
Kec. Way Tuba	425,42		
Total	38.467,01	19.728,47	21.749,02

Sumber: Hasil Analisis, 2024

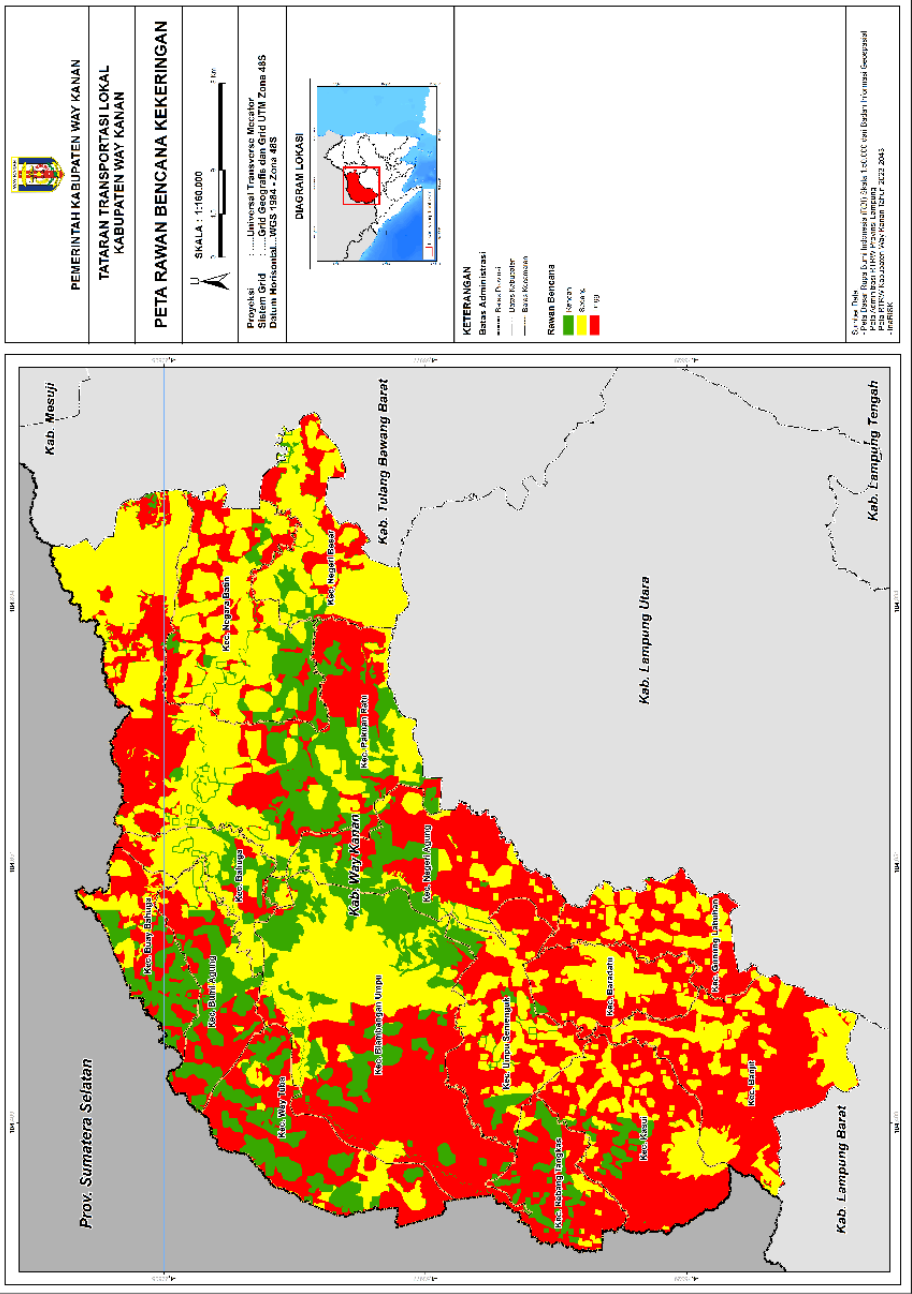
3. Rawan Bencana Kekeringan

Kabupaten Way Kanan memiliki 3 (tiga) klasifikasi rawan bencana kekeringan, yaitu rawan bencana kekeringan tinggi, sedang, dan rendah. Rawan bencana kekeringan di Kabupaten Way Kanan tersebar di seluruh kecamatan atau wilayah Kabupaten Way Kanan. Rawan bencana kekeringan tinggi menjadi rawan bencana terluas dengan total luasan sebesar 162.063,43 Ha. Berikut tabel rincian kawasan rawan bencana kekeringan di Kabupaten Way Kanan.

TABEL 4. 6 Rawan Bencana Kekeringan Kabupaten Way Kanan

Kecamatan	Rawan Bencana		
	Rendah	Sedang	Tinggi
Kec. Bahuga	2.406,05	5.407,19	1.736,09
Kec. Banjit	85,44	10.031,45	18.451,92
Kec. Baradatu	126,66	5.144,59	7.057,54
Kec. Blambangan Umpu	13.482,28	17.424,01	22.292,71
Kec. Buay Bahuga	4.672,17	2.559,52	4.662,24
Kec. Bumi Agung	5.927,43	2.421,20	6.183,75
Kec. Gunung Labuhan	69,02	4.888,82	9.082,16
Kec. Kasui	1.760,22	5.793,02	15.989,45
Kec. Negara Batin	5.153,95	15.260,24	7.372,69
Kec. Negeri Agung	5.779,60	4.903,63	12.078,69
Kec. Negeri Besar	1.623,90	12.341,21	4.578,19
Kec. Pakuan Ratu	12.207,87	29.993,98	21.606,60
Kec. Rebang Tangkas	3.000,68	926,66	7.855,61
Kec. Umpu Semenguk	1.880,80	7.098,49	11.413,92
Kec. Way Tuba	6.942,07	2.387,03	11.701,87
Total	65.118,14	126.581,03	162.063,43

Sumber: Hasil Analisis, 2024



Sumber: Hasil Olahan GIS, 2024

GAMBAR 4. 10Peta Rawan Bencana Kekeringan Kabupaten Way Kanan

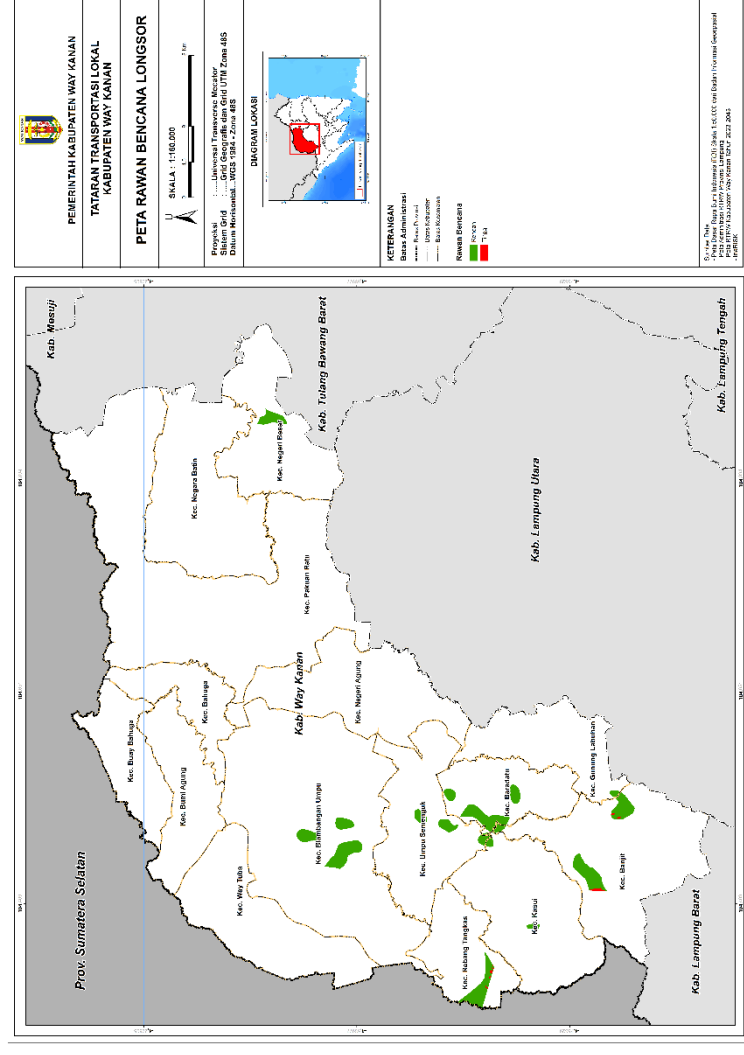
4. Rawan Bencana Longsor

Rawan bencana longsor di Kabupaten Way Kanan tersebar di 8 (delapan) kecamatan yaitu Kecamatan Banjit, Kecamatan Baradatu, Kecamatan Blambangan Umpu, Kecamatan Gunung Labuhan, Kecamatan Kasui, Kecamatan Negeri Besar, Kecamatan Rebang Tangkas, dan Kecamatan Umpu Semenguk. Klasifikasi rawan bencana longsor di Kabupaten Way Kanan terbagi menjadi 2 (dua) yaitu rawan bencana longsor tinggi dan rawan bencana longsor rendah. Rawan bencana longsor tertinggi terdapat di Kecamatan Banjit dan Kecamatan Rebang Tangkas dengan total luas sebesar 98,54 Ha.

TABEL 4. 7 Rawan Bencana Longsor Kabupaten Way Kanan

Kecamatan	Rawan Bencana	
	Rendah	Tinggi
Kec. Banjit	1.574,55	68,37
Kec. Baradatu	1.358,04	
Kec. Blambangan Umpu	1.489,33	
Kec. Gunung Labuhan	86,38	
Kec. Kasui	219,50	
Kec. Negeri Besar	417,84	
Kec. Rebang Tangkas	884,54	30,17
Kec. Umpu Semenguk	597,67	
Total	6.627,86	98,54

Sumber: Hasil Analisis, 2024



Sumber: Hasil Olahan GIS, 2024

GAMBAR 4. 11 Peta Rawan Bencana Longsor Kabupaten Way Kanan

4.2 IDENTIFIKASI KONDISI SOSIAL KEPENDUDUKAN KABUPATEN WAY KANAN

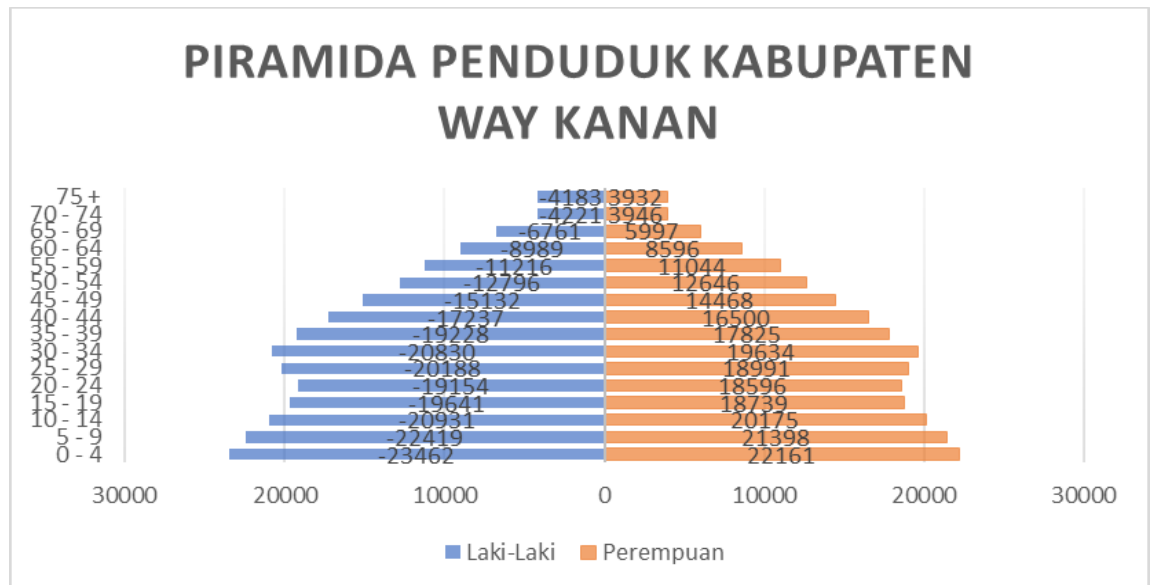
Penduduk Kabupaten Way Kanan berdasarkan hasil Sensus Penduduk tahun 2020 berjumlah 473.575 jiwa. Jumlah ini mengalami kenaikan sebesar 16,60% atau bertambah sejumlah 67.45 ribu jiwa dibandingkan dengan hasil Sensus Penduduk pada tahun 2010. Berdasarkan data yang dihimpun oleh BPS Kabupaten Way Kanan, jumlah penduduk Kabupaten Way Kanan pada tahun 2022 berjumlah 481.040 jiwa. Berikut merupakan tabel sebaran penduduk Kabupaten Way Kanan berdasarkan kecamatan dan jenis kelamin.

TABEL 4. 8 Jumlah Penduduk Berdasarkan Jenis Kelamin PerKecamatan Kabupaten Way Kanan

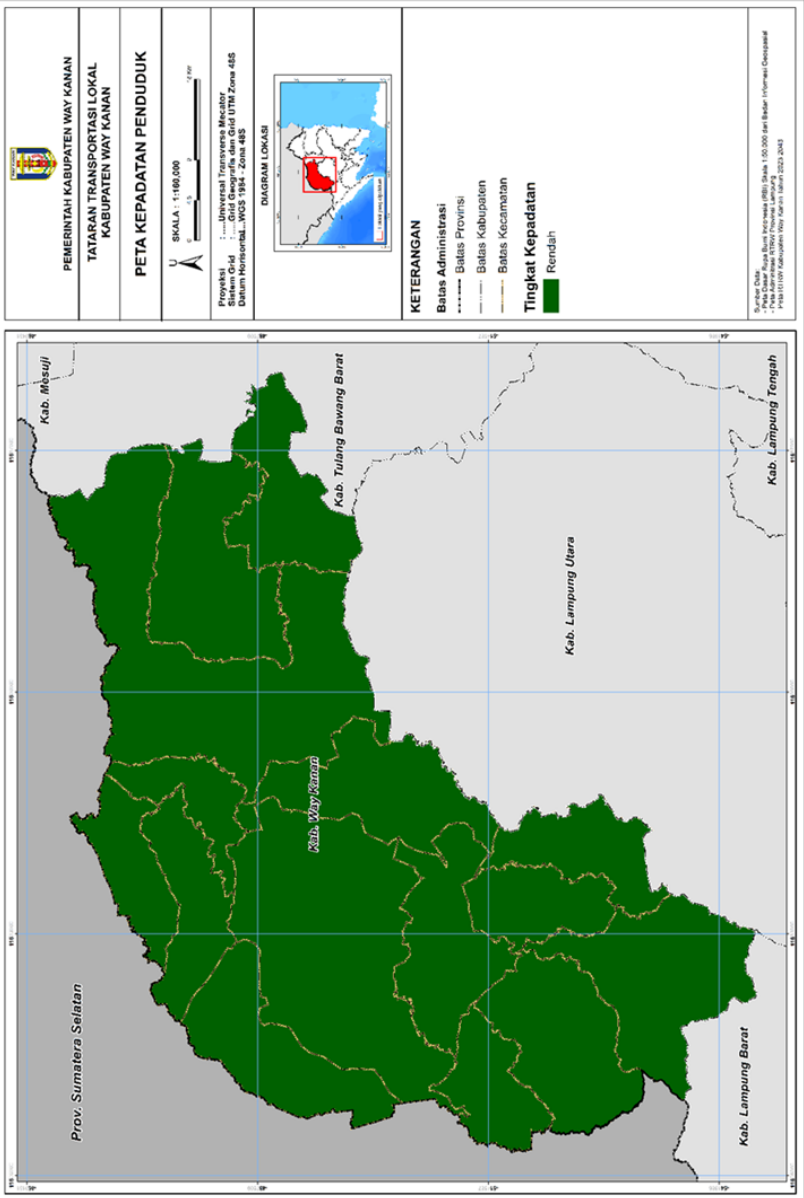
Kecamatan	Laki-laki (Jiwa)	Perempuan (Jiwa)	Jumlah (Jiwa)
Banjit	24,371	23,062	47,433
Baradatu	22,817	22,055	44,872
Gunung Labuhan	15,891	15,441	31,332
Kasui	17,099	16,239	33,338
Rebang Tangkas	12,330	11,562	23,892
Blambangan Umpu	19,177	18,170	37,347
Way Tuba	13,540	12,942	26,482
Negeri Agung	19,522	18,548	38,070
Umpu Semenguk	17,135	16,305	33,440
Bahuga	6,182	5,987	12,169
Buay Bahuga	11,157	10,700	21,857
Bumi Agung	14,937	14,215	29,152
Pakuan Ratu	23,294	22,143	45,437
Negara Batin	19,335	18,485	37,820
Negeri Besar	10,920	10,323	21,243
Way Kanan	247,707	236,177	483,884

TABEL 4. 9 Laju Pertumbuhan Penduduk PerKecamatan Kabupaten Way Kanan

Kecamatan	Laju Pertumbuhan Penduduk
Banjit	0,90%
Baradatu	1,82%
Gunung Labuhan	1,22%
Kasui	0,96%
Rebang Tangkas	1,69%
Blambangan Umpu	-4,08%
Way Tuba	2,32%
Negeri Agung	0,99%
Umpu Semenguk	1,37%
Bahuga	2,63%
Buay Bahuga	1,49%
Bumi Agung	1,68%
Pakuan Ratu	1,87%
Negara Batin	0,66%
Negara Besar	1,74%



GAMBAR 4. 12 Piramida Penduduk Kabupaten Way Kanan



Sumber: Hasil Olahan GIS, 2024

GAMBAR 4. 13 Peta Kepadatan Penduduk Kabupaten Way Kanan

4.3 IDENTIFIKASI KONDISI EKONOMI WILAYAH KABUPATEN WAY KANAN

Kondisi perekonomian daerah Kabupaten Way Kanan tahun 2017-2021 berdasarkan indikator daerah berupa: Produk Domestik Regional Bruto (PDRB), Laju Pertumbuhan Ekonomi (LPE) dan PDRB perkapita. Produk Domestik Regional Bruto (PDRB) merupakan nilai tambah bruto seluruh barang dan jasa yang teripta atau dihasilkan di wilayah domestik suatu negara yang timbul akibat berbagai aktivitas ekonomi dalam suatu periode tertentu tanpa memperhatikan apakah faktor produksi yang dimiliki residen atau nonresiden. Penyusunan PDRB dapat dilakukan melalui 3 (tiga) pendekatan yaitu pendekatan produksi, pengeluaran dan pendapatan yang disajikan atas dasar harga berlaku dan harga konstan (rill).

PDRB atas dasar harga berlaku atau dikenal dengan PDRB nominal disusun berdasarkan harga yang berlaku pada periode perhitungan, dan bertujuan untuk melihat struktur perekonomian. Sedangkan PDRB atas dasar harga konstan (rill) disusun berdasarkan harga pada tahun dasar dan bertujuan untuk mengukur pertumbuhan ekonomi. Besarnya peran masing-masing sektor dalam pembentukan total PDRB mencerminkan struktur perekonomian wilayah yang bersangkutan.

Pada tahun 2020, PDRB atas dasar harga berlaku di Kabupaten Way Kanan masih didominasi oleh sektor Pertanian, Kehutanan dan Perikanan serta sektor Industri Pengolahan. Sektor Pertanian, Kehutanan dan Perikanan menyumbang sebesar 4.965,97 miliar rupiah atau sebesar 35,55% dari total PDRB Kabupaten Way Kanan dan sektor Industri Pengolahan menyumbang sebesar 3.061,28 miliar rupiah atau sebesar 21,88% dari total PDRB Kabupaten Way Kanan.

TABEL 4. 10 PDRB Kabupaten Way Kanan Tahun 2020

Lapangan Usaha	PDRB Kabupaten Way Kanan Tahun 2020	
	Atas Dasar Harga Berlaku	Atas Dasar Harga Konstan
Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan	4965,97	3257,03
Pertambangan dan Penggalian	675,1	448,23

Industri Pengolahan	3061,28	1986,56
Pengadaan Listrik dan Gas	13,43	10,78
Pengadaan Air; Pengelolaan Sampah, Limbah, dan Daur Ulang	8,14	5,44
Konstruksi	1142,82	825,74
Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	1397,07	1004,18
Transportasi dan Pergudangan	371,6	261,19
Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	127,87	76,04
Informasi dan Komunikasi	589,49	475,13
Jasa Keuangan dan Asuransi	141,8	93,16
Real Estat	316,98	238,72
Jasa Perusahaan	7,15	4,81
Administrasi Pemerintahan, Pertahanan, dan Jaminan Sosial Wajib	492,12	321,92
Jasa Pendidikan	448,45	293,99
Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial	151,18	106,73
Jasa Lainnya	75,08	52,64
Produk Domestik Regional Bruto	13985,52	9462,31

Tingkat pertumbuhan ekonomi merupakan indikator yang dapat menunjukkan perubahan kinerja ekonomi wilayah. Dengan tingkat pertumbuhan yang cukup tinggi diharapkan produktivitas dan pendapatan masyarakat akan meningkat melalui penciptaan lapangan kerja dan kesempatan berusaha. Selain itu, dapat pula menunjukkan peningkatan kesejahteraan masyarakat dan untuk menilai sampai seberapa jauh keberhasilan pembangunan suatu daerah dalam periode waktu tertentu. Pertumbuhan ekonomi menunjukkan perkembangan produksi dari barang dan jasa pada periode tertentu dibandingkan periode sebelumnya. Laju pertumbuhan ekonomi dihitung berdasarkan PDRB atas dasar harga konstan, sehingga angka pertumbuhan ini sudah tidak dipengaruhi faktor perubahan harga atau bisa diartikan benar-benar murni disebabkan oleh kenaikan produksi seluruh sektor pendukungnya.

PDRB Kabupaten Way Kanan mengalami peningkatan yang cukup tinggi dari tahun 2020 sampai tahun 2022. Tahun 2020 laju pertumbuhan PDRB Kabupaten Way Kanan menurun dan menghasilkan angka laju pertumbuhan sebesar -1,16%. Penurunan ini disebabkan oleh adanya pandemi covid-19. Tahun 2022, setelah selesainya pandemi covid-19, PDRB Kabupaten Way Kanan kembali meningkat pertumbuhannya. Peningkatan pertumbuhan PDRB Kabupaten Way Kanan pada tahun 2022 sebesar 4,41% atau meningkat sebesar 5,57% dari tahun 2020.

TABEL 4. 11 Laju Pertumbuhan PDRB Kabupaten Way Kanan 2020-2022

Lapangan Usaha (utama)	Laju Pertumbuhan PDRB (Persen)		
	2020	2021	2022
A. Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan	0.35	0.19	2.92
B. Pertambangan dan Penggalian	3.41	-0.10	5.74
C. Industri Pengolahan	-7.68	5.79	1.75
D. Pengadaan Listrik dan Gas	9.08	4.14	5.76
E. Pengadaan Air, Pengelolaan Sampah, Limbah dan Daur Ulang	4.33	3.34	3.76
F. Konstruksi	-2.40	7.55	1.21
G. Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor	-0.89	2.58	11.96
H. Transportasi dan Pergudangan	-4.41	2.36	22.71
I. Penyediaan Akomodasi dan Makan Minum	-3.98	-1.71	6.04
J. Informasi dan Komunikasi	8.02	6.80	5.97
K. Jasa Keuangan dan Asuransi	4.87	3.12	-1.39
L. Real Estate	-1.48	1.31	0.02
M,N. Jasa Perusahaan	-1.43	1.05	0.01
O. Administrasi Pemerintahan, Pertahanan dan Jaminan Sosial Wajib	4.77	4.20	0.08
P. Jasa Pendidikan	4.32	1.39	9.89

Q. Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial	11.16	4.38	-1.17
R,S,T,U. Jasa lainnya	-4.47	-1.89	27.15
PRODUK DOMESTIK REGIONAL	-1.16	2.90	4.41

Tingkat kesejahteraan masyarakat secara umum bisa ditunjukkan oleh meningkatnya tingkat pendapatan per kapita suatu wilayah. Semakin tinggi tingkat perolehan pendapatan per kapita menunjukkan semakin tinggi pula tingkat kesejahteraannya. Sebaliknya, penurunan pada tingkat pendapatan per kapita menunjukkan tingkat kesejahteraan yang semakin menurun. Bila PDRB suatu daerah dibagi dengan jumlah penduduk yang tinggal di daerah itu, maka akan dihasilkan suatu PDRB per kapita. PDRB per kapita atas dasar harga berlaku menunjukkan nilai PDRB per kepala atau per satu orang penduduk. PDRB Perkapita atas dasar harga berlaku Kabupaten Way Kanan pada tahun 2022 mencapai Rp. 33.579.502 atau meningkat dari tahun sebelumnya yaitu sebesar Rp. 30.746.033.

TABEL 4. 12 PDRB Perkapita Kabupaten Way Kanan Tahun 2020-2022

PDRB Perkapita	PDRB Perkapita (Rupiah)		
	2020	2021	2022
PDRB Perkapita Atas Dasar Harga Berlaku	29.531.799	30.746.033	33.579.502
PDRB Perkapita Atas Dasar Harga Konstan (TD=2010)	19.980.593	20.417.471	21.132.717

4.4 ISU STRATEGIS KONDISI FISIK, SOSIAL DAN EKONOMI KABUPATEN WAY KANAN

- Kondisi topografi Kabupaten Way Kanan berada pada ketinggian 200-500 meter
- Jenis Tanah di Kabupaten Way Kanan terdiri dari aluvial, andosol, podsolik, regosol dan latosol

- formasi geologi Kabupaten Way Kanan terdiri dari formasi aluvium, formasi telesa anggota atas dan tengah, formasi tufa lempung dan formasi andasit tua dan andasit gunung mapas
- Kabupaten Way Kanan memiliki 6 Daerah Aliran Sungai (DAS)
- Kabupaten Way Kanan merupakan daerah rawan bencana banjir, rawan bencana kebakaran hutan dan lahan kering, rawan bencana kekeringan serta rawan bencana longsor
- Kepadatan penduduk di Kabupaten Way Kanan berstatus rendah
- Laju pertumbuhan PDRB Kabupaten Way Kanan meningkat sebesar 4,41%

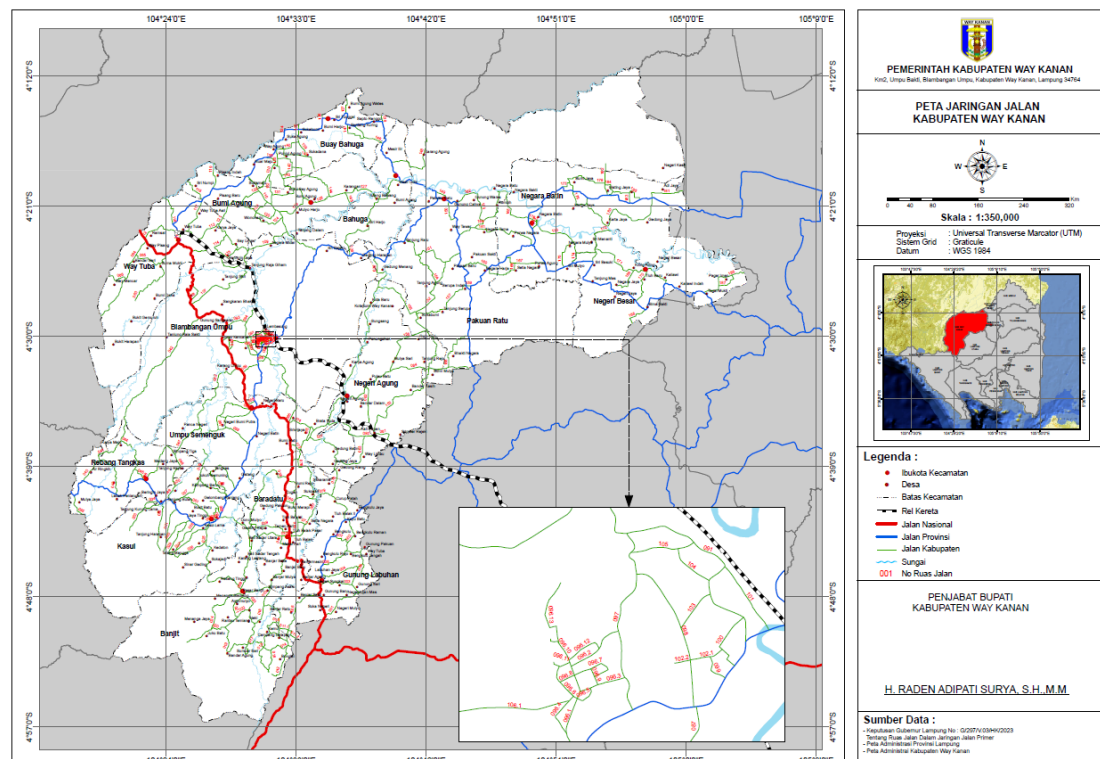
Dari poin-poin potensi dan masalah diatas didapatkan isu strategis kondisi fisik, sosial dan ekonomi di Kabupaten Way Kanan yaitu **“Perlu Adanya Pengelolaan Risiko Bencana dan Lingkungan di Kabupaten Way Kanan dengan memperhatikan Pengembangan Ekonomi yang Berkelanjutan”**

BAB 5 IDENTIFIKASI KONDISI SISTEM TRANSPORTASI KABUPATEN WAY KANAN

5.1 SISTEM TRANSPORTASI DARAT

5.1.1 Kondisi Sistem Jaringan Jalan

Jalan merupakan prasarana pengangkutan darat yang penting untuk memperlancar kegiatan perekonomian. Dengan semakin meningkatnya usaha pembangunan maka akan menuntut peningkatan pembangunan jalan untuk memudahkan mobilitas penduduk dan memperlancar lalu lintas barang dan jasa dari satu daerah ke daerah lain. Pembangunan akan semakin meningkat jika lalu lintas perhubungan darat tidak mengalami hambatan, karena perhubungan darat merupakan salah satu sektor yang cukup besar peranannya dalam pembangunan dan salah satu indikator keberhasilan sektor perhubungan adalah dengan tersedianya fasilitas jalan.



Sumber: SK Bupati Way Kanan No B.142/IV.08-WK/HK/2023

Gambar 5.1 Peta Jaringan Jalan Kabupaten Way Kanan

Sistem jaringan jalan mencakup jaringan jalan dan rencana prasarana lalu lintas dan angkutan jalan yang terkoneksi dengan rencana pusat-pusat kegiatan di Kabupaten Way Kanan. Berdasarkan data pada tahun 2023 Kabupaten Way Kanan memiliki jalan sepanjang 1.398,90. Jumlah ruas jalan di Kabupaten Way Kanan berdasarkan SK Bupati, yaitu total ruas jalan 203 dan total panjang jalan 1055,898 km.

Berikut merupakan tabel panjang jalan menurut tingkat kewenangan pemerintahan di Kabupaten Way Kanan.

Tabel 5.1 Panjang Jalan Menurut Tingkat Kewenangan Pemerintahan di Kabupaten Way Kanan Tahun 2023

Tingkat Kewenangan Pemerintahan	Panjang Jalan (km)
Nasional	81,90
Provinsi	261,10
Kabupaten	1.055,90

Sumber: Badan Pusat Statistik Kabupaten Way Kanan, 2024

Berdasarkan kondisi jalan yang ada di Kabupaten Way Kanan memiliki 4 jenis kondisi jalan yaitu jalan dengan kondisi baik, kondisi sedang, kondisi rusak dan kondisi sangat rusak. Berikut merupakan tabel kondisi jalan yang ada di Kabupaten Way Kanan.

Tabel 5.2 Panjang Jalan Kabupaten Menurut Kondisi Jalan di Kabupaten Way Kanan Pada Tahun 2023

Kondisi Jalan	Panjang Jalan Kabupaten (km)	Panjang Jalan Provinsi (km)	Panjang Jalan Nasional (km)
Baik	233,35	...	...
Sedang	163,42	...	...
Rusak	119,61	...	...
Rusak Berat	539,52		...
Total Panjang Jalan	1.055,90	261,10	81,90

Sumber: Badan Pusat Statistik Kabupaten Way Kanan, 2024

Berdasarkan tabel di atas kondisi jalan kabupaten dalam kondisi rusak dan rusak berat di Kabupaten Way Kanan sebanyak 659,13 km atau sebesar 62,42% dari total panjang jalan kabupaten yang ada. Banyaknya kondisi jalan kabupaten dalam keadaan rusak menyebabkan perjalanan antar kecamatan membutuhkan waktu yang lebih lama. Berdasarkan jenis permukaan jalan, Kabupaten Way Kanan memiliki 5 jenis permukaan jalan yaitu jalan menggunakan lapisan aspal, jalan dengan lapisan beton, jalan dengan lapisan lapen, jalan kerikil dan jalan tanah. Berikut merupakan tabel rincian panjang jalan berdasarkan jenis permukaan jalan yang ada di Kabupaten Way Kanan.

Tabel 5.3 Panjang Jalan Kabupaten Menurut Jenis Permukaan Jalan di Kabupaten Way Kanan Pada Tahun 2023

Jenis Permukaan Jalan	Panjang Jalan (Km)
<i>Aspal/Paved</i>	522,93
<i>Beton/Concrete</i>	14,09
<i>LAPEN/Macadam</i>	255,76
<i>Kerikil/Gravel</i>	185,92
<i>Tanah/Soil</i>	77,20
Jumlah	1.055,90

Sumber: Badan Pusat Statistik Kabupaten Way Kanan, 2024

Kondisi perkerasan jalan di Kabupaten Way Kanan, 49% diantaranya masih belum memiliki perkerasan yang handal seperti dengan aspal ataupun beton. Jaringan jalan yang belum didukung dengan perkerasan yang handal akan mempengaruhi tonase kendaraan yang dapat melintasinya. Untuk pengembangan wilayah sebagai kawasan perkebunan dan industri, tentunya akan banyak kendaraan dengan tonase besar yang melintasinya sehingga dibutuhkan perkerasan jalan dapat mendukung pengembangan kawasan.

Berikut merupakan peta jalan kabupaten menurut jenis permukaan jalan yang berada pada Kabupaten Way Kanan.

5.1.2 Sistem Angkutan Berbasis Jalan

Angkutan umum meliputi jasa angkutan penumpang yang tersedia untuk digunakan oleh masyarakat umum, sebagai lawan dari moda untuk penggunaan pribadi seperti mobil, sepeda motor dan kendaraan untuk disewa. Peran angkutan umum tidak hanya untuk menyediakan layanan transportasi bagi masyarakat umum, tetapi juga untuk memastikan mobilitas masyarakat setidaknya pada tingkat minimum. Jasa angkutan umum biasanya dibiayai tarif yang dibebankan ke setiap penumpang, dengan berbagai tingkat subsidi dari pemerintah daerah dan pusat. Di beberapa kota, angkutan umum dioperasikan tanpa subsidi, sebagian/sepenuhnya sistem tarif bersubsidi atau nol.

Angkutan umum yang beroperasi melayani penumpang di Kabupaten Way Kanan berupa yaitu angkutan kota dalam provinsi dan angkutan pedesaan. Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) merupakan angkutan umum yang menghubungkan Kabupaten Way Kanan dengan kota dan kabupaten lain di dalam Provinsi Lampung dan angkutan pedesaan memberi layanan transportasi umum yang menghubungkan area dalam kabupaten dan antar desa. Angkutan umum bus setiap hari melintasi Jalan Raya Lintas Sumatera.

5.1.3 Simpul Transportasi Darat

Terminal merupakan salah satu komponen prasarana dalam transportasi, yang berfungsi sebagai titik tempat masuk dan keluarnya penumpang dan barang dalam sistem angkutan. Terminal dapat dibedakan menjadi 2 (dua) yaitu terminal penumpang dan terminal barang. Terminal penumpang adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum. Sedangkan terminal barang merupakan prasarana transportasi jalan untuk keperluan membongkar dan memuat barang serta perpindahan intra dan atau antar moda transportasi. Pada umumnya terminal penumpang dan terminal barang dijadikan satu lokasi terminal karena untuk memudahkan bagi penumpang yang bepergian dengan membawa barang bawaannya.

Terminal/simpul merupakan salah satu prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang/barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum. Keberadaan terminal merupakan prasarana utama dalam pelayanan angkutan umum dan berperan dalam menentukan tingkat kinerja dari pelayanan angkutan umum dalam suatu wilayah. Pada Kabupaten Way Kanan terdapat rencana pengembangan terminal tipe B di Kecamatan Baradatu, rencana ini termasuk ke dalam rencana pengembangan oleh Dinas Provinsi Lampung.

Berdasarkan survey yang telah dilakukan pada rencana terminal tipe B di Kecamatan Baradatu menunjukkan bahwa terminal tersebut belum dibangun dan masih dalam tahap rencana sehingga kegiatan menaik dan menurunkan penumpang yang ada pada Kecamatan Baradatu khususnya pada area Pasar Baradatu dilakukan di bahu jalan dan dapat menimbulkan terhambatnya pergerakan lalu lintas jalan.

5.1.4 Lalu Lintas Angkutan Jalan

Kondisi lalu lintas di Kabupaten Way Kanan terkonsentrasi pada pusat kegiatan yaitu di Kecamatan Baradatu dan Kecamatan Blambangan Umpu serta pada Kecamatan Way Tuba. Untuk mendapatkan informasi dan data tentang *travel pattern* seperti komposisi kendaraan, kondisi lalu lintas dan asal tujuan, perjalanan dari ruas-ruas yang dianggap mewakili Kabupaten Way Kanan, meliputi survey kondisi lalu lintas (*traffic counting survey*) dan survey asal tujuan. Untuk melihat gambaran mengenai kondisi lalu lintas yang ada di Kabupaten Way Kanan, maka dilakukan kegiatan survey lalu lintas pada beberapa titik di berbagai Kecamatan yang ada di Kabupaten Way Kanan. Survey pengamatan lalu lintas dilakukan pada beberapa ruas jalan sebagai berikut:

1. Zona 1 : Ruas Jalan Simpang Empat Umpu Semenguk - Jalan Jenderal Sudirman (Senin, 20 Mei 2024)
2. Zona 2 : Simpang Tugu Perahu (Jumat, 17 Mei 2024)
3. Zona 3 : Ruas Jalan Jalan Raya Lintas Sumatera - Jalan Ratu Marga (Selasa, 21 Mei 2024)
4. Zona 4 : Ruas Jalan Simpang Empat Umpu Semenguk - Jalan Letjen Alamsyah (Senin, 20 Mei 2024)

5. Zona 5 : Simpang Pisang Baru - Sri Numpi Jalan Bumiharjo - Sp Way Tuba (Kecamatan Buay Bahuga, Kecamatan Bahuga dan Kecamatan Bumi Agung) (Kamis, 16 Mei 2024)
6. Zona 6 : Ruas Jalan Simpang Pasar Induk Karya 3 (Rabu, 15 Mei 2024)
7. Zona 7 : Ruas Jalan Simpang Pasar Induk Karya 3 (Kecamatan Pakuan Ratu) (Rabu, 15 Mei 2024)
8. Zona 8 : Simpang Tugu Perahu (Senin, 22 Mei 2024)
9. Zona 9 : Ruas Jalan Simpang Way Tuba - Way Tuba (Kecamatan Way Tuba) (Kamis, 16 Mei 2024)
10. Zona 10 : Ruas Jalan Simpang Tulung Buyut - Jalan Gula Tubu (Kecamatan Gunung Labuhan) (Selasa, 21 Mei 2024)



Sumber: Dokumentasi Pribadi Surveyor, 2024
Gambar 5.4 Dokumentasi Pelaksanaan Survey kondisi lalu lintas di Kabupaten Way Kanan

Kondisi lalu lintas pada jalan-jalan yang mempunyai volume tinggi atau bervolume lebih dari rata-rata nilai volume berdasarkan survey yaitu senilai 1052 kendaraan yang melakukan perjalanan keluar-masuk berada pada 4 kecamatan yaitu Kecamatan Baradatu, Kecamatan Blambangan Umpu, Kecamatan Way

Tuba dan Kecamatan Gunung Labuhan, keempat kecamatan tersebut mempunyai jumlah volume kendaraan yang relatif tinggi karena berada pada persimpangan yang terhubung oleh Jalan raya lintas sumatera. Jalan raya lintas sumatera sendiri merupakan jalan arteri primer yang melalui Kabupaten Way Kanan yang menjadi penghubung menuju ke Provinsi Sumatera Selatan.

Tabel 5.4 Volume Kendaraan Pada Beberapa Ruas Jalan di Kabupaten Way Kanan

Lokasi Survey	Kendaraan Pribadi	Kendaraan Umum	Pick Up	Bis	Truk as 2	Truk As 3	Truk Tronton	Sepeda Motor	Kendaraan Tak Bermotor	Total
Zona 1	348	15	65	2	63	4	0	1233	6	1736
Zona 2	323	5	108	17	144	19	0	710	3	1329
Zona 3	52	0	37	0	36	0	0	623	0	748
Zona 4	104	1	63	0	24	0	0	803	0	995
Zona 5	95	3	44	1	63	0	0	604	5	815
Zona 6	103	0	78	0	75	2	0	438	0	696
Zona 7	43	0	32	0	28	0	0	492	0	595
Zona 8	67	0	57	0	37	0	0	394	0	555
Zona 9	199	3	71	1	116	0	0	1165	14	1569
Zona 10	397	6	75	5	91	14	5	888	0	1481
TOTAL	1731	33	630	26	677	39	5	7350	28	10519

Sumber: Hasil Survey, 2024

Kondisi lalu lintas yang ada pada beberapa ruas jalan di Kabupaten Way Kanan diambil dari berbagai jenis kendaraan yang melintas, kendaraan tersebut digolongkan ke dalam 3 golongan yaitu Kendaraan Ringan (*Light Vehicle*), Kendaraan Berat (*Heavy Vehicle*), Sepeda motor (*Motorcycle*). Golongan kendaraan ringan meliputi:

1. Kendaraan Pribadi, yaitu mobil
2. Kendaraan Umum, yaitu mobil angkutan Kabupaten, angkutan desa dan sejenisnya
3. Pick Up, yaitu mobil kecil barang ber-bak terbuka

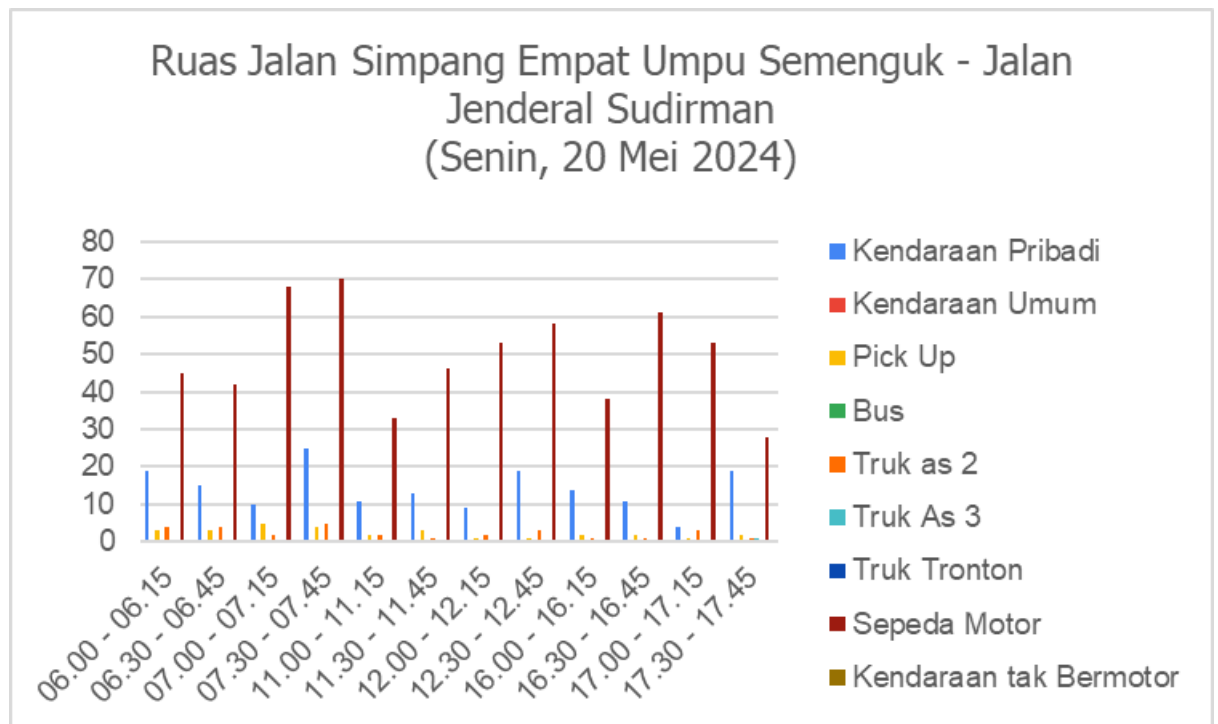
Kendaraan berat terdiri dari:

1. Bus
2. Truk As 2
3. Truk As 3
4. Truk Tronton

dan sepeda motor terdiri dari:

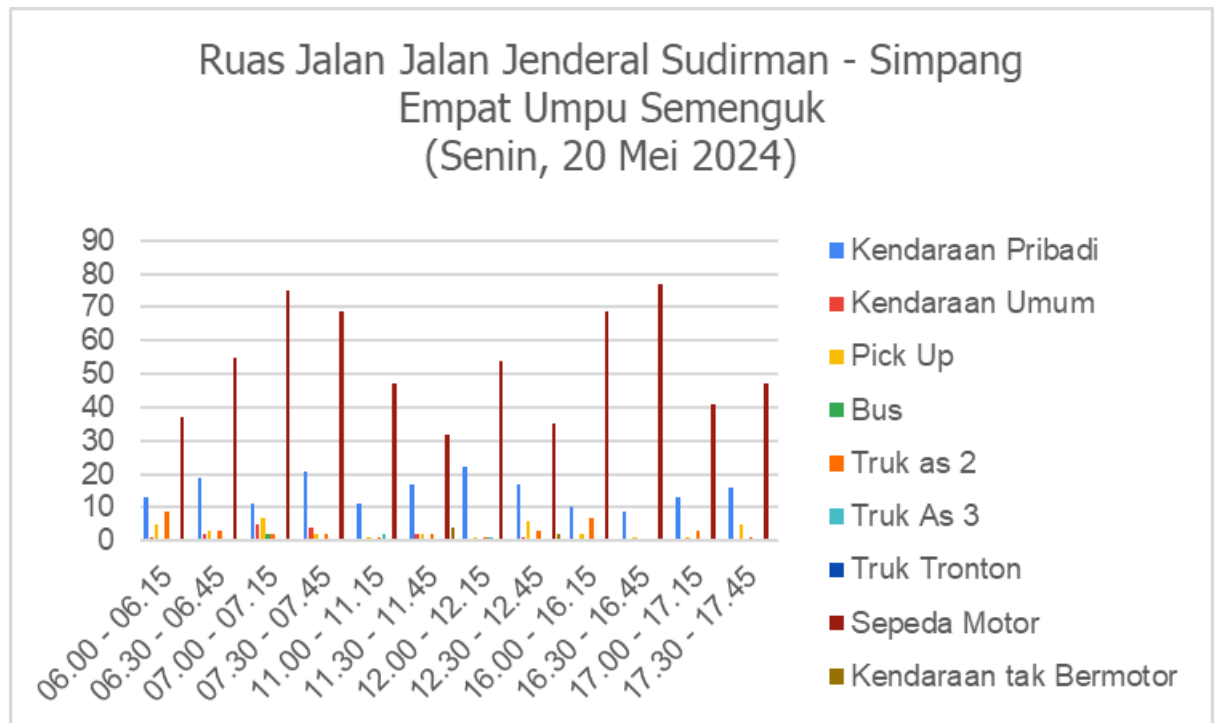
1. Sepeda motor, yaitu motor roda dua, motor roda 3 dan kendaraan sejenisnya
2. kendaraan tak bermotor, yaitu sepeda, gerobak dan kendaraan sejenisnya

Berikut ini ditampilkan grafik kondisi lalu lintas berdasarkan hasil survey kondisi lalu lintas yang telah dilakukan pada 10 titik di Kabupaten Way Kanan, yaitu sebagai berikut:



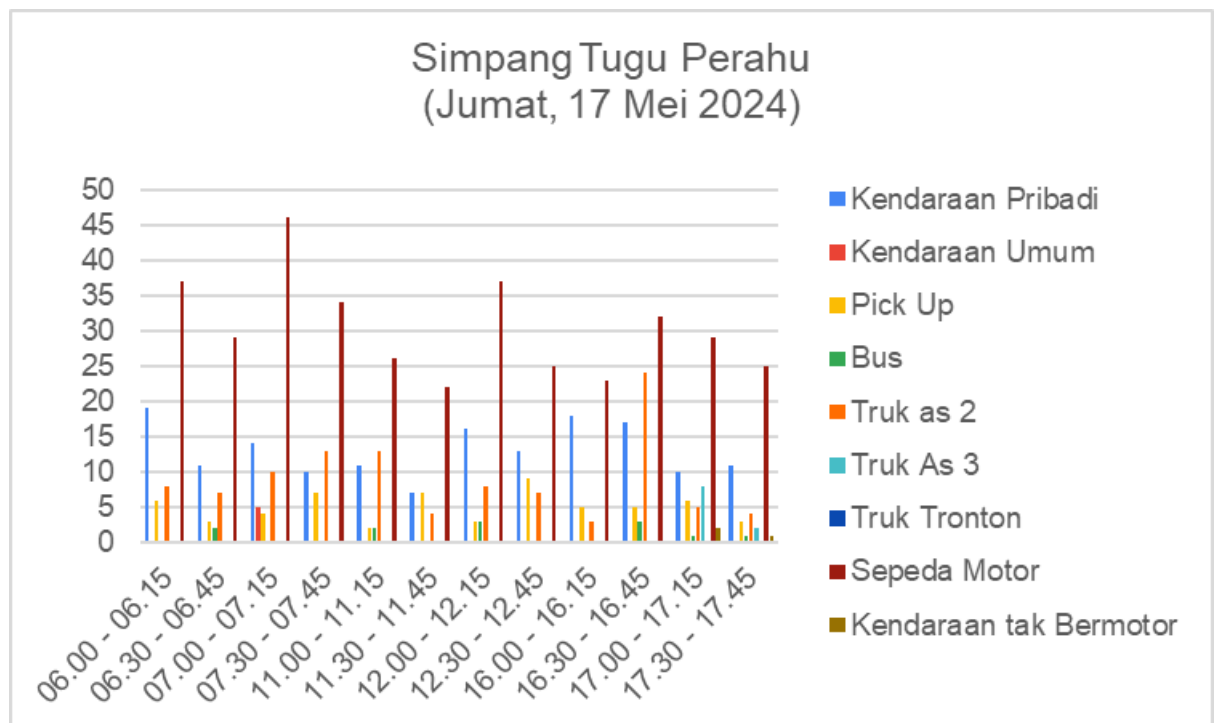
Sumber: Hasil Analisis, 2024

Gambar 5.5 Laju Kendaraan Masuk Menuju Zona 1



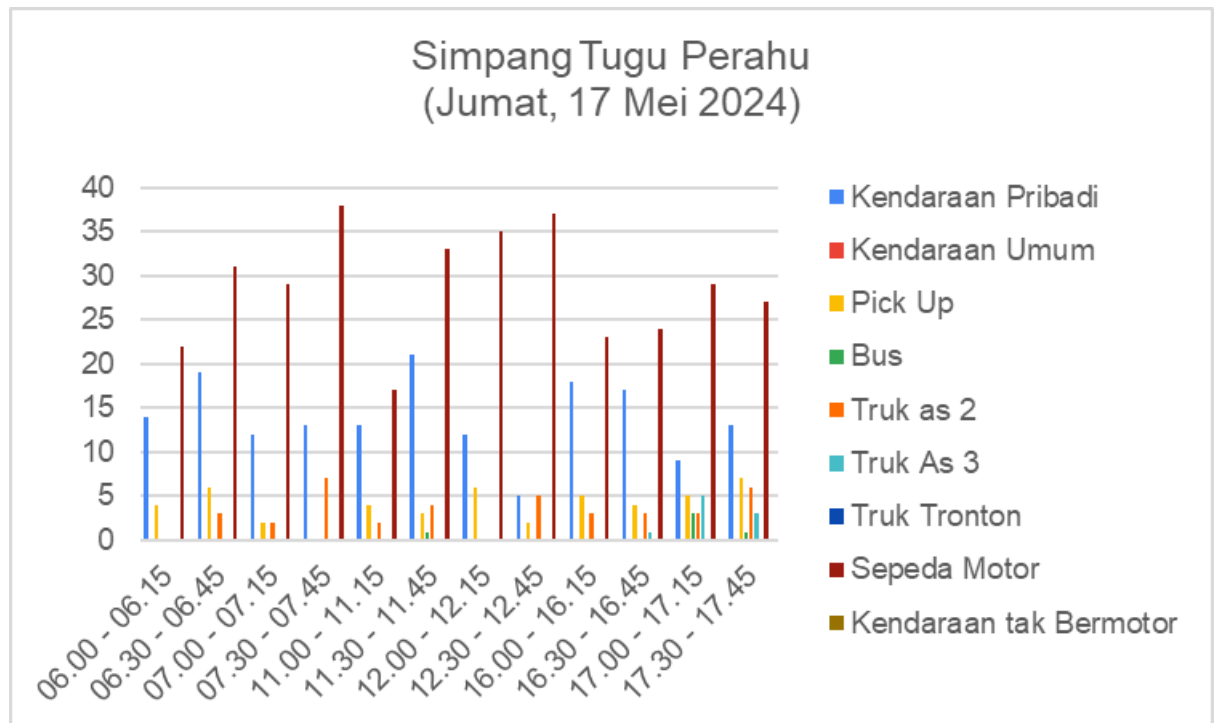
Sumber: Hasil Analisis, 2024

Gambar 5.6 Laju Kendaraan Keluar Dari Zona 1



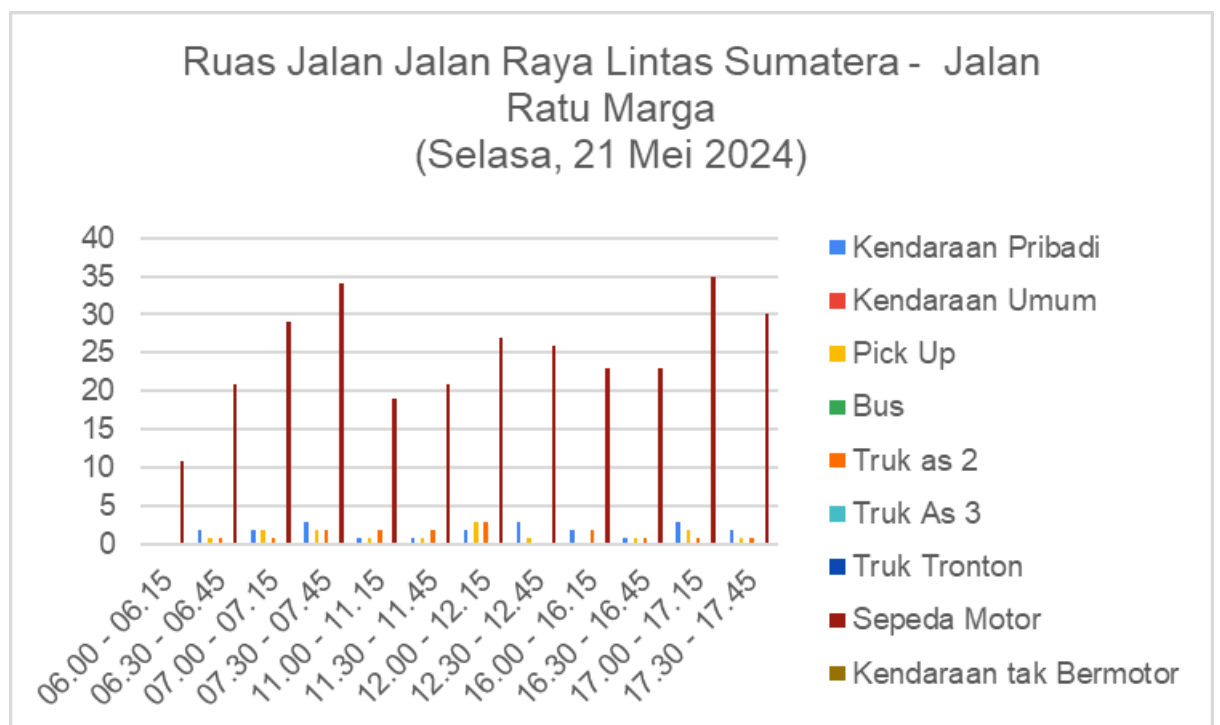
Sumber: Hasil Analisis, 2024

Gambar 5.7 Laju Kendaraan Masuk Menuju Zona 2



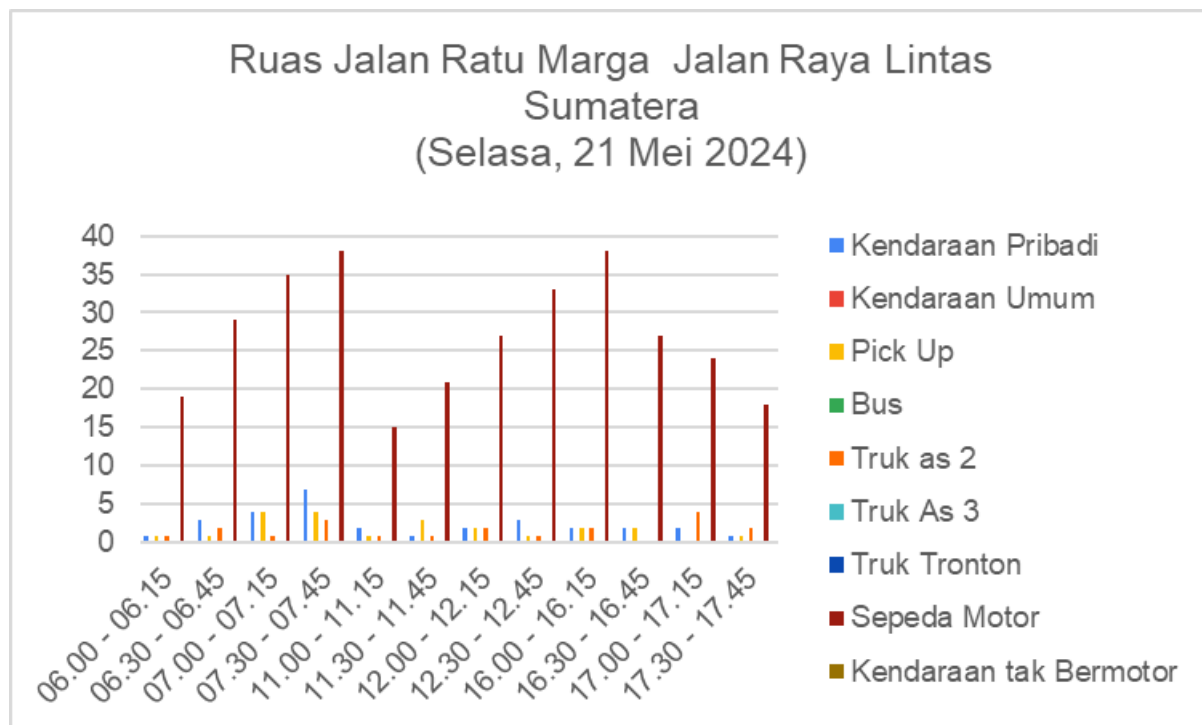
Sumber: Hasil Analisis, 2024

Gambar 5.8 Laju Kendaraan Keluar Dari Zona 2



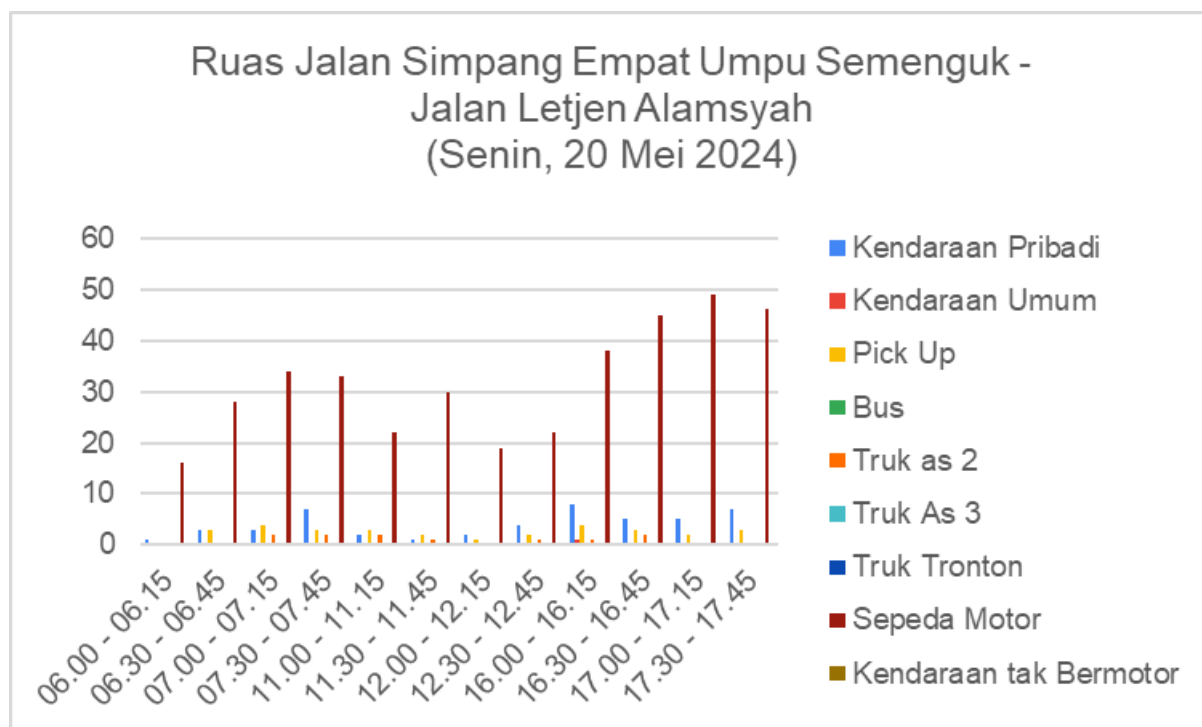
Sumber: Hasil Analisis, 2024

Gambar 5.9 Laju Kendaraan Masuk Menuju Zona 3



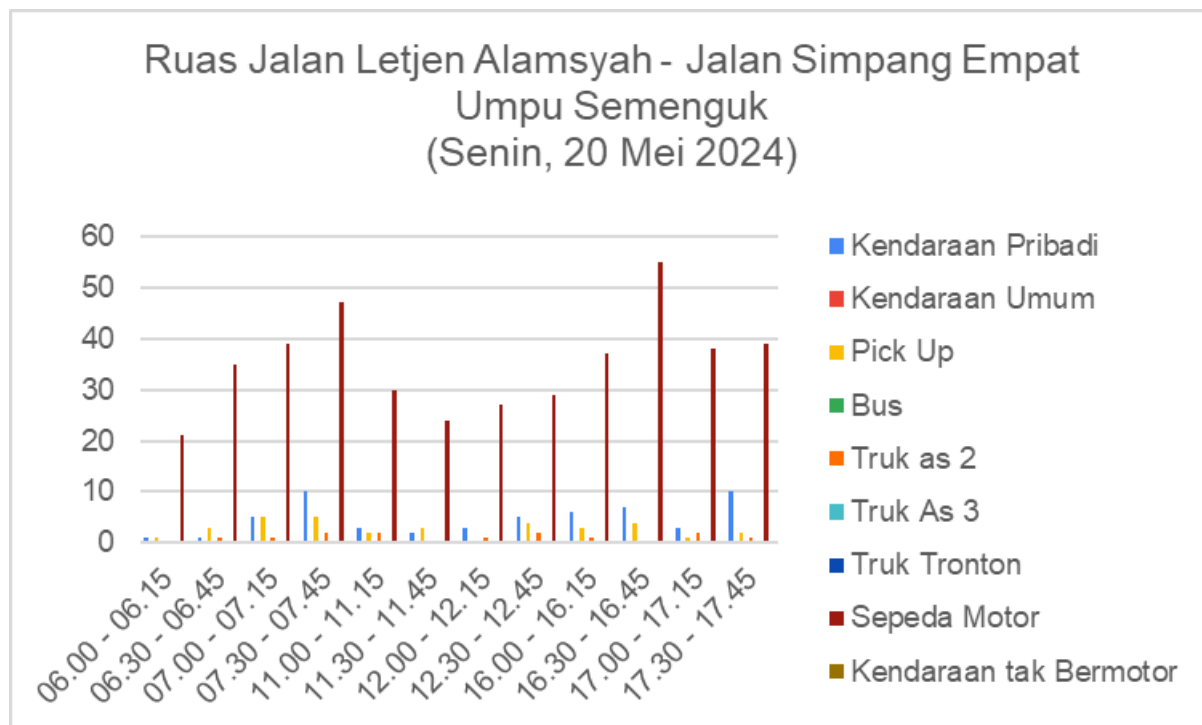
Sumber: Hasil Analisis, 2024

Gambar 5.10 Laju Kendaraan Keluar Dari Zona 3



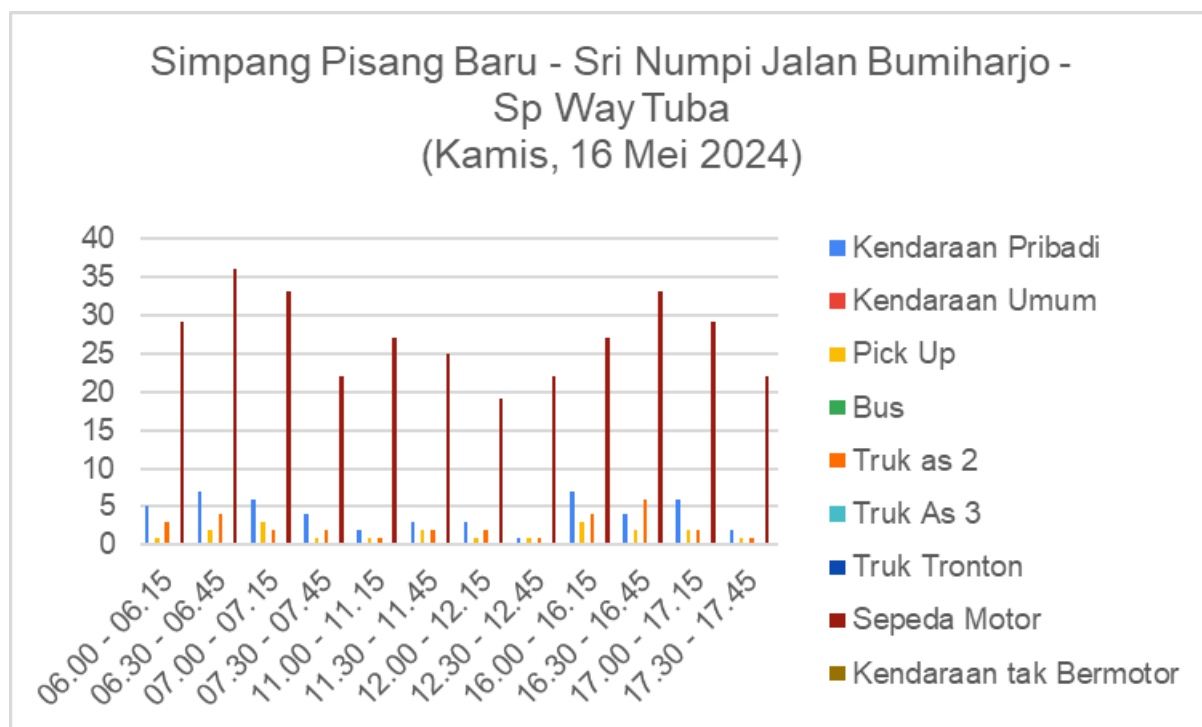
Sumber: Hasil Analisis, 2024

Gambar 5.11 Laju Kendaraan Masuk Menuju Zona 4



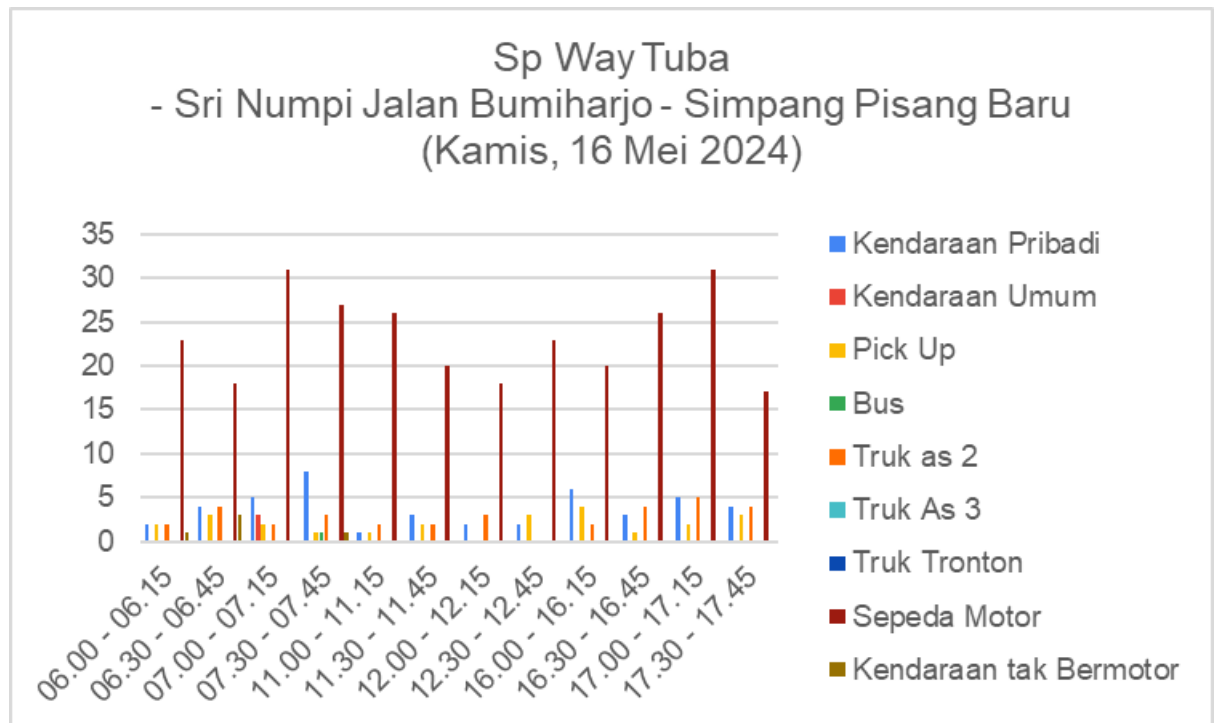
Sumber: Hasil Analisis, 2024

Gambar 5.12 Laju Kendaraan Keluar Dari Zona 4



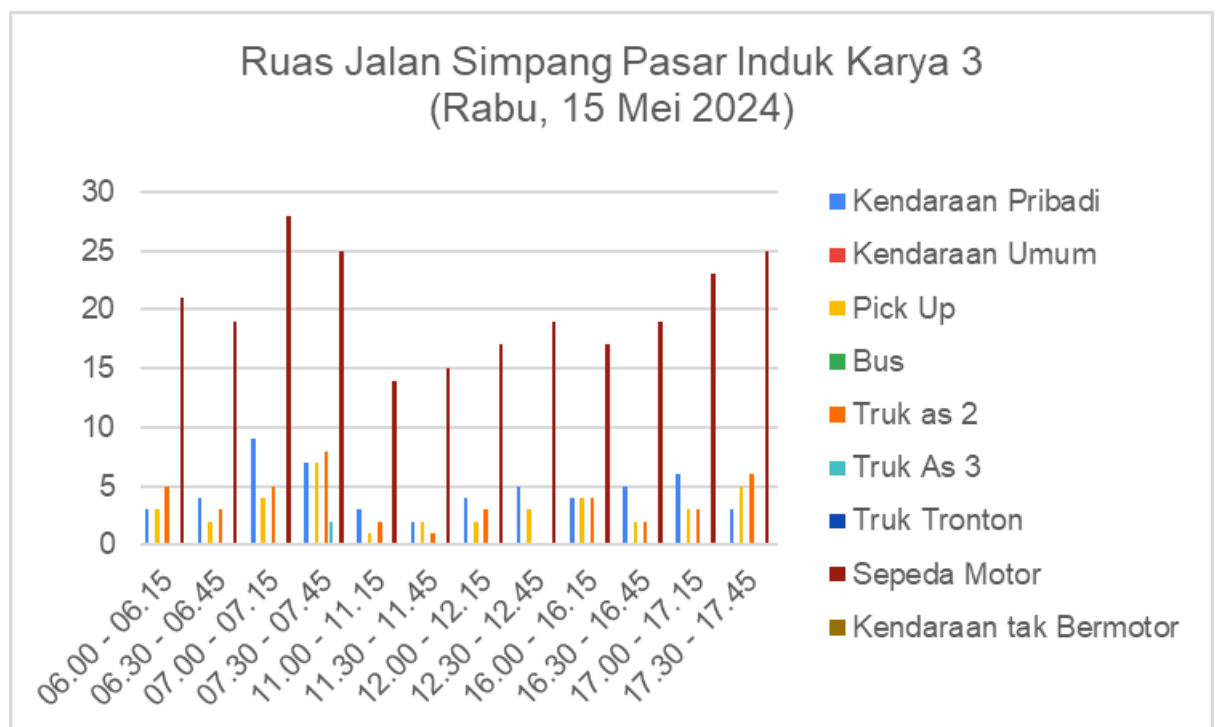
Sumber: Hasil Analisis, 2024

Gambar 5.13 Laju Kendaraan Masuk Menuju Zona 5



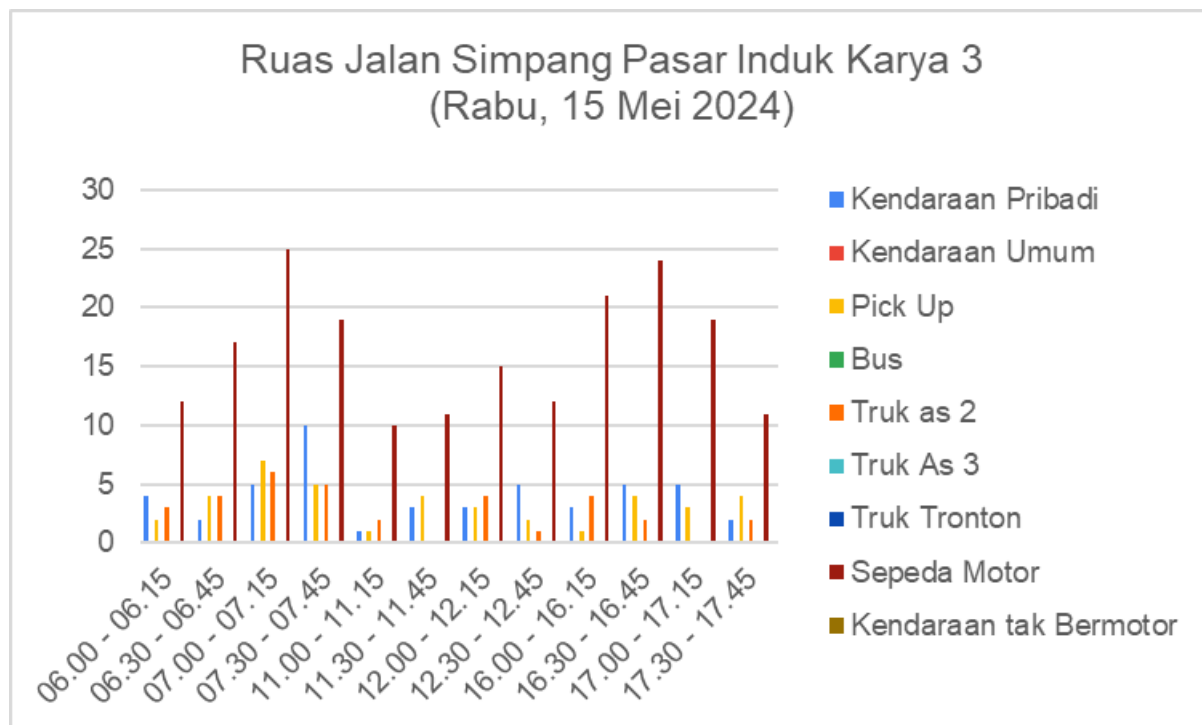
Sumber: Hasil Analisis, 2024

Gambar 5.14 Laju Kendaraan Keluar Dari Zona 5



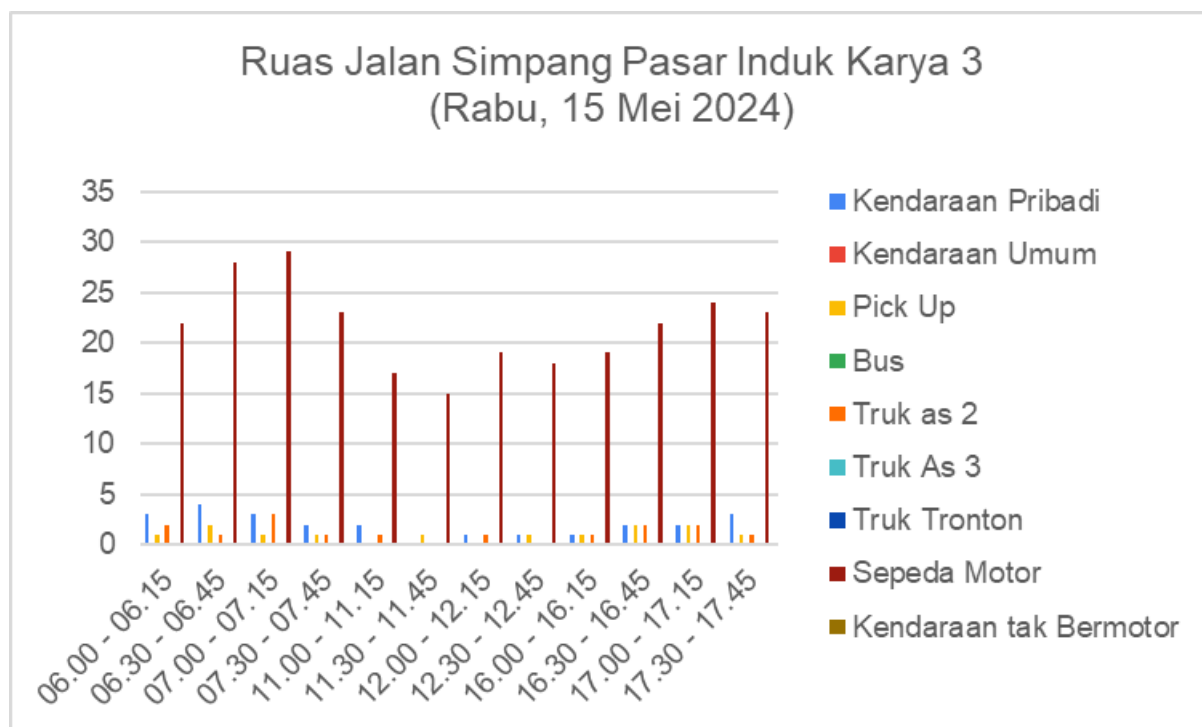
Sumber: Hasil Analisis, 2024

Gambar 5.15 Laju Kendaraan Masuk Menuju Zona 6



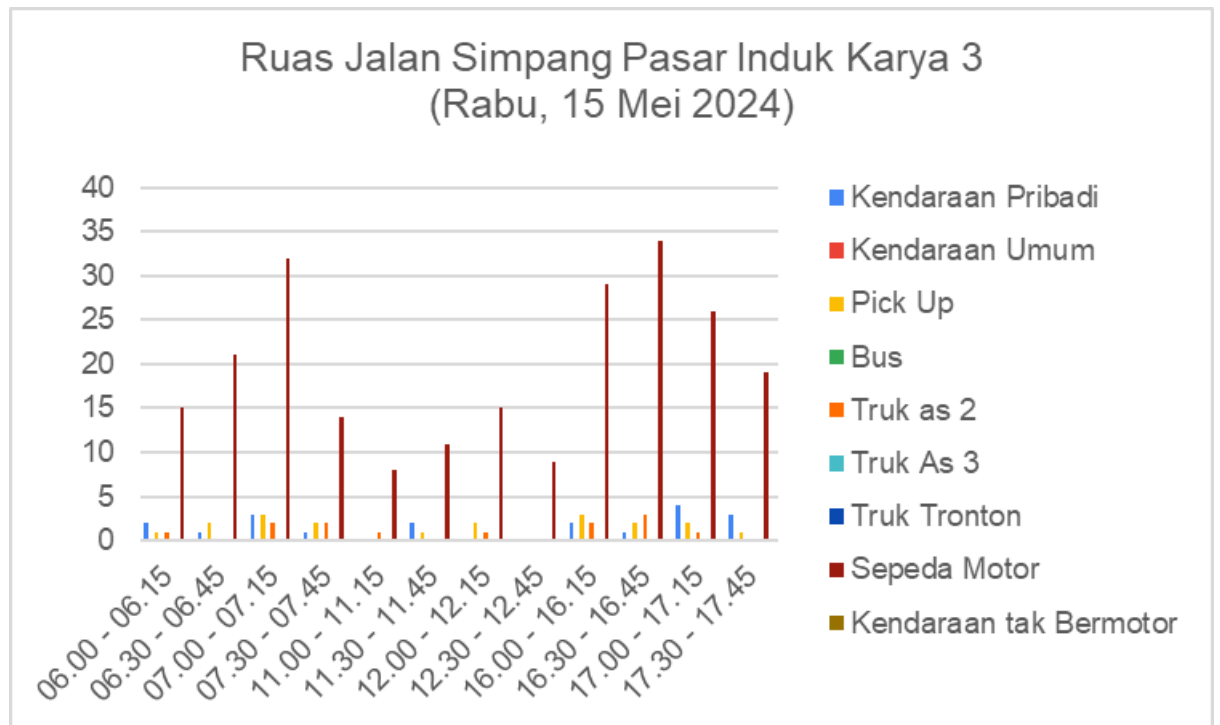
Sumber: Hasil Analisis, 2024

Gambar 5.16 Laju Kendaraan Keluar Dari Zona 6



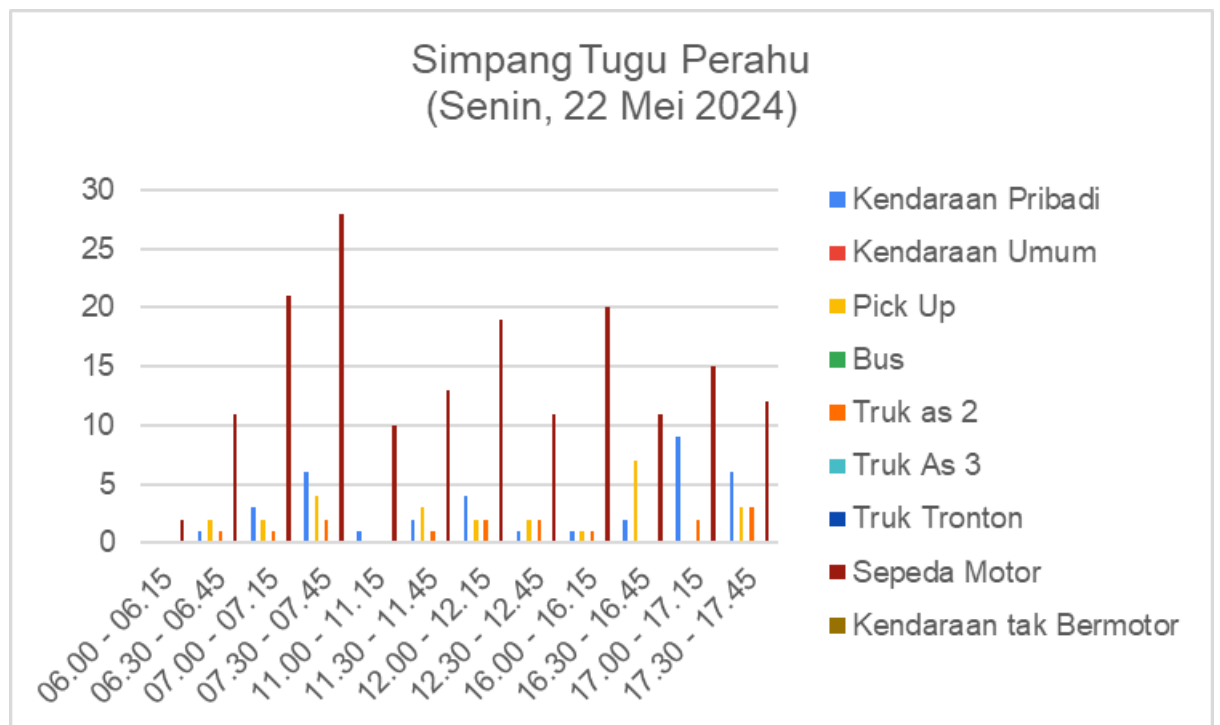
Sumber: Hasil Analisis, 2024

Gambar 5.17 Laju Kendaraan Masuk Menuju Zona 7



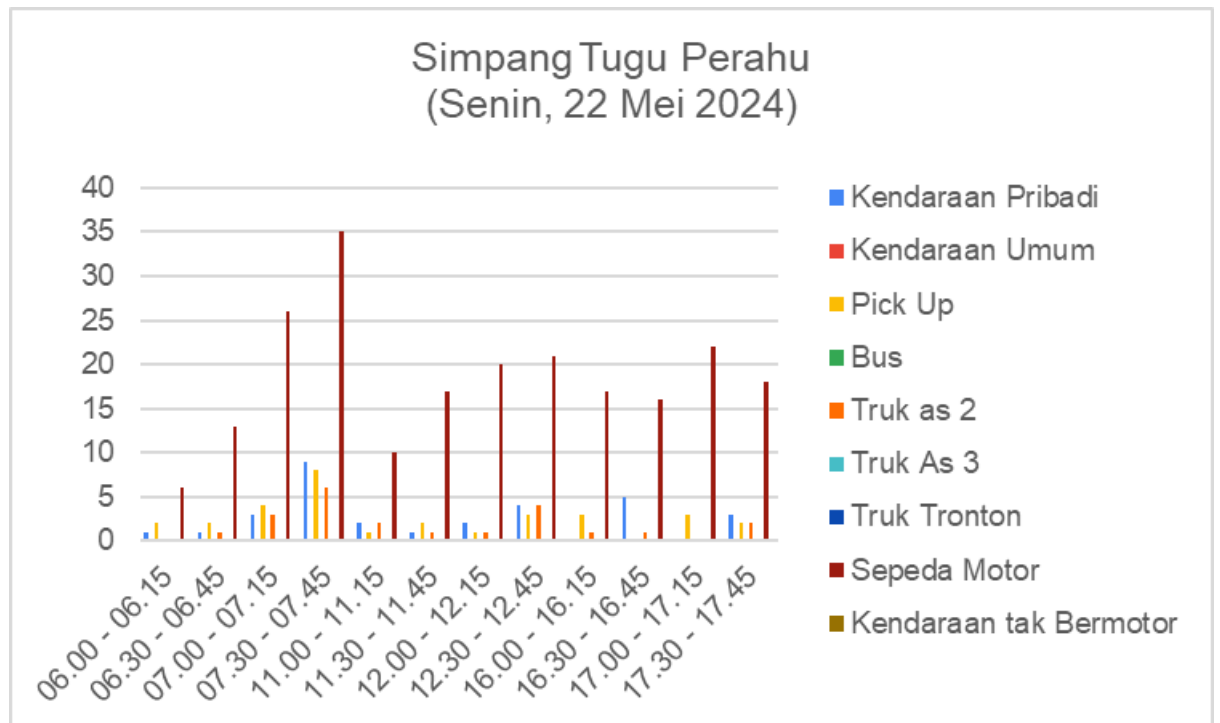
Sumber: Hasil Analisis, 2024

Gambar 5.18 Laju Kendaraan Keluar Dari Zona 7



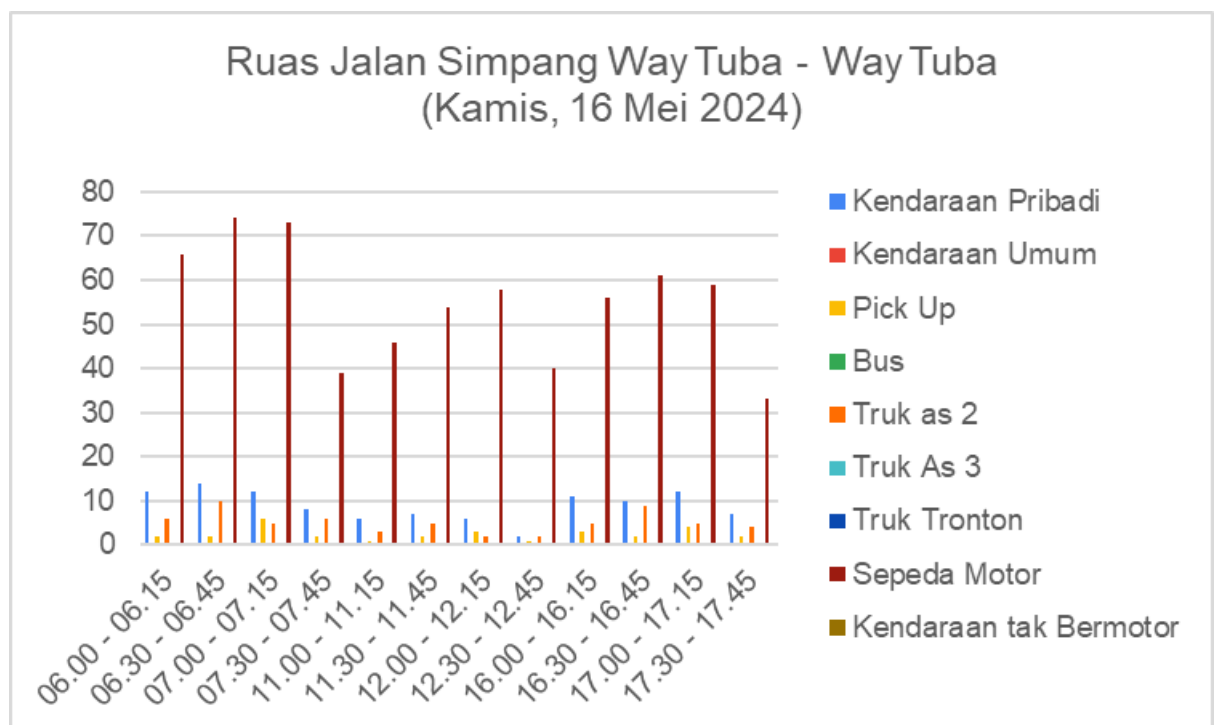
Sumber: Hasil Analisis, 2024

Gambar 5.19 Laju Kendaraan Masuk Menuju Zona 8



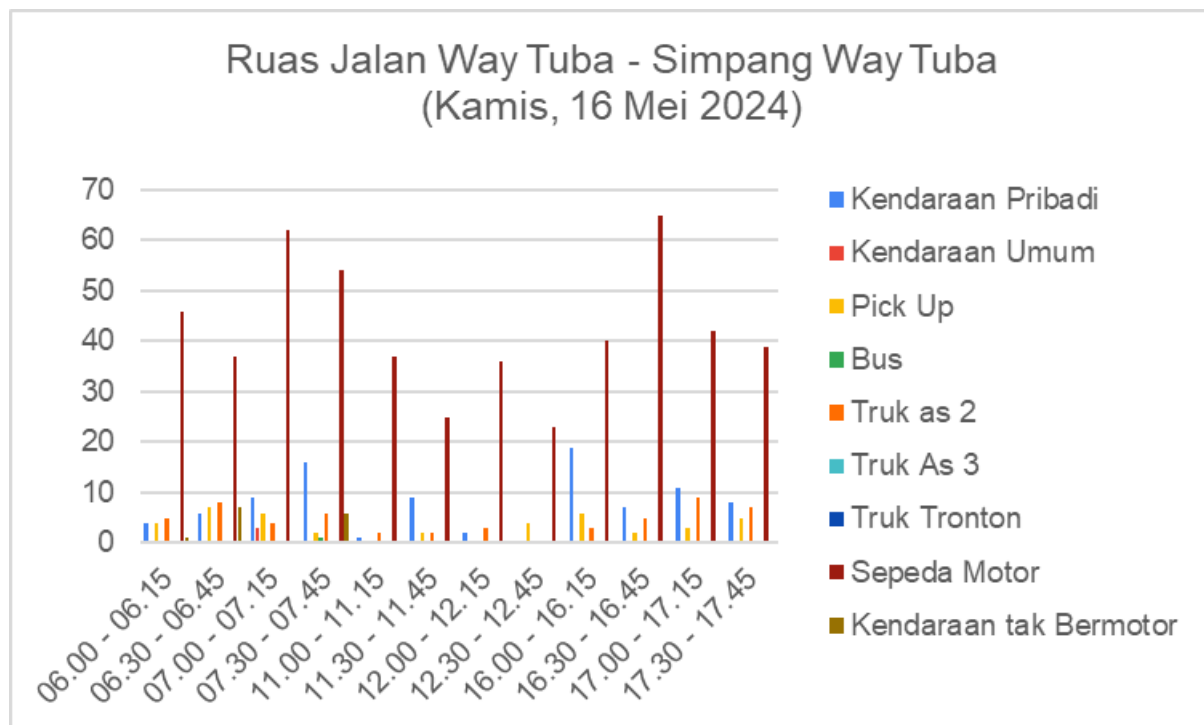
Sumber: Hasil Analisis, 2024

Gambar 5.20 Laju Kendaraan Keluar Dari Zona 8



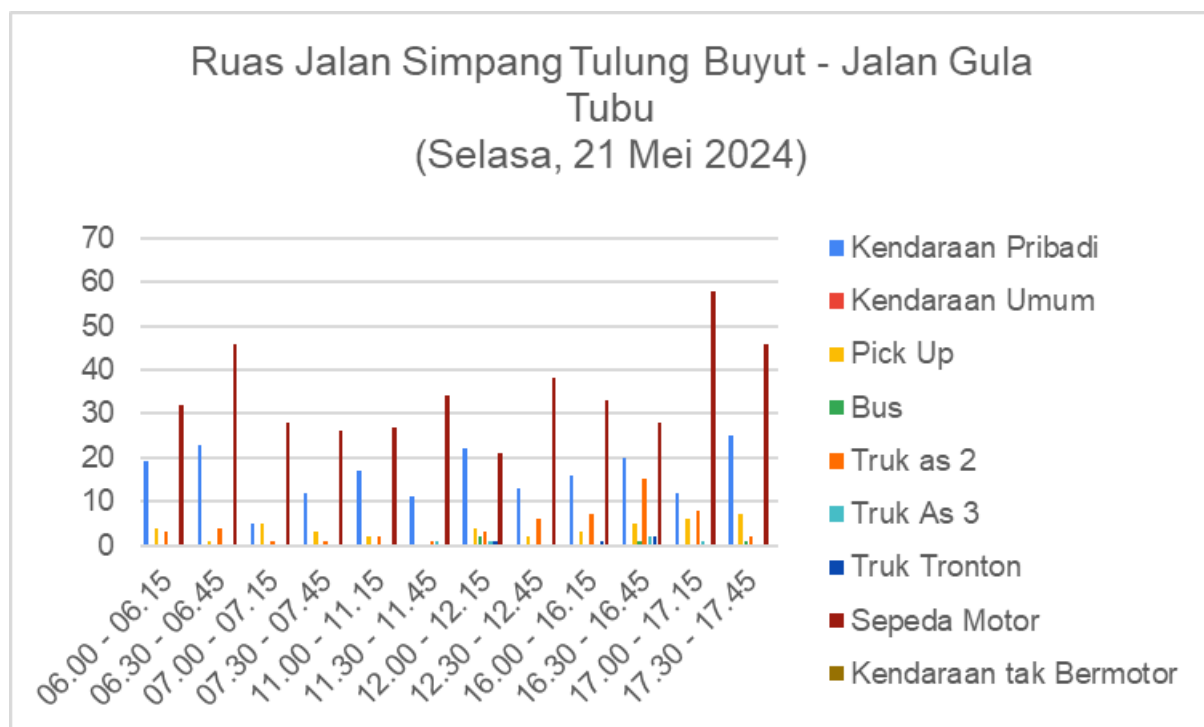
Sumber: Hasil Analisis, 2024

Gambar 5.21 Laju Kendaraan Masuk Menuju Zona 9



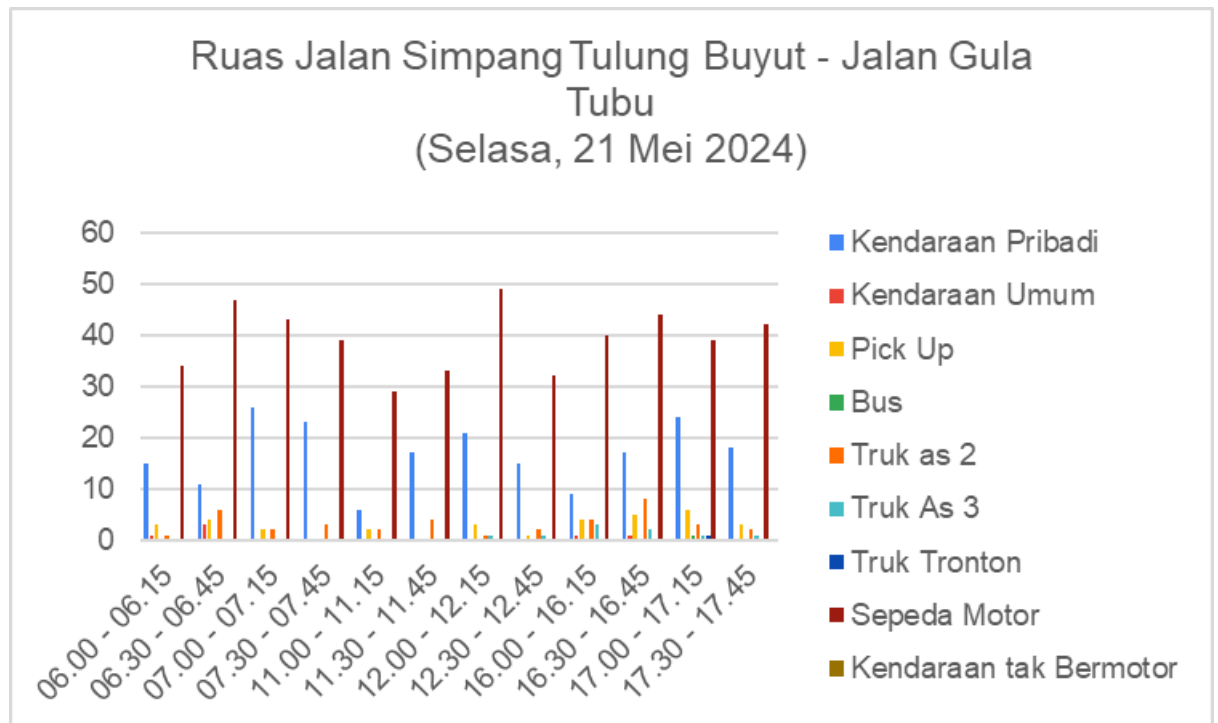
Sumber: Hasil Analisis, 2024

Gambar 5.22 Laju Kendaraan Keluar Dari Zona 9



Sumber: Hasil Analisis, 2024

Gambar 5.23 Laju Kendaraan Masuk Menuju Zona 10



Sumber: Hasil Analisis, 2024

Gambar 5.24 Laju Kendaraan Keluar Dari Zona 10

Berdasarkan grafik tersebut dapat diketahui bahwa kondisi lalu lintas di Kabupaten Way Kanan mengalami fluktuasi yang cukup signifikan pada jam-jam tertentu seperti pada pagi hari dan sore hari dan peningkatan pada jenis kendaraan tertentu. seperti sepeda motor dan truk as 2. Hal ini menandakan bahwa pergerakan rata-rata masyarakat Kabupaten Way Kanan, berada pada pagi hari dan sore hari, serta rata-rata pergerakan menggunakan moda transportasi kendaraan sepeda motor. Pergerakan ini dapat menjadi bahan untuk dapat mempertimbangkan penambahan armada transportasi umum serta penjadwalan pada jam-jam tersebut.

5.2 TRANSPORTASI KERETA API

Kabupaten Way Kanan dilalui oleh jaringan kereta api sehingga menjadi potensi pengembangan wilayah yang cukup menjanjikan. Stasiun yang ada di Kabupaten Way Kanan dan saat ini menjadi simpul naik dan turunnya penumpang kereta api adalah Stasiun Kereta Api Blambangan Umpu, Stasiun Kereta Api Way Tuba, dan Stasiun Kereta a\Api Negeri Agung.

1. Stasiun Way Tuba

Stasiun Way Tuba (WAY) adalah stasiun kereta api kelas II yang terletak di Way Tuba, Way Tuba, Way Kanan. Stasiun yang terletak pada ketinggian +81 meter ini termasuk dalam Divisi Regional IV Tanjungkarang. Stasiun ini hanya memiliki dua



jalur kereta api dengan jalur 2 merupakan sepur lurus, tetapi saat masih menggunakan bangunan lama, jalur 1 dirombak dengan memindahkan wesel timur (arah Blambangan Umpu) ke sebelah barat bangunan utama stasiun. Hal ini harus dilakukan agar persilangan antar kereta api babaranjang tidak menutupi perlintasan sebidang di sebelah timur stasiun. Sejak 29 Juli 2020, operasional stasiun Way Tuba resmi dipindahkan ke bangunan baru yang lebih besar yang berjarak kurang lebih 80 meter dari bangunan lama.

Meski melayani penumpang, stasiun ini, bersamaan dengan stasiun-stasiun lainnya di Divre IV (kecuali Tanjung Karang, Kotabumi, Martapura, dan Baturaja), resmi menghapus penjualan tiket secara langsung di loket (go show) mulai tanggal 1 Januari 2021, dan hanya melayani penjualan tiket melalui Kereta Api Indonesia Access atau kanal eksternal lain.

2. Stasiun Blambangan Umpu

Stasiun Blambangan Umpu (BBU) adalah stasiun kereta api kelas II yang terletak di Blambangan Umpu, Blambangan Umpu, Way Kanan. Stasiun yang terletak pada ketinggian +51 m ini termasuk ke

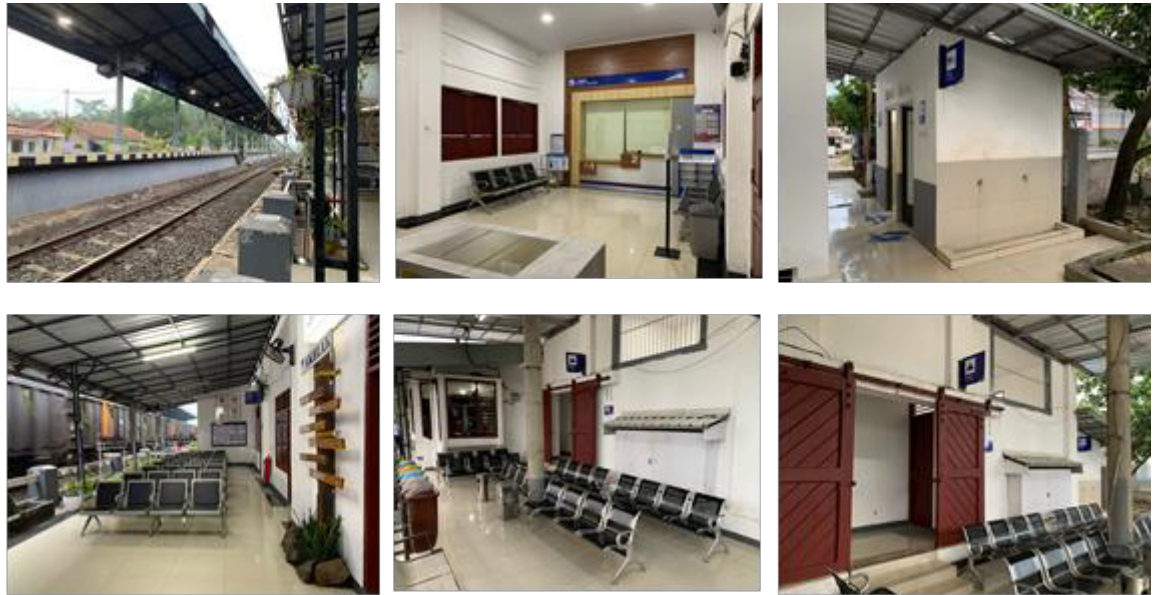


dalam Divisi Regional IV Tanjungkarang serta merupakan stasiun kereta api terbesar di Kabupaten Way Kanan.

Stasiun ini memiliki tiga jalur kereta api. Pada awalnya, jalur 2 merupakan sepur lurus. Setelah jalur ganda segmen Cempaka–Giham yang dimulai pembangunannya tahun 2013-2014, beroperasi parsial pada tahun 2016, dan mulai diuji coba penuh di seluruh segmennya pada Agustus 2018, tata letak stasiun dan pos sinyal di jalur ini dirombak sehingga jalur 2 kini hanya dijadikan sebagai sepur lurus untuk arah Baturaja–Prabumulih saja, sedangkan jalur 1 dijadikan sebagai sepur lurus baru untuk arah Tanjungkarang. Jalur-jalur di stasiun ini hanya dapat memuat rangkaian KA maksimal 48 gerbong (SF48) dan tidak dapat digunakan untuk penyusulan KA Babaranjang.

Stasiun Kereta Api Blambangan Umpu mempunyai fasilitas yaitu Loket tiket, mushola, toilet, ruang tunggu yang berada di dalam dan di luar ruangan, tempat parkir dan peron penumpang. Berdasarkan data yang diperoleh dari PT KAI Stasiun Blambangan umpu, Stasiun Blambangan Umpu memiliki jumlah penumpang yang naik melalui Stasiun Blambangan Umpu rata-rata sebanyak 250 orang pada hari kerja (*weekday*) dan rata-rata sebanyak 200 orang pada akhir pekan (*weekend*). Rata-rata penumpang yang turun pada Stasiun Blambangan Umpu sebanyak 200 orang pada hari kerja (*weekday*) dan rata-rata sebanyak 150 orang pada akhir pekan (*weekend*) dengan relasi keberangkatan terbanyak yaitu Stasiun Blambangan

Umpu-Stasiun Kotabumi, Stasiun Blambangan Umpu-Stasiun Labuhan Ratu dan Stasiun Blambangan Umpu-Stasiun Tanjung Karang



Sumber: PT KAI Stasiun Blambangan Umpu, 2024

Gambar 5.25 Fasilitas Pada Stasiun Blambangan Umpu

3. Stasiun Negeri Agung

Stasiun Negeri Agung (NGN) adalah stasiun kereta api kelas III/kecil yang terletak di Negeri Agung, Negeri Agung, Way Kanan. Stasiun yang terletak pada ketinggian +46 meter ini termasuk dalam Divisi Regional IV Tanjungkarang serta merupakan stasiun yang letaknya paling tenggara di Kabupaten Way Kanan.

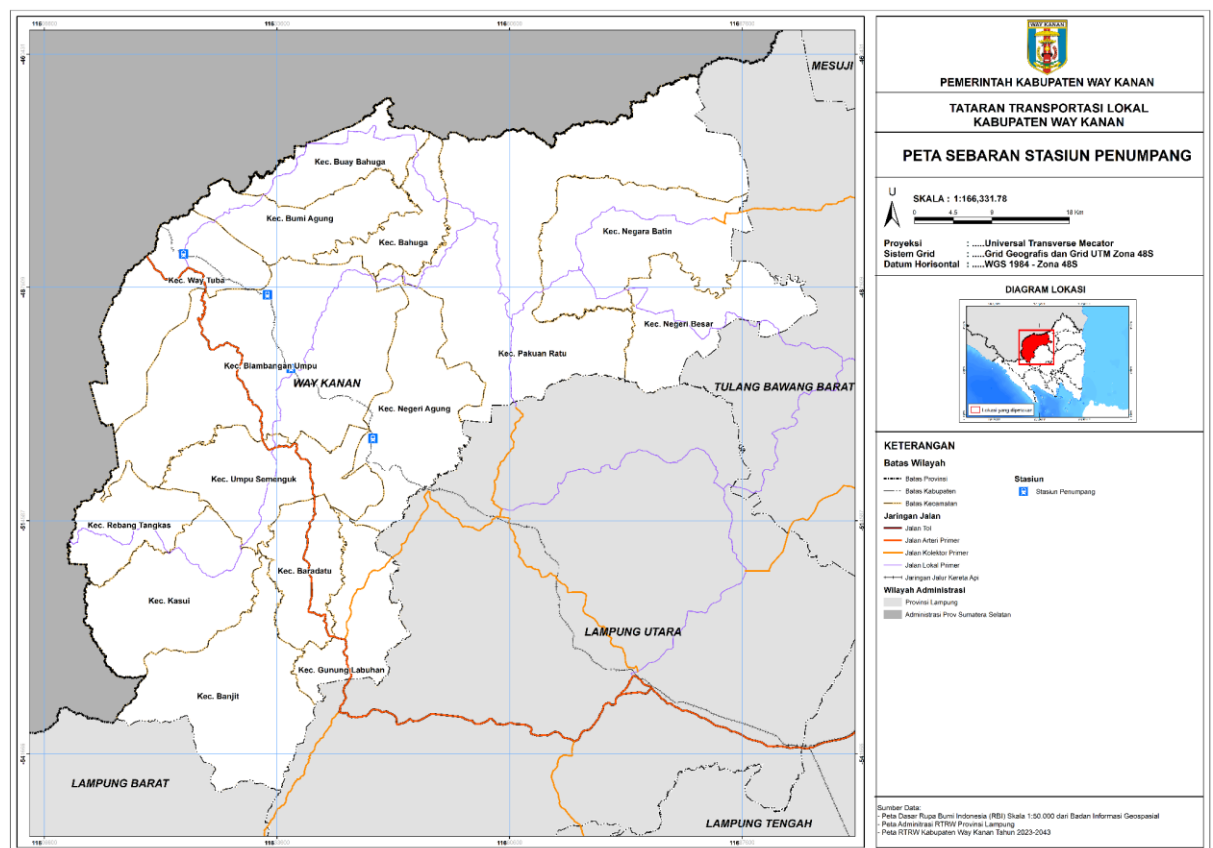
Stasiun ini memiliki tiga jalur kereta api. Pada awalnya,



jalur 2 merupakan sepur lurus. Setelah jalur ganda Cempaka–Giham dimulai pembangunannya tahun 2013-2014, beroperasi parsial pada tahun 2016, dan mulai diuji coba penuh di seluruh segmennya pada Agustus 2018, tata letak stasiun dan pos sinyal di jalur ini dirombak. Jalur 2 kini hanya dijadikan sebagai sepur lurus untuk arah Baturaja-Prabumulih saja dan jalur 3

merupakan sepur lurus baru untuk arah Tanjungkarang. Semua jalur di stasiun ini cukup untuk memuat rangkaian KA Babaranjang.

Uniknya, jalur ganda di petak jalan antara Negeri Agung–Blambangan Umpu tidak sejajar; berbeda ketinggian jalur dan posisinya menjauh dari rute lama jalur. Hal ini karena pengaruh kontur jalur yang berbukit-bukit yang tidak memungkinkan untuk mengepras bukit yang sejajar dengan rute lama. Keunikan lainnya adalah, bersama dengan Stasiun Negara Ratu, apabila ada kereta api penumpang dari arah Prabumulih yang akan berhenti di stasiun ini, maka kereta api tersebut akan melawan arus jalur ganda dari arah Tanjungkarang dan berbelok ke jalur 2 untuk mendapatkan peron. Sebagai akibatnya, jika ada kereta api dari arah Tanjungkarang yang hendak melintas diharuskan berhenti terlebih dahulu di sinyal masuk hingga kereta api penumpang berangkat dan jalur telah aman.



Sumber: Hasil Analisis GIS, 2024

Gambar 5.26 Peta Lokasi Stasiun Kereta Api Penumpang di Kabupaten Way Kanan

Berikut ini adalah layanan kereta api penumpang yang berhenti di beberapa stasiun yang ada di Kabupaten Way Kanan

Tabel 5.4 Layanan Kereta Api Penumpang di Kabupaten Way Kanan

Nama Kereta Api	Kelas	ST Negeri Agung	ST Blambangan Umpu	ST Way Tuba
Rajabasa (1 jadwal)	Ekonomi	V	V	V
Kuala Stabas (2 jadwal)	Ekonomi	X	V	V

Sumber: KAI Access, 2024

5.3 TRANSPORTASI UDARA

Bandara Udara Gatot Subroto yang terletak di Kabupaten Way Kanan (Jalan Lintas Tengah Sumatera) Provinsi Lampung dan berada pada posisi strategis bagi 7 kabupaten (Kabupaten Way Kanan, sebagian Kabupaten Lampung Barat, Kabupaten Pesisir Barat, Kabupaten OKU Induk, Kabupaten OKU Timur dan Kabupaten OKU Selatan), pada awalnya Bandara Gatot Subroto merupakan pangkalan udara militer yang kini telah dikembangkan untuk melayani penerbangan sipil. Pengembangan bandara ini bertujuan untuk meningkatkan konektivitas wilayah, mendukung pertumbuhan ekonomi, serta memfasilitasi mobilitas masyarakat dan barang. Bandara Gatot Subroto memiliki klasifikasi ICAO (Non-precision approach, Code Number 4, code Letter D). Bandara Gatot Subroto dengan kabupaten di sekitarnya yaitu memiliki jarak sebagai berikut,

1. Blambangan Umpu (Kabupaten Way Kanan) - 32 Km (35 Menit)
2. OKU Timur - 8 Km (8 Menit)
3. OKU Selatan - 44 Km (50 Menit)
4. OKU Induk - 48 Km (50 Menit)
5. Bukit Kemuning (Kabupaten Lampung Utara) - 60 Km (65 Menit)
6. Liwa (Kabupaten Lampung Barat) - 148 Km (180 Menit)
7. Pesisir Barat - 178 Km (210 Menit)

Bandar udara Gatot Subroto ini merupakan pangkalan udara TNI Angkatan Darat dan menjadi markas Skadron 12/Serbu. Bandara milik TNI Angkatan Darat, Gatot Subroto yang sebelumnya bernama Lanudad Gatot Subroto Lampung resmi melayani penerbangan komersial mulai 6 April 2019. Peresmian dilakukan oleh Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi didampingi Kepala Staf Angkatan Darat (KSAD) Jenderal TNI Andika Perkasa.

Berdasarkan data yang telah didapatkan kondisi eksisting Bandara Gatot Subroto memiliki fasilitas secara teknis yang sudah layak melayani penerbangan yaitu landas pacu/runway, pelataran pesawat/APRON, landas hubung/taxiway, Winsock, Awos, Damkar, Terminal yang cukup representatif, Aviation Security, Ruang Kedatangan dan Keberangkatan, Baggage Claim, Halaman Parkir, Jalan Masuk menuju Bandara 1 KM dengan 2 Jalur, dan pagar pengaman.

Tabel 5.5 Fasilitas Bandara Gatot Subroto di Kabupaten Way Kanan

Nama Fasilitas	Landas Pacu / Runway	Pelataran Pesawat / Apron	Landas Hubung/ Taxiway	Strip Landasan
Ukuran/Dimensi	2.100x40m	200m x 100m	100m x 30m	2220m x 100m
Konstruksi	Asphalt Concrete	Asphalt Concrete	Asphalt Concrete	Rumput
PCN	14 F/C/Y/T (Sesuai dengan AIP)	14 F/C/Y/T (Sesuai dengan AIP)	14 F/D/Y/T (Sesuai dengan AIP)	
Runway Designation /Azimuth	03 - 21			

Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Way Kanan, 2024

Pembangunan perhubungan udara di Way Kanan diprioritaskan untuk pembangunan dan pengembangan bandar udara Gatot Subroto guna menampung penumpang dan barang. Keberadaan Bandara Gatot Subroto menjadi Bandar Udara Komersial yang sudah melayani penerbangan sipil akan semakin membuka konektivitas antar wilayah. Kehadiran Bandar Udara Gatot Subroto dapat mendukung percepatan dan perluasan pembangunan ekonomi, sejalan dengan tersedianya transportasi udara dari dan ke Kabupaten Way Kanan Provinsi Lampung serta kabupaten/kota di sekitarnya.

Peningkatan aksesibilitas melalui Bandara Gatot Subroto dapat mendorong pertumbuhan pariwisata di Way Kanan dan sekitarnya. Destinasi wisata lokal

dapat lebih mudah dijangkau oleh wisatawan domestik dan internasional serta bandara ini dapat menjadi penghubung yang penting untuk distribusi barang dan logistik, terutama hasil pertanian dan perkebunan yang merupakan komoditas utama Kabupaten Way Kanan.





Sumber: Hasil Dokumentasi Dinas Perhubungan , 2024

Gambar 5.27 Fasilitas Eksisting Bandara Gatot Subroto Kabupaten Way Kanan

5.4 SISTEM JARINGAN SUNGAI, DANAU, DAN PENYEBERANGAN

Rencana sistem jaringan sungai, danau dan penyeberangan di Kabupaten Way Kanan berupa pelabuhan sungai dan danau pengumpan. Pelabuhan sungai dan danau pengumpan merupakan pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan sungai atau danau yang terletak di sungai atau danau yang bersifat pengumpan. Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan RI Nomor 432 Tahun 2018 tentang Rencana Induk Pelabuhan Nasional disebutkan bahwa terdapat Pelabuhan Sungai di Kecamatan Bahuga dan masih dalam tahap rencana. Selain itu terdapat beberapa dermaga kecil di kecamatan Pakuan Ratu dan Negara Batin. Berikut beberapa dermaga kecil di Kecamatan Pakuaan dan Negara Batin:



5.5 ISU STRATEGIS SISTEM TRANSPORTASI

Berikut ini merupakan permasalahan dan isu-isu strategis sistem transportasi yang ada di Kabupaten Way Kanan:

1. Kondisi jalan rusak melebihi 60% jumlah jalan yang tersedia di Kabupaten Way Kanan
2. Angkutan umum masih belum tersedia secara optimal
3. Belum adanya terminal yang memadai dan berfungsi secara optimal
4. Volume kendaraan tinggi pada beberapa lokasi yang terhubung langsung dengan jalan lintas sumatera
5. Bandara Udara Gatot Subroto merupakan pangkalan udara yang juga berfungsi sebagai bandara untuk penerbangan sipil
6. Rencana Pengembangan Pelabuhan Sungai di Kecamatan Bahuga

BAB 6 RENCANA DAN KEBIJAKAN SISTEM TRANSPORTASI DAN KEWILAYAHAN

6.1 RENCANA DAN KEBIJAKAN SISTEM TRANSPORTASI

6.1.1 Rencana dan Kebijakan Transportasi Nasional

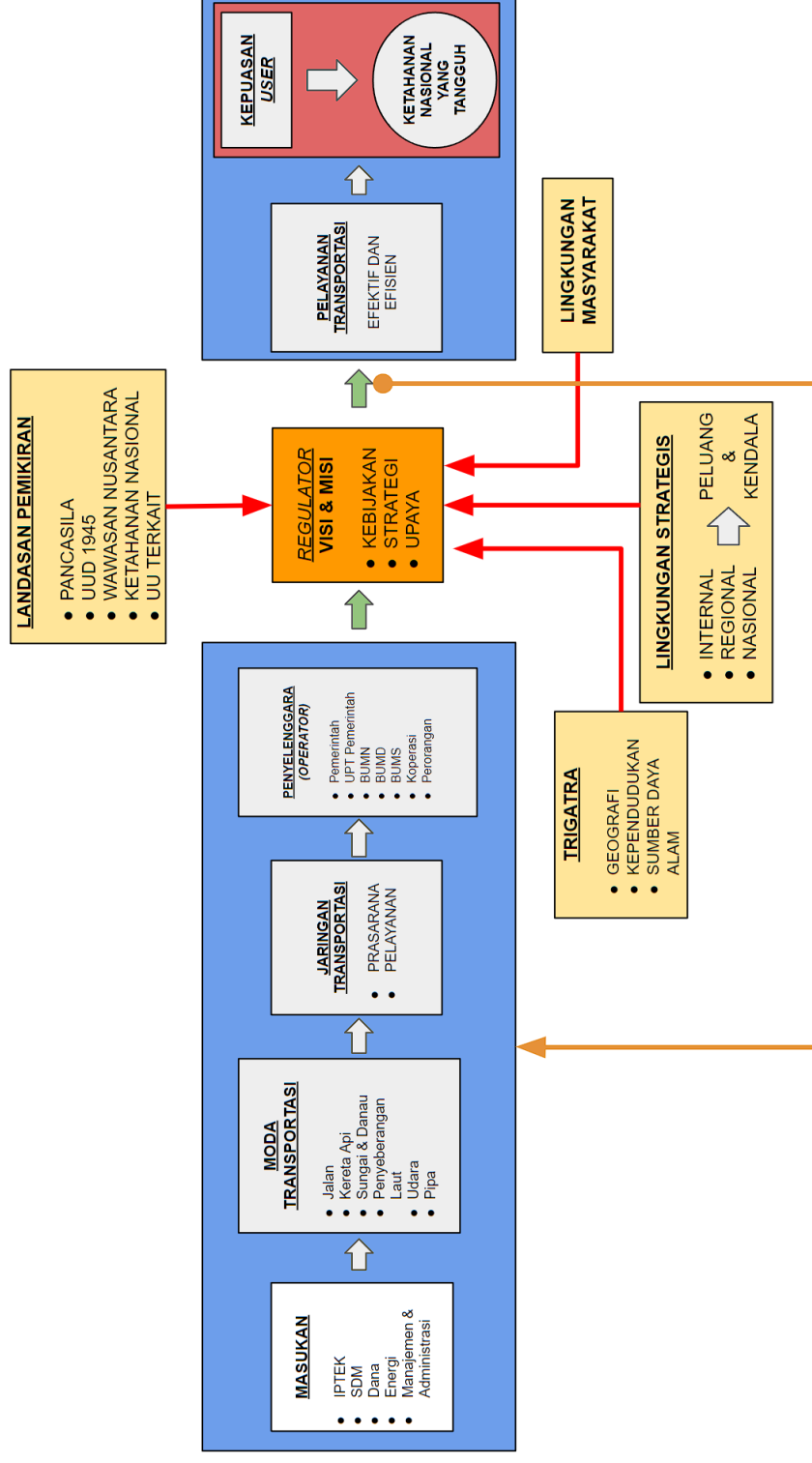
Sistem Transportasi Nasional

Sistem Transportasi Nasional (SISTRANAS) dimuat dalam Peraturan Menteri Perhubungan No KM 49 tahun 2005. Dokumen ini ditujukan dalam rangka mewujudkan transportasi yang efektif dan efisien dalam menunjang dan sekaligus menggerakkan dinamika pembangunan, meningkatkan mobilitas manusia, barang dan jasa, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis, serta mendukung pengembangan kehidupan dalam rangka perwujudan wawasan nusantara dan peningkatan hubungan internasional.

Adapun sasaran yang ditujukan dalam sistranas untuk dapat menunjang tujuan tersebut, yaitu sebagai berikut.

- Selamat;
- Aksesibilitas Tinggi;
- Terpadu;
- Kapasitas Mencukupi;
- Teratur;
- Lancar dan Cepat;
- Mudah Dicapai;
- Tepat Waktu;
- Nyaman;
- Tarif Terjangkau;
- Tertib;
- Aman;
- Rendah Polusi;
- Efisien.

Konsepsi berpikir Sistranas, dapat digambarkan dalam diagram berikut.



Gambar 6.1 Kerangka Berpikir Sistem Transportasi Nasional
 Sumber : Permenhub No KM 49 Tahun 2005

Visi sistem transportasi nasional adalah **“Terwujudnya kualitas dan kuantitas penyediaan serta layanan jasa transportasi yang efektif dan efisien”**

Adapun misi sistranas sebagai berikut:

1. Penyediaan sarana prasarana transportasi yang handal dan berkemampuan tinggi serta memenuhi standar nasional dan internasional
2. Meningkatkan daya saing industri jasa transportasi nasional di pasar global sehingga dapat memberikan nilai tambah bagi ekonomi nasional
3. Pemberdayaan masyarakat dan pemerintah untuk penyelenggaraan transportasi yang efektif dan efisien
4. Peningkatan peran transportasi dalam percepatan pertumbuhan Pembangunan nasional
5. Memperkuat posisi dalam memperjuangkan kepentingan bangsa dalam dunia internasional.

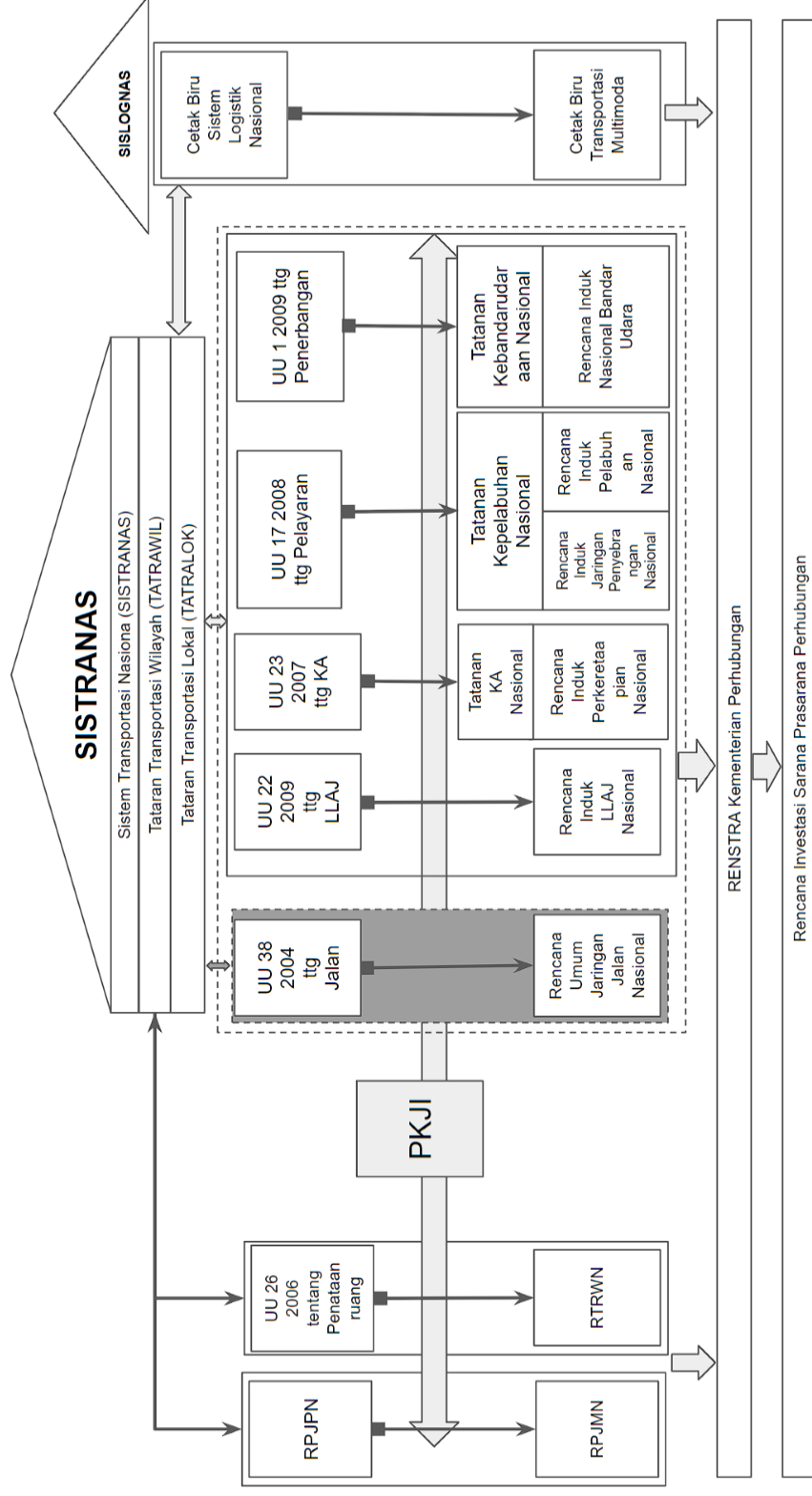
Berdasarkan visi misi tersebut, terdapat rumusan kebijakan sebagai pedoman perumusan strategi. Berikut penjabaran kebijakan sistranas.

1. **Peningkatan Pelayanan Transportasi Nasional**
 - a. Peningkatan kualitas pelayanan
 - b. Peningkatan keterpaduan dokumen sistem transportasi hingga Tingkat lokal (kabupaten/kota)
 - c. Peningkatan peranan sektor transportasi terhadap pengembangan dan peningkatan daya saing sektor lain.
 - d. Peningkatan dan Pengembangan Sektor Transportasi sebagai urat nadi penyelenggaraan sistem logistik nasional
 - e. Penyeimbangan peranan BUMN, BUMD, Swasta dan Koperasi
 - f. Perawatan Prasarana Transportasi
 - g. Optimalisasi Penggunaan Fasilitas
 - h. Keterpaduan Antarmoda

- i. Pengembangan Kapasitas Transportasi
- j. Peningkatan Pelayanan pada daerah tertinggal
- k. Peningkatan pelayanan untuk kelompok masyarakat tertentu
- l. Peningkatan pelayanan keadaan darurat
- 2. **Peningkatan Keselamatan dan Keamanan Transportasi**
 - a. Peningkatan keselamatan transportasi
 - b. Peningkatan keamanan transportasi
- 3. **Peningkatan Pembinaan Pengusahaan Transportasi**
 - a. Peningkatan efisiensi dan daya saing
 - b. Penyederhanaan perizinan dan deregulasi
 - c. Peningkatan kompetisi moda transportasi
 - d. Peningkatan standarisasi pelayanan dan teknologi
 - e. Peningkatan penerimaan dan pengurangan subsidi
 - f. Peningkatan aksesibilitas Perusahaan nasional transportasi ke luar negeri
 - g. Peningkatan produktivitas dan efisiensi Perusahaan jasa transportasi
 - h. Pembinaan badan usaha milik negara (BUMN)
- 4. **Peningkatan Kualitas Sumber Daya Manusia, serta Ilmu Pengetahuan dan Teknologi**
 - a. Peningkatan inovasi melalui penelitian dan pengembangan
 - b. Pengembangan Pendidikan dan pelatihan transportasi
 - c. Peningkatan kepedulian masyarakat terhadap peraturan perundangan transportasi
- 5. **Peningkatan pemeliharaan dan Kualitas Lingkungan Hidup Serta Penghematan Penggunaan Energi**
 - a. Peningkatan proteksi kualitas lingkungan
 - b. Peningkatan kesadaran terhadap ancaman tumpahan minyak
 - c. Peningkatan konservasi energi
 - d. Penghematan penggunaan ruang
- 6. **Peningkatan Penyediaan Dana Pembangunan Transportasi**
 - a. Peningkatan penerimaan dari pemakaian jasa transportasi

- b. Peningkatan anggaran Pembangunan nasional dan daerah
 - c. Peningkatan partisipasi swasta dan koperasi
 - d. Pemanfaatan hibah untuk program-program tertentu
7. **Peningkatan Kualitas Administrasi Negara di Sektor Transportasi**
- a. Penerapan Manajemen Modern
 - b. Pengembangan data dan perencanaan transportasi
 - c. Peningkatan struktur organisasi
 - d. Peningkatan sumberdaya manusia
 - e. Peningkatan sistem pemotivasian
 - f. Peningkatan sistem pengawasan

Sistranas merupakan pedoman dalam perencanaan sistem transportasi tingkat provinsi dan kab/kota. Berikut merupakan hierarki perencanaan transportasi.



Gambar 6.2 Hirarki Sistem Perencanaan Transportasi Indonesia

Sumber : Permenhub No KM 49 Tahun 2005

Perwujudan sistranas diarahkan untuk dapat menyeimbangkan permintaan dan penyediaan jasa transportasi termasuk jaringan prasarana dan pelayanan transportasi. Pengembangan prasarana dan jaringan pelayanan dilakukan dalam masing-masing hirarki tataran transportasi dengan menimbang aspek komersialisasi, keselamatan, keunggulan moda yang menyesuaikan dengan kondisi geografi wilayah, demografi dan sumber daya alam, sehingga terintegrasi dengan moda transportasi yang ada. Perencanaan transportasi pada masing-masing hirarki tatarannya memiliki pola-pola dasar yang diatur dalam sistranas. Berikut merupakan penjabaran pola dasar tataran transportasi.

1. Fungsi

Secara singkat fungsi dari masing-masing tataran transportasi berfungsi sebagai pedoman pengembangan jaringan prasarana dan pelayanan yang memfasilitasi setiap tingkatannya, baik antar simpul atau dari simpul ke tingkat simpul di atasnya.

2. Keterpaduan Tatanan

Diwujudkan dalam dimensi keterpaduan antar hirarki tataran transportasi, dan interaksinya serta dimensi waktu pada seluruh dokumen tataran transportasi disusun secara horizon dalam periode waktu sampai dengan 20 tahun, dan dapat diadakan kajian ulang sekurang-kurangnya satu kali periode 5 tahun.

3. Proses Penyusunan dan Penetapan

Penyusunan dan penetapan dokumen tataran transportasi dilakukan pada masing-masing tingkatan hirarkinya. Pada tataran transportasi nasional pemerintah pusat bertanggung jawab dalam penyusunan dan penetapan, sedangkan pemerintah provinsi bertanggung jawab atas penyusunan dan penetapan tataran transportasi wilayah, hal yang sama dilakukan oleh pemerintah daerah dalam penyusunan dokumen tataran transportasi lokal.

4. Pembinaan

Pembinaan dilakukan oleh masing-masing tingkatan dokumen dengan wewenang menetapkan kebijakan dan strategi pengembangan transportasi serta menetapkan arah pengembangan transportasi.

5. Kebijakan

Pedoman pokok kebijakan dalam dokumen Tatranas, Tatrakil, dan Tatralok sebagai berikut :

- a. Peningkatan Pelayanan Transportasi
- b. Pembinaan Keselamatan dan Keamanan Transportasi
- c. Pembinaan Pengusahaan Transportasi
- d. Peningkatan Kualitas SDM dan Iptek
- e. Pemeliharaan dan Peningkatan kualitas lingkungan hidup serta penghematan penggunaan energi
- f. Peningkatan Penyediaan dana pembangunan transportasi
- g. Peningkatan kualitas administrasi di sektor transportasi

6. Simpul dan Ruang Lalu Lintas

Simpul dan ruang lalu lintas dibagi kedalam masing-masing hirarki tataran transportasi. Berikut merupakan penjabarannya.

- a. Simpul dan ruang lalu lintas transportasi nasional
 - 1) Transportasi jalan dengan simpul terminal Tipe A dan jaringan jalan nasional.
 - 2) Transportasi kereta api dengan simpul stasiun penumpang dan barang pada jaringan pelayanan lintas utama antarkota.
 - 3) Transportasi sungai dan danau dengan simpulan pelabuhan utama dan jaringan trayek tetap dan teratur utama.
 - 4) Transportasi udara dengan simpul bandar udara pusat penyebaran dan jaringan pelayanan rute utama.
 - 5) Transportasi pipa dengan simpul berupa pelayanan provinsi dan lintas batas negara.
- b. Simpul dan ruang lalu lintas transportasi wilayah
 - 1) Simpul terminal penumpang tipe B dan angkutan barang pengumpan dan jaringan jalan provinsi.

- 2) Stasiun penumpang dan stasiun barang pengumpan dan jaringan lintas cabang.
 - 3) Transportasi sungai dan danau dengan simpul pelabuhan pengumpul dan jaringan trayek tetap dan teratur pengumpan.
 - 4) Transportasi udara dengan simpul berupa bandar udara klasifikasi C dan jaringan pelayanan rute pengumpan.
- c. Simpul dan ruang lalu lintas transportasi lokal
- 1) Transportasi jalan dengan simpul terminal penumpang tipe C dan terminal angkutan barang lokal serta jaringan jalan kabupaten dan jalan kota.
 - 2) Transportasi kereta api dengan simpul berupa stasiun penumpang dan stasiun barang pengumpan dan jaringan lintas angkutan kota.
 - 3) Transportasi sungai dan danau dengan simpul pelabuhan lokal dan jaringan trayek dalam kabupaten/kota.
 - 4) Transportasi udara dengan simpul berupa bandar udara bukan pusat penyeberangan dengan klasifikasi A dan B serta jaringan pelayanan dalam kabupaten/kota.
 - 5) Transportasi pipa dengan simpul pelayanan dalam kabupaten/kota.

7. Sistematika Penulisan Dokumen

Dokumen transportasi disusun dengan sistematika yang sekurang-kurangnya memuat pendahuluan, kondisi saat ini dan mendatang, arah pengembangan jaringan transportasi dan penutup. Hal ini berlaku pada setiap hirarki dokumennya.

Selain pola dasar dalam penyusunan dokumen perencanaan transportasi, adapun arah perwujudan jaringan. Berikut detail arah perwujudan jaringan dalam sistem transportasi nasional.

1. Transportasi Antarmoda/Multimoda

a. Jaringan Pelayanan

Jaringan pelayanan transportasi antar moda diwujudkan melalui keterpaduan antar trayek angkutan jalan, kereta api, sungai dan danau, penyeberangan, laut dan udara dengan memperhatikan keunggulan moda berdasarkan kesesuaian teknologi dan karakteristik wilayah layanan, serta lintas tataran transportasi dalam setiap hirarkinya.

b. Jaringan Prasarana

Perwujudan jaringan prasarana dilakukan dengan memperhatikan karakteristik tiap moda, dan didasarkan pada konsep pengkombinasian antar moda utama yang memberikan pelayanan pada jalur utama, moda pengumpan, dan moda lanjutan. Keterpaduan jaringan pelayanan dan prasarana diwujudkan dalam bentuk interkoneksi pada simpul transportasi yang berfungsi sebagai titik yang memfasilitasi alih moda yang dapat disebut sebagai terminal antar moda dari aspek tatanan fasilitas, fungsional dan operasional yang harus dapat melibatkan pelayanan menerus yang tidak terputus antarmoda yang terlibat.

2. Transportasi Jalan

a. Jaringan Pelayanan

Jaringan jalan nasional diwujudkan melalui pengembangan jaringan jalan khususnya jaringan jalan dalam pulau dan untuk pulau-pulau besar. Jaringan pelayanan angkutan umum diwujudkan dalam trayek tetap dan tidak tetap. Jaringan angkutan umum dalam trayek antar kota dan antar provinsi diwujudkan dengan memperhatikan pola pergerakan orang dan barang.

b. Jaringan Prasarana

Pengembangan jaringan jalan diwujudkan dalam jaringan pada tiap status jalannya yang dapat terhubung secara sistematis dan disesuaikan dengan kondisi geografis wilayah. Sistem transportasi jalan pada tatanas yaitu terminal tipe A, terminal tipe B pada tatrakil, terminal tipe C pada tatrakabupaten/kota diupayakan terpadu dalam sistem transportasi jalan

3. Transportasi Kereta Api

a. Jaringan Pelayanan

Jaringan pelayanan transportasi kereta api diwujudkan dalam jaringan pelayanan transportasi kereta api antarkota, serta jaringan pelayanan transportasi kereta api perkotaan. Jaringan transportasi kereta api diwujudkan dalam bentuk jaringan lintas yang dapat menghubungkan antar simpul dengan kebijakan transportasi pada masing-masing wilayahnya.

b. Jaringan Prasarana

Diwujudkan dengan memperhatikan arah kebijakan transportasi nasional terkhusus pada keunggulan komparatif moda, keterpaduan antar dan intra moda, serta memperhatikan pola pergerakan orang dan barang sehingga terwujud jaringan transportasi yang efektif dan efisien pada tiap tataran. Simpul dalam transportasi kereta api adalah stasiun diwujudkan secara bertahap dengan memperhatikan peran dan fungsinya dalam jaringan pelayanan dan prasarana jalan rel sesuai dengan kondisi ekonomi-sosial-budaya.

4. Transportasi Sungai dan Danau

a. Jaringan Pelayanan

Pengembangan angkutan sungai dan danau antar kabupaten/kota diwujudkan dalam trayek teratur dan trayek tidak tetap dan tidak teratur dengan memperhatikan arah kebijakan transportasi nasional, keunggulan komparatif, keterpaduan antar dan intra moda, dengan memperhatikan pola pergerakan orang dan barang sehingga terwujud jaringan transportasi tataran transportasi yang efisien.

b. Jaringan Prasarana

Pelabuhan sungai dan danau menurut peran dan fungsinya terdiri dari pelabuhan sungai dan danau yang melayani 1 angkutan antar provinsi, pelabuhan sungai dan danau yang melayani angkutan antar kabupaten/kota dalam provinsi, serta pelabuhan sungai dan danau yang melayani angkutan dalam kabupaten/kota.

5. Transportasi Udara

a. Jaringan Pelayanan

Berupa jaringan penerbangan yang meliputi penerbangan luar negeri yang meliputi penerbangan luar negeri dan penerbangan dalam negeri dengan pengelompokkan berdasarkan rute utama, rute pengumpan, dan rute perintis.

b. Jaringan Prasarana

Perwujudan jaringan prasarana transportasi udara pada Tatanas berupa bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan primer, sekunder, dan tersier dengan lingkup pelayanan nasional dan internasional. Perwujudan jaringan prasarana transportasi udara pada Tatarwil berupa bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan sekunder dan bandar udara pusat penyeberangan dengan skala pelayanan tersier, dengan lingkup pelayanan beberapa provinsi dan atau beberapa kabupaten/kota dalam satu provinsi dan terhubung dengan bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan primer dan bandar udara pusat penyebaran dengan skala pelayanan sekunder.

Perwujudan jaringan prasarana transportasi udara pada Tatalok berupa bandar udara bukan pusat penyebaran yang tidak mempunyai daerah cakupan.

6. Transportasi Pipa

a. Jaringan Pelayanan

Jaringan pelayanan transportasi pipa pada Tatanas yaitu jaringan pipa yang menghubungkan antara pusat produksi di satu provinsi dengan pusat distribusi di provinsi lainnya, baik melalui darat maupun melalui laut antara pusat produksi dan pusat distribusi ke pusat distribusi dalam provinsi lainnya, baik melalui darat maupun melalui laut pada Tatarwil dan antar pusat produksi dan pusat distribusi ke pusat distribusi lainnya dalam kabupaten/kota baik melalui darat maupun melalui laut pada Tatalok.

b. Jaringan Prasarana

Jaringan transportasi pipa dikembangkan sesuai dengan perkembangan industri yang memerlukannya, dan dapat

dikembangkan antara pulau atau negara lain dengan Pulau Jawa Madura untuk gas, BBM, dan lain sebagainya, seperti pipa dari Singapura dan Gresik, dari pusat penyulingan ke pusat distribusi guna memenuhi kebutuhan industri dan rumah tangga perkotaan.

b. Rencana Strategis Kementerian Perhubungan

Rencana Strategis Kementerian Perhubungan diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 80 Tahun 2020. Penyusunan renstra kemenhub diatur dengan menggunakan arahan pembangunan nasional yang termuat dalam RPJPN (2005-2025), yang didalamnya memuat sasaran pembangunan tahap ke-4 (RPJMN 2020-2024) yang berbunyi *“Terwujudnya masyarakat Indonesia yang mandiri, maju, adil dan makmur melalui percepatan pembangunan di segala bidang dengan struktur perekonomian yang kokoh berlandaskan keunggulan kompetitif”*. Selain itu, penyusunan dokumen renstra kemenhub juga mempertimbangkan renstra kemenhub sebelumnya.

Terdapat empat fokus pembangunan sektor perhubungan yang menjadi dasar isu strategis pembangunan transportasi Tahun 2020-2024, sebagai berikut :

- 1) Peningkatan aksesibilitas antar wilayah untuk dapat mencapai pemerataan ekonomi;
- 2) perkuatan konektivitas antar wilayah dalam mendukung perekonomian wilayah;
- 3) Integrasi layanan antar sektor unggulan dalam pengembangna kawasan;
- 4) Memperkuat layanan transportasi perkotaan dalam rangka mendukung kualitas mobilitas perkotaan.

Berdasarkan isu strategi tersebut serta kesinambungan Rencana Strategis Kementerian Perhubungan Tahun 2015-2019, maka sasaran strategis dalam Indikator Kinerja Utama (IKU) adalah sebagai berikut.

1. Terwujudnya Konektivitas Nasional

Hal ini diwujudkan dengan meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap jasa layanan transportasi.

2. Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi

- a. Meningkatnya layanan transportasi dengan indikator capaian berupa *on time performance* dan penurunan emisi gas rumah kaca serta meningkatnya indeks kepuasan masyarakat terhadap pelayanan publik sektor transportasi;
- b. Tercapainya restrukturisasi dan reformasi birokrasi di Kementerian Perhubungan dengan meningkatnya tata kelola pelayanan publik, tata kelola kebijakan, regulasi, dan hukum dan meningkatkan tata kelola organisasi;
- c. terwujudnya penggunaan teknologi transportasi yang tepat guna, tepat sasaran dan ramah lingkungan.

3. Meningkatnya Keselamatan Transportasi

Diwujudkan dengan meningkatnya keselamatan dan keamanan transportasi.

Dalam rencana strategis kemenhub terdapat *highlight* program prioritas infrastruktur pada tiap pulau. Adapun pada pulau sumatera yaitu:

1. Pembangunan Pelabuhan Hub Belawan/Kuala Tanjung sebagai bagian dari 7 pelabuhan hub Integrated Port Network;
2. Pengembangan Angkutan Umum Massal di Metropolitan Medan dalam rangka mengurangi kemacetan perkotaan;
3. Bandara Barn: Bukit Malintang, dan Labuhan Batu dalam rangka mendukung daerah terluar dan perbatasan dan sebagai bagian dari 21 bandara barn 2020 - 2024;
4. KA Trans Sumatera dalam rangka mendukung angkutan logistik di Pulau Sumatera

Arah kebijakan pengembangan dan pembangunan transportasi nasional antara lain:

1. Membuka Aksesibilitas untuk Mencapai Pemerataan Ekonomi untuk Perkuatan Aksesibilitas Daerah Tertinggal dan Perbatasan serta Keselamatan Transportasi;

- 
2. Merajut Konektivitas Antar Wilayah sebagai upaya Perkuatan Jalur Logistik Utama;
 3. Dukungan Aksesibilitas dalam Pengembangan Kawasan Industri, Pariwisata dan KEK Luar Jawa sebagai wujud Dukungan Infrastruktur untuk Sektor Unggulan Industri dan Pariwisata; dan
 4. Peningkatan Kualitas Mobilitas Perkotaan guna mewujudkan Pengembangan Transportasi Perkotaan.

Tabel 6.1 Sasaran Strategis, Arah Kebijakan dan Strategi Rencana Strategis Kementerian Perhubungan 2020-2024

Sasaran Strategi	Arah Kebijakan	Strategi
Terwujudnya Konektivitas Nasional	1. Optimalisasi simpul transportasi eksisting 2. Pembangunan simpul transportasi barang 3. Pembagian komoditas barang ekspor-impor pada pelabuhan di seluruh Indonesia 4. Reaktivasi jalur moda transportasi 5. Sinergitas angkutan umum dengan moda transportasi lokal 6. Penguatan distribusi barang di seluruh wilayah Indonesia 7. Penguatan jaringan layanan moda eksisting terhadap simpul utama dan kawasan rawan bencana, perbatasan, terluar, dan terpencil. 8. Peningkatan aksesibilitas melalui perluasan jaringan layanan moda menuju simpul utama dan kawasan rawan bencana, perbatasan, terluar, dan terpencil 9. Mengoptimalkan sinergi angkutan umum dengan moda transportasi lokal 10. Pengembangan kelembagaan pengelolaan transportasi perkotaan di wilayah aglomerasi.	a. Penguatan jaringan transportasi eksisting b. Perluasan jaringan pelayanan transportasi c. Penguatan transportasi antar moda dan multi moda d. Pembangunan fasilitas alih moda di simpul transportasi e. Penerapan Traffic Demand Management pada semua layanan transportasi f. Optimalisasi rute pelayanan distribusi angkutan barang di seluruh wilayah Indonesia g. Pembangunan pergudangan pada simpul utama transportasi h. Peningkatan aksesibilitas menuju KEK, KSPN, dan PSN i. Mengoptimalkan sinergi angkutan umum dengan moda transportasi lokal j. Penempatan Pejabat Fungsional sesuai kebutuhan pembangunan dan pengembangan simpul transportasi k. Penyiapan kompetensi keahlian profesional pada jabatan fungsional pembangunan dan pengembangan serta pengoperasian simpul transportasi di seluruh wilayah Indonesia l. Perumusan tindak lanjut pembangunan berkelanjutan setelah operasional simpul transportasi seluruh wilayah Indonesia m. Mendorong pembentukan Badan Pengelola Transportasi Perkotaan

Sasaran Strategi	Arah Kebijakan	Strategi
		n. Kajian peraturan yang mendukung terwujudnya kegiatan multimoda o. Mendorong peluang kerja sama dengan Badan Usaha/Swasta untuk melaksanakan proyek potensial
Meningkatnya Kinerja Pelayanan Transportasi	1) Pengurangan waktu tunggu dan waktu perjalanan transportasi 2) Optimalisasi SDM pelayanan sarana dan prasarana 3) Peningkatan pemenuhan standar pelayanan sarana dan prasarana transportasi 4) Pemanfaatan teknologi untuk meningkatkan kinerja OTP pada pelayanan moda transportasi 5) Penerapan pelayanan umum massal berbasis moda angkutan di daerah perkotaan 6) Penguatan skema pendanaan pengembangan sistem transportasi perkotaan 7) Mendukung kinerja logistik nasional	1) Pengukuran tingkat kepuasan layanan pengguna jasa moda transportasi 2) Penyusunan instrumen untuk mengukur tingkat kepuasan layanan pengguna jasa transportasi 3. 3) Penyusunan program pengembangan SDM pelaku jasa layanan transportasi untuk memenuhi harapan pengguna jasa transportasi sesuai standar pelayanan yang diberlakukan 4) Pemanfaatan teknologi untuk meningkatkan kinerja pelayanan 5) Mengembangkan prototipe sistem informasi transportasi sebagai inovasi teknologi layanan yang mampu menyajikan kondisi real time OTP 6) Dukungan terhadap transportasi ramah lingkungan, gender, difabel, dan lansia 7) Peningkatan pemenuhan standar pelayanan sarana dan prasarana 8) Evaluasi sistem dan peraturan yang telah ada untuk mencari akar permasalahan delay yang terjadi pada sistem layanan transportasi 9) Subsidi Pengembangan Transportasi Perkotaan 10) Standarisasi kinerja pada 7 pelabuhan utama

Sasaran Strategi	Arah Kebijakan	Strategi
		11) Pengembangan rute jaringan saling terhubung (loop) distribusi domestic 12) Pengembangan sistem informasi logistik (e-logistic) 13) Pengembangan angkutan multimoda dan antarmoda ke kawasan hinterland 14) Peremajaan kapal niaga dengan mengutamakan peran galangan kapal dalam negeri 15) Penguatan keterpaduan angkutan tol laut dengan moda lain
Meningkatnya Keselamatan Transportasi	1) Penegakan hukum atas aturan yang diberlakukan 2) Pemanfaatan teknologi untuk penyusunan database kecelakaan darat, laut, udara dan perkeretaapian, KIR online, travel data recording. 3) Pengembangan aplikasi pengaduan pelayanan transportasi untuk menunjang keamanan dan keselamatan transportasi 4) Kontrol kelengkapan keselamatan dan keamanan moda angkutan 5) Pembatasan usia kendaraan layanan moda angkutan umum 6) Penyediaan fasilitas ZoSS (Zona Selamat Sekolah) dan Rute Aman Selamat Sekolah (RASS) dan taman edukasi 7) Peningkatan pemenuhan kebutuhan fasilitas	1) Penegakan hukum 2) Mengoptimalkan kegiatan peningkatan keselamatan dan keamanan 3) Pembatasan usia sarana prasarana transportasi 4) Peningkatan kualitas sarana dan prasarana Perhubungan 5) Peningkatan monitoring dan audit secara berkala kualitas sarana dan prasarana transportasi 6) Pemanfaatan teknologi keamanan dan keselamatan transportasi 7) Penyusunan SOP perbaikan fasilitas transportasi yang mengalami gangguan 8) Edukasi keselamatan transportasi 9) Penyusunan dan penerapan SOP keamanan di setiap lokasi simpul utama transportasi 10) Peningkatan sertifikasi sarana dan prasarana kereta api

Sasaran Strategi	Arah Kebijakan	Strategi
	keselamatan dan pengujian 8) Pengembangan sistem informasi terkait security awareness di setiap lokasi simpul utama transportasi 9) Pemenuhan SDM Keselamatan dan Keamanan Transportasi.	11) Perbaikan dan pengembangan SOP keselamatan untuk setiap moda
Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Kebijakan, Regulasi, dan Hukum	1) Peningkatan kualitas formulasi kebijakan yang mampu merespon dengan cepat dinamika kondisi transportasi 2) Peningkatan pelaksanaan rekomendasi kebijakan bidang transportasi yang telah ditetapkan	1) Pengendalian kualitas formulasi kebijakan yang mampu merespon dengan cepat dinamika kondisi transportasi 2) Jangka waktu proses pengusulan kebijakan hingga menjadi Keputusan atau Peraturan Menteri Perhubungan 3) Pelaksanaan kebijakan bidang transportasi yang telah ditetapkan dalam Keputusan atau Peraturan Menteri Perhubungan 4) Peningkatan EST (Environmentally Sustainable Transportation) / transportasi berkelanjutan untuk setiap kota metropolitan dan kota besar 5) Efisiensi energi dan pemanfaatan energi ramah lingkungan Penyusunan SOP layanan transportasi ramah lingkungan
Meningkatnya Kualitas SDM Transportasi yang	1) Pemenuhan kebutuhan SDM unggul yang link and match dengan kebutuhan industri dan pengembangan sarana prasarana. 2) Pembentukan SDM Yang Berkarakter Dan	• Pengembangan Sumber Daya Manusia (SDM) yang mumpuni; • Peningkatan Link and Match SDM Transportasi; • Penguatan SDM Transportasi Berbasis Wilayah

Sasaran Strategi	Arah Kebijakan	Strategi
Kompeten	Berintegritas; 3) Peningkatan Relevansi dan Daya Saing Lembaga Diklat SDM Transportasi; 4) Optimalisasi peran kelembagaan (BPSDM Perhubungan) dalam pengembangan SDM transportasi.	dan Kemasyarakatan ; • Peningkatan Pendidikan Agama, Karakter dan Budi Pekerti; • Peningkatan Pemahaman dan Pengamalan Nilai-nilai Agama; • Peningkatan Pendidikan Kewarganegaraan dan Bela Negara; • Melakukan reformasi di sistem pendidikan dan pelatihan vokasi di sektor Transportasi yang dilakukan secara terpadu dan terintegrasi; • Peningkatan Kualitas dan Pengembangan Penelitian • Transformasi kelembagaan Balai/ UPT BPSDM Perhubungan menuju BLU/BHMN; • Peningkatan peran BPSDM Perhubungan dalam pengembangan lembaga pendidikan dan pelatihan SDM transportasi.
Meningkatnya Kualitas Transportasi yang Berkelanjutan	Pembangunan berkelanjutan yang menjamin keberlanjutan kehidupan ekonomi dan sosial masyarakat, menjaga kualitas lingkungan hidup, serta meningkatkan pembangunan yang inklusif dan pelaksanaan tata kelola yang mampu menjaga peningkatan kualitas kehidupan dari satu generasi ke generasi berikutnya.	1. Menghitung Nilai indeks berkelanjutan (sustainability index) pada sarana dan/atau prasarana transportasi sebagai acuan dan feedback bagi peningkatan kualitas sistem transportasi 2. Perumusan kebijakan adaptasi dan/atau mitigasi perubahan iklim di sektor transportasi serta pelaporan rencana aksi penurunan emisi GRK di sektor transportasi Melakukan Pemetaan Dan Intensifikasi Dokumen Lingkungan

Sasaran Strategi	Arah Kebijakan	Strategi
Meningkatnya Pengawasan dan Pengendalian	Mengoptimalkan kegiatan pengendalian dan pengawasan terhadap kinerja Kementerian Perhubungan	1. Melakukan reviu Renstra dan Renja Kemenhub secara kontinu 2. Melakukan Evaluasi Kemanfaatan Terhadap Rencana Pembangunan dan Pengembangan Sarana dan Prasarana Transportasi 3. Pengembangan dan penyempurnaan untuk monitor capaian kinerja seluruh pegawai Kementerian Perhubungan 4. Pengembangan sistem e-monev untuk penilaian kinerja Kementerian Perhubungan 5. Mendorong peningkatan tindak lanjut terhadap rekomendasi Laporan Hasil Audit (LHA)
Meningkatnya Kualitas Tata Kelola Pemerintahan Baik	a. Optimalisasi reformasi regulasi dalam pembentukan ataupun pengaturan kembali tata kelembagaan di lingkungan Kementerian Perhubungan. b. Pemanfaatan teknologi dalam melakukan pengendalian dan pengawasan atas penegakan hukum secara konsisten c. Penyempurnaan SOP layanan transportasi d. Pembentukan ataupun pengaturan kembali tata kelembagaan di lingkungan Kementerian Perhubungan e. Penguatan kelembagaan dalam rangka peningkatan peran Balai atau UPT. f. Deregulasi peraturan dan perizinan serta sinkronisasi regulasi antar Lembaga	1. Penertiban paket-paket deregulasi perizinan di lingkungan Kementerian Perhubungan 2. Peningkatan pemahaman dan kesadaran pengguna dalam penerapan SOP layanan transportasi 3. Penggunaan aplikasi teknologi informasi dan komunikasi untuk layanan transportasi baik komersial maupun nonkomersial. 4. Pelaksanaan edukasi dalam penggunaan teknologi informasi dan komunikasi 5. Peningkatan pengelolaan / manajemen transportasi untuk mendukung <i>smart city</i> pada kota besar dan metropolitan Peraturan pemanfaatan milik negara di lingkungan

	g. Penilaian atas capaian maturitas penyelenggaraan SPIP Kementerian	kementerian perhubungan
--	--	-------------------------

c. Rencana Strategis Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat

Rencana strategis kementerian pekerjaan umum diatur dalam Permen PUPR Nomor 23 Tahun 2020. Dalam peraturan menteri tersebut terdapat visi kementerian pekerjaan umum dan perumahan rakyat yaitu **“Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat yang Andal, Responsif, Inovatif dan Profesional dalam Pelayanan Kepada Presiden dan Wakil Presiden untuk Mewujudkan Visi dan Misi Presiden dan Wakil Presiden”** dalam melaksanakan visi tersebut terdapat misi dengan uraian sebagai berikut.

1. Memberikan dukungan teknis dan administratif serta analisis yang cepat, akurat, dan responsif kepada Presiden dan Wakil Presiden dalam pengambilan dan pelaksanaan kebijakan pembangunan serta penyelenggaraan infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.
2. Memberikan dukungan teknis dan administratif kepada Presiden dalam menyelenggarakan pembangunan infrastruktur sumber daya air, konektivitas, perumahan dan permukiman dalam suatu pengembangan infrastruktur wilayah yang terpadu.
3. Menyelenggarakan pelayanan yang efektif dan efisien di bidang tata kelola, perencanaan, pengawasan, informasi, dan hubungan kelembagaan.
4. Meningkatkan kualitas sumber daya manusia, penyelenggaraan jasa konstruksi, dan pembiayaan infrastruktur dalam mendukung penyelenggaraan infrastruktur Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat.

Dalam kementerian pekerjaan umum dan perumahan rakyat yang bertanggung jawab atas konektivitas antar wilayah adalah bidang bina marga. Dalam renstra kemen pupr salah satu sasaran strategis yang berhubungan dengan konektivitas dan jaringan jalan adalah Meningkatkan konektivitas

jaringan jalan nasional dengan indikator kinerja yaitu waktu tempuh pada jalan lintas utama pulau (dalam jam per 100 km).

Strategi pembangunan wilayah Pulau Sumatera yaitu peningkatan pelayanan dasar, penguatan pusat-pusat pertumbuhan wilayah, pelaksanaan otonomi daerah, penguatan konektivitas yang dilakukan melalui konektivitas antar moda laut, sungai, darat, dan udara, pengarusutamaan penanggulangan bencana dan adaptasi perubahan iklim. Prioritas pembangunan wilayah Sumatera dalam tahun 2020-2024 yang mencakup dan bersinggungan dengan lingkup wilayah administrasi Provinsi Lampung adalah adanya preservasi penanganan jalan eksisting, penyiapan readiness criteria dan pengembangan jaringan konektivitas pada Jalan Lintas Barat Sumatera dan Jalan Lintas Tengah Lampung.

b. Rencana dan Kebijakan Transportasi Provinsi

p. Sistem Transportasi Wilayah Provinsi Lampung

Sistem transportasi wilayah provinsi lampung dilakukan untuk dapat menyediakan arahan kebijakan perencanaan dan pengembangan transportasi di wilayah Provinsi Lampung yang berintegrasi dan bersinergi secara efektif dan efisien dengan parameter:

1. Menekan lamanya waktu pelayanan pada simpul transportasi
2. Penurunan biaya pelayanan transportasi pada simpul moda transportasi
3. Kelancaran arus barang dan mobilitas orang
4. Peningkatan aksesibilitas masyarakat dari dan ke daerah tertinggal
5. Peningkatan aksesibilitas masyarakat dari dan ke kawasan pariwisata
6. Mendukung pembangunan ekonomi daerah dengan menjamin aksesibilitas dan infrastruktur yang handal dari kawasan industri ke kawasan pelabuhan

Adapun arah kebijakan transportasi jalan Provinsi Lampung meliputi :

- 1) Mengharmonisasikan keterpaduan sistem jaringan jalan dengan kebijakan tata ruang wilayah Provinsi Lampung yang merupakan acuan

- pengembangan wilayah dan meningkatkan keterpaduannya dengan sistem jaringan prasarana lainnya,
- 2) Mempertahankan kinerja pelayanan jaringan jalan yang telah terbangun dengan mengoptimalkan pemanfaatan prasarana jalan melalui pemanfaatan hasil penelitian dan pengembangan teknologi jalan
 - 3) Peningkatan kondisi jaringan pelayanan dan menjamin efisiensi pelayanan transportasi transportasi umum jalan raya,
 - 4) Mendorong keterlibatan peran dunia usaha dan masyarakat dalam penyelenggaraan dan penyediaan prasarana dan sarana transportasi jalan,
 - 5) Peningkatan keselamatan lalu lintas jalan secara komprehensif dan terpadu dari aspek pencegahan, pembinaan, penanganan dampak kecelakaan dan daerah rawan kecelakaan: dan kelaikan sarana dan prasarana,
 - 6) Meningkatkan manajemen dan rekayasa lalu lintas serta pembinaan teknis tentang pelayanan operasional transportasi,
 - 7) Menjaga ketersediaan aksesibilitas transportasi pada daerah terpencil,
 - 8) Penataan sistem transportasi jalan sejalan dengan sistem transportasi wilayah Provinsi dan lokal kabupaten/kota untuk menunjang sistem transportasi nasional,
 - 9) Peningkatan pembinaan teknis penataan transportasi kota di daerah kabupaten/kota,
 - 10) Sejalan dengan desentralisasi dan otonomi daerah, dibuat sistem standar pelayanan minimal dan standar teknis di bidang LLAJ serta skema untuk peningkatan pelaksanaan pengendalian dan pengawasan LLAJ di daerah,
 - 11) Mendukung pengembangan transportasi yang berkelanjutan,
 - 12) Meningkatkan kelancaran pelayanan transportasi jalan secara terpadu: penataan sistem jaringan dan terminal, manajemen lalu lintas, fasilitas dan rambu jalan,
 - 13) Mendorong efisiensi transportasi barang dan penumpang di jalan melalui penataan jaringan,
 - 14) Penerapan teknologi transportasi jalan yang ramah lingkungan dan berkesinambungan.

Dengan strategi pengembangan transportasi jalan meliputi :

- 1) Membuka akses daerah terisolir dan mengatasi kesenjangan pembangunan antar daerah di Provinsi Lampung:
- 2) Meningkatkan aksesibilitas dari kawasan-kawasan andalan dan kawasan budidaya lainnya ke tujuan-tujuan pemasaran, baik ke kawasan ekonomi di Provinsi Lampung dan nasional maupun ke kawasan internasional:
- 3) Mendukung peningkatan pemanfaatan potensi unggulan wilayah secara optimal, yang diikuti dengan meningkatnya daya saing produk-produk unggulan di Provinsi Lampung:
- 4) Mendukung misi pengembangan sistem kota-kota yang terpadu melalui pengintegrasian pusat-pusat kota baik industri, pertambangan, maupun pariwisata serta kota-kota agropolitan, baik kehutanan, pertanian maupun perkebunan dengan jaringan jalan di Provinsi Lampung,
- 5) Mendorong berfungsinya jaringan jalan lintas di Provinsi Lampung secara bertahap dengan urutan prioritas serta jalan-jalan pengumpan yang menghubungkan jalan-jalan lintas di Provinsi Lampung.
- 6) Mewujudkan keterpaduan sistem transportasi wilayah di Provinsi Lampung untuk mendukung keterpaduan sistem transportasi di wilayah Sumatera, Nasional, dan sub regional ASEAN,
- 7) Mewujudkan keterpaduan sistem jaringan jalan dengan sistem jaringan transportasi lainnya,
- 8) Mengembangkan terminal penumpang tipe A sebagai simpul jaringan transportasi jalan di kota Bandar Lampung yang berfungsi sebagai PKN dan memiliki permintaan tinggi untuk pergerakan penumpang antar-kota antar- Provinsi.

Selain kebijakan serta strategi dalam pengembangan jaringan jalan, terdapat beberapa prioritas pengembangan angkutan jalan yang melalui dan berada pada wilayah administrasi hingga tahun 2030, yaitu :

- 1) Pembangunan fasilitas jaringan dan keselamatan transportasi jalan terkait dengan peningkatan jaringan Jalan Lintas Tengah dan prioritas tinggi yang menghubungkan kota-kota: Bakauheni – Kalianda – Bandar Lampung – Bandar Jaya – Kotabumi – Bukit Kemuning – Blambangan Umpu – Batas Sumatera Selatan;
- 2) Pembangunan peningkatan kapasitas Jalan Lintas Tengah yang menghubungkan kota-kota Bakauheni – Kalianda – Bandar Lampung – Bandar Jaya – Kotabumi – Bukit Kemuning – Blambangan Umpu - Batas Sumatera Selatan;
- 3) Pembangunan dan penataan terminal Tipe B dan Tipe C di Kabupaten/Kota di Provinsi Lampung;

Adapun arah kebijakan transportasi perkeretaapian Provinsi Lampung, meliputi :

- 1) Peningkatan kapasitas lintas dan kualitas pelayanan serta optimalisasi koridor-koridor yang ada;
- 2) Peningkatan keselamatan transportasi melalui pemulihan kondisi pelayanan prasarana dan sarana transportasi perkeretaapian serta pengujian dan sertifikasi kelaikan prasarana dan sarana perkeretaapian,
- 3) Peningkatan peran transportasi perkeretaapian melalui perwujudan keterpaduan intra dan antar moda dan pengembangan kereta api perkotaan,
- 4) Peningkatan peran serta pemerintah daerah dan swasta di bidang perkeretaapian
- 5) Peningkatan SDM perkeretaapian dan pengembangan teknologi perkeretaapian nasional di Provinsi Lampung
- 6) Meningkatkan strategi pelayanan transportasi yang lebih berdaya saing secara antar moda dan intermoda,
- 7) Meningkatkan peran transportasi perkeretaapian di tingkat wilayah dan di Provinsi Lampung.

Strategi pengembangan transportasi kereta api meliputi :

- 1) Mengembangkan jaringan transportasi kapasitas tinggi untuk transportasi penumpang dan barang, khususnya untuk produk komoditas berskala besar, berkecepatan tinggi, berbiaya murah, dengan energi yang rendah;
- 2) Mendukung pengembangan sistem kota-kota di Provinsi Lampung yang terpadu melalui pengintegrasian kota-kota, baik industri, pertambangan, maupun pariwisata serta kota-kota agropolitan, baik kehutanan, pertanian maupun perkebunan,
- 3) Mewujudkan keterpaduan sistem transportasi di Provinsi Lampung dalam rangka keterpaduan sistem transportasi di wilayah Pulau Sumatera, Nasional, dan sub regional ASEAN,
- 4) Mewujudkan keterpaduan sistem jaringan kereta api dengan sistem jaringan transportasi lainnya.
- 5) Mengembangkan stasiun kereta api sebagai simpul jaringan jalur kereta api yang diarahkan pada kota Bandar Lampung sebagai PKN dan kota-kota PKW,
- 6) Peningkatan dan pengembangan sarana dan prasarana KA di Provinsi Lampung,
- 7) Pengembangan jaringan kereta api antar kota lintas utama dengan prioritas tinggi;
- 8) Pengembangan jaringan kereta api perkotaan;
- 9) Pengembangan jaringan kereta api yang menghubungkan wilayah sumberdaya alam atau kawasan produksi dengan pelabuhan;
- 10) Pengembangan jaringan kereta api yang menghubungkan Pulau Jawa dan Pulau Sumatera (Interkoneksi) dengan pembangunan Jembatan Selat Sunda.

Prioritas pengembangan angkutan perkeretaapian yang melewati wilayah administrasi Kabupaten Way Kanan.

- 5) Pengembangan sarana, prasarana dan jaringan pelayanan Angkutan KA Bandar Lampung – Kota Bumi – Way Kanan;

- 6) Pembangunan sarana dan prasarana Angkutan Batubara: Tanjung Enim – Lampung, Pt. Bukit Asam – Transpacific Railway Infrastructure (Double Track);
- 7) Pengembangan Jaringan dan Layanan Kereta Api menuju Pelabuhan Panjang (menghubungkan wilayah sumber daya alam dan kawasan produksi dengan pelabuhan);

q. Rencana Strategis Dinas Bina Marga Bina Konstruksi Provinsi Lampung

Tujuan dan sasaran Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi mengacu pada sasaran Pembangunan Jangka Menengah Provinsi Lampung di bidang infrastruktur sesuai dengan tugas pokok dan fungsi organisasi, keselarasan tersebut antara lain:

- Visi : Rakyat Lampung Berjaya
- Misi-4 : Mengembangkan Infrastruktur Guna Meningkatkan Efisiensi Produksi dan Konektivitas Wilayah
- Sasaran RPJMD/Tujuan BMBK : Meningkatnya konektivitas antar Wilayah
- Indikator : Tingkat Kemantapan Jalan Provinsi

agar dapat melaksanakan tujuan dan sasaran pembangunan jangka menengah provinsi lampung, adapun rumusan strategi dan arah kebijakan dalam rencana strategis Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi Provinsi Lampung 2019-2024. Rumusan strategi disusun dengan berbagai pendekatan komprehensif, yaitu :

3. Peningkatan struktur jalan dan jembatan.
4. Pemeliharaan (rehabilitasi) berkala jalan dan jembatan
5. Pemeliharaan rutin jalan dan jembatan melalui UPTD Wilayah

Terdapat arahan kebijakan yang ditetapkan sebagai berikut :

1. Penataan pola penanganan jalan dengan sistem koridor.
2. Pembangunan, Peningkatan dan pemeliharaan berkala jalan dengan memprioritaskan penanganan pada ruas-ruas yang berdampak pada mengembangkan pusat-pusat pertumbuhan ekonomi baru dan kawasan-kawasan wisata unggulan serta mendukung peningkatan perekonomian

masyarakat dan sebagai konektivitas antar wilayah. Serta memberi dukungan pelebaran akses masuk dan keluar gerbang tol yang melintasi ruas Provinsi.

3. Pengembangan UPTD untuk memperpendek rentang kendali dan efektifitas kinerja pemeliharaan rutin jalan. Melalui Pemeliharaan Rutin Jalan dan Jembatan dengan Sistem URC UPTD Wilayah 1.
4. Meningkatkan pembinaan jasa konstruksi dengan berbagai pelatihan, diskusi, seminar dan sosialisasi tentang norma, standar, pedoman, manual serta perkembangan teknologi yang mendukung pembangunan infrastruktur jalan dan jembatan.
5. Melakukan penanganan jalan dan jembatan yang dianggap non status (selain jalan status provinsi) pada wilayah-wilayah yang memerlukan akses secara langsung untuk membuka konektivitas daerah.

Berikut merupakan program urusan wajib pelayanan dasar Bina Marga dan Bina Konstruksi

6. Program Pembangunan dan Peningkatan Jalan/Jembatan
7. Program Rehabilitasi/Pemeliharaan Jalan dan Jembatan
8. Program Pemeliharaan Rutin Jalan dan Jembatan Melalui UPTD Wilayah
9. Program Optimalisasi dan Peranan UPTD Pengujian/Laboratorium
10. Program Survey dan Data Base Jalan/Jembatan
11. Program Pembinaan Jasa Konstruksi
12. Program Pembangunan Jalan dan Jembatan Non Status Provinsi
13. Program Penyusunan Penganggaran, Koordinasi, Monitoring, Evaluasi dan Pelaporan
14. Program Peningkatan Sarana dan Prasarana Kebinamargaan

6.1.2 Rencana dan Kebijakan Transportasi Kabupaten

h. Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Kabupaten Way Kanan

Terdapat beberapa misi dalam RPJPD Kabupaten Way Kanan yang berkaitan dengan dinamika transportasi yang ada yaitu dengan misi **Peningkatan Tata Kelola Pemerintah Daerah**, salah satu strategi untuk

mewujudkan visi tersebut adalah dengan meningkatkan kualitas pelayanan publik, dan misi dalam rencana jangka panjang daerah Kabupaten Way Kanan adalah **Meningkatkan Perekonomian Daerah** yang didalamnya terdapat indikator dalam bentuk sasaran strategis yaitu dengan meningkatkan usaha transportasi dan pergudangan.

i. Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Kabupaten Way Kanan

Peraturan Daerah Kabupaten Way Kanan Nomor 02 Tahun 2021 memuat Tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah 2021-2026, Penyusunan RPJMD Kabupaten Way Kanan berpedoman pada RTRW Kabupaten Way Kanan 2011-2031, salah satu kebijakan dan strategi penataan ruang dalam RTRW Kabupaten Way Kanan adalah **“Kebijakan peningkatan aksesibilitas dan pemerataan pelayanan sosial ekonomi dan budaya keseluruhan wilayah kabupaten”** dan strategi yang berkaitan dengan kegiatan transportasi adalah **“Membangun, meningkatkan dan memelihara kualitas jaringan transportasi ke seluruh bagian wilayah kabupaten; percepatan peningkatan infrastruktur yang membuka keterisolan wilayah perdesaan, terutama pedesaan-perdesaan yang memiliki potensi unggulan kabupaten.”**

Visi RPJMD Kabupaten Way Kanan 2021-2026 sesuai dengan visi kepala daerah dan wakil kepala daerah terpilih, yaitu

“Way Kanan Unggul dan Sejahtera”

Dengan misi pembangunan yang ditetapkan sebagai berikut.

6. Mewujudkan Tata Kelola Pemerintah yang Baik.
7. Meningkatkan Kualitas Lingkungan Hidup dalam Mendukung Pembangunan Berkelanjutan.
8. Meningkatkan Kualitas Kehidupan Masyarakat dan Kompetensi Sumberdaya Manusia Daerah.
9. Meningkatkan Perekonomian Daerah Berbasis Kawasan didukung ketersediaan infrastruktur.

Dalam misi ke-4 terdapat agenda kinerja yang terhubung dengan dinamika transportasi yaitu dengan meningkatkan usaha transportasi dan pergudangan. Peningkatan usaha transportasi dan pergudangan ditargetkan mencapai 4,67%, Pembangunan dan pemeliharaan akses jalan dan jembatan menuju kawasan pengembangan tanaman pangan.

Strategi yang dilakukan oleh pemerintah daerah melalui RPJMD untuk meningkatkan usaha transportasi dan perdagangan di tempuh dengan 3 (tiga) strategi, yaitu :

- a. Peningkatan jaringan trayek yang dilayani angkutan umum;
- b. Tersedianya Perencanaan Lalu lintas angkutan jalan;
- c. Peningkatan Keselamatan lalu lintas angkutan jalan raya.

Peningkatan kualitas kondisi jalan ditempuh melalui 4 (empat) strategi :

- a. Meningkatkan pembangunan jalan dan jembatan;
- b. Meningkatkan pemeliharaan jalan dan jembatan;
- c. Meningkatkan rehabilitasi jalan dan jembatan;
- d. meningkatkan saluran drainase jalan kabupaten.

6.1.3 Isu Strategis Rencana Pengembangan Transportasi di Kabupaten Way Kanan

Berikut merupakan permasalahan dan Isu-isu strategis dalam bidang transportasi di Kabupaten Way Kanan.

- a. Belum berkembangnya sistem jaringan transportasi massal perkotaan serta integrasi antar moda angkutan;
- b. Masih rendahnya ketersediaan aksesibilitas dan mobilitas transportasi menuju pusat-pusat perekonomian;
- c. Jumlah penumpang angkutan umum yang masih rendah;
- d. Masih kurangnya fasilitas perlengkapan jalan;
- e. Masih tingginya overloading angkutan barang;
- f. Belum tersedianya terminal tipe c;
- g. Belum optimalnya keberadaan bandar udara untuk menampung penumpang dan barang;

- h. Rendahnya panjang jalan dalam kondisi mantap;
- i. Masih adanya wilayah yang belum terkoneksi dengan sistem jaringan jalan dan transportasi.
- j. Terjadinya kesenjangan pertumbuhan antara kawasan yang berada di sepanjang jalan lintas Sumatera ke arah barat dengan beberapa kawasan yang berada di daerah timur Kabupaten.
- k. Infrastruktur transportasi yang belum memadai dan terbatasnya jaringan transportasi publik yang efisien telah menjadi hambatan utama dalam menghubungkan wilayah antar wilayah. Di Kabupaten Way Kanan permasalahan utama aksesibilitas antar wilayah yaitu angka persentase jalan mantap masih berada di angka 37,23%.

6.2 RENCANA DAN KEBIJAKAN PENATAAN RUANG

6.2.1 Rencana Sistem Pusat Pelayanan

a. Rencana Sistem Pusat Pelayanan Nasional

Sistem pusat pelayanan nasional mengatur kriteria-kriteria dalam penentuan sistem pusat pelayanan didalamnya, adapun kriteria-kriteria tersebut :

- 1) Kriteria penetapan Pusat Kegiatan Nasional (PKN)
 - a) Kawasan perkotaan yang berfungsi atau berpotensi sebagai simpul utama kegiatan ekspor-impor atau pintu gerbang menuju kawasan internasional;
 - b) Kawasan perkotaan yang berfungsi atau berpotensi sebagai pusat kegiatan industri dan jasa skala nasional atau yang melayani beberapa provinsi;
 - c) kawasan perkotaan yang berfungsi atau berpotensi sebagai simpul utama transportasi skala nasional atau melayani beberapa provinsi;
 - d) Kawasan perkotaan yang berada di pesisir yang berfungsi atau berpotensi sebagai pelabuhan hub internasional dan pintu gerbang ekspor hasil kegiatan kelautan dan perikanan.

2) Kriteria penetapan Pusat Kegiatan Wilayah (PKW)

- a) Kawasan perkotaan yang berfungsi atau berpotensi sebagai simpul kedua kegiatan ekspor-impor yang mendukung PKN;
- b) Kawasan perkotaan yang berfungsi atau berpotensi sebagai pusat kegiatan industri dan jasa yang melayani skala provinsi atau beberapa kabupaten;
- c) Kawasan perkotaan yang berfungsi atau berpotensi sebagai simpul transportasi yang melayani skala provinsi atau beberapa kabupaten;
- d) Kawasan perkotaan yang berada di pesisir yang berfungsi atau berpotensi mendukung ekonomi kelautan nasional.

3) Kriteria penetapan Pusat Kegiatan Lokal (PKL)

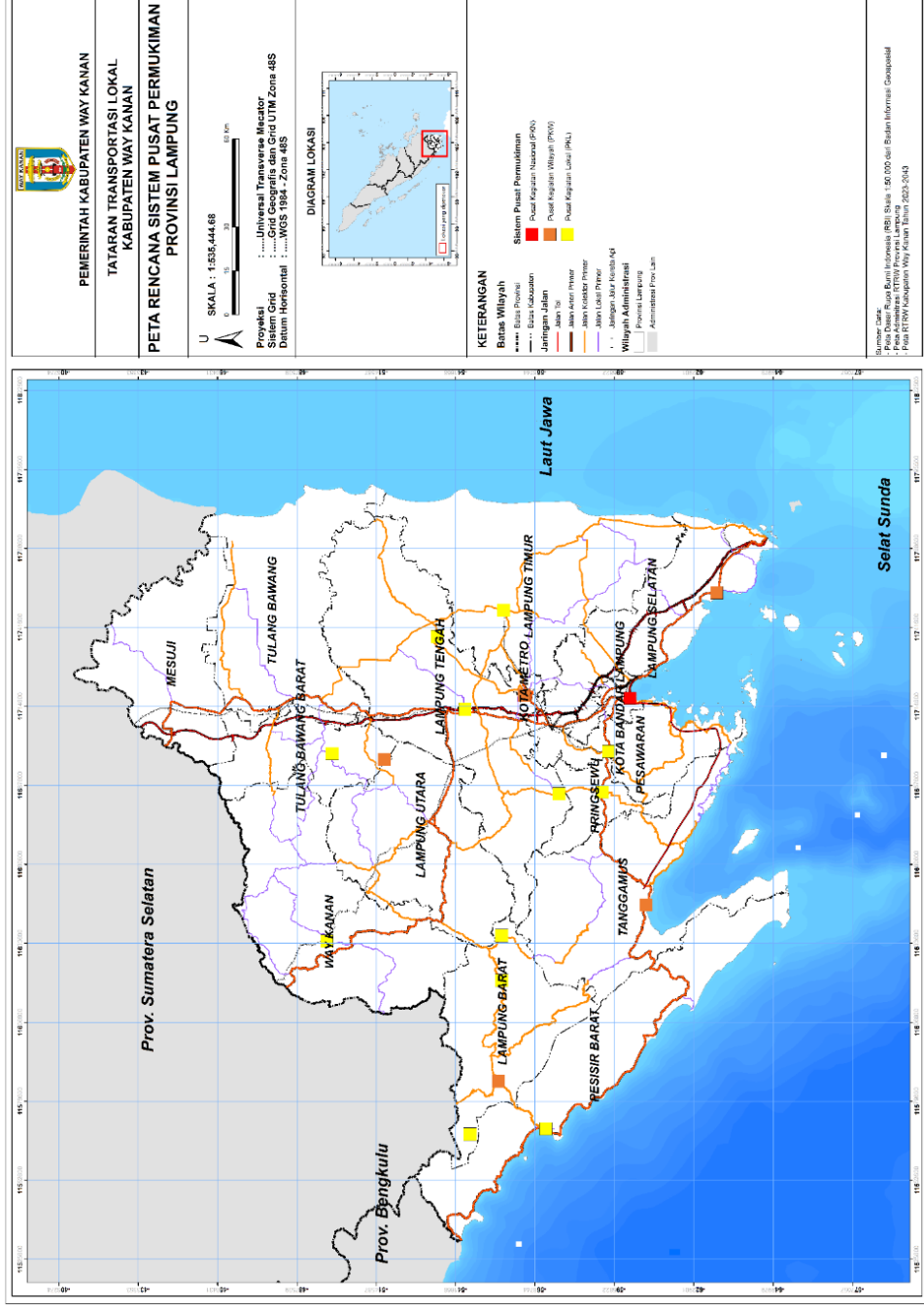
- a) Kawasan Perkotaan yang berfungsi atau berpotensi sebagai pusat kegiatan industri dan jasa skala kabupaten atau beberapa kecamatan
- b) kawasan perkotaan yang berfungsi atau berpotensi sebagai simpul transportasi yang melayani skala kabupaten atau beberapa kecamatan
- c) kawasan perkotaan yang berada di pesisir yang berfungsi atau berpotensi mendukung ekonomi kelautan lokal

b. Rencana Sistem Pusat Pelayanan Provinsi Lampung

Rencana sistem pusat pelayanan Provinsi Lampung, ditetapkan dalam Peraturan Daerah Provinsi Lampung Nomor 14 Tahun 2023 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Lampung Tahun 2023-2043. Dalam RTRW Provinsi Lampung sistem pusat permukiman ditetapkan menjadi 3 bagian penetapan yaitu Pusat Kegiatan Nasional (PKN), Pusat Kegiatan Wilayah (PKW), Pusat Kegiatan Lokal (PKL) serta didukung dengan pusat pertumbuhan kelautan yang terintegrasi dalam sistem pusat permukiman. Sistem Pusat Permukiman yang ditetapkan pada Kabupaten Way Kanan adalah Pusat Kegiatan Lokal (PKL) yang terletak pada



Kawasan Perkotaan Blambangan Umpu yang berpotensi untuk dapat ditingkatkan menjadi Pusat Kegiatan Wilayah (PKW).



Gambar 6. 3 Peta Rencana Sistem Pusat Pelayanan Provinsi Lampung
Sumber : RTRW Provinsi Lampung 2023-243

c. Rencana Sistem Pusat Pelayanan Kabupaten Way Kanan

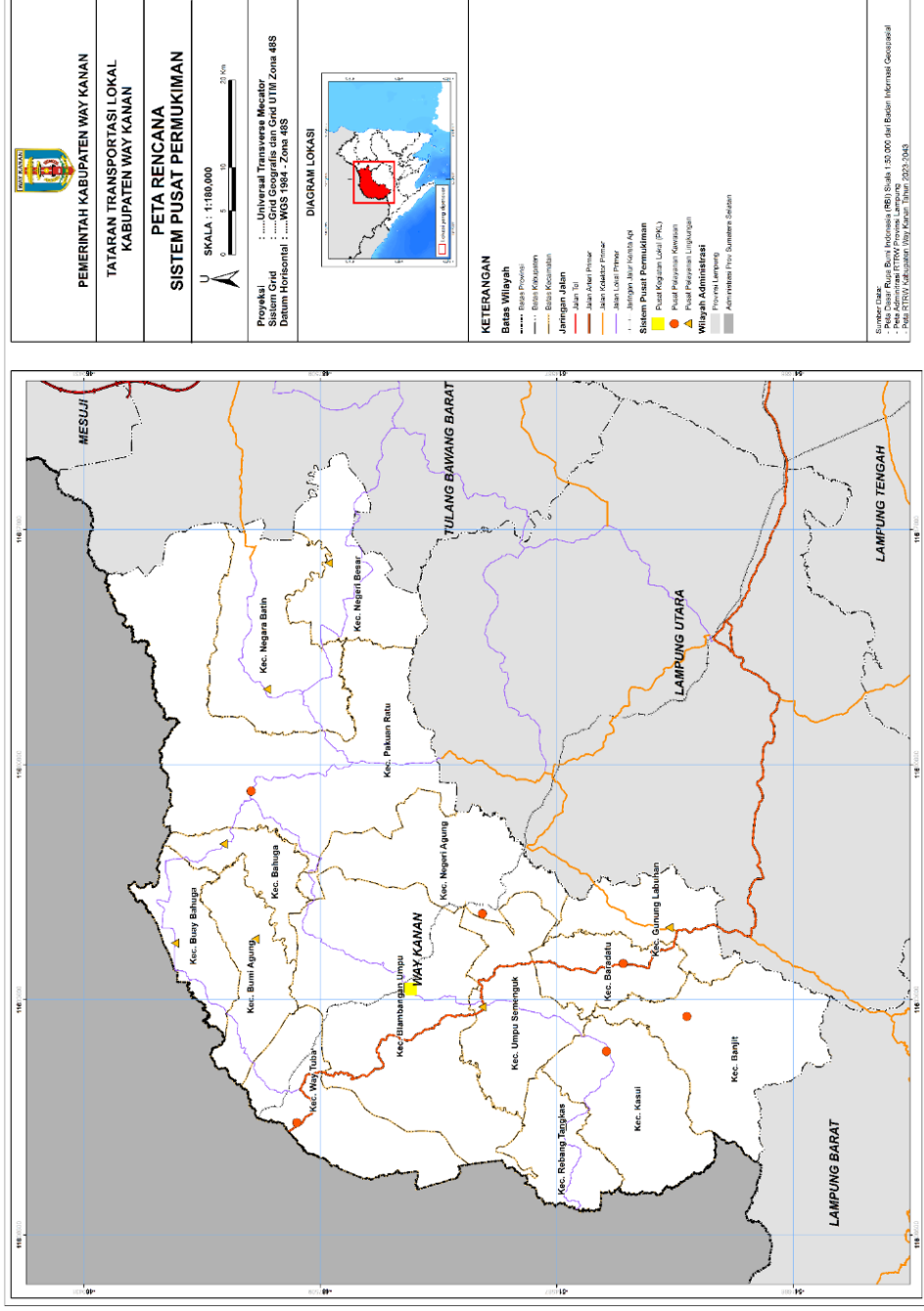
Rencana sistem pusat permukiman Kabupaten Way Kanan berfungsi untuk melayani kegiatan maupun untuk mendorong pengembangan kawasan baik pada skala nasional, provinsi, kabupaten, kecamatan dan antar desa. Rencana sistem pusat permukiman Kabupaten Way Kanan terdiri dari Pusat Kegiatan Lokal (PKL), Pusat Pelayanan Kawasan (PPK) dan Pusat Pelayanan Lokal (PPL). Pusat Kegiatan Lokal (PKL) Kabupaten Way Kanan terletak di Kecamatan Blambangan Umpu yang memiliki fungsi sebagai pusat kegiatan pemerintahan kabupaten, perdagangan, pertanian, dan agroindustri. PKL Blambangan Umpu juga berfungsi untuk melayani kegiatan skala kabupaten atau beberapa kecamatan. Berikut merupakan tabel sistem pusat permukiman di Kabupaten Way Kanan.

TABEL 6.2 Sistem Pusat Permukiman di Kabupaten Way Kanan

No	Hirarki	Lokasi	Fungsi
1	PKL	Blambangan Umpu di Kecamatan Blambangan Umpu	Pusat pemerintahan Kabupaten, perdagangan, pertanian, dan agroindustri.
2	PPK	Tiuh Balak Pasar di Kecamatan Baradatu	Pusat pemerintahan kecamatan, pertanian, perdagangan, industri kecil menengah dan pusat koleksi dan distribusi.
		Jaya Tinggi di Kecamatan Kasui	Pusat pemerintahan kecamatan, pertanian, perdagangan, industri kecil menengah dan pusat koleksi dan distribusi.
		Pakuan Ratu di Kecamatan Pakuan Ratu	Pusat pemerintahan kecamatan, pertanian, perdagangan, simpul transportasi, pariwisata, industri kecil menengah dan pusat koleksi dan distribusi.
		Kampung Negeri Agung di Kecamatan Negeri Agung	Pusat pemerintahan kecamatan, pertanian, perdagangan, agroindustri, simpul transportasi pusat koleksi dan distribusi.
		Way Tuba di Kecamatan Way Tuba	Pusat pemerintahan kecamatan, pertanian, perdagangan, simpul transportasi, pariwisata, dan pusat koleksi dan distribusi.
		Pasar Banjit di Kecamatan Banjit	Pusat pemerintahan kecamatan, pertanian, perdagangan, industri kecil menengah dan pusat koleksi dan distribusi.
3	PPL	Kampung Bumi Agung di Kecamatan Bumi Agung	Pusat pemerintahan kecamatan, pertanian, perdagangan, agroindustri dan pusat koleksi dan distribusi.
		Kampung Mesir Ilir di	Pusat pemerintahan kecamatan, pertanian,

No	Hirarki	Lokasi	Fungsi
		Kecamatan Bahuga	perdagangan, agroindustri dan pusat koleksi dan distribusi.
		Kampung Negeri Besar di Kecamatan Negeri Besar	Pusat pemerintahan kecamatan, pertanian, perdagangan, agroindustri dan pusat koleksi dan distribusi.
		Kampung Negara Batin di Kecamatan Negara Batin	Pusat pemerintahan kecamatan, pertanian perdagangan, agroindustri dan pusat koleksi dan distribusi.
		Kampung Gunung Sari di Kecamatan Rebang Tangkas	Pusat pemerintahan kecamatan, pertanian, perdagangan, agroindustri dan pusat koleksi dan distribusi.
		Kampung Bumi Harjo di Kecamatan Buay Bahuga	Pusat pemerintahan kecamatan, pertanian, perdagangan, agroindustri dan pusat koleksi dan distribusi.
		Kampung Gunung Labuhan di Kecamatan Gunung Labuhan	Pusat pemerintahan kecamatan, pertanian perdagangan, agroindustri dan pusat koleksi dan distribusi.
		Negeri Baru di Kecamatan Umpu Semenguk	Pusat pemerintahan kecamatan, pertanian, perdagangan, agroindustri dan pusat koleksi dan distribusi.





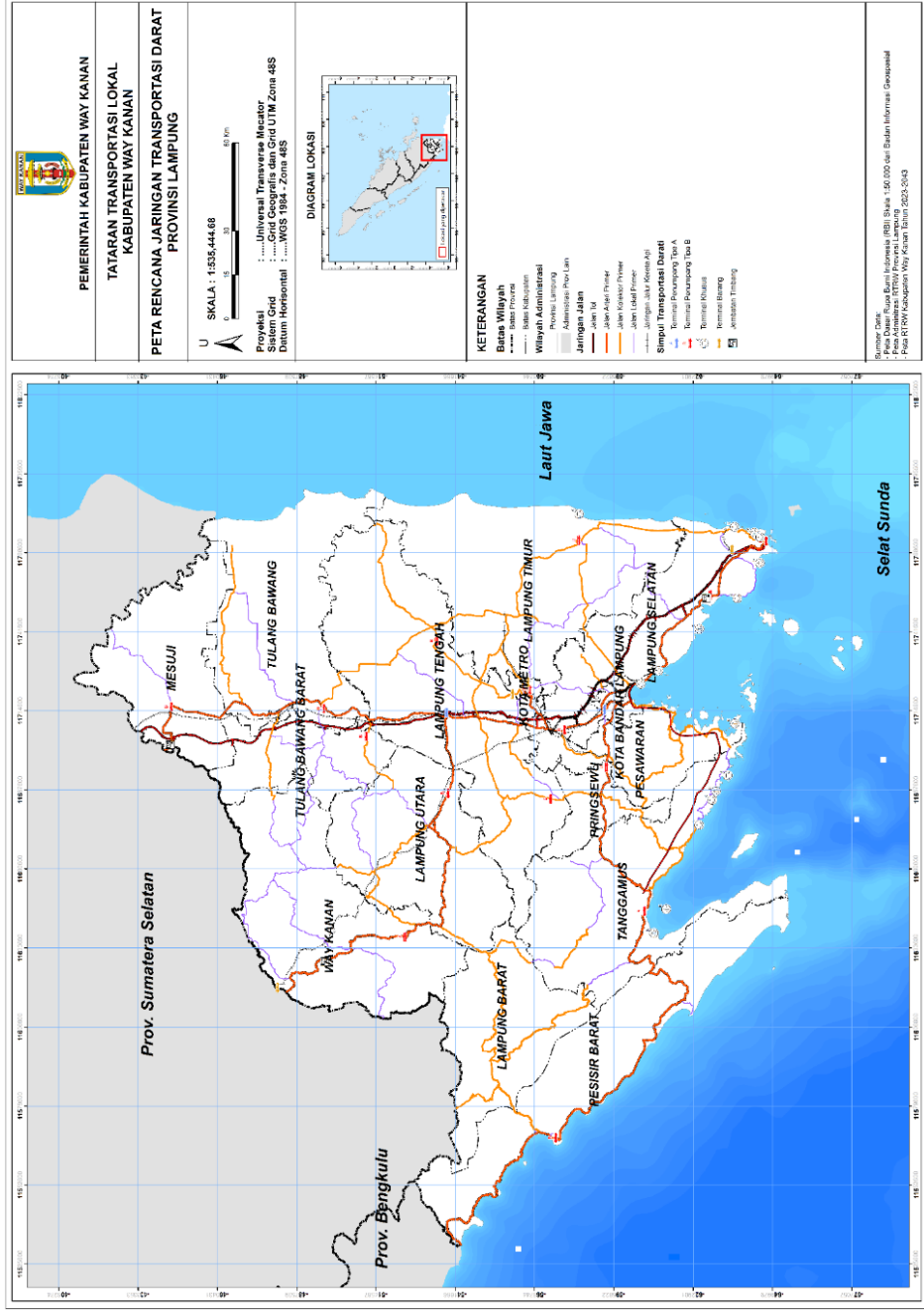
Gambar 6.4 Peta Rencana Sistem Pusat Pelayanan Kabupaten Way Kanan
Sumber : RTRW Kabupaten Way Kanan 2023-2043

6.2.2 Rencana Sistem Jaringan Transportasi Darat

- a. Rencana Sistem Jaringan Transportasi Darat Nasional
Dalam Rencana Tata Ruang Nasional, Ketentuan rencana sistem jaringan transportasi darat, dirincikan sebagai berikut:
 - a) jaringan jalan nasional terdiri atas jaringan jalan arteri primer, jaringan jalan kolektor primer yang menghubungkan antar ibukota provinsi, jaringan jalan strategis nasional dan jalan tol.
 - b) Jaringan jalan arteri primer dikembangkan secara meneru dan berhirarki berdasarkan kesatuan sistem orientasi untuk menghubungkan antar PKN, antara PKN dan PKW, dan PKN dan/atau PKW dengan simpul transportasi udara skala primer/sekunder/tersier dan simpul transportasi laut utama/pengumpul.
 - c) Jaringan jalan kolektor primer dikembangkan untuk menghubungkan antara PKN dan PKL antar PKW, serta antara PKW dan PKL
 - d) Jaringan jalan strategis nasional dikembangkan untuk menghubungkan antar-PKSN dalam suatu kawasan perbatasan negara, antar PKSN dan pusat kegiatan lainnya dan PKN dan/atau PKW dengan kawasan strategis nasional.
 - e) Jalan Tol dikembangkan untuk mempercepat perwujudan jaringan jalan bebas hambatan sebagai bagian dari jaringan jalan nasional.
 - f) Pemerintah dapat menetapkan jalan bebas hambatan selain yang tercantum dalam lampiran III berdasarkan kriteria yang diatur sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
 - g) Jaringan jalan bebas hambatan tercantum dalam Lampiran III yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan pemerintah ini.
- b. Rencana Sistem Jaringan Transportasi Darat Provinsi Lampung
Dalam rencana sistem jaringan transportasi darat provinsi lampung terdapat rencana jaringan jalan yang melewati Kabupaten Way Kanan, terdapat jenis jaringan jalan yaitu :
 - a. Rencana Jaringan Jalan Arteri
 - 1) BTS. Prov Sumsel-SP. Empat
 - 2) SP. Empat-Bukit Kemuning
 - b. Rencana Jaringan Jalan Kolektor Primer (Tingkat Tiga)
 - 1) Negara Ratu-Sp. Sponyono
 - 2) Serupa Indah-Pakuan Ratu
 - 3) Serupa Indah-Tajab
 - 4) Sp. Empat- Blambangan Umpu
 - 5) Sp. Sponyono-Serupa Indah
 - 6) Sri Rejeki-Pakuan Ratu
 - 7) Gunung Betuah-Gunung Labuhan
 - 8) Sp. Empat-Kasui
 - 9) Kasui-Air Ringkih (Bts. Sumsel)
 - 10) Pakuan Ratu-Bumiharjo
 - 11) Bumiharjo-Sp. Way Tuba



Selain itu terdapat pula rencana terminal penumpang tipe B, yang berada pada terminal Baradatu, serta jembatan timbang yang berada di Unit Pelaksanaan Penimbang Kendaraan Bermotor Blambangan Umpu. Berikut merupakan peta rencana jaringan transportasi darat Provinsi Lampung.

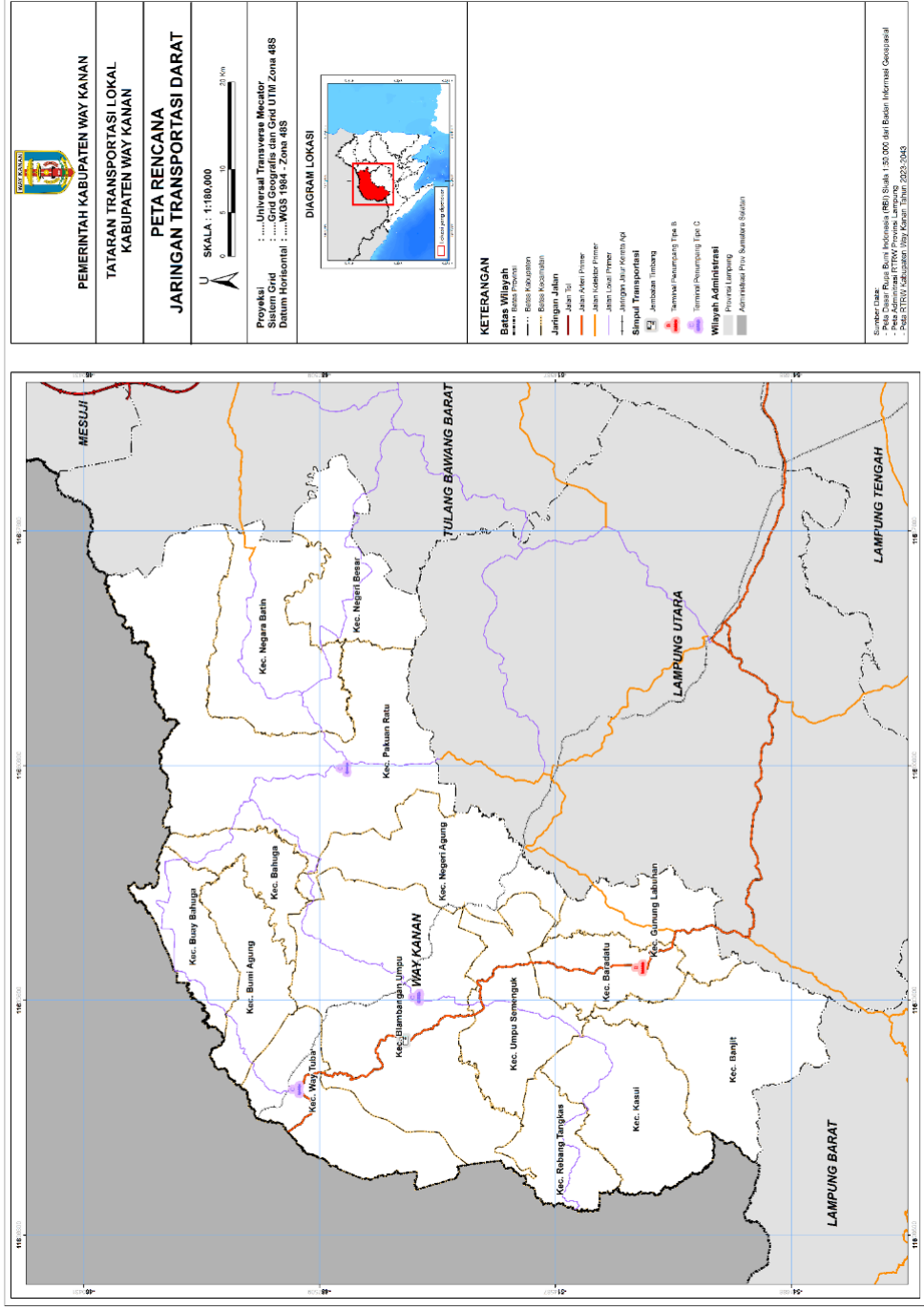


c. Rencana Sistem Jaringan Transportasi Darat Kabupaten Way Kanan

Rencana sistem jaringan jalan mencakup rencana jaringan jalan dan rencana prasarana lalu lintas dan angkutan jalan yang terkoneksi dengan rencana pusat-pusat kegiatan di Kabupaten Way Kanan.

- 1) Jalan Umum, yakni jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum yang meliputi jalan arteri primer, jalan kolektor primer, jalan lokal primer dan jalan lingkungan primer.
- 2) Terminal Penumpang, merupakan pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan. Berdasarkan rencana pengembangan terminal penumpang di Kabupaten Way Kanan terdiri dari Terminal Penumpang Tipe B di Kecamatan Baradatu yang berfungsi untuk melayani kendaraan penumpang umum untuk angkutan antar kota dalam provinsi, angkutan kota, serta angkutan perdesaan dan Terminal Penumpang Tipe C di Kecamatan Blambangan Umpu, Kecamatan Pakuan Ratu dan Kecamatan Way Tuba yang berfungsi untuk melayani kendaraan penumpang umum untuk angkutan kota dan angkutan perdesaan.
- 3) Jembatan Timbang, merupakan alat dan tempat yang digunakan untuk pengawasan dan pengamanan jalan dengan menimbang muatan kendaraan angkutan. Berdasarkan rencana pengembangan jembatan timbang berada di Kecamatan Blambangan Umpu.

Berikut merupakan gambar peta rencana jaringan transportasi darat Kabupaten Way Kanan.



Gambar 6.6 Peta Rencana Jaringan Transportasi Darat

Sumber : RTRW Provinsi Lampung 2023-2043

6.2.3 Rencana Sistem Jaringan Transportasi Perkeretaapian

- a. Rencana Sistem Jaringan Transportasi Perkeretaapian Nasional
- Sistem jaringan transportasi kereta api umum terdiri atas jaringan jalur kereta api antar kota dan jaringan jalur kereta api perkotaan.

- 1) Jaringan jalur kereta api antar kota dikembangkan untuk menghubungkan :
 - a) PKN dengan pusat kegiatan di negara tetangga
 - b) antar-PKN
 - c) PKW dengan PKN atau
 - d) Antar-PKW
- 2) Jaringan jalur kereta api perkotaan dikembangkan untuk :
 - a) Menghubungkan kawasan perkotaan dengan bandar udara pengumpul skala primer/sekunder/tersier dan pelabuhan utama/pengumpul
 - b) mendukung aksesibilitas di kawasan perkotaan.
- 3) Jaringan jalur kereta api antar kota dan perkotaan serta prioritas pengembangannya ditetapkan oleh menteri yang tugas dan tanggungjawab di bidang perkeretaapian.

- b. Rencana Sistem Jaringan Transportasi Perkeretaapian Provinsi Lampung

Sistem jaringan perkeretaapian memuat jaringan jalur perkeretaapian dan stasiun kereta api. Pada rencana sistem jaringan kereta api Provinsi Lampung, terdapat jalur kereta api logistik yang melewati wilayah administrasi Kabupaten Way Kanan yaitu kereta api logistik Lahat-Muara Enim-Prabumulih-Tarahan, serta terdapat beberapa stasiun kereta api yaitu :

- 1) Stasiun Negeri Agung
- 2) Stasiun Blambangan Umpu
- 3) Stasiun Giham
- 4) Stasiun Tanjung Rajo
- 5) Stasiun Way Tuba
- 6) Stasiun Way Pisang

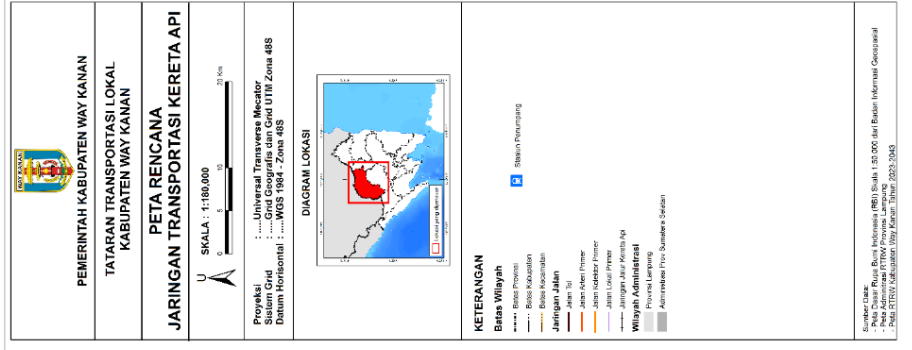
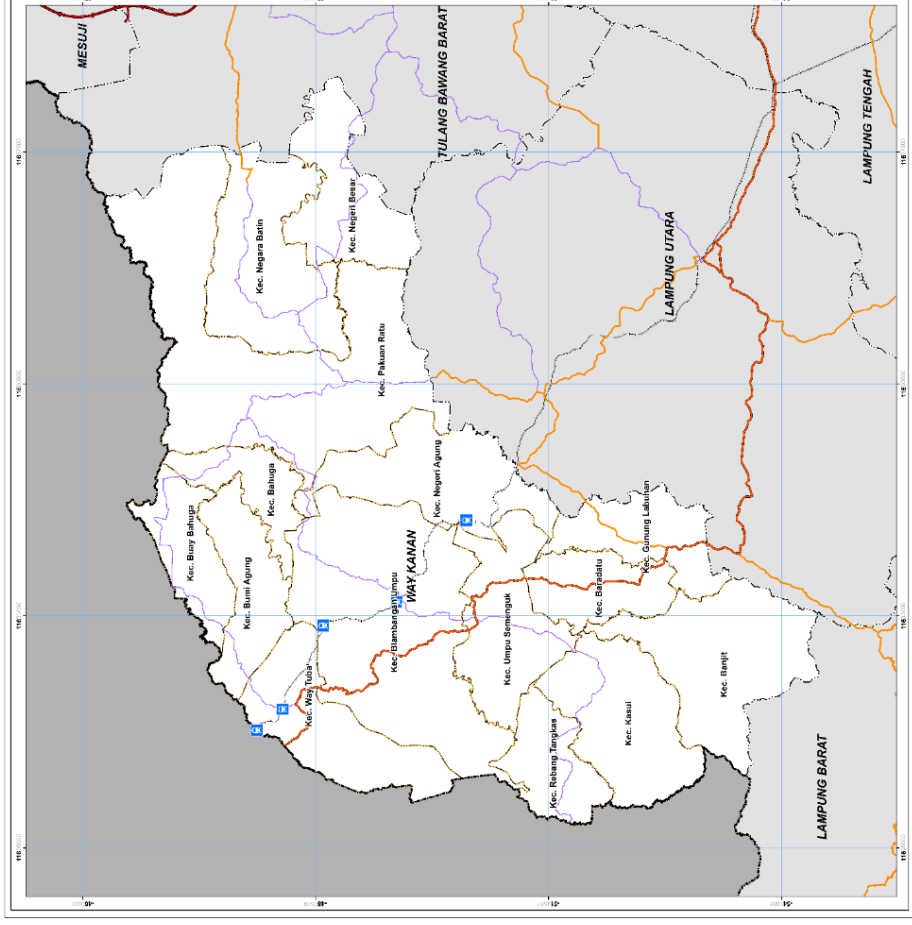
c. Rencana Sistem Jaringan Transportasi Perkeretaapian Kabupaten Way Kanan

Jaringan perkeretaapian diperlukan untuk mendukung pergerakan orang dan barang. Pergerakan barang secara strategis untuk mendukung kegiatan industri yang akan dikembangkan di Kabupaten Way Kanan. Perencanaan perkeretaapian selain mempertimbangan rencana pengembangan dan isu strategis wilayah. Berdasarkan Permenko Perekonomian Nomor 9 Tahun 2022 tentang Perubahan Daftar Proyek Strategis Nasional, pengembangan jaringan jalur kereta api yang melewati Kabupaten Way Kanan sepanjang 52,76 Km dan pengembangan jaringan jalur kereta api baru sepanjang 45,51 Km berupa jalur ganda (double track) meliputi:

- 1) Jaringan Jalur Kereta Api Umum, berupa Jalur Kereta Api antar kota Tanjung Karang - Kertapati, jalur kereta api ini digunakan sebagai angkutan penumpang mulai dari Bandar Lampung – Kotabumi –Baturaja – Prabumulih – Kertapati (Pengembangan Jalur Bandar Lampung - Bakauheni). Jalur kereta api ini melewati beberapa kecamatan di Kabupaten Way Kanan yaitu Kecamatan Negara Agung, Blambangan Umpu dan Way Tuba yang menghubungkan ke Kertapati (Sumatera Selatan) maupun Tanjung Karang (Bandar Lampung).
- 2) Jaringan Kereta Api Antarkota juga difungsikan sebagai Jaringan Kereta Api Logistik Lahat - Muara Enim – Prabumulih – Tarahan / Lampung dan Prabumulih – Kertapati / Palembang yang digunakan sebagai angkutan barang terutama batubara.
- 3) Stasiun Kereta Api, berupa Stasiun Penumpang yang berada di Kecamatan Blambangan Umpu (Stasiun Penumpang Blambangan Umpu, Stasiun Penumpang Giham dan Stasiun Penumpang Tanjung Rajo), Kecamatan



Way Tuba (Stasiun Penumpang Way Tuba dan Stasiun Penumpang Way Giham) serta Kecamatan Negeri Agung (Stasiun Penumpang Negeri Agung).



Gambar 6.8 Peta Rencana Jaringan Transportasi Kereta Api
Sumber : RTRW Kabupaten Way Kanan 2023-2043

6.2.4 Rencana Sistem Jaringan Transportasi Udara

a. Rencana Sistem Jaringan Transportasi Udara Nasional

Bandar udara umum terdiri atas:

- 1) bandar udara pengumpul skala pelayanan primer;
- 2) bandar udara pengumpul skala pelayanan sekunder;
- 3) bandar udara pengumpul skala pelayanan tersier
- 4) bandar udara pengumpan.

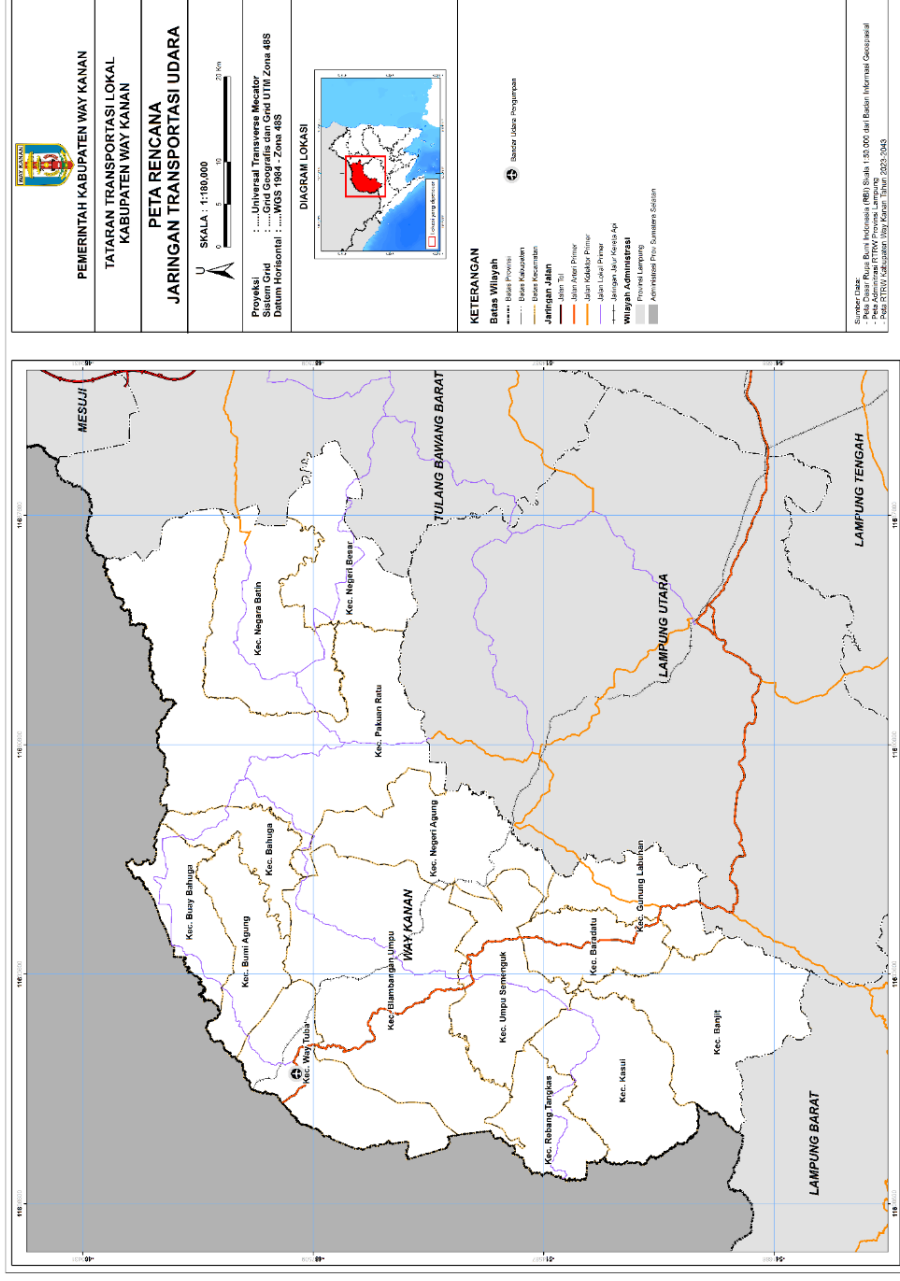
Bandar udara pengumpul skala pelayanan primer, sekunder, dan tersier tercantum dalam Lampiran V yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Pemerintah ini

b. Rencana Sistem Jaringan Transportasi Udara Provinsi Lampung

Pada RTRW Provinsi Lampung 2023-2043, Rencana sistem jaringan transportasi udara Provinsi Lampung, terdapat bandar udara yang berada pada wilayah administrasi Kabupaten Way Kanan, yaitu Bandar Udara Gatot Subroto yang merupakan bandar udara pengumpan dan bandar udara khusus Tentara Nasional Indonesia. Berikut merupakan peta rencana sistem jaringan transportasi udara Provinsi Lampung.

c. Rencana Sistem Jaringan Transportasi Udara Kabupaten Way Kanan

Rencana bandara khusus dan bandara umum di Kabupaten Way Kanan berupa bandara Gatot Subroto. Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 166 tentang Tatahan Kebandarudaraan Nasional, bandar udara Gatot Subroto merupakan bandar udara pengumpan yang berperan sebagai simpul, gerbang ekonomi, alih moda transportasi, rawan bencana, dan wawasan nusantara. Bandar udara Gatot Subroto berfungsi sebagai bandar udara pemerintahan dan perusahaan yang digunakan untuk penerbangan domestik. Penetapan rencana pengembangan ini untuk mendukung Kabupaten dan Kota di sekitarnya.



Gambar 6.10 Peta Rencana Jaringan Transportasi Udara

6.2.5 Rencana Pola Ruang

a. Rencana Pola Ruang Nasional

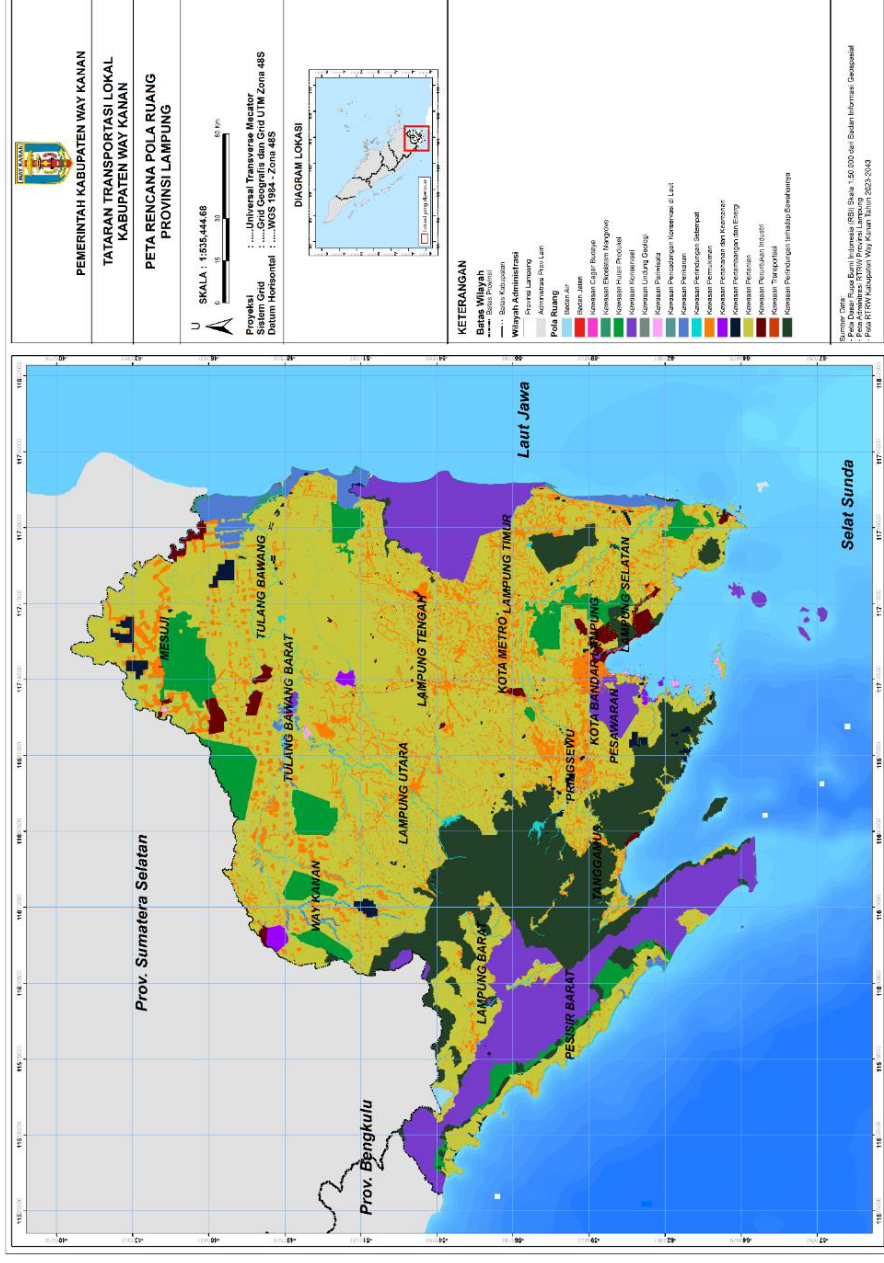
Kebijakan penataan ruang nasional tertuang melalui Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2017 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 26 tahun 2008 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional (RTRWN). RTRWN adalah arahan kebijakan dan strategi pemanfaatan ruang wilayah negara. Selain menjadi pedoman dalam penyusunan rencana pembangunan jangka panjang dan menengah nasional serta pemanfaatan ruang dan pengendalian pemanfaatan ruang di wilayah nasional, RTRWN juga menjadi pedoman dalam perwujudan keterpaduan, keterkaitan dan keseimbangan perkembangan antar wilayah provinsi dan keserasian antar sektor serta menjadi pedoman dalam penataan ruang wilayah provinsi dan kabupaten/kota.

- 1) Kebijakan pengembangan, pemanfaatan dan pengelolaan kawasan lindung meliputi :
 - a) Pemeliharaan dan perwujudan kelestarian fungsi lingkungan hidup
 - b) Pencegahan dampak negatif kegiatan manusia yang dapat menimbulkan kerusakan lingkungan.
- 2) Strategi pemeliharaan dan perwujudan kelestarian fungsi lingkungan hidup
 - a) Menetapkan kawasan lindung di ruang darat, ruang laut, dan ruang udara, termasuk ruang didalam bumi.
 - b) Perwujudan kawasan berfungsi lindung dalam wilayah pulau-pulau di Indonesia, dengan Pulau Sumatera paling sedikit 40% dari total luas pulau dengan kondisi, karakter, dan fungsi ekosistem serta tersebar secara proporsional.
- 3) Mengembalikan dan meningkatkan fungsi kawasan lindung akibat pengembangan kegiatan budidaya dalam rangka mewujudkan dan memelihara keseimbangan ekosistem wilayah.
- 4) Mengendalikan pemanfaatan dan penggunaan kawasan yang berpotensi mengganggu fungsi lindung

5) Mewujudkan, memelihara, dan meningkatkan fungsi kawasan lindung dalam rangka meningkatkan daya dukung daerah aliran sungai.

b. Rencana Pola Ruang Provinsi Lampung

Pola ruang adalah distribusi peruntukan ruang dalam suatu wilayah yang meliputi peruntukan ruang untuk fungsi lindung dan peruntukan ruang untuk fungsi budidaya. Pada umumnya rencana pola ruang terdiri atas dua bagian yaitu kawasan budidaya dan kawasan lindung. Kawasan budidaya adalah kawasan yang ditetapkan dengan fungsi utama untuk dibudidayakan atas dasar kondisi dan potensi sumber daya alam, sumber daya manusia, dan sumber daya buatan. Sedangkan, kawasan lindung adalah wilayah yang ditetapkan dengan fungsi utama melindungi kelestarian lingkungan hidup yang mencakup sumber daya alam dan sumber daya buatan. Berikut merupakan peta rencana pola ruang provinsi lampung 2023-2043.



Gambar 6. 11 Peta Rencana Pola Ruang Provinsi Lampung
Sumber : RTRW Provinsi Lampung 2023-2043

c. Rencana Pola Ruang Kabupaten Way Kanan

Pola ruang wilayah merupakan bentuk hubungan antar berbagai aspek sumber daya manusia, sumber daya alam, sumberdaya buatan, sosial-budaya, ekonomi, teknologi, informasi, administrasi, pertahanan keamanan, fungsi lindung, budi daya dan estetika lingkungan, dimensi ruang dan waktu yang dalam kesatuan secara utuh menyeluruh serta berkualitas membentuk tata ruang. Rencana pola ruang wilayah Kabupaten merupakan rencana distribusi peruntukan ruang dalam wilayah Kabupaten yang meliputi rencana peruntukan ruang untuk fungsi lindung dan rencana peruntukan ruang untuk fungsi budidaya.

Kawasan lindung Kabupaten adalah wilayah yang ditetapkan dengan fungsi utama melindungi kelestarian lingkungan hidup yang mencakup sumber daya alam dan sumber daya buatan. Rencana Kawasan lindung Kabupaten Way Kanan terdiri dari Badan Air, Kawasan yang Memberikan Perlindungan terhadap Kawasan Bawahannya, Kawasan Perlindungan Setempat, Kawasan Konservasi dan Kawasan Lindung Geologi.

Kawasan Budi Daya adalah wilayah yang ditetapkan dengan fungsi utama untuk dibudidayakan atas dasar kondisi dan potensi sumber daya alam, sumber daya manusia, dan sumber daya buatan. Rencana kawasan budidaya di Kabupaten Way Kanan terdiri dari Kawasan Peruntukan Hutan Produksi, Pertanian, Perikanan, Pertambangan dan Energi, Kawasan Peruntukan Industri, Pariwisata, Permukiman, Pertahanan dan Keamanan



6.2.6 Rencana Kawasan Strategis

a. Rencana Kawasan Strategis Nasional

Kebijakan pengembangan kawasan strategis nasional meliputi :

- 1) Pelestarian dan peningkatan fungsi dan daya dukung lingkungan hidup untuk mempertahankan dan meningkatkan keseimbangan ekosistem, melestarikan keanekaragaman hayati, mempertahankan dan meningkatkan fungsi perlindungan kawasan, melestarikan keunikan bentang alam, dan melestarikan warisan budaya nasional;
- 2) Peningkatan fungsi kawasan untuk pertahanan dan keamanan negara
- 3) Pengembangan dan peningkatan fungsi kawasan dalam pengembangan perekonomian nasional yang produktif, efisien dan mampu bersaing dalam perekonomian internasional;
- 4) Pemanfaatan sumberdaya alam dan/atau teknologi tinggi secara optimal untuk meningkatkan kesejahteraan masyarakat;
- 5) Pelestarian dan peningkatan sosial dan budaya bangsa;
- 6) Pelestarian dan peningkatan nilai kawasan lindung yang ditetapkan sebagai warisan dunia, cagar biosfer dan Ramsar; dan
- 7) Pengembangan kawasan tertinggal untuk mengurangi kesenjangan tingkat perkembangan antarkawasan.

Kriteria penetapan kawasan strategis nasional ditetapkan berdasarkan sudut kepentingan :

1. Pertahanan dan keamanan

- a) Diperuntukkan bagi kepentingan pemeliharaan keamanan dan pertahanan negara berdasarkan geostrategis nasional;
- b) Diperuntukkan bagi basis militer, daerah latihan militer, daerah pembuangan amunisi dan peralatan pertahanan lainnya, gudang amunisi, daerah uji coba sistem persenjataan, dan/atau kawasan industri sistem pertahanan
- c) Merupakan wilayah kedaulatan negara termasuk pulau-pulau kecil terluar yang berbatasan langsung dengan negara tetangga dan/atau laut lepas.

2. Pertumbuhan ekonomi

- a) Memiliki potensi ekonomi cepat tumbuh;
- b) Memiliki sektor unggulan yang dapat menggerakkan pertumbuhan ekonomi nasional;
- c) Memiliki potensi ekspor;
- d) Didukung jaringan prasarana dan fasilitas penunjang kegiatan ekonomi;
- e) Memiliki kegiatan ekonomi yang memanfaatkan teknologi tinggi;
- f) Berfungsi untuk mempertahankan tingkat produksi pangan nasional dalam rangka mewujudkan ketahanan pangan nasional
- g) Berfungsi mempertahankan tingkat produksi sumber energi dalam rangka mewujudkan ketahanan energi nasional
- h) ditetapkan untuk mempercepat pertumbuhan kawasan tertinggal

3. Sosial dan budaya

- a) Merupakan tempat pelestarian dan pengembangan adat istiadat atau budaya nasional;
- b) merupakan prioritas peningkatan kualitas sosial dan budaya serta jati diri bangsa;
- c) Merupakan aset nasional atau internasional yang harus dilindungi dan dilestarikan;
- d) Merupakan tempat perlindungan peninggalan budaya nasional;
- e) Memberikan perlindungan terhadap keanekaragaman budaya; atau
- f) Memiliki potensi kerawanan terhadap konflik sosial skala nasional.

4. Pendayagunaan sumberdaya alam dan/atau teknologi tinggi

- a) diperuntukkan bagi kepentingan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi berdasarkan lokasi sumber daya

alam strategis nasional, pengembangan antariksa, serta tenaga atom dan nuklir;

- b) Memiliki sumber daya alam strategis nasional;
- c) Berfungsi sebagai pusat pengendalian dan pengembangan antariksa;
- d) Berfungsi sebagai pusat pengendalian tenaga atom dan nuklir; atau
- e) Berfungsi sebagai lokasi penggunaan teknologi tinggi strategis.

5. Fungsi dan daya dukung lingkungan hidup.

- a) Merupakan tempat perlindungan keanekaragaman hayati;
- b) Merupakan aset nasional berupa kawasan lindung yang ditetapkan bagi perlindungan ekosistem, flora dan/atau fauna yang hampir punah atau diperkirakan akan punah yang harus dilindungi dan/atau dilestarikan;
- c) Memberikan perlindungan keseimbangan tata guna air yang setiap tahun berpotensi menimbulkan kerugian negara;
- d) Memberikan perlindungan terhadap keseimbangan iklim makro;
- e) Menuntut prioritas tinggi peningkatan kualitas lingkungan hidup;
- f) Rawan bencana alam nasional;
- g) Sangat menentukan dalam perubahan rona alam dan mempunyai dampak luas terhadap kelangsungan kehidupan.

b. Rencana Kawasan Strategis Provinsi Lampung

Kawasan Strategis di Provinsi Lampung terdiri atas 2 jenis yaitu

a. KSN (Kawasan Strategis Nasional), terdiri atas :

- 1) Kawasan Taman Nasional Bukit Barisan Selatan;
- 2) Kawasan Perbatasan Negara di Laut Lepas
- 3) Kawasan Selat Sunda.

- b. KSP (Kawasan Strategis Provinsi) dibagi kedalam 2 sudut kepentingan yaitu :
- 1) Kawasan Strategi dari sudut kepentingan pertumbuhan ekonomi yang meliputi kawasan metropolitan lampung raya, kawasan pariwisata pantai barat, kawasan teluk lampung.
 - 2) Kawasan strategi dari sudut kepentingan fungsi dan daya dukung lingkungan hidup, yang meliputi, kawasan taman hutan raya Wan Abdul Rachman, Kawasan Resapan Air Bendungan Batutegi, dan Kawasan *Geopark* Suoh.

c. Rencana Kawasan Strategis Kabupaten Way Kanan

Kawasan Strategis merupakan wilayah penataan ruang yang diprioritaskan karena memiliki pengaruh yang sangat penting terhadap ekonomi, sosial, budaya dan/atau lingkungan hidup. Kawasan strategis Kabupaten Way Kanan terbagi menjadi 3 (tiga) sudut kepentingan, antara lain:

- 1) Kawasan Strategis dari Sudut Kepentingan Pertumbuhan Ekonomi
Berdasarkan kriteria penentuan kawasan strategis sudut kepentingan pertumbuhan ekonomi, maka ditetapkan kawasan strategis dari sudut kepentingan pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Way Kanan yang terdiri dari:
 - a) Kawasan Kota Terpadu Mandiri (KTM) Way Tuba adalah mewujudkan sebagai perkotaan transmigrasi yang didukung kegiatan perdagangan, pertanian berkelanjutan yang berada di Kecamatan Blambangan Umpu dan Kecamatan Way Tuba. Arah pengembangan Kawasan Kota Terpadu Mandiri (KTM) Way Tuba adalah pengembangan perdagangan, jasa, permukiman dan industri.
 - b) Kawasan Agropolitan Baradatu ditetapkan di Kecamatan Baradatu untuk mewujudkan Kawasan Agropolitan yang didukung kegiatan perdagangan, jasa, pertanian. Arah pengembangan Kawasan Agropolitan Baradatu adalah

pengembangan perdagangan, jasa, industri dan pertanian berkelanjutan.

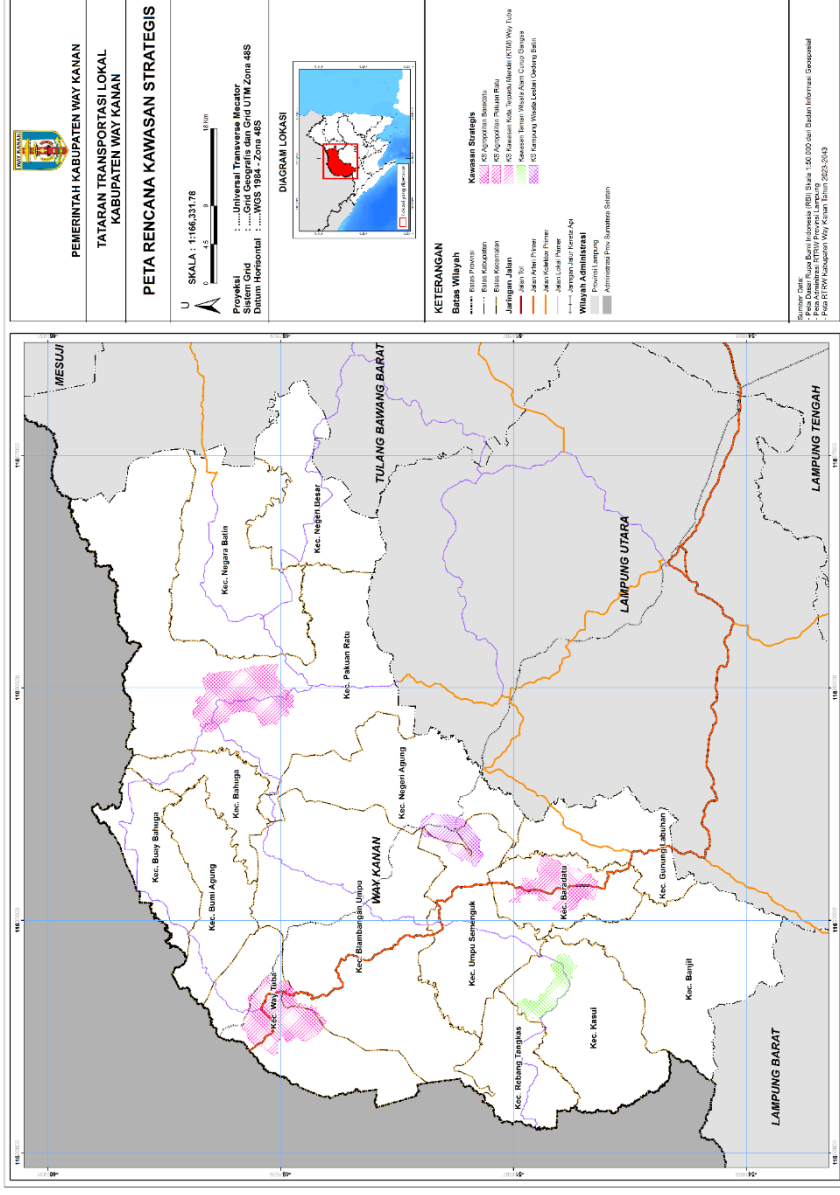
- c) Kawasan Agropolitan Pakuan Ratu ditetapkan di Kecamatan Pakuan Ratu untuk mewujudkan Kawasan Agropolitan yang didukung kegiatan perdagangan, jasa, pertanian. Arah pengembangan Kawasan Agropolitan Pakuan Ratu adalah pengembangan perdagangan, jasa, industri dan pertanian berkelanjutan.

2) Kawasan Strategis dari Sudut Kepentingan Sosial dan Budaya

Berdasarkan kriteria penentuan kawasan strategis dari sudut kepentingan sosial dan budaya maka ditetapkan kawasan Strategis dari sudut kepentingan sosial budaya yang berada di Kampung Wisata Lestari Gedung Batin di Kecamatan Umpu Semenguk. Tujuan penetapan Kawasan strategis dari sudut kepentingan sosial dan budaya adalah untuk menjaga kelestarian adat budaya lokal dan menjaga situs-situs bersejarah.

3) Kawasan Strategis dari Sudut Kepentingan Fungsi dan Daya Dukung Lingkungan Hidup

Berdasarkan kriteria penentuan kawasan strategis dari sudut kepentingan fungsi dan daya dukung lingkungan hidup maka ditetapkan kawasan strategis Kabupaten sudut kepentingan fungsi dan daya dukung lingkungan hidup ditetapkan untuk perlindungan keanekaragaman hayati dan aset nasional yang ditetapkan bagi perlindungan ekosistem, flora dan fauna yang hampir punah yang harus dilindungi dan dilestarikan. Penetapan kawasan strategis Kabupaten sudut kepentingan lingkungan hidup berada di Taman Wisata Alam Curup Gangsa di Kecamatan Kasui.



Gambar 6.13 Peta Rencana Kawasan Strategis

6.2.7 Isu Strategis Rencana Pengembangan Wilayah di Kabupaten Way Kanan

Berikut merupakan isu strategis pembangunan daerah yang terdapat pada peraturan perundang-undangan diatas.

No	Isu Strategis	Keterangan
1	Pengembangan Pusat Pendidikan PSDKU Unila di Kabupaten Way Kanan	Kabupaten Way Kanan telah bekerjasama dengan Universitas Lampung dengan mendirikan Program Studi Diluar Kampus Utama (PSDKU) di Kabupaten Way Kanan, hingga saat ini sudah ada dua program studi yaitu D3 Akuntansi dan S1 Ilmu Komputer. Tentunya keberadaan Kampus PSDKU Unila ini perlu adanya dukungan konektifitas transportasi yang memadai.
2	Terjadinya kesenjangan pertumbuhan antara kawasan yang berada di sepanjang jalan lintas Sumatera ke arah barat dengan beberapa kawasan yang berada di daerah timur Kabupaten. Hal ini merupakan dampak dari kurang meratanya pusat pertumbuhan dan kurangnya jaringan prasarana.	RTRW Kabupaten Way Kanan Tahun 2023-2043
3	Pengembangan Bandar Udara Gatot Subroto sebagai bandara komersial untuk mengakomodasi kebutuhan mobilitas yang cepat, nyaman, dan ekonomis.	RTRW Kabupaten Way Kanan Tahun 2023-2043
4	Pengembangan Terminal Penumpang Tipe B di Kecamatan Baradatu	RTRW Kabupaten Way Kanan Tahun 2023-2043
5	Pengembangan Terminal Penumpang Tipe C di Kecamatan Blambangan Umpu; Kecamatan Pakuan Ratu; dan Kecamatan Way Tuba	RTRW Kabupaten Way Kanan Tahun 2023-2043
6	Pengembangan dan pemeliharaan Jembatan Timbang di Kecamatan Blambangan Umpu	RTRW Kabupaten Way Kanan Tahun 2023-2043

No	Isu Strategis	Keterangan
7	Pengembangan Jaringan Jalur Kereta Api Antarkota (Jalur Tanjung Karang-Kertapati)	RTRW Kabupaten Way Kanan Tahun 2023-2043
8	Pengembangan Jaringan Jalur Kereta Api Antarkota yang difungsikan juga sebagai Jaringan Jalur Kereta Api Logistik (Jalur Lahat-Muara Enim Prabumulih-Tarahan/Lampung dan Jalur Prabumulih Kertapati/Palembang).	RTRW Kabupaten Way Kanan Tahun 2023-2043
9	Pengembangan Stasiun Penumpang (Stasiun Penumpang Blambangan Umpu di Kecamatan Blambangan Umpu; Stasiun Penumpang Way Tuba di Kecamatan Way Tuba; Stasiun Penumpang Giham di Kecamatan Blambangan Umpu; Stasiun Penumpang Way Pisang di Kecamatan Way Tuba; Stasiun Penumpang Tanjung Rajo di Kecamatan Blambangan Umpu; dan Stasiun Penumpang Negeri Agung di Kecamatan Negeri Agung).	RTRW Kabupaten Way Kanan Tahun 2023-2043
10	Pengembangan sistem keamanan dan keselamatan perlintasan kereta api	RTRW Kabupaten Way Kanan Tahun 2023-2043
11	Pengembangan Pelabuhan Sungai dan Danau Pengumpan di Kecamatan Bahuga	RTRW Kabupaten Way Kanan Tahun 2023-2043
12	Pengembangan Kawasan Terpadu Mandiri (KTM) Way Tuba dan Blambangan Umpu	RTRW Kabupaten Way Kanan Tahun 2023-2043
13	Pengembangan Kawasan Peruntukan Industri	RTRW Kabupaten Way Kanan Tahun 2023-2043
14	Perwujudan Kawasan Pertanian dan Pengembangan sentra pertanian berbasis agropolitan	RTRW Kabupaten Way Kanan Tahun 2023-2043
15	Kurangnya infrastruktur pendukung objek wisata untuk meningkatkan kualitas destinasi wisata dan pengembangan potensi agrowisata	KLHS RPJPD Kabupaten Way Kanan Tahun 2025-2045
16	Kurangnya kualitas jalan mantap dan jembatan untuk meningkatkan pelayanan	KLHS RPJPD Kabupaten Way Kanan Tahun 2025-2045

No	Isu Strategis	Keterangan
	publik dan aksesibilitas antar kecamatan	
17	Semua kawasan strategis belum memiliki Rencana Detail Tata Ruang (RDTR), masih berupa hasil kajian dan belum ditetapkan dengan peraturan daerah	RPJMD Kabupaten Way Kanan Tahun 2021-2026
18	Implementasi penyusunan perencanaan pembangunan daerah melalui pendekatan Holistik, Integratif, Tematik, Spasial belum optimal	RPJMD Kabupaten Way Kanan 2021-2026
19	Belum optimalnya pelaksanaan pengendalian dan evaluasi rencana pembangunan	RPJMD Kabupaten Way Kanan 2021-2026
20	Belum optimalnya kelengkapan data dan informasi pembangunan daerah	RPJMD Kabupaten Way Kanan 2021-2026
21	Promosi produk industri lokal (asal way kanan) masih dirasa kurang;	RPJMD Kabupaten Way Kanan 2021-2026
22	Belum optimalnya pengembangan sektor unggulan;	RPJMD Kabupaten Way Kanan 2021-2026
23	Kualitas dan kuantitas Infrastruktur pasar tradisional belum memadai;rpjmd dan	RPJMD Kabupaten Way Kanan 2021-2026
24	Belum meratanya penerapan standar produk dan teknologi informasi dalam perdagangan.	RPJMD Kabupaten Way Kanan 2021-2026
26	Pertumbuhan Ekonomi Mengalami Perlambatan	RTRW Kabupaten Way Kanan 2023-43
27	PDRB Per Kapita yang belum Optimal	RPJMD Kabupaten Way Kanan 2021-2026
28	Menurunnya Pertumbuhan Beberapa Sektor Terhadap PDRB	RPJMD Kabupaten Way Kanan 2021-2026

6.3 RENCANA PEMBANGUNAN DAERAH

a. Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Kabupaten Way Kanan



Berikut merupakan tabel arah kebijakan dan sasaran pokok RPJMD
Kabupaten Way Kanan.

TABEL 6.3 Arah Kebijakan dan Sasaran Pokok RPJPD Kabupaten Way Kanan

Visi	Misi	Arah Kebijakan				Sasaran Pokok	Indikator	Target			
		I	II	III	IV			I	II	III	IV
Way Kanan Maju dan Berkelanjutan	Meningkatkan Tata Kelola Pemerintah Daerah	Meningkatkan Kualitas SDM	Meningkatkan Kompetensi SDM	Meningkatkan daya saing daerah	Meningkatkan Keunggulan Daerah	Meningkatkan Indeks Reformasi Birokrasi	Inderks RB	60-70 Poin	75-80 Poin	85-90 Poin	95-100 Poin
	Meningkatkan Kualitas dan Kompetensi Sumber Daya Manusia Daerah					Nilai IPM	70.94 - 71.44 poin	73.64 - 74.19 poin	76.59 - 77.19 poin	80.44 - 81.09 poin	
	Meningkatkan Perekonomian Daerah					Tingkat Kemiskinan	Angka Kemiskinan	8.02 - 8.52%	5.52 - 6.02%	3.02% - 3.52 %	0.02 - 0.52%
						Meningkatnya PDRB per Kapita	Nilai PDRB	Rp. 41.32 jt - Rp. 42.83 jt	Rp. 50.52 jt- Rp.55.17 jt	Rp. 63.48 jt - Rp. 66.54 jt	Rp. 86.34 jt - Rp. 90,99 jt
						Indeks Daya Saing Daerah	Indeks Daya Saing Daerah	3.02 - 3.07 poin	3.22 - 3.27 poin	3.47 - 3.52 poin	3.77 - 3.82 poin
	Meningkatkan Kualitas Lingkungan Hidup						Meningkatkan Indeks Kualitas Lingkungan Hidup	Indeks Kualitas Lingkungan Hidup	69,2018 poin	69,6987 poin	70,0352 poin

Sumber : RPJPD Kabupaten Way Kanan



Dalam rangka mempercepat kesejahteraan masyarakat melalui peningkatan pelayanan, pemberdayaan dan peran masyarakat, maka berdasarkan karakteristik daerah yang berbeda. Pemerintah daerah menentukan target kinerja yang menggambarkan 7 (tujuh) fokus pembangunan daerah sebagai berikut :

Tabel 6. 4 Kinerja Wajib Pembangunan Jangka Panjang Daerah

No	Fokus	Kinerja	Indikator	Baseline	Target	Keterangan
1	Pembangunan Ekonomi Inklusif Berkelanjutan	Meningkatnya kesejahteraan masyarakat yang berkeadilan dan berkelanjutan	PDRB/Kapita	33.579	90.99	
			Angka Kemiskinan	11.76	0.52	
			Indeks Gini	0.283	0.78	
			Tingkat Pengangguran Terbuka	3.28	3.5	
			Indeks Pembangunan Manusia	68.04	81.09	
2	Peningkatan Infrastruktur Berkelanjutan	Meningkatnya kualitas infrastruktur berkelanjutan	Indek Infrastruktur/Indeks Kualitas Layanan Infrastruktur			
			Indeks Ketahanan Energi			
			Indeks Ketahanan Air			
3	Peningkatan Produktivitas Daerah	Meningkatnya produktivitas daerah	Indeks Ketahanan Pangan	78.34	80	
			Indeks Daya Saing Daerah	2.67	3.5	
4	Penguatan Daya Saing SDM Berkelanjutan	Meningkatnya kualitas SDM	Skor Literasi / Numerasi SD SMP	41.15 - 43.44	90.45	
5	Penguatan Lingkungan Sosial Masyarakat yang Sehat dan Budaya Masyarakat Maju	Menguatnya Lingkungan sosial masyarakat yang sehat dan budaya masyarakat maju	Indeks Keluarga Sehat	0.3	0.4	
6	Peningkatan Kualitas Lingkungan Hidup	Meningkatnya kualitas lingkungan hidup	Indeks Kualitas Lingkungan Hidup	66.32	70.30	
7	Tata Kelola Pemerintah yang Baik	Meningkatnya tata kelola pemerintah yang baik	Indeks Pelayanan Publik	3.89	4.5	
			Indeks Inovasi Daerah	56.19	65	

- b. Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah Kabupaten Way Kanan
Visi RPJMD Kabupaten Way Kanan 2021-2026 sesuai dengan visi kepala daerah dan wakil kepala daerah terpilih, yaitu

“Way Kanan Unggul dan Sejahtera”

Dengan misi pembangunan yang ditetapkan bersamaan dengan agenda kerjanya sebagai berikut.

1. Mewujudkan Tata Kelola Pemerintah yang Baik.
 - 1) Meningkatkan Akuntabilitas kinerja instansi pemerintah
 - 2) Opini dari BPK terhadap pengelolaan keuangan daerah, dengan cara peningkatan pengelolaan keuangan daerah dan penataan aset daerah
 - 3) Peningkatan kapasitas fiskal daerah
 - 4) Peningkatan penataan peraturan perundang-undangan.
 - 5) Peningkatan penguatan organisasi perangkat daerah
 - 6) peningkatan kualitas ketatalaksanaan
 - 7) Peningkatan kualitas pengawasan
 - 8) Peningkatan pelayanan publik
 - 9) Peningkatan inovasi daerah
 - 10) Peningkatan kualitas sistem pemerintah berbasis elektronik
 - 11) Meningkatkan sistem manajemen SDM
 - 12) Meningkatkan kualitas Aparatur Sipil Negara
 - 13) Peningkatan Kualitas Arsip Daerah
 - 14) Peningkatan Kualitas Layanan Sekretariat Daerah
 - 15) Peningkatan Kualitas Layanan Sekretariat DPRD
2. Meningkatkan Kualitas Lingkungan Hidup dalam Mendukung Pembangunan Berkelanjutan.
 - 1) Peningkatan kualitas tutupan hutan, kualitas udara, kualitas air, dan menjaga sumber mata air
3. Meningkatkan Kualitas Kehidupan Masyarakat dan Kompetensi Sumberdaya Manusia Daerah.

- 1) Peningkatan derajat kesehatan masyarakat yang diukur dengan indikator angka harapan hidup
 - 2) Peningkatan kualitas pendidikan
 - 3) Penurunan Angka kemiskinan
 - 4) Pengendalian pertumbuhan penduduk
 - 5) Peningkatan kualitas hidup anak
 - 6) Peningkatan keberdayaan perempuan
 - 7) Peningkatan keberdayaan masyarakat kampung
 - 8) Melestarikan dan mengembangkan budaya daerah
 - 9) Meningkatkan Ketertiban, keamanan dan kenyamanan kehidupan masyarakat.
4. Meningkatkan Perekonomian Daerah Berbasis Kawasan didukung ketersediaan infrastruktur.
- 1) Mengembangkan Kawasan Pangan di Kecamatan Bahuga, Buay Bahuga, Bumi Agung, dan Way Tuba, Blambangan Umpu
 - 2) Meningkatkan Produksi, mutu, dan usaha komoditas tanaman pangan
 - 3) Peningkatan produksi dan mutu komoditas tanaman hortikultura semusim.
 - 4) Meningkatkan produksi dan mutu komoditas tanaman hortikultura tahunan
 - 5) Meningkatkan produksi dan mutu komoditas perkebunan semusim
 - 6) Meningkatkan produksi dan mutu komoditas tanaman perkebunan tahunan
 - 7) Meningkatkan populasi ternak dan produksi daging serta telur
 - 8) Meningkatkan produksi ikan dan olahan ikan
 - 9) Meningkatkan industri olahan terutama meningkatkan nilai tambah produk pertanian.
 - 10) Memperluas pasar produk di dalam negeri

- 11) Meningkatkan usaha pariwisata
- 12) Meningkatkan pertumbuhan sektor konstruksi
- 13) Meningkatkan usaha transportasi dan pergudangan
- 14) Meningkatkan kualitas dan efisiensi penanaman modal
- 15) Meningkatkan partisipasi angkatan kerja dan mengurangi pengangguran
- 16) Meningkatkan kualitas koperasi dan usaha mikro kecil.

Adapun arah kebijakan untuk dapat menjabarkan rumusan kerangka pikir yang secara bertahap dijelaskan sebagai berikut :

- 1) Arah Kebijakan Tahun 2021 adalah membangun ketahanan sumber daya manusia, ketahanan ekonomi, penataan birokrasi, dan memelihara kelestarian lingkungan hidup.
- 2) Arah Kebijakan Tahun 2022 adalah Meningkatkan ketahanan sumber daya manusia, melakukan pemulihan ekonomi, meningkatkan kualitas birokrasi, dan memelihara kelestarian lingkungan hidup.
- 3) Arah Kebijakan Tahun 2023 adalah Meningkatkan pembangunan sumberdaya manusia, percepatan pemulihan ekonomi, meningkatkan akuntabilitas birokrasi, dan meningkatkan kualitas lingkungan hidup.
- 4) Arah Kebijakan 2024 adalah Meningkatkan pembangunan sumberdaya manusia dan kompetensi masyarakat, mengembangkan produk unggulan daerah, meningkatkan kinerja birokrasi, dan meningkatkan kualitas lingkungan hidup.
- 5) Arah Kebijakan Tahun 2025 adalah Percepatan pembangunan sumberdaya manusia dan kompetensi masyarakat, percepatan pengembangan produk unggulan daerah, percepatan kinerja birokrasi, dan percepatan peningkatan kualitas lingkungan hidup.
- 6) Arah Kebijakan Tahun 2026 adalah Meningkatkan kualitas sumberdaya manusia dan kompetensi masyarakat, meningkatkan kualitas produk unggulan daerah, meningkatkan kualitas kinerja birokrasi, dan percepatan peningkatan kualitas lingkungan hidup.

BAB 7 PERMINTAAN PERJALANAN

7.1 PREDIKSI PERTUMBUHAN LALU LINTAS

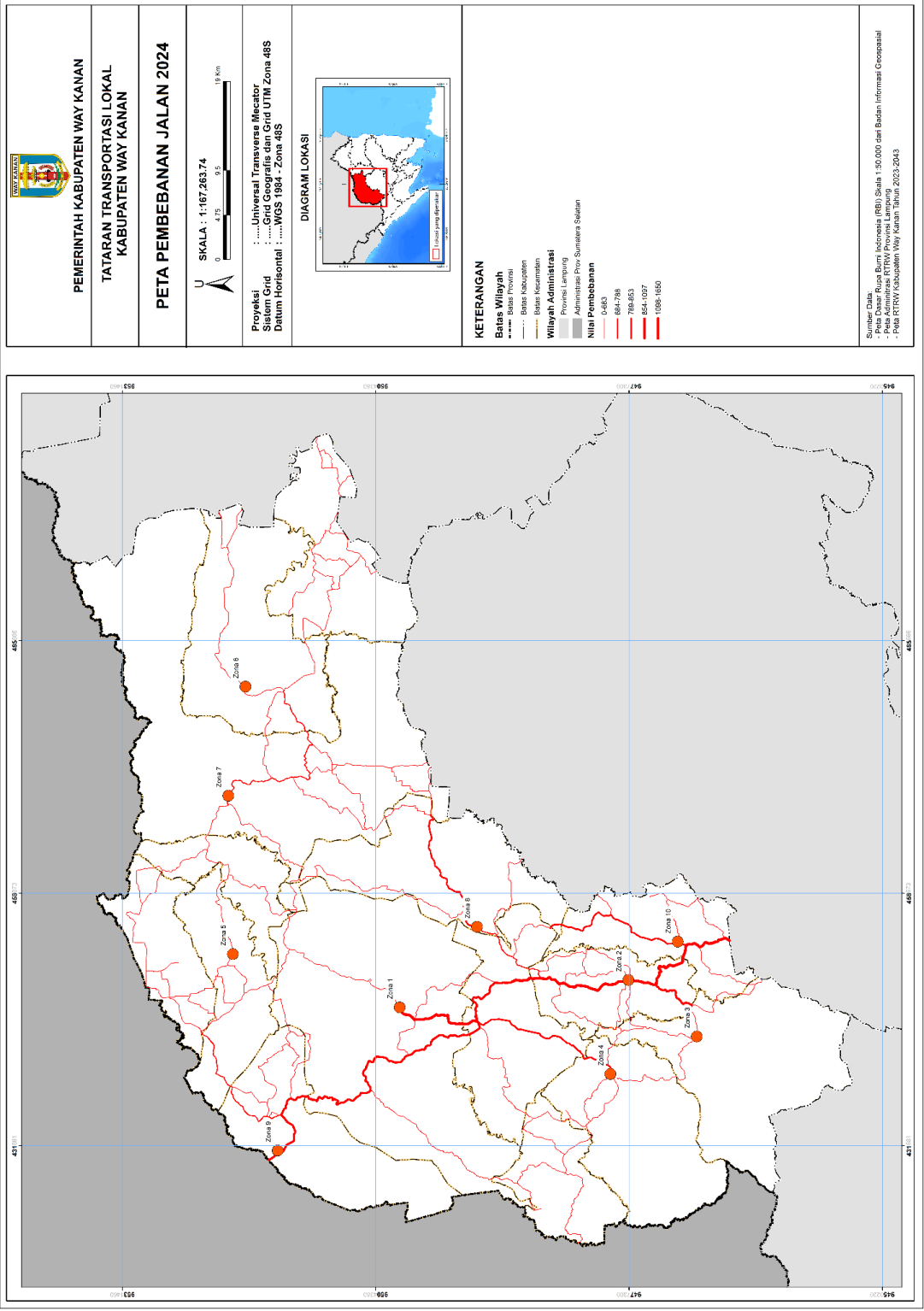
Tabel 7. 1 Bangkitan dan Tarikan Kabupaten Way Kanan

Zona	Keterangan Zona	Oi	Dd	Oi	Dd	Oi	Dd	Oi	Dd	Oi	Dd
		2024		2029		2034		2039		2044	
1	Blambangan Umpu	911	739	1065	864	1245	1010	1455	1181	1701	1380
2	Baradatu	611	813	710	945	825	1098	959	1276	1114	1482
3	Banjit	396	621	432	677	470	738	513	804	559	877
4	Umpu Semenguk - Rebang Tangkas - Kasui	494	294	540	321	590	351	644	384	704	419
5	Bumi Agung- Buay Bahuga - Negeri Besar	348	310	399	355	457	407	523	466	600	534
6	Negara Batin - Negeri Besar	349	177	369	187	390	198	412	209	436	221
7	Pakuan Ratu	320	363	373	423	435	494	507	575	591	671
8	Negeri Agung	305	531	331	576	358	624	388	676	421	733
9	Way Tuba	523	574	628	689	753	827	904	992	1084	1190
10	Gunung Labuhan	509	344	564	381	626	423	694	469	770	520

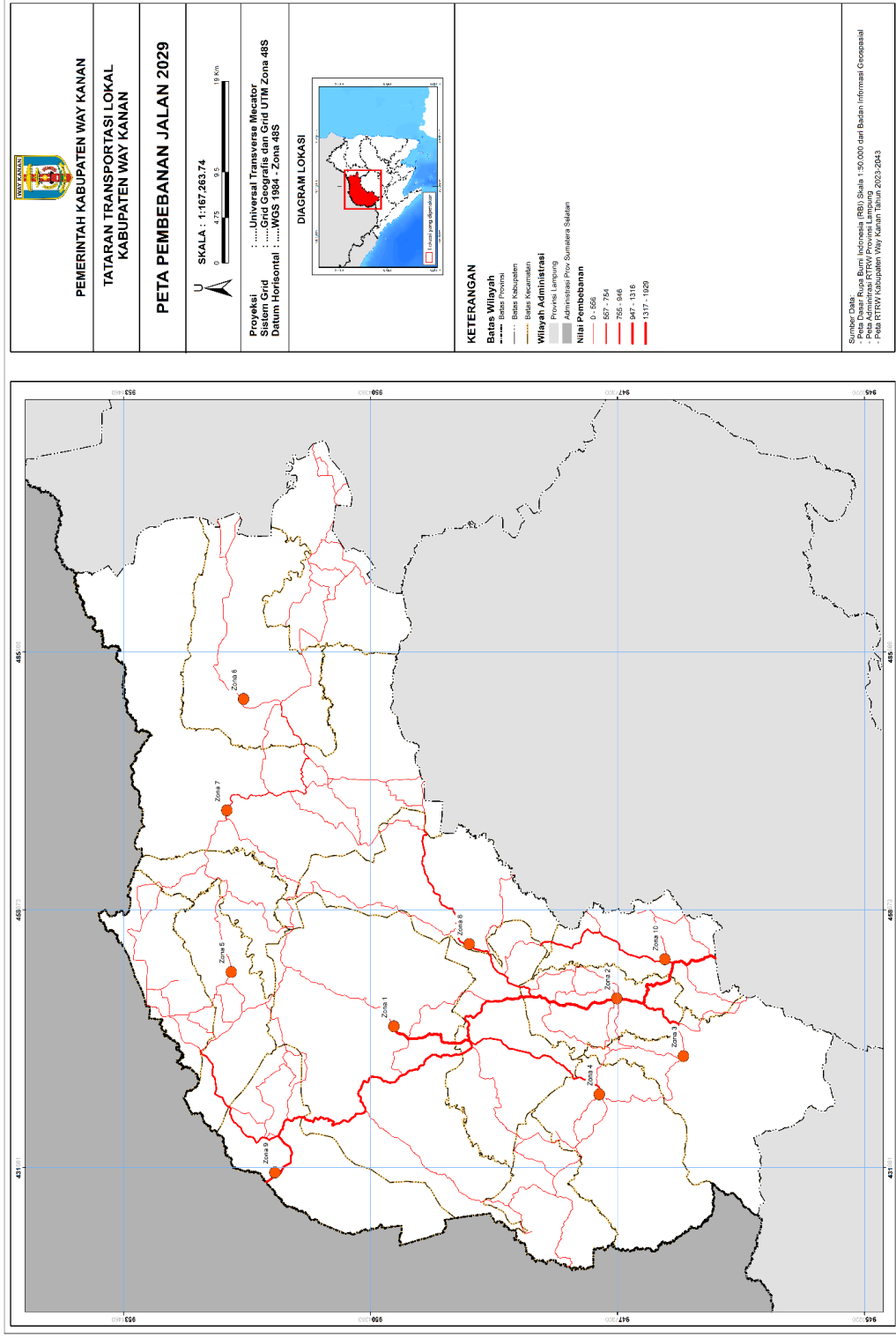
Berikut merupakan peta hasil pembebanan jaringan jalan berdasarkan pola pergerakan dan bangkitan dan tarikan yang didistribusikan pada tiap ruas jalan. Dari hasil pemodelan pada kondisi sistem sudah seimbang antara permintaan perjalanan dan sediaan transportasi jalan, maka beban yang terbesar berada pada jalan yang merupakan jalan lintas tengah Sumatera.



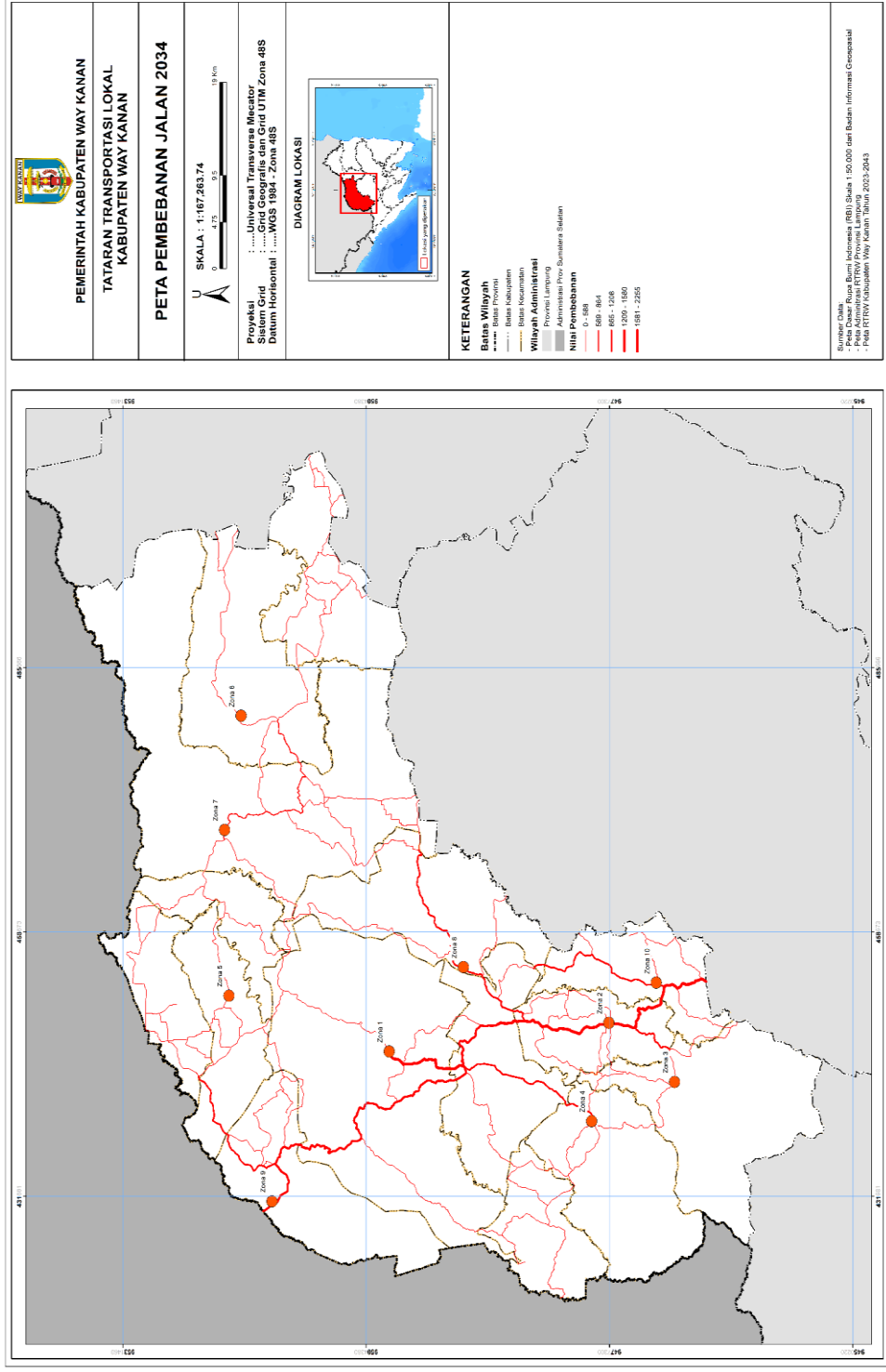
Pembebanan jaringan jalan juga dimodelkan dan diproyeksikan untuk beberapa tahun kedepan, hasilnya tidak banyak perubahan dan cenderung meningkat dan dapat dilihat pada gambar dibawah ini.



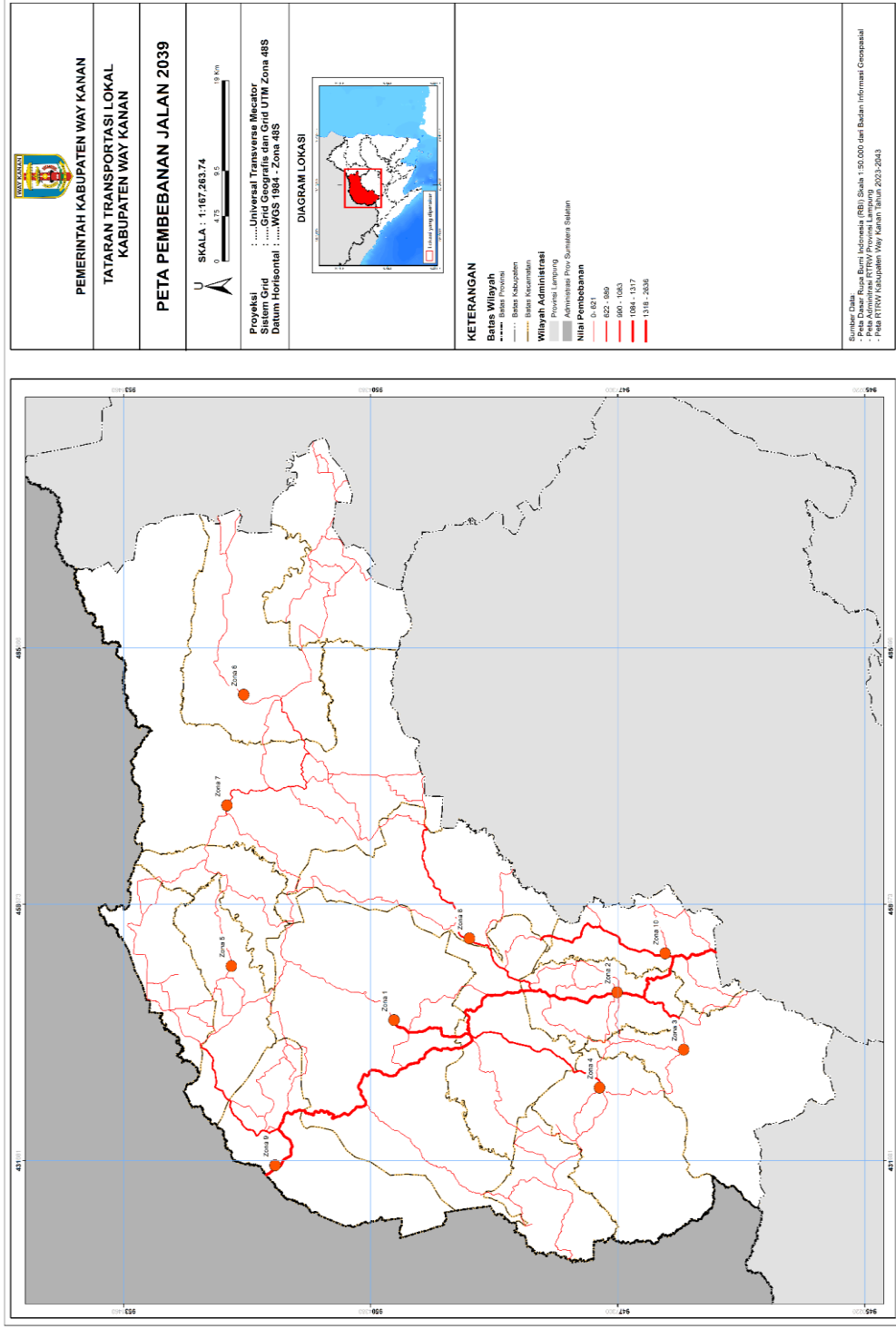
Gambar 7. 1 Peta Pembebanan Jalan 2024



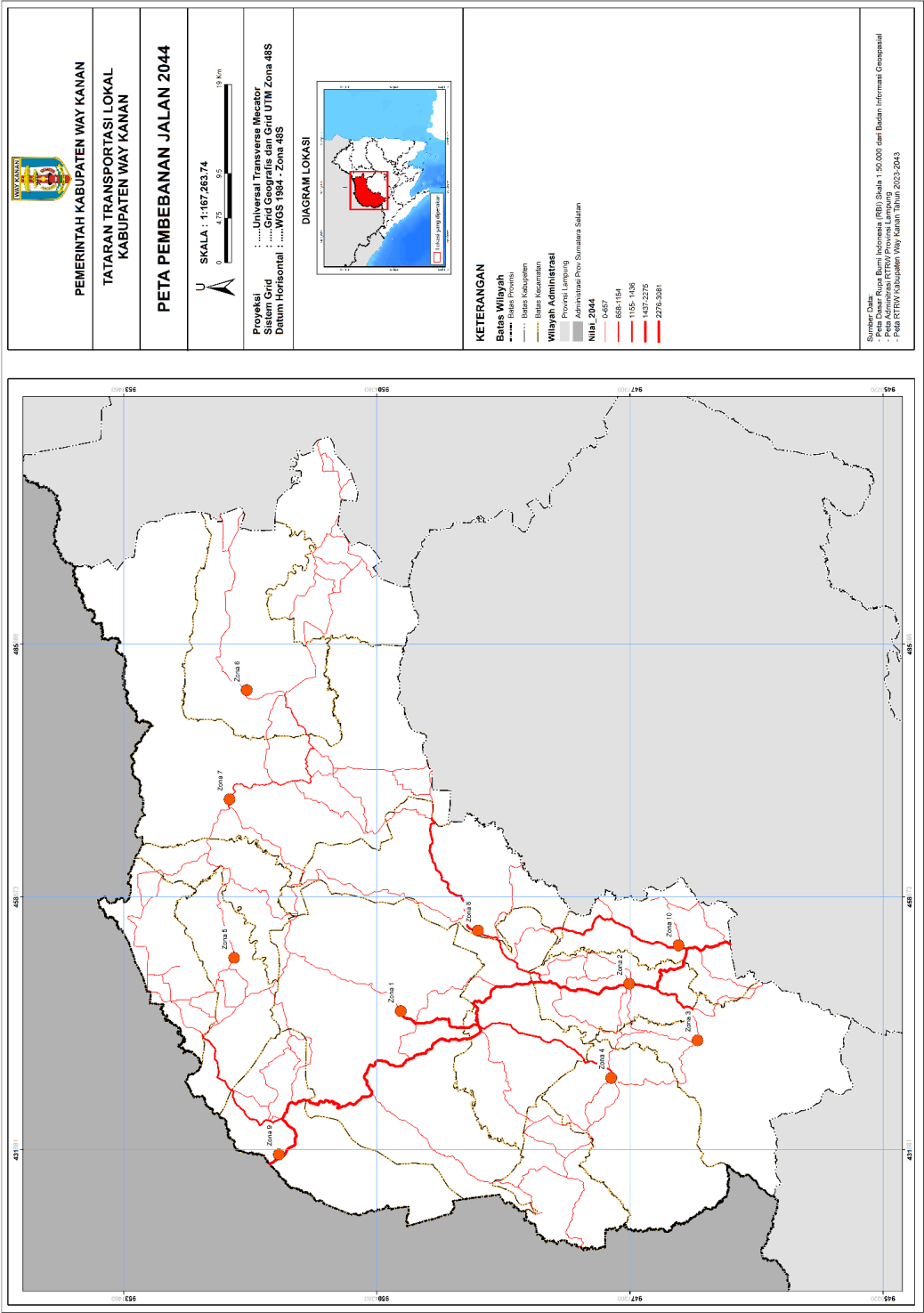
Gambar 7. 2 Peta Pembebanan Jalan 2029



Gambar 7.3 Peta Pembebanan Jalan 2034



Gambar 7.4 Peta Pembebanan Jalan 2039



Gambar 7.5 Peta Pembebanan Jalan 2044

7.2 PREDIKSI POLA PERJALANAN

Matriks asal tujuan pergerakan penumpang diproyeksikan sampai tahun 2039 didasarkan pada pertumbuhan jumlah penduduk pada setiap zone. Teknik regresi digunakan untuk melakukan proyeksi jumlah perjalanan dari dan menuju zone studi. Persamaan regresi untuk perjalanan kendaraan penumpang yang diperoleh dari tahun dasar.

Tabel 7.2 Matriks Asal Tujuan Kabupaten Way Kanan Tahun 2024

	Zona 1	Zona 2	Zona 3	Zona 4	Zona 5	Zona 6	Zona 7	Zona 8	Zona 9	Zona 10
zona 1	0	217	174	130	43	0	87	43	130	87
zona 2	115	0	153	0	0	38	76	115	38	76
zona 3	66	154	0	66	0	0	0	22	0	88
zona 4	99	99	99	0	49	0	0	0	148	0
zona 5	26	26	9	26	0	26	26	26	131	52
zona 6	57	57	9	0	113	0	113	0	0	0
zona 7	62	0	9	0	0	93	0	156	0	0
zona 8	41	81	41	20	0	20	61	0	0	41
zona 9	209	52	0	52	105	0	0	105	0	0
zona 10	64	127	127	0	0	0	0	64	127	0

Tabel 7.3 Matriks Asal Tujuan Kabupaten Way Kanan 2029

	Zona 1	Zona 2	Zona 3	Zona 4	Zona 5	Zona 6	Zona 7	Zona 8	Zona 9	Zona 10
Zona 1	0	246	198	148	49	0	99	49	148	99
Zona 2	131	0	174	0	0	43	86	131	43	86
Zona 3	75	175	0	75	0	0	0	25	0	100
Zona 4	112	112	112	0	56	0	0	0	168	0
Zona 5	30	30	10	30	0	30	30	30	149	59
Zona 6	65	65	10	0	128	0	128	0	0	0
Zona 7	70	0	10	0	0	106	0	177	0	0
Zona 8	47	92	47	23	0	23	69	0	0	47
Zona 9	237	61	0	62	119	0	0	122	0	0

Zona 10	73	144	144	0	0	0	0	73	144	0
---------	----	-----	-----	---	---	---	---	----	-----	---

Tabel 7.4 Matriks Asal Tujuan Kabupaten Way Kanan 2034

	Zona 1		Zona 2	Zona 3	Zona 4	Zona 5	Zona 6	Zona 7	Zona 8	Zona 9	Zona 10
Zona 1	0		280	224	167	55	0	112	55	167	112
Zona 2	148		0	197	0	0	49	98	148	49	98
Zona 3	85		198	0	85	0	0	0	28	0	113
Zona 4	128		128	128	0	63	0	0	0	191	0
Zona 5	33		33	12	33	0	33	33	33	169	67
Zona 6	73		73	12	0	146	0	146	0	0	0
Zona 7	80		0	12	0	0	120	0	201	0	0
Zona 8	53		104	53	26	0	26	79	0	0	53
Zona 9	269		69	0	70	135	0	0	138	0	0
Zona 10	82		164	164	0	0	0	0	82	164	0

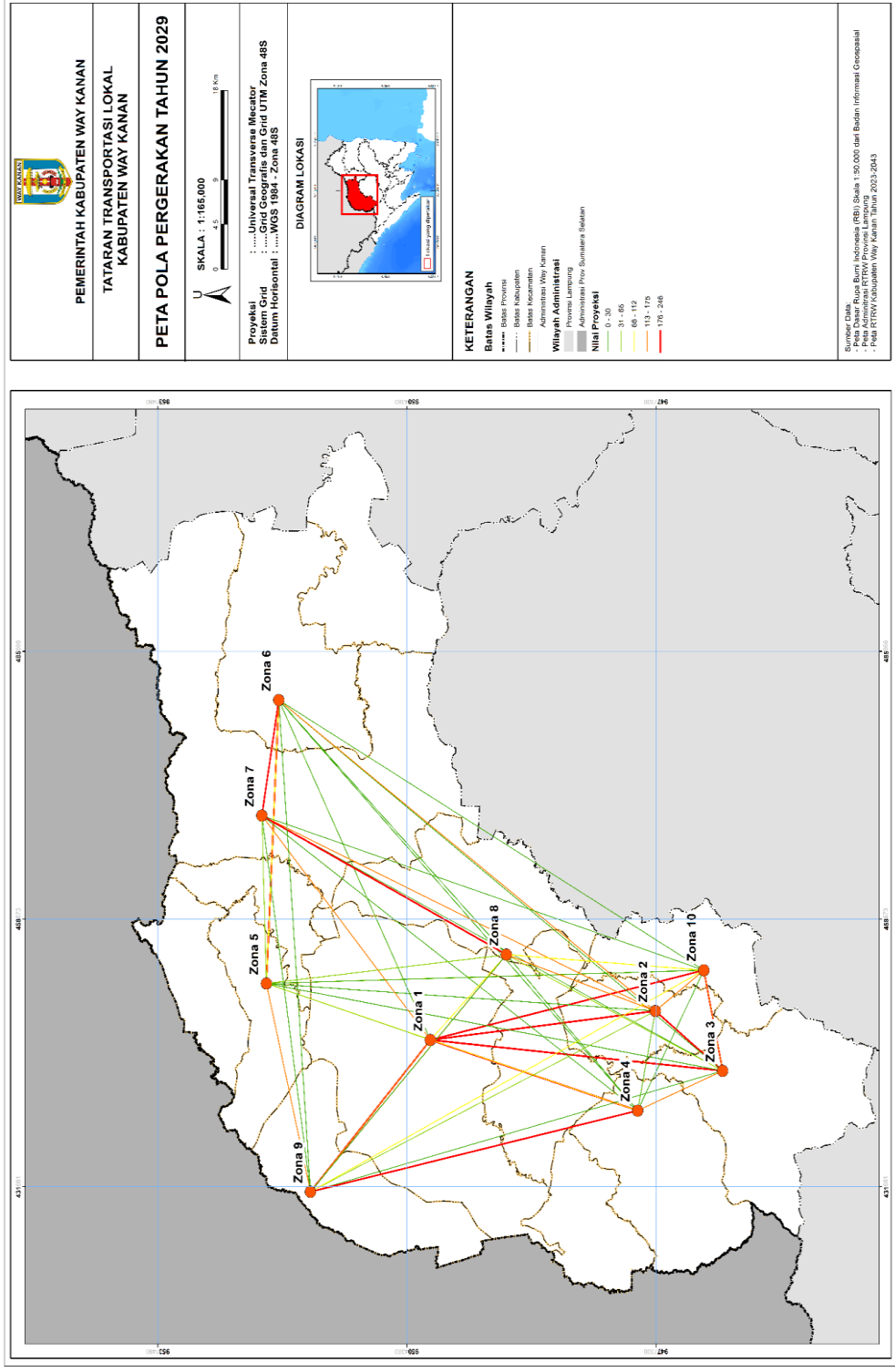
Tabel 7.5 Matriks Asal Tujuan Kabupaten Way Kanan 2039

	Zona 1	Zona 2	Zona 3	Zona 4	Zona 5	Zona 6	Zona 7	Zona 8	Zona 9	Zona 10
Zona 1	0	318	255	191	63	0	128	63	191	128
Zona 2	169	0	224	0	0	56	111	169	56	111
Zona 3	97	226	0	97	0	0	0	32	0	129
Zona 4	145	145	145	0	72	0	0	0	217	0
Zona 5	38	38	13	38	0	38	38	38	192	76
Zona 6	84	84	13	0	166	0	166	0	0	0
Zona 7	91	0	13	0	0	136	0	229	0	0
Zona 8	60	119	60	29	0	29	89	0	0	60
Zona 9	307	79	0	80	154	0	0	158	0	0
Zona 10	94	186	186	0	0	0	0	94	186	0

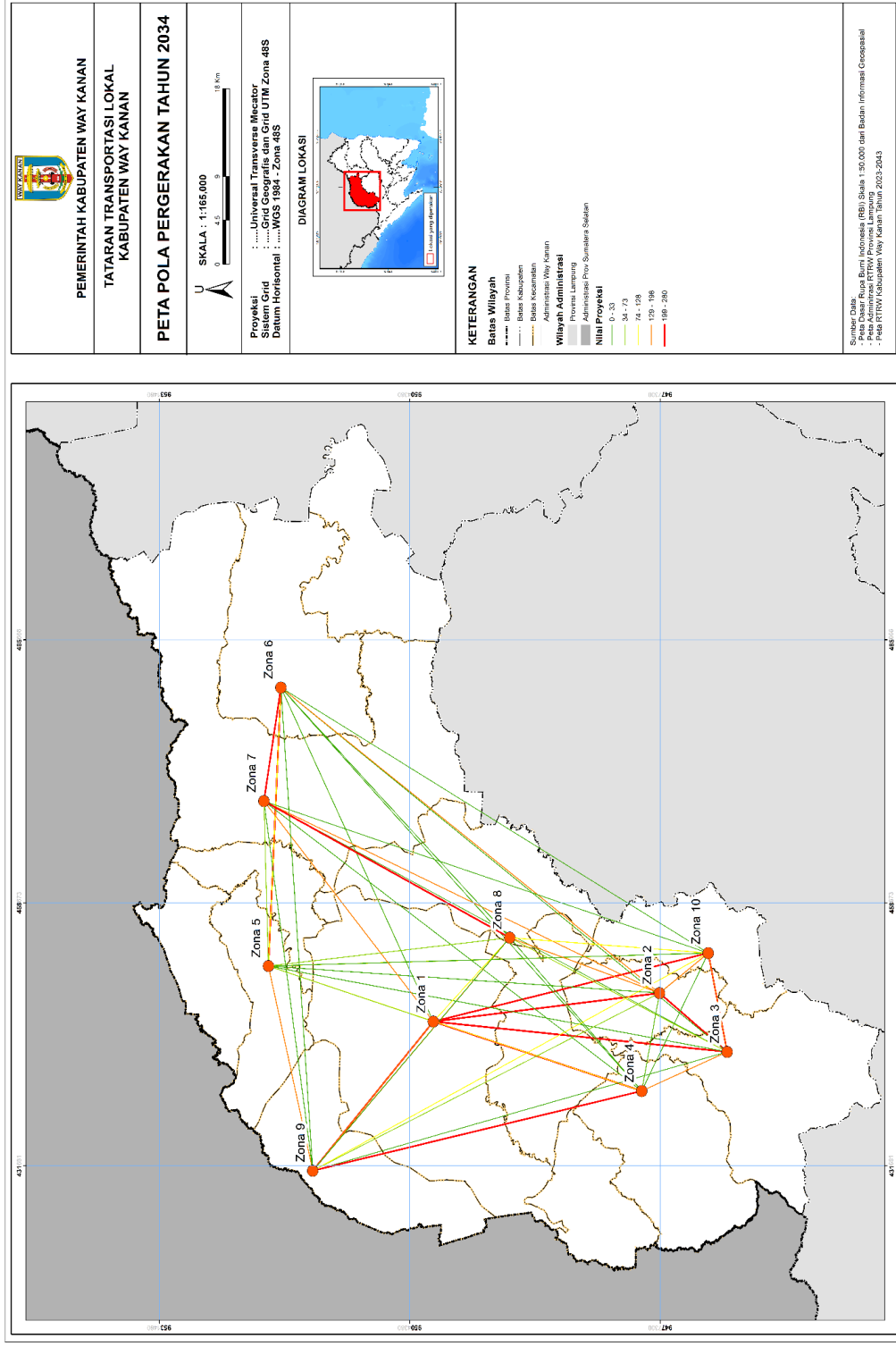


Matriks Asal Tujuan ini dinyatakan dalam bentuk desire line yang secara visualisasi digambarkan sebagai berikut.

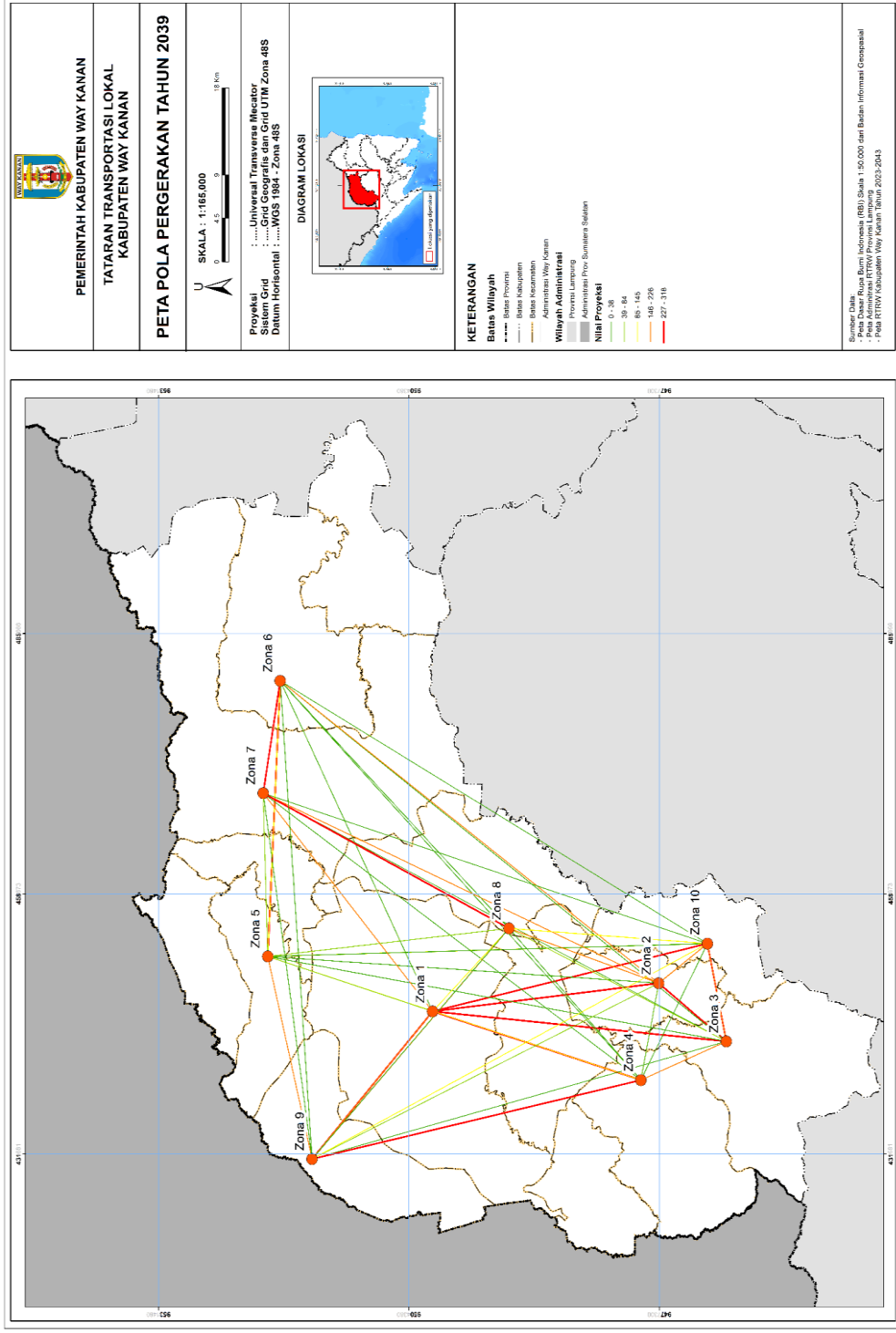
Pola pergerakan penumpang pada tahun eksisting (Tahun 2024) menunjukkan bahwa pergerakan yang dilakukan pada Kabupaten Way Kanan didominasi oleh pergerakan internal yang berpusat pada wilayah-wilayah utama di Kabupaten Way Kanan, seperti di Kecamatan Blambangan Umpu (Zona 1) yang merupakan ibukota kabupaten, ataupun pergerakan yang menuju ke pusat perdagangan dan jasa di Kecamatan Baradatu (Zona 2).



Gambar 7.7 Peta Pola Pergerakan Kabupaten Way Kanan Tahun 2029



Gambar 7.8 Peta Pola Pergerakan Way Kanan Tahun 2034



Gambar 7.9 Peta Pola Pergerakan Way Kanan Tahun 2039

7.3 ISU STRATEGIS PERMINTAAN PERJALANAN

Menjelaskan GAP ketersediaan fasilitas transportasi dan kebutuhan transportasi di masa mendatang

BAB 8 ARAHAN RENCANA PENGEMBANGAN SISTEM TRANSPORTASI KABUPATEN WAY KANAN

8.1 ARAHAN DASAR PENGEMBANGAN TRANSPORTASI

8.1.1 Arahan Peraturan Perundang-Undangan

Dalam melakukan perencanaan pengembangan transportasi di Kabupaten Way Kanan harus diarahkan dengan tetap memperhatikan karakteristik pergerakan masyarakat dan asas tujuan penyelenggaraan transportasi seperti yang diamanatkan undang-undang transportasi sesuai moda yang ada, sebagai berikut:

1. Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Bab II Asas dan Tujuan

Pasal 2 “Transportasi jalan sebagai salah satu moda transportasi nasional diselenggarakan berdasarkan asas manfaat, usaha bersama dan kekeluargaan, adil dan merata, keseimbangan, kepentingan umum, keterpaduan, kesadaran hukum, dan percaya pada diri sendiri.”

Pasal 3 “Transportasi jalan diselenggarakan dengan tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien, mampu memadukan modal transportasi lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan, untuk menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat”.

2. Undang Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan, Bab II Asas, Tujuan, Dan Lingkup.

Pasal 2 “Penyelenggaraan jalan berdasarkan pada asas kemanfaatan, keamanan dan keselamatan, keserasian, keselarasan dan keseimbangan, keadilan, transparansi dan akuntabilitas, keberdayagunaan dan keberhasilgunaan, serta kebersamaan dan kemitraan”.

Pasal 3, yang berisi :

- . *Pengaturan penyelenggaraan jalan bertujuan untuk:*
- . *mewujudkan ketertiban dan kepastian hukum dalam penyelenggaraan jalan;*
- . *mewujudkan peran masyarakat dalam penyelenggaraan jalan;*

- a. mewujudkan peran penyelenggara jalan secara optimal dalam pemberian layanan kepada masyarakat;
 - b. mewujudkan pelayanan jalan yang andal dan prima serta berpihak pada kepentingan masyarakat;
 - c. mewujudkan sistem jaringan jalan yang berdaya guna dan berhasil guna untuk mendukung terselenggaranya sistem transportasi yang terpadu
3. Undang Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Bab II Asas Dan Tujuan

Pasal 2 “Perkeretaapian sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari sistem transportasi nasional diselenggarakan berdasarkan:

- a. asas manfaat;*
- b. asas keadilan;*
- c. asas keseimbangan;*
- d. asas kepentingan umum;*
- e. asas keterpaduan;*
- f. asas kemandirian;*
- g. asas transparansi;*
- h. asas akuntabilitas; dan*
- i. asas berkelanjutan.*

Pasal 3 “Perkeretaapian diselenggarakan dengan tujuan untuk memperlancar perpindahan orang dan/atau barang secara massal dengan selamat, aman, nyaman, cepat dan lancar, tepat, tertib dan teratur, efisien, serta menunjang pemerataan, pertumbuhan, stabilitas, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional”.

4. Undang Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

Pasal 2 “Penerbangan diselenggarakan berdasarkan asas:

- a. manfaat;*
- b. usaha bersama dan kekeluargaan;*
- c. adil dan merata;*
- d. keseimbangan, keserasian, dan keselarasan;*
- e. kepentingan umum;*
- f. keterpaduan;*
- g. tegaknya hukum;*

- h. kemandirian;*
- i. keterbukaan dan anti monopoli;*
- j. berwawasan lingkungan hidup;*
- k. kedaulatan negara;*
- l. kebangsaan; dan*
- m. kenusantaraan.*

Pasal 3 “Penerbangan diselenggarakan dengan tujuan:

- a. mewujudkan penyelenggaraan penerbangan yang tertib, teratur, selamat, aman, nyaman, dengan harga yang wajar, dan menghindari praktek persaingan usaha yang tidak sehat;*
- b. memperlancar arus perpindahan orang dan/atau barang melalui udara dengan mengutamakan dan melindungi angkutan udara dalam rangka memperlancar kegiatan perekonomian nasional;*
- c. membina jiwa kedirgantaraan;*
- d. menjunjung kedaulatan negara;*
- e. menciptakan daya saing dengan mengembangkan teknologi dan industri angkutan udara nasional;*
- f. menunjang, menggerakkan, dan mendorong pencapaian tujuan pembangunan nasional;*
- g. memperkuat kesatuan dan persatuan bangsa dalam rangka perwujudan Wawasan Nusantara;*
- h. meningkatkan ketahanan nasional; dan*
- i. mempererat hubungan antarbangsa.”*

8.1.2 Jaringan Transportasi

Jaringan Transportasi yang terdapat di Kabupaten Way Kanan meliputi:

1. Jaringan Jalan

Berdasarkan kewenangannya jaringan jalan di Kabupaten Way Kanan terdiri dari jaringan jalan nasional, jaringan jalan provinsi dan jaringan jalan kabupaten. Berdasarkan kondisi jalan yang ada di Kabupaten Way Kanan memiliki 4 jenis kondisi jalan yaitu jalan dengan kondisi baik, kondisi sedang, kondisi rusak dan kondisi sangat rusak. Berdasarkan jenis permukaan jalan, Kabupaten Way Kanan

memiliki 5 jenis permukaan jalan yaitu jalan menggunakan lapisan aspal, jalan dengan lapisan beton, jalan dengan lapisan lapen, jalan kerikil dan jalan tanah.

2. Lokasi Simpul Transportasi

Pada Kabupaten Way Kanan terdapat Terminal tipe B di Kecamatan Baradatu, terminal tipe B yang berada di Kecamatan Baradatu atau terletak di daerah pasar baradatu tetapi dengan kondisi eksisting sudah tidak berfungsi, terminal tipe B ini juga termasuk ke dalam rencana pengembangan oleh Pemerintah Provinsi Lampung. Selain itu, terdapat rencana pengembangan terminal penumpang tipe C di Kecamatan Blambangan Umpu, Kecamatan Way Tuba dan Kecamatan Pakuan Ratu.

3. Pemberhentian dan transit angkutan umum

8.1.3 Potensi Pengembangan Infrastruktur Transportasi di Way Kanan

Tabel 8.1 Isu Strategis dan Potensi Pengembangan Infrastruktur Transportasi

No	Isu Strategis	Keterangan
1	Pengembangan Pusat Pendidikan PSDKU Unila di Kabupaten Way Kanan	Kabupaten Way Kanan telah bekerjasama dengan Universitas Lampung dengan mendirikan Program Studi Diluar Kampus Utama (PSDKU) di Kabupaten Way Kanan, hingga saat ini sudah ada dua program studi yaitu D3 Akuntansi dan S1 Ilmu Komputer. Tentunya keberadaan Kampus PSDKU Unila ini perlu adanya dukungan konektivitas transportasi yang memadai.
2	Terjadinya kesenjangan pertumbuhan antara kawasan yang berada di sepanjang jalan lintas Sumatera ke arah barat dengan beberapa kawasan yang berada di daerah timur Kabupaten. Hal ini merupakan dampak dari kurang meratanya pusat pertumbuhan dan kurangnya jaringan prasarana.	RTRW Kabupaten Way Kanan Tahun 2023-2043

No	Isu Strategis	Keterangan
3	Pengembangan Bandar Udara Gatot Subroto sebagai bandara komersial untuk mengakomodasi kebutuhan mobilitas yang cepat, nyaman, dan ekonomis.	RTRW Kabupaten Way Kanan Tahun 2023-2043
4	Pengembangan Terminal Penumpang Tipe B di Kecamatan Baradatu	RTRW Kabupaten Way Kanan Tahun 2023-2043
5	Pengembangan Terminal Penumpang Tipe C di Kecamatan Blambangan Umpu; Kecamatan Pakuan Ratu; dan Kecamatan Way Tuba	RTRW Kabupaten Way Kanan Tahun 2023-2043
6	Pengembangan dan pemeliharaan Jembatan Timbang di Kecamatan Blambangan Umpu	RTRW Kabupaten Way Kanan Tahun 2023-2043
7	Pengembangan Jaringan Jalur Kereta Api Antarkota (Jalur Tanjung Karang-Kertapati)	RTRW Kabupaten Way Kanan Tahun 2023-2043
8	Pengembangan Jaringan Jalur Kereta Api Antarkota yang difungsikan juga sebagai Jaringan Jalur Kereta Api Logistik (Jalur Lahat-Muara Enim Prabumulih-Tarahan/Lampung dan Jalur Prabumulih Kertapati/Palembang).	RTRW Kabupaten Way Kanan Tahun 2023-2043
9	Pengembangan Stasiun Penumpang (Stasiun Penumpang Blambangan Umpu di Kecamatan Blambangan Umpu; Stasiun Penumpang Way Tuba di Kecamatan Way Tuba; Stasiun Penumpang Giham di Kecamatan Blambangan Umpu; Stasiun Penumpang Way Pisang di Kecamatan Way Tuba; Stasiun Penumpang Tanjung Rajo di Kecamatan Blambangan Umpu; dan Stasiun Penumpang Negeri Agung di Kecamatan Negeri Agung).	RTRW Kabupaten Way Kanan Tahun 2023-2043

No	Isu Strategis	Keterangan
10	Pengembangan sistem keamanan dan keselamatan perlintasan kereta api	RTRW Kabupaten Way Kanan Tahun 2023-2043
11	Pengembangan Pelabuhan Sungai dan Danau Pengumpan di Kecamatan Bahuga	RTRW Kabupaten Way Kanan Tahun 2023-2043
12	Pengembangan Kawasan Terpadu Mandiri (KTM) Way Tuba dan Blambangan Umpu	RTRW Kabupaten Way Kanan Tahun 2023-2043
13	Pengembangan Kawasan Peruntukan Industri	RTRW Kabupaten Way Kanan Tahun 2023-2043
14	Perwujudan Kawasan Pertanian dan Pengembangan sentra pertanian berbasis agropolitan	RTRW Kabupaten Way Kanan Tahun 2023-2043
15	Kurangnya infrastruktur pendukung objek wisata untuk meningkatkan kualitas destinasi wisata dan pengembangan potensi agrowisata	KLHS RPJPD Kabupaten Way Kanan Tahun 2025-2045
16	Kurangnya kualitas jalan mantap dan jembatan untuk meningkatkan pelayanan publik dan aksesibilitas antar kecamatan	KLHS RPJPD Kabupaten Way Kanan Tahun 2025-2045
17	Semua kawasan strategis belum memiliki Rencana Detail Tata Ruang (RDTR), masih berupa hasil kajian dan belum ditetapkan dengan peraturan daerah	RPJMD Kabupaten Way Kanan Tahun 2021-2026
18	Implementasi penyusunan perencanaan pembangunan daerah melalui pendekatan Holistik, Integratif, Tematik, Spasial belum optimal	RPJMD Kabupaten Way Kanan 2021-2026
19	Belum optimalnya pelaksanaan pengendalian dan evaluasi rencana pembangunan	RPJMD Kabupaten Way Kanan 2021-2026

No	Isu Strategis	Keterangan
20	Belum optimalnya kelengkapan data dan informasi pembangunan daerah	RPJMD Kabupaten Way Kanan 2021-2026
21	Promosi produk industri lokal (asal way kanan) masih dirasa kurang;	RPJMD Kabupaten Way Kanan 2021-2026
22	Belum optimalnya pengembangan sektor unggulan;	RPJMD Kabupaten Way Kanan 2021-2026
23	Kualitas dan kuantitas Infrastruktur pasar tradisional belum memadai;rpjmd dan	RPJMD Kabupaten Way Kanan 2021-2026
24	Belum meratanya penerapan standar produk dan teknologi informasi dalam perdagangan.	RPJMD Kabupaten Way Kanan 2021-2026
26	Pertumbuhan Ekonomi Mengalami Perlambatan	RTRW Kabupaten Way Kanan 2023-43
27	PDRB Per Kapita yang belum Optimal	RPJMD Kabupaten Way Kanan 2021-2026
28	Menurunnya Pertumbuhan Beberapa Sektor Terhadap PDRB	RPJMD Kabupaten Way Kanan 2021-2026

8.2 PROGRAM PEMANFAATAN RUANG RTRW Kabupaten Way Kanan

8.2.1 Perwujudan Sistem Pusat Permukiman

Rencana sistem pusat permukiman Kabupaten Way Kanan berfungsi untuk melayani kegiatan maupun untuk mendorong pengembangan kawasan baik pada skala nasional, provinsi, kabupaten, kecamatan dan antar desa. Rencana sistem pusat permukiman Kabupaten Way Kanan terdiri dari Pusat Kegiatan Lokal (PKL), Pusat Pelayanan Kawasan (PPK) dan PuPusat Pelayanan Lokal (PPL). Pusat Kegiatan Lokal (PKL) Kabupaten Way Kanan terletak di Kecamatan Blambangan Umpu yang memiliki fungsi sebagai pusat kegiatan pemerintahan kabupaten, perdagangan, pertanian, dan agroindustri. PKL Blambangan Umpu juga berfungsi untuk melayani

kegiatan skala kabupaten atau beberapa kecamatan. Berikut merupakan tabel sistem pusat permukiman di Kabupaten Way Kanan.

TABEL 8.2 Sistem Pusat Permukiman di Kabupaten Way Kanan

No	Hirarki	Lokasi	Fungsi
1	PKL	Blambangan Umpu di Kecamatan Blambangan Umpu	Pusat pemerintahan Kabupaten, perdagangan, pertanian, dan agroindustri.
2	PPK	Tiuh Balak Pasar di Kecamatan Baradatu	Pusat pemerintahan kecamatan, pertanian, perdagangan, industri kecil menengah dan pusat koleksi dan distribusi.
		Jaya Tinggi di Kecamatan Kasui	Pusat pemerintahan kecamatan, pertanian, perdagangan, industri kecil menengah dan pusat koleksi dan distribusi.
		Pakuan Ratu di Kecamatan Pakuan Ratu	Pusat pemerintahan kecamatan, pertanian, perdagangan, simpul transportasi, pariwisata, industri kecil menengah dan pusat koleksi dan distribusi.
		Kampung Negeri Agung di Kecamatan Negeri Agung	Pusat pemerintahan kecamatan, pertanian, perdagangan, agroindustri, simpul transportasi pusat koleksi dan distribusi.
		Way Tuba di Kecamatan Way Tuba	Pusat pemerintahan kecamatan, pertanian, perdagangan, simpul transportasi, pariwisata, dan pusat koleksi dan distribusi.
		Pasar Banjit di Kecamatan Banjit	Pusat pemerintahan kecamatan, pertanian, perdagangan, industri kecil menengah dan pusat koleksi dan distribusi.
3	PPL	Kampung Bumi Agung di Kecamatan Bumi Agung	Pusat pemerintahan kecamatan, pertanian, perdagangan, agroindustri dan pusat koleksi dan distribusi.
		Kampung Mesir Ilir di Kecamatan Bahuga	Pusat pemerintahan kecamatan, pertanian, perdagangan, agroindustri dan pusat koleksi dan distribusi.
		Kampung Negeri Besar di Kecamatan Negeri Besar	Pusat pemerintahan kecamatan, pertanian, perdagangan, agroindustri dan pusat koleksi dan distribusi.
		Kampung Negara Batin di Kecamatan Negara Batin	Pusat pemerintahan kecamatan, pertanian, perdagangan, agroindustri dan pusat koleksi dan distribusi.
		Kampung Gunung Sari di Kecamatan Rebang Tangkas	Pusat pemerintahan kecamatan, pertanian, perdagangan, agroindustri dan pusat koleksi dan distribusi.
		Kampung Bumi Harjo di Kecamatan Buay Bahuga	Pusat pemerintahan kecamatan, pertanian, perdagangan, agroindustri dan pusat koleksi dan distribusi.
		Kampung Gunung Labuhan di Kecamatan Gunung Labuhan	Pusat pemerintahan kecamatan, pertanian, perdagangan, agroindustri dan pusat koleksi dan distribusi.
		Negeri Baru di Kecamatan Umpu	Pusat pemerintahan kecamatan, pertanian,

No	Hirarki	Lokasi	Fungsi
		Semenguk	perdagangan, agroindustri dan pusat koleksi dan distribusi.

8.2.2 Perwujudan Sistem Jaringan dan Prasarana Transportasi

1. Perwujudan Sistem Jaringan Transportasi Darat

Rencana sistem jaringan jalan mencakup rencana jaringan jalan dan rencana prasarana lalu lintas dan angkutan jalan yang terkoneksi dengan rencana pusat-pusat kegiatan di Kabupaten Way Kanan.

- a. Jalan Umum, yakni jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum yang meliputi jalan arteri primer, jalan kolektor primer, jalan lokal primer dan jalan lingkungan primer.
- b. Terminal Penumpang, merupakan pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan. Berdasarkan rencana pengembangan terminal penumpang di Kabupaten Way Kanan terdiri dari Terminal Penumpang Tipe B di Kecamatan Baradatu yang berfungsi untuk melayani kendaraan penumpang umum untuk angkutan antar kota dalam provinsi, angkutan kota, serta angkutan perdesaan dan Terminal Penumpang Tipe C di Kecamatan Blambangan Umpu, Kecamatan Pakuan Ratu, Kecamatan Rebang Tangkas dan Kecamatan Way Tuba yang berfungsi untuk melayani kendaraan penumpang umum untuk angkutan kota dan angkutan perdesaan.
- c. Jembatan Timbang, merupakan alat dan tempat yang digunakan untuk pengawasan dan pengamanan jalan dengan menimbang muatan kendaraan angkutan. Berdasarkan rencana pengembangan jembatan timbang berada di Kecamatan Blambangan Umpu.

2. Perwujudan Sistem Jaringan Transportasi Perkeretaapian

Jaringan perkeretaapian diperlukan untuk mendukung pergerakan orang dan barang. Pergerakan barang secara strategis untuk mendukung kegiatan industri yang akan dikembangkan di Kabupaten Way Kanan. Perencanaan perkeretaapian selain mempertimbangan rencana pengembangan dan isu strategis wilayah. Berdasarkan Permenko Perekonomian Nomor 9 Tahun 2022

tentang Perubahan Daftar Proyek Strategis Nasional, pengembangan jaringan jalur kereta api yang melewati Kabupaten Way Kanan sepanjang 52,76 Km dan pengembangan jaringan jalur kereta api baru sepanjang 45,51 Km berupa jalur ganda (double track) meliputi:

- a. Jaringan Jalur Kereta Api Umum, berupa Jalur Kereta Api antar kota Tanjung Karang - Kertapati, jalur kereta api ini digunakan sebagai angkutan penumpang mulai dari Bandar Lampung – Kotabumi – Baturaja – Prabumulih – Kertapati (Pengembangan Jalur Bandar Lampung - Bakauheni). Jalur kereta api ini melewati beberapa kecamatan di Kabupaten Way Kanan yaitu Kecamatan Negara Agung, Blambangan Umpu dan Way Tuba yang menghubungkan ke Kertapati (Sumatera Selatan) maupun Tanjung Karang (Bandar Lampung).
- b. Jaringan Kereta Api Antarkota juga difungsikan sebagai Jaringan Kereta Api Logistik Lahat - Muara Enim – Prabumulih – Tarahan / Lampung dan Prabumulih – Kertapati / Palembang yang digunakan sebagai angkutan barang terutama batubara.
- c. Stasiun Kereta Api, berupa Stasiun Penumpang yang berada di Kecamatan Blambangan Umpu (Stasiun Penumpang Blambangan Umpu, Stasiun Penumpang Giham dan Stasiun Penumpang Tanjung Rajo), Kecamatan Way Tuba (Stasiun Penumpang Way Tuba dan Stasiun Penumpang Way Giham) serta Kecamatan Negeri Agung (Stasiun Penumpang Negeri Agung).

3. Perwujudan Sistem Jaringan Transportasi Udara

Rencana bandara khusus dan bandara umum di Kabupaten Way Kanan berupa bandara Gatot Subroto. Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 166 tentang Tatanan Kebandarudaraan Nasional, bandar udara Gatot Subroto merupakan bandar udara pengumpan yang berperan sebagai simpul, gerbang ekonomi, alih moda transportasi, rawan bencana, dan wawasan nusantara. Bandar udara Gatot Subroto berfungsi sebagai bandar udara pemerintahan dan perusahaan yang digunakan untuk penerbangan domestik. Penetapan rencana pengembangan ini untuk mendukung Kabupaten dan Kota di sekitarnya.

8.2.3 Perwujudan Kawasan Strategis

Kawasan Strategis merupakan wilayah penataan ruang yang diprioritaskan karena memiliki pengaruh yang sangat penting terhadap ekonomi, sosial, budaya dan/atau lingkungan hidup. Kawasan strategis Kabupaten Way Kanan terbagi menjadi 3 (tiga) sudut kepentingan, antara lain:

1) Kawasan Strategis dari Sudut Kepentingan Pertumbuhan Ekonomi

Berdasarkan kriteria penentuan kawasan strategis sudut kepentingan pertumbuhan ekonomi, maka ditetapkan kawasan strategis dari sudut kepentingan pertumbuhan ekonomi di Kabupaten Way Kanan yang terdiri dari:

- a) Kawasan Kota Terpadu Mandiri (KTM) Way Tuba adalah mewujudkan sebagai perkotaan transmigrasi yang didukung kegiatan perdagangan, pertanian berkelanjutan yang berada di Kecamatan Blambangan Umpu dan Kecamatan Way Tuba. Arah pengembangan Kawasan Kota Terpadu Mandiri (KTM) Way Tuba adalah pengembangan perdagangan, jasa, permukiman dan industri.
- b) Kawasan Agropolitan Baradatu ditetapkan di Kecamatan Baradatu untuk mewujudkan Kawasan Agropolitan yang didukung kegiatan perdagangan, jasa, pertanian. Arah pengembangan Kawasan Agropolitan Baradatu adalah pengembangan perdagangan, jasa, industri dan pertanian berkelanjutan.
- c) Kawasan Agropolitan Pakuan Ratu ditetapkan di Kecamatan Pakuan Ratu untuk mewujudkan Kawasan Agropolitan yang didukung kegiatan perdagangan, jasa, pertanian. Arah pengembangan Kawasan Agropolitan Pakuan Ratu adalah pengembangan perdagangan, jasa, industri dan pertanian berkelanjutan.

2) Kawasan Strategis dari Sudut Kepentingan Sosial dan Budaya

Berdasarkan kriteria penentuan kawasan strategis dari sudut kepentingan sosial dan budaya maka ditetapkan kawasan Strategis dari sudut kepentingan sosial budaya yang berada di Kampung Wisata Lestari Gedung Batin di

Kecamatan Umpu Semenguk. Tujuan penetapan Kawasan strategis dari sudut kepentingan sosial dan budaya adalah untuk menjaga kelestarian adat budaya lokal dan menjaga situs-situs bersejarah.

3) Kawasan Strategis dari Sudut Kepentingan Fungsi dan Daya Dukung Lingkungan Hidup

Berdasarkan kriteria penentuan kawasan strategis dari sudut kepentingan fungsi dan daya dukung lingkungan hidup maka ditetapkan kawasan strategis Kabupaten sudut kepentingan fungsi dan daya dukung lingkungan hidup ditetapkan untuk perlindungan keanekaragaman hayati dan aset nasional yang ditetapkan bagi perlindungan ekosistem, flora dan fauna yang hampir punah yang harus dilindungi dan dilestarikan. Penetapan kawasan strategis Kabupaten sudut kepentingan lingkungan hidup berada di Taman Wisata Alam Curup Gangsa di Kecamatan Kasui.

8.3 STRATEGI PENGEMBANGAN SISTEM TRANSPORTASI KABUPATEN WAY KANAN

Beberapa rencana pengembangan yang akan dilakukan pemerintah daerah Kabupaten Way Kanan yakni:

8.3.1. Konsep Pengembangan

Terdapat beberapa konsep pengembangan yang dapat diimplementasikan dalam rangka mengembangkan sistem transportasi yang ada di Kabupaten Way Kanan. Berikut merupakan usulan konsep pengembangan.

1. Angkutan Pemandu Moda

Angkutan pemandu moda adalah angkutan perintis yang menghubungkan antar moda (angkutan darat, laut, dan udara). Dasar hukum mengenai Penyelenggaraan Angkutan Orang di jalan dengan Kendaraan, sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum telah menetapkan bahwa Angkutan Pemandu Moda merupakan pelayanan pelengkap terhadap pelayanan angkutan antar kota antar provinsi, angkutan antar kota dalam provinsi dan angkutan kota. Angkutan pemandu kota merupakan sistem transportasi yang dirancang untuk menghubungkan berbagai moda transportasi di dalam kota, seperti bus, kereta api, angkot, dan transportasi lainnya, untuk menciptakan integrasi yang efisien dan mulus antar moda. Sistem ini

bertujuan untuk memudahkan perpindahan penumpang dari satu moda transportasi ke moda lainnya tanpa hambatan yang signifikan.

Dalam Pasal 27 Keputusan Menteri Perhubungan Nomor Keputusan Menteri Perhubungan 35 Tahun 2003 diatur mengenai penyelenggaraan Angkutan Pemadu Moda. Berdasarkan jenisnya Angkutan Pemadu Moda digolongkan sebagai Angkutan Khusus. Definisi angkutan khusus adalah angkutan yang mempunyai asal dan/atau tujuan tetap, yang melayani antar jemput penumpang umum, antar jemput karyawan, pemukiman, dan simpul yang berbeda. Di dalam Keputusan Menteri Perhubungan 35 Tahun 2003 belum secara jelas dinyatakan definisi dari Angkutan Pemadu Moda yang hanya disebut untuk melayani penumpang dari dan/atau ke terminal, stasiun kereta api, pelabuhan dan bandar udara kecuali dari terminal ke terminal.

Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum, angkutan pemadu moda termasuk dalam angkutan khusus yang menjadi bagian dari angkutan orang dengan kendaraan umum dalam trayek. Oleh karena itu, maka sifat layanan angkutan pemadu moda harus tanpa hambatan seamless, efektif, sustainable, biaya murah, mengutamakan kualitas pelayanan, efisien dengan menggunakan moda yang besar serta adanya kepastian jadwal perjalanan serta langsung menghubungkan antar simpul transportasi yang berbeda. Didasarkan sifatnya yang seamless, maka angkutan pemadu moda harus seminimal mungkin untuk berhenti pada saat melakukan perjalanan, sehingga aktivitas menaikkan/menurunkan penumpang di tengah jalan tidak diperbolehkan dan hanya dilakukan di lokasi simpul asal maupun tujuan.

2. Transportasi Aktif di Kawasan Perkotaan

Transportasi aktif di kawasan perkotaan merupakan bentuk moda transportasi yang melibatkan masyarakat untuk berperan aktif dalam pergerakan di kawasan perkotaan. Salah satu konsep dalam transportasi aktif adalah konsep *walkability*. Konsep *Walkability* adalah suatu kondisi yang menggambarkan sejauh mana suatu lingkungan dapat bersifat ramah terhadap pejalan kaki. Dalam konsep ini, suatu wilayah direncanakan untuk dapat mendukung pergerakan pejalan kaki.

Tujuan dari konsep ini adalah untuk menciptakan lingkungan yang dapat mendorong penggunaan moda transportasi non-motor seperti berjalan kaki dan bersepeda, untuk mencapai lokasi tujuan terdekat tanpa bergantung pada kendaraan bermotor dengan tingkat kenyamanan yang baik. Dalam implementasinya, konsep

walkability memiliki beberapa parameter yang perlu diperhatikan untuk dapat menunjang implementasi konsep ini. Berikut merupakan parameter tersebut.

- 1) Kualitas jaringan jalur pejalan kaki (trotoar, penyeberangan)
- 2) konektivitas jaringan jalur pejalan kaki
- 3) Keamanan
- 4) Kepadatan dan Aksesibilitas

Selain adanya konsep *walkability* dalam menunjang transportasi aktif perkotaan terdapat pula penggunaan moda transportasi non-motor lainnya seperti sepeda ataupun moda transportasi tradisional lainnya, yang juga sangat perlu untuk diperhatikan dan dikembangkan, dengan adanya penyediaan jalur sepeda pada sisi ruas jalan, yang tentunya memperhatikan berbagai faktor seperti kenyamanan dan keamanan.

3. Angkutan Sekolah

Menurut peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor: PM.117 Tahun 2018, Pasal 21 tentang pengaturan angkutan orang yang tidak melakukan perjalanan dinas terjadwal; Angkutan sekolah dalam hal ini didefinisikan sebagai layanan transportasi yang disediakan untuk memindahkan pelajar dari suatu lokasi menuju area sekolah. Angkutan sekolah merupakan sarana transportasi berupa mobil atau bus yang beroperasi di area jalan raya bersama dengan sarana transportasi lain.

Menurut Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Nomor: SK.967, Tahun 2007, angkutan antar jemput anak sekolah adalah angkutan yang khusus melayani siswa sekolah dengan asal dan/atau tujuan perjalanan tetap, dari dan ke sekolah yang bersangkutan dimana yang dimaksud siswa adalah murid sekolah pada tingkatan Taman Kanak-kanak, Sekolah Dasar, Sekolah Lanjutan Tingkat Pertama dan Sekolah Lanjutan Tingkat Atas, dengan menggunakan mobil bus atau mobil penumpang umum.

Pola pelayanan angkutan antar jemput anak sekolah sebagaimana diatur dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Nomor: SK.967, Tahun 2007, dapat diselenggarakan oleh lembaga pendidikan dan atau/ pihak yang mempunyai bus atau mobil penumpang, dimana siswa dijemput di rumah masing-masing atau tempat lain yang telah disepakati. Pelayanan angkutan khusus sekolah diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut:

1. Khusus mengangkut siswa sekolah.
2. Berhenti pada halte yang telah ditentukan.

3. Menggunakan mobil / bus.
4. Peningkatan Aksesibilitas untuk Mengurangi Kesenjangan

Peningkatan aksesibilitas untuk mengurangi kesenjangan dilakukan dengan penyediaan bus perintis pada rute yang memiliki potensi permintaan perjalanan tinggi untuk menghubungkan kawasan timur dan barat Kab. Way Kanan. Pemanfaatan rute bus AKDP/AKAP untuk mendukung perjalanan masyarakat. Selain itu perlu adanya rehabilitasi ruas jalan untuk meningkatkan akses antar wilayah. Kemudahan aksesibilitas selaras dengan peningkatan permintaan pergerakan. Konsep ini ditujukan pada kawasan-kawasan yang terisolir yang pada umumnya terdapat di wilayah bagian timur Kabupaten Way Kanan.

Peningkatan aksesibilitas ini diupayakan untuk dapat mengurangi kesenjangan antar wilayah, sehingga perlu adanya pengembangan serta pemanfaatan moda dan simpul transportasi yang ada di kawasan-kawasan tersebut agar dapat berjalan optimal, selain itu perlu dikaji pula untuk dapat melakukan penambahan trayek ataupun penambahan moda transportasi alternatif lainnya.

5. Integrasi Antar Moda Transportasi Umum

Pengintegrasian antar moda transportasi umum dilakukan untuk dapat meningkatkan efektifitas penggunaan moda transportasi umum, sehingga pengguna dapat melakukan pergerakan secara efisien dan pergerakan internal dalam suatu wilayah dapat terkoneksi dengan baik menggunakan moda transportasi umum. Pengintegrasian ini dilakukan dengan menggunakan konsep keberlanjutan.

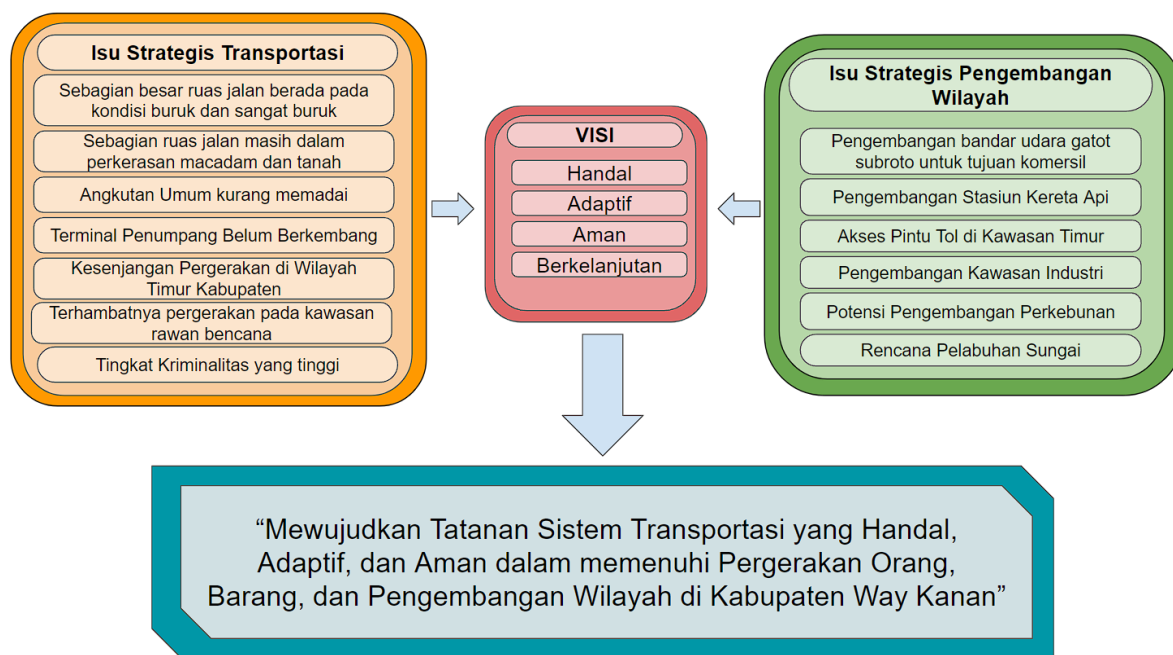
Integrasi ini berkaitan dengan rute perjalanan yang disediakan oleh setiap moda transportasi serta penjadwalan yang sangat perlu diperhatikan dan selaras antara tiap moda transportasi. Selain hal tersebut, pelayanan pada masing-masing moda juga harus memiliki kualitas yang sama baiknya dengan mengedepankan kenyamanan, keamanan, profesional dan ketepatan waktu perjalanan pada masing-masing moda transportasi.

8.3.2. Visi, Misi dan Strategi Pengembangan

1. Visi & Misi Pengembangan

Visi dan Misi dalam pengembangan kegiatan transportasi di Kabupaten Way Kanan dirumuskan dengan melihat berbagai aspek baik secara fisik melalui kegiatan survey maupun arahan dokumen yang memiliki hirarki yang lebih tinggi serta isu-isu yang berkembang dalam perkembangan transportasi Kabupaten Way Kanan.

Perumusan visi dan misi pengembangan transportasi dapat diilustrasikan pada gambar berikut.



Gambar 8.1 Perumusan visi dalam tataran transportasi lokal Kabupaten Way Kanan

Dengan adanya pertimbangan tersebut maka didapatkan visi pengembangan transportasi yaitu **“Mewujudkan Tatanan Sistem Transportasi yang Handal, Adaptif, dan Aman dalam memenuhi Pergerakan Orang, Barang, dan Pengembangan Wilayah di Kabupaten Way Kanan”**. Dengan misi sebagai berikut :

- 1) Mewujudkan sistem transportasi yang dapat memenuhi kebutuhan pergerakan orang, barang dan pengembangan wilayah Kabupaten Way Kanan.
- 2) Mewujudkan tatanan transportasi yang dapat diandalkan masyarakat Kabupaten Way Kanan untuk dapat menunjang aktivitas.
- 3) Mewujudkan tatanan transportasi yang dapat beradaptasi dalam berbagai kondisi fisik dan sosial masyarakat Kabupaten Way Kanan sehingga.
- 4) Mewujudkan sistem transportasi yang dapat memberikan keamanan dan kenyamanan kepada setiap pengguna moda transportasi.

2. Strategi Pengembangan

Berdasarkan visi dan misi yang telah dirumuskan, kemudian ditentukan strategi pengembangan untuk dapat mengembangkan sistem transportasi Kabupaten Way Kanan.

- 
- 
- 1) Strategi Pengembangan Jaringan Jalan dan Jembatan
 - 2) Strategi Pengembangan Angkutan Umum
 - 3) Strategi Pengembangan Angkutan Barang
 - 4) Strategi Pengembangan Simpul Pergerakan Orang dan Barang
 - 5) Strategi Pengembangan Aspek Keselamatan

Strategi Pengembangan Transportasi Non-Motor

8.4 INDIKASI PROGRAM PENGEMBANGAN

8.4.1. Strategi Pengembangan Jaringan Jalan dan Jembatan

Strategi	Program Pengembangan	Lokasi	Tahap I	Tahap II	Tahap III	Tahap IV
Meningkatkan akses pada wilayah terisolir	Perbaikan jalan rusak dan rusak berat	Kabupaten Way Kanan				
	Peningkatan kualitas perkerasan jalan	Kabupaten Way Kanan				
Meningkatkan aksesibilitas pada kawasan industri Meningkatkan aksesibilitas pada kawasan potensial dan strategis	Pembangunan jalan untuk mendukung kawasan industri	Rencana Kawasan Industri				
	Meningkatkan kualitas perkerasan jalan	Ruas Jalan Kabupaten Way Kanan				
	Pengembangan jalan pada kawasan perkebunan	Kawasan perkebunan				
	Pengembangan jalan pada kawasan strategis kabupaten	Kawasan Strategis Kabupaten				
	Pengembangan jaringan jalan pada kawasan pariwisata	Kawasan Pariwisata				
	Perbaikan kualitas jalan	Kawasan Perkotaan Way Kanan				
Meningkatkan aksesibilitas di kawasan perkotaan kabupaten	Peningkatan kelengkapan atribut jalan	Kawasan Perkotaan Way Kanan				

Meningkatkan aksesibilitas pergerakan internal dan eksternal kabupaten	Usulan penambahan exit tol di wilayah kabupaten Way Kanan	Wilayah Timur Kabupaten Way Kanan				
	Revitalisasi Jembatan Penghubung dan jembatan timbang	Kabupaten Way Kanan				
	Pengembangan jalur alternatif pada kawasan rawan bencana	Kabupaten Way Kanan				

8.4.2. Strategi Pengembangan Angkutan Umum

Strategi	Program Pengembangan	Lokasi	Tahap I	Tahap II	Tahap III	Tahap IV
Meningkatkan akses pada wilayah terisolir	Penyediaan layanan angkutan umum perintis menuju pusat kota	Kabupaten Way Kanan				
	Peningkatan kualitas pelayanan angkutan umum	Kabupaten Way Kanan				
Meningkatkan kualitas angkutan umum	Penambahan sumberdaya pelayanan angkutan umum	Kabupaten Way Kanan				
	Penambahan trayek menuju kawasan pendidikan	Kabupaten Way Kanan				
Program integrasi moda angkutan umum	Penyediaan angkutan umum berbasis jalan yang terintegrasi dengan moda transportasi lain	Kabupaten Way Kanan				
	Penyediaan trayek tambahan untuk angkutan berbasis rel	Kabupaten Way Kanan				

Strategi	Program Pengembangan	Lokasi	Tahap I	Tahap II	Tahap III	Tahap IV
Meningkatkan kuantitas angkutan umum	Penyediaan layanan pesawat komersil	Bandar Udara Gatot Subroto				
	Studi pelayanan angkutan sungai untuk kepentingan angkutan umum	Kec. Bahuga				
	Penambahan alternatif angkutan umum	Kabupaten Way Kanan				
	Penambahan layanan angkutan untuk kepentingan sekolah	Kabupaten Way Kanan				

8.4.3. Strategi Pengembangan Angkutan Barang

Strategi	Program Pengembangan	Lokasi	Tahap I	Tahap II	Tahap III	Tahap IV
Pengembangan jalur angkutan barang	Pengembangan rute alternatif jalur angkutan barang berbasis jalan	Kabupaten Way Kanan				
	Pengembangan jalur angkutan barang berbasis rel	Kabupaten Way Kanan				
	Pengembangan jalur angkutan barang berbasis sungai	Kabupaten Way Kanan				
Peningkatan kualitas layanan angkutan barang	Pengembangan jembatan timbang	Kabupaten Way Kanan				
	Penetapan pengawasan muatan angkutan barang	Kabupaten Way Kanan				

8.4.4. Strategi Pengembangan Simpul Pergerakan Orang dan Barang

Strategi	Program Pengembangan	Lokasi	Tahap I	Tahap II	Tahap III	Tahap IV
Pengembangan Simpul Transportasi Darat	Pengembangan terminal penumpang dan terminal barang	Kec. Blambangan Umpu				
		Kec. Way Tuba				
		Kec. Rebang Tangkas				
		Kec. Pakuan Ratu				
		Kec. Kasui				
Pengembangan Simpul Transportasi Kereta Api	Pengembangan kualitas stasiun KA	Kec. Way Tuba				
		Kec. Blambangan Umpu				
		Kec. Negeri Agung				
		Kabupaten Way Kanan				
		Kabupaten Way Kanan				
Pengembangan Simpul Transportasi Udara	Studi penambahan trayek					
	Usulan peningkatan status stasiun					
	Usulan peningkatan status bandar udara	Bandar Udara Gatot Subroto				
	Usulan peningkatan kapasitas bandar udara	Bandar Udara Gatot Subroto				

Strategi	Program Pengembangan	Lokasi	Tahap I	Tahap II	Tahap III	Tahap IV
Pengembangan Simpul Transportasi Sungai	Usulan penambahan rute penerbangan	Bandar Udara Gatot Subroto				
	Studi pelayanan angkutan sungai	Kec. Bahuga				
	Pengembangan pelayanan angkutan sungai	Kec. Bahuga				

8.4.5. Strategi Pengembangan Aspek Keselamatan

Strategi	Program Pengembangan	Lokasi	Tahap I	Tahap II	Tahap III	Tahap IV
Peningkatan kualitas keamanan moda transportasi	Penyediaan pelayanan bagi penyandang disabilitas dan lanjut usia	Kabupaten Way Kanan				
	Penyediaan <i>re-routing</i> jaringan pelayanan transportasi	Kabupaten Way Kanan				
	<i>Safety Audit</i> secara berkala pada moda transportasi umum dan barang	Kabupaten Way Kanan				
	Peningkatan kelengkapan rambu lalu lintas	Kabupaten Way Kanan				
	Peningkatan sarana dan prasarana untuk penyandang disabilitas dan lanjut usia pada simpul transportasi	Kabupaten Way Kanan				
Peningkatan kecukupan sarana dan prasarana keselamatan pada simpul transportasi	Penyediaan rencana antisipasi dan evakuasi darurat	Kabupaten Way Kanan				

Strategi	Program Pengembangan	Lokasi	Tahap I	Tahap II	Tahap III	Tahap IV
Peningkatan kualitas SDM dalam penanganan keamanan dan keselamatan transportasi	Peningkatan kapasitas awak transportasi	Kabupaten Way Kanan				
	Sosialisasi keselamatan dan keamanan penggunaan transportasi umum kepada masyarakat	Kabupaten Way Kanan				

8.4.6. Strategi Pengembangan Transportasi Non-Motor

Strategi	Program Pengembangan	Lokasi	Tahap I	Tahap II	Tahap III	Tahap IV
Mengembangkan moda transportasi yang ramah lingkungan di kawasan perkotaan	Penyediaan jalur pedestrian yang nyaman dan terintegrasi	Kawasan perkotaan Kabupaten Way Kanan				
	Penyediaan jalur sepeda yang aman	Kawasan perkotaan Kabupaten Way Kanan				
	Penyediaan fasilitas penyeberangan yang aman	Kawasan perkotaan Kabupaten Way Kanan				
	Pemberlakuan hari bebas kendaraan bermotor	Kawasan Perkotaan Kabupaten Way Kanan				

