

**KELAYAKAN REKOMENDASI KEBIJAKAN  
INTEGRASI ANTARMODA PASCA PEMBANGUNAN JALAN TOL  
TRANS SUMATERA TAHUN 2021**

**(Skripsi)**

**Oleh**

**RIDO PUTRI MASHURI  
NPM 1916021058**



**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS LAMPUNG  
BANDAR LAMPUNG  
2023**

## ABSTRAK

### KELAYAKAN REKOMENDASI KEBIJAKAN INTEGRASI ANTARMODA PASCA PEMBANGUNAN JALAN TOL TRANS SUMATERA TAHUN 2021

Oleh

**RIDO PUTRI MASHURI**

Beberapa Pusat Kegiatan Lokal (PKL) di Lampung memiliki waktu tempuh menuju jalan tol diatas 1 jam diantaranya Mesuji, Way Kanan, Gaya Baru dan Tanggamus. Selain itu ada PKL yang tidak memiliki aksesibilitas yakni Pesisir Barat dan Liwa. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apakah Rekomendasi Kebijakan Integrasi Antarmoda Pasca Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera ini layak atau tidak untuk merekomendasikan. Penelitian ini menggunakan teori Bardach yang terdiri dari empat indikator yakni *Technical Feasibility, Economic and Financial Possibility, Political Viability* dan *Administrative Operability*.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan teknik pengumpulan data wawancara dan dokumentasi. Wawancara dilakukan di Badan Penelitian dan Pengembangan Daerah Provinsi Lampung, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Provinsi Lampung, Dinas Perhubungan Provinsi Lampung, Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi Provinsi Lampung serta Dosen Teknik Sipil Universitas Lampung.

Hasil penelitian berdasarkan indikator pertama *Technical Feasibility* menyatakan bahwa Rekomendasi Kebijakan Integrasi Antarmoda perlu direkomendasikan karena akan memberikan dampak positif bagi perkembangan wilayah yang memiliki potensi ekonomi di Provinsi Lampung. Berdasarkan indikator *Economic and Financial Possibility* dari hasil penelitian diketahui bahwa biaya yang dibutuhkan dalam mengimplementasikan rekomendasi kebijakan ini sangat besar dan ini akan menjadi kendala pemerintah dalam hal pembiayaan. Hasil penelitian berdasarkan indikator *Political Viability* menyatakan rekomendasi kebijakan integrasi antarmoda akan diterima oleh para actor politik yang ada di Provinsi Lampung dan berdasarkan indikator *Administrative Operability* menyatakan bahwa dukungan baik peralatan fisik maupun administrasi sudah cukup memadai dalam mendukung pelaksanaan rekomendasi kebijakan integrasi antarmoda. Maka dari hasil penelitian disimpulkan bahwa rekomendasi kebijakan integrasi antarmoda pasca pembangunan jalan tol trans sumatera tahun 2021 layak untuk direkomendasikan.

Kata Kunci : Integrasi Antarmoda, Aksesibilitas, Kelayakan

## **ABSTRAK**

### **FEASIBILITY OF RECOMMENDATIONS OF INTERMODAL INTEGRATION POLICY POST THE CONSTRUCTION OF THE TRANS SUMATERA TOLL ROAD IN 2021**

**By**

**RIDO PUTRI MASHURI**

Some Local Activity Centers (PKL) in Lampung have low accessibility including Mesuji, Way Kanan, Gaya Baru and Tanggamus. In addition, there are street vendors who do not have accessibility, namely Pesisir Barat and Liwa. This study aims to find out whether the Policy Recommendations for Intermodal Integration After the Construction of the Trans Sumatra Toll Road are feasible or not for recommendations. This study uses Bardach's theory which consists of four indicators namely Technical Feasibility, Economic and Financial Possibility, Political Viability and Administrative Operability.

This study uses qualitative research methods with interview and documentation data collection techniques. Interviews were conducted at the Regional Research and Development Agency for Lampung Province, the Regional Development Planning Agency for Lampung Province, the Lampung Province Transportation Service, the Highways and Construction Services for Lampung Province and a Lecturer in Civil Engineering at the University of Lampung.

The results of the research based on the first indicator of Technical Feasibility stated that the Intermodal Integration Policy Recommendation needs to be recommended because it will have a positive impact on the development of areas that have economic potential in Lampung Province. Based on the Economic and Financial Possibility indicators from the research results it is known that the costs required to implement these policy recommendations are very large and this will become an obstacle for the government in terms of financing. The results of the research based on the Political Viability indicator stated that the intermodal integration policy recommendations would be accepted by political actors in Lampung Province and based on the Administrative Operability indicator stated that the support for both physical and administrative equipment was sufficient in supporting the implementation of the intermodal integration policy recommendations. So from the results of the study it was concluded that the recommendations for intermodal integration policies after the construction of the Trans Sumatran toll road in 2021 are worthy of recommendation.

Keywords : Intermodal Integration, Accessibility, Feasibility

**KELAYAKAN REKOMENDASI KEBIJAKAN  
INTEGRASI ANTARMODA PASCA PEMBANGUNAN JALAN TOL  
TRANS SUMATERA TAHUN 2021**

**Oleh**

**RIDO PUTRI MASHURI  
NPM 1916021058**

**Skripsi**

**Pada**

**Jurusan Ilmu Pemerintahan  
Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung**



**FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK  
UNIVERSITAS LAMPUNG  
BANDAR LAMPUNG  
2023**

Judul Skripsi : **KELAYAKAN REKOMENDASI KE-  
BIJAKAN INTEGRASI ANTARMODA  
PASCA PEMBANGUNAN JALAN TOL  
TRANS SUMATERA TAHUN 2021**

Nama Mahasiswa : **Rido Putri Mashuri**

Nomor Pokok Mahasiswa : **1916021058**

Program Studi : **Ilmu Pemerintahan**

Fakultas : **Ilmu Sosial dan Ilmu Politik**



1. **Komisi Pembimbing**

**Dr. Feni Rosalia, M.Si**  
NIP. 1969021919940320001

2. **Ketua Jurusan Ilmu Pemerintahan**

**Drs. R. Sigit Krisbintoro, M.I.P**  
NIP. 196112181989021001



**MENGESAHKAN**

**1. Tim Penguji**

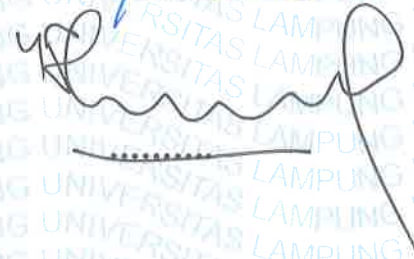
Ketua

**: Dr. Feni Rosalia, M.Si**



Penguji

**: Dr. Syarief Makhya**



**2. Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik**



**Dra. Ida Nurhaida, M.Si.**  
**NIP. 196108071987032001**



**Tanggal Lulus Ujian Skripsi : 26 Juni 2023**

## PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan bahwa :

1. Karya tulis saya, Skripsi ini adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik (Sarjana), baik di Universitas Lampung maupun di perguruan Tinggi lain.
2. Karya tulis ini murni gagasan, rumusan dan penelitian saya sendiri, tanpa bantuan pihak lain, kecuali arahan Tim pembimbing dan Penguji.
3. Dalam karya tulis ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah berlaku di Universitas Lampung.

Bandar Lampung, 26 Juni 2023  
Yang Membuat Pernyataan



Rido Putri Mashuri  
NPM. 1916021058

## RIWAYAT HIDUP



Penulis bernama Rido Putri Mashuri lahir di Desa Tulang Bawang, 9 Mei 2000 dari pasangan Bapak Mashuri dan Ibu Hindun. Penulis merupakan anak ke dua dari tiga bersaudara. Jenjang pendidikan penulis dimulai dari SD yaitu SDN 1 Tulang Bawang pada tahun 2006 dan lulus pada tahun 2012. Pendidikan tingkat pertama di SMPN 02 Bahuga pada tahun 2012 dan lulus pada tahun 2015. Jenjang selanjutnya yakni sekolah menengah atas yang ditempuh penulis di SMAN 01 Blambangan Umpu pada tahun 2015 dan lulus pada tahun 2018. Penulis selanjutnya menempuh jenjang pendidikan yang lebih tinggi pada tahun 2019 dengan tercatat sebagai mahasiswa Jurusan Ilmu Pemerintahan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung melalui jalur Seleksi Bersama Masuk Perguruan Tinggi Negeri (SBMPTN).

Ilmu dan Pengetahuan semata-mata tidak saja di peroleh melalui teori, dimana penulis juga mengimplentasikannya dalam bentuk mengikuti berbagai kegiatan baik kegiatan di organisasi internal kampus maupun eksternal kampus. Penulis mengikuti organisasi internal diantaranya Forum Study Pengembangan Islam (FSPI) pada tahun 2019 dan penulis juga aktif dilaboratorium Politik Lokal dan Otonomi Daerah (LABPOLOTDA) JIP dan penulis juga aktif di Dewan Perwakilan Mahasiswa Universitas (DPM U) sebagai anggota kajian akademik kampus pada tahun 2019-2020. Selain itu penulis juga aktif di eksternal kampus yakni Pergerakan Mahasiswa Islam Indonesia (PMII) sebagai anggota Kajian dan Keagamaan pada Tahun 2021-2022 kemudian diamanahkan menjadi ketua Kopri Rayon Fisip pada tahun 2022-2023 dan saat ini penulis aktif sebagai Sekretaris Kopri Komisariat Unila.



## MOTTO

*...Sesungguhnya Allah tidak mengubah keadaan suatu kaum sehingga mereka mengubah keadaan yang ada pada diri mereka sendiri..*

*(Qs. Ar Ra'd : 11)*

*"Jika ingin melakukan perubahan jangan tunduk pada kenyataan, asalkan kau yakin di jalan yang benar, maka lanjutkan"*

*(Gus Dur)*

*Jika masafalumu suram maka pastikan masa depanmu bersinar*

*(Rido Putri Mashuri)*

## **PERSEMBAHAN**

Alhamdulillah Robbil'Aalamiin segala puji saya ucapkan kepada Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat serta karunianya dan juga meridho'i ikhtiar hamba-Nya sehingga saya dapat menyelesaikan karya ilmiah ini dengan baik. Sholawat serta salam selalu disanjungkan kepada nabi Muhammad semoga kita semua mendapatkan syafaatnya di Yaumul Akhir.

dan

Saya persembahkan karya sederhana ini teruntuk sosok luar biasa sebagai tanda bakti dan cinta kasihku kepada orang-orang yang berharga dan berarti dalam hidupku :

Ibu dan Ayah Tercinta

*Hindun dan Mashuri*

Kakak dan adikku Tersayang

*Afatilani Hindri Mashuri dan Nur Ilham*

Terimakasih untuk semua yang telah mendo'akan dan mendukung selesainya skripsi ini. Semoga segala kebaikan mendapat balasan dari Allah SWT

**Almamater tercinta Universitas Lampung**

## **PERNYATAAN**

Dengan ini saya menyatakan bahwa :

1. Karya tulis saya, Skripsi ini adalah asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik (Sarjana), baik di Universitas Lampung maupun di perguruan Tinggi lain.
2. Karya tulis ini murni gagasan, rumusan dan penelitian saya sendiri, tanpa bantuan pihak lain, kecuali arahan Tim pembimbing dan Penguji.
3. Dalam karya tulis ini tidak terdapat karya atau pendapat yang telah ditulis atau dipublikasikan orang lain, kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan sebagai acuan dalam naskah dengan disebutkan nama pengarang dan dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidakbenaran dalam pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan gelar yang telah berlaku di Universitas Lampung.

Bandar Lampung, 26 Juni 2023  
Yang Membuat Pernyataan

Rido Putri Mashuri  
NPM. 1916021058

## SANWACANA

Segala puji bagi Allah SWT atas nikmat dan karunia-Nya, sehingga penulis dapat menyusun skripsi yang berjudul "Kelayakan Rekomendasi Kebijakan Integrasi Antarmoda Pasca Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera Tahun 2021". Sholawat teriring salam selalu tercurah kepada Baginda Nabi besar Muhammad SAW, sungguh gerakan revolusioner yang telah tergores dalam sejarah memberikan inspirasi dan teladan yang begitu luar biasa bagi umat manusia dan peradabannya.

Skripsi ini merupakan karya ilmiah sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Ilmu Pemerintahan pada Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung. Dalam penyusunan skripsi ini penulis menyadari akan keterbatasan kemampuan dan pengetahuan yang dimiliki. Tanpa bantuan dari berbagai pihak, skripsi ini mustahil dapat terwujud dengan baik. Penulis juga mengucapkan terimakasih kepada pihak-pihak yang telah banyak membantu dalam penyusunan skripsi ini antara lain, yaitu :

1. Allah SWT, sang maha segalanya yang hingga saat ini semua makhluk-Nya tiada berarti tanpa ridho dan anugerah dari-Nya.
2. Prof. Dr. Ir. Lusimelina Afriani, D.E.A., I.P.M selaku Rektor Universitas Lampung.
3. Ibu Dra. Ida Nurhaida, M. Si selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung.
4. Bapak Drs. Sigit Krisbintoro, M. IP, selaku Ketua Jurusan Ilmu Pemerintahan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung.
5. Bapak Dr. Robi Cahyadi Kurniawan, S.IP., M.A selaku dosen Pembimbing Akademik peneliti dan sekaligus Wakil Dekan Bidang Kemahasiswaan dan Alumni Fisip Unila.
6. Ibu Dr. Feni Rosalia, M.Si selaku pembimbing utama yang saya banggakan terimakasih telah membimbing, mengarahkan serta memberikan ilmu dan

motivasi kepada penulis hingga skripsi ini dapat selesai dengan sebaik-baiknya.

7. Bapak Dr. Syarif Makhya, M.Si selaku pembahas dan penguji yang telah memberikan kritik dan saran serta masukan sehingga dapat membangun skripsi ini menjadi lebih baik.
8. Seluruh dosen Jurusan Ilmu Pemerintahan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Lampung yang tak dapat disebutkan namanya satu persatu, namun tidak mengurangi rasa hormat saya kepada bapak dan ibu semua. Semoga ilmu yang telah diberikan dapat menjadi ladang pahala yang besar bagi bapak dan ibu sekalian.
9. Kepada seluruh staff dan pegawai Badan Penelitian dan Pengembangan Daerah Provinsi Lampung.
10. Kepada seluruh pegawai dan staff bidang inovasi dan kebijakan strategis daerah Balibangda Khususnya Mba Shinta, Mba Feby, Bang Fitra yang telah mengarahkan, membimbing dan memberikan ilmu yang tidak penulis dapatkan dibangku kuliah
11. Kedua orang tua, ayahanda Mashuri dan ibunda Hindun yang selalu menyertai langkahku dengan do'a, menjaga dengan penuh kasih sayang, menuntun dengan sabar, mengorbankan segala hal dengan sepenuh hati. serta kakak dan adikku yang senantiasa selalu memberikan dorongan, dukungan dan selalu memberikan semangat.
12. Buya dan Bunda ku Matsyahri, S.H dan Indayani, S.K.M yang telah men-do'akan, menjaga dan membimbing saya sehingga saya bisa mencapai titik saat ini terimakasih saya ucapkan semoga bunda dan buya selalu diberikan kesehatan
13. Keluarga besarku tercinta dan sepupu-sepupuku Raden BP Saiganta, Amd, Mega Angkasa, Amd.Keb, kak Abi, yay Liga, kak Davied, adek Vinta terimakasih sudah memberikan arti hidup yang indah.
14. Seluruh Anggota, Kader dan juga senior PMII Rayon Fisip Komisariat Universitas Lampung yang sudah menjadi keluarga dan sudah menjadi rumah untuk berproses dari awal sampai dengan akhir perkuliahan.



15. Rama Rizky Putra, S.IP, Devina Aprilia, S.IP, Fitria Barokah, S.IP.,M.IP, M. Irfan Arrafi'i, S.IP, Igo Ilhamsyah, S.IP, Gilang Galuh Pangaribowo, S.IP dan Januar Bil Huda S.AN yang sudah mau memberikan saran, masukan dan juga motivasi kepada saya sehingga saya dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik semoga Allah SWT membalas segala kebaikan yang telah diberikan.
16. Sahabat-sahabat ku Avon, Afriza, Ayu, Ema, Agun, Alkat dan Feby terimakasih sudah mau menemani, memberikan support dan sudah mau menjadi sahabat yang menemani di saat susah dan senang semoga apa yang menjadi harapan dan kita cita-citakan dipermudah oleh Allah SWT.
17. Mba Tania Lorenza, S.IP dan Desvilia, S.Pd yang sudah mendengarkan keluh kesah saya dan juga memberikan ide dan gagasan di waktu kuliah.
18. Adik-adik tingkat ku tersayang Putri, Nisa, Nadia, Yoga, Dinda, Lupi, Febri, Dila, Rossa, Yuyun, Siti Dwi, elsi, puput, indah, dan kalian semua yang tidak bisa saya sebutkan sat persatu terimakasih sudah memberikan warna selama saya berkuliah semoga silaturahmi kita selalu terjalin.
19. Sahabat seperjuangan ku Risa Saputra, S.Pd yang sudah banyak membantu di sepanjang pendidikan saya terkhususnya selama kuliah semoga apa yang menjadi harapan dan do'amu kedepan di ijabah oleh Allah SWT.
20. Teman-teman Jurusan Ilmu Pemerintahan 2019 serta teman-teman KKN saya di Kabupaten Way Kanan Kecamatan Pakuan Ratu Desa Serupa Indah Hafiz Zakkiya Amalia, Soleh, Bang Erik, Diky, Desmon dan juga teman-teman Magang saya di Balibangda Provinsi Lampung.
21. *The last*, terimakasih kepada diri sendiri, Rido Putri Mashuri yang sudah menjadi pribadi yang hebat dan bisa berdamai dengan masalah sehingga bisa bertahan hingga saat ini dan semoga kedepannya bisa bermanfaat bagi banyak orang.

Akhir kata semoga kebaikan dan bantuan yang diberikan kepada penulis mendapatkan balasan dari Allah SWT dan penulis meminta maaf apabila ada kehilafan. Semoga skripsi ini bermanfaat. Aamiin.

Bandar Lampung, 03 Juni 2023

Penulis

Rido Putri Mashuri

## DAFTAR ISI

	Halaman
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>i</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>iii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>iv</b>
<b>I. PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	11
1.3 Tujuan Penelitian.....	11
1.4 Manfaat Penelitian .....	11
<b>II. TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	<b>12</b>
2.1 Tinjauan Kelayakan.....	12
2.1.1 Pengertian Kelayakan.....	12
2.2 Tinjauan Tentang Rekomendasi Kebijakan .....	12
2.2.1. Pengertian Kebijakan .....	12
2.2.2. Pengertian Rekomendasi Kebijakan .....	14
2.2.3. Proses Analisis Kebijakan.....	15
2.2.4. Kriteria Penilaian Rekomendasi Kebijakan .....	17
2.3 Tinjauan Integrasi Antarmoda.....	20
2.4 Kerangka Pikir.....	24
<b>III. METODE PENELITIAN</b> .....	<b>25</b>
3.1 Tipe Penelitian.....	25
3.2 Lokasi Penelitian .....	25
3.3 Fokus Penelitian .....	26
3.4 Jenis Data .....	27
3.5 Penentuan Informan .....	28
3.6 Teknik Pengumpulan Data .....	29
3.7 Teknis Analisis Data .....	30
3.8 Teknik Validasi/Keabsahan Data .....	31
<b>IV. HASIL DAN PEMBAHASAN</b> .....	<b>33</b>
4.1 Gambaran Umum Provinsi Lampung.....	33
4.1.1 Kondisi Fisik Daerah.....	33
4.1.2 Kondisi Demografi Provinsi Lampung .....	35
4.1.3 Kondisi dan Potensi Ekonomi Provinsi Lampung .....	36
4.1.4 Rencana Tata Ruang Provinsi Lampung.....	39

<b>4.2 Gambaran Umum Balitbangda Provinsi Lampung .....</b>	<b>44</b>
4.2.1 Sejarah Balitbangda Provinsi Lampung .....	44
4.2.2 Tupoksi Balitbangda Provinsi Lampung .....	45
4.2.3 SOTK Balitbangda Provinsi Lampung .....	49
<b>4.3 Hasil dan Pembahasan Kelayakan Rekomendasi Kebijakan Integrasi</b>	
<b>Antarmoda .....</b>	<b>51</b>
4.3.1 Technical Feasibility .....	51
4.3.2 Economic and Financial Feasibility .....	53
4.3.3 Political Viability .....	57
4.3.4 Administrative Operability .....	67
4.4 Penilaian Alternatif Kebijakan .....	74
<b>V. KESIMPULAN.....</b>	<b>88</b>
5.1 Kesimpulan.....	88
5.2 Saran .....	89
 <b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	 <b>91</b>

## DAFTAR TABEL

	<b>Halaman</b>
1.1 Aksesibilitas Gerbang Tol JTTS dengan Pusat-pusat PKL.....	5
3.1 Informan Penelitian .....	28
4.1 Sebaran Penduduk di wilayah Provinsi Lampung.....	36
4.2 PDRB Pertumbuhan Ekonomi dan Income Provinsi Lampung .....	38
4.3 Matrix Penelitian .....	77



## DAFTAR GAMBAR

	<b>Halaman</b>
2.1 Kerangka Pikir.....	24
4.1 Rencana Struktur Ruang Provinsi Lampung .....	41
4.2 SOTK Balibangda Provinsi Lampung.....	50
5.1 Penandatanganan MoU oleh Gubernur Lampung dengan Perguruan Tinggi Negeri dan Swasta di Provinsi Lampung .....	68

# **BAB 1**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Upaya pengembangan wilayah merupakan wujud strategi yang mengkom- binasikan dan memberdayakan faktor-faktor internal dan eksternal menjadi peluang untuk menumbuhkan dan meningkatkan proses kegiatan produksi wilayah. Setelah pembangunan Jalan Tol Trans Sumatra (JTTS) beberapa ta- hun terakhir, saat ini pemerintah nasional dan daerah di Provinsi Lampung sa- lah satunya berfokus pada pembangunan dalam rangka meningkatkan kualitas transportasi publik bertujuan untuk intergrasi antara kebijakan infrastruktur transportasi, guna lahan, serta lingkungan (Hayati, S Hasibuan dkk, 2014). Pengembangan wilayah dan pengembangan transportasi memiliki hubungan yang sangat erat dan saling berkesinambungan. Pengembangan transportasi harus berbasis pada pengembangan wilayah, karena transportasi memiliki kekuatan sebagai pembentuk pertumbuhan dan pembangunan ekonomi wila- yah transportasi, seperti halnya telekomunikasi, berada dalam posisi yang menarik, baik sebagai subjek dari proses globalisasi secara umum, maupun sebagai katalis yang memungkinkan terjadinya globalisasi.

Transportasi atau perjalanan merupakan proses yang terjadi akibat adanya kebutuhan untuk saling berinteraksi dan melengkapi, antara dua atau lebih ru- ang atau wilayah yang terpisah. ruang wilayah ini kemudian berkembang secara alamiah menjadi pusat-pusat aktivitas atau simpul pelayanan (Ridhoni, et al, 2018). Oleh karena itu, upaya pengembangan wilayah perlu direncana- kan dalam sebuah kesatuan wilayah perencanaan. Simpul-simpul pelayanan ini terhubung oleh ruang lalu lintas perjalanan, dalam bentuk kesatuan jarin- gan infrastruktur, jaringan pelayanan, dan layanan (moda-moda transportasi) secara sistemik. Provinsi Lampung dalam hal ini, memiliki keunggulan yang jarang dimiliki oleh wilayah pesaing adalah kelengkapan infrastruktur trans-

portasinya. Hampir semua moda transportasi tumbuh dan berkembang di wilayah ini, diantaranya: moda transportasi angkutan jalan, moda transportasi angkutan kereta api, moda transportasi angkutan udara, moda transportasi angkutan laut, serta moda Angkutan Sungai, Danau dan Penyeberangan (ASDP).

Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera (JTTS) secara langsung, diprediksi akan mempengaruhi dan merubah pola perjalanan yang ada baik dalam lingkup wilayah internal maupun eksternal Provinsi Lampung. Dalam konteks kewilayahan JTTS juga akan membawa dampak tidak langsung terhadap kemajuan wilayah di Pulau Sumatera, tidak terkecuali Provinsi Lampung. Dampak positif ini hanya akan dapat dirasakan wilayah yang mampu mengoptimalkan dan mensinergikan JTTS dalam kesatuan sistem jaringan transportasi wilayah.

Konsep wilayah dalam konteks ekonomi, dibedakan menjadi dua, yaitu: wilayah berdasarkan administrasi pemerintahan daerah dan wilayah yang berdasarkan kepada pengaruh-pengaruh lokasi dan keseimbangan harga spasial. Dalam kenyataannya masing-masing wilayah tidak dapat berdiri sendiri, terdapat fungsi saling keterkaitan dan saling melengkapi. Fenomena ini diperlihatkan dari adanya gejala arus pergerakan penduduk, barang dan jasa, arus komunikasi, arus pergerakan alat transportasi yang tersebar secara tidak merata dan membentuk pola tertentu. Arus-arus ini akan terstruktur sesuai dengan struktur pusat-pusat kegiatan dan pengendalian terhadapnya dilakukan pada pusat-pusat kegiatan yang dominan.

Dalam PP Nomor 13 Tahun 2017 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional yang menjadi pedoman perumusan kebijaksanaan pokok pemanfaatan ruang di wilayah nasional telah mempertimbangkan Kebijakan nasional dalam pemanfaatan ruang Provinsi Lampung yang meliputi:

1. Menetapkan Bandar Lampung sebagai Pusat Kegiatan Nasional yang bercirikan sebagai pusat yang mendorong kawasan sekitarnya untuk

mengembangkan sektor unggulan perkebunan, pertanian, pariwisata, dan perikanan; sebagai pintu gerbang ke kawasan nasional dan internasional; simpul transportasi nasional melalui Pelabuhan Panjang; pusat pengumpul dan pendistribusi barang dan jasa; dan pusat jasa pemerintah.

2. Menetapkan kawasan andalan untuk pengembangan sektor unggulan pertanian, perkebunan, peternakan, perikanan, pariwisata, pertambangan, dan industri. Yang sebagian merupakan produk unggulan nasional.

Jumlah penduduk Provinsi Lampung pada tahun 2020 berdasarkan proyeksi adalah sebesar 9.007.850 jiwa. Dengan menggunakan data *time series* hasil sensus penduduk tahun 1990 dan 2000, diketahui bahwa laju pertumbuhan penduduk di Provinsi Lampung pada tahun 2020 sebesar 1,65 % per tahun (Badan Pusat Statistik, 2021)

Perekonomian Lampung tahun 2020 mengalami kontraksi sebesar 1,67 persen. Angka pertumbuhan ini lebih rendah dibandingkan tahun 2019 sebesar 5,26 persen. Laju pertumbuhan tertinggi adalah kategori Jasa Kesehatan dan Kegiatan Sosial sebesar 10,93 persen, sedangkan laju pertumbuhan terendah adalah kategori Perdagangan Besar dan Eceran; Reparasi Mobil dan Sepeda Motor sebesar -6,64 persen. (Badan Pusat Statistik, 2020)

Sektor Pertanian, Kehutanan, dan Perikanan merupakan sektor yang memiliki kontribusi paling besar terhadap PDRB Provinsi Lampung tahun 2020 dengan share mencapai 29,90 persen, meningkat dibandingkan tahun 2019 yang mencapai 28,80 persen. Disusul oleh sektor industri pengolahan sebesar 19,41 persen dan sektor perdagangan besar dan eceran, reparasi mobil dan sepeda motor sebesar 11,14 persen. Sementara itu, sektor-sektor yang mengalami peningkatan dari tahun sebelumnya antara lain pertanian, kehutanan, dan perikanan, pengadaan air, pengelolaan sampah, limbah dan daur ulang, informasi dan komunikasi, jasa keuangan dan asuransi, administrasi pemerintahan, pertahanan dan jaminan sosial wajib, jasa pendidikan dan jasa kesehatan dan kegiatan sosial (Badan Pusat Statistik, 2021).

Dari data diatas Provinsi Lampung terus berkembang menjadi salah satu daerah penting di Indonesia dari sisi ekonomi hal ini salah satunya disebabkan karena letak geografis yang cukup dekat dengan ibukota negara maka sangat penting untuk mengintegrasikan transportasi antarmoda guna mendukung mobilitas penduduk dan barang, tersedianya sarana dan prasarana transportasi yang memadai dapat menunjang pengembangan wilayah, antara lain dapat menghubungkan antarpusat kegiatan serta wilayah pedalaman yang masih terisolasi. Pada saat ini transportasi utama di Provinsi Lampung adalah transportasi darat (sistem jaringan jalan, sistem jaringan kereta api, sistem jaringan sungai, danau dan penyeberangan), transportasi laut (pelabuhan laut), dan transportasi udara (bandar udara).

Berdasarkan Surat Keputusan (SK) Gubernur No. G/243.1/III.09/HK/2016, maka beberapa ruas jalan dalam wilayah Provinsi Lampung yang diprioritaskan untuk melayani kepentingan provinsi berdasarkan pertimbangan untuk membangkitkan pertumbuhan ekonomi, kesejahteraan dan keamanan provinsi, ditetapkan sebagai Jalan Strategis Provinsi (JSP). Berdasarkan Keputusan Gubernur Lampung No.G/243.a/III.09/HK/206 tentang penetapan status ruas jalan sebagai jalan Provinsi Lampung. Ruas jalan status Provinsi memiliki panjang 1.693,273 Km, terdiri dari 99 ruas jalan dan 658 jembatan dengan panjang total 8.526,5 meter. Sedangkan Jumlah Jembatan yang merupakan kewenangan Provinsi sebanyak 658 buah dengan panjang total 8.526,5 m. Sampai dengan desember 2020, kondisi kemantapan jalan provinsi mencapai 76,045 % (SK Gubernur,2016)

Jaringan transportasi yang serasi dengan kebutuhan pelayanan pergerakan lalu lintas manusia dan barang secara berkapasitas, akan mampu memenuhi penyelenggaraan pelayanan transportasi secara sistematis, bertujuan meningkatkan kelancaran lalu lintas, membantu mewujudkan sistem logistik secara mantap, mendorong pengembangan wilayah, dan memperkuat kehidupan masyarakat. Pelayanan transportasi antarmoda yang terpadu merupakan tantangan di masa depan seiring dengan dinamika perkembangan wilayah yaitu bagaimana mewujudkan pelayanan transportasi publik dengan lebih



baik, lebih cepat, lebih murah, dan yang tidak kalah penting adalah lebih aman. Untuk mewujudkan pelayanan transportasi yang efektif dan efisien, pelayanan transportasi dapat diukur dari bagaimana pelayanan moda-moda transportasi publik dalam suatu wilayah tersebut dapat terintegrasi, serta tingkat realisasi utilitas fasilitas penunjang transportasi terhadap kapasitasnya. Menyadari peran penting transportasi tersebut maka transportasi perlu ditata dalam suatu sistem pelayanan terpadu, terutama pada kegiatan pada simpul - simpul pergerakan transportasi baik di simpul bandara, pelabuhan, terminal, dan stasiun kereta api.

**Tabel 1. Aksesibilitas Gerbang Tol JTTS dengan Pusat-Pusat Kegiatan Lokal Dalam Wilayah Provinsi Lampung**

No	Gerbang Tol JTTS	Pusat Kegiatan Lokal	Jarak	Waktu	Konektivitas Kawasan Pengembangan Strategis
1	Sp. Pematang	Dermaga Wiralaga, Mesuji	57,1	01:43:00	Kawasan Industri Mesuji
		Unit II	50,3	00:57:00	
		Blambangan Umpu	170	03:43:00	Kawasan Industri Way Kanan
2	Way Kenanga	Blambangan Umpu	112	04:18:00	Kawasan Industri Way Kanan
		Panaragan	56,2	01:53:00	Kawasan Industri Tulang Bawang Barat
		Unit II	24,4	00:46:00	
3	Menggala	Balambangan Umpu	102	03:39:00	Kawasan Industri Way Kanan
		Panaragan	13,7	00:22:00	Kawasan Industri Tulang Bawang Barat
		Menggala	12,9	00:21:00	Kawasan Industri Tulang Bawang
		Unit II	34,6	00:48:00	
		Gaya Baru	94,1	02:21:00	
4	Gunung Batin	Menggala	18,4	00:27:00	Kawasan Industri Tulang Bawang
		Panaragan	25,7	00:42:00	Kawasan Industri Tulang Bawang Barat

		Kotabumi	51,7	01:34:00	
		Gaya Baru	75,9	02:25:00	
<b>5</b>	Terbanggi Besar	Menggala	46,7	00:57:00	Kawasan Industri Tulang Bawang
		Blambangan Umpu	133	02:44:00	Kawasan Industri Way Kanan
		Kotabumi	42,2	00:52:00	
		Gaya Baru	75,9	02:33:00	
<b>6</b>	Gunung Sugih	Sulusuban	19,2	00:45:00	Kawasan Industri Sulusuban
		Gaya Baru	75,9	02:23:00	
		Sukadana	50,5	01:16:00	
		Metro	25,5	00:44:00	
<b>7</b>	Tegineneng Timur/Barat	Sukadana	49,2	01:08:00	
		Metro	15,1	00:21:00	
		Maringgai	92,1	02:10:00	
		Tegineneng	13	00:26:00	Kawasan Industri Tegineneng
		Branti	14,4	00:21:00	Kawasan aerotropolis
		Gedong Tataan	38,6	01:06:00	
<b>8</b>	Natar	Branti	8	00:11:00	Kawasan aerotropolis
		Gedong tataan	29,2	00:36:00	
		Pringsewu	54,6	00:55:00	
		Kota Agung	101	02:04:00	Kawasan Industri Tanggamus
<b>9</b>	It- era/Kotabaru	Kotabaru	13,8	00:24:00	
		Kota Bandar Lampung	12,6	00:23:00	Kawasan Industri Kota Bandar Lampung
<b>10</b>	Lematang	Pelabuhan Panjang	10,2	00:17:00	Simpul/Gerbang Utama Wilayah
		Tanjung Bintang	15,2	00:09:00	Kawasan Industri Lampung (KAIL)
		Maringgai	62,5	01:15:00	
<b>11</b>	Sidomulyo	Katibung	19,9	00:28:00	Kawasan Industri Katibung
		Kalianda	18,5	00:24:00	
		Way Pisang	31,4	00:42:00	Kawasan Industri Way Pisang
		Bunut	31,7	01:07:00	
<b>12</b>	Kalinda	Katibung	19,9	00:28:00	Kawasan Industri Katibung
		Kalianda	6,9	00:11:00	
		Way Pisang	17,5	00:27:00	Kawasan Industri Way Pisang

		Bakauheni	34,7	00:38:54	Pelabuhan Penyebrangan dan BHC
		Bunut	31,7	00:54:00	
13	Bakauheni Utara	Kalianda	42,1	00:26:00	
		Way Pisang		00:30:00	Kawasan Industri Way Pisang
		Bakauheni	11	00:22:00	Pelabuhan Penyebrangan dan BHC
		Bunut	31,7	00:42:00	
14	Bakauheni Selatan	Bakauheni	4,5	00:05:00	Pelabuhan Penyebrangan dan BHC
		Bunut	37,2	00:43:00	

(Sumber: Jurnal JTTS Balitbangda Provinsi Lampung,2021)

Tabel 1. memperlihatkan bahwa hampir sebagian besar Pusat Kegiatan Lokal (PKL) dalam wilayah Provinsi Lampung memiliki aksesibilitas langsung dengan 14 gerbang tol JTTS yang tersedia. Beberapa PKL memiliki aksesibilitas yang rendah sampai tidak memiliki akses sama sekali. PKL yang memiliki aksesibilitas rendah diantaranya Mesuji, Way Kanan, Gaya Baru dan Tanggamus dengan capaian waktu tempuh di atas 90 menit, sedang PKL yang tidak memiliki aksesibilitas adalah Pesisir Barat dan Liwa.

Terkait dengan pengembangan strategis yang tercantum dalam Peraturan Daerah Nomor 12 Tahun 2019 tentang perubahan atas Peraturan Daerah Nomor 1 Tahun 2010 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Lampung tahun 2009 sampai dengan 2029, maka berdasarkan tabel di atas diperlihatkan bahwa dari 11 kawasan industri yang akan dikembangkan dalam wilayah Provinsi Lampung, 3 diantaranya memiliki aksesibilitas terhadap gerbang tol JTTS rendah dengan capaian waktu tempuh lebih dari 90 menit (yaitu: kawasan industri Tanggamus di Kabupaten Tanggamus, kawasan industri Way Kanan di Kabupaten Way Kanan, dan Kawasan Industri Mesuji di Kabupaten Mesuji). Selebihnya untuk 8 kawasan industri lainnya memiliki aksesibilitas yang cukup tinggi terhadap gerbang tol JTTS cukup tinggi dengan capaian waktu tempuh kurang dari 90 menit (yaitu: Kawasan Industri Tulang Bawang Barat di Kabupaten Tulang Bawang Barat, Kawasan In-

dustri Tulang Bawang di Kabupaten Tulang Bawang, Kawasan Industri Suluban di Kabupaten Lampung Tengah, Kawasan Industri Lampung (KAIL) di Kabupaten Lampung Selatan, Kawasan Industri Katibung di Kabupaten Lampung Selatan, Kawasan Industri Way Pisang di Kabupaten Lampung Selatan, Kawasan Industri Tegineneng di Kabupaten Pesawaran, dan Kawasan Industri Bandar Lampung di Kota Bandar Lampung).

Rendahnya aksesibilitas PKL Mesuji dan Way Kanan dengan masing-masing kawasan pengembangan strategisnya sangat mungkin ditingkatkan dengan meningkatkan status kelas dan fungsi jalan penghubungnya menuju gerbang tol JTTS yang terdekat. Alternatif kebijakan lainnya adalah mengarahkan lokasi kawasan pengembangan strategis dari masing-masing PKL mendekati gerbang tol JTTS. Persoalan turunan yang sangat mungkin muncul dari penetapan lokasi kawasan pengembangan strategis ini adalah persoalan alih fungsi dan status kepemilikan lahan.

Rendahnya aksesibilitas terhadap gerbang tol JTTS dari PKL Tenggamus dengan kawasan pengembangan strategisnya berupa Kawasan Pengembangan Industri Maritim pada dasarnya tidak akan berpengaruh terhadap persoalan konektivitas wilayah. Hal ini dikarenakan, Kawasan Pengembangan Industri Maritim didukung oleh pelabuhan Batu Balai yang berpotensi dikembangkan menjadi pelabuhan pengumpul ataupun utama, sehingga dapat berfungsi sebagai simpul/gerbang utama alternatif dalam wilayah Provinsi Lampung.

Cakupan wilayah yang potensial dilayani simpul pelabuhan Batu Balai ini meliputi PKL Tenggamus, PKL Pringsewu, sebagian PKL Pesawaran, dan PKL Pesisir Barat.

Penganalisaan kebijakan tidak mampu memberikan saran terhadap sebuah tindakan yang dilakukan namun penganalisaan ini dapat menyajikan informasi yang bersifat penting dalam merumuskan keputusan agar sebuah kebijakan dapat ditetapkan (Meutia : 2013). Investasi infrastruktur transportasi membutuhkan pembiayaan publik. Penilaian kelayakan rekomendasi diperlukan untuk memastikan alokasi tunjangan yang wajar dan dapat diterima. Proyek trans-

portasi dinilai dalam kerangka pembangunan berkelanjutan: semua proyek harus menetapkan dampak lingkungan, ekonomi, keselamatan, aksesibilitas dan integrasinya.

Analisis Kebijakan bermanfaat untuk menghindari adanya sebuah kebijakan yang diambil melalui pertimbangan yang gegabah atau pertimbangan yang dilandaskan oleh kekuasaan semata. Pertimbangan yang dilakukan secara ilmiah dengan pendekatan saintifik, obyektif, dan rasional terkadang sulit untuk ditemukan (Tressa : 2015). Hal ini dikarenakan adanya hubungan pembuatan kebijakan dengan aspek politik yang berhubungan dengan kebijakan pusat dan daerah. Maka disilah pentingnya analisis kebijakan dilakukan. Dengan adanya analisis kebijakan yang dilakukan diharapkan mampu menghindari permasalahan yang bersifat politik.

Berdasar pada latar belakang masalah yang telah diuraikan diatas, maka penulis tertarik untuk melihat bagaimana Kelayakan Rekomendasi Kebijakan Integrasi Antarmoda Pasca Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatra Tahun 2021. Maka, kajian terdahulu diperlukan untuk bahan acuan atau referensi dalam penentuan analisis dalam penelitian. Pada penelitian ini menggunakan penelitian terdahulu yang dapat menjadi rujukan karya tulis ilmiah peneliti:

1. Penelitian yang dilakukan oleh Marfi'ah Ayu Nurida dengan judul Identifikasi Dampak Sosial Ekonomi Terhadap Masyarakat Akibat Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif. Tujuan penelitian yang dilakukan Marfi'ah adalah mengidentifikasi dampak sosial ekonomi terhadap masyarakat Kelurahan Muara Fajar Timur akibat pembangunan jalan tol Pekanbaru-Dumai.
2. Hendra Hendrawan (2020), Penyediaan Tempat Istirahat Pada Jalan Umum Melalui Korporate Social Responsibility. Metode Penelitian yang digunakan deskriptif kualitatif. Hasil dari penelitian oleh Hendra ini menyatakan bahwa penyediaan tempat istirahat dapat



diselenggarakan melalui program CSR berdasarkan isu keberlanjutan, manfaat, dan dukungan terhadap pemberdayaan masyarakat. Pelaksanaan Program CSR untuk penyediaan fasilitas publik sudah mempunyai payung hukum yang jelas, dan dalam implementasinya sudah terdapat beberapa contoh kasus serta pedoman dan petunjuk praktis penggunaannya.

3. Dertawan Widagdo (2021), Studi Kelayakan Jalan Baru Perbatasan Cirebon-Kuningan. Penelitian dilakukan dengan menggunakan metode deskriptif kualitatif, mencakup 3 tahapan, yaitu tahap persiapan (Study literatur), tahap pengumpulan dan komplikasi data, tahap analisa dan tahap formulasi kebijakan dan strategi penataan transportasi dikawasan studi. Hasil dari penelitian ini kondisi lalu lintas pada ruas jalan Cirebon-Kuningan tidak stabil diperlukan pembangunan jalan baru untuk memenuhi arus lalu lintas , yaitu ruas jalan yang menghubungkan jalan Ciperna-Warungasem dengan ruas jalan Sumber-Mandirancan sepanjang 10 km dan dapat mengurangi jumlah kendaraan.
4. Irfantri Mahaputra (2014). Analisis Dampak Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatra Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat. Menggunakan metode penelitian kualitatif. Hasil dari penelitian ini menyatakan bahwa masyarakat yang terkena dampak pembangunan jalan Tol Trans Sumatera dalam hal ini telah mampu memenuhi kebutuhan dan telah memiliki kepemilikan kekayaan tingkat primer dan sekunder.

Terdapat persamaan dan perbedaan antara penelitian ini dengan penelitian – penelitian terdahulu. Persamaanya adalah tipe penelitian sama-sama menggunakan tipe penelitian kualitatif sedangkan perbedaan antara penelitian terdahulu dan penelitian yang saat ini sedang dilakukan oleh peneliti adalah peneliti saat ini mengkaji bagaimana bagaimana Kelayakan Rekomendasi Kebijakan Integrasi Antarmoda Pasca Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatra Tahun 2021 serta lokasi penelitian yang dilakukan di Provinsi Lampung.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana Kelayakan Rekomendasi Kebijakan Integrasi Antarmoda Pasca Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatra Tahun 2021?

## **1.3 Tujuan Peneliti**

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui Rekomendasi Kebijakan Integrasi Antarmoda Pasca Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatra Tahun 2021 layak atau tidak untuk direkomendasikan.

## **1.4 Manfaat Penelitian**

### **a. Secara Teoritis**

Sebagaimana suatu hasil karya ilmiah mahasiswa. hasil penelitian ini diharapkan bisa memberikan sumbangsih pemikiran, tambahan pengetahuan akademis dan wawasan yang berkaitan dengan Kelayakan Rekomendasi Kebijakan Integrasi Antarmoda Pasca Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatra Tahun 2021

### **b. Manfaat Praktis**

Penelitian ini dapat menjadi masukan bagi Badan Penelitian dan Pengembangan Daerah Provinsi Lampung serta OPD terkait dalam melaksanakan penyelenggaraan di bidang penelitian dan pengembangan daerah sesuai dengan Peraturan Gubernur Lampung Nomor 56 tahun 2019

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Tinjauan Kelayakan**

##### **2.1.1. Definisi Kelayakan**

Kelayakan adalah serangkaian penelitian yang dilakukan secara mendalam untuk menentukan sebuah proyek yang akan dijalankan ini memberikan manfaat yang lebih besar dibandingkan dengan biaya yang dikeluarkan (Utama A, 2018).

Untuk menentukan layak atau tidaknya suatu proyek dapat dilihat dari berbagai aspek. setiap aspek untuk bisa dikatakan layak atau tidak harus memiliki suatu standar nilai tertentu, namun keputusan penilaian tidak hanya dilakukan pada satu aspek saja. penilaian harus didasarkan kepada seluruh aspek yang akan dinilai nantinya. ukuran kelayakan masing-masing jenis usaha berbeda, akan tetapi aspek yang digunakan untuk menyatakan layak atau tidaknya suatu proyek tetap sama.

#### **2.2 Tinjauan Tentang Rekomendasi Kebijakan**

##### **2.2.1. Pengertian Kebijakan**

James Anderson (Solichin Abdul Wahab, 2015: 8) menyatakan bahwa kebijakan publik ialah suatu *“purposive course of action or inaction undertaken by an actor or set of actors in dealing with a problem or matter of concern”* (langkah tindakan yang secara sengaja dilakukan oleh seorang aktor berkenaan dengan adanya masalah atau persoalan tertentu yang dihadapi).

Amara Raksataya mengartikan kebijakan sebagai suatu taktik dan strategi yang diarahkan untuk mencapai suatu tujuan. Oleh karena itu, suatu kebijakan memuat 3 (tiga) elemen yaitu:

a. Identifikasi dari tujuan yang ingin dicapai;

- b. Taktik atau strategi dari berbagai langkah untuk mencapai tujuan yang diinginkan;
- c. Penyediaan berbagai input untuk memungkinkan pelaksanaan secara nyata dari taktik atau strategi. (Suwitri, 2008)

James E. Anderson mengartikan kebijakan sebagai serangkaian tindakan yang mempunyai tujuan tertentu yang diikuti dan dilaksanakan oleh seorang pelaku atau sekelompok pelaku guna memecahkan suatu masalah tertentu. (Suwitri, 2008)

Banyaknya pakar mengemukakan definisi tentang kebijakan tidak mempersulit untuk mengambil benang merah pengertian kebijakan. Terdapat beberapa hal yang terkandung dalam kebijakan, yaitu:

1. Tujuan tertentu yang ingin dicapai. Tujuan tertentu adalah tujuan yang berpihak kepada kepentingan masyarakat (*interest public*);
2. Serangkaian tindakan untuk mencapai tujuan. Serangkaian tindakan untuk mencapai tujuan adalah strategi yang disusun untuk mencapai tujuan dengan lebih mudah yang acapkali dijabarkan ke dalam bentuk program dan proyek-proyek;
3. Usulan tindakan dapat berasal dari perseorangan atau kelompok dari dalam ataupun luar pemerintahan;
4. Penyediaan input untuk melaksanakan strategi. Input berupa sumberdaya baik manusia maupun bukan manusia.

Menurut Iskandar (2012) bahwa kebijakan dapat didefinisikan sebagai serangkaian rencana program, aktivitas, aksi, keputusan, sikap, untuk bertindak maupun tidak bertindak yang dilakukan oleh para pihak (aktor-aktor kebijakan), sebagai tahapan untuk penyelesaian berbagai masalah yang dihadapi.

Berdasarkan beberapa pendapat para ahli yang mengungkapkan tentang pemahaman kebijakan publik, maka dapat dikatakan bahwa kebijakan publik pada hakekatnya merupakan suatu bentuk aktivitas atau kegiatan yang dilakukan oleh pemerintah (dalam konteks ini tindakan pemerintah

untuk tidak merespons permasalahan yang ada juga termasuk dalam bentuk kebijakan publik) dengan tujuan untuk mengatur kehidupan masyarakat agar dapat sesuai dengan yang dicita-citakan bersama (Dian H, 2018)

### **2.2.2. Pengertian Rekomendasi Kebijakan**

Rekomendasi adalah informasi mengenai jangkauan penerapan kebijakan yang menyediakan hasil yang berguna untuk kelompok orang atau komunitas tertentu secara umum (Meutia, IF:2017). Hal ini berhubungan dengan nilai, maka dari itu rekomendasi kebijakan tidak hanya evaluasi empiris saja akan tetapi berhubungan dengan aspek normatif. Untuk itu pada tahapan ini menyediakan informasi mengenai nilai atau kegunaan relative dari konsekuensi dimasa depan dari suatu pemecahan masalah.

Ciri-ciri rekomendasi adalah fokus tindakan dan orientasi masa depan, prospek saling ketergantungan, nilai nyata dan nilai ganda penerapan kebijakan yang terstruktur dalam rekomendasi tidak hanya teoritis dan logika empiris akan tetapi memberikan keuntungan yang langsung dapat diwujudkan atau diperoleh. Tahapan ini juga merupakan hasil dari pengetahuan yang relevan dengan kebijakan tentang manfaat atau biaya dari berbagai alternative yang akibatnya sudah diestimasi melalui peramalan, dilakukan pada tahapan adopsi kebijakan.

Prosedur rekomendasi kebijakan yang bersifat analitik, terkait dengan tiga urgensi yaitu:

- a. Menelaah hakikat dan peran rekomendasi dalam analisis kebijakan.
- b. Mengkomparasikan dan mengkontraskan dua pendekatan utama rekomendasi, yaitu analisis untung-rugi dan analisis efektivitas-biaya.
- c. Mendalami metode-metode dan teknik-teknik yang memberikan kemungkinan penggunaan dua pendekatan di atas.

### 2.2.3. Proses Analisis Kebijakan

Dalam analisis kebijakan publik paling tidak meliputi tujuh langkah dasar. Ke tujuh langkah tersebut adalah:

#### 1. Formulasi Masalah Kebijakan

Untuk dapat mengkaji sesuatu masalah publik diperlukan teori, informasi dan metodologi yang relevan dengan permasalahan yang dihadapi. Sehingga identifikasi masalah akan tepat dan akurat, selanjutnya dikembangkan menjadi policy question yang diangkat dari policy issues tertentu.

Teori dan metode yang diperlukan dalam tahapan ini adalah metode penelitian termasuk *evaluation research*, metode kuantitatif, dan teori-teori yang relevan dengan substansi persoalan yang dihadapi, serta informasi mengenai permasalahan yang sedang dilakukan studi.

#### 2. Formulasi Tujuan

Suatu kebijakan selalu mempunyai tujuan untuk memecahkan masalah publik. Analisis kebijakan harus dapat merumuskan tujuan-tujuan tersebut secara jelas, realistis dan terukur. Jelas, maksudnya mudah dipahami, realistis maksudnya sesuai dengan nilai-nilai filsafat dan terukur maksudnya sejauh mungkin bisa diperhitungkan secara nyata, atau dapat diuraikan menurut ukuran atau satuan-satuan tertentu.

#### 3. Penentuan Kriteria

Analisis memerlukan kriteria yang jelas dan konsisten untuk menilai alternatif-alternatif. Hal-hal yang sifatnya pragmatis memang diperlukan seperti ekonomi (efisiensi) politik (konsensus antar *stakeholders*), administratif (kemungkinan efektivitas) namun tidak kalah penting juga hal-hal yang menyangkut nilai-nilai abstrak yang fundamental seperti etika dan falsafah (*equity, equality*, dan Sebagainya).

#### 4. Penyusunan Model

Model adalah abstraksi dari dunia nyata, dapat pula didefinisikan sebagai gambaran sederhana dari realitas permasalahan yang kompleks sifatnya. Model dapat dituangkan dalam berbagai bentuk yang dapat digolongkan sebagai berikut: Skematik model ( contoh: *flow chart*), fisik model (contoh: miniatur), game model (contoh: latihan pemadam kebakaran), simbolik model (contoh: rumus matematik). Manfaat model dalam analisis kebijakan publik adalah mempermudah deskripsi persoalan secara struktural, membantu dalam melakukan prediksi akibat-akibat yang timbul dari ada atau tidaknya perubahan-perubahan dalam faktor penyebab.

#### 5. Pengembangan Alternatif

Alternatif adalah sejumlah alat atau cara-cara yang dapat dipergunakan untuk mencapai, langsung ataupun tak langsung sejumlah tujuan yang telah ditentukan.

Alternatif-alternatif kebijakan dapat muncul dalam pikiran seseorang karena beberapa hal: (1) Berdasarkan pengamatan terhadap kebijakan yang telah ada. (2) Dengan melakukan semacam analogi dari suatu kebijakan dalam sesuatu bidang dan dicoba menerapkannya dalam bidang yang tengah dikaji, (3) merupakan hasil pengkajian dari persoalan tertentu.

#### 6. Penilaian Alternatif

Alternatif-alternatif yang ada perlu dinilai berdasarkan kriteria sebagaimana yang dimaksud pada langkah ketiga. Tujuan penilaian adalah mendapatkan gambaran lebih jauh mengenai tingkat efektivitas dan fisibilitas tiap alternatif dalam pencapaian tujuan, sehingga diperoleh kesimpulan mengenai alternatif mana yang paling layak , efektif dan efisien. Perlu juga menjadi perhatian bahwa, mungkin suatu alternatif secara ekonomis menguntungkan, secara administrasi bisa

dilaksanakan tetapi bertentangan dengan nilai-nilai sosial atau bahkan mempunyai dampak negatif kepada lingkungan. Maka untuk gejala seperti ini perlu penilaian etika dan falsafah atau pertimbangan lainnya yang mungkin diperlukan untuk bisa menilai secara lebih obyektif.

## 7. Rekomendasi kebijakan

Penilaian atas alternatif-alternatif akan memberikan gambaran tentang sebuah pilihan alternatif yang tepat untuk mencapai tujuan-kebijakan publik. Tugas analisis kebijakan publik pada langkah terakhir ini adalah merumuskan rekomendasi mengenai alternatif yang diperhitungkan dapat mencapai tujuan secara optimum. Rekomendasi dapat satu atau beberapa alternatif, dengan argumentasi yang lengkap dari berbagai faktor penilaian tersebut. Dalam rekomendasi ini sebaiknya dikemukakan strategi pelaksanaan dari alternatif kebijakan yang yang disodorkan kepada pembuat kebijakan publik. (Liestyodono K, 2013)

### 2.2.4 Kriteria Penilaian Rekomendasi Kebijakan

Sebuah proses perumusan kebijakan tentunya harus dilakukan dengan melibatkan seluruh *stakeholder*. Hal ini diperlukan agar kebijakan yang akan dirumuskan mampu menampung semua aspirasi dan kepentingan dari stakeholder. Selain keterlibatan stakeholder dalam proses perumusan kebijakan, tentunya faktor teknis yang mendukung maupun yang tidak mendukung ketika kebijakan tersebut diimplementasikan, patut juga untuk menjadi bahan pertimbangan. Apakah alternatif kebijakan yang ditawarkan tersebut dapat mengatasi permasalahan yang ada atau tidak, hal ini patut menjadi perhatian sendiri (Kismartini et al, 2008)

Berdasarkan pertimbangan-pertimbangan diatas, maka parameter (kriteria) yang dipilih dengan merujuk pada parameter yang disampaikan oleh Bardach (Patton and Sawicky, 1986) yaitu sebagai berikut:

1. *Technical feasibility* (kelayakan teknis) adalah studi analisis yang mengukur kelayakan proyek. Kemampuan proyek harus ditentukan



pada tahap awal proyek dan studi kelayakan teknis memungkinkan Pemerintah untuk membenarkan kemampuan proyek dari perspektif teknologi, lingkungan, sosial dan pasar. Studi kelayakan teknis umumnya dilakukan oleh entitas publik setelah proyek diidentifikasi dan sebelum tahap penataan proyek. Perlu diingat bahwa pada titik ini, badan publik tidak perlu membuat keputusan tentang cara pelaksanaan proyek. Namun, studi perlu dilakukan mengingat kemungkinan implementasi di bawah kerangka PPP. Kelayakan teknis merupakan aspek penting dari studi kelayakan proyek PPP (Public-Private Partnership). Ini merujuk pada apakah proyek tersebut layak secara teknis dan dapat diimplementasikan dengan sukses. Kriteria kelayakan teknis menyangkut 4 sub kriteria yakni :

- a. Penilaian lokasi : Lokasi dimana proyek diusulkan untuk dibangun harus dinilai untuk menentukan apakah cocok untuk proyek yang diusulkan. Ini termasuk mengevaluasi faktor-faktor seperti kondisi tanah, dampak lingkungan, dan aksesibilitas.
  - b. Teknologi: Studi kelayakan teknis mengevaluasi teknologi yang tersedia untuk menentukan yang paling cocok untuk proyek tersebut. Ini termasuk mengevaluasi kompatibilitas teknologi dengan infrastruktur yang ada dan kemampuannya untuk memenuhi spesifikasi proyek yang dibutuhkan.
  - c. Ketersediaan Sumber Daya: Studi ini menilai ketersediaan sumber daya, termasuk tenaga terampil, peralatan, dan bahan baku, untuk menentukan apakah cukup untuk menyelesaikan proyek.
  - d. Strategi Pengadaan: Strategi pengadaan dikembangkan untuk menentukan cara yang paling efisien dan hemat biaya untuk mendapatkan bahan dan layanan yang diperlukan untuk proyek tersebut.
2. *Economic and financial possibility* (kemungkinan ekonomi dan finansial) yaitu kriteria yang digunakan untuk mengukur berapa biaya yang dikeluarkan untuk pelaksanaan kebijakan dan berapa keuntungan yang dihasilkan.

3. *Political viability* (kehidupan politik) yaitu kriteria yang digunakan untuk mengukur apakah kebijakan akan berhasil dimana terdapat pengaruh dari berbagai kelompok kekuasaan, seperti : pembuat keputusan, legislatif, administrator, organisasisosial, organisasi kemasyarakatan, perkumpulan dan aliansi politik lainnya. Kriteria politik menyangkut lima subkriteria yang perlu dipertimbangkan, yaitu *acceptability, appropriateness, responsiveness, legal dan equity*.
- a. *Acceptability*, menyangkut penentuan apakah suatu alternatif kebijakan dapat diterima oleh aktor-aktor politik dan para klien dan aktor-aktor lainnya dalam masyarakat.
  - b. *Appropriateness*, berkenaan dengan apakah suatu alternatif kebijakan tidak merusak atau bertentangan dengan nilai-nilai yang sudah ada dalam masyarakat.
  - c. *Responsiveness*, berkenaan dengan apakah suatu alternatif kebijakan, akan memenuhi kebutuhan masyarakat yang ada.
  - d. *Legal*, artinya apakah suatu alternatif kebijakan tidak bertentangan dengan peraturan dan perundangan yang berlaku.
  - e. *Equity*, yaitu apakah suatu alternatif kebijakan akan mempromosi pemerataan dan keadilan dalam masyarakat (mungkin suatu kebijakan dapat meredistribusikan income, memberikan hak untuk memperoleh pelayanan minimum, atau membayar suatu pelayanan sesuai dengan kemampuan)
4. *Administrative operability* (administrasi), yaitu kriteria yang mempertimbangkan :
- a. *Authority*, berkenaan dengan kewenangan mengimplementasi suatu kebijakan. Dengan kata lain, apakah organisasi yang diserahi tugas mengimplementasi kebijakan memiliki otoritas yang jelas untuk melakukan kerja sama dengan unit organisasi yang lain dalam menentukan prioritas.

- b. *Institutional commitment*, menyangkut komitmen dari administrator level atas dan bawah, kantor dan pekerja lapangan. Kriteria ini penting untuk menilai apakah suatu alternatif kebijakan bersifat realistis atau tidak.
- c. *Capability*, berkenaan dengan apakah organisasi yang akan mengimplementasikannya dinilai mampu dalam konteks kemampuan SDM dan dalam konteks finansial.
- d. *Organizational support*, berkaitan dengan tersedia tidaknya dukungan-dukungan peralatan, fasilitas fisik, dan pelayanan-pelayanan lainnya. Apakah dukungandukungan itu dapat tersedia jika dibutuhkan.

### 2.3 Tinjauan Tentang Integrasi Antarmoda

Zhang and Hansen (2006) mendefinisikan transportasi antarmoda sebagai suatu sistem yang menghubungkan moda transportasi yang berbeda seperti transportasi darat, transportasi udara, transportasi laut, dan kereta api sehingga dapat memfasilitasi penumpang untuk menyelesaikan keseluruhan perjalanannya dengan menggunakan lebih dari satu moda. Integrasi transportasi dapat didefinisikan sebagai proses pengorganisasian melalui perencanaan dan pendistribusian elemen dari sistem transportasi dengan menggunakan moda, sektor, operator, dan organisasi berbeda dengan tujuan meningkatkan keuntungan sosial (NEA, OGM & TSU, 2003). Oleh karena itu, integrasi transportasi antarmoda tidak hanya memfasilitasi penumpang untuk terhubung kepada jaringan transportasi secara luas tetapi juga dengan perpindahan yang aman, nyaman dan efisien antar berbagai moda transportasi (Vespermann & Wald, 2011).

Dalam pelaksanaan integrasi transportasi antarmoda, terdapat beberapa motif yang biasanya dipertimbangkan seperti untuk perluasan area cakupan pelayanan bandar udara, peningkatan kapasitas bandar udara, pemenuhan rantai transportasi yang berkesinambungan, serta penyelesaian permasalahan lingkungan dan kemacetan (Vespermann, and Wald : 2011). Selain itu, Saliara (2014) menjelaskan tiga aspek dari integrasi transportasi antarmoda

yaitu dari segi organisasi, operasional, dan fisik. Integrasi organisasi menggambarkan pengaturan dan kontrak antar pemangku kepentingan dalam memenuhi keinginan dan komitmen kepada kinerja sistem transportasi. Integrasi operasional mengacu kepada koordinasi dan perencanaan sistem transportasi umum dengan meminimumkan gangguan pada jarak dan waktu untuk perjalanan yang mulus dan nyaman. Integrasi fisik yaitu adanya perubahan secara fisik misalnya desain dan pembangunan fasilitas serta lokasi pemberhentian untuk transit penumpang antar titik lokasi perpindahan yang nyaman (Kusumawati D, 2017).

## 2.4 Kerangka Pikir

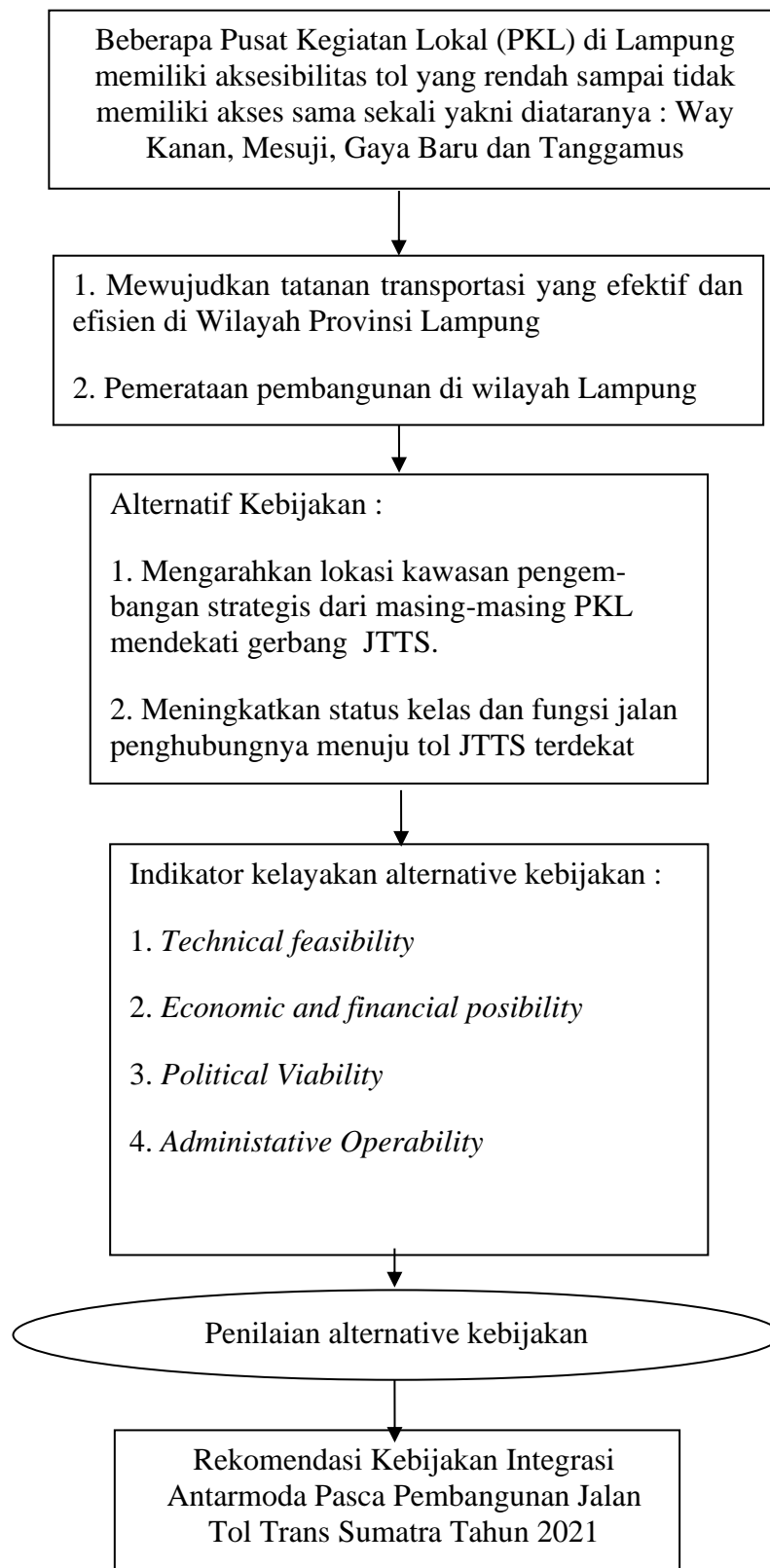
Dalam melaksanakan rekomendasi kebijakan tentang Integrasi Antarmoda Pasca Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatra yang telah dibuat oleh Badan Penelitian dan Pengembangan Daerah Provinsi Lampung maka perlu diketahui apakah rekomendasi tersebut layak atau tidak untuk direkomendasikan. Untuk menganalisis layak atau tidaknya rekomendasi tersebut maka peneliti menggunakan parameter yang disampaikan oleh Bardach (Patton and Sawicky, 1986) yaitu :

1. *Technical feasibility* (kelayakan teknis) yaitu kriteria yang digunakan untuk mengukur kelayakan rekomendasi kebijakan integrasi antarmoda. Penilaian ini berfokus pada sumber daya teknis yang tersedia untuk organisasi. Kelayakan teknis memungkinkan pemerintah untuk membenarkan kemampuan rekomendasi dari perspektif lingkungan teknologi, social dan pasar.
2. *Economic and financial possibility* (kemungkinan ekonomi dan finansial) yaitu kriteria yang digunakan untuk mengukur berapa biaya yang dikeluarkan untuk pelaksanaan kebijakan integrasi antarmoda pasca pembangunan JTTS dan berapa keuntungan yang dihasilkan dari pelaksanaan kebijakan Integrasi Antarmoda tersebut apabila dilaksanakan.

3. *Political viability* (kehidupan politik) yaitu kriteria yang digunakan untuk mengukur apakah kebijakan akan berhasil dimana terdapat pengaruh dari actor-aktor politik yang ada di Provinsi Lampung, seperti : pembuat keputusan, legislatif, administrator, organisasi sosial, organisasi kemasyarakatan, perkumpulan dan aliansi politik lainnya. Kriteria politik menyangkut lima subkriteria yang perlu dipertimbangkan, yaitu *acceptability, appropriateness, responsiveness, legal dan equity*.
  1. *Acceptability*, menyangkut penentuan apakah suatu alternatif kebijakan dapat diterima oleh aktor-aktor politik di Provinsi Lampung yang terlibat dan para klien serta aktor-aktor lainnya dalam masyarakat.
  2. *Appropriateness*, berkenaan dengan apakah suatu alternatif kebijakan tidak merusak atau bertentangan dengan nilai-nilai yang sudah ada dalam masyarakat.
  3. *Responsiveness*, berkenaan dengan apakah suatu alternatif kebijakan, akan memenuhi kebutuhan yang berkaitan dengan akses dari PKL menuju jalan tol terdekat.
  4. *Legal*, artinya apakah suatu alternatif kebijakan tidak bertentangan dengan peraturan dan perundangan yang berlaku.
  5. *Equity*, yaitu apakah rekomendasi kebijakan integrasi antarmoda akan mempromosi pemerataan dan keadilan bagi masyarakat yang memiliki potensi ekonomi (mungkin suatu kebijakan dapat meredistribusikan income, memberikan hak untuk memperoleh pelayanan minimum, atau membayar suatu pelayanan sesuai dengan kemampuan)
  
4. *Administrative operability* (administrasi), yaitu kriteria yang mempertimbangkan :
  1. *Authority*, berkenaan dengan kewenangan mengimplementasi suatu kebijakan. Dengan kata lain, apakah organisasi yang diserahi tugas mengimplementasi kebijakan integrasi antarmoda memiliki otoritas yang jelas untuk melakukan kerja sama dengan unit organisasi lain yang ada di Provinsi Lampung dalam menentukan prioritas.

2. *Institutional commitment*, menyangkut komitmen dari administrator level atas dan bawah, kantor dan pekerja lapangan. Kriteria ini penting untuk menilai apakah rekomendasi kebijakan integrasi antarmoda bersifat realistis atau tidak.
3. *Capability*, berkenaan dengan apakah organisasi yang akan mengimplementasikan kebijakan integrasi antarmoda dinilai mampu dalam konteks kemampuan SDM dan dalam konteks finansial.
4. *Organizational support*, berkaitan dengan tersedia tidaknya dukungan-dukungan peralatan, fasilitas fisik, dan pelayanan-pelayanan lainnya untuk mendukung pelaksanaan kebijakan integrasi antarmoda.

Rekomendasi kebijakan dikatakan layak apabila memenuhi empat indikator yang telah disebutkan diatas yakni *Technical Feasibility*, *Economic and financial possibility*, *Political viability* dan *Administrative operability*. Adapun kerangka pikir peneliti sebagai berikut :



**Gambar 1.1 Kerangka Pikir**

## **BAB III METODE PENELITIAN**

### **3.1 Tipe Penelitian**

Penelitian ini menggunakan tipe penelitian deskriptif kualitatif. Penelitian ini berusaha menafsirkan suatu fenomena didalam lingkungan yang terjadi pada manusia dalam kondisi tertentu. Tipe penelitian memiliki sifat deskriptif dan cenderung menggunakan analisis. Proses dan makna lebih ditonjolkan dalam tipe penelitian ini dengan landasan teori yang dimanfaatkan sebagai pemandu agar fokus penelitian sesuai dengan fakta dilapangan. Pada jenis penelitian ini, peneliti ikut serta dalam peristiwa atau kondisi yang diteliti (Ramadhan M, 2021).

Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif dengan alasan yang jelas. Dasar pertimbangannya dalam mengenai Kelayakan Rekomendasi Kebijakan Integrasi Antarmoda Pasca Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatra Tahun 2021. Membutuhkan data yang bersifat kontekstual dan faktual serta untuk memahami langsung realitas yang ada dilapangan. Peneliti menggunakan teknik deskriptif analisis dalam menjawab mengenai rumusan masalah, dalam hal ini yaitu bagaimana Kelayakan Rekomendasi Kebijakan Integrasi Antarmoda Pasca Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatra Tahun 2021.

### **3.2 Lokasi Penelitian**

Lokasi penelitian merupakan tempat dimana peneliti melakukan penelitian terutama dalam menangkap fenomena atau peristiwa yang sebenarnya terjadi dari obyek yang diteliti dalam rangka mendapatkan data-data penelitian yang akurat (Moleong, 2017:128). Lokasi yang diambil dalam penelitian ini ditentukan dengan sengaja (purposive) yaitu di wilayah Kota Bandar Lampung dengan memfokuskan di Kantor Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi (BMBK), Badan Penelitian dan Pengembangan Provinsi Lampung



(Balibangda), Dinas Perhubungan, Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Provinsi Lampung serta Dosen Teknik Sipil Universitas Lampung.

### 3.3 Fokus Penelitian

Penelitian ini berfokus pada Kelayakan Rekomendasi Kebijakan Integrasi Antarmoda Pasca Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatra Tahun 2021. Peneliti dalam menganalisis layak atau tidaknya rekomendasi tersebut maka peneliti menggunakan parameter yang disampaikan oleh Bardach (Patton and Sawicky, 1986) yaitu :

- a. *Technical feasibility* (kelayakan teknis) yaitu kriteria yang digunakan untuk mengukur apakah keluaran (outcome) dari kebijakan Integrasi Antarmoda Pasca Pembangunan JTTS tahun 2021 tersebut akan mencapai tujuan yang ditetapkan yakni pemerataan pembangunan di wilayah-wilayah terpencil melalui peningkatan aksesibilitas dan konektivitas akses tol yang menghubungkan dengan Pusat Kegiatan Lokal seperti Way Kanan, Mesuji, Gaya Baru dan Tanggamus. Dengan kata lain, apakah alternatif yang dipilih akan berjalan dalam konteks teknis. Dalam hal ini, seberapa jauh alternatif kebijakan yang diambil dapat mencapai apa yang diinginkan dan apakah alternatif kebijakan yang diambil mampu mengatasi permasalahan yang muncul secara keseluruhan atau hanya sebagian saja.
- b. *Economic and financial possibility* (kemungkinan ekonomi dan finansial) yaitu kriteria yang digunakan untuk mengukur berapa biaya yang dikeluarkan untuk pelaksanaan kebijakan integrasi antarmoda pasca pembangunan JTTS dan berapa keuntungan yang dihasilkan dari pelaksanaan kebijakan Integrasi Antarmoda tersebut apabila dilaksanakan. Keuntungan yang dimaksud disini adalah bagaimana efek dari kebijakan tersebut terhadap pengembangan wilayah – wilayah yang memiliki potensi ekonomi,
- c. *Political viability* (kehidupan politik) yaitu kriteria yang digunakan untuk mengukur apakah Rekomendasi Kebijakan Integrasi Antarmoda ini akan

berhasil dimana terdapat pengaruh dari berbagai kelompok kekuasaan yang ada di Provinsi Lampung, seperti : pembuat keputusan, legislatif, administrator, organisasi sosial, organisasi kemasyarakatan, perkumpulan dan aliansi politik lainnya. Kriteria politik menyangkut lima subkriteria yang perlu dipertimbangkan, yaitu *acceptability, appropriateness, responsiveness, legal dan equity*.

- d. *Administrative Operability*, menyangkut seberapa mungkin program dilaksanakan sesuai dengan kebijakan yang ada dengan menggunakan Authority (Otoritas), Komitmen Institusi, Kapasitas staf dan finansial, serta dukungan organisasi yang menyangkut peralatan fisik dan pelayanan-pelayanan lainnya tersedia jika dibutuhkan.

### 3.4. Jenis Data

Sumber data merupakan suatu benda, hal, atau orang maupun tempat yang dijadikan sebagai acuan peneliti untuk mengumpulkan data yang diinginkan sesuai dengan masalah dan fokus penelitian (Rijali A, 2019). Dijelaskan lebih lanjut oleh Sugiyono (2011:225) sumber data penelitian dikelompokkan menjadi dua, yakni jenis data primer dan jenis data sekunder. Penelitian ini akan menggunakan dua jenis data sebagai berikut :

1. Data primer merupakan data yang utama yang diperoleh secara langsung dari responden. Data diperoleh dapat melalui wawancara, observasi langsung di lapangan, serta temuan-temuan dari permasalahan yang menyangkut Ke-layanan Rekomendasi Kebijakan Integrasi Antarmoda Pasca Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatra Tahun 2021
2. Data sekunder merupakan data primer yang telah di olah dan disajikan pihak pengumpul data ataupun orang lain. Data penelitian ini di peroleh dari sumber-sumber dokumen berupa jurnal penelitian, Undang-Undang artikel di media massa baik cetak maupun online yang mendukung menjadi bahan referensi dari penelitian ini, serta data dari Badan Penelitian dan Pengembangan Daerah Provinsi Lampung dan dari perangkat daerah yang ikut terlibat.

### 3.5 Penentuan Informan

Informasi di dalam suatu penelitian bisa berasal dari berbagai hal. Orang yang memberikan informasi terhadap suatu hal atau terkait penelitian disebut juga dengan informan atau dapat dikatakan sebagai sampel menurut Lincoln dan Guba (Sugiyono, 2014:219) penentuan sampel dalam penelitian kualitatif tidak didasarkan perhitungan statistik. Sampel yang dipilih berfungsi untuk mendapatkan informasi yang maksimum, bukan untuk di generalisasikan.

Penentuan informan menggunakan teknik purposive sampling. Menurut Sugiyono (2014:218-219) purpose sampling adalah teknik pengambilan sampel sumber data dengan pertimbangan tertentu. Alasan peneliti menggunakan teknik purposive sampling dalam menentukan informan adalah untuk memperoleh informasi terkait Kelayakan Rekomendasi Kebijakan Integrasi Antarmoda Pasca Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatra Tahun 2021.

Informan penelitian ini terdiri dari Kepala Bidang Perencanaan Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi (BMBK), Kepala Bidang Inovasi dan Kebijakan Strategis Daerah Balitbangda Provinsi Lampung, Analis Kebijakan Ahli Muda Bidang Inovasi dan Kebijakan Strategis Daerah, Kepala Dinas Perhubungan, dan Staf Bidang Perencanaan Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Provinsi Lampung serta Dosen Teknik Unila.

**Tabel 3.1 Informan Penelitian**

No	Dinas/ Organisasi Perangkat Daerah	Jabatan
1	Sasana Putra, S.T.,M.T	Dosen Teknik Sipil Unila
2	Dinas Bina Marga dan Bina Konstruksi	Kepala Bidang Perencanaan
3	Badan Penelitian dan Pengembangan Provinsi Lampung	Kepala Bidang Inovasi
4	Badan Penelitian dan Pengembangan Provinsi Lampung	Analis Kebijakan Ahli Muda Bidang Inovasi
5	Dinas Perhubungan	Kepala Dinas
6	Badan Perencanaan Pembangunan Daerah	Staf Bidang Perencanaan

### 3.6 Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling utama dalam proses penelitian, karena tujuan utama dari penelitian adalah mendapatkan data. Pengumpulan data dilakukan untuk memperoleh informasi yang dibutuhkan dalam rangka mencapai tujuan penelitian. Untuk mengumpulkan data dengan seakurat mungkin mengenai variabel yang akan dikaji peneliti menggunakan teknik pengumpulan data sebagai berikut:

#### 1. Wawancara

Wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu. Percakapan itu dilakukan oleh dua pihak, yaitu pewawancara (*Interviewer*) yang mengajukan pertanyaan dan terwawancara yang memberikan jawaban atas pertanyaan itu. Melalui teknik wawancara peneliti dapat mengetahui hal-hal yang lebih mendalam tentang bagaimana Kelayakan Rekomendasi Kebijakan Integrasi Antarmoda Pasca Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatra Tahun 2021.

Wawancara yang dilakukan dalam penelitian ini yaitu dengan menggunakan panduan/pedoman wawancara terstruktur dengan tujuan untuk menemukan permasalahan secara lebih terbuka. Selain diberikan pertanyaan, pihak informan juga dimintai pendapat dan ide gagasannya. Oleh karena itu selama wawancara berlangsung peneliti perlu mendengarkan secara teliti, serta mencatat hal-hal yang dikemukakan oleh informan. (Esterbreg, 2002 dalam Sugiyono, 2018.114

#### 2. Observasi

Observasi (pengamatan) merupakan kegiatan pengamatan objek yang dilakukan oleh peneliti dengan tujuan mendapatkan informasi. Alasan peneliti menggunakan teknik observasi *participant observation* (moderat) yaitu peneliti ikut terlibat secara langsung pada kegiatan yang dilakukan oleh sumber data yang diamati, namun hanya beberapa kegiatan saja tidak melingkupi semua kegiatan dari sumber data (Sugiyono, 2010). Sehingga peneliti lebih interaktif dengan para narasumber dan diharapkan data yang diperoleh akan lebih lengkap, tajam dan sampai mengetahui pada

tingkat makna dari setiap perilaku yang tampak. Observasi yang dilakukan peneliti adalah melakukan observasi dengan beberapa pihak terkait baik dari Balitbangda maupun perangkat daerah yang terkait.

### 3. Dokumentasi

Dokumentasi adalah ditujukan untuk memperoleh data langsung dari tempat penelitian, meliputi buku-buku yang relevan, peraturan-peraturan laporan kegiatan, foto-foto, film dokumenter, data yang relevan dengan penelitian baik dari Balitbangda Provinsi Lampung, maupun perangkat daerah yang ikut terlibat. Dokumen merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Studi dokumen merupakan pelengkap dari penggunaan metode observasi dan wawancara (Sudaryono, 2017).

## 3.7 Teknik Analisis

Data Teknik analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan prosedur reduksi data, display (Penyajian data), dan menarik kesimpulan (verifikasi). Proses tersebut dijabarkan menurut (Miles, B. Mathew, & Huberman, 1992) yaitu sebagai berikut :

### 1. Reduksi Data

Reduksi data diartikan sebagai proses pemilihan, pemusatan perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan, dan transformasi data kasar yang muncul dari catatan-catatan tertulis di lapangan. Reduksi data merupakan bentuk analisis yang menajamkan, menggolongkan, mengarahkan, membuang yang tidak perlu dan mengorganisasikan data sedemikian rupa sehingga kesimpulan akhirnya dapat ditarik dan diverifikasi.

Peneliti dalam reduksi data ini melakukan pemilihan dan membuang data yang dianggap tidak perlu dari hasil editing yang telah di deskripsikan dalam proses interpretasi untuk memudahkan pemahaman atas data yang telah terkumpul dari hasil catatan lapangan dengan cara merangkum dan mengklarifikasikan sesuai masalah dan aspek-aspek permasalahan yang diteliti.

## 2. Display (Penyajian Data)

Sekumpulan informasi tersusun yang memberi kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan tindakan. Data-data yang ada dikelompokkan pada bagian atau sub bagian masing-masing. Data yang sudah di pilih, disederhanakan, dan ditransformasikan untuk memusatkan perhatian disajikan dan disesuaikan dengan informasi yang didapat dari catatan tertulis di lapangan.

## 3. Verifikasi Data

Verifikasi merupakan tahapan terakhir dalam menganalisis data. Data diuji keabsahannya melalui validitas internal yaitu aspek kebenaran, validitas eksternal yaitu penerapan, reliabilitas yaitu konsistensi dan obyektifitas. Data yang sudah di uji kemudian dapat ditarik kesimpulan. Kesimpulan merupakan tahap mencari arti, makna dan menjelaskan apa yang disusun secara singkat agar mudah dipahami sesuai tujuan penelitian. Kegiatan peneliti dalam verifikasi data adalah melakukan penggunaan penulisan yang tepat dan padu sesuai data yang telah mengalami proses display data.

Peneliti melakukan peninjauan terhadap data yang didapat dan dianalisis menggunakan prespektif pengawasan guna menjawab rumusan masalah dan memenuhi tujuan penelitian ini. Kemudian peneliti akan menarik kesimpulan dari hasil data yang telah direduksi dan ditampilkan. Proses pengolahan data dimulai dari pencatatan data lapangan yaitu data mentah, kemudian ditulis kembali dalam bentuk dan kategori data, setelah data mengalami proses reduksi dan disesuaikan dengan fokus penelitian. Data dianalisis, diperiksa keabsahannya kemudian disimpulkan.

### **3.8 Teknik Validasi/Keabsahan Data**

Validitas merupakan derajat ketepatan antara data yang terjadi pada objek penelitian dengan data yang dapat dilaporkan pada peneliti (Sugiyono, 2019: 267). Dengan demikian data yang valid adalah data yang tidak berbeda antar data yang dilaporkan oleh peneliti dengan data yang sesungguhnya terjadi pada objek penelitian.

Uji keabsahan data dalam penelitian kualitatif meliputi :

1. Uji Kredibilitas (Credibility)

Uji kredibilitas data atau kepercayaan terhadap data hasil penelitian kualitatif antara lain dilakukan dengan perpanjangan pengamatan, peningkatan ketekunan dalam penelitian, triangulasi, diskusi dengan teman sejawat dan analisis kasus negatif. Agar hasil data dapat dipercaya, peneliti melakukan triangulasi, yaitu berusaha untuk meninjau kebenaran data tertentu dan membandingkan dengan data yang diperoleh dari sumber lain dengan menggunakan metode yang berlainan dan pada waktu yang berlainan.

Untuk memeriksa keabsahan data, peneliti melakukan peninjauan dalam berbagai sumber yaitu dengan mewawancarai lebih dari satu informan yang berasal dari elemen yang berbeda. Selain itu peneliti melakukan pendalaman dengan teknik pengumpulan data melalui observasi dan dokumentasi (Sugiyono, 2019: 270).

2. Uji keteralihan (Transferability)

Dalam membuat laporannya, peneliti memberikan uraian yang rinci, jelas, dan sistematis dan dapat dipercaya. Dengan demikian maka pembaca menjadi jelas atas hasil penelitian tersebut. Bila pembaca laporan penelitian memperoleh gambaran yang sedemikian jelasnya, semacam apa suatu hasil penelitian dapat diberlakukan (transferability), maka laporan tersebut memenuhi standar transferabilitas (Sugiyono, 2019 : 276)

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **5.1 Kesimpulan**

Tujuan analisis kebijakan integrasi antarmoda pasca pembangunan jalan tol trans sumatera adalah untuk menganalisa ketercapaian, serta penyempuraan kebijakan agar tujuan kebijakan integrasi antarmoda dapat tercapai sebagai mana mestinya. Adapun tujuan mengintegrasikan ruas-ruas yang ada di Provinsi Lampung adalah untuk mewujudkan tatanan transportasi yang efektif dan efisien di Provinsi Lampung serta pemerataan pembangunan diwilayah-wilayah terisolir yang memiliki potensi ekonomi. Berdasarkan tujuannya maka rekomendasi kebijakan integrasi antarmoda akan dilakukan penialaian berdasarkan wawancara dengan menggunakan teori Bardach yang telah disebutkan di atas :

##### *a. Technical feasibility*

Secara teknis rekomendasi kebijakan integrasi antarmoda ini perlu dilakukan karena jika rekomendasi ini dilaksanakan akan memberikan banyak dampak positif bagi perkembangan wilayah yang memiliki potensi ekonomi di Provinsi Lampung dan hal itu akan memberikan kemudahan pendistribusian barang dan jasa, kemudian mengurangi biaya distribusi serta memberikan banyak alternative pilihan kepada masyarakat dalam bermobilisasi dari satu wilayah ke wilayah lainnya akan tetapi rekomendasi kebijakan ini belum bisa menyelesaikan masalah baik dibidang aksesibilitas maupun di bidang perkembangan wilayah secara keseluruhan.



*b. Economic and Financial Possibility*

Pertimbangan mengenai biaya pada rekomendasi kebijakan integrasi antarmoda ini terlalu besar dan anggaran yang dimiliki oleh Provinsi Lampung saat ini tidak mencukupi untuk memantapkan seluruh ruas yang ada sehingga pemerintah harus menentukan ruas-ruas prioritas.

*c. Political viability*

Dari segi pertimbangan politik tentu akan diterima oleh aktor-aktor yang ada di Provinsi Lampung karena dengan diimplementasikannya rekomendasi kebijakan ini akan meningkatkan aksesibilitas di beberapa Pusat Kegiatan Lokal (PKL) yang memiliki aksesibilitas yang rendah.

*d. Administrative Operability*

Secara administrasi baik itu dasar hukum, komitmen anggota dan kesiapan dukungan berupa peralatan sudah cukup memadai untuk melaksanakan kebijakan ini.

Berdasarkan analisis yang peneliti lakukan berdasarkan hasil penelitian yang ada dengan menggunakan teori Bardach maka rekomendasi kebijakan integrasi antarmoda pasca pembangunan Jalan tol trans Sumatera tahun 2021 layak untuk diimplementasikan dengan pilihan alternatif kebijakan mengarahkan lokasi kawasan pengembangan strategis dari masing-masing PKL mendekati gerbang JTTS terdekat.

## **5.2 Saran**

Berdasarkan hasil penelitian mengenai kelayakan rekomendasi kebijakan integrasi antarmoda pasca pembangunan jalan tol trans Sumatera, maka peneliti ingin memberikan saran yaitu :

1. Untuk pemerintah Provinsi Lampung terkait rekomendasi kebijakan integrasi antarmoda diharapkan untuk menentukan ruas-ruas prioritas .
2. Memperbaiki ruas-ruas yang menghubungkan PKL untuk mendekati gerbang-gerbang pintu tol sehingga dengan diperbaikinya ruas-ruas yang kondisi kemantapannya masih rendah maka akan mempermudah pemerintah untuk meningkatkan status kelas fungsi jalan tersebut.
3. Setelah rekomendasi kebijakan integrasi antarmoda diimplementasikan Pemerintah Provinsi Lampung harus melakukan pengelolaan terhadap rekomendasi kebijakan tersebut.

## DAFTAR PUSTAKA

- Moleong, L. J. (2017). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: PT. Remaja
- Ramdhan, Muhammad. *Metode penelitian*. Cipta Media Nusantara, 2021.  
Rosdakarya
- Meutia, Intan Fitri. 2013. *Analisis Kebijakan Publik*. Bandar Lampung : AURA (CV. Anugrah Utama Raharja)
- Wahab, Solichin Abdul. 2016. *Analisis Kebijakan: Dari Formulasi ke Penyusunan Model-Model Implementasi Kebijakan Publik*. Jakarta : Bumi Aksara.
- Hayati, S Hasibuan., Tresna, P Soemardi., Raldi Koestoer., Setyo Moersidik. (2014). The Role of Transit Oriented Development in constructing urban environment sustainability, the case of Jabodetabek, Indonesia. *Procedia Environmental Sciences* 20 (2014) 622 – 631.
- Herdiana, Dian. "Sosialisasi kebijakan publik: Pengertian dan konsep dasar." *Jurnal Ilmiah Wawasan Insan Akademik* 1.3 (2018): 13-26.
- Kismartini dan Mualim. "Analisis Kebijakan Penataan Pedagang Kaki Lima (Pkl) Di Simpang Lima Kabupaten Pati" (2008) : 35-53
- Kusumawati, Dedes. "Perencanaan integrasi transportasi antarmoda dalam pembangunan bandar udara (Studi kasus: pembangunan bandar udara di Kertajati)." *Warta Ardhia* 42.2 (2017): 101-108.
- Liestyodono, K. (2013). Meningkatkan Kompetensi Aparatur Pemerintah Dalam Mewujudkan Good Governance. *Jurnal Kebijakan dan Manajemen PNS*.
- Miles, M. B. & Huberman, M. (1992). *Analisis Data Kualitatif*. Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia
- Ridhoni, Miftahul, and Muhammad Yusuf Ridhani. "Evaluasi Keberlanjutan Terminal Berbasis Transit Oriented Development (TOD), Studi Kasus di Terminal Pal Enam Kota Banjarmasin." *The Indonesian Green Technology Journal* 7.1 (2018).
- Rijali, A. (2019). Analisis data kualitatif. *Alhadharah: Jurnal Ilmu Dakwah*, 17(33), 81-95.
- skandar, Jusman. 2012. *Kapita Selekta Teori Administrasi Negara*. Bandung: Puspaga.
- Sudaryono, Dr. 2017. *Metodologi Penelitian*. Depok: PT. Raja Grafindo Husada.
- Sugiyono. (2010). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta
- Sugiyono. (2014). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

- Sugiyono. (2018). Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung: Alfabeta
- Sugiyono. (2019). Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung: Alfabeta
- Suwitri, Sri. (2008). Konsep Dasar Kebijakan Publik. Semarang: Badan Penerbit UNDIP.
- Wahab, Solichin Abdul (2005). Analisis Kebijakan dari Formulasi ke Implementasi Kebijakan Negara. Jakarta : PT. Bumi Aksara
- Utama, A (2018). Studi Kelayakan Investasi Proyek Pembangunan Perumahan. Skripsi. Diterbitkan. Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Malang.
- Nurida, Marfi'ah Ayu (2018) Identifikasi Dampak Sosial Ekonomi Terhadap Masyarakat Akibat Pembangunan Jalan Tol Pekanbaru-Dumai. Thesis, Universitas Islam Riau.
- Aprilia Theresia. 2015. Pembangunan Berbasis Masyarakat. Bandung : Alfabeta
- Hendrawan, H. (2020). Penyediaan Tempat Umum Melalui Corporate Social Responsibility. Jurnal Poli-Teknologi, 19 (1), 1-16
- Widagdo, D. (2021). Studi Kelayakan Jalan Baru Perbatasan Cirebon-Kuningan. Jurnal Indonesia Social Teknologi, 2(04), 577-594.
- Mahaputra, Irfantri (2019). Analisis Dampak Pembangunan Jalan Tol Trans Sumatera Terhadap Sosial Ekonomi Masyarakat (Studi Kasus Kondisi Sosial Ekonomi Masyarakat di Desa Jatimulyo, Kecamatan Jatiagung Kabupaten Lampung Selatan. Thesis. Universitas Islam Negeri Raden Intan Lampung
- PP Nomor 13 Tahun 2017 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional. SK Gubernur, 2016)
- Badan Pusat Statistik, 2021.