

**STRATEGI OPTIMALISASI SIRKULASI KAWASAN TRANSIT
(TERMINAL RAJABASA – STASIUN LABUHAN RATU)
SEBAGAI SIMPUL TRANSPORTASI**

(Tesis)

Oleh

**BIMA KESUMA
NPM 2120051008**



**PROGRAM STUDI MAGISTER PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2025**

ABSTRAK

STRATEGI OPTIMALISASI SIRKULASI KAWASAN TRANSIT (TERMINAL RAJABASA – STASIUN LABUHAN RATU) SEBAGAI SIMPUL TRANSPORTASI.

Oleh

Bima Kesuma

Penelitian ini membahas Strategi optimalisasi sirkulasi kawasan transit antara Terminal Rajabasa dan Stasiun Labuhan Ratu sebagai simpul transportasi utama di Kota Bandar Lampung. Kedua lokasi ini memiliki peran strategis dalam mendukung konektivitas antar moda, namun saat ini belum terintegrasi secara optimal. Studi ini menganalisis kebutuhan integrasi sirkulasi pejalan kaki dan transportasi pengumpan (*feeder*) untuk menciptakan kawasan yang ramah pengguna dan efisien. Dengan mempertimbangkan arahan RTRW Kota Bandar Lampung 2021–2041 yang menetapkan Kecamatan Rajabasa sebagai Kawasan Transportasi, penelitian ini bertujuan merumuskan strategi perencanaan yang mampu meningkatkan mobilitas, efisiensi, dan kenyamanan dalam perpindahan moda transportasi.

Penelitian ini menggunakan Metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif, serta wawancara kepada para ekspert serta regulator yang berkaitan pada penelitian ini dan didapatkan analisis untuk merumuskan strategi yang optimal terkait topik penelitian ini.

Hasil penelitian ini menunjukkan ketidaktersediannya jaringan jalur pedestrian dan rumusan strategi yang didapat dengan metode penelitian dihasilkan strategi yang mengedepankan potensi, dimana harus dimaksimalkan dan disediakan jaringan pedestrian penghubung dan juga bus *feeder* sehingga sirkulasi kawasan transportasi dapat terhubung. Adapun untuk lebih mengoptimalkan potensi yang ada, diusulkan untuk penyediaan Halte Kereta Api di radius yang masih dapat dijangkau oleh pejalan kaki.

Kata Kunci : Kawasan Transit , Sirkulasi Kawasan Transit, Terminal Rajabasa, Stasiun Labuhan Ratu , *Intermodal Connectivity*

ABSTRACT

CIRCULATION OPTIMIZATION STRATEGY OF TRANSIT AREA (RAJABASA TERMINAL – LABUHAN RATU STATION) AS A TRANSPORTATION NODE.

By

Bima Kesuma

This study explores the concept of optimizing circulation within the transit area between Rajabasa Terminal and Labuhan Ratu Station as key transportation hubs in Bandar Lampung City. Both locations play a strategic role in supporting intermodal connectivity, yet their integration remains suboptimal. The research analyzes the need for improved pedestrian circulation and feeder transport to create a user-friendly and efficient transit environment. Taking into account the Bandar Lampung City Spatial Plan (RTRW) 2021–2041, which designates Rajabasa District as a Transportation Zone, this study aims to formulate planning strategies that enhance mobility, efficiency, and comfort in intermodal transfer. The findings are expected to support the development of Transit-Oriented Development (TOD) in the Greater Bandar Lampung Metropolitan Area.

In this research used descriptive qualitative method, involving interviews with experts and relevant regulators related to the study. The data obtained were then analyzed to formulate optimal strategies regarding the research topic.

The results of this study indicate the absence of an integrated pedestrian pathway network. Based on the findings, the formulated strategy emphasizes the importance of maximizing existing potential by providing connected pedestrian pathways and feeder buses to ensure effective circulation within the transportation area. Furthermore, to optimize this potential, it is proposed that a railway station stop be provided within a walkable radius to enhance accessibility for pedestrians.

Keywords : Transit Area , Circulation Transit , Rajabasa Terminal, Labuhan Ratu Station, Intermodal Connectivity

**STRATEGI OPTIMALISASI SIRKULASI KAWASAN TRANSIT
(TERMINAL RAJABASA – STASIUN LABUHAN RATU) SEBAGAI
SIMPUL TRANSPORTASI.**

Oleh

BIMA KESUMA

Tesis

**Sebagai Salah Satu Syarat untuk Mencapai Gelar
MAGISTER PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA**

Pada

**Program Studi Magister Perencanaan Wilayah dan Kota
Program Pascasarjana
Universitas Lampung**



**PROGRAM STUDI MAGISTER PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2025**

Judul Tesis

: STRATEGI OPTIMALISASI SIRKULASI
KAWASAN TRANSIT (TERMINAL RAJABASA
– STASIUN LABUHAN RATU) SEBAGAI
SIMPUL TRANSPORTASI.

Nama Mahasiswa

: Bima Kesuma

Nomor Pokok Mahasiswa

: 2120051008

Program Studi

: Magister Perencanaan Wilayah Dan Kota

Fakultas

: Program Pascasarjana Multidisiplin



1. Komisi Pembimbing

Dr. Ir. Rahayu Sulistyorini, S.T., M.T.

NIP. 197410042000032002

Prof.Dr.Eng., Ir.Aleksander Purba,
S.T., M.T.IPM.,ASEAN Eng.
NIP. 196811072000121001


2. Ketua Program Studi Magister Perencanaan Wilayah dan Kota
Universitas Lampung

Prof.Dr. Ir. Muhammad Irfan Affandi, M.Si.
NIP. 196407241989021002

MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

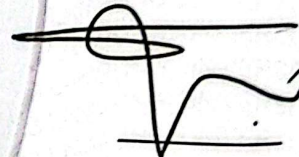
Ketua : Dr. Ir. Rahayu Sulistyorini, S.T., M.T.



Sekretaris : Prof.Dr.Eng., Ir Aleksander Purba, S.T.,
M.T.IPM.,ASEAN Eng.



Penguji
Bukan Pembimbing : Dr. Ir. Citra Persada, M.Sc.



Anggota : Prof. Dr. Ir. Muhammad Irfan Affandi, M.Si.



2. Direktur Pascasarjana Universitas Lampung



Prof. Dr. Ir. Murhadi, M.Si.
NIP. 196403261989021001

Tanggal Lulus Ujian Tesis: 3 Juni 2025

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan dengan sebenarnya bahwa:

1. Tesis dengan judul: **“STRATEGI OPTIMALISASI SIRKULASI KAWASAN TRANSIT (TERMINAL RAJABASA – STASIUN LABUHAN RATU) SEBAGAI SIMPUL TRANSPORTASI.”** adalah karya saya sendiri dan saya tidak melakukan penjiplakan atau pengutipan atas karya penulis lain dengan cara yang tidak sesuai etika ilmiah yang berlaku dalam masyarakat akademik atau yang disebut plagiarisme.
2. Hak intelektual atas karya ini diserahkan sepenuhnya kepada Universitas Lampung.

Atas pernyataan ini, apabila di kemudian hari ternyata ditemukan adanya ketidakbenaran, saya bersedia menanggung akibat dan sanksi yang diberikan kepada saya, saya bersedia dan sanggup dituntut sesuai dengan hukum yang berlaku.

Bandar Lampung,

Yang membuat pernyataan,



Bima Kesuma

NPM. 2120051008

PERSEMBAHAN

Bismillahirrohmanirrohim

Dengan penuh rasa syukur kepada Allah SWT yang telah memberikan kasih
sayang dan segala nikmat-Nya
Shalawat serta salam selalu terucap kepada Rasulullah SAW
kupersembahkan karya ini

kepada Istriku terkasih

Siti Hariyanti,S.P.W.K

Serta Orangtuaku tercinta

Ibu Puji Setiyani, S.P.d, dan Bapak Untung Maryanto

Dan

Doa yang selalu dipanjatkan, semangat yang selalu terucap dan pengorbanan yang
tidak akan pernah terbalaskan yang membuatku bisa bertahan sampai saat ini.

RIWAYAT HIDUP

Penulis dilahirkan di Bandar Lampung pada tanggal 15 Oktober 1998, merupakan anak kedua dari dua bersaudara pasangan Bapak Untung Maryanto dan Ibu Puji Setiyani, S.Pd. Penulis menempuh Pendidikan Sekolah Dasar (SD) 1 Frnasiskus Tanjung Karang pada tahun 2011. Penulis menempuh pendidikan Sekolah Menengah Pertama (SMP) di SMP Negeri 24 Kota Bandar Lampung pada tahun 2015, dan Pendidikan Sekolah Menengah Atas (SMA) di SMA Al-Azhar 3 Bandar Lampung pada tahun 2017. Penulis diterima di Jurusan Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Infrastruktur dan Kewilayahan Institut Teknologi Sumatera (ITERA) pada tahun 2017 dan lulus pada tahun 2021. Pada tahun 2021 penulis kembali melanjutkan pendidikan pada Program Studi Magister Perencanaan Wilayah dan Kota, Universitas Lampung.

SANWACANA

Puji syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT atas berkat dan kasih karunia-Nya, sehingga dapat menyelesaikan tesis yang berjudul **“Strategi Optimalisasi Sirkulasi Kawasan Transit (Terminal Rajabasa – Stasiun Labuhan Ratu) Sebagai Simpul Transportasi.”** dengan baik.

Banyak pihak yang telah memberikan doa, bantuan, nasihat, motivasi dan saran yang membangun dalam penyelesaian tesis ini. Oleh karena itu, pada kesempatan ini penulis mengucapkan terimakasih kepada:

1. Ibu Prof. Dr. Ir. Lusmeilia Afriani, D.E.A., I.P.M selaku Rektor Universitas Lampung.
2. Prof. Dr. Ir. Murhadi, M.Si., sebagai Direktur Program Pascasarjana Universitas Lampung.
3. Bapak Prof. Dr. Ir. Muhammad Irfan Affandi, M.Si., selaku Ketua Program Studi Pascasarjana Perencanaan Wilayah dan Kota dan selaku Dosen Penguji Kedua yang telah memberikan ilmu, bimbingan, saran, pengarahan, motivasi, dan semangat sehingga penulis dapat menyelesaikan tesis ini.
4. Ibu Dr. Ir. Rahayu Sulistyorini, S.T., M.T., selaku Dosen Pembimbing Pertama yang telah memberikan ilmu, bimbingan, saran, pengarahan, motivasi, dan semangat sehingga penulis dapat menyelesaikan tesis ini.
5. Bapak Prof.Dr.Eng., Ir Aleksander Purba, S.T., M.T.IPM.,ASEAN Eng. , selaku Dosen Pembimbing Kedua yang telah memberikan ilmu, bimbingan, saran, pengarahan, motivasi, dan semangat sehingga penulis dapat menyelesaikan tesis ini.
6. Ibu Dr. Ir. Citra Persada, M.Sc., sebagai Dosen Penguji Pertama atas saran, kritik, dan arahan yang diberikan untuk perbaikan tesis ini.

7. Seluruh dosen Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota Pascasarjana Universitas Lampung yang telah memberikan ilmu pengetahuan dan pengalaman selama penulis menjadi mahasiswa, serta staf/karyawan yang memberikan bantuan dan kerjasamanya selama ini.
8. Istriku Tercinta Siti Hariyanti,S.P.W.K yang pada saat thesis ini dicetak sedang mengandung Anakku yang pertama serta Kedua orang tuaku tercinta Ibu Ani dan Bapak untung, yang selalu memberikan motivasi, dukungan, doa restu, kasih sayang, perhatian yang tak pernah terputus,
9. Teman-teman seperjuangan Angkatan 2021 di Magister Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Lampung atas semangat berjuang dan bantuan yang diberikan kepada penulis selama ini.
10. Semua pihak yang telah memberikan dukungan dan membantu penulis hingga terselesaikan tesis ini.

Bandar Lampung, Juni 2025

Penulis,

Bima Kesuma

DAFTAR ISI

	Halaman
ABSTRAK	i
ABSTRACT	ii
DAFTAR ISI.....	iii
DAFTAR TABEL	vi
DAFTAR GAMBAR.....	vii
I. PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah dan Pertanyaan Penelitian	5
C. Tujuan Penelitian	5
D. Manfaat Penelitian	6
II. TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA BERFIKIR.....	7
A. Tinjauan Pustaka	7
1. Ruang.....	7
2. Perencanaan Ruang Kawasan.....	8
3. Perancangan Kawasan	9
4. Sirkulasi.....	13
5. Strategi <i>Transit Oriented Development</i> (TOD).....	14
6. <i>Urban Transit Oriented Development</i>	15
7. Strategi Optimalisasi Sirkulasi Kawasan Transit	16
8. Kawasan Transit	22
9. Preseden Kawasan Transit Terintegrasi Antarmoda (Depok Baru)	22
B. Kajian Penelitian Terdahulu.....	24
C. Kerangka Pemikiran.....	27
III.METODE PENELITIAN	29

A. Pendekatan Penelitian	29
B. Fokus Penelitian	32
C. Lokasi Penelitian	34
D. Sumber Data	35
E. Teknik Analisis Data	36
IV. GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN	40
A. Gambaran Umum Kota Bandar Lampung	40
1. <i>Kependudukan Kota Bandar Lampung</i>	42
B. Gambaran Umum Kecamatan Rajabasa	43
1. <i>Kependudukan Kecamatan Rajabasa</i>	45
C. Gambaran Umum Kecamatan Labuhan Ratu	45
1. <i>Kependudukan Kecamatan Labuhan Ratu</i>	46
D. Gambaran Umum Transportasi Kota Bandar Lampung	47
V. HASIL DAN PEMBAHASAN	55
A. Identifikasi Kondisi Fisik Lingkungan Wilayah Penelitian	55
4. <i>Identifikasi Kondisi Fisik Lingkungan Penelitian</i>	55
B. Identifikasi Sirkulasi Wilayah Penelitian	65
1) <i>Identifikasi Sirkulasi Terminal Rajabasa</i>	68
2) <i>Identifikasi Sirkulasi Lingkungan Stasiun Labuhan Ratu</i>	70
C. Identifikasi Potensi Masalah Wilayah Penelitian	72
D. STRATEGI Optimalisasi Sirkulasi Kawasan Transit Terminal	
Rajabasa Stasiun Labuhan Ratu	81
1. <i>Penerapan Feeder sebagai Penghubung Stasiun – Terminal</i>	81
2. <i>Penataan Sirkulasi Penghubung</i>	86
VI. KESIMPULAN DAN SARAN	98

A. Kesimpulan	98
1 DAFTAR PUSTAKA	101

DAFTAR TABEL

Tabel:	Halaman
1. Kebutuhan Ruang Gerak Minimum Pejalan Kaki	20
2. Peneliti Terdahulu	25
3. Rumusan Perancangan Kota dengan Strategi Kawasan Transportasi.....	33
4. Luasan Kecamatan di Kota Bandar Lampung	41
5. Jumlah Penduduk di Kecamatan Kota Bandar Lampung	42
6. Luas Wilayah Penduduk terhadap Luas Kecamatan Labuhan Ratu menurut Desa/Kelurahan Tahun 2022.....	44
7. Jumlah Penduduk Kecamatan Rajabasa menurut Desa/Kelurahan Tahun 2024.....	45
8. Luas Wilayah Penduduk terhadap Luas Kota Kecamatan Labuhan Ratu menurut Desa/Kelurahan Tahun 2024	46
9. Jumlah Penduduk Kecamatan Labuhan Ratu menurut Desa/Kelurahan Tahun 2024	47
10. Jenis Trayek dan Jumlah Angkutan	50
11. Nama dan Relasi Perjalanan Kereta Api.....	53
12. Nama, Kelas dan Fungsi Jalan	55
13. Nama Jalan, Kelas Jalan dan Kriteria Teknis.....	56
14. Analisis SWOT	77
15. Penentuan Jenis Angkutan berdasarkan Ukuran Trayek.....	81

DAFTAR GAMBAR

Gambar:	Halaman
Gambar 1. Standar Penyediaan Jaur Hijau	20
Gambar 2. Fasilitas Halte	21
Gambar 3. Standar Penyediaan Jalur Sepeda	21
Gambar 4. Keterhubungan Stasiun Depok Baru dengan Kawasan Sekitar	23
Gambar 5. Kerangka Penelitian Sumber: Analisis Pribadi, 2025	27
Gambar 6. Tinjauan Materi Perancangan Kota dengan Prinsip TOD Sumber: Analisis Penulis, 2025	33
Gambar 7. Konstelasi Wilayah Kecamatan Rajabasa dan Kecamatan Labuhan	35
Gambar 8. Peta Administrasi Kota Bandar Lampung.....	40
Gambar 9. Peta Administrasi Kecamatan Rajabasa Kota Bandar Lampung	44
Gambar 10. Peta Administrasi Kecamatan Labuhan Ratu.....	46
Gambar 11. Terminal Rajabasa Tipe A Sumber: Kementrian Perhubungan, 2020 ...	50
Gambar 12. Jaringan Jalan Eksisting	58
Gambar 13. Jaringan Jalan Eksisting	59
Gambar 14. Guna Lahan Eksisting	62
Gambar 15. Ketersediaan Jalur Pedestrian.....	64
Gambar 16. Perspektif dan dimensi jalur yang digunakan bersama	66

Gambar 17. Contoh halte yang terletak di belakang jalur pejalan kaki	66
Gambar 18. Rute Sirkulasi Kawasan Terminal Rajabasa	69
Gambar 19. Sirkulasi Kawasan Terminal Rajabasa	70
Gambar 20. Diagram SWOT	79
Gambar 21. Rencana Titik Halte	85
Gambar 22. Rencana Sirkulasi Kawasan	88
Gambar 23. Rencana Jaringan Pedestrian Penghubung Kawasan Penelitian	89
Gambar 24. Penampang Jaringan Pedestrian Penghubung Kawasan Penelitian Jalan Arteri Sekunder	67
Gambar 25. Penampang Jaringan Pedestrian Penghubung Kawasan Penelitian Jalan Arteri Sekunder	67
Gambar 26. Penampang Jaringan Pedestrian Penghubung Kawasan Penelitian Jalan Kolektor	68
Gambar 27. Ilustrasi Keterhubungan dan Jarak antar Kawasan Sumber: Analisis Penulis, 2025	90
Gambar 28. Bidang Lahan	92
Gambar 29. Rencana Tapak	93
Gambar 30. Zonasi Tapak	95
Gambar 31. Sirkulasi Tapak	96
Gambar 32. Kondisi Ideal Sirkulasi Kawasan Penelitian	91
Gambar 33. Wawancara Kepala Divisi Sarana Prasarana	103
Gambar 34. Wawancara Wakil Kepala Koordinator	103
Gambar 35. Wawancara Ahli Madya Fungsional Perencana	104
Gambar 36. Gambar Udara Kawasan Penelitian	109

I. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Tingkat Urbanisasi yang tinggi dan pertumbuhan ekonomi serta perkembangan perkotaan, berakibat penggunaan kendaraan bermotor di perkotaan juga semakin tinggi, hal tersebut membuat fasilitas transportasi multimoda serta kawasan transit menjadi hal yang tidak terpisahkan. Pada kawasan sekitar perbatasan ialah kawasan pengembangan potensial. Hal ini berkaitan dengan kenyamanan transportasi yang disediakan di kawasan dengan fasilitas transit serta aktivitas yang mungkin timbul dari aktivitas transit di..kawasan tersebut..Terdapat teori maupun Strategi yang menyebutkan keterkaitan antara.kegiatan transportasi dengan pembangunan yang juga menjadi topik menarik pada ilmu tata kota dan desain.

Kota Bandar Lampung merupakan salah satu kota yang sedang berkembang pesat dan disetiap tahunnya mengalami penambahan penduduk. Kota Bandar Lampung menjadi salah satu tempat tujuan atau tempat transit bagi pelancong dari berbagai daerah diluar Kota Bandar Lampung maupun luar Provinsi lampung. Didukung oleh letak yang strategis menjadikan Kota Bandar Lampung salah satu pintu gerbang untuk keluar masuk aktivitas transportasi darat juga menjadi roda perputaran ekonomi Provinsi Lampung. Sebagian besar ekonomi yang berjalan di Kota Bandar Lampung berasal dari sektor industry dan sektor pariwisata. Pengaruh dari keduanya pun sangat besar bagi aktivitas perkotaan.

Hasil studi Rencana Pengembangan Aglomerasi Kawasan Metropolitan Bandarlampung Raya (2022) oleh BAPEDDA Provinsi Lampung – Fakultas Teknik Universitas Lampung menetapkan kawasan metropolitan Bandarlampung (MBL) meliputi 7 Kabupaten/Kota yaitu Kota Bandar Lampung, Kota Metro,

Kabupaten Pringsewu, Kabupaten Pesawaran, Kabupaten Lampung Tengah, Kabupaten Lampung Selatan, dan Kabupaten Lampung Timur. Distribusi ruang kegiatan tersebut di dalam ruang akan membutuhkan/menimbulkan pola interaksi kegiatan secara spasial di dalam system transportasi yang menghasilkan pola pergerakan penumpang dan barang. Pembangunan kawasan perlu memfasilitasi prasarana dan fasilitas mobilitas yang berorientasi kepada angkutan umum di Kawasan Metropolitan Bandarlampung.

Berdasarkan Rencana Tata Ruang Wilayah tahun 2021-2041 atau RTRW dari Kota Bandar Lampung, Kota Bandar Lampung diprioritaskan yaitu salah satunya dalam pengembangan angkutan umum dan terminal melalui Pembangunan pelayanan angkutan umum penumpang dan angkutan barang. Dengan terdapatnya Terminal tipe A yaitu Terminal Rajabasa yang memiliki fungsi sebagai simpul transportasi Kota Bandar Lampung dari dan menuju Kabupaten Kota atau Provinsi sekitar, tentu Kota Bandar Lampung perlu mempersiapkan dan mengoptimalkan fungsi Terminal Rajabasa tersebut. Dengan didukung oleh terdapatnya stasiun Labuan Ratu yang berjarak sekitar 2km dari Terminal membuat pergerakan aktivitas angkutan umum menjadi semakin beragam dan dapat menjangkau berbagai kawasan dengan perpindahan antar moda di kawasan tersebut. Di Kota Bandar Lampung terdapat Terminal Rajabasa yang berada pada kawasan simpul transportasi di pusat kota Bandar Lampung yang menghubungkan Kota Bandar Lampung dengan kabupaten dan provinsi sekitar termasuk dilalui dan menjadi destinasi akan rencana pengembangan Kereta Api Bandara tersebut. selain BRT, terdapat angkutan kota, Damri yang beroperasi di Terminal Rajabasa. Simpul transportasi tersebut dapat menjadi potensi untuk pengembangansistem transportasi di Kota Bandarlampung. Namun juga menjadi suatu permasalahan jika tidak dikelola dengan baik oleh pemerintah dalam memenuhi kebutuhan terhadap simpul pergerakan yang penting sebagai bentuk pelayanan terhadap kegiatan pergerakan serta pelayanan dari moda transportasi umum, selain itu guna menghindari akumulasi perpindahan dari simpul pergerakan di masa yang akan datang.

Terdapat Rencana pembangunan kereta bandara yang menghubungkan Stasiun Tanjung Karang dengan Bandara Radin Inten II di Lampung telah menjadi bagian dari upaya pemerintah untuk meningkatkan konektivitas transportasi di wilayah tersebut. Namun, hingga saat ini, proyek tersebut belum terealisasi sepenuhnya. Pada tahun 2019, Menteri Perhubungan mengumumkan rencana pembangunan kereta bandara yang akan memanfaatkan jalur rel eksisting antara Stasiun Tanjung Karang dan Bandara Radin Inten II. Diharapkan, dengan adanya kereta bandara ini, waktu tempuh dari pusat kota ke bandara dapat dipangkas menjadi sekitar 19 menit, dibandingkan dengan waktu tempuh menggunakan mobil yang bisa mencapai satu jam. Adapun dengan rencana tersebut, Keberhasilan proyek kereta bandara ini akan menjadi tonggak penting dalam pengembangan infrastruktur transportasi di Lampung, serta memberikan dampak positif bagi mobilitas masyarakat dan pertumbuhan ekonomi daerah.

Mengenai kemungkinan dan rencana yang ada di daerah tersebut, masih ada banyak penduduk Kota Bandar Lampung yang menggunakan kendaraan mereka sendiri untuk mendukung kegiatan sehari-hari mereka. Dalam hal ini, pemerintah juga mendukung penggunaan kendaraan pribadi melalui infrastruktur seperti ekspansi jalanan. Ini semakin tidak diinginkan oleh pemerintah daerah.

Transportasi umum di Bandar Lampung telah dikembangkan sejak lama seperti Bus Rapid Transit/BRT, yang menyediakan beberapa rute di Bandar Lampung. Namun, BRT yang ada belum diprioritaskan untuk digunakan oleh kebanyakan orang di Bandar Lampung City. Ini mempengaruhi tinggi kelebihan node aktivitas, terutama di pusat kota. Faktanya, kehadiran transportasi umum dan kepentingan umum yang tinggi diharapkan menggunakan pengembangan area transportasi, khususnya di Kota Bandar Lampung.

Permasalahan juga terdapat permasalahan sirkulasi kawasan transit di koridor Stasiun Labuhan Ratu hingga Terminal Rajabasa terletak pada belum terintegrasinya dengan penyediaan infrastruktur pedestrian yang memadai. Jalur pejalan kaki di kawasan ini masih terputus-putus, sempit, tidak ramah pejalan kaki, dan minim fasilitas penunjang seperti peneduh, pencahayaan, serta rambu petunjuk arah yang jelas. Hal ini membuat pergerakan pejalan kaki menjadi tidak

nyaman dan tidak aman, sehingga masyarakat cenderung menghindari berjalan kaki meskipun jarak antar simpul transportasi relatif dekat. Kondisi ini tidak mendukung prinsip dasar kawasan transit yang menekankan pada aksesibilitas dan konektivitas antar moda secara ramah pejalan kaki.

Selain itu, tidak tersedianya moda transportasi penghubung langsung antara Stasiun Labuhan Ratu dan Terminal Rajabasa menjadi permasalahan krusial lainnya. Hingga kini, belum ada layanan bus feeder, shuttle, atau angkutan khusus yang menghubungkan kedua simpul ini secara terjadwal dan terintegrasi.

Ketergantungan masyarakat pada kendaraan pribadi atau ojek daring untuk berpindah moda menimbulkan biaya tambahan, ketidakefisienan waktu, serta potensi kemacetan lalu lintas di kawasan tersebut. Ketiadaan transportasi penghubung ini menghambat integrasi sistem transportasi publik dan menurunkan minat masyarakat untuk beralih dari kendaraan pribadi ke moda angkutan umum.

Oleh karena itu dengan mengembangkan pusat kegiatan yang terencana dengan baik pada simpul angkutan umum massal dengan melalui Strategi Optimalisasi Kawasan Transit di Kota Bandar Lampung dapat menjadikan Terminal Rajabasa sebagai simpul transportasi regional dan diharapkan dapat meningkatkan peran dan fungsi Terminal Rajabasa dari kondisi eksisting ideal. Konektivitas antara Terminal Rajabasa dan Stasiun Labuhan Ratu menjadi penting dalam perencanaan transportasi antarmoda di Kota Bandar Lampung karena sebagai penghubung moda transportasi darat yang melayani bus antarkota dan antarprovinsi (AKAP/AKDP), sedangkan Stasiun Labuhan Ratu (Stasiun Tanjung Karang) adalah titik utama transportasi kereta api. Dengan menghubungkan keduanya menciptakan integrasi moda transportasi yang memudahkan perpindahan penumpang secara efisien. Selain itu konektivitas dan sirkulasi yang baik dapat mengurangi waktu tempuh dan biaya perjalanan antar moda, serta meminimalkan kebutuhan kendaraan pribadi atau ojek online untuk transisi dari bus ke kereta (dan sebaliknya). Dengan perpindahan moda yang lebih *seamless*, masyarakat lebih terdorong menggunakan transportasi publik, mengurangi volume kendaraan pribadi di jalan dan berdampak pada penurunan kemacetan serta emisi gas rumah kaca.

Dengan alasan-alasan tersebut, perencanaan transportasi antarmoda yang mengutamakan konektivitas Terminal Rajabasa dan Stasiun Labuhan Ratu sangat penting demi terciptanya sistem transportasi yang efisien, inklusif, dan berkelanjutan di Bandar Lampung.

B. Rumusan Masalah dan Pertanyaan Penelitian

Provinsi Lampung merupakan salah satu provinsi yang cukup strategis Berdasarkan hal tersebut pertanyaan penelitian untuk diteliti pada penelitian ini yaitu “Bagaimana Strategi Optimalisasi Sirkulasi Kawasan Transit di Terminal Rajabasa dan Stasiun Labuhan Ratu Guna Sebagai Simpul Transportasi Kawasan Kota Bandar Lampung?” Seperti dalam pembahasan sebelumnya, Potensi dan pentingnya penataan kawasan transit ini dirasa segera di rancang untuk meng-optimalisasi kawasan tersebut. Oleh sebab itu, muncul beberapa rumusan masalah diantaranya:

1. Bagaimana bentuk kondisi fisik lingkungan Kawasan Transit dan potensi masalah kawasan transit (Terminal Rajabasa Stasiun dan Labuhan Ratu) ?
2. Bagaimana Sirkulasi Kawasan Transit di Terminal Rajabasa dan Stasiun Labuhan Ratu.
3. Bagaimana Strategi Optimalisasi Sirkulasi Kawasan Transit di Terminal Rajabasa dan Stasiun Labuhan Ratu Guna Sebagai Simpul Transportasi Kawasan Kota Bandar Lampung ?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan Latar Belakang dan rumusan masalah yang telah di uraikan sebelumnya, maka tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Mengidentifikasi bentuk kondisi fisik lingkungan dan potensi masalah Kawasan Transit Terminal Rajabasa Stasiun dan Labuhan Ratu.
2. Mengidentifikasi Sirkulasi Kawasan Transit di Terminal Rajabasa dan Stasiun Labuhan Ratu.

3. Merumuskan Strategi Optimalisasi Sirkulasi Kawasan Transit di Terminal Rajabasa dan Stasiun Labuhan Ratu.

D. Manfaat Penelitian

Adapun hasil dari penelitian ini diharapkan mampu memberikan manfaat baik secara teoritis maupun praktis, antara lain:

1. Manfaat secara Teoritis diharapkan penelitian ini sebagai kontribusi terhadap ilmu perencanaan terkait perencanaan kembali suatu kawasan transportasi.
2. Manfaat secara Praktis diharapkan penelitian ini dapat menjadi input bagi regulator sebagai pemangku kepentingan pada kawasan penelitian serta masyarakat.

II. TINJAUAN PUSTAKA DAN KERANGKA BERFIKIR

A. Tinjauan Pustaka

1. Ruang

Undang – Undang No.26 Tahun 2007, menyatakan bahwa ruang merupakan wadah yang meliputi daratan, ruang lautan, dan udara sebagai satu kesatuan wilayah, tempat hidup dan melakukan kegiatan. Suryanto (2017) Ruang memiliki beberapa karakteristik, seperti:

- a. Dimensi
- b. Bagian
- c. Struktur
- d. Organisasi

2. Perencanaan Ruang Kawasan

Menurut Undang – Undang Nomor 26 tahun 2007, Perencanaan ruang adalah suatu proses untuk menentukan struktur dan pola ruang yang meliputi penyusunan dan penetapan rencana tata ruang. Seringkali penataan ruang yang terjadi di lapangan menyimpang atau bahkan jauh dari koridor perencanaan tata ruang yang telah dibuat. Achampong (2018) menjelaskan Perencanaan tata ruang, sambil tetap mempertahankan fungsi dasar seperti desain, regulasi, dan pengendalian pembangunan, berusaha menjangkau keterlibatan yang lebih luas dalam proses serta dinamika sosial-politik yang memengaruhi pertumbuhan kawasan perdesaan dan perkotaan. Selain itu, teori ini memperkenalkan pendekatan baru dalam perencanaan yang bertujuan untuk mempertimbangkan dampak distribusi

pemanfaatan lahan bagi berbagai kegiatan, serta bagaimana hal tersebut dapat diselaraskan dengan hasil dari kebijakan publik lainnya.

Penataan ruang merupakan suatu proses yang mencakup perencanaan, pemanfaatan, serta pengendalian terhadap penggunaan ruang. Proses ini bersifat dinamis karena mengakomodasi beragam aspek kehidupan dalam suatu wilayah, dan setiap keputusan yang diambil merupakan hasil dari kesepakatan berbagai pihak sebagai bentuk kolaborasi dan penyelarasan kepentingan bersama (Wahyuni, Endang. 2006).

3. Perancangan Kawasan

Subdivisi (1995) menjelaskan Perencanaan kota memiliki makna yang khas dan membedakannya dari berbagai elemen lain dalam proses perencanaan kota. Beckley (1979) menyatakan bahwa urban design berperan sebagai penghubung antara profesi perencana kota dengan bidang arsitektur, dengan penekanan utama pada aspek fisik dari kota. Dalam ranah akademis, perencanaan kota dianggap sebagai bagian dari proses perencanaan yang menitikberatkan pada kualitas lingkungan fisik perkotaan (Shirvani, 1985). Shirvani juga menegaskan bahwa urban design merupakan kelanjutan dari kegiatan perencanaan kota. Tanpa adanya rancangan yang matang, pembangunan kota tidak akan dapat direalisasikan dengan optimal. Oleh karena itu, dapat disimpulkan bahwa fokus utama dalam perencanaan kota adalah mencegah degradasi lingkungan dengan menata dan merancang bagian fisik kota secara terencana.

1. Tata Guna Lahan (*Land Use*)

Perencanaan penggunaan lahan memiliki keterkaitan yang sangat erat dengan perencanaan wilayah serta pedoman yang berlaku di area tertentu. Tata guna lahan memainkan peran penting dalam proses perancangan kota; dengan perencanaan lahan yang efektif, kualitas suatu kota pun dapat dinilai lebih baik. Upaya pelestarian lingkungan alam dan perencanaan penggunaan lahan harus

mempertimbangkan aspek-aspek alamiah serta data ekologi yang memengaruhi lokasi dan fungsi lahan. Selain itu, keterkaitan antara penggunaan lahan dan aktivitas pejalan kaki juga menjadi elemen penting dalam desain kawasan perkotaan.

2. Tata Bangunan

Saat ini, kita semakin memahami bahwa penataan dan konfigurasi bangunan memberikan dampak signifikan terhadap perancangan kota. Unsur-unsur fisik bangunan yang perlu diperhatikan meliputi: ketentuan ketinggian, Koefisien Lantai Bangunan (KLB), Koefisien Dasar Bangunan (KDB), bentuk arsitektural, skala, material, serta warna bangunan. Dimensi dan bentuk bangunan memiliki keterkaitan yang erat dengan faktor-faktor seperti tinggi bangunan, rasio antara lantai dan luas lahan, batas tepi bangunan, gaya arsitektur, ukuran, bahan, tekstur, hingga pewarnaan. Tinggi bangunan juga memengaruhi perspektif visual, baik dari dalam bangunan maupun dari area pejalan kaki, dan secara keseluruhan membentuk garis cakrawala (skyline) suatu kawasan.

3. Sirkulasi

Sirkulasi ialah elemen dalam perancangan kota. Dalam sirkulasi terdapat aspek kantung parkir yang memiliki dua efek langsung dalam kualitas lingkungan dan Kelangsungan hidup. Pola sirkulasi perlu diperhatikan dalam beberapa anggapan mengenai sirkulasi yaitu :

- a. Sirkulasi sebagai pergerakan
- b. Sirkulasi sebagai penekanan material
- c. Sirkulasi sebagai pertimbangan desain
- d. Sirkulasi sebagai sebuah mata rantai dan sistem visual
- e. Sirkulasi sebagai perbedaan keruangan
- f. Sirkulasi sebagai perbedaan waktu

4. Ruang Terbuka (*Open Space*)

Dalam perancangan kota, ruang terbuka mencakup keseluruhan elemen lanskap seperti jalan, trotoar, taman, dan ruang publik lainnya. Ruang terbuka berperan penting sebagai elemen penataan kota sekaligus menjadi area strategis dalam proses pembentukan atau pengembangan suatu kawasan perkotaan. Dahulu, ruang terbuka biasanya hanya dipertimbangkan sebagai pelengkap dalam pembangunan dan desain bangunan. Namun kini, ruang terbuka menjadi kebutuhan penting bagi masyarakat perkotaan sebagai wadah untuk beraktivitas. Maka, keberadaan ruang terbuka merupakan sesuatu yang tak lepas dari desain dan penataan sebuah kota. Menurut Rob Krier (1979) terdapat dua bentuk ruang terbuka yaitu:

- Berbentuk Jaringan, yaitu ruang terbuka yang hanya terbentuk dari disisi-sisinya. misalnya. jalan, sungai, pedestrian, dan lain lain.
- Berbentuk Klaster , yaitu ruang terbuka yang memilki batas-batas disekelilingnya. lapangan , bundaran, dll. Ruang terbuka klaster membentuk kantong-kantong yang berfungsi sebagai ruang-ruang akumulasi aktivitas kegiatan.

5. Jalur Pedestrian

Jalur pedestrian, atau yang sering disebut sebagai jalur pejalan kaki, merupakan komponen penting dalam perancangan sebuah kota. Elemen ini harus selaras dengan perkembangan lingkungan serta pola aktivitas masyarakat urban.

Tantangan utama dalam perencanaan jalur pedestrian adalah menciptakan keseimbangan antara penyediaan fasilitas pejalan kaki untuk menciptakan ruang kota yang nyaman, dan distribusi akses yang merata ke berbagai layanan publik. Dengan perencanaan yang tepat, jalur ini dapat mengoptimalkan penggunaan ruang jalan serta meningkatkan mobilitas pejalan kaki.

6. Aktivitas Pendukung (*Activity Support*)

Aktivitas pendukung mencakup berbagai jenis penggunaan dan kegiatan yang terjadi dalam suatu ruang kota. Umumnya, terdapat hubungan yang saling melengkapi antara aktivitas pendukung dan bentuk fisik ruang. Struktur kota serta karakteristik suatu wilayah akan memengaruhi fungsi-fungsi yang muncul di

dalamnya. Oleh karena itu, dalam proses pembangunan dan desain kawasan perkotaan, penting untuk mempertimbangkan keberadaan dan peran aktivitas pendukung dalam kehidupan masyarakat. Aktivitas pendukung ini tidak hanya terbatas pada keberadaan jalur pejalan kaki atau pusat perbelanjaan, tetapi juga mencakup fungsi utama dan elemen-elemen yang mendukung kegiatan masyarakat kota. Selain itu, perencanaan aktivitas pendukung perlu mempertimbangkan integrasi antara aktivitas dalam ruang dan luar ruang secara menyeluruh.

7. *Signage*

Tanda baliho di zaman modern telah menjadi bagian dari elemen visual desain perkotaan di berbagai negarapibagian dan kota di seluruh Amerika rsejak pecahnya Perang.Dunia II. Saat merancang struktur kota yang baik, baliho atau rambu harus memiliki aturan standar yang jelas agar dapat meminimalisir dampak negatif dari keberadaan reklame atau rambu tersebut.

8. *Preservasi*

Preservasi umumnya merujuk pada upaya pelestarian terhadap struktur bersejarah di suatu lokasi, namun juga mencakup pertimbangan terhadap seluruh bangunan yang sudah ada, baik bersifat sementara maupun permanen. Dalam konteks perencanaan kota, preservasi berarti menjaga dan melindungi area tertentu serta bangunan atau situs yang memiliki nilai sejarah. Sejumlah kota di dunia telah berhasil mengintegrasikan konsep preservasi ini ke dalam perancangan kotanya, sehingga mampu mempertahankan identitas sejarah melalui pelestarian lingkungan atau kawasan bersejarah

4. *Sirkulasi*

Sirkulasi merujuk pada lintasan pergerakan pengguna yang berperan sebagai elemen penghubung secara inderawi, mengoneksikan berbagai ruang dalam bangunan baik di area luar (eksterior), dalam (interior), maupun kombinasi

keduanya (DK.CHING, 2008). Sirkulasi terdiri dari beberapa unsur, salah satunya adalah ruang transisi sebelum seseorang memasuki bangunan, seperti taman atau jalur pejalan kaki, di mana pengguna melakukan aktivitas awal. Saat bergerak menuju tujuan, pengguna merasakan dan mengalami ruang secara visual dan fisik. Proses pencapaian ini dapat dirancang dalam berbagai bentuk seperti langsung (frontal), berkelok (tidak langsung), atau melingkar (spiral). Pintu masuk menjadi bagian dari tahap awal pengguna memasuki bangunan, yang melibatkan interaksi manusia saat menembus batas bidang vertikal.

Konfigurasi jalur merujuk pada rute pergerakan yang dilalui oleh manusia, kendaraan, atau elemen transportasi lainnya. Secara alami, pola pergerakan bersifat linear, dengan titik awal dan akhir yang jelas. Selama perjalanan antara kedua titik tersebut, individu bisa melakukan aktivitas lain seperti berhenti sejenak, berbelok, atau melakukan tindakan lain. Karakteristik jalur akan memengaruhi bagaimana ruang-ruang di sekitarnya terorganisasi. Hubungan antara ruang dan jalur dapat terbentuk melalui beberapa cara, seperti jalur yang melewati ruang, menembus ruang, atau bahkan berakhir di dalam ruang. Masing-masing cara ini memberikan dampak yang berbeda terhadap tatanan ruang secara keseluruhan. Ruang sirkulasi sendiri adalah bagian penting dari bangunan yang menjadi tempat berlangsungnya pergerakan. Oleh karena itu, desain bentuk dan skala ruang sirkulasi perlu disesuaikan agar dapat mendukung aktivitas mobilitas manusia secara optimal, baik dalam bentuk jalur tertutup, terbuka pada satu sisi, maupun terbuka pada kedua sisi.

5. Kawasan Transit

Transit-oriented berbasis neighborhood adalah pendekatan perancangan perkotaan yang berfokus pada pengembangan daerah atau lingkungan perkotaan yang didesain untuk mendukung akses dan penggunaan transportasi umum yang efisien dan berkelanjutan. Pendekatan ini bertujuan untuk mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi, mengurangi polusi udara dan lalu lintas, serta meningkatkan kualitas hidup penduduk kota. Konsep transit-oriented neighborhood mencakup beberapa elemen penting. Transportasi umum

lingkungan ini mendukung transportasi umum yang baik, seperti kereta bawah tanah, bus, trem, atau sistem transportasi lainnya yang efisien dan dapat diandalkan.

Penggunaan tanah yang campuran: lingkungan ini dirancang dengan penggunaan tanah yang campuran, artinya berbagai jenis penggunaan tanah seperti tempat tinggal, komersial, perkantoran, dan hiburan terintegrasi dalam daerah yang sama. Hal ini mendorong masyarakat untuk memiliki akses mudah ke berbagai fasilitas dan layanan tanpa harus mengandalkan kendaraan pribadi. Dengan memadukan semua elemen ini, lingkungan transit-oriented berbasis neighborhood menciptakan keseimbangan antara mobilitas, aksesibilitas, lingkungan yang berkelanjutan, dan kualitas hidup yang lebih baik bagi penduduk perkotaan.

6. *Urban Transit Oriented Development*

Urban Transit Oriented Development (TOD) adalah suatu konsep perencanaan perkotaan yang menitikberatkan pada pengembangan wilayah perkotaan di sekitar stasiun atau titik akses transportasi umum, seperti kereta api, bus cepat, atau sistem transportasi lainnya. Tujuan utama dari TOD adalah menciptakan lingkungan yang berkelanjutan, berpadu dengan kemudahan aksesibilitas ke transportasi umum, serta mempromosikan pola hidup berkelanjutan bagi penduduk perkotaan.

Beberapa ciri khas dan prinsip yang terkait dengan Transit Oriented Development adalah:

- **Diversifikasi Penggunaan Lahan:** TOD merancang pengembangan lahan untuk mencampur berbagai jenis penggunaan, seperti perumahan, komersial, kantor, dan area rekreasi, dalam jarak berjalan kaki dari stasiun atau transportasi umum. Ini mengurangi ketergantungan pada mobil pribadi dan meningkatkan peluang untuk beraktivitas tanpa harus mengemudi.
- **Kepadatan Populasi:** TOD mendorong kepadatan populasi yang lebih tinggi di sekitar stasiun atau area transit. Dengan demikian, lebih banyak orang tinggal

dekat dengan stasiun, sehingga mendorong penggunaan transportasi umum dan mengurangi lalu lintas kendaraan pribadi.

- **Aksesibilitas:** Pusat-pusat TOD didesain untuk memudahkan aksesibilitas ke transportasi umum. Hal ini berarti jalan setapak, trotoar, dan rute pejalan kaki harus dirancang dengan baik, sehingga orang dapat dengan mudah berjalan kaki dari dan ke stasiun atau titik akses transit.
- **Kualitas Ruang Terbuka:** TOD juga memperhatikan kualitas ruang terbuka publik, seperti taman, jalur sepeda, dan area hijau. Ini membantu menciptakan lingkungan yang lebih nyaman dan ramah bagi penduduk perkotaan.
- **Mengurangi Dampak Lingkungan:** Dengan mengurangi penggunaan mobil pribadi, TOD berpotensi mengurangi emisi gas rumah kaca dan polusi udara, serta mengurangi kemacetan lalu lintas.
- **Pengembangan Berorientasi Manusia:** Konsep TOD menekankan pada pengembangan yang berorientasi manusia, di mana kebutuhan penduduk perkotaan menjadi fokus utama dalam perencanaan dan pengembangan kota.
- **Pengembangan Ekonomi:** Dengan menciptakan area yang ramai dengan aktivitas ekonomi di sekitar stasiun atau transportasi umum, TOD dapat merangsang pertumbuhan ekonomi dan penciptaan lapangan kerja.

TOD bukan hanya tentang membangun stasiun dan fasilitas transportasi. Lebih dari itu, ini melibatkan perencanaan yang cermat untuk menciptakan lingkungan yang memungkinkan penduduk untuk hidup tanpa terlalu bergantung pada kendaraan pribadi dan mendorong penggunaan transportasi umum. Strategi ini mendukung perkembangan kota yang berkelanjutan, ramah lingkungan, dan lebih manusiawi.

7. Strategi Optimalisasi Sirkulasi Kawasan Transit

Menurut definisi Calthorpe (1993), Transit Oriented Development (TOD) adalah bentuk komunitas dengan fungsi campuran yang dirancang dalam radius berjalan kaki sekitar 2.000 langkah dari pusat bisnis dan titik transit. Kawasan ini dirancang agar nyaman untuk berjalan kaki, memungkinkan penduduk dan pekerja dapat dengan mudah beraktivitas menggunakan transportasi umum,

bersepeda, berjalan kaki, atau berkendara. Widayanti dan Susanto (2019) menyatakan bahwa konsep TOD dapat diterapkan di area yang mengalami penurunan fungsi dan kualitas fisik, serta pada lahan yang sudah berkembang yang perlu melalui proses revitalisasi atau dikembangkan sebagai kawasan baru.

Dalam penerapannya, sistem TOD tidak bisa berdiri sendiri dan harus dilengkapi dengan pengembangan kawasan multifungsi, atau kawasan yang terintegrasi secara fungsi. TOD secara menyeluruh didefinisikan sebagai model pembangunan yang mengoptimalkan keberadaan transportasi publik dan berorientasi langsung pada pengguna, yaitu masyarakat. Proses perencanaan dan perancangan ruang dalam sistem ini harus mendorong dan mempermudah penggunaan moda transportasi umum, serta memperhatikan pentingnya aksesibilitas melalui jalan kaki dan sepeda.

TOD secara umum diakui sebagai pendekatan yang mampu memenuhi kebutuhan wilayah sekitar jaringan transportasi massal. Keuntungan dari penerapan TOD antara lain berkurangnya ketergantungan terhadap kendaraan pribadi, efisiensi biaya transportasi rumah tangga, peningkatan jumlah pengguna jalan dan pejalan kaki, serta revitalisasi kawasan perkotaan. Selain itu, TOD juga mendorong kepadatan dan intensitas pemanfaatan lahan, meningkatkan nilai properti, memperkuat kualitas lingkungan serta kehidupan sosial masyarakat. Pada skala kota, konsep ini diharapkan menjadi solusi terhadap pertumbuhan kota yang menyebar dan kemacetan lalu lintas (Dunphy, 2004). Berdasarkan Peraturan Menteri ATR No. 16 Tahun 2017.

Berdasarkan hal tersebut ruang jalur pejalan kaki diatur untuk dapat para pengguna berdiri dan berjalan yang dinilai berdasarkan dimensi tubuh manusia. Dimensi tubuh yang lengkap berpakaian yaitu sepanjang 45 cm untuk tebal tubuh sebagai sisi pendeknya dan 60 cm untuk lebar bahu sebagai sisi panjangnya. Berdasarkan perhitungan dimensi tubuh manusia, kebutuhan ruang minimum pejalan kaki:

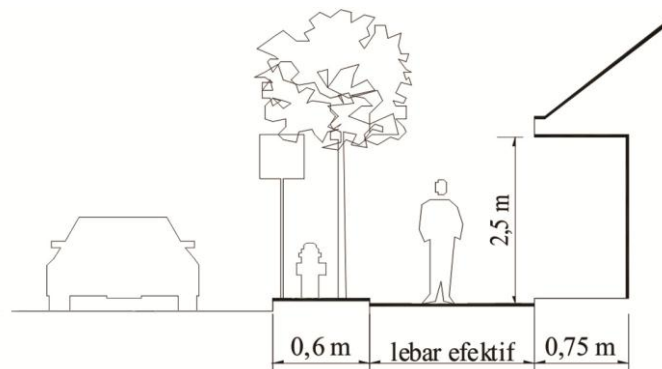
Tabel 1. Kebutuhan Ruang Gerak Minimum Pejalan Kaki

Kegiatan Pedestrian	Kebutuhan Ruang Standar Jalur Pedestrian
tanpa membawa barang dan	0,27 m ²

keadaan diam	
tanpa membawa barang dan	1,08 m ²
keadaan bergerak	
membawa barang dan keadaan	1,35 m ² – 1,62 m ²
bergerak	

Sumber: Permen PU 03/2014

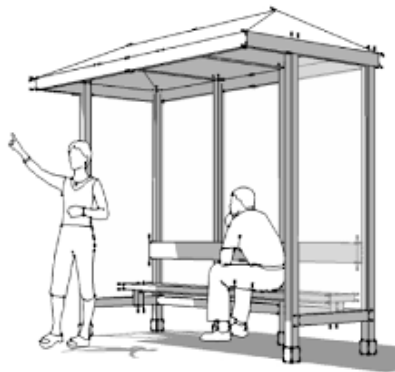
Beberapa bagian yang dikhususkan untuk menempatkan berbagai elemen ruang pejalan kaki dibangun dengan mempertimbangkan nilai ekologis dari ruang terbuka hijau. Jalur Hijau harus ditempatkan pada jalur yang amenitas dengan lebar minimal 1,5 meter dan bahan yang digunakan merupakan bahan tanaman peneduh.



Gambar 1. Standar Penyediaan Jalur Hijau

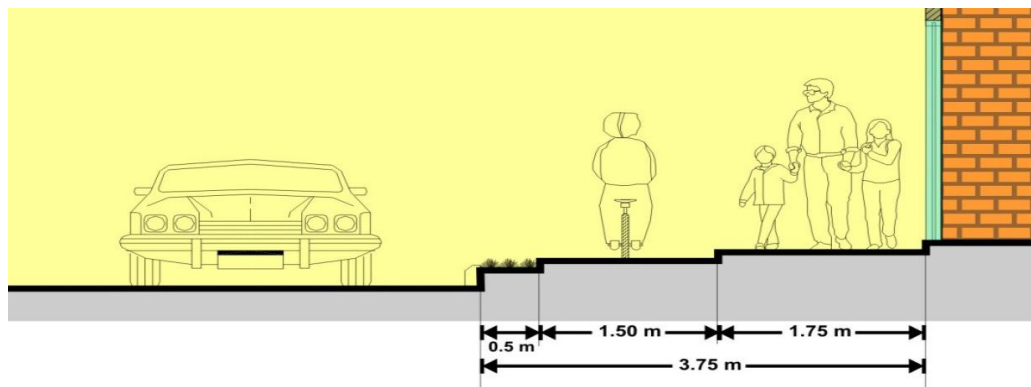
Sumber: Permen PU 03/2014

Tempat pemberhentian bus (halte/shelter) dan area tunggu ditempatkan di luar area bebas hambatan jalur pedestrian, dengan jarak antar titik halte/shelter dan lapak tunggu berada dalam radius 300 meter serta terletak pada titik-titik strategis kawasan. Struktur halte dan lapak tunggu dirancang dengan ukuran yang disesuaikan dengan kebutuhan, serta dibangun menggunakan bahan yang tahan lama seperti logam untuk memastikan ketahanan dan keawetannya.



Gambar 2. Fasilitas Halte
Sumber : Permen PU 03/2014

Jalur Pedestrian juga dapat dimanfaatkan untuk penggunaan jalur sepeda, namun harus mempertimbangkan kebutuhan ruang kegiatan bersepeda.



Gambar 3. Standar Penyediaan Jalur Sepeda
Sumber : Permen PU 03/2014

8. Kawasan Transit

Kawasan transit adalah area perkotaan yang dirancang untuk memadukan fungsi transit dengan manusia, bangunan, kegiatan, dan ruang publik. Kawasan transit juga dikenal sebagai *Transit Oriented Development* (TOD).

Konsep TOD bertujuan untuk:

1. Meningkatkan akses terhadap transportasi publik
2. Menunjang daya angkut penumpang
3. Mengurangi penggunaan kendaraan pribadi
4. Mengurangi kemacetan
5. Mendorong pembangunan kota yang ramah terhadap pejalan kaki
6. Meningkatkan nilai properti di sekitar kawasan TOD
7. Membaiknya polusi udara

Beberapa contoh kawasan TOD di Jakarta adalah: Dukuh Atas, Lebak Bulus, Fatmawati. Kota Jababeka juga mengusung STRATEGI TOD dengan memadukan beragam moda transportasi, seperti Commuter Line Jabodetabek, Trans Jababeka, dan fasilitas shuttle menuju stasiun LRT terdekat.

Secara umum, transit adalah tempat atau lokasi di mana seseorang atau sesuatu berhenti sebentar atau singgah dalam perjalanan menuju tujuan akhir.

9. Preseden Kawasan Transit Terintegrasi Antarmoda (Kawasan Transit Stasiun DEPOK BARU)

Stasiun Depok Baru (DPB) atau dikenal dengan Stasiun Margonda merupakan stasiun yang terletak di Kota Depok, Jawa Barat. Lokasi stasiun Depok Baru sangat strategis, Adapun Transportasi yang terintegrasi oleh Stasiun Depok Baru antaralain ;

- Transjakarta (D11)
- Depok Go Lancar (1)

- Bus Hiba Utama
- Transjabodetabek Reguler (DJ1, DJ2)
- Angkot Kota Depok (D01, D02, D03, D04, D05, D06, D07, D07A, D08, D09, D10, D10A, D11, D15, D105, D110, D112, S16, T19, M03, M04)



Gambar 4. Keterhubungan Stasiun Depok Baru dengan Kawasan Sekitar
Sumber: Analisis Peneliti

Stasiun Depok Baru merupakan salah satu simpul transportasi penting dalam jaringan KRL Commuter Line Jabodetabek, khususnya di jalur lintas Bogor–Jakarta Kota atau Bogor–Jatinegara (via Manggarai). Kawasan-kawasan yang dihubungkan oleh Stasiun Depok Baru mencakup:

- Stasiun Universitas Indonesia (UI) – menghubungkan dengan kawasan kampus dan mahasiswa. (Kawasan Pendidikan)
- Stasiun Lenteng Agung / Pasar Minggu – area permukiman dan pasar.
- Stasiun Manggarai – pusat transit utama untuk perpindahan antar jalur (Bogor, Bekasi, Tanah Abang).
- Stasiun Cikini / Gondangdia – pusat pemerintahan dan pendidikan.
- Stasiun Jakarta Kota – kawasan kota tua, perdagangan, dan wisata.

- Stasiun Jatinegara (jika menggunakan jalur lingkar) – kawasan permukiman padat dan simpul ke arah Bekasi.
- Margonda Raya – pusat komersial dan kampus (UI, Gunadarma) (Kawasan Pendidikan).
- Transportasi antar kota dan provinsi: via penghubung terminal.

B. Kajian Penelitian Terdahulu

Perbedaan pada penelitian sebelumnya yaitu fokus penelitian yang hanya merancang kawasan Terminal Rajabasa, namun belum menganalisa keterkaitan antar moda dengan Stasiun Labuhan Ratu yang menurut Peneliti dapat diptomalkan sebagai kawasan Transit apabila dirancang dengan sirkulasi kawasan yang baik.

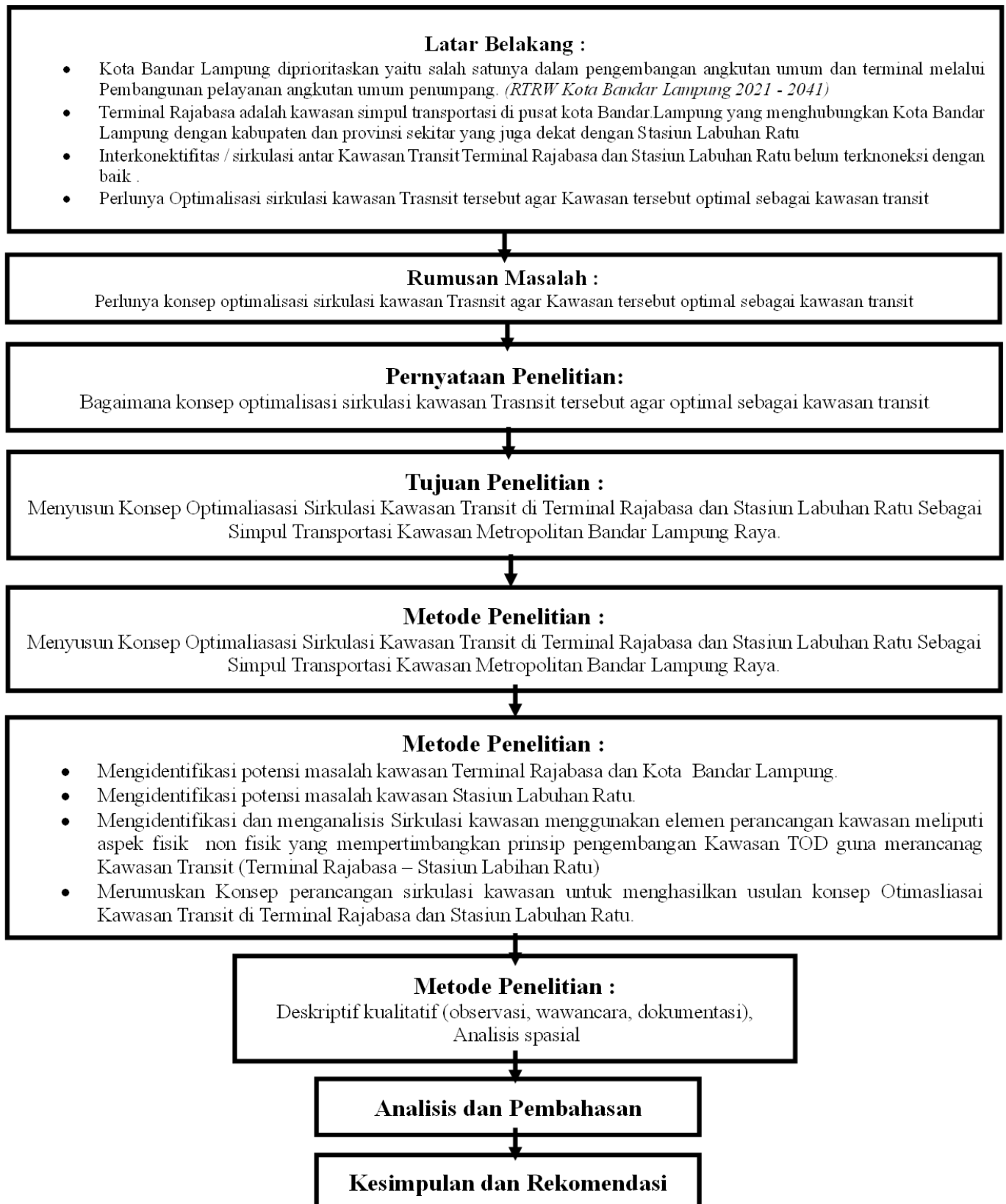
Tabel 2. Peneliti Terdahulu

No	Judul Jurnal	Peneliti	Tahun dan Tempat Penelitian	Metode Penelitian	Objek Penelitian	Perbandingan yang dijadikan alasan tinjauan penelitian
1.	Perancangan Kawasan Stasiun Transit Intermoda Tanah Abang Dengan Optimalisasi Kenyamanan Bersirkulasi	Jason Alif Purnawan	2024 (Tangerang-Indonesia)	Deskriptif kualitatif	Perancangan Kawasan Stasiun Intermoda Tanah Abang pergerakan manusia dan juga pergerakan kendaraan.	Hasil Penelitian ini digunakan sebagai perbandingan untuk Perancangan yang dapat menyelesaikan permasalahan dengan memisahkan sirkulasi antar kendaraan umum, dan mendesain sirkulasi khusus bagi pengunjung yang datang dan yang akan keluar menyesuaikan dari hasil analisis skenario bersirkulasi.
2.	Kinerja dan pelayanan angkutan umum di Kota Bandar Lampung	Akbar Prima Rifaia	2021 (Lampung-Indonesia)	Deskriptif kualitatif	Kinerja dan pelayanan angkutan umum di Kota Bandar Lampung	Hasil Penelitian ini digunakan untuk, mengetahui Ukuran kualitas layanan secara umum merupakan hal yang penting untuk memfokuskan lembaga pada tujuan strategis mereka untuk meningkatkan layanan kepada pengguna angkutan umum.
3.	Konsep Public Transit Design Pada Redesain Terminal Rajabasa Kota Bandar Lampung	Abdul Lathif , Dita Ayu Rani Natalia	2019 (Lampung - Indonesia)	Deskriptif kualitatif	Stasiun Rajabasa	Hasil penelitian yang dilakukan untuk mengetahui elemen perancangan terminal Rajabasa

Tabel 2. Lanjutan

No	Judul Jurnal	Peneliti	Tahun dan Tempat Penelitian	Metode Penelitian	Objek Penelitian	Perbandingan yang dijadikan alasan tinjauan penelitian	
4.	Analisis Prosedur Pelayanan Kendaraan Angkutan Umum Di Terminal Tipe A Rajabasa Kota Bandar Lampung	Rosidah	2015 (Lampung-Indonesia)	Deskriptif kualitatif	Pelayanan Rajabasa	Stasiun	Hasil penelitian digunakan untuk Tujuan Penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menganalisis prosedur pelayanan kendaraan angkutan umum di terminal tipe A Rajabasa Kota Bandar Lampung
Sumber: Analisis Peneliti, 2025							

C. Kerangka Pemikiran



Gambar 5. Kerangka Penelitian
Sumber: Analisis Pribadi, 2025

Kerangka penelitian adalah sebuah kerangka berpikir yang menjelaskan hubungan antara variabel-variabel dalam suatu penelitian, dalam penelitian ini dijabarkan secara singkat inti dari latarbelakang penelitian ini sampai dengan analisis yang digunakan serta Kesimpulan, hasil dan penjabaran masing masing tersebut dapat di deskripsikan pada bab-bab selanjutnya.

III. METODE PENELITIAN

A. Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode analisis deskriptif kualitatif. Mengacu pada pemikiran Creswell dalam Eko Murdiyanto (2020), pendekatan kualitatif merupakan proses penelitian yang bertujuan memahami fenomena sosial serta persoalan manusia dengan pendekatan metodologis tertentu. Pendekatan ini bersifat deskriptif dan lebih mengandalkan analisis induktif, dengan penekanan pada pemahaman terhadap realitas sosial secara menyeluruh, kompleks, dan mendalam. Tujuan akhirnya adalah membangun teori atau hipotesis berdasarkan pengungkapan fakta-fakta yang ada dalam konteks alami (natural setting).

Dalam penelitian ini, penulis memilih pendekatan deskriptif kualitatif karena dianggap paling tepat untuk menggali secara intensif fenomena yang diteliti dengan cakupan yang detail dan komprehensif. Proses pengumpulan data dilakukan secara mendalam melalui berbagai teknik seperti observasi langsung, wawancara, dokumentasi, dan pengkajian arsip atau data lapangan. Data yang terkumpul kemudian dianalisis dan dijelaskan secara deskriptif untuk membentuk dasar pemahaman baru. Sumber data diperoleh melalui metode primer, yaitu dengan mendatangi langsung lokasi penelitian agar data yang diperoleh mencerminkan kondisi aktual di lapangan.

- a. Teknik pengumpulan penelitian kepustakaan menurut Nazir (2013) merupakan teknik perolehan data dimana dilakukan kajian telaah terhadap buku, pustaka, catatan dan laporan yang berkaitan dengan penelitian yang akan dilakukan. dalam hasil penelitian sebelumnya terkait studi ini, serta desain serupa dengan karakteristik wilayah yang serupa. Data yang dibutuhkan untuk pengumpulan data dalam tinjauan pustaka adalah pencarian

preseden nasional dan internasional untuk menemukan preseden yang sesuai yang dapat dijadikan acuan dalam arahan.

- b. Teknik Observasi Menurut Sugiyono (2009), merupakan teknik pengumpulan data observasi digunakan apabila penelitian berkaitan dengan perilaku manusia, proses kerja, gejala alam, dan saat responden yang diamati tidak terlalu besar. Pengamatan dalam penelitian ini digunakan untuk mendapatkan data primer yang digunakan dalam penelitian ini. Pengamatan dilakukan langsung oleh peneliti di lokasi penelitian sehingga mendapatkan gambaran secara langsung dan dapat didokumentasikan dengan foto dan gambar / sketsa. data yang dibutuhkan untuk mengumpulkan data observasi. Ini adalah keadaan potensi masalah fisik dan non-fisik yang ada di lokasi investigasi.
- c. Wawancara pada penelitian ini ialah kualitatif, yang merupakan percakapan yang bersifat obyektif dan didahului oleh beberapa pertanyaan informal. Wawancara penelitian lebih dari sekadar percakapan dan berkisar dari informal hingga formal dan pemikiran peserta dari sumber yang diharapkan peneliti. Yang akan diwawancarai adalah suatu bentuk perspektif dari berbagai sumber potensial yang diharapkan dapat menjawab pertanyaan peneliti yang sesuai dengan bidang studi peneliti.

Pemilihan kriteria responden dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode purposive sampling, yaitu teknik pengambilan sampel berdasarkan pertimbangan tertentu agar data yang dikumpulkan memiliki karakteristik yang sesuai dengan tujuan penelitian. Responden yang dipilih merupakan narasumber yang memiliki pemahaman mendalam terhadap informasi yang dibutuhkan.

Pemilihan ini mempertimbangkan beberapa kriteria yang mampu merepresentasikan kebijakan-kebijakan yang telah diterapkan di wilayah kajian serta kebutuhan akan sarana dan prasarana yang relevan dalam proses perencanaan kawasan.

Tabel 3. Tabel Kriteria Narasumber

Kriteria Narasumber	Kategori	Pengalaman / Jabatan
Regulator terkait pengelolaan Stasiun Labuhan Ratu, Terminal Rajabasa serta yang berkaitan dengan Sarana Prasarana penghubung kawasan	Pihak Instansi (Pengelola Stasiun Kereta) dan Pemerintah Terkait (Pemerintah)	Koordinator dan atau Setingkat yang mengetahui dan terlibat terkait perencanaan pada objek di topik penelitian

Sumber; Analisis Peneliti, 2025

Tabel 4. Daftar Narasumber

Instansi	BAPPEDA Provinsi Lampung
Bidang	Perencanaan - Fungsional Perencana
Tupoksi	Memiliki peran strategis dalam menyusun, mengkoordinasikan, dan mengawasi kebijakan perencanaan pembangunan daerah. Berikut adalah uraian tupoksi yang biasanya dimiliki oleh bidang perencanaan di Bappeda Provinsi (dapat bervariasi tergantung peraturan daerah yang berlaku) serta Memastikan keterpaduan program antar perangkat daerah, kabupaten/kota, serta dengan pemerintah pusat
Output	Kebijakan dan pandangan selaku ekspert terkait perencanaan dan keterpaduan Pembangunan yang ada di provinsi lampung , karena penelitian ini merujuk pada program antar instansi.
Instansi	PT KAI - DIVRE IV
Bidang	Penunjang, Hukum, Humas, Bangunan, Dan Pengadaan
Tupoksi	Salahsatunya yaitu merencanakan, membangun, dan memelihara aset fisik perusahaan seperti stasiun, gedung operasional, dan infrastruktur lainnya.
Output	Kebijakan dan perencanaan dan keterpaduan Pengembangan stasiun labuhan ratu dan yang ada di provinsi lampung , dan pandangan selaku ekspert terkait penelitian ini
Instansi	BPTD Kelas II – Prov. Lampung
Bidang	Bidang Sarana dan Prasarana
Tupoksi	Pengelolaan transportasi darat, termasuk pengelolaan terminal, pelabuhan, dan unit penimbangan kendaraan bermotor. BPTD Kelas II juga bertanggung jawab atas keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, serta keselamatan dan keamanan pelayaran angkutan sungai, danau, dan penyeberangan.
Output	Ketersediaan fasilitas dasar serta fasilitas penunjang yang ada di Stasiun dan keterhubungan jaringan transportasi yang ada di Provinsi lampung, juga pandangan selaku ekspert terkait penelitian ini.
Instansi	Balai Teknik Kereta Api - Lampung

Bidang	Bidang Teknis
Tupoksi	Melakukan perbaikan, perluasan, pengelolaan, perawatan, serta pemanfaatan infrastruktur perkeretaapian, sekaligus mengawasi operasional sarana dan memastikan keselamatan dalam penyelenggaraan transportasi kereta api.
Output	Standar pengembangan serta perencanaan stasiun dan pandangan selaku ekspert terkait penelitian ini.

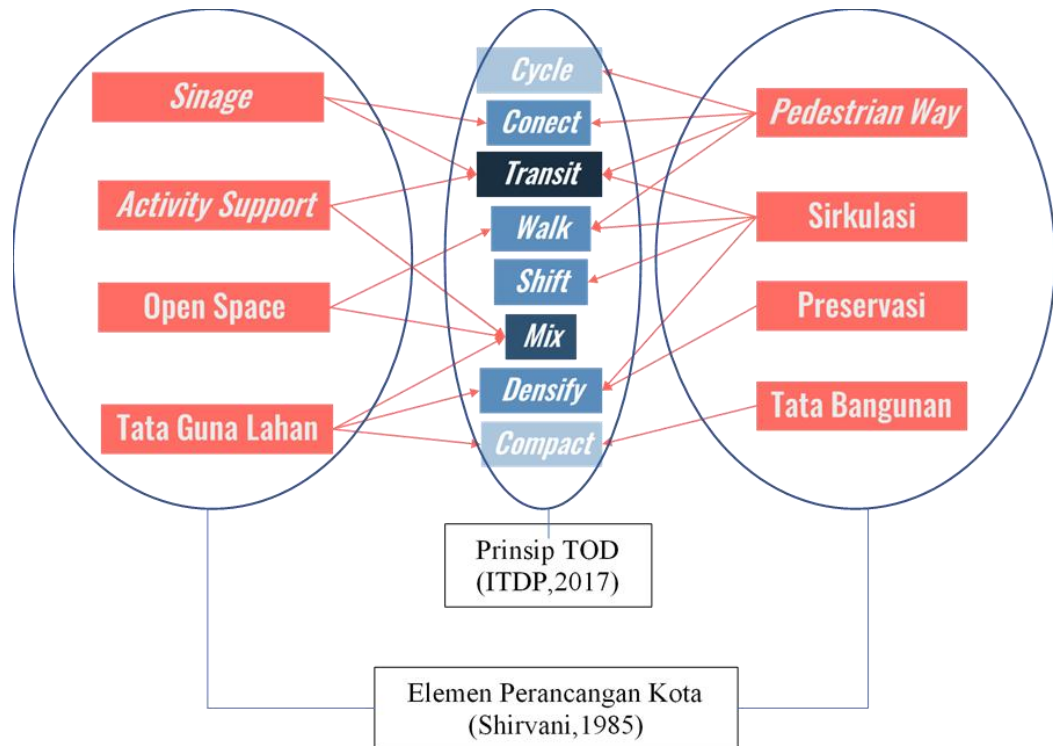
Sumber; Analisis Peneliti, 2025

B. Fokus Penelitian

Berdasarkan Penelitian terdahulu serta adanya amanat dalam RTRW Kota Bandar Lampung tahun 2021-2014 yang mengamanatkan di Lokasi Penelitian dalam indikasi Program untuk mengembangkan Kawasan Transportasi berupa pengembangan kawasan Transportasi di Kecamatan Rajabasa, makadari itu untuk mendukung hal tersebut perlunya Perancangan Kawasan yang dikaji berdasarkan Potensi Masalah Kawasan yang diamanatkan tersebut. Terlebih dalam Ketentuan Umum Zonasi Kawasan Transportasi dalam RTRW Kota Bandar Lampung tersebut menitikberatkan pada beberapa hal ;

1. Pengembangan RTH;
2. Kegiatan operasional, penunjang operasional, dan pengembangan kawasan
3. Transportasi untuk mendukung pergerakan orang dan barang; dan
4. Penyediaan jalur dan tempat evakuasi bencana.
5. intensitas pemanfaatan ruang meliputi KDH minimal sebesar 20%, KDB maksimal sebesar 50%, KLB maksimal sebesar 5.

Hal tersebut dapat menjadi fokus penelitian dengan dipadupadankan dengan teori terkait pengembangan kawasan atau perancangan kawasan dengan perencanaan kawasan transit yaitu;

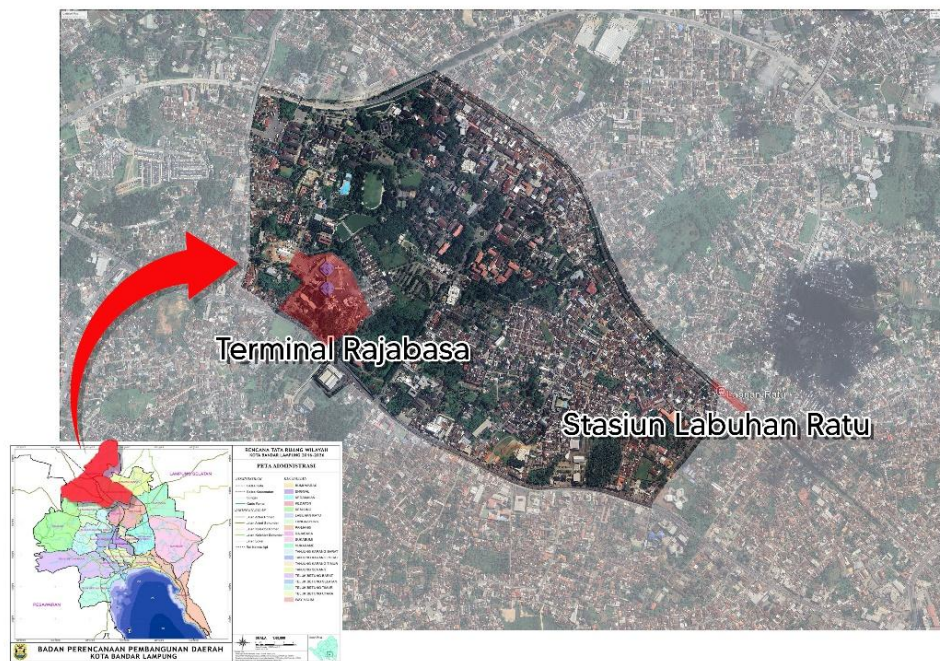


Gambar 6. Tinjauan Materi Perancangan Kota dengan Prinsip TOD
Sumber: Analisis Penulis, 2025

Pendekatan perancangan dengan Konsep TOD merumuskan prinsip-prinsip yang ada dalam Konsep TOD pada elemen-elemen perancangan, berikut matriks pendekatan perancangan dengan Konsep TOD.

C. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian berada di kota Bandar Lampung di wilayah administrasi Kelurahan Rajabasa, Terminal Rajabasa yang merupakan Terminal Kelas A di Kota Bandar Lampung yang menghubungkan Kota Bandar Lampung dengan Kabupaten Kota sekitar. Selanjutnya Letak Terminal Rajabasa tersebut dihubungkan dengan Jalur yang seharusnya dapat menjadi potensi yaitu Stasiun Labuhan Ratu yang bersebelahan dengan Kecamatan Rajabasa.



Gambar 7. Konstelasi Wilayah Kecamatan Rajabasa dan Kecamatan Labuhan Ratu terhadap Kota Bandar Lampung
Sumber: Analisis Pribadi, 2025

D. Sumber Data

Dalam penelitian terdapat dua jenis sumber data yaitu data primer dan data sekunder.

1. Data Primer.
2. Data Sekunder.

E. Teknik Analisis Data

Menurut Silalahi dalam Eko Murdiyanto (2020) Analisis data merupakan tahapan dalam penelitian yang dilakukan untuk menyusun dan menafsirkan data secara sistematis, baik yang diperoleh melalui wawancara, catatan lapangan, maupun sumber lainnya, agar lebih mudah dipahami serta dapat disampaikan kepada pihak lain. Dalam penelitian kualitatif, analisis data bertujuan memahami fenomena dengan cara menelaah secara menyeluruh dan mendalam terhadap kenyataan sosial yang ada. Pendekatan ini bersifat induktif, di mana data yang telah

dikumpulkan diolah dan diinterpretasikan untuk kemudian dirumuskan menjadi sebuah hipotesis. Pendekatan induktif berangkat dari kejadian-kejadian spesifik yang diamati dan selanjutnya disimpulkan secara umum. Dalam penelitian ini terdapat 3 metode analisis data yang digunakan, yaitu:

1. Analisis Spasial

Analisis spasial digunakan untuk mengeksplorasi data dari perspektif keruangan dengan menggunakan data dokumentasi dan citra satelit. Data dokumentasi digunakan untuk mengetahui kondisi fisik lingkungan dan morfologi permukiman.

2. Deskriptif Kualitatif

Metode deskriptif Kualitatif digunakan untuk memberikan penjelasan dalam bentuk narasi baik data, analisis data dan hasil analisis Menurut Miles dan Huberman dalam Murdiyanto (2020) Kegiatan dalam analisis data melalui tiga alur, yaitu:

a) *Data Reduction* (Reduksi Data)

Penyajian data merupakan langkah penting yang memudahkan peneliti dalam memahami situasi yang terjadi serta merancang langkah penelitian selanjutnya.

b) *Data Display* (Penyajian Data)

Melakukan display data selanjutnya akan memudahkan peneliti untuk dapat memahami apa yang terjadi dan merencanakan kerja selanjutnya. Karena dalam tahap ini merupakan hasil dari kumpulan informasi data yang telah di dapatkan.

c) *Conclusion Drawing/Verification*

Tahap berikutnya adalah penarikan kesimpulan berdasarkan hasil analisis. Kesimpulan ini bersifat sementara dan dapat mengalami perubahan apabila

tidak didukung oleh bukti yang cukup kuat selama proses pengumpulan data. Namun, jika kesimpulan awal tersebut diperkuat oleh data valid dan konsisten saat peneliti melakukan verifikasi di lapangan, maka kesimpulan tersebut dapat dianggap sah dan memiliki kredibilitas yang tinggi.

3. Analisis SWOT

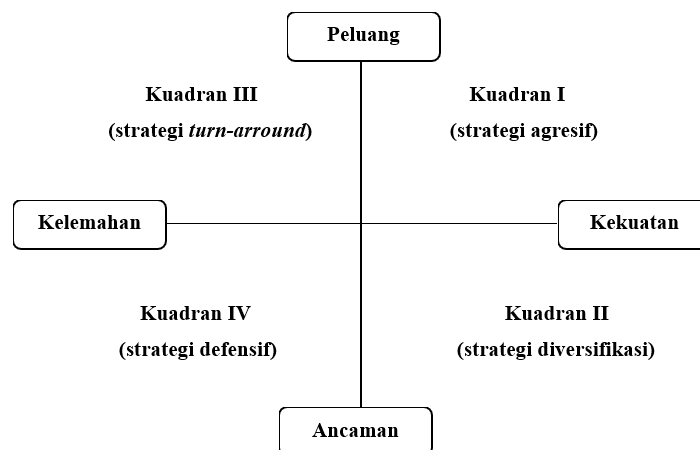
adalah strategi perencanaan yang berfokus pada kekuatan, kelemahan, peluang, dan ancaman (Rangkuty, 2006). Metode ini juga dapat digunakan untuk mengevaluasi produk sendiri atau produk pesaing. Analisis ini dimulai dengan menentukan tujuan perusahaan/bisnis/barang yang akan dievaluasi. Kekuatan dan Kelemahan merupakan faktor internal, sementara Peluang dan Ancaman termasuk dalam faktor eksternal. Menurut Monika (2016) yang dikutip dalam (Sasoko & Mahrudi, 2023), tujuan teknik analisis SWOT untuk mengevaluasi kondisi suatu kegiatan. Hasil evaluasi dapat digunakan sebagai dasar untuk membuat strategi pengembangan yang lebih sesuai dengan situasi dan potensi yang dimiliki. Menurut (Zainuri & Setiadi, 2023) dalam (Benzaghta et al., 2021) analisis SWOT memiliki 4 bagian untuk mengidentifikasi faktor internal dan eksternal, yaitu ;

- a) Kekuatan (*strengths*) : merujuk pada faktor internal dalam organisasi yang mendukung tercapainya tujuan, yang mencakup aspek-aspek yang memiliki keunggulan dibandingkan dengan elemen lainnya.
- b) Kelemahan (*weakness*) : merupakan faktor internal dalam organisasi yang menghambat pencapaian tujuan, yang mengacu pada kekurangan yang berpengaruh negative dan mengganggu upaya mencapai tujuan.
- c) Peluang (*oppurtunity*) : merupakan faktor eksternal yang mendukung organisasi untuk mencapai tujuannya, dengan memberikan kesempatan atau keuntungan untuk mengatasi hambatan dan memulai inisiatif baru.
- d) Ancaman (*threats*) : merupakan faktor dari lingkungan eksternal organisasi yang dapat menghalangi atau menghambat pencapaian tujuan yang ingin di capai.

Dalam penelitian menurut (Sasoko & Mahrudi, 2023) untuk melakukan strategi matriks kombinasi analisis SWOT yaitu dengan memfokuskan pada satu

kombinasi dari dua poin SWOT untuk menentukan langkah strategis mantriks kombinasi faktor tersebut antara lain :

- a) Strategi pada kekuatan-peluang (S-O) untuk memperoleh alternatif ofensif dengan menggunakan kekuatan internal untuk memanfaatkan peluang eksternal.
- b) Strategi pada kekuatan-ancaman (S-T) dengan menggunakan kekuatan internal untuk mengurangi ancaman eksternal.
- c) Strategi pada kelemahan-peluang (W-O) dengan mengatasi kelemahan internal untuk memanfaatkan peluang dari kesempatan eksternal.
- d) Strategi pada kelemahan-ancaman (W-T) untuk memperoleh alternatif defensive dengan memanfaatkan kelemahan internal untuk mengurangi ancaman eksternal.



Gambar 8. Kuadran Strategi Analisis SWOT
Sumber: Analisis Pribadi, 2025

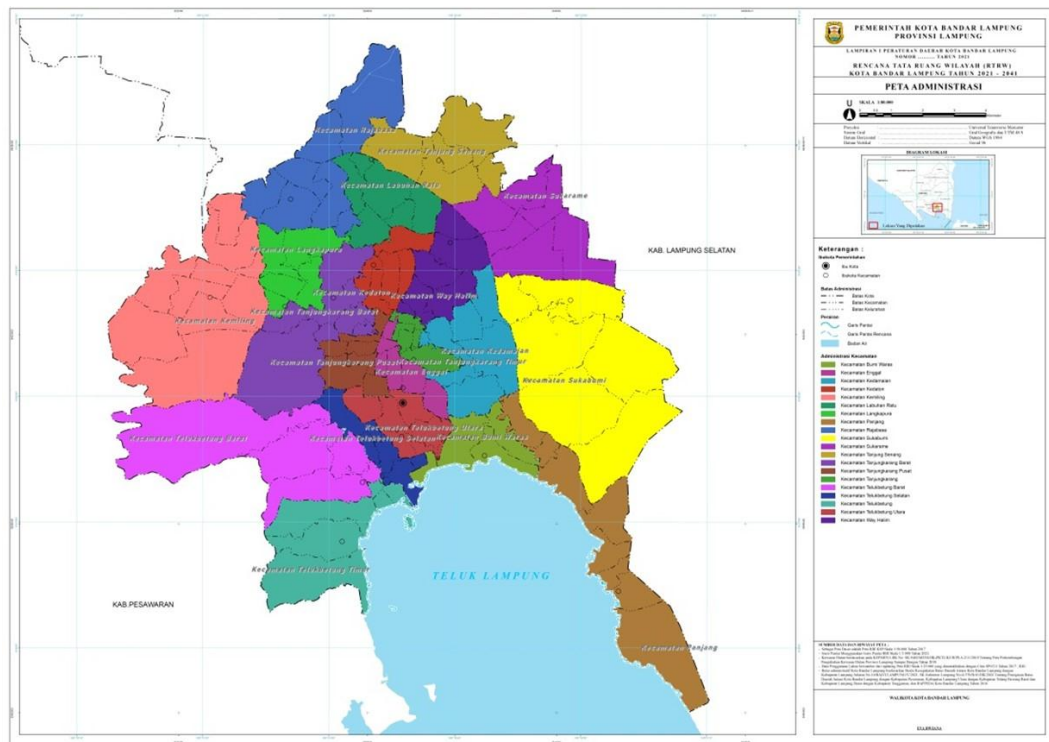
- a) Kuadran I : merupakan situasi yang menguntungkan, dimana topik ini memiliki peluang dan kekuatan, sehingga dapat memanfaatkan peluang tersebut dengan strategi pertumbuhan agresif.

- b) Kuadran II : meskipun ada ancaman, Topik Penelitian ini tetap memiliki kekuatan internal untuk memanfaatkan peluang jangka panjang melalui diversifikasi
- c) Kuadran III : Topik Penelitian ini menghadapi peluang besar, namun memiliki kelemahan internal. Fokusnya adalah memperbaiki kelemahan untuk merebut peluang pasar.
- d) Kuadran IV : ini merupakan situasi yang sangat tidak menguntungkan, yang sedang menghadapi ancaman dan kelemahan internal.

IV. GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

A. Gambaran Umum Kota Bandar Lampung

Bandar Lampung adalah ibu kota Provinsi Lampung yang berperan sebagai pusat administrasi pemerintahan, kegiatan sosial, politik, pendidikan, serta kebudayaan. Selain itu, kota ini juga menjadi sentra utama aktivitas ekonomi di wilayah Lampung. Lokasinya yang strategis sebagai titik transit antara Pulau Sumatra dan Pulau Jawa menjadikan Bandar Lampung memiliki nilai ekonomis yang tinggi dan mendukung pengembangannya sebagai pusat perdagangan, industri, dan sektor pariwisata



Gambar 9. Peta Administrasi Kota Bandar Lampung
Sumber: RTRW Kota Bandar Lampung Tahun 2021 – 2041

Kota Bandar Lampung berbatasan langsung dengan beberapa wilayah Kabupaten di Provinsi Lampung, yaitu:

- Sebelah Utara Kota Bandar Lampung berbatasan dengan Kecamatan Natar Kabupaten Lampung Selatan.
- Sebelah Selatan berbatasan dengan Teluk Lampung
- Sebelah Barat berbatasan dengan Kecamatan Gedung Tataan dan Padang Cermin , Kabupaten Pesawaran.
- Sebelah Timur berbatasan dengan Kecamatan Tanjung Bintang Kabupaten Lampung Selatan.

Kota Bandar Lampung memiliki luas wilayah 19.722 Ha (197,22 KM2) yang terdiri dari 20 Kecamatan dan 126 Kelurahan;

Tabel 6. Luasan Kecamatan di Kota Bandar Lampung

No	Kecamatan	Ibu Kota	Luas Wilayah (km ²)	Presentase Terhadap Luas Kota (%)
1	Teluk Betung Barat	Bakung	11,02	5,59
2	Teluk Betung Timur	Sukamaju	14,83	7,52
3	Teluk Betung Selatan	Gedong Pakuon	3,79	1,92
4	Bumi Waras	Sukaraja	3,75	1,90
5	Panjang	Karang Maritim	15,75	7,99
6	Tanjung Karang Timur	Kota Baru	2,03	1,03
7	Kedamaian	Kedamaian	8,21	4,16
8	Teluk Betung Utasa	Kupang Kota	4,33	2,20
9	Tanjung Karang Pusat	Palapa	4,05	2,05
10	Engagl	Enggal	3,49	1,77
11	Tanjung Karang Barat	Gedong Air	14,99	7,60
12	Kemiling	Beringin Jaya	24,24	12,29
13	Langkapura	Langkapura	6,12	3,10
14	Kedaton	Kedaton	4,79	2,43
15	Rajabasa	Rajabasa Nunyai	13,53	6,86
16	Tanjung Senang	Tanjung Senang	10,63	5,39
17	Labuan Ratu	Kampung Baru Raya	7,97	4,04
18	Sukarame	Sukarame	14,75	7,48
19	Sukabumi	Sukabumia=	23,6	11,97
20	Wayhalim	Way Hlaim Permai	5,35	2,71
Jumlah			197,22	100

Sumber: BPS, 2024

1. Kependudukan Kota Bandar Lampung

Berdasarkan data Dinas Kependudukan tahun 2024, jumlah penduduk Kota Bandar Lampung tercatat sebanyak 1.501.500 jiwa, terdiri atas 528.804 laki-laki dan 522.696 perempuan. Jika dibandingkan dengan data sebelumnya, jumlah penduduk mengalami peningkatan sebesar 1,71 persen. Rasio jenis kelamin tahun 2024 menunjukkan bahwa terdapat sekitar 1,1 laki-laki untuk setiap perempuan. Tingkat kepadatan penduduk di wilayah ini mencapai 5.332 jiwa per kilometer persegi, dengan sebaran yang bervariasi di 20 kecamatan. Kecamatan Tanjung Karang Timur mencatat kepadatan tertinggi sebesar 19.633 jiwa/km², sedangkan Kecamatan Sukabumi memiliki kepadatan terendah, yaitu 2.609 jiwa/km².

Tabel 7. Jumlah Penduduk di Kecamatan Kota Bandar Lampung

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk	Laju Pertumbuhan Penduduk	Presentase Penduduk (%)
1	Teluk Betung Barat	32.002	1.72	3.04
2	Teluk Betung Timur	44.727	1.72	4.25
3	Teluk Betung Selatan	42.262	1.71	4.02
4	Bumi Waras	60.939	1.71	5.80
5	Panjang	79.800	1.71	7.59
6	Tanjung Karang Timur	39.855	1.72	3.79
7	Kedamaian	56.482	1.71	5.37
8	Teluk Betung Utara	54.337	1.71	5.17
9	Tanjung Karang Pusat	54.482	1.71	5.22
10	Engagl	30.164	1.71	2.87
11	Tanjung Karang Barat	58.754	1.71	5.59
12	Kemiling	70.491	1.71	6.70
13	Langkapura	36.454	1.72	3.70
14	Kedaton	52.685	1.72	3.47
15	Rajabasa	51.578	1.71	5.01
16	Tanjung Senang	49.160	1.71	4.91
17	Labuan Ratu	48.159	1.71	4.68
18	Sukarame	61.130	1.71	5.81
19	Sukabumi	61.574	1.68	5.86
20	Wayhalim	66.041	1.71	6.28
Jumlah		1.051.500	1.71	100

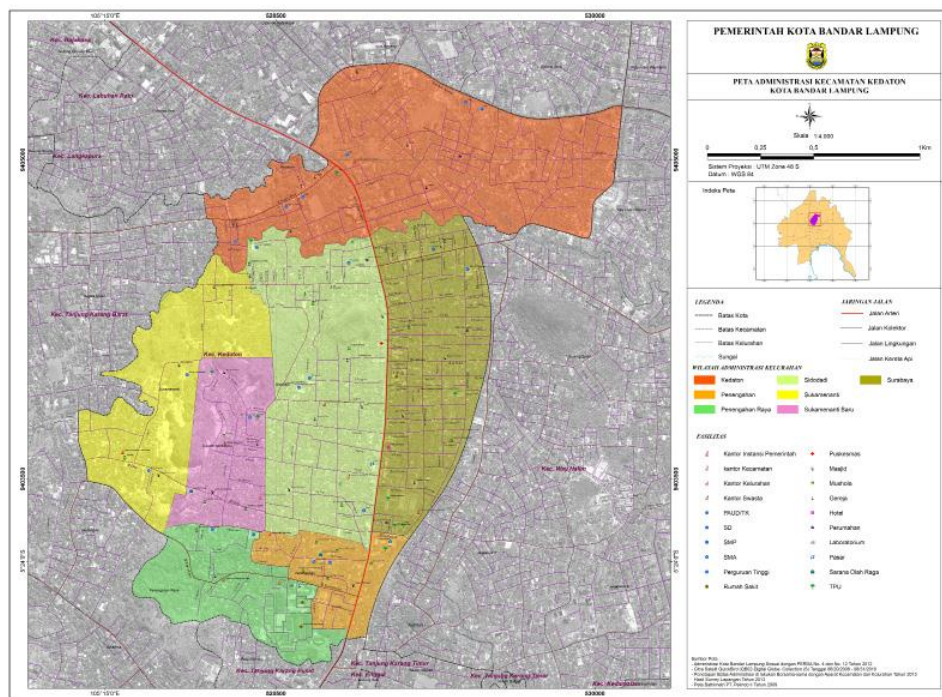
Sumber: BPS, 2024

B. Gambaran Umum Kecamatan Rajabasa

Kecamatan Rajabasa berasal dari sebagian wilayah geografis dengan batasan sebagai berikut:

- Sebelah Utara : Kabupaten Lampung Selatan
- Sebelah Selatan : Kabupaten Lampung Selatan, Kecamatan Tanjung Senang
- Sebelah Timur : Kecamatan Kemiling, Kecamatan Langkapura
- Sebelah Barat : Kecamatan Lampung Selatan

Pembagian wilayah kelurahan dapat dilihat pada peta administrasi Kecamatan Rajabasa berikut ini:



Gambar 10. Peta Administrasi Kecamatan Rajabasa Kota Bandar Lampung
Sumber: BPS Kecamatan Rajabasa, 2024

Wilayah Kecamatan Rajabasa memiliki topografi berupa dataran. Kecamatan Rajabasa memiliki luas wilayah sebesar 8,64 Km².

Tabel 7. Luas Wilayah Penduduk terhadap Luas Kecamatan Labuhan Ratu menurut Desa/Kelurahan Tahun 2022

No.	Desa/Kelurahan	Luas (Km ² /sq.km)	Persentase Terhadap Luas Kota (%)
1	Gedong Meneng	1,71	13,24
2	Rajabasa	1,21	9,43
3	Rajabasa Raya	1,53	11,86
4	Rajabasa Jaya	4,88	37,90
5	Gedong Meneng Baru	0,41	3,22
6	Rajabasa Pemuka	1,33	10,31
7	Rajabasa Nyunyai	1,81	14,06
JUMLAH		8,64	100

Sumber: BPS Kecamatan Labuhan Ratu, 2022

1. Kependudukan Kecamatan Rajabasa

Adapun jumlah penduduk tahun pada tahun 2024 di Kecamatan Rajabasa dapat dilihat pada tabel dibawah berikut:

Tabel 9. Jumlah Penduduk Kecamatan Rajabasa menurut Desa/Kelurahan Tahun 2024

No.	Desa/Kelurahan	Jumlah Penduduk
1	Gedong Meneng	5.841
2	Rajabasa	5.841
3	Rajabasa Raya	10.185
4	Rajabasa Jaya	13.209
5	Gedong Meneng Baru	1.843
6	Rajabasa Pemuka	7.558
7	Rajabasa Nyunyai	9.304
JUMLAH		55.958

Sumber: BPS Kecamatan Rajabasa, 2024

C. Gambaran Umum Kecamatan Labuhan Ratu

Kecamatan Labuhan Ratu berbatasan sebagai berikut:

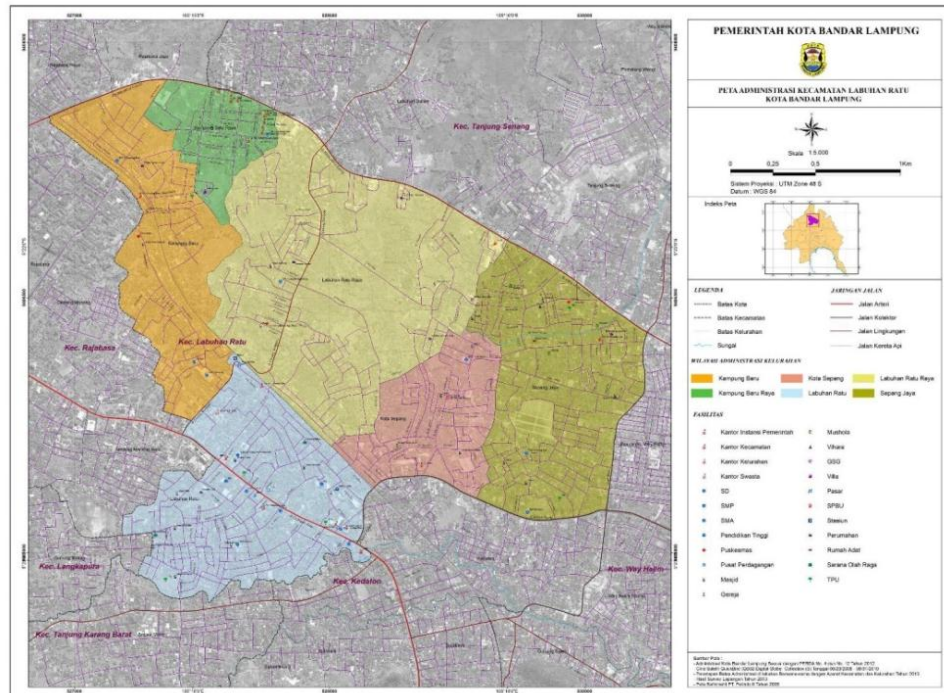
Sebelah Utara : Kecamatan Tanjung Senang

Sebelah Selatan : Kecamatan Kedaton dan Kecamatan Langkapura

Sebelah Timur : Kecamatan Kedaton

Sebelah Barat : Kecamatan Rajabasa dan Tanjung Senang

Pembagian wilayah kelurahan dapat dilihat pada peta administrasi Kecamatan Labuhan Ratu berikut ini:



Gambar 11. Peta Administrasi Kecamatan Labuhan Ratu Sumber: BPS Kecamatan Labuhan Ratu

han Ratu, 2024

Wilayah Kecamatan Labuhan Ratu memiliki topografi berupa dataran. Kecamatan Labuhan Ratu memiliki luas wilayah sebesar 8,64 Km².

Tabel 10. Luas Wilayah Penduduk terhadap Luas Kota Kecamatan Labuhan Ratu menurut Desa/Kelurahan Tahun 2024

No.	Desa/Kelurahan	Luas (Km ² /sq.km)	Persentase Terhadap Luas Kota (%)
1	Labuhan Ratu	1,93	31,37
2	Kampung baru	1,01	16,41
3	Sepang Jaya	1,17	19,06
4	Labuhan Ratu Raya	1,15	18,63
5	Kota Sepang	0,56	9,15
6	Kampung Baru Raya	0,33	5,37
	JUMLAH	6,15	100

Sumber: BPS Kecamatan Labuhan Ratu, 2024

1. Kependudukan Kecamatan Labuhan Ratu

Sebelum adanya pemekaran, Kecamatan Labuhan Ratu masuk ke dalam administrasi Kecamatan Kedaton dan secara kependudukan bergabung di dalamnya.

Tabel 11. Jumlah Penduduk Kecamatan Labuhan Ratu menurut Desa/Kelurahan Tahun 2024

No.	Desa/Kelurahan	Jumlah Penduduk	Sumber: BPS Kecamatan mat
1	Labuhan Ratu	9.240	
2	Kampung baru	6.122	
3	Sepang Jaya	13.255	
4	Labuhan Ratu Raya	13.143	
5	Kota Sepang	3.723	
6	Kampung Baru Raya	2.725	
JUMLAH		48.208	

an Labuhan Ratu, 2001-2004

D. Gambaran Umum Transportasi Kota Bandar Lampung

Berdasarkan Transportasi di Bandar Lampung meliputi bus, angkot, kereta api, kapal ferry, dan taksi online.

Bus

- Trans Bandar Lampung adalah sistem bus raya terpadu yang beroperasi di Bandar Lampung
- DAMRI adalah salah satu operator bus yang melayani rute antar kota-antar provinsi dan antar kota dalam provinsi
- Beberapa operator bus lainnya di Bandar Lampung adalah Gumarang Jaya, Royal Signature, Harum BSI, Antar Trans, Sadya Trans, Sari Harum, PO SAN, Minanga Express, Sumber Sari Tranz, Delima Sri Gemilang, dan PO BKL

Angkot

- Angkot biasanya memiliki rute tertentu dan berhenti di beberapa titik strategis

Kereta api

- Kereta api merupakan moda angkutan terbesar yang digunakan oleh penumpang dari Kota Bandar Lampung menuju Kabupaten Kota di Provinsi Lampung hingga ke Sumatera Selatan

Menurut IB Malik (2010), kebijakan transportasi di Kota Bandar Lampung masih belum memiliki arah yang jelas. Upaya untuk mengembangkan transportasi umum masih jauh dari harapan karena kurangnya kesinambungan dalam proses pembangunan. Meski sejumlah studi telah dilakukan oleh pemerintah terkait transportasi perkotaan, implementasinya belum optimal. Ketidakseimbangan antara penyediaan moda transportasi, baik kendaraan pribadi maupun angkutan umum massal, tidak diimbangi dengan prasarana yang memadai. Aspek seperti kualitas dan lebar jalan, pembatas, sempadan, serta pemanfaatan lahan di sekitar jalan sangat mempengaruhi kondisi infrastruktur transportasi. Sebanyak 62 halte direncanakan untuk dibangun, namun hingga kini, pembangunan tersebut belum sepenuhnya selesai. Desain halte dibuat sejajar dengan pintu tengah bus untuk mempermudah akses penumpang.

Permasalahan transportasi publik di Bandar Lampung mencakup berbagai isu utama yang saling berkelindan. Salah satunya adalah rendahnya akses dan mutu pelayanan transportasi umum, yang membuat masyarakat enggan beralih dari kendaraan pribadi. Kurangnya opsi transportasi publik yang nyaman, efisien, dan terjangkau turut memperparah kondisi lalu lintas, khususnya di jalan-jalan utama seperti ZA Pagar Alam, Teuku Umar, dan Raden Intan. Ketergantungan tinggi terhadap kendaraan pribadi juga menyebabkan meningkatnya polusi udara akibat emisi karbon yang tidak terkendali, yang berdampak pada lingkungan dan kesehatan. Hal ini memperlihatkan perlunya pendekatan menyeluruh dalam mengatasi tantangan transportasi di kota tersebut.

Terdapat tiga faktor utama yang menjadi akar masalah dalam sistem transportasi publik Bandar Lampung. Pertama adalah belum memadainya infrastruktur transportasi, di mana jumlah armada Bus Rapid Transit (BRT) masih terbatas dan

belum menjangkau area pinggiran dan permukiman padat. Fasilitas pendukung seperti halte dan jalur khusus pun belum tersedia secara merata, mengurangi kenyamanan serta kemudahan akses pengguna. Kedua, keterbatasan dukungan pendanaan dan subsidi dari pemerintah daerah menyebabkan modernisasi layanan transportasi tidak dapat berjalan optimal. Biaya transportasi umum juga dianggap tidak sebanding dengan penggunaan kendaraan pribadi. Ketiga, preferensi masyarakat terhadap kendaraan pribadi memperburuk situasi. Pandangan negatif terhadap transportasi publik, yang dianggap kurang nyaman, aman, dan efisien, ditambah minimnya edukasi mengenai manfaatnya, semakin memperkuat kebiasaan ini. Akibatnya, kemacetan dan polusi udara kian menjadi persoalan serius di kota.

1) Terminal Rajabasa

Terminal Rajabasa merupakan terminal penumpang tipe A sekaligus terminal induk utama di Kota Bandar Lampung, Provinsi Lampung, Indonesia. Terminal ini termasuk salah satu yang terbesar dan paling sibuk di Pulau Sumatra. Lokasinya berada di bagian utara Kota Bandar Lampung, tepatnya di Jalan Zainal Abidin Pagaralam, Rajabasa, berhadapan dengan pertigaan menuju Universitas Lampung dan berada tidak jauh dari Mal Lampung.

Terminal ini melayani rute perjalanan dari Bandar Lampung ke berbagai kota di Sumatra, Jawa, Bali, hingga Lombok. Dengan total luas area sebesar 40.780 m² dan luas bangunan mencapai 6.673 m², saat ini Terminal Rajabasa sedang menjalani tahap renovasi untuk peningkatan fasilitas dan pelayanan. Terminal Rajabasa Merupakan salah satu terminal terbesar dan tersibuk di Pulau Sumatra. Terminal ini berada di utara Kota Bandar Lampung tepatnya di Kecamatan Rajabasa yang berseberangan dengan pertigaan ke arah Universitas Lampung, dan dekat dengan Mal Lampung.



Gambar 12. Terminal Rajabasa Tipe A
Sumber: Kementerian Perhubungan, 2020

Sejak tahun 2015, Pemerintah Kota Bandarlampung mulai melakukan rehabilitasi agar terminal Rajabasa ini dapat sesuai fungsinya yaitu sebagai terminal tipe A. Letak terminal ini berada di Kecamatan Rajabasa yang merupakan kawasan pendidikan yang dikelilingi oleh beberapa institusi pendidikan mulai dari TK, SD, SMP, SMA hingga Perguruan Tinggi.

Tabel 12. Jenis Trayek dan Jumlah Angkutan

No.	Nama Trayek	Warna Angkot	Jumlah Angkuta
1	Tanjung Karang – Rajabasa	Biru Laut	146
2	Tanjung Karang-Sukaraja	Ungu	106
3	Tanjung Karang –Garuntang	Hijau	118
4	Tanjung Karang-Teuku Umur-Way Kandis	Krem	60
5	Tanjung Karang-Kemiling	Merah Hati (F)	117
6	Tanjung Karang-Ratulangi	Merah Hati Biru (R)	28
7	Tanjung Karang-Sukarame	Abu-Abu (H)	2
8	Tanjung Karang-Permata	Abu-Abu(G)	135
9	Tanjung Karang-Tirtayasa-	Putih Hijau	105
10	Sukaraja-Srengsem	Orange	48
11	Sukaraja-Lempasing	Biru Dongker (I)	58
12	Rajabasa-Pramuka-Kemiling	Kuning	12
13	Pasar Cimeng-Lempasing	Biru Dongker/Abu-	0
14	Tanjung Karang-Ryacudu-Simpang Sutami	Putih Sirip Biru Hijau	14
Jumlah			949

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, 2022

Mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 132 Tahun 2015, terminal penumpang seharusnya memiliki empat zona layanan utama: zona untuk penumpang bertiket, zona untuk penumpang yang belum memiliki tiket, zona perpindahan, dan zona pengendapan. Namun, di Terminal Rajabasa hanya terdapat tiga zona, yakni zona penumpang bertiket, zona penumpang belum bertiket, dan zona pengendapan. Di Terminal Rajabasa, zona penumpang bertiket dan belum bertiket masih belum dipisahkan secara jelas karena belum tersedianya ruang tunggu khusus bagi penumpang yang telah melalui proses pemeriksaan tiket (boarding).

2) Stasiun Labuhan Ratu

Stasiun Labuhanratu (LAR) merupakan stasiun kereta api kelas III/kecil yang berlokasi di Jalan Untung Suropati, Labuhanratu, Bandar Lampung, Provinsi Lampung. Terletak pada ketinggian +108 meter, stasiun ini berada di bawah naungan Divisi Regional IV Tanjungkarang dan merupakan stasiun paling utara di wilayah Kota Bandar Lampung. Terdapat tiga jalur rel di stasiun ini, dengan jalur 2 sebagai jalur utama (sepur lurus), jalur 1 sebagai jalur belok pendek, serta jalur 3 sebagai jalur belok panjang (long siding) yang digunakan untuk persilangan kereta Babaranjang. Jalur ini memanjang hingga mendekati perlintasan sebidang di belakang Universitas Lampung, karena sebagian besar kereta Babaranjang dari arah Tanjungkarang berhenti luar biasa di stasiun ini untuk menunggu giliran bersilang dengan kereta dari arah Tanjung Enim.

Bangunan stasiun ini merupakan warisan dari masa Zuid-Sumatra Staatsspoorwegen dan telah ditetapkan sebagai cagar budaya oleh PT KAI Divre IV Tanjungkarang. Meskipun melayani keberangkatan penumpang, stasiun ini—seperti sebagian besar stasiun lainnya dalam wilayah Divre IV—tidak termasuk dalam daftar stasiun utama, kecuali stasiun seperti Tanjung Karang, Kotabumi, Martapura, dan Baturaja..

Tabel 13. Nama dan Relasi Perjalanan Kereta Api

Nama Kereta Api	Kelas	Relasi Perjalanan	Keterangan
Rajabasa	Ekonomi	Kertapati – Palembang	Pemberhentian hanya perjalanan ke arah Tanjungkarang saja.
Kuala Stabas	Ekonomi	Baturaja – OKU	

Sumber: Wawancara PT KAI DIVRE IV , 2025

Stasiun Labuhan Ratu merupakan salah satu stasiun penumpang di Provinsi Lampung dan merupakan stasiun penumpang terbesar ke-dua di Kota Bandar Lampung dengan kelas stasiun adalah stasiun besar tipe A.

Adanya stasiun sebagai simpul transit, salah satunya menimbulkan pergerakan yang berasal dari kawasan permukiman menuju stasiun. Hal ini didukung pula oleh fakta bahwa Kota Bandar Lampung merupakan daerah dengan kepadatan penduduk tertinggi di Provinsi Lampung. Selain itu, lokasi stasiun yang berada dekat dengan terminal Rajabasa yang seharusnya menjadi kelebihan ini namun nyatanya tidak dapat dihubungkan dengan baik oleh fasilitas penjunjang, mengakibatkan terhambatnya pergerakan masyarakat Kota Bandar Lampung secara keseluruhan, terlebih dengan tujuan khusus menuju simpul transportasi yaitu Kawasan Transit seperti yang diamanatkan dalam RTRW Kota Bandar Lampung.

Dengan segala potensi dan masalah tersebut, untuk memperlancar dan mendukung keberjalanan mobilitas perkotaan serta aktivitas stasiun, maka jaringan mobilitas perkotaan harus didukung dengan aksesibilitas yang baik pada daerah tangkapan (simpul transportasi) sebagai titik kumpul dan titik sebar pergerakan masyarakat.

3) Keterhubungan Terminal Rajabasa – Stasiun Labuhan Ratu

Di Kota Bandar Lampung terdapat salah satu simpul yaitu Terminal Rajabasa yang merupakan terminal tipe A yang terletak di kawasan transit Kota Bandar Lampung. Namun terminal ini belum memiliki fasilitas yang terintegrasi seperti

sarana moda pengumpan (feeder) maupun moda terusan yang menghubungkan dengan beberapa titik di kota Bandar Lampung , terlebih dari dan menuju kawasan transit antarmoda terdekat seperti Stasiun Labuhan Ratu.

VI. KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah didapatkan melalui data yang telah diperoleh dan dianalisis maka hasil dan pembahasan dapat disimpulkan sebagai berikut:

- 1) Pengguna kawasan transportasi Stasiun Labuhan Ratu dan Terminal Rajabasa tidak memungkinkan untuk berjalan kaki karena tidak dihubungkan oleh jalur pedestrian menghubungkan kawasan tersebut.
- 2) Sirkulasi antara Terminal Rajabasa dan Stasiun Labuhan Ratu di Bandar Lampung saat ini masih menghadapi sejumlah tantangan dan belum sepenuhnya optimal ;
 - Jarak antara Terminal Rajabasa dan Stasiun Labuhan Ratu sekitar 2,5 – 3 km, melewati Jalan Soekarno-Hatta yang merupakan jalan arteri utama kota.
 - Belum ada rute feeder tetap atau angkutan umum langsung yang terjadwal dan terintegrasi secara fungsional antar keduanya.
 - Pejalan kaki hampir tidak mungkin menempuh rute ini tanpa kendaraan karena: Tidak ada jalur pedestrian berkelanjutan yang terhubung langsung antara terminal dan stasiun.

Sirkulasi antara Kegiatan Transportasi (Terminal Rajabasa dan Stasiun Labuhan Ratu) dia Berdasarkan amanat RTRW di kawasan penelitian diamanatkan sebagai Kawasan Transit, yang memiliki potensi yaitu letak Terminal Rajabasa tersebut harusnya dapat terhubung dengan Jalur pedestrian atau transportasi penghubung.

- 3) Seiring berjalannya waktu Pemerintah Kota Bandar Lampung dan Provinsi Lampung perlu merencanakan Stasiun Baru yang lebih memungkinkan untuk dijangkau oleh pejalan kaki dari Terminal Rajabasa, Kawasan Pendidikan dan Perjas.

Sirkulasi kawasan transit di koridor Terminal Rajabasa – Stasiun Labuhan Ratu saat ini, konektivitas antara simpul transportasi, kawasan pendidikan, dan pusat perbelanjaan belum terintegrasi secara efektif, dengan jarak tempuh pejalan kaki yang tidak ideal. Diharapkan dengan menerapkan strategi pada penelitian ini, ditambahkan halte kereta api baru dalam radius yang lebih ramah pejalan kaki, serta jalur sirkulasi yang menghubungkan kawasan pendidikan dan fasilitas publik, dapat menciptakan konektivitas antarmoda yang lebih efisien dan mendukung pengembangan kawasan berbasis transit. Dengan demikian, Kawasan tersebut dapat terhubung dengan baik oleh Pejalan kaki dengan Radius 500-800m menggunakan transportasi antarmoda. Jika mewujudkan Kondisi tersebut, maka penumpang / pengguna kawasan Pendidikan atau perjas dapat berpindah tempat menggunakan transportasi umum dengan berjalan kaki menuju Bandara Raden Intan II - Antar Provinsi.

B. SARAN

Berdasarkan hasil pembahasan yang telah diuraikan maka saran yang dapat diberikan, Penelitian ini merupakan pengembangan ilmu pengetahuan berkaitan dengan topik pembahasan, metodologi dan analisis di dalam penelitian, sehingga dapat diberikan saran sebagai berikut :

1. Perlunya penyediaan dan perbaikan jalur pedestrian menghubungkan kawasan sekitar Terminal Rajabasa dan Stasiun Labuhan Ratu sesuai dengan prinsip penyediaan sarana dan prasarana minimum.
2. Perlu adanya penyediaan Feeder untuk menghubungkan kawasan sekitar Terminal Rajabasa dan Stasiun Labuhan Ratu sesuai dengan kebutuhan Penumpang dan pengguna kawasan.
3. Perlunya penyediaan Halte Kereta Api di dalam Radius Kawasan Transportasi Terminal Rajabasa, sehingga pengguna kawasan dapat melakukan transit dan menjangkau Stasiun dan atau Terminal serta kawasan sekitar hanya dengan berjalan kaki.

Hasil yang didapat pada penelitian ini diharapkan dapat menjadi rujukan atau penelitian lebih mendalam dengan judul atau topik yang disarankan peneliti yaitu;

1. Perancangan Koridor Penghubung Kawasan Transit Terminal Rajabasa
2. Perancangan Kawasan Halte Keteta Api Baru Di Kawasn Transportasi Terminal Rajaba.

DAFTAR PUSTAKA

- Shirvani, H. (1985). *The Urban Design Process*. New York: Van Nostrand Reinhold Company.
- Branch, Melville C., 1995, *Perencanaan Kota Komprehensif*: Pengantar & Penjelasan, Terjemahan: B. H. Wibisono & A. Djunaedi, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta.
- Dunphy, R. (2004). *Transit-Oriented Development in the United States: Experiences, Challenges, and Prospects The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream* .
- Badan Perencanaan Pembangunan Daerah (Bappeda) Kota Bandar Lampung. (2011). *Lampiran Rancangan Peraturan Daerah, Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) Kota Bandar Lampung Tahun 2021-2041*.
- Badan Pusat Statistik Kota Bandar Lampung, 2024. *Bandar Lampung dalam Angka Tahun 2023*.
- Pemerintah Kota Bandar Lampung, *Peraturan Daerah Kota Bandar Lampung No. 4 Tahun 2021 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bandar Lampung 2021 – 2041*.
- Pemerintah Republik Indonesia, 2011. *Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2011 Tentang Perumahan dan Kawasan Permukiman*. Jakarta: Sekretariat Negara Republik Indonesia.
- Dinas Pekerjaan Umum. (2007). *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 06/PRT/M/2007 Tentang Pedoman Umum Rencana Tata Bangunan dan Lingkungan*.
- Dinas Pekerjaan Umum. (2018). *Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki* .
- ITDP. (2017). *Transit Oriented Development (TOD) Standar 3.0*. Institute for Transportation and Development Policy: New York.
- Widayanti, R., Susanto, Hari R. *Kajian Sistem Transit Oriented Development di Daerah Mixed Use dan Kepadatan Tinggi. Studi Kasus: Kota Depok*.
- Nazir, Moh. (2013). *Metode Penelitian*. Bogor: Ghalia Indonesia.
- Abdullah R, Ramdhani (2017). *Konsep Umum Pelaksanaan Kebijakan Publik* . Malang : Indonesia
- Sugiyono. (2009). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.

- Tamin, O.Z., (2008). *Perencanaan, Pemodelan, & Rekayasa. Transportasi*. Bandung, Indonesia: Penerbit ITB.
- Pemerintah DKI Jakarta (2018) *Tim Gubernur untuk Percepatan Pembangunan. PRK/UDGL TOD Kawasan Dukuh Atas*.
- Peraturan Gubernur Nomor 140 Tahun 2017 tentang *Penugasan Perseroan Terbatas Mass Rapid Transit Jakarta Sebagai Operator Utama Pengelola Kawasan Transit Oriented Development Koridor (Utara - Selatan) Fase I Mass Rapid Transit Jakarta*
- Badan Penelitian dan Pengembangan Daerah Provinsi Lampung Universitas Lampung (2023) tentang *Optimalisasi Manajemen Transportasi Publik Angkutan Kota Dalam Provinsi (Akdp) Di Provinsi Lampung*
- Hana dkk. (2022). *Analisis Faktor-faktor yang Mempengaruhi Efektivitas Terminal Rajabasa, Bandar Lampung*. Universitas Lampung,
- Nasution, 1996, *Manajemen Transportasi*, Ghalia Indonesia, Jakarta
- Surprenant, S. (2006). *Mixed-Use Urban Sustainable Development through Public-. Private Partnership*.
- Beckley, Robert M., 1979, *Introduction Urban Planning*, McGraw-Hill Book, New York,
- Catanese, J.A. dan Snyder, J.C. 1986. *Perencanaan Kota*.