

Prosiding

KEPENGESAHAN

Seminar Nasional

Pembangunan Infrastruktur dan Pengembangan Wilayah

Magister Teknik Sipil Universitas Lampung

Hotel Novotel - Bandar Lampung
3 Mei 2012

Organized by:



LEMBAR PENGESAHAN

Judul : Peluang Pengembangan Transportasi Intermoda di Propinsi Lampung
Penulis : Rahayu Sulistyorini
NIP : 19741004 2000032002
Instansi : Fakultas Teknik, Universitas Lampung
Publikasi : Prosiding Nasional
: ISBN 978-602-19441-1-0
: Hal. 238-250, Bulan Mei dan Tahun 2012
Penerbit : Universitas Lampung

Bandar Lampung, 4 September 2012

Mengetahui,
Dekan Fakultas Teknik
Universitas Lampung



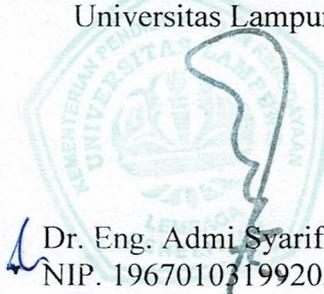
Dr. Ir. Lusmelia Afriani, D.E.A.
NIP. 196505101993032008

Penulis,

Dr. Rahayu Sulistyorini, S.T, M.T.
NIP. 19741004 2000032002

Menyetujui:

Ketua Lembaga Penelitian
Universitas Lampung



Dr. Eng. Admi Syarif.
NIP. 196701031992031003

PARAF	JENIS	NO. INVEN	TGL	DOKUMENTASI LEMBAGA PENELITIAN
	Prosiding	89/1426/8/PL/FT/2012	19 SEP 2012	UNIVERSITAS LAMPUNG

Prosiding Seminar Nasional
Magister Teknik Sipil Universitas Lampung

"Pembangunan Infrastruktur dan Pengembangan Wilayah"

03 Mei 2012, Hotel Novotel - Bandar Lampung

Pengarah:

1. Gubernur Provinsi Lampung (Drs Sjacharoedin.ZP. SH)
2. Dekan Fakultas Teknik Unila (Dr. Lusmeilia Afriam,D.E.A.)
3. Ketua Bappeda Provinsi Lampung (Ir. Fahrizal Darminto, MA)
4. Kepala Dinas Perhubungan Provinsi Lampung (Drs. Ishak, MH)
5. Ketua KIAT Fakultas Teknik Unila (Ir. Hi. Berlian Tihang, MM)
6. Ir. Anshori Djausal, MT
7. Wakil Pimpinan Umum Lampung Post (Bpk. Djadjat Sudradjat)
8. Ketua Program Studi Magister Teknik Sipil Unila (DR. Dyah Indriana K. S.T.,M.Sc.)
9. Ketua HPJI (Ir. A. Lianurzen, MT)

Penyunting:

1. Dr. Dyah Indriana Kusumastuti, S.T.,M.Sc.
2. Dr. Rahayu Sulistyorini, S.T.,M.T.
3. Dr. Ahmad Zakaria, Ph.D.
4. Siti Nurul Khotimah, S.T.,M.Sc.

Cover Designer & Editor:

Moh. Andi Susanto

ISBN :978-602-19441-1-0

Sekretariat:

Jln. Prof. Soemantri Brojonegoro No.1 Gedungmeneng
Bandar Lampung 35145
Telepon (0721) 704947, Fax (0721) 704947, ext 225

DAFTAR ISI

		Halaman
LEMBAR PENGESAHAN		i
KATA PENGANTAR		ii
Nama	Judul	
1. Kebijakan dan Kerjasama Pemerintah Swasta dalam Pembangunan Infrastruktur dan Pengembangan Wilayah		
Agus Triono	PRESPEKTIF HUKUM TENTANG PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR DALAM RANGKA PENGEMBANGAN WILAYAH DI ERA OTONOMI DAERAH	1
Eka Kurniawan	PENGEMBANGAN INDUSTRI SEKUNDER BERBASIS KOMIDITI KOPI DALAM UPAYA MEMBANGUN KLUSTER EKONOMI ANDALAN DI KABUPATEN LAMPUNG BARAT	11
Eko Bagus Delianto	KERJASAMA PEMERINTAH DAN SWASTA (KPS) STUDI KASUS: INFRASTRUKTUR AIR MINUM	19
Kristianto Usman	STUDI PENYUSUNAN <i>MASTER PLAN</i> TERMINAL AGRIBISNIS (TA) DI PENENGAHAN-SELATAN	36
Lukman Hakim	ANALISIS PERTUMBUHAN EKONOMI, KETIMPANGAN ANTAR KABUPATEN/KOTA, DAN SEKTOR UNGGULAN : STUDI PROVINSI LAMPUNG	46
Marlia Eka Putri A.T.	KONSEP HUKUM PENATAAN RUANG DALAM PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR UNTUK PENGEMBANGAN WILAYAH BERDASARKAN OTONOMI DAERAH	51
Moh. Waspa Kusuma Budi	JEMBATAN SELAT SUNDA DAN PEMBANGUNAN PEREKONOMIAN DI PROVINSI LAMPUNG	57
Muhammad Hutri	MODEL KEUNTUNGAN DAN <i>OVERHEAD</i> DALAM MENYUSUN HARGA PERKIRAAN SENDIRI (HPS) UNTUK PEKERJAAN KONSTRUKSI PADA INSTANSI PEMERINTAH	63

Nelia Aida	PENGARUH <i>SPILLOVER EFFECT</i> PROVINSI DKI JAKARTA DAN PROVINSI SUMATERA SELATAN TERHADAP PERTUMBUHAN EKONOMI PROVINSI LAMPUNG	75
Nurmayani	KEBIJAKAN PEMERINTAH DAERAH PROPINSI LAMPUNG DALAM PEMUNGUTAN PAJAK KENDARAAN BERMOTOR SEBAGAI UPAYA PERBAIKAN INFRASTRUKTUR DI PROPINSI LAMPUNG	87
Selvi Diana Meilinda	PENGEMBANGAN WILAYAH BERBASIS KEBIJAKAN GENDER (Evaluasi Pengarusutamaan Gender dalam Program <i>Rural Infrastructure Support</i> PNPM Propinsi Lampung)	94
Upik Hamidah	PENGADAAN TANAH UNTUK KEPENTINGAN PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR DALAM RANGKA PENGEMBANGAN WILAYAH	109
Yuda Romdania	ANALISA EKONOMI TEKNIK PADA KAWASAN <i>WATER FRONT CITY</i>	122

2. Infrastruktur dan Moda Transportasi dalam Mendukung Pengembangan Wilayah

Abdul Mukahfi	ANALISIS BERBAGAI PEMICU KEMACETAN DI JALAN ZAINAL ABIDIN PAGAR ALAM BANDAR LAMPUNG	130
Andius Dasa Putra	EVALUASI TEKNIS FASILITAS SISI UDARA UNTUK DAPAT DIDARATI PESAWAT BERBADAN LEBAR (<i>WIDE BODY AIRCRAFT</i>) (Studi Penyiapan Bandara Radin Inten II sebagai Embarkasi Haji Provinsi Lampung)	130
Anwarudin	MODEL PENGEMBANGAN TERPADU TERMINAL KHUSUS CPO PADA PELABUHAN MULTIPURPOSE EKSISTING	139
Budi Aji Purwoko	PENINGKATAN SISTEM INTERLOKING DAN HUBUNGAN BLOK PERSINYALAN MIS 801 DI STASIUN SEMARANG TAWANG (STUDI KASUS ALAT PENDETEKSI SARANA KERETA API)	140
Djarot Tri Wardhono	VARIABEL-VARIABEL DALAM PENERIMAAN <i>SMART CARD</i> DENGAN <i>THEORY PLANNED BEHAVIOUR</i> (TPB)	149

Fandi Suratman	SARANA TRANSPORTASI DI KOTA BANDAR LAMPUNG	156
Ginta Wiryasenjaya Gazali	LAMPUNG <i>CONNECTION</i> BAKAUHENI-SUKADANA-MENGGALA-BALAMBANGAN UMPU	161
Hanif Adi Yudhitami	PENINGKATAN AKSESIBILITAS ZONA 1 DAN ZONA 8 DI KABUPATEN NGAWI	169
I Made Suraharta	EVALUASI SISTEM JALAN ARTERI DENGAN BEBERAPA SIMPANG YANG DIKENDALIKAN DENGAN SISTEM TUNGGAL (STUDI KASUS : KORIDOR JALAN GATOT SUBROTO BARAT KOTA DENPASAR, BALI)	178
I.B. Ilham Malik	PENGINTEGRASIAN PEMBANGUNAN MEGAPROYEK INFRASTRUKTUR LAMPUNG	194
Ida Susanti	PENGARUH INFRASTRUKTUR TRANSPORTASI BAGI PERKEMBANGAN PEREKONOMIAN DAN PENGEMBANGAN WILAYAH	202
Lucia Nathania C. A	JEMBATAN SELAT SUNDA	206
Marulin Febrita	ANALISA TINGKAT KEBISINGAN PADA DAERAH YANG BERDEKATAN DENGAN REL KERETA API (STUDI KASUS : LINTAS JAKARTA KOTA – MANGGARAI)	212
Muhammad Baqiyudin Nadjib	KAJIAN FAKTOR-FAKTOR PENGHAMBAT PENGADAAN TANAH PADA PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR DI PROVINSI JAWA BARAT (STUDI KASUS: WADUK JATIGEDE)	222
Muiz Thohir	MENGEMBANGKAN <i>TRANSIT ORIENTED DEVELOPMENT</i> DI KORIDOR JEMBATAN SELAT SUNDA	231
Rahayu Sulistyorini	PELUANG PENGEMBANGAN TRANSPORTASI INTERMODA DI PROPINSI LAMPUNG	238
Restita Winandi	TINJAUAN KEBERADAAN MALL RAMAYANA ROBINSON TERHADAP ASPEK PEDESTRIAN AREA DAN PARKIR DI KOTA BANDAR LAMPUNG	250

Sri Susanti ANALISA TINGKAT AKSESIBILITAS DAN KARAKTERISTIK PENUMPANG BRT TRANS BANDAR LAMPUNG 258

Tas'an Junaedi KONDISI DAN KINERJA TRANSPORTASI DI DAERAH OTONOMI BARU (Studi Kasus di Kabupaten Pringsewu) 266

3. Daya Dukung Lingkungan dalam Pembangunan Infrastruktur dan Pengembangan Wilayah

Agus Sugiri PEMBUATAN MESIN PENYANGRAI KACANG TANAH UNTUK MENINGKATKAN PENDAPATAN MASYARAKAT DESA MUTARALAM KECAMATAN WAY TENONG KABUPATEN LAMPUNG BARAT 275

Ahmad Zaenudin PENCITRAAN RESISTIVITAS BAWAH PERMUKAAN UNTUK MONITORING BADAN JALAN LINTAS SUMATERA -LAMPUNG SELATAN 281

Ahmad Zakaria SIMULASI WAKTU PERAMBATAN DAN TINGGI GELOMBANG TSUNAMI AKIBAT MELETUSNYA GUNUNG ANAK KRAKATAU 289

Bagus Sapto Mulyatno PENENTUAN *AQUIFER* AIR TANAH DI DAERAH LAMPUNG TENGAH DENGAN METODE GEOLISTRIK TAHANAN JENIS 298

Citra Dewi PERANAN INFRASTRUKTUR DATA SPASIAL NASIONAL DALAM Mendukung KEGIATAN PERENCANAAN PEMBANGUNAN 304

Citra Persada PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR TERPADU DALAM PENGEMBANGAN WILAYAH METROPOLITAN BANDARLAMPUNG YANG BERKELANJUTAN 309

Dwi Joko Winarno KAJIAN HIDRO-OSEANOGRAFI PASANG SURUT DAN ARUS PASANG SURUT DALAM PENGEMBANGAN INFRASTRUKTUR PELABUHAN DI TELUK LAMPUNG 323

Dyah Indriana Kusumastuti SIGNIFIKANSI ANALISIS HIDROLOGI DALAM PEMBANGUNAN INFRASTRUKTUR DAN PENGEMBANGAN WILAYAH DI PROVINSI LAMPUNG 333

Laksmi Irianti	PERBANDINGAN KETAHANAN SULFAT PADA BETON YANG MENGGUNAKAN SEMEN PCC DENGAN BETON YANG MENGGUNAKAN SEMEN OPC+ FLY ASH	342
Lilies Widodojoko	MEKANISME PENYUSUTAN DAN PENGARUH SET ACCELERATOR PADA BETON TEMBAK	350
Muhammad Jafri	PENGARUH WAKTU PERENDAMAN PADA STABILISASI MENGGUNAKAN ABU GUNUNG MERAPI TERHADAP DAYA DUKUNG TANAH LEMPUNG ORGANIK	360
Muh Sarkowi	ANALISA KESTABILAN DAERAH RENCANA JEMBATAN SELAT SUNDA BERDASRKAN DATA GEOLOGI, GEOFISIKA DAN SEISMOLOGI	370
Nur Arifaini	KONSTRUKSI SLAB BETON SEBAGAI PELAPIS KEDAP AIR PADA TANAH DASAR JALAN KERETA API UNTUK MENCEGAH TERJADINYA MUD PUMPING	377
Pio Ranap Tua Naibaho	PERILAKU PERBAIKAN STRUKTUR BALOK KANTILEVER AKIBAT <i>OVERLOADING</i> DENGAN MENGGUNAKAN <i>CARBON FIBRE REINFORCED PLATE CROSS</i>	385
Ratna Widyawati	PERKUATAN STRUKTUR BETON AKIBAT ALIH FUNGSI BANGUNAN DENGAN MENGGUNAKAN BAJA STRIP	401
Rustadi	GEOLOGI BATUAN DAERAH TELUK LAMPUNG DAN KONSEKUENSI TERHADAP BAHAYA KEGEMPAAN	411
Siti Nurul Khotimah	DESAIN OPTIMAL DRAINASE PERKOTAAN YANG BERKELANJUTAN	416
Suharno	RESIKO GEMPA BUMI DI PROVINSI LAMPUNG	430
Suharno	HIDUP NYAMAN DI LOKASI BERPOTENSI GEMPA BUMI TINGGI	440

PELUANG PENGEMBANGAN TRANSPORTASI INTERMODA DI PROPINSI LAMPUNG

Rahayu Sulistyorini

Staf Pengajar Fakultas Teknik Jurusan Sipil
Universitas Lampung

Abstrak

Kemajuan suatu bangsa dilihat dari kondisi transportasinya. Pepatah ini tidak asing lagi bagi kita, tetapi ternyata sulit untuk direalisasikan. Perkembangan teknologi dan informasi menuntut perkembangan di bidang transportasi. Dalam konteks perpindahan manusia dan barang perlu suatu sistem yang mengatur pergerakannya agar efektif dan efisien dari asal ke tujuan dengan aman, nyaman, tepat waktu, ekonomis dan selamat. Istilah transportasi intermoda atau combined transport system diarahkan untuk mencapai efektifitas dan efisiensi pergerakan tersebut. Propinsi Lampung sebagai gerbang pergerakan dari Pulau Jawa ke Sumatera maupun sebaliknya kaya akan moda transportasi. Secara geografis letaknya strategis dengan perkembangan tuntutan transportasi baik moda udara, moda jalan dan kereta api maupun moda transportasi laut serta sungainya. Potensi daerah ini sangat melimpah, mulai dari potensi pertanian, perkebunan, perikanan, pariwisata, panas bumi serta potensi daerah lainnya yang cukup terkenal baik secara domestik maupun internasional. Tentu saja hal ini membutuhkan sarana dan prasarana transportasi sebagai penunjang kegiatan distribusi hasil potensi alam tersebut. Terkait hal tersebut pemerintah daerah telah membuat program perencanaan transportasi yang sebenarnya sangat menunjang perkembangan daerah dan potensi yang ada. Namun perlu adanya sinergi dan keterpaduan antar perencanaan moda transportasi yang satu dengan moda transportasi lainnya karena terbatasnya dana yang ada di pemerintah daerah maupun pemerintah pusat. Perlu dikembangkan kerjasama antara pemerintah dengan swasta dalam mewujudkan pengembangan transportasi antar moda di Propinsi Lampung. Makalah ini mencoba menggambarkan peluang pengembangan transportasi antar moda di Propinsi Lampung dalam meningkatkan perekonomian dan perkembangan daerah Propinsi Lampung. Permasalahan yang coba diangkat adalah waktu perjalanan yang cukup lama dalam penyeberangan di Bakauheni, juga di jalan lintas yang ada karena adanya beban berlebih yang membebani jalan, juga kondisi jalan yang rusak. Selain itu peluang moda transportasi lain selain moda jalan, sebagai alternatif distribusi transportasi sehingga mengurangi beban moda jalan raya. Diharapkan rekomendasi yang diusulkan dapat menjadi masukan bagi perbaikan sistem transportasi di Provinsi Lampung.

Keyword: *Transportasi, Intermoda, Potensi Daerah*

1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pangsa pasar angkutan di Indonesia saat ini masih didominasi oleh jalan dengan 84,13% angkutan penumpang dan 90,34% angkutan barang per tahun. Pangsa angkutan laut masih sangat sedikit yaitu 1,76% per tahun untuk angkutan penumpang meskipun untuk angkutan barang relative lebih besar dengan 7% per tahun. Idealnya, pangsa antar moda harus diseimbangkan sehingga intermodal externalities dalam bentuk ekonomi biaya tinggi akibat kemacetan dan kerusakan jalan dapat diminimalkan. Transportasi antar moda adalah transportasi penumpang dan atau barang yang menggunakan lebih dari satu moda transportasi dalam satu perjalanan yang berkesinambungan.

Utilisasi jaringan jalur kereta api di Pulau Sumatera beragam, namun cenderung rendah. Dari total sekitar 1860 km jalur kereta api yang ada di Sumatera hanya sekitar 1348 km (72,47%) yang operasional. Jalur kereta api di Sumatera Selatan yang sebagian besar

digunakan untuk angkutan batubara dengan volume angkutan 8-10 juta ton/tahun merupakan salah satu jalur terpadat di Indonesia dan jalur ini menjadi sumber pendapatan utama bagi PT. KAI (Persero). Lalu lintas kereta api pada jalur kereta api di Sumatera (selain di Sumatera Selatan) umumnya hanya menggunakan sekitar 10-30 % dari kapasitas terpasang. Peran moda kereta api di Pulau Sumatera untuk angkutan penumpang saat ini masih sangat minim, yakni hanya sekitar 1,71% dan untuk barang hanya sekitar 0,62%.

Kondisi sistem transportasi yang efektif dan efisien belum bisa tercapai di Propinsi Lampung. Selain jaringan jalan yang sebagian besar dalam kondisi rusak, sehingga memperpanjang waktu perjalanan baik orang maupun barang, sistem transportasi di daerah ini belum sinergis antar moda, baik moda darat, laut maupun udara. Sementara letak geografis yang strategis menjadikan propinsi ini sebagai lintasan pergerakan baik dari Jawa ke Sumatera maupun sebaliknya. Peningkatan taraf hidup dan perekonomian membuat pergerakan yang semakin meningkat dari tahun ke tahun. Dengan berbagai potensi yang dimiliki seperti pertanian, perkebunan, perikanan, wisata, hasil hutan, panas bumi serta beberapa potensi lainnya menuntut sarana dan prasarana transportasi yang memadai. Permasalahan transportasi yang ada seperti kemacetan, kondisi jalan yang rusak, belum optimalnya pelabuhan, bandar udara, jalan rel jika tidak segera dicarikan jalan keluar akan menghambat pertumbuhan ekonomi dan perkembangan daerah. Produksi dari berbagai potensi serta peluang ekonomi akan terhambat seperti distribusi barang terutama yang mengharuskan sampai ke tujuan tepat waktu karena sifat tidak tahan lama barang tersebut, peluang wisata bagi wisatawan terutama mancanegara, serta nilai waktu orang yang semakin tinggi. Makalah ini mencoba mensinergiskan program pemerintah yang sudah ada dalam rencana pembangunan di Propinsi Lampung, potensi perekonomian yang ada serta kemungkinan pengembangan yang bisa dilakukan.

1.2 Tujuan

Makalah ini bertujuan memberi gambaran potensi pengembangan transportasi antar moda di Propinsi Lampung berkaitan dengan usaha mempercepat pertumbuhan ekonomi dan pengembangan potensi daerah yang ada. Peluang tersebut diselaraskan dengan rencana dan program pembangunan dari pemerintah daerah dan instansi yang terkait dengan transportasi dan perencanaan pembangunan di Propinsi Lampung

2. POTENSI DAERAH PROPINSI LAMPUNG

2.1 Penduduk dan Sumber Daya Manusia

Jumlah penduduk Provinsi Lampung pada tahun 2010 adalah 7,69 juta jiwa, merupakan jumlah penduduk yang besar dengan daya beli yang cenderung meningkat, menjadikan Provinsi Lampung sebagai daerah dengan pasar yang potensial. Jumlah penduduk usia produktif sebanyak 5,25 juta jiwa dengan angkatan kerja sebesar 3,57 juta jiwa dan bukan angkatan kerja sebesar 1,68 juta jiwa. Penduduk angkatan kerja meliputi penduduk yang bekerja 3,31 juta jiwa dan pengangguran terbuka sebesar 255 ribu jiwa dengan Tingkat Partisipasi Angkatan Kerja (TPAK) sebesar 68 persen. Pendapatan per kapita rata-rata Rp 13,950 juta, dengan PDRB mencapai Rp 107,28 Trilyun. (BPS, 2010)

2.2 Sumber Daya Alam

Provinsi Lampung adalah daerah yang kaya dengan potensi Sumber Daya Alam, baik yang terbarukan maupun yang tidak terbarukan berupa hasil tambang dan mineral (Profil Lampung, 2011).

- 1) Di bidang pertanian, perkebunan, peternakan dan perikanan, misalnya. Luas lahan persawahan di Provinsi Lampung sebesar 371.417 ha dengan tingkat produksi sebesar 2,13 juta ton padi. Produksi perkebunan sebesar 7,74 juta ton yang terdiri dari karet, kopi, lada, kelapa, tebu, ubi rotan kayu, dan jagung.

Sejak abad ke-19 dan ke-20, kopi dan lada Lampung menjadi primadona dunia, walaupun dengan minus infrastruktur dan kondisi sebagai tanah jajahan kolonial Belanda, nama Lampung dikenal dunia sebagai salah satu produsen kopi dan lada dunia. Saat ini produksi lada nasional sebanyak 27,56% disumbangkan dari Lampung. Produksi gula memberikan kontribusi sebesar 37,7% dari total gula nasional. Produksi tapioka sebesar 60% dari produksi nasional. Kopi robusta 26,12% dari produksi nasional. Jagung 11,22%. Kopi 26,43%. Singkong 24,43%. Nanas kalengan merupakan 26% pemasok kebutuhan dunia.

Sementara sektor perikanan mampu menghasilkan sebanyak 327.132,2 ton. Produksi udang Lampung menyumbang 40% udang nasional. Lampung merupakan pengeksport udang ke Amerika yang terbesar di Indonesia, serta pemasok ternak terbesar ke wilayah Banten dan Jabodetabek serta beberapa provinsi lainnya di Sumatera sebanyak lebih dari 150.000 ekor sapi pertahunnya.

- 2) Luas kawasan hutan seluas 1,01 juta ha atau sekitar 30,43% dari luas provinsi yang terdiri dari hutan lindung, hutan suaka alam, dan hutan wisata/taman nasional yang mampu menghasilkan 228,5 ribu m³ yang terdiri dari kayu bulat, kayu gergajian, dan kayu lapis. Sedangkan produksi hasil hutan non kayu mencapai 5,45 juta ton damar mata kucing, damar batu dan rotan lilin. Kabupaten Lampung Barat (Lambar) menyimpan potensi besar getah Damar Mata Kucing (*Shorea Javanica*). Total pendapatan per tahunnya antara Rp 38- 39 miliar Selain itu dihasilkan arang 30.347 dan rotan manau 3.000 batang.
- 3) Di bidang pertambangan, sumber daya mineral meliputi mineral logam, bahan galian industri, bahan galian energi, dan bahan galian konstruksi. Bahan galian logam meliputi emas, mangaan, bijih besi, dan pasir besi. Sementara itu bahan galian industrinya berhasil memproduksi andesit sebanyak 1,98 miliar m³, felspar 389 juta m³, granit 590 juta m³ dan cadangan zeolit 2,14 juta m³ dengan cadangan yang diprediksi 8 juta m³. Sumber daya energi terbaru di Provinsi Lampung berupa panas bumi, air, serta bahan bakar nabati yang berasal dari tebu, singkong, sawit, dan tanaman jarak. Dari total cadangan sumber daya batubara (104,8 miliar ton) di Indonesia, sebesar 52,4 miliar ton berada di Sumatera, dan sekitar 90 persen dari cadangan di Sumatera tersebut berada di Sumatera bagian selatan, termasuk di Provinsi Lampung.
- 4) Potensi biomassa energi seperti panas bumi terletak di Kabupaten Tanggamus mencapai 300 MW, di Kabupaten Lampung Barat mencapai 300 MW, dan potensi ini yang telah dieksplorasi oleh Pertamina sebesar 110 MW. Potensi air untuk pembangkit tenaga listrik juga sangat besar. Pada SWS Way Semangka Upper tersedia kapasitas sebesar 78 MW dan telah dioperasikan oleh PTLA Besai dan PLTA Baru Tegi. Pada SWS Way Semangka Lower dan Way Semung masing-masing tersedia potensi sebesar 76 MW dan 2,6 MW.
- 5) Sebagai daerah yang dinamis dan multietnik, dalam bidang pariwisata, Lampung mempunyai potensi besar untuk dapat menjual keberagaman etnik tersebut. Sebagai

contoh para wisatawan tidak perlu ke Bali jika hanya menikmati budaya masyarakat Bali, cukup dua jam dari Bandar Lampung ke arah Raman Utara di sana terdapat profiling komunitas masyarakat Bali.

Di Provinsi Lampung terdapat lebih dari 150 objek pariwisata, selama ini belum digarap secara maksimal. Potensi daerah areal pesisir yang panjangnya mencapai 220 Km yang cocok menjadi kawasan surfing (selancar) terbaik kedua di dunia. Banyak potensi di bidang pariwisata yang belum tergali. Daerah dengan potensi terbesar berada di daerah pesisir Lampung di mana terdapat banyak gugusan pulau dan pantai sebagai wisata perairan (bahari) dan olahraga air yaitu selancar, seperti Kabupaten Lampung Barat, Lampung Selatan dan Tanggamus. Daerah daratan terdapat potensi pariwisata berupa wisata budaya, agrowisata, air terjun, dan danau.

2.3 Kawasan Andalan Propinsi Lampung

Beberapa kawasan andalan di provinsi Lampung menurut Perda Nomor 1 Tahun 2010 tentang RTRWP Lampung adalah sebagai berikut:

1. Kawasan Metropolitan Bandar Lampung, yang mencakup Kota Bandar Lampung dan kecamatan di kabupaten lain yang berbatasan langsung dengan Kota Bandar Lampung.
2. Kawasan Agropolitan di Kabupaten Lampung Tengah, Kabupaten Tanggamus, Kabupaten Lampung Barat, Kabupaten Lampung Selatan, Kabupaten Pringsewu, Kabupaten Lampung Utara, Kabupaten Lampung Timur, Kabupaten Pesawaran, Kabupaten Mesuji, Kabupaten Way Kanan, Kabupaten Tulang Bawang Barat dan Kabupaten Tulang Bawang.
3. Kota Terpadu Mandiri (KTM) yang ada di Kabupaten Mesuji.
4. Kawasan Berikat tambak udang di Kabupaten Tulang Bawang dan Kabupaten Mesuji.
5. Kawasan Pelabuhan Terpadu Panjang di Kota Bandar Lampung termasuk di dalamnya kegiatan industri.
6. Kawasan Agro Minapolitan di Kabupaten Lampung Barat, Lampung Selatan, Kabupaten Lampung Tengah, dan Kabupaten Lampung Timur.
7. Kawasan Bakauheni sebagai pintu gerbang Sumatera dari arah Jawa.
8. Pusat Kegiatan Lokal yang akan dipromosikan menjadi Pusat Kegiatan Wilayah/PKWp, yang mencakup Sukadana. Blambangan Umpu, Pringsewu, Gedong Tataan, Bakauheni, Terbanggi Besar - Bandar Jaya - Gunung Sugih (Terbagus), Mesuji dan Panaragan.
9. Pengembangan kawasan olahraga terpadu di Kemiling (Kota Bandar Lampung).
10. Pusat pendidikan terpadu berbasis potensi lokal yang akan dikembangkan di Kabupaten Lampung Tengah dan Kota Metro.
11. Kawasan pusat perkantoran pemerintah Provinsi Lampung yang akan dipindahkan keKecamatan Jati Agung Kabupaten Lampung Selatan untuk mengurangi beban spasial Kota Bandar Lampung yang sudah sangat padat dengan berbagai permasalahan kota.
12. Kawasan Industri Lampung di Kec. Tanjung Bintang Kabupaten Lampung Selatan.
13. Kawasan Taman Nasional Bukit Barisan Selatan dan Taman Nasional Way Kambas merupakan tempat perlindungan keanekaragaman hayati dan aset nasional berupa kawasan lindung yang ditetapkan bagi perlindungan ekosistem, flora dan fauna yang hampir punah atau diperkirakan akan punah yang harus dilindungi dan dilestarikan.
14. Kebun Raya Liwa di Kabupaten Lampung Barat.
15. Kawasan Batutegi di Kabupaten Tanggamus.

Selain itu berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 26 Tahun 2008 Tentang RTRWN dan Perda No 1 Tahun 2010 tentang RTRWP Lampung, telah ditetapkan Pusat Kegiatan Nasional dan Pusat Kegiatan Wilayah di Provinsi Lampung yang meliputi:

1. PKN adalah Bandar Lampung
2. PKW meliputi beberapa kota yaitu Kalianda, Metro, Liwa, Menggala, Kotabumi dan Kota Agung
3. PKWP meliputi beberapa kota yaitu Sukadana, Blambangan Umpu, Bringsewu, Gedung Tataan, Bakauheni, Terbaggi Besar-Bandar Jaya-Gunung Sugih (Terbagus), Mesuji dan Panaragan Jaya
4. Pusat Kegiatan Lokal yaitu Tanjung Bintang, Sidomulyo, Unit II Banjar Agung, Seputih Banyak, Kalirejo, Way Jepara, Fajar Bulan, Labuhan Maringgai, Krui, Bukit Kemuning, Wiralaga dan Wonosobo.

2.4 Potensi Strategis Propinsi Lampung

Posisi strategis Provinsi Lampung sebagai pintu gerbang Pulau Sumatera memiliki "Economics Advantage" dengan keberadaan Selat Sunda sebagai Sea Lines of Communication (SLOC) sebagai jalur laut perdagangan internasional yang menghubungkan Samudera Hindia dan Laut Cina Selatan. Selain itu sebagai jalur alternatif bagi pelayaran di Selat Malaka. Pulau Jawa (Banten dan Jabotabek khususnya) sangat tergantung dengan Prov Lampung, yang dapat dilihat antara lain dari:

1. Setiap hari 22.000 ton batu bara dari Bukit Asam dikirim dari pelabuhan Tarahan ke PLTU Suryalaya.
2. Lebih dari 3.500 Kendaraan yang melalui penyeberangan Bakauheni – Merak per hari.
3. Setiap hari rata-rata 800 ton hasil pertanian, perkebunan dan kebutuhan pokok dari Sumatera dikirim ke Jakarta (dan beberapa daerah di Jawa) melalui penyeberangan Bakauheni – Merak.
4. Transportasi Darat dengan moda Kereta Api jurusan Bandarlampung – Palembang dengan waktu tempuh selama ± 6 jam dengan frekuensi 2 x per hari, Bus Lintas Provinsi dan Travel Antar Kota
5. Transportasi Udara dengan penerbangan Bandar Lampung – Jakarta dengan waktu tempuh ± 35 menit, dengan frekuensi 16 flight perhari; Bandar Lampung – Batam, 3 flight seminggu dan Bandar Lampung – Bandung dan Bandar Lampung – Palembang 6 Flight seminggu
6. Transportasi Laut yaitu Bakauheni – Merak dengan Kapal Feri ro-ro, waktu tempuhnya ± 2 jam dan frekuensi 53 trips x sehari. Selain itu berupa Kapal Cepat dengan waktu tempuh ± 45 menit dan frekuensinya 25 trips (per hari)
7. Jumlah Kendaraan yang naik (menuju P. Jawa) mengalami pertumbuhan sebesar 11,85 % / Thn dan Jumlah Kendaraan yang turun (menuju P. Sumatera) mengalami pertumbuhan 12,39 % / Thn.
8. Tingkat Pertumbuhan Kendaraan di Pelabuhan Penyeberangan Bakauheni – Merak semakin meningkat Ditambah Oleh Gangguan Kondisi Cuaca, Terjadinya Antrian (Kemacetan) sehingga Distribusi Logistik Nasional Terganggu
9. Laju Pertumbuhan Kendaraan Bermotor di Provinsi Lampung Semakin bertambah
10. Kemampuan Pelayanan Pelabuhan Penyeberangan Sangat Terbatas dan Dipengaruhi oleh Kondisi Alam dan Cuaca
11. Jumlah Jemaah haji Lampung tahun 2011 lalu berjumlah 6.334 orang dengan potensi daftar tunggu telah mencapai lebih dari 20.000 orang. Hal ini memungkinkan Lampung menjadi embarkasi/debarkasi sendiri dengan syarat kuota minimal 7.000 orang dan hal ini mensyaratkan adanya upgrading Bandara Radin Inten II menjadi Bandara Internasional.

3.1. Pengembangan Sistem Perkeretaapian

Angkutan kereta api merupakan salah satu jawaban pemenuhan kebutuhan angkutan massal penumpang dan barang. Dasar Pemikiran perlunya dikembangkan infrastruktur angkutan kereta api adalah:

- Antisipasi Pembangunan Jembatan Selat Sunda dan Jalan Tol
- Antisipasi Pesatnya Pertumbuhan Ekonomi Wilayah Sumatera dsd serta sebagai persiapan menghadapi pasar bebas (Asean-China (ACFTA 2010), Asia – Pasifik dll.
- Mendukung terwujudnya Trans Asean Railways & Sumatera Rail Ways
- Jalur rel KA eksisting yang menuju pelabuhan batubara masih melintasi pusat kota (Bandar Lampung)
- Tingkat kemacetan lalu lintas dalam kota akibat perlintasan sebidang semakin parah ditambah dengan penambahan jumlah kendaraan yang tidak sebanding dengan penambahan ruas jalan
- Kerusakan jalan akibat over loaded kendaraan dan kemacetan lalu lintas dalam kota mengakibatkan pemborosan energy bahan bakar dan biaya eksternalitas tinggi
- Meningkatkan efisiensi angkutan barang (semen, batubara, dll)
- Antisipasi perkembangan mobilitas penduduk perkotaan dengan menyediakan sarana angkutan massal (mass rapid transit)
- Antisipasi perkembangan wilayah industri di bagian utara-timur Provinsi Lampung (Lampung Tengah, Tulang Bawang, Mesuji, dan sekitarnya)

Beberapa konsep intermoda dari pengembangan perkeretaapian di Propinsi Lampung adalah sebagai berikut:

Pengembangan Jalur Kereta Api Bakauheni km 3 (tarahan) (100 km) merupakan antisipasi rencana pembangunan JSS sehingga ketika di bangun maka akan menjadi koneksi antar Koridor Sumatera dan Jawa termasuk di dalamnya Jalan Tol, Kereta Api, Listrik, Telekomunikasi dan Air Bersih. Rencana ini merupakan parsial dari Trans-Sumatera Railway (dari Lampung sampai Aceh).

Sedangkan beberapa rencana pengembangan jalur kereta api di perkotaan adalah untuk mengurangi beban lalu lintas jalan serta untuk mendukung penciptaan moda angkutan massal yang efektif dan efisien. Dengan adanya Jalur Kereta ini diharapkan akan menciptakan pusat-pusat pertumbuhan baru di wilayah Provinsi Lampung.

Pengembangan Jalur Kereta Api angkutan barang Shortcut Rejosari-Tarahan (26 km) juga merupakan bagian dari Sumatera railway, namun tidak masuk kota. Rencana ini ditujukan untuk mengurangi kemacetan lalu lintas di Kota Bandar Lampung akibat adanya lintasan sebidang dan mengurangi tingkat kecelakaan lalu lintas, serta meningkatkan efisiensi angkutan batubara dan kargo. Jalur Kereta Api ini merupakan jalur lingkaran luar kota Bandar Lampung dan direncanakan berupa double track dengan lahan 30 x 2,3 km.

Pengembangan Kereta Api Kargo Terbanggi Besar – Unit II-Sp. Pematang Mesuji (100km) ditujukan untuk mengurangi beban angkutan jalan pada koridor tengah dan koridor timur serta untuk meningkatkan efektifitas angkutan komoditi perkebunan utama di Provinsi Lampung mulai dari Mesuji sampai Kabupaten Lampung Tengah. Nantinya jalur ini akan melalui gudang stok pada pabrik pengolahan serta akan di bangun juga dry port di

Kawasan Terbanggi Besar langsung menuju Pelabuhan Internasional Panjang yang rencananya nanti akan dikembangkan sampai Mesuji. Rencana lain adalah pembangunan Dry Port di Terbanggi dan Panjang sebagai integrasi antar moda baik darat maupun laut, merupakan antisipasi perkembangan wilayah industri di bagian Utara-Timur Provinsi Lampung

3.2. Pengembangan Jaringan Jalan

Koridor utama di Propinsi Lampung terbagi menjadi tiga koridor:

1. Koridor Timur sepanjang 289,57 km, melintas dari Bakauheni-Bandar Lampung-Bandar Jaya-Menggala-Pematang Panggang-Batas Sumsel
2. Koridor Tengah sepanjang 318,95 km, melintas dari Bakauheni-Bandar Lampung-Bandar Jaya-Kota Bumi-Bukit Kemuning-Blambangan Umpu-Batas Sumsel
3. Koridor Barat sepanjang 430,33 km, melintas dari Bakauheni-Bandar Lampung-Bandar Jaya-Kota Bumi-Bukit Kemuning-Liwa-Krui-Pugung Tampak-Batas Bengkulu

Pengembangan jaringan jalan yang terkait konsep intermoda serta pengembangan potensi daerah adalah pengembangan Jalan Toll Bakauheni-Terbanggi Besar (145 km). Hasil Survey volume lalu lintas tahun 2006 sebanyak 8.245 s.d 24.666 kendaraan per hari melalui Bakauheni – Terbanggi Besar dan meningkat sampai dengan 106.379 kendaraan per hari pada tahun 2039. Skenario pembangunan yang dilakukan adalah:

- Seksi Bandar Lampung-Terbanggi Besar (60 km) pembangunan dilakukan oleh Bukit Asam Trans Pasific Railways. Sehingga jalan tol akan sejajar dengan trase KA Baturaja. Konstruksinya dilakukan oleh BUMN
- Seksi Bandar Lampung-Bakauheni (90 km) pembebasan lahan dilakukan oleh pemerintah daerah (prop, kab Lampung selatan, serta kabupaten/kota lain) sebagai share saham dan konstruksi dilakukan oleh BUMN

Ke depannya nanti akan dilakukan sampai Pematang Panggang, terhubung dengan Sumatera Selatan selanjutnya sampai Sumatera Utara dan Aceh dan merupakan bagian dari rencana Trans Asean Highway.

3.3. Pengembangan Jaringan Transportasi Sungai dan Penyeberangan serta Transportasi Laut

Melihat tingginya potensi angkutan sungai yang ada di Provinsi Lampung, maka Pemerintah Provinsi Lampung sudah merencanakan pembangunan beberapa fasilitas yang menunjang pelayaran angkutan sungai. Hal ini dilakukan untuk mengalihkan beban mobilitas angkutan barang dan orang yang sudah tidak mungkin dapat diatasi oleh angkutan jalan terlebih pada daerah otonomi baru ataupun daerah terpencil.

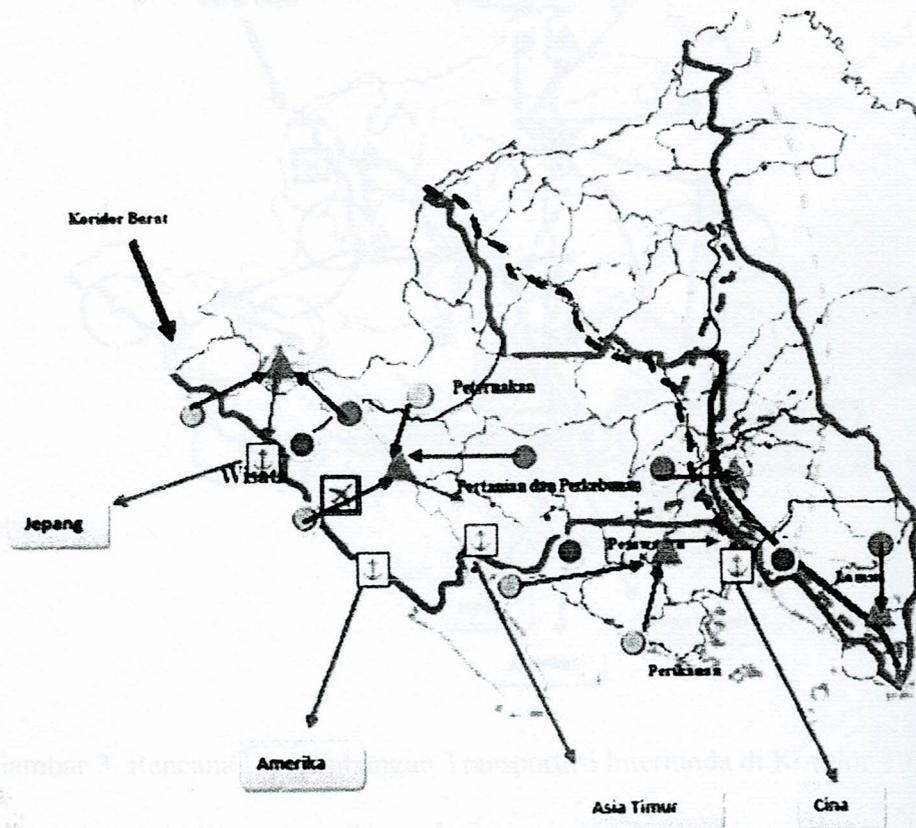
Pelabuhan Panjang merupakan pintu gerbang perkembangan perekonomian di Lampung. Segala macam komoditas keluar masuk Provinsi Lampung melalui pelabuhan ini. Pelabuhan Panjang diorientasikan sebagai pelabuhan pelayanan kelas dunia, yaitu menjadi Pelabuhan Internasional. Kedalaman lautnya cukup serta letaknya strategis untuk dikembangkan menjadi pelabuhan internasional. Untuk jangka menengah dan panjangnya adalah perluasan lahan pelabuhan di desa Sebalang. Sebagai dermaga laut, Pelabuhan Panjang dengan kedalaman kolam pelabuhan 18 m sangat potensial untuk mendukung MP3EI sebagai konektivitas eksternal mengingat potensi pertanian/perkebunan dan sumber

daya alam. Untuk mewujudkan pemanfaatan lahan Sebalang di Pelabuhan Panjang tersebut, pemerintah provinsi berencana mengajak investor swasta pemilik tambang batubara agar terjamin pasokan batubara di areal Sebalang. Pengembangan yang dilakukan adalah modernisasi Pelabuhan Panjang serta pengintegrasian dengan jaringan Kereta api. Selain itu pengembangan lainnya adalah rencana pembangunan lanjutan BatuBalai Kecamatan Kota Agung Timur, Tanggamus. Dengan adanya pelabuhan ini aktivitas perekonomian masyarakat Tanggamus dan sekitarnya bisa lebih baik karena proses jual beli dan pengiriman produk hasil industri bisa lebih mudah, terutama hasil pertanian, perkebunan dan pertambangan. Pelabuhan ini juga merupakan alternatif pelabuhan asdp pasca pembangunan JSS (Jembatan Selat Sunda).

4. Konektivitas Jaringan Transportasi Intermoda

Peningkatan pertumbuhan ekonomi memerlukan transportasi yang efisien, efektif dan terpadu sehingga produk atau potensi daerah dapat terdistribusikan dan terfasilitasi sampai ke pasar baik regional, nasional maupun internasional. Konektivitas ini tergambar dalam prasarana transportasi dalam bentuk ruas baik jalan, jalur kereta api, maupun simpul transportasi berupa terminal, stasiun kereta api, dermaga atau pelabuhan serta bandara.

4.1 Jaringan Transportasi Intermoda di Koridor Barat

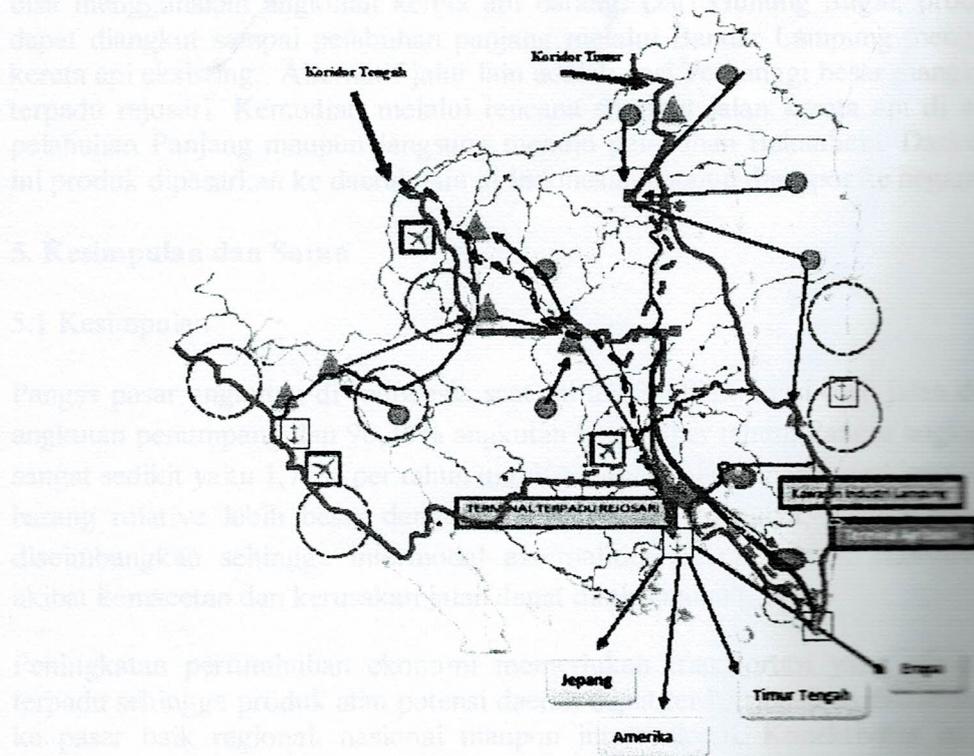


Gambar 2. Rencana Pengembangan Transportasi Intermoda di Koridor Barat

Konektivitas koridor barat ini di mulai dengan potensi wilayah sekitar koridor barat Propinsi Lampung berupa hasil perkebunan berupa damar didaerah sekitar kroi yang terkoneksi dengan pelabuhan kroi, kakao di Tanggamus yang terkoneksi dengan Pelabuhan

Batu Balai, hasil perikanan di selat sunda yang terkoneksi dengan dermaga Bengkunt, potensi padi, kakao, pisang di Pesawaran melalui gedong tataan dan padang cermin di distribusikan ke bandar lampung lalu melalui terminal agribisnis dipasarkan di Jakarta dan melalui Pelabuhan Panjang di ekspor ke Jepang maupun Timur Tengah. Produk perkebunan kelapa dalam, kopi dan lada dari Tanggamus di distribusikan ke pusat pengumpul Kota Agung. Demikian juga dengan produk peternakan sapi dan kambing. Dari Kota Agung di bawa ke Bandar Lampung dan melalui Pelabuhan Panjang di bawa ke pemasaran baik yang ada di Pulau Jawa maupun daerah lain di Indonesia maupun yang diekspor ke luar negeri seperti Amerika, Jepang, Timur Tengah dan Eropa. Melihat perkembangan produksi baik pertanian, perkebunan, perikanan, peternakan, pariwisata yang sangat potensial di Lampung Barat, pengembangan infrastruktur yang diusulkan adalah pengembangan pelabuhan. Prioritas bisa ditujukan kepada dua pelabuhan yang bisa dikembangkan seperti Pelabuhan di Bengkunt dan Pelabuhan di Kota Agung. Termasuk memikirkan tempat pengolahan produk-produk tersebut seperti pengemasan udang, pengolahan kopi, lada, damar, kelapa sehingga menghemat biaya transportasi yang selama ini mengharuskan melalui Bandar Lampung dari Kota Agung.

4.2 Jaringan Transportasi Intermoda di Koridor Tengah



Gambar 3. Rencana Pengembangan Transportasi Intermoda di Koridor Tengah

Produk hasil bumi dari Lampung Timur berupa pisang, kelapa, jagung di angkut ke way jepera, selanjutnya dibawa ke pusat pengolahannya di Bandar Lampung melalui jalan feeder Simpang Sribawono-Ir. Sutami maupun melalui Sukadana-Memo-Tegayung. Beberapa ruas jalan yang harus ditingkatkan diantaranya adalah Sribawono-Wana-Tanung Aji; Jabung-Asahari; Asahan-Kota Dalam; Bergen-Pugung Raharjo; Simpang, Sutan. Dengan produk hasil pertanian dari Lampung Timur maupun potensi wisata yang sangat berskala dunia seperti Way Kambas, maka pengembangan infrastruktur perikanan di

Labuhan Maringgai akan menunjang percepatan pertumbuhan perekonomian di Provinsi Lampung dibandingkan jika harus melalui Bandar Lampung terlebih dahulu. Rencana pengembangan jalur Kereta Api Sumatera yang melalui Tanjung Bintang-Sukadana juga akan sangat membantu distribusi angkutan barang hasil bumi dari Lampung Timur menuju daerah lainnya di dalam wilayah Propinsi maupun di Luar Propinsi Lampung seperti Sumatera Selatan maupun Jawa melalui Pelabuhan Panjang.

4.3. Jaringan Transportasi Intermoda di Koridor Timur

Produk pertanian dan perkebunan berupa ubi kayu serta karet diolah di Panaragan melalui beberapa ruas jalan seperti Sp. Tujok - Negara Ratu (36,25 km); sp unit VII-Gd. Aji (30 km); Sp. Penawar-Gd. Aji Baru (20,3 km); Sp. Mesuji-Mesuji (14,25 km); Gd. Aji Baru-Rawa Jitu (40,75) serta Asahan-Kota Dalam (29,95 km). Dari Panaragan disalurkan ke Menggala melalui ruas jalan Bujung Tenuk-Menggala. Selain itu produksi pertanian dan perkebunan juga diangkut melalui jalan dari Menggala menuju Terbanggi Besar. Direncanakan dibangun jalur kereta kargo dari Menggala sampai Gunung Sugih menyambung di Gunung Sugih dengan jalur kereta eksisting. Jika ini terlaksana maka angkutan produk hasil pertanian dan perkebunan tidak akan membebani jaringan jalan dan bisa menggunakan angkutan kereta api barang. Dari Gunung Sugih, produk-produk ini dapat diangkut sampai pelabuhan panjang melalui Bandar Lampung menggunakan jalan kereta api eksisting. Alternatif jalur lain adalah dari Terbanggi besar diangkut ke terminal terpadu rejosari. Kemudian melalui rencana shortcut jalan kereta api di angkut menuju pelabuhan Panjang maupun langsung menuju pelabuhan Bakauheni. Dari dua pelabuhan ini produk dipasarkan ke daerah lain di Indonesia maupun diekspor ke negara-negara lain.

5. Kesimpulan dan Saran

5.1 Kesimpulan

Pangsa pasar angkutan di Indonesia saat ini masih didominasi oleh jalan dengan 84,13% angkutan penumpang dan 90,34% angkutan barang per tahun. Pangsa angkutan laut masih sangat sedikit yaitu 1,76% per tahun untuk angkutan penumpang meskipun untuk angkutan barang relative lebih besar dengan 7% per tahun. Idealnya, pangsa antar moda harus diseimbangkan sehingga intermodal externalities dalam bentuk ekonomi biaya tinggi akibat kemacetan dan kerusakan jalan dapat diminimalkan.

Peningkatan pertumbuhan ekonomi memerlukan transportasi yang efisien, efektif dan terpadu sehingga produk atau potensi daerah dapat terdistribusikan dan terfasilitasi sampai ke pasar baik regional, nasional maupun internasional. Konektivitas ini tergambarkan dalam prasarana transportasi dalam bentuk ruas baik jalan, jalur kereta api, maupun simpul transportasi berupa terminal, stasiun kereta api, dermaga atau pelabuhan serta bandara.

Pengembangan Jalur Kereta Api merupakan antisipasi rencana pembangunan JSS serta merupakan parsial dari Trans-Sumatera Railway (dari Lampung sampai Aceh). Sedangkan rencana pengembangan jalur kereta api di perkotaan adalah untuk mengurangi beban lalu lintas jalan serta untuk mendukung penciptaan moda angkutan massal yang efektif dan efisien serta menciptakan pusat-pusat pertumbuhan baru di wilayah Provinsi Lampung.

5.2 Saran

- Pengkajian dan penyiapan perumusan kebijakan perencanaan pembangunan Jaringan Infrastruktur Transportasi darat, laut, udara dan sungai secara terpadu di Propinsi Lampung sudah perlu dilaksanakan, termasuk di lingkungan provinsi dan kabupaten ;
- Diperlukan kerjasama dengan pihak ketiga maupun pihak lain dalam perencanaan pembangunan dan penganggaran Jaringan Infrastruktur Transportasi darat, laut, udara dan sungai secara terpadu;
- Dalam penetapan lokasi transshipment, pemerintah perlu mencari pendekatan alternatif seperti pendekatan tata ruang sehingga kepentingan daerah, nasional serta dunia usaha dapat dijumpai.
- Pembiayaan sistem transportasi intermoda membutuhkan pembiayaan kreatif sehingga berbagai inisiatif pengembangan transportasi intermoda dapat dilaksanakan.

DAFTAR PUSTAKA

- Bappeda, 2011, Penyusunan Action Plan Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia (MP3EI) di Propinsi Lampung.
- Bappeda, 2010, Rencana Tata Ruang Wilayah Propinsi Lampung.
- Bappenas. 2011. Infrastruktur dan Pembangunan Daerah. Jakarta
- Dirjen Tata Negara. 2010. Penyusunan Rencana Tata Ruang KSN Selat Sunda. Jakarta
- Kementerian Koordinasi Bagian Perekonomian. 2011. Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia 2011-2025. Jakarta
- Bappeda. 2009. RTRW Lampung 2009-2029. Lampung