**REKOMENDASI HASIL STUDI/PENELITIAN**

**SEKRETARIAT BADAN LITBANG**

| **NO** | **JUDUL STUDI** | **HASIL STUDI** | **REKOMENDASI** | **DISAMPAIKAN KEPADA** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 1. | Studi Tatralok di Wilayah Kabupaten Lampung Tengah | 1. Prioritas penanganan permasalahan transportasi yang muncul, yang berkaitan dengan permasalahan mendesak yang muncul dikaitkan dengan rencana pemerintah daerah setempat dalam pengembangan transportasi; 2. Kesiapan sumber daya manusia untuk menjalankan program yang disusun, terutama dari pihak penyelenggara (pemerintah dan instansi terkait) dan didukung oleh pihak pengguna (masyarakat); 3. Dukungan regulasi yang terkait dalam bidang transportasi yang akan memudahkan pelaksanaan sistem jaringan transportasi yang mempunyai tingkat kesesuaian yang tinggi dengan pola dan intensitas pergerakan yang terjadi sedemikian sehingga efisiensi dan efektifitas pergerakan dapat lebih optimal dan menguntungkan bagi semua pihak, baik pengendara, swasta, masyarakat umum maupun pemerintah daerah. | 1. Pemerintah Kabupaten Lampung Tengah mengusulkan peralihan klasifikasi jalan; Jalan Trans Sumatera dimulai di Panggungan (pada simpul permulaan lingkar barat) sampai dengan Simpang Terbanggi Besar menjadi jalan kabupaten yang sepenuhnya dikelola oleh Pemerintah Kabupaten Lampung Tengah dan mengusulkan Jalan Lingkar Barat menjadi jalan nasional. 2. Penerapan angkutan umum berbasis BRT diharapkan dapat mendukung kegiatan masyarakat dalam bertransportasi dan dapat meningkatkan ekonomi di kawasan Kabupaten Lampung Tengah dan sekitarnya. Untuk mewujudkan sistem BRT yang nyaman dan selamat tentu perlu adanya fasilitas penunjang dalam pengoperasian sistem BRT ini 3. Pada usulan pengoptimalan terminal Betan Subing disebutkan dengan memindahkan pool perusahaan otobus ke dalam terminal, langkah ini dilakukan agar bus-bus dapat masuk ke dalam terminal sehingga penumpang harus masuk ke terminal. Selanjutnya yaitu dengan membuat demand didalam terminal seperti halnya pasar atau mall, dengan adanya tarikan tersebut dimana kondisi ini akan menarik para penumpang untuk menggunakan angkutan umum untuk memasuki willayah terminal. | Pemerintah Kabupaten Lampung Tengah |
| 2. | Studi Sistranas Pada Tatralok di Kota Tarakan | 1. Posisi Kota Tarakan yang ditetapkan sebagai PKN dan berada di “mulut” Provinsi Kalimantan Utara yang dilalui jalur ALKI, sabuk penyeberang utara, dan rencana pembangunan jembatan yang menghubungkan Kota Tarakan dengan Pulau Kalimantan merupakan potensi Kota Tarakan dijadikan sebagai pintu gerbang utama bagi kab/kota hinterlandnya. 2. Konsentrasi kegiatan Kota Tarakan yang masih Pengembangan pusat-pusat kegiatan sesuai berada di Tarakan Barat dan Tarakan Tengah, dengan arahan dalam RTRW Kota Tarakan menyebabkan pola pergerakan yang tidak didukukung dengan pembangunan dan berimbang. 3. Kondisi jaringan jalan yang ada di Kota Tarakan baik secara hirarki fungsi maupun dimensi dan geometrik belum semuanya sesuai dengan fungsi dan standar. 4. Kinerja angkutan umum penumpang yang rendah dengan kondisi armada yang sudah tua dan belum menjangkau seluruh wilayah Kota Tarakan. Dimana ada kecenderuang orang lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi (sepeda motor) dibandingkan dengan angkutan umum. Disisi lain peningkatan penggunaan kendaraan pribadi berpengaruh terhadap penurunan kinerja jaringan jalan. | 1. Terwujudnya pengembangan jaringan transportasi (jaringan prasarana dan jaringan pelayanan transportasi) untuk memperlancar perpindahan orang dan barang secara selamat, aman, nyaman, cepat, terpadu, efisien dan efektif serta mendukung percepatan pertumbuhan dan pemerataan pembangunan ekonomi.   Terwujudnya konektivitas dan keterpaduan jaringan transportasi   1. Terwujudnya konektivitas dan keterpaduan jaringan transportasi intermoda/antarmoda jalan, penyeberangan, laut, dan udara dalam kontek wilayah (kota tarakan dengan wilayah *hinterland*-nya) maupun internal Kota Tarakan | Pemerintah Kota Tarakan |
| 3. | Studi Sistranas Pada Tataran Transportasi Lokal di Kota Bogor | 1. Sistem zona asal tujuan perjalanan dalam pemodelan wilayah studi dibagi menjadi 73 (tujuh puluh tiga) zona, terdiri dari 68 (enam puluh delapan) zona internal berbasis kelurahan dan 5 (lima) zona eksternal wilayah studi. 2. Dengan menggunakan model persamaan produksi dan tarikan pergerakan, dapat ditentukan besarnya pergerakan kondisi eksisting (tahun 2015) sebesar ± 1.356.675 orang/hari. 3. Sebaran pergerakan pada tahun 2015 (eksisting) terlihat bahwa zona dengan asal pergerakan cukup besar adalah: Cilendek Barat, Curug Mekar, Pasir Jaya, Empang, Harjasari, Tegal Panjang, Baranang Siang, Tanah Baru, Cimahpar dan Cibadak, sedangkan zona dengan tujuan perjalanan orang cukup tinggi adalah: Cibogor Paledang, Babakan, Tajur, Sukasari, Tanah Baru dan Bantarjati. 4. *Trip rate* atau perjalanan rata-rata untuk wilayah Kota Bogor sebesar 1,81 perjalanan/orang/hari. 5. Pada kondisi eksisting penggunaan moda masih di dominasi oleh kendaraan pribadi (mobil dan motor) sebesar 77 % (± 1.044.639 orang) sedangkan moda angkutan umum yang digunakan sebesar 23 % ± 312.035 orang). 6. Berdasarkan hasil pemodelan kinerja jaringan prasarana pada kondisi eksisting maupun tahun perencanaan, dapat diidentifkasi ruas-ruas jalan yang berada pada kategori kritis (*Level of Service/LoS “D”, “E”, dan “F”*), terdiri dari: Jl. Rd. Saleh Syarif Bustaman, Jl. Ir. H. Djuanda 3; Jl. Jalak Harupat 2; Jl. Perintis Kemerdekaan, Jl. MA. Salmun, Jl. Lawang Seketeng, Jl. Sindang Barang, J;. Raya Semplak, Tumenggung Wiradireja, Jl. Raya Wangun/Ciawi, Jl. Batu Tulis 1, Jl. Pahlawan 1, Jl. Pahlawan 2, Jl. Dreded, Jl. Rd. Saleh Syarif Bustaman, Jl. R. Aria Suryawinata, Jl. Mawar, Jl. Aria Surialaga, Jl. Sukasari 2, Jl. Merdeka 2, Jl. Raya Dramaga, Jl. H. Achmad Adnawijaya 1, Jl. H. Achmad Adnawijaya 3, Jl. H. Achmad Sobana, Jl. Kebon Pedes, Jl. Raya Cibelut, dan Jl. Raya Ciomas. 7. Sedangkan hasil analisis kinerja persimpangan, dapat diidentifikasi persimpangan-persimpangan yang berada pada kategori kritis (DS>0,65), terdiri dari: Simpang Ciawi, Simpang Sempur, Simpang Pamoyanan Cipaku, Simpang BTM, Simpang Empang, Simpang Pasar Sukasari (Siliwangi), Simpang Tugu Kujang, Simpang IPB 2, Simpang Pancasan, Simpang Sukasari 3, Simpang Gunung Batu, Simpang Pasir Kuda, Simpang Batutulis (Siliwangi), Simpang Sebidang KA Martadinata, Simpang Warung Jambu, Simpang Djuanda (SMA 1), dan Simpang Dreded (Akses BNR). 8. Berdasarkan hasil analisis perangkingan kinerja Angkutan Kota (AK) dan Angkutan Perkotaan (AKDP) yang ditinjau dari sudut pandang pengguna jasa (*user*) menggunakan 5 (lima) indikator, terdiri dari: Frekuensi, Headway, Waktu Tunggu, Waktu Tempuh (*Round Trip Time*/RTT), dan Kecepatan, diketahui bahwa Angkutan Kota Trayek 20-AK (Pasar Anyar-Villa Mutiara) berada pada peringkat 1 atau memiliki kinerja terburuk sedangkan Trayek 22-AK (Pasar Anyar-Pondok Rumput) berada pada peringkat 33 atau memiliki kinerja terbaik. 9. Hasil analisis perangkingan kinerja Angkutan Kota (AK) dan Angkutan Perkotaan (AKDP) yang ditinjau dari sudut pandang pengemudi/pengusaha (*operator*) menggunakan 3 (tiga) indikator, terdiri dari: Faktor Muat (*Load Factor*), Pendapatan Pengemudi, dan Setoran ke Pengusaha, diketahui bahwa Trayek 02-AP (Cicurug-Sukasari) menempati peringkat 1 (terburuk) sedangkan Trayek 03-AK (Terminal Baranangsiang-Terminal Bubulak) menempati peringkat 33 (terbaik). 10. Hasil analisis perangkingan kinerja Angkutan Kota (AK) dan Angkutan Perkotaan (AKDP) yang ditinjau dari sudut pandang pengguna pemerintah (*regulator*) menggunakan 2 (dua) indikator, terdiri dari: Faktor Muat (*Load Factor*) dan Prosentase Tumpang Tindih Trayek (*Overlapping*), diketahui bahwa Trayek 16-AK (Pasar Anyar-Salabenda) menempati peringkat 1 (terburuk) sedangkan Trayek 03-AK (Terminal Baranangsiang-Terminal Bubulak) menempati peringkat ke-33 (terbaik) | 1. Fasilitas pejalan kaki/trotoar (pedestrian) yang telah terbangun di Kota Bogor sebagai bagian perlengkapan jalan (fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan) dirasa kurang layak, dimana kondisi saat ini menunjukkan banyak fasilitas pejalan kaki yang belum memenuhi harapan baik bagi pejalan kaki normal maupun difable, dengan permasalahan antara lain:Trotoar yang terbangun belum ramah untuk pejalan kaki dan kaum difable, Terjadi disfungsi fasilitas pejalan kaki oleh PKL, dan keberadaan jalur pesepeda yang belum *continue.*   Rekomendasi yang diusulkan adalan dengan penyediaan fasilitas pejalan kaki dan pesepeda menjadi bagian konsep *Non Motorized Transport* (NMT).   1. Aktivitas parkir di badan jalan (*onstreet parking*) menyebabkan penurunan kapasitas efektif ruas jalan sehingga pada akhirnya akan menimbulkan kemacetan khususnya pada kondisi jam sibuk di ruas-ruas jalan sekitar pusat kegiatan.   Rekomendasi yang diusulkan adalah penerapan kebijakan penataan parkir badan jalan (*onstreet parking*).   1. Dalam rangka meningkatkan tingkat aksesibilitas terutama dari zona pusat kegiatan (CBD) ke zona-zona di sekitarnya, maka direkomendasikan untuk melakukan kajian yang mendalam mengenai kemungkinan diterapkannya sistem satu arah pada ruas-ruas jalan tertentu yang memiliki ketidakseimbangan antara volume lalu lintas dengan kapasitasnya namun secara fisik sudah tidak mungkin lagi dilakukan pelebaran jalan. Penerapan sistem satu arah dapat mengakibatkan bertambahnya jarak perjalanan yang harus ditempuh, namun apabila waktu tempuhnya dapat lebih cepat dari kondisi sebelumnya saat masih dua arah, maka penerapan sistem satu arah tersebut dapat dikatakan telah memenuhi syarat. 2. Pembangunan Perlintasan KA Tidak Sebidang, Peningkatan frekuensi perjalanan kereta api menjadi salah satu penyebab kemacetan arus lalu lintas pada setiap persimpangan sebidang KA yang ada di Kota Bogor. Untuk menanggulangi hal tersebut maka yang perlu direkomendasikan adalah pembangunan persimpangan tidak sebidang antara jalan raya dengan jalan kereta api, terdiri dari Persimpangan Sebidang KA pada Jl. MA. Salmun, Jl. Kapten Muslihat, Jl. RE Martadinata, Jl. Kebon Pedes, Jl. R. Saleh Danasasmita (Cipaku) dan Jl. Raya Dreded (arah BNR). 3. Pembangunan Jalan Lingkar dan Jalan Baru, Permasalahan pola jaringan jalan radial konsentris dengan tingkat aksesibilitas relatif rendah dan minimnya ketersediaan jalan lingkar/jalur alternatif dapat diatasi dengan merekomendasikan pembangunan jalan lingkar dan jalan baru. 4. Penataan dan Pengembangan Simpul Transportasi | Pemerintah Kota Bogor |
| 4. | Studi Sistranas Pada Tataran Transportasi Lokal di Kota Surakarta | 1. Arah pengembangan jaringan pelayanan angkutan barang di Kota Surakarta adalah dengan memberlakukan kebijakan pembatasan angkutan barang dengan konfigurasi sumbu 1 - 2.2 beban 20 ton ke atas dilarang memasuki kota Surakarta. Hal ini dilakukan karena akan direncanakannya terminal angkutan barang di sekitar *Ring Road* Kota Surakarta yang bertujuan agar kegiatan alih moda dari kendaraan besar ke kendaraan kecil dapat dilakukan pada terminal barang tersebut. 2. Pengembangan transportasi udara di Kota Surakarta diarahkan untuk menunjang pertumbuhan yang cepat akan permintaan pergerakan udara baik penumpang dan barang yang diperkirakan mengalami peningkatan dua kali lipat dari sekarang. Mengingat proyeksi jumlah penduduk dan luas pelayanan transportasi udara di wilayah Subosukowonosraten yang cukup besar, ketersediaan kapasitas Bandar Udara Adi Soemarmo diperkirakan tidak akan mencukupi lagi, sehingga dibutuhkan perluasan dan peningkatan. | 1. Sesuai dengan rencana pengembangan wilayah, maka pengembangan jaringan transportasi   Kota Surakarta disusun untuk memberikan aksesibilitas, mengarahkan pertumbuhan wilayah dengan mempertahankan keseimbangan lingkungan dan ketersediaan sumber daya sebagai  pedorong bagi pengembangan wilayah dan menyediakan mobilitas yang memadai sehingga  terwujud efisiensi ekonomi wilayah.   1. Sesuai peran jaringan transportasi Kota Surakarta, maka pengembangan jaringan transportasi di Kota Surakarta diarahkan untuk menyediakan aksesibilitas untuk mendukung interaksi   antar ruang kegiatan untuk menjalankan fungsi ruang sesuai dengan yang diharapkan, menyediakan mobilitas orang, barang, dan jasa secara efisien untuk mendukung daya saing  ekonomi, penghematan sumber daya, dan pengurangan dampak lingkungan serta menyediakan pelayanan transportasi yang beragam bagi semua golongan.   1. Mendorong penggunaan angkutan massal untuk menggantikan kendaraan pribadi di sebagai   pelaksanaan pembatasan kendaraan pribadi.  a. Mengembangkan standar pelayanan angkutan umum massal untuk memberikan pelayanan yang terbaik bagi masyarakat dan mampu berkompetisi dengan kendaraan  pribadi.  b. Mendukung program penggunaan angkutan umum dan pembatasan penggunaan kendaraan pribadi dengan metode-metode *road pricing.*  c. Membina dan mendorong  perusahaan angkutan umum  yang sehat secara financial dan  mantap secara operasional didukung dengan manajemen yang kuat.  d. Menerapkan sistem pemberian ijin kepada calon operator dengan sistem tender untuk menjaring calon operator potensial.  e. Memberikan kesempatan yang  sama kepada swasta untuk ikut  serta dalam persaingan  penyediaan layanan transportasi darat.  f. Memperjelas bentuk-bentuk  kerjasama pemerintah dan  swasta dalam pengembangan  angkutan umum.   1. Mendorong penyusunan standar kompetensi untuk SDM transportasi darat (pemangku kebijakan, operator) 2. Mendorong penggunaan teknologi dalam pengembangan transportasi 3. Mendorong instansi-instansi terkait untuk mendukung Tataran Transportasi Lokal Kota Surakarta yang terintegrasi sehingga mampu mengatasi akar permasalahan transportasi di wilayah tersebut. | Pemerintah Kota Surakarta |
| 5. | Studi Sistranas Pada Tataran Transportasi Lokal di Kota Jogjakarta | 1. Sebagai pengarah pembentukan struktur tata ruang   Didalam pembentukan struktur ruang, pembangunan jaringan transportasi harus sesuai dengan fungsi dan pernan kota/wilayah yang ada sehingga jaringan transportasi dapat mengarahkan pembangunan pada wilayah-wilayah yang akan didorong perkembangannya.   1. Pemenuhan kebutuhan wilayah   Fungsi transportasi sebagai derived demand atau permintaan yang timbul karena adanya permintaan, menyebabkan jaringan transportasi harus dapat dianggap sebagai bagian dari pemenuhan kebutuhan wilayah yang harus dikendalikan dan dibatasi hanya pada lingkup lokal. Pada wilayah yang akan didorong perkembangannya, pemenuhan jaringan transportasi dilakukan tidak hanya lingkukp lokal tetapi juga antar wilayah.   1. Pemacu pertumbuhan suatu wilayah, termasuk di dalamnya: 2. Mengembangkan kawasan/ruang yang dapat berfungsi sebagai pintu keluar/masuk wilayah Kota Yogyakarta 3. Pengembangan jaringan infrastruktur di wilayah Kota Yogyakarta 4. Pengikat wilayah (alat interaksi antar dan intra wilayah) 5. Jaringan transportasi harus menjadi alat untk mejaga keutuhan wilayah 6. Jaringan transportasi harus menjadi alat yang dapat mengatasi konflik antar wilayah 7. Jaringan transportasi harus dapat dikelola secara terpadu. | 1. Pemantapan dan pengembangan hierarki sistem perkotaan untuk pelayanan perkotaan dan pertumbuhan ekonomi wilayah yang merata untuk mendukung terlaksananya Daerah sebagai Kota Pendidikan Berkualitas, Pariwisata Berbasis Budaya, dan Pusat Pelayanan Jasa, yang Berwawasan Lingkungan; 2. Peningkatan kualitas dan jangkauan pelayanan jaringan prasarana transportasi, energi, telekomunikasi, pengelolaan lingkungan dan penerangan jalan yang terpadu, adil dan merata di seluruh wilayah Daerah untuk mendukung terlaksananya Daerah sebagai Kota Pendidikan Berkualitas, Pariwisata Berbasis Budaya, dan Pusat Pelayanan Jasa, yang Berwawasan Lingkungan; | Pemerintah kota jogja |