

## ABSTRAK

Kawasan Perkotaan Sarbagita merupakan wilayah fungsional berstatus PKN sekaligus KSN dengan kepentingan ekonomi berbasis kegiatan pariwisata bertaraf internasional. Sesuai dengan Ohlin (1933) dan Perroux (1955), terdapat interaksi antarbagian wilayah akibat perbedaan kepemilikan sumber daya sehingga terjadi tarikan dan dorongan sumber daya ekonomi di dalam wilayah tersebut. Dalam perkembangannya, interaksi setiap bagian KP Sarbagita dapat dibuktikan melalui jumlah komuter yang tinggi akibat aktivitas perkotaan dan aktivitas pariwisata. Untuk mewadahi pergerakan tersebut, dibutuhkan perangkutan massal yang andal. Namun, KP Sarbagita masih menghadapi permasalahan kualitas transportasi publik yang tidak memenuhi standar minimal. Di sisi lain, kondisi perkembangan wilayah yang tidak berimbang juga ikut meningkatkan kemungkinan pembangunan menyebar (*sprawl development*) sehingga menyebabkan ketidakefektifan pergerakan dan kemacetan lalu lintas.

Perencanaan ini mengadopsi konsep *rapid transit* pada jaringan bus dengan tujuan menghubungkan dan mengembangkan keterpaduan antarpusat kegiatan, memperluas jangkauan pelayanan dan mencapai kualitas minimal jaringan, serta mengarahkan perkembangan wilayah yang merata. Metode perencanaan yang digunakan adalah hasil elaborasi dari panduan perencanaan oleh ITDP (2017), Wright (2005), dan Kementerian Perhubungan (2002). Terdapat dua komponen utama perencanaan yaitu koridor dan infrastruktur jaringan. Dari perencanaan komponen-komponen ini, diprediksi kemungkinan peningkatan lahan terbangun dan intensitasnya sebagai bentuk implikasi keruangan.

Kedua skenario rencana dapat meningkatkan aksesibilitas wilayah terhadap transportasi publik, konektivitas antarpusat kegiatan, integrasi multimoda, dan peningkatan intensi lahan terbangun yang lebih optimal, sekaligus memenuhi standar kualitas infrastruktur jaringan.

Kata kunci: perencanaan koridor, perencanaan infrastruktur jaringan, *rapid transit*, transportasi publik, kawasan perkotaan

## ABSTRACT

Sarbagita urban area (KP Sarbagita) is a functional region of National Hub and National Strategic Area with economic interests based on international tourism activities. In accordance with Ohlin (1933) and Perroux (1955), there is an interaction between parts of the region due to differences in resource ownership resulting in the attracting and pushing economic resources within the region. In its development, the interaction of each part of KP Sarbagita can be proven through the high number of commuters due to urban activities and tourism activities. To administer the movement, reliable mass transportation is needed. However, KP Sarbagita still faces the problem of public transport quality that does not meet the minimum standards. On the other hand, the condition of development of unbalanced areas also increases the likelihood of sprawl development resulting in the ineffectiveness of movements and traffic congestion.

This plan adopts rapid transit concept on the bus network with the aim of connecting and developing interfusion between the activities center, expanding service coverage and achieving minimal network quality, as well as directing the distributed development in whole areas. The planning methods used are the elaboration of the planning guidelines by the ITDP (2017), Wright (2005), and the Ministry of Transportation (2002). There are two main components of planning that are corridor and network infrastructure. From the planning of these components, predicted the possibility of increased land awakening and its intensity as a form of spatial implications.

Both plan scenarios can improve regional accessibility to public transport, connectivity between activity centers, multimodal integration, and enhanced land intences that are more optimal, while meeting quality standards of network infrastructure.

**Keywords:** corridor planning, network infrastructure planning, rapid transit, public transport, urban area