



DINAS PERHUBUNGAN  
KOTA PANGKALPINANG

# ► PENYUSUNAN DOKUMEN JARINGAN TRAYEK ANGKUTAN PERKOTAAN

KOTA PANGKALPINANG  
TAHUN 2025

©2025

## KATA PENGANTAR

Puji syukur ke hadirat Tuhan Yang Maha Esa, karena atas rahmat dan karunia-Nya, Laporan Akhir Kegiatan Penyusunan Jaringan Trayek Angkutan Perkotaan di Kota Pangkalpinang Tahun 2025 dapat diselesaikan secara lengkap dan sistematis.

Laporan akhir ini merupakan dokumen hasil kajian teknis dan perencanaan yang disusun oleh Dinas Perhubungan Kota Pangkalpinang sebagai dasar dalam penataan dan pengembangan sistem jaringan trayek angkutan perkotaan. Proses penyusunan laporan ini mencakup pengolahan data hasil survei, pemodelan jaringan trayek, serta perumusan rekomendasi kebijakan dan teknis dengan mengacu pada standar perencanaan transportasi perkotaan yang berlaku.

Dokumen ini memuat rekomendasi akhir terkait struktur jaringan trayek, penyesuaian rute, kebutuhan armada, penjadwalan operasional, serta strategi peningkatan kualitas pelayanan angkutan umum yang berorientasi pada efisiensi operasional, keterjangkauan layanan, dan keberlanjutan sistem transportasi. Rekomendasi tersebut diharapkan dapat menjadi pedoman dalam implementasi kebijakan transportasi perkotaan di Kota Pangkalpinang, baik dalam jangka pendek, menengah, maupun panjang.

Ucapan terima kasih disampaikan kepada seluruh pihak yang telah berpartisipasi aktif dalam perencanaan ini, termasuk perangkat daerah, operator angkutan, serta masyarakat yang telah memberikan masukan selama proses penyusunan dokumen. Apresiasi juga diberikan kepada tim teknis dan tenaga ahli yang telah berkontribusi dalam penyusunan laporan ini secara profesional dan akuntabel.

Akhir kata, semoga laporan ini dapat memberikan manfaat nyata sebagai dasar pengambilan keputusan dan referensi teknis dalam upaya peningkatan kinerja sistem angkutan perkotaan di Kota Pangkalpinang.

Pangkal Pinang, November 2025

Tim Penyusun

## DAFTAR ISI

<b>KATA PENGANTAR</b> .....	<b>i</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>i</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>iv</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>v</b>
<b>1</b> <b>PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
1.1      LATAR BELAKANG .....	1
1.2      DASAR HUKUM .....	2
1.3      MAKSUD, TUJUAN DAN SASARAN .....	2
1.3.1      MAKSUD .....	2
1.3.2      SASARAN.....	5



1.4	RUANG LINGKUP .....	5
1.4.1	RUANG LINGKUP WILAYAH .....	5
1.4.2	RUANG LINGKUP KEGIATAN .....	5
1.5	METODOLOGI PEKERJAAN .....	6
1.5.1	METODE PENDEKATAN .....	6
1.5.2	METODE PENGUMPULAN DATA .....	6
1.5.3	METODE ANALISIS DATA .....	7
1.6	SISTEMATIKA PEMBAHASAN .....	9
<b>2</b>	<b>TINJAUAN KEBIJAKAN DAN TEORI .....</b>	<b>10</b>
2.1	KEBIJAKAN TATA RUANG .....	10
2.1.1	RENCANA TATA RUANG WILAYAH PROVINSI KEPULAUAN BANGKA BELITUNG TAHUN 2014 – 2034 .....	10
2.1.2	RENCANA TATA RUANG WILAYAH KOTA PANGKAL PINANG TAHUN 2011 – 2030 .....	11
2.2	KEBIJAKAN PEMBANGUNAN .....	20
2.2.1	RENCANA PEMBANGUNAN JANGKA PANJANG DAERAH PROVINSI KEPULAUAN BANGKA BELITUNG 2005 – 2025 .....	20
2.2.2	RENCANA PEMBANGUNAN JANGKA PANJANG DAERAH KOTA PANGKAL PINANG TAHUN 2007 – 2026 .....	20
2.2.3	RENCANA PEMBANGUNAN JANGKA MENENGAH DAERAH PROVINSI KEPULAUAN BANGKA BELITUNG TAHUN 2017 – 2022 .....	22
2.2.4	RENCANA PEMBANGUNAN JANGKA MENENGAH DAERAH KOTA PANGKAL PINANG TAHUN 2025 – 2029 .....	24
2.3	KEBIJAKAN SEKTORAL .....	28
2.3.1	RENCANA UMUM JARINGAN ANGKUTAN UMUM MASSAL KOTA PANGKAL PINANG .....	28
2.3.2	RENCANA INDUK JARINGAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN KOTA PANGKAL PINANG .....	28
2.4	LANDASAN TEORI .....	34
2.4.1	TRANSPORTASI .....	34
2.4.2	ANGKUTAN UMUM .....	37
2.4.3	RUTE .....	40
2.4.4	JARINGAN TRAYEK .....	44
	<b>BAB 3 GAMBARAN UMUM .....</b>	<b>46</b>
3.1	PROFIL KOTA PANGKAL PINANG .....	46
3.2	FISIK WILAYAH .....	46
3.2.1	LETAK GEOGRAFIS DAN ADMINISTRASI .....	46
3.2.2	GUNA LAHAN KOTA PANGKAL PINANG .....	47
3.3	DEMOGRAFI .....	49
3.3.1	KEPENDUDUKAN .....	49
3.3.2	KETENAGAKERJAAN .....	50
3.4	TRANSPORTASI .....	51
3.4.1	TERMINAL .....	51
3.4.2	ANGKUTAN UMUM ANGKOT .....	52
3.4.3	JARINGAN TRANSPORTASI KOTA PANGKAL PINANG .....	56
3.4.4	HALTE DAN TERMINAL KOTA PANGKAL PINANG .....	59
3.4.5	JALUR ANGKUTAN UMUM KOTA PANGKAL PINANG .....	61
3.4.6	TUTUPAN LAHAN KOTA PANGKAL PINANG .....	64
3.4.7	KELAS JALAN KOTA PANGKAL PINANG .....	68
	<b>BAB 4 ANALISIS JARINGAN TRAYEK ANGKUTAN .....</b>	<b>82</b>





4.1	JUMLAH PERMINTAAN PERJALANAN .....	82
4.1.1	ANALISIS POLA PERGERAKAN.....	86
4.1.2	ANALISIS POLA PERGERAKAN ANTAR ZONA .....	87
4.1.3	ZONA “GENERATOR” DAN “ATTRACTOR” PERGERAKAN .....	90
4.2	JUMLAH PERMINTAAN POTENSIAL PENUMPANG.....	91
4.3	PENENTUAN RUTE TRAYEK ANGKUTAN UMUM .....	93
4.3.1	ANALISIS KONEKTIVITAS.....	93
4.3.2	ANALISIS INTEGRASI .....	93
4.4	RENCANA TARIF .....	97
4.4.1	ANALISIS <i>ABILITY TO PAY (ATP)</i> .....	97
4.4.2	ANALISIS <i>WILLINGNESS TO PAY (WTP)</i> .....	98
4.4.3	EVALUASI TARIF .....	99
<b>BAB 5 RENCANA JARINGAN TRAYEK PERKOTAAN .....</b>		<b>103</b>
5.2	IMPLIKASI DARI ANALISIS KONEKTIVITAS .....	103
5.3	IMPLIKASI DARI ANALISIS INTEGRASI .....	104
5.4	KONSEP RENCANA JARINGAN TRAYEK ANGKUTAN PERKOTAAN.....	105
5.5	USULAN KEBUTUHAN ARMADA DAN HEADWAY TRAYEK ANGKUTAN .....	108
5.6	KEBIJAKAN TARIF YANG BERKELANJUTAN.....	110
<b>LAMPIRAN.....</b>		<b>111</b>





## DAFTAR GAMBAR

<b>Gambar 1.1</b>	Peta Administrasi Kota Pangkal Pinang.....	4
<b>Gambar 2.1</b>	Peta Rencana Pola Ruang Kota Pangkal Pinang .....	17
<b>Gambar 2.2</b>	Peta Sistem Pusat Pelayanan Kota Pangkal Pinang .....	19
<b>Gambar 2.3</b>	Sistem Transportasi .....	35
<b>Gambar 2.4</b>	(a) Mobil Penumpang Umum; (b) Mobil Bus Kecil; (c) Mobil Bus Sedang; (d) Mobil Bus Besar .....	38
<b>Gambar 2.5</b>	Tempat Pemberhentian Bus.....	39
<b>Gambar 3.1</b>	Peta Penggunaan Lahan Kota Pangkal Pinang.....	48
<b>Gambar 3.2</b>	Kondisi Eksisting Terminal di Kota Pangkal Pinang.....	52
<b>Gambar 3.3</b>	Kondisi Eksisting Angkot di Kota Pangkal Pinang .....	53
<b>Gambar 3.4</b>	Peta Jaringan Transportasi Kota Pangkal Pinang.....	58
<b>Gambar 3.5</b>	Peta Sebaran Halte dan Terminal Kota Pangkal Pinang.....	60
<b>Gambar 3.6</b>	Peta Jalur Angkutan Umum Kota Pangkal Pinang .....	63
<b>Gambar 3.7</b>	Peta Tutupan Lahan Kota Pangkal Pinang .....	67
<b>Gambar 3.8</b>	Peta Kelas Jalan Kota Pangkal Pinang.....	81
<b>Gambar 4.1</b>	Peta Pembagian Zona dalam Model Jaringan Jalan Kota Pangkal Pinang.....	83
<b>Gambar 4.2</b>	Peta <i>Desire Line</i> Zona Eksternal Kota Pangkal Pinang .....	88
<b>Gambar 4.3</b>	Peta <i>Desire Line</i> Zona Internal Kota Pangkal Pinang .....	89
<b>Gambar 4.4</b>	Peta Pola Pergerakan Antar Zona Kota Pangkal Pinang .....	90
<b>Gambar 4.5</b>	Peta Zona " <i>Generator</i> " dan " <i>Attractor</i> " Pergerakan .....	91
<b>Gambar 4.6</b>	Statistik Penggunaan Moda Transportasi dan Tujuan Perjalanan .....	92
<b>Gambar 4.7</b>	Peta Konektivitas <i>Space Syntax</i> Kota Pangkal Pinang.....	95
<b>Gambar 4.8</b>	Peta Integrasi <i>Space Syntax</i> Kota Pangkal Pinang .....	96
<b>Gambar 4.9</b>	Distribusi Persentase Nilai ATP.....	98
<b>Gambar 4.10</b>	Distribusi Persentase Nilai WTP .....	99
<b>Gambar 4.11</b>	Diagram Evaluasi Tarif .....	100
<b>Gambar 4.12</b>	Persentase Kesiediaan Masyarakat Membayar Lebih.....	101
<b>Gambar 4.13</b>	Faktor Kesiediaan Membayar Lebih.....	101
<b>Gambar 5.1</b>	Peta Usulan Rencana Jaringan Trayek Angkutan Perkotaan Pangkal Pinang	107



## DAFTAR TABEL

<b>Tabel 2.1</b>	Arah Pengembangan Transportasi Kota Pangkal Pinang.....	10
<b>Tabel 2.2</b>	Arahan Rencana Sistem Jaringan Jalan di Kota Pangkalpinang.....	11
<b>Tabel 2.3</b>	Klasifikasi Zona Pola Ruang Kota Pangkal Pinang.....	13
<b>Tabel 2.4</b>	Sistem Pusat Pelayanan Kota .....	18
<b>Tabel 2.5</b>	Panjang Jalan di Kota Pangkalpinang menurut Jenisnya, 2003 – 2004.....	21
<b>Tabel 2.6</b>	Kunjungan Kapal di Pelabuhan Laut Tahun 2016 Provinsi Kepulauan Bangka Belitung .....	23
<b>Tabel 2.7</b>	Jumlah Terminal Bus, Terminal Udara dan Pelabuhan Laut Provinsi Kepulauan Bangka Belitung.....	23
<b>Tabel 2.8</b>	Jumlah Izin Trayek Provinsi Kepulauan Bangka Belitung .....	24
<b>Tabel 2.9</b>	Jumlah Terminal dan Angkutan Darat Kota Pangkal Pinang Tahun 2018 – 2023....	24
<b>Tabel 2.10</b>	Rasio Izin Trayek Kota Pangkalpinang Tahun 2019 – 2023.....	25
<b>Tabel 2.11</b>	Pemasangan Rambu-Rambu Kota Pangkal Pinang Tahun 2018 - 2023.....	25
<b>Tabel 2.12</b>	Ringkasan Isu Terkait Transportasi.....	26
<b>Tabel 2.13</b>	Panjang Jalan Menurut Kondisi Jalan di Kota Pangkal Pinang (km) 2022 – 2024 ...	29
<b>Tabel 2.14</b>	Profil Ruas Jalan Kewenangan Nasional di Kota Pangkal Pinang .....	30
<b>Tabel 2.15</b>	Profil Ruas Jalan Kewenangan Provinsi Kepulauan Bangka Belitung di Kota Pangkal Pinang .....	30
<b>Tabel 2.16</b>	Sebaran Terminal di Provinsi Kepulauan Bangka Belitung.....	32
<b>Tabel 2.17</b>	Angkutan Kewenangan Provinsi Kepulauan Bangka Belitung .....	32
<b>Tabel 2.18</b>	Jumlah Penumpang dan Armada Tiap Trayek Angkutan Kota Pangkal Pinang .....	33
<b>Tabel 2.19</b>	Data Kondisi Halte Kota Pangkal Pinang 2024 .....	34
<b>Tabel 2.20</b>	Terminal di Kota Pangkal Pinang.....	34
<b>Tabel 2.21</b>	Jarak Antar Tempat Pemberhentian Angkutan .....	39
<b>Tabel 4.1</b>	Daftar Pusat Zona Dalam Model Jaringan Jalan Kota Pangkal Pinang .....	84
<b>Tabel 4.2</b>	Matriks Asal Tujuan Kota Pangkal Pinang Tahun 2025.....	85
<b>Tabel 4.3</b>	Pola Pergerakan Zona Eksternal Kota Pangkal Pinang .....	86
<b>Tabel 4.4</b>	Pola Pergerakan Zona Internal Kota Pangkal Pinang .....	86
<b>Tabel 4.5</b>	Nilai Konektivitas dan Implikasi Terhadap Rencana Trayek .....	93
<b>Tabel 4.6</b>	Nilai Integrasi dan Implikasi Terhadap Rencana Trayek .....	94
<b>Tabel 4.7</b>	Nilai <i>Ability to Pay</i> .....	97
<b>Tabel 4.8</b>	Nilai <i>Willingness to Pay</i> .....	98
<b>Tabel 5.1</b>	Ruas Jalan Utama dan Pengumpan untuk Rencana Trayek Angkutan Perkotaan.	106
<b>Tabel 5.2</b>	Usulan Kebutuhan Armada dan Headway Trayek Angkutan .....	109

# 1 PENDAHULUAN

## 1.1 LATAR BELAKANG

Permintaan angkutan umum terjadi pada wilayah dengan kepadatan penduduk yang tinggi dan tingkat urbanisasi penduduk yang meningkat seperti daerah Kota Pangkal Pinang secara dinamika kewilayahan perkotaan perkembangan transportasi menjadi sangat penting, terutama di Kota Pangkal Pinang yang memiliki wilayah dan tingkat pekerja atau tenaga kerja yang tinggi.

Pemerintah wajib menyediakan angkutan umum bagi masyarakat dengan pelayanan sesuai Standar Pelayanan Minimal. Kegiatan ini dilaksanakan untuk pengembangan kapasitas pelaku ekonomi Kota Pangkal Pinang dan untuk memajukan sarana dan prasarana angkutan umum massal. Terdapat dua faktor yang mempengaruhi transit ridership yaitu internal dan eksternal. Faktor internal terdiri dari tarif, kualitas dan kuantitas pelayanan. Faktor eksternal terdiri dari faktor sosial-ekonomi, faktor kewilayahan dan *public finance*.

Rencana umum jaringan trayek merupakan dokumen yang memuat rencana jaringan trayek angkutan dalam hal ini berupa angkutan kota dan angkutan jenis lain yang merupakan kewenangan tingkat kota dan di integrasikan dengan Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP) yang merupakan kewenangan tingkat provinsi. Rencana umum jaringan trayek disusun untuk meningkatkan pelayanan dan penyediaan jasa angkutan umum yang baik, nyaman, efisien dan efektif bagi masyarakat. Di dalam rencana umum jaringan trayek memuat Analisa paling sedikit:

1. Asal tujuan trayek;
2. Tempat *drop off*/Persinggahan trayek;
3. Jaringan jalan yang dilalui trayek;
4. Perkiraan permintaan jasa penumpang angkutan perkotaan, dan
5. Jumlah kebutuhan kendaraan angkutan.

Di dalam Peraturan Daerah Kota Pangkal Pinang Nomor 7 Tahun 2018 tentang Rencana Umum Jaringan Angkutan Umum Massal Kota Pangkal Pinang tertuang mengenai jaringan trayek dan angkutan umum massal. Maka dari itu diperlukan studi penelitian dalam merumuskan rencana umum jaringan trayek angkutan perkotaan Kota Pangkal Pinang sesuai dengan perkembangan dan dinamika Perkotaan dimana kondisi saat ini belum terarah dan terencana dengan baik. Dengan adanya rencana umum jaringan trayek perkotaan sebagai pedoman dan landasan dalam pemberian izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek kewangan di Kota Pangkal Pinang dilakukan berdasarkan:

1. Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW);
2. Tingkat permintaan jasa angkutan;
3. Kemampuan penyediaan jasa angkutan;
4. Kesesuaian dengan kelas jalan;
5. Ketersediaan jaringan lalu lintas dan angkutan jalan;
6. Keterpaduan intramoda angkutan dan antarmoda angkutan.

Rencana umum jaringan trayek merupakan dokumen strategis yang disusun oleh Dinas Perhubungan Kota Pangkal Pinang untuk memperbaiki tata kelola transportasi di Kota Pangkal Pinang.

## 1.2 DASAR HUKUM

Dasar hukum pada kegiatan Penyusunan Jaringan Trayek Angkutan Kota Pangkal Pinang yaitu:

1. Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
2. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan;
3. Peraturan Pemerintah Nomor 37 tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
4. Peraturan Pemerintah Nomor 30 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;
5. Peraturan Presiden Nomor 46 Tahun 2025 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2018 Tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah;
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek;
7. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 83 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum Pada Kawasan Strategis Nasional;
8. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 13 Tahun 2023 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 Tahun 2021 Tentang Standar Kegiatan Usaha dan Produk Pada Penyelenggaraan Perizinan Usaha Berbasis Risiko Sektor Transportasi;
9. Peraturan Daerah Provinsi Bangka Belitung Nomor 5 Tahun 2006 Tentang Penyelenggara Perhubungan Nomor 5 Tahun 2006; dan
10. Peraturan Daerah Kota Pangkal Pinang Nomor 7 Tahun 2018 Tentang Rencana Umum Jaringan Angkutan Umum Massal Kota Pangkal Pinang.

## 1.3 MAKSUD, TUJUAN DAN SASARAN

### 1.3.1 MAKSUD

Maksud dari pekerjaan Penyusunan Dokumen Jaringan Trayek Angkutan Perkotaan di Kota Pangkal Pinang adalah untuk meningkatkan tata kelola pelayanan dan penyediaan jasa angkutan yang terpadu, tepat, cepat, aman, lancar, nyaman, ekonomis, efisien, serta terjangkau oleh masyarakat dan sebagai landasan acuan dalam penyelenggaraan pelayanan jasa angkutan umum kewenangan Kota Pangkal Pinang.

Kota Pangkalpinang terletak pada bagian Timur Pulau Bangka dengan batas – batas:

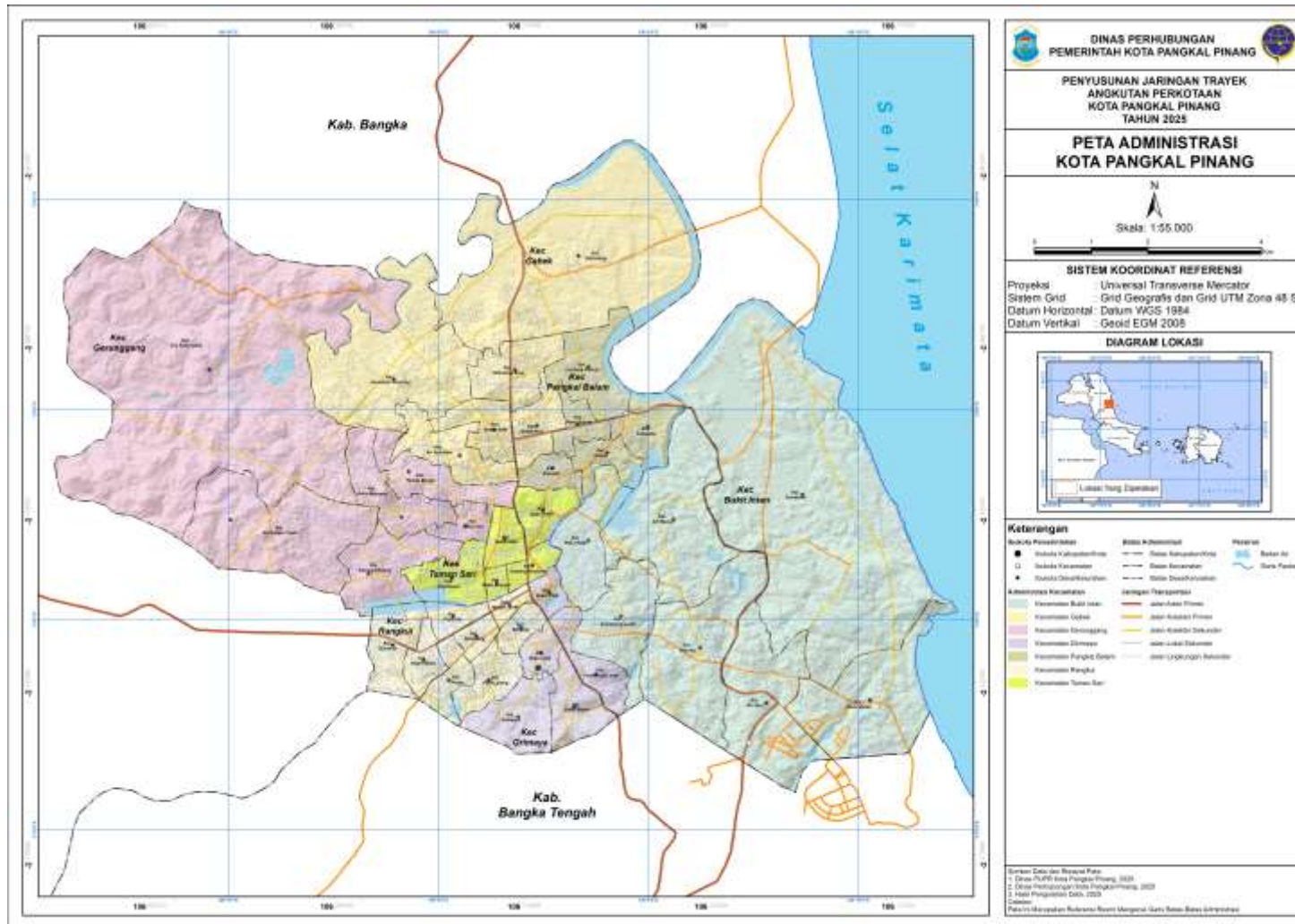
1. Sebelah Utara berbatasan dengan Desa Pagarawan, Kecamatan Merawang, Kabupaten Bangka.
2. Sebelah Selatan berbatasan dengan Desa Dul Kecamatan Pangkalan Baru Kabupaten Bangka Tengah.
3. Sebelah Timur berbatasan dengan Laut Cina Selatan.



4. Sebelah Barat berbatasan dengan Desa Air Duren Kecamatan Mendo Barat Kabupaten Bangka.

Lebih jelasnya mengenai peta administrasi Kota Pangkal Pinang dapat dilihat pada Gambar 1.1.





**Gambar 1.1** Peta Administrasi Kota Pangkal Pinang  
 Sumber: RTRW Kota Pangkal Pinang Tahun 2011 – 2030

### 1.3.2 SASARAN

Sasaran dari kegiatan Penyusunan Dokumen Jaringan Trayek Angkutan Kota Pangkal Pinang adalah:

1. Meningkatkan aksesibilitas transportasi intermoda dan antarmoda di Kota Pangkal Pinang;
2. Meningkatkan aksesibilitas dan mobilitas penggunaan jasa angkutan umum kewenangan Kota Pangkal Pinang;
3. Melakukan pencegahan potensi kemacetan lalu lintas yang akan timbul pada masa mendatang di Kota Pangkal Pinang;
4. Mendorong jasa angkutan umum sebagai core utama sistem transportasi antar kota;
5. Melakukan sinkronisasi dan intergrasi jaringan trayek angkutan terhadap permintaan dan kebutuhan angkutan umum di Kota Pangkal Pinang.

## 1.4 RUANG LINGKUP

### 1.4.1 RUANG LINGKUP WILAYAH

Ruang lingkup wilayah perencanaan adalah di Kota Pangkal Pinang. Studi teknis jaringan trayek angkutan Kota Pangkal Pinang dalam hal ini dikhususkan pada wilayah administrasi Kota Pangkalpinang. Kota Pangkalpinang merupakan salah satu daerah otonomi yang letaknya di Pulau Bangka dengan letak geografis berada pada garis  $106^{\circ} 4'$  –  $106^{\circ} 7'$  Bujur Timur dan garis  $2^{\circ} 4'$  –  $2^{\circ} 10'$  Lintang Selatan dengan luas daerah  $11.840 \text{ Km}^2$  (Berdasarkan PP No. 79 Tahun 2007).

### 1.4.2 RUANG LINGKUP KEGIATAN

Lingkup kegiatan ini, adalah:

1. Mengidentifikasi permasalahan transportasi di Kota Pangkal Pinang pada saat sekarang dan prediksi pada masa yang akan datang;
2. Mengusulkan rekomendasi penyelesaian permasalahan transportasi di Kota Pangkal Pinang secara bertahap dalam 5, 10 dan 15 tahun yang akan datang;
3. Perencanaan transportasi, meliputi:
  - a. Tarif layanan;
  - b. Rekomendasi transformasi angkutan;
  - c. Kebijakan trayek angkutan.

Lingkup kegiatan ini dilandasi oleh:

1. Penyusunan Rencana Umum Jaringan Trayek Angkutan Umum Kewenangan Provinsi Kepulauan Bangka Belitung berpedoman pada Peraturan Pemerintah Nomor 74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan dan Peraturan Menteri Perhubungan PM 15 tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek;
2. Memperhatikan dan berpedoman pada Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Pangkal Pinang;
3. Memperhatikan dan berpedoman pada Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Kota Pangkal Pinang;
4. Memperhatikan dan berpedoman pada keserasian dan keseimbangan dengan kegiatan lain terkait di jaringan jalan nasional, provinsi, dan kab/kota;
5. Memperhatikan dan berpedoman pada kelayakan teknis, ekonomis dan lingkungan;
6. Memperhatikan dan berpedoman pada keselamatan dan keamanan lalu lintas jalan;

7. Memperhatikan dan berpedoman efektifitas dan efisiensi pengoperasian terminal penumpang tipe C eksisting.
8. Memperhatikan jumlah kedatangan-keberangkatan angkutan, penyedia jasa angkutan dan penumpang untuk menentukan tingkat kebutuhan dan permintaan layanan angkutan.

## 1.5 METODOLOGI PEKERJAAN

Pada penyusunan kegiatan ini dilakukan beberapa pendekatan dalam penelitian, yaitu sebagai berikut:

### 1.5.1 METODE PENDEKATAN

#### 1.5.1.1 PENDEKATAN KERUANGAN

Pendekatan ini digunakan untuk menganalisis distribusi spasial jaringan trayek berdasarkan karakteristik wilayah Kota Pangkal Pinang. Kajian dilakukan dengan mempertimbangkan pola tata guna lahan, kepadatan penduduk, pusat-pusat kegiatan, serta konektivitas antar kawasan. Data spasial dan hasil survei lapangan akan diolah menggunakan sistem informasi geografis (GIS) untuk menghasilkan peta trayek yang efisien dan sesuai dengan kebutuhan mobilitas masyarakat.

#### 1.5.1.2 PENDEKATAN TEKNOKRATIK

Pendekatan teknokratik dilakukan dengan mengedepankan analisis berbasis data dan perhitungan teknis. Kajian ini melibatkan identifikasi permasalahan transportasi saat ini dan proyeksi kebutuhan di masa mendatang, termasuk analisis permintaan angkutan, kapasitas jalan, dan efisiensi operasional. Rekomendasi yang dihasilkan bersifat rasional dan berbasis pada hasil survei primer dan sekunder, serta mempertimbangkan aspek teknis, ekonomis, dan lingkungan.

#### 1.5.1.3 PENDEKATAN NORMATIF

Pendekatan normatif digunakan untuk memastikan bahwa seluruh perencanaan jaringan trayek sesuai dengan regulasi dan kebijakan yang berlaku. Kajian ini berpedoman pada peraturan perundang-undangan nasional dan daerah, seperti UU No. 22 Tahun 2009, PP No. 74 Tahun 2014, serta Perda Kota Pangkal Pinang No. 7 Tahun 2018. Selain itu, pendekatan ini juga memperhatikan kesesuaian dengan RTRW, Rencana Induk Transportasi, dan standar pelayanan minimal angkutan umum.

### 1.5.2 METODE PENGUMPULAN DATA

Pengumpulan data dilakukan untuk memperoleh informasi yang dibutuhkan dalam rangka mencapai tujuan penelitian. Metodologi pengumpulan data yang dilakukan terbagi menjadi dua, yaitu metodologi pengumpulan data primer dan data sekunder.

#### 1. Data Primer

Berdasarkan Hasanah (2016) bahwasannya Observasi yaitu pengamatan yang melibatkan semua indera (penglihatan, pendengaran, penciuman, pembau, perasa), kemudian dilakukan pencatatan hasil dari pengamatan tersebut. Observasi merupakan salah satu teknik pengumpulan data yang tidak hanya mengukur sikap dari responden (wawancara dan angket) namun juga dapat digunakan untuk merekam berbagai fenomena yang terjadi

(situasi, kondisi). Teknik ini digunakan bila penelitian ditujukan untuk mempelajari perilaku manusia, proses kerja, gejala-gejala alam dan dilakukan pada responden yang tidak terlalu besar.

Data primer diperoleh melalui pelaksanaan survei lapangan yang terdiri dari survei dinamis dan survei statis. Survei dinamis dilakukan untuk mengetahui pola pergerakan kendaraan dan penumpang secara langsung di lapangan, seperti waktu tempuh, frekuensi kendaraan, dan tingkat keterisian angkutan. Sementara itu, survei statis digunakan untuk mencatat kondisi fisik jaringan jalan, titik persinggahan, dan fasilitas pendukung trayek. Selain itu, dilakukan juga *Home Interview Survey* (HIS) untuk mengetahui potensi penumpang (demand) berdasarkan kebiasaan perjalanan masyarakat dari tempat tinggal ke tujuan aktivitas.

## 2. Data Sekunder

Metode pengumpulan data sekunder sering disebut metode pengumpulan bahan dokumen, karena peneliti tidak secara langsung mengambil data sendiri tetapi memanfaatkan data atau dokumen yang dihasilkan oleh pihak-pihak lain. Data sekunder yang digunakan oleh pihak peneliti diperlukan untuk memberikan gambaran tambahan, gambaran pelengkap, ataupun untuk diproses lebih lanjut.

Data sekunder dikumpulkan dari berbagai sumber resmi, seperti data jumlah penduduk dari Badan Pusat Statistik (BPS), dokumen Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW), serta informasi pemanfaatan tata guna lahan. Data ini digunakan untuk mendukung analisis spasial dan perencanaan trayek, serta untuk memproyeksikan kebutuhan angkutan umum berdasarkan pertumbuhan wilayah dan kepadatan penduduk. Kombinasi data primer dan sekunder ini menjadi dasar dalam menyusun model jaringan trayek yang responsif terhadap kondisi aktual dan proyeksi masa depan.

### 1.5.3 METODE ANALISIS DATA

Pengumpulan dan kompilasi data lapangan dilakukan sesuai rencana yang berdasarkan identifikasi masalah dan tujuan penelitian. Dari hasil kompilasi data lapangan yang didapat berguna untuk dijadikan landasan membuat perencanaan jaringan trayek angkutan kota serta kebutuhan armadanya. Adapun analisisnya sebagai berikut:

#### 1.5.3.1 METODE ANALISIS *SPACE SYNTAX*

Pendekatan keruangan dalam kajian ini menggunakan metode analisis *Space Syntax* melalui peta aksial (*axial map*). Metode ini mempartisi sistem spasial menjadi sub-ruang yang saling terhubung dan relatif independen, sehingga dapat diukur tingkat kedekatan dan aksesibilitasnya. Analisis ini berbasis teori graf yang merepresentasikan hubungan antar-ruang, mirip dengan model interaksi spasial dalam fisika sosial, untuk memahami struktur keterhubungan ruang secara kuantitatif.

Dalam RUTJ, analisis *Space Syntax* digunakan untuk memahami struktur keterhubungan jaringan jalan melalui empat tipe analisis, yaitu Analisis Axial (konektivitas dan integrasi), Analisis Peta Segmen, Analisis Grafik Visibilitas, dan Permodelan Berbasis Agen. Analisis axial berfokus pada dua aspek utama: konektivitas dan integrasi. Konektivitas diinterpretasikan dari jumlah sambungan jalan; semakin banyak sambungan yang dimiliki suatu jalan, semakin tinggi nilai konektivitasnya. Sementara itu, integrasi mengukur tingkat aksesibilitas, yang terbagi menjadi



integrasi global dan lokal. Integrasi global memperkirakan aksesibilitas setiap jalan terhadap seluruh jaringan dengan mempertimbangkan total perubahan arah dalam sistem perkotaan, sedangkan integrasi lokal dihitung melalui rata-rata kedalaman jalan dalam radius sintaksis tertentu. Pendekatan ini memberikan gambaran kuantitatif mengenai keterhubungan dan aksesibilitas jaringan jalan, sehingga mendukung perencanaan tata jalan yang lebih efisien dan terstruktur.

**1.5.3.2 PERHITUNGAN JUMLAH ARMADA ANGKUTAN UMUM**

Perhitungan jumlah armada angkutan umum dilakukan melalui serangkaian analisis yang mencakup tiga tahapan utama. Pertama, analisis kinerja angkutan berdasarkan hasil survei statis dan dinamis untuk mengetahui kondisi operasional, seperti tingkat keterisian, waktu tunggu, dan kecepatan perjalanan. Kedua, analisis *home interview survey* yang bertujuan mengidentifikasi potensi permintaan penumpang dan pola pergerakan masyarakat. Ketiga, perencanaan jaringan trayek ranting angkutan umum perkotaan di Kota Pangkal Pinang, yang disusun untuk memastikan keterhubungan antar wilayah dan efisiensi pelayanan. Ketiga tahapan ini menjadi dasar dalam menentukan jumlah armada yang optimal agar sesuai dengan kebutuhan transportasi perkotaan dan standar pelayanan minimum.

- 1. Faktor Muat (*load factor*), adalah perbandingan antara jumlah penumpang dari suatu angkutan umum dengan jumlah tempat duduk yang tersedia dinyatakan dalam satuan persen (%) dan diestimasi dengan rumus di bawah ini (Dephub,2002)

$$LF = \frac{Psg}{C} \dots\dots\dots (1)$$

Dimana:

- Psg = Total penumpang yang naik
- C = kapasitas kendaraan

Kapasitas kendaraan adalah daya muat penumpang pada setiap kendaraan angkutan.

- 2. Waktu sirkulasi (RTI atau CTaba). Waktu sirkulasi (RTI) dapat diestimasi dengan rumus berikut (Dephub,2002: 10):

$$RTI_{aba} = (TAB + TBA) + (s AB + s BA) + (TTA + TIB) \dots\dots\dots (2)$$

Dimana:

- TAB = Waktu perjalanan rata –rata dari A ke B
- TBA = waktu perjalanan rata – rata dari B ke A
- s AB = Deviasi waktu perjalanan dari A ke B
- s BA = Deviasi waktu perjalanan dari B ke A
- TTA = Waktu henti kendaraan di A
- TIB = waktu henti kendaraan di B

- 3. Waktu antara (Headway, H), adalah waktu antara satu kendaraan dengan kendaraan lain yang berurutan dibelakangnya pada satu rute yang sama (Dephub,2002: 10).

$$H = \frac{60LFC}{P} \dots\dots\dots (3)$$

Dimana:

- H = Waktu antara (menit)
- P = Jumlah penumpang per jam pada seksi terpadat





C = Kapasitas kendaraan

LF = Faktor muat, diambil 70 % (pada kondisi dinamis)

4. Jumlah armada angkutan kota. Jumlah armada (K) dihitung dengan menggunakan rumus (Dephub,2002:10)

$$K = CT \text{ aba} / (H \times fa) \dots\dots\dots(5)$$

Dimana:

Fa = Faktor ketersediaan kendaraan (fa = 100%)

H = *Headway*

## 1.6 SISTEMATIKA PEMBAHASAN

Adapun Laporan Akhir Penyusunan Jaringan Trayek Angkutan Perkotaan Kota Pangkal Pinang, berisikan beberapa hal diantaranya sebagai berikut:

### **BAB I PENDAHULUAN**

Bab ini menguraikan tentang latar belakang, maksud, tujuan, sasaran, ruang lingkup, dasar hukum, metodologi dan sistematika laporan.

### **BAB II TINJAUAN KEBIJAKAN DAN TEORI**

Bab ini menguraikan tentang tinjauan kebijakan dan teori yang terkait dengan Penyusunan Jaringan Trayek Angkutan Perkotaan Kota Pangkal Pinang.

### **BAB III GAMBARAN UMUM**

Bab ini menguraikan gambaran umum dan karakteristik wilayah dalam Penyusunan Jaringan Trayek Angkutan Perkotaan Kota Pangkal Pinang.

### **BAB IV ANALISIS JARINGAN TRAYEK ANGKUTAN**

Bab ini menjelaskan mengenai analisis spasial dan aspasial untuk jaringan trayek angkutan perkotaan di Kota Pangkal Pinang, analisisnya terdiri dari analisis jumlah permintaan perjalanan, jumlah permintaan potensial penumpang, penentuan rute trayek angkutan umum, jenis armada, kinerja jaringan trayek, dan rencana tarif.

### **BAB V RENCANA JARINGAN TRAYEK PERKOTAAN**

Bab ini menjelaskan mengenai kesimpulan dari hasil analisis jaringan trayek angkutan perkotaan di Kota Pangkal Pinang, mencakup temuan utama terkait permintaan perjalanan, potensi penumpang, rute trayek, jenis armada, serta kinerja jaringan dan operasional. Selain itu, bab ini memuat rekomendasi strategis untuk perbaikan dan pengembangan sistem angkutan umum, seperti optimalisasi rute, penyesuaian kapasitas armada, peningkatan kualitas pelayanan, dan kebijakan tarif yang berkelanjutan, guna mendukung mobilitas perkotaan yang efisien dan terjangkau



## 2 TINJAUAN KEBIJAKAN DAN TEORI

### 2.1 KEBIJAKAN TATA RUANG

Tinjauan terhadap kebijakan tata ruang dilakukan untuk memastikan kesesuaian antara rencana pengembangan jaringan trayek dengan arah pemanfaatan ruang yang telah ditetapkan dalam kebijakan tata ruang.

#### 2.1.1 RENCANA TATA RUANG WILAYAH PROVINSI KEPULAUAN BANGKA BELITUNG TAHUN 2014 – 2034

Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Kepulauan Bangka Belitung Tahun 2014 – 2034 merupakan produk hukum perencanaan spasial atau tata ruang yang ditetapkan pada Peraturan Daerah Provinsi Kepulauan Bangka Belitung Nomor 2 Tahun 2014.

Tujuan Penataan Ruang Provinsi adalah “Mewujudkan Tata Ruang Provinsi Kepulauan Bangka Belitung yang Terpadu, Berimbang dan Berkeadilan berbasis Agro-Bahari untuk menunjang Pariwisata serta Pengendalian Wilayah Pertambangan untuk menjamin Pembangunan yang Berkelanjutan”.

Berdasarkan RTRW Provinsi Kepulauan Bangka Belitung Tahun 2014 – 2034, terdapat arah pengembangan transportasi di Kota Pangkal Pinang, yaitu sebagai berikut:

**Tabel 2.1** Arah Pengembangan Transportasi Kota Pangkal Pinang

No	Rencana Terkait Transportasi	Arah Pengembangan
<b>A Rencana Pengembangan Sistem Jaringan Transportasi</b>		
1	Jaringan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan – Terminal	Pengembangan Terminal Penumpang Tipe B di PKNp Pangkalpinang
2	Sistem Jaringan Transportasi Penyeberangan	Peningkatan pelayanan transportasi penyeberangan pada Pelabuhan Penyeberangan Pangkal Balam (Kota Pangkalpinang) – Tanjung Pandan (Kabupaten Belitung).
3	Sistem Jaringan Transportasi Laut	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pengembangan pelabuhan utama di Pelabuhan Pangkal Balam dan Sekitarnya;</li> <li>• Pengembangan alur pelayaran pada Lintas Koneksitas di Pangkal Balam (Pangkal Pinang) – Tanjung Pandan (Kabupaten Belitung).</li> </ul>
<b>B Arahan Pemanfaatan Ruang</b>		
1	Perwujudan PKNp Pangkalpinang	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pengembangan jalan lingkaran barat dan timur;</li> <li>• Pengembangan Pelabuhan Pangkal Balam;</li> <li>• Peningkatan Terminal.</li> </ul>
<b>C Perwujudan Pengembangan Sistem Prasarana Wilayah</b>		
1	Perwujudan Pengembangan Sistem Transportasi Darat	Peningkatan dan Pembangunan Terminal B di Pangkalpinang.
2	Perwujudan Pengembangan Sistem Prasarana Transportasi Laut	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Perbaikan dan peningkatan daya layan Pelabuhan Pangkal balam di Kota Pangkalpinang;</li> <li>• Pembangunan fasilitas dan Infrastruktur penunjang pelabuhan laut.</li> </ul>

Sumber: RTRW Provinsi Kepulauan Bangka Belitung Tahun 2014 – 2034

Berdasarkan Tabel 2.1, arahan dalam RTRW Provinsi Kepulauan Bangka Belitung tahun 2014–2034 menunjukkan bahwa fokus utama pengembangan transportasi diarahkan pada peningkatan terminal penumpang, pengembangan dan perbaikan pelabuhan, serta pembangunan infrastruktur pendukung transportasi laut. Hal ini sejalan dengan penetapan Kota Pangkal Pinang sebagai Pusat Kegiatan Nasional pendukung (PKNp) karena statusnya sebagai Ibu Kota Provinsi Kepulauan Bangka Belitung.

### 2.1.2 RENCANA TATA RUANG WILAYAH KOTA PANGKAL PINANG TAHUN 2011 – 2030

Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Pangkalpinang Tahun 2011 – 2030 ditetapkan pada Peraturan Daerah Kota Pangkalpinang Nomor 1 Tahun 2012 yang berperan sebagai pedoman dalam penyusunan berbagai dokumen perencanaan pembangunan daerah, seperti RPJPD, RPJMD, rencana rinci tata ruang, serta rencana sektoral lainnya.

Tujuan Penataan Ruang Wilayah Kota adalah “Mewujudkan Kota Pangkalpinang sebagai kota perdagangan, jasa dan pariwisata skala regional, serta kota industri skala internasional dengan konsep *water front city* yang berwawasan lingkungan”. Kebijakan Penataan Ruang Wilayah Kota di Kota Pangkalpinang salah satunya adalah Pengembangan Sarana dan Prasarana Perkotaan untuk Mendukung Kegiatan-Kegiatan Perkotaan. Kebijakan tersebut diwujudkan melalui beberapa strategi, diantaranya:

1. Meningkatkan keterpaduan inter dan intra moda transportasi darat, laut dan udara;
2. Meningkatkan akses serta layanan jaringan jalan kolektor dan jaringan jalan lokal.

Salah satu rencana yang tertuang di Rencana Struktur Ruang adalah Rencana Sistem Jaringan Prasarana Utama di Kota Pangkalpinang, yang terdiri dari:

1. Sistem Jaringan Transportasi Darat

Rencana pada sistem ini diarahkan pada penetapan fungsi dan sistem jaringan jalan serta pengembangan prasarana dan sarana angkutan umum.

- a. Penetapan Fungsi dan Sistem Jaringan Jalan

Fungsi dan sistem jaringan jalan ditetapkan berdasarkan Jaringan Jalan Kolektor Primer 1, Jaringan Jalan Kolektor Primer 2, Jaringan Jalan Kolektor Sekunder, dan Jaringan Jalan Lokal.

**Tabel 2.2** Arahan Rencana Sistem Jaringan Jalan di Kota Pangkalpinang

No	Rencana Sistem Jaringan Jalan	Arahan
1	Jaringan Jalan Kolektor Primer 1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peningkatan Jalan Jenderal Sudirman – Jalan Mayor Syafri Rahman – Jalan Soekarno-Hatta;</li> <li>• Peningkatan Jalan Yos Sudarso;</li> <li>• Peningkatan Jalan Masjid Jamik – Jalan Depati Amir.</li> </ul>
2	Jaringan Jalan Kolektor Primer 2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peningkatan Jalan Solihin GP;</li> <li>• Peningkatan Jalan Laksamana Malahayati;</li> <li>• Peningkatan Jalan Depati Hamzah;</li> <li>• Peningkatan Jalan Aleksander-Jalan Pulau Bangka;</li> <li>• Peningkatan Jalan R.E Martadinata;</li> <li>• Peningkatan Jalan PPI;</li> <li>• Peningkatan Jalan Pulau Pelepas;</li> </ul>

No	Rencana Sistem Jaringan Jalan	Arahan
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peningkatan Jalan Pulau Ketawai;</li> <li>• Peningkatan Jalan Ahmad Rasidi Hamzah;</li> <li>• Peningkatan Jalan Ahmad Yani;</li> <li>• Peningkatan Jalan di dalam Komplek Perkantoran Pemerintah Provinsi;</li> <li>• Rencana jalan dari Jembatan Batu Rusa II – Jalan Aleksander;</li> <li>• Rencana jalan dari Jembatan Batu Rusa III – Jalan Jenderal Sudirman;</li> <li>• Rencana jalan lingkaran barat dari Jalan Jenderal Sudirman menuju Jalan Raya Mentok;</li> <li>• Rencana jalan dan Jembatan Ampui dari Jalan RE. Martadinaja menuju Jalan Laksamana Malahayati;</li> <li>• Rencana jalan dan jembatan Jerambah Gantung dari Jalan Jerambah Gantung menuju kampus UBB;</li> <li>• Rencana jalan lingkaran timur dari Jalan PPI menuju Jalan Depati Hamzah.</li> </ul>
3	Jaringan Jalan Kolektor Sekunder	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Peningkatan Jalan Adyaksa–Jalan Letkol Saleh Ode;</li> <li>• Peningkatan Jalan Air Mangkok–Jalan Tirta Dharma;</li> <li>• Peningkatan Jalan Air Mawar–Jalan Kalamaya;</li> <li>• Peningkatan Jalan Basuki Rahmat;</li> <li>• Peningkatan Jalan Batin Tikal;</li> <li>• Peningkatan Jalan Batu Kaldera;</li> <li>• Peningkatan Jalan Batu Nirwana II;</li> <li>• Peningkatan Jalan Cendrawasih;</li> <li>• Peningkatan Jalan Cut Nyak Dien;</li> <li>• Peningkatan Jalan Fatmawati;</li> <li>• Peningkatan Jalan Girimaya;</li> <li>• Peningkatan Jalan Kampung Melayu;</li> <li>• Peningkatan Jalan Kemang I;</li> <li>• Peningkatan Jalan Kurma;</li> <li>• Peningkatan Jalan M. Saleh Zainuddin;</li> <li>• Peningkatan Jalan Pahlawan 12;</li> <li>• Peningkatan Jalan Ratna Raya;</li> <li>• Peningkatan Jalan Ratu Tunggal;</li> <li>• Peningkatan Jalan Raya Pasir Padi;</li> <li>• Peningkatan Jalan Stania; dan</li> <li>• Peningkatan Jalan Tegal.</li> </ul>
4	Jaringan Jalan Lokal	Seluruh jalan lokal dan jalan lingkungan, selain dari Jaringan Jalan Kolektor Primer 1 dan 2 serta Jaringan Jalan Kolektor Sekunder.

Sumber: RTRW Kota Pangkalpinang Tahun 2011 – 2030

Arahan pengembangan sistem jaringan jalan di Kota Pangkalpinang berfokus pada peningkatan fungsi dan kualitas jalan di berbagai tingkatan hierarki. Pengembangan mencakup peningkatan kapasitas dan konektivitas pada jaringan jalan kolektor primer 1 dan 2, yang menghubungkan pusat-pusat kegiatan utama dan kawasan strategis, serta pada jaringan jalan kolektor sekunder yang mendukung distribusi lalu lintas antar kawasan. Selain itu, seluruh jalan lokal dan lingkungan juga diarahkan

untuk ditingkatkan guna memperkuat aksesibilitas internal kota dan mendukung kelancaran mobilitas masyarakat.

b. Pengembangan Prasarana dan Sarana Angkutan Umum

Rencana pembangunan prasarana dan sarana angkutan umum terdiri dari pembangunan terminal tipe B dan rekayasa rute angkutan umum dalam kota. Pembangunan terminal tipe B direncanakan akan direalisasikan di Kelurahan Tunu Indah, Kecamatan gerunggang, yaitu Terminal Kampak.

2. Sistem Jaringan Transportasi Laut

Rencana pada sistem ini terdiri dari:

a. Pelabuhan Pangkalbalam dan Rencana Pembangunan Terminal Pelabuhan

Pelabuhan Pangkalbalam berfungsi sebagai pelabuhan pengumpul di Kelurahan Ketapang dan Kelurahan Lontong Pancur (Kecamatan Pangkalbalam). Adapun rencana pembangunan terminal pelabuhan dilakukan di Kelurahan Temberan (Kecamatan Bukit Intan) dan di kawasan reklamasi Pasir Padi *Water Front City*.

b. Rute Pelayaran Pelabuhan Pangkalbalam

Rute ini direncanakan pada rute Pangkalpinang – Jakarta, Pangkalpinang – Tanjung Pandan, Pangkalpinang – Batam, Pangkalpinang – Pontianak, dan Pangkalpinang – Luar Negeri.

3. Sistem Jaringan Transportasi Udara

Rencana pada sistem ini mencakup pengaturan terhadap Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) Bandara Depati Air, dimana wilayah yang termasuk ke dalam KKOP Bandara Depati Amir adalah Kecamatan Bukit Intan.

Sementara itu, terdapat beberapa arahan yang berkaitan dengan transportasi di Rencana Pola Ruang pada Kawasan Budi Daya, yaitu Kawasan Pelabuhan, yang terdiri dari:

1. Terdapat di Pelabuhan Pangkalbalam (Kelurahan Ketapang dan Kelurahan Lontong Pancur di Kecamatan Pangkalbalam, serta Kelurahan Selindung di Kecamatan Gabek);
2. Rencana pembangunan terminal pelabuhan di Kelurahan Temberan (Kecamatan Bukit Intan) dan di kawasan reklamasi Pasir Padi *Water Front City*;
3. Pelabuhan Perikanan Pantai (PPP) Baturusa di Kelurahan Temberan, Kecamatan Bukit Intan.

**2.1.2.1 RENCANA POLA RUANG KOTA PANGKAL PINANG**

Rencana Pola Ruang Kota Pangkalpinang merupakan pengaturan tata ruang yang menggambarkan distribusi peruntukan lahan di seluruh wilayah kota. Pola ruang ini mencakup kawasan lindung dan kawasan budidaya yang disusun untuk mengarahkan pemanfaatan ruang secara terpadu, efisien, dan berkelanjutan. Pengaturan tersebut menjadi dasar bagi pengendalian pemanfaatan ruang, penyusunan program pembangunan sektoral, serta pengambilan keputusan terkait arah pengembangan kota.

**Tabel 2.3** Klasifikasi Zona Pola Ruang Kota Pangkal Pinang

Klasifikasi Zona Pola Ruang per Kecamatan	Luas (m <sup>2</sup> )
<b>Kecamatan Bukit Intan</b>	<b>35.623.733,05</b>
Badan Air	1.445.169,43
Jalur Hijau	218.958,94



Klasifikasi Zona Pola Ruang per Kecamatan	Luas (m <sup>2</sup> )
Kawasan Ekosistem Mangrove	397.190,76
Kawasan Infrastruktur Perkotaan	138.273,83
Kawasan Pariwisata	2.357.582,13
Kawasan Perdagangan dan Jasa	5.421.051,53
Kawasan Perikanan Budi Daya	1.465.413,96
Kawasan Perikanan Tangkap	107.505,37
Kawasan Perkantoran	661.782,55
Kawasan Perlindungan Setempat	433.557,71
Kawasan Pertahanan dan Keamanan	128.084,80
Kawasan Perumahan	11.466.274,96
Kawasan Peruntukan Industri	8.843.202,18
Kawasan Transportasi	512.349,55
Pemukaman	39.945,98
Rimba Kota	36.936,26
Taman Kecamatan	2.327,84
Taman Kelurahan	18.908,61
Taman Kota	1.870.203,97
Taman RT	11.290,68
Taman RW	47.722,01
<b>Kecamatan Gabek</b>	<b>20.418.363,87</b>
Badan Air	1.084.287,26
Jalur Hijau	238.007,50
Kawasan Ekosistem Mangrove	1.052.476,53
Kawasan Perdagangan dan Jasa	3.446.698,74
Kawasan Perikanan Budi Daya	454.081,20
Kawasan Perlindungan Setempat	977.466,31
Kawasan Perumahan	10.145.906,20
Kawasan Peruntukan Industri	1.965.987,48
Kawasan Transportasi	195.821,84
Pemukaman	81.757,38
Taman Kecamatan	2.482,21
Taman Kelurahan	9.060,88
Taman Kota	733.034,96
Taman RT	4.655,98
Taman RW	26.639,41
<b>Kecamatan Gerunggang</b>	<b>31.124.013,62</b>
Badan Air	483.897,90
Jalur Hijau	76.465,73
Kawasan Infrastruktur Perkotaan	62.989,14
Kawasan Pariwisata	1.647.389,12
Kawasan Perdagangan dan Jasa	6.367.844,59
Kawasan Perlindungan Setempat	960.752,59
Kawasan Pertahanan dan Keamanan	36.038,66



Klasifikasi Zona Pola Ruang per Kecamatan	Luas (m <sup>2</sup> )
Kawasan Perumahan	18.804.426,64
Pemukaman	117.536,77
Rimba Kota	2.207.357,77
Taman Kecamatan	10.087,17
Taman Kelurahan	17.661,57
Taman Kota	313.061,66
Taman RT	8.365,23
Taman RW	10.139,10
<b>Kecamatan Girimaya</b>	<b>4.347.209,17</b>
Badan Air	94.574,10
Kawasan Perdagangan dan Jasa	1.358.126,14
Kawasan Perkantoran	144.121,38
Kawasan Perumahan	2.372.840,65
Pemukaman	275.839,56
Rimba Kota	57.313,46
Taman Kota	44.393,89
<b>Kecamatan Pangkal Balam</b>	<b>4.789.619,78</b>
Badan Air	617.061,60
Jalur Hijau	239,30
Kawasan Perdagangan dan Jasa	688.804,27
Kawasan Perlindungan Setempat	35.341,54
Kawasan Perumahan	2.236.629,96
Kawasan Peruntukan Industri	246.165,56
Kawasan Transportasi	847.253,02
Pemukaman	39.423,29
Taman Kecamatan	8.252,74
Taman Kelurahan	7.069,76
Taman Kota	57.232,11
Taman RW	6.146,63
<b>Kecamatan Rangkui</b>	<b>5.011.011,39</b>
Badan Air	308.659,74
Kawasan Perdagangan dan Jasa	1.743.222,64
Kawasan Pertahanan dan Keamanan	217.525,16
Kawasan Perumahan	2.610.251,42
Pemukaman	28.094,72
Rimba Kota	26.555,55
Taman Kelurahan	9.925,98
Taman Kota	61.040,12
Taman RW	5.736,06
<b>Kecamatan Taman Sari</b>	<b>3.214.836,17</b>
Badan Air	226.864,31
Jalur Hijau	723,41
Kawasan Cagar Budaya	12.618,92

Klasifikasi Zona Pola Ruang per Kecamatan	Luas (m <sup>2</sup> )
Kawasan Ekosistem Mangrove	109.141,65
Kawasan Perdagangan dan Jasa	1.702.122,43
Kawasan Pertahanan dan Keamanan	18.620,60
Kawasan Perumahan	957.987,06
Taman Kecamatan	10.836,49
Taman Kelurahan	4.868,80
Taman Kota	171.052,51
<b>Grand Total</b>	<b>104.528.787,05</b>

Sumber: Dinas PUPR Kota Pangkal Pinang, 2024

Berdasarkan rekapitulasi luas peruntukan ruang, pemanfaatan ruang Kota Pangkal Pinang mencapai 104.528.787,05 m<sup>2</sup> dengan karakteristik yang bervariasi di setiap kecamatan. Kecamatan Bukit Intan memiliki alokasi terbesar mencapai 35.623.733,05 m<sup>2</sup>, terutama untuk kawasan perumahan 11.466.274,96 m<sup>2</sup> dan industri 8.843.202,18 m<sup>2</sup>. Sementara itu, kecamatan lain seperti Kecamatan Rangkui 5.011.011,39 m<sup>2</sup>, Kecamatan Pangkal Balam 4.789.619,78 m<sup>2</sup>, Kecamatan Girimaya 4.347.209,17 m<sup>2</sup>, dan Kecamatan Taman Sari 3.214.836,17 m<sup>2</sup> memiliki dominasi kawasan perumahan dan perdagangan–jasa dalam skala lebih kecil. Pola ruang kota ini menunjukkan bahwa fungsi perumahan merupakan pemanfaatan lahan terbesar di hampir seluruh kecamatan, kawasan perdagangan jasa dan beberapa fungsi strategis seperti industri, perlindungan setempat, serta ruang terbuka hijau.



### 2.1.2.2 SISTEM PUSAT PELAYANAN KOTA

Sistem Pusat Pelayanan Kota merupakan bagian dari struktur pelayanan wilayah yang berfungsi untuk mendistribusikan pelayanan publik secara merata di seluruh kawasan perkotaan. Setiap pusat pelayanan memiliki peran berbeda sesuai tingkatan pelayanannya, mulai dari Pusat Pelayanan Kota (PPK), Sub PPK, hingga Pusat Pelayanan Lingkungan (PPL). Pembagian ini bertujuan untuk memastikan masyarakat memperoleh akses yang memadai terhadap fasilitas pemerintahan, ekonomi, sosial, dan utilitas dasar.

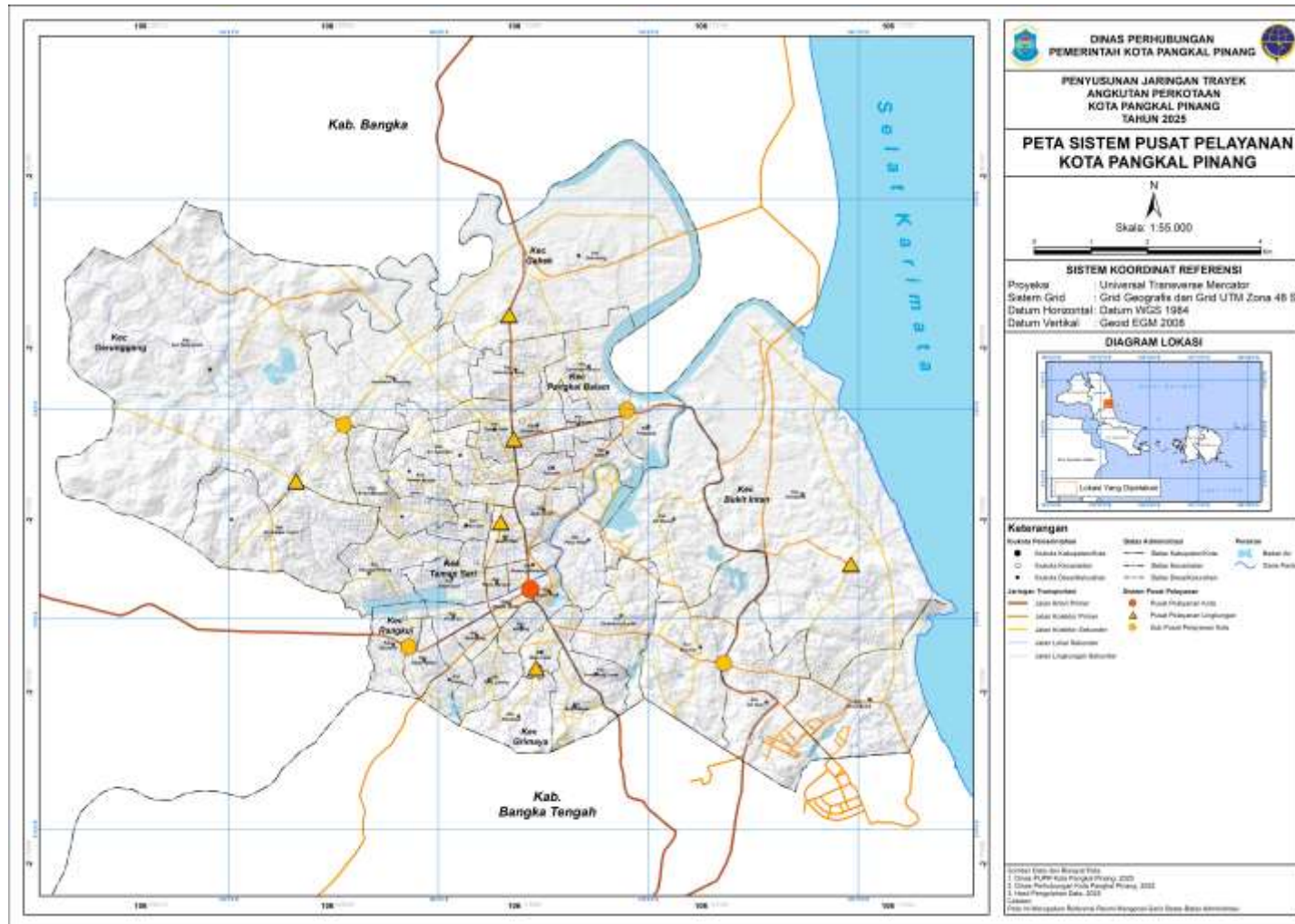
**Tabel 2.4** Sistem Pusat Pelayanan Kota

Jenis Pelayanan	Kode Pelayanan	Kelurahan	Kecamatan
Pusat Pelayanan Lingkungan	PPL	Kelurahan Batu Intan	Kecamatan Girimaya
Sub Pusat Pelayanan Kota	Sub PPK Simpang Air Itam	Kelurahan Air Itam	Kecamatan Bukit Intan
Sub Pusat Pelayanan Kota	Sub PPK Simpang Keramat	Kelurahan Keramat	Kecamatan Rangkui
Pusat Pelayanan Kota	PPK Pasar Padi	Kelurahan Pasar Padi	Kecamatan Girimaya
Pusat Pelayanan Lingkungan	PPL	Kelurahan Temberan	Kecamatan Bukit Intan
Pusat Pelayanan Lingkungan	PPL	Kelurahan Batin Tikal	Kecamatan Taman Sari
Pusat Pelayanan Lingkungan	PPL	Kelurahan Tua Tunu Indah	Kecamatan Gerunggang
Pusat Pelayanan Lingkungan	PPL	Kelurahan Gabek Dua	Kecamatan Gabek
Sub Pusat Pelayanan Kota	Sub PPK Kampak	Kelurahan Tua Tunu Indah	Kecamatan Gerunggang
Sub Pusat Pelayanan Kota	Sub PPK Lontong Pancur	Kelurahan Lontong Pancur	Kecamatan Pangkal Balam
Pusat Pelayanan Lingkungan	PPL	Kelurahan Selindung	Kecamatan Gabek

Sumber: Analisis RTRW, 2021

Berdasarkan tabel Sistem Pusat Pelayanan Kota, terlihat bahwa penyediaan fasilitas pelayanan di wilayah perkotaan telah didistribusikan melalui beberapa tingkatan, yaitu Pusat Pelayanan Kota (PPK), Sub PPK, dan Pusat Pelayanan Lingkungan (PPL). PPL merupakan jenis pelayanan yang paling banyak muncul, menunjukkan bahwa pelayanan dasar pada tingkat lingkungan menjadi fokus utama dalam struktur pelayanan kota. Persebaran lokasi pelayanan tampak cukup merata di berbagai kelurahan dan kecamatan, seperti Kecamatan Girimaya, Bukit Intan, Rangkui, Taman Sari, Gerunggang, Gabek, dan Pangkal Balam. Hal ini mengindikasikan bahwa pemerintah berupaya membangun akses pelayanan yang lebih dekat dengan masyarakat di tiap wilayah administrasi.

Selain itu, beberapa kelurahan memiliki lebih dari satu jenis pusat pelayanan, seperti Kelurahan Tua Tunu Indah yang menampung PPL sekaligus Sub PPK Kampak. Kondisi ini menunjukkan bahwa wilayah tersebut memiliki fungsi pelayanan yang lebih strategis dibandingkan dengan wilayah lainnya. Penggunaan kode seperti PPL, PPK, dan Sub PPK juga mempermudah identifikasi tingkat pelayanan, meskipun tetap diperlukan penjelasan pendukung agar pembaca memahami hierarki dan fungsi tiap jenis pelayanan.



Gambar 2.2 Peta Sistem Pusat Pelayanan Kota Pangkal Pinang

Sumber: Hasil Olah Data, 2025



## 2.2 KEBIJAKAN PEMBANGUNAN

Tinjauan terhadap kebijakan pembangunan diperlukan untuk memastikan bahwa perencanaan jaringan trayek angkutan perkotaan selaras dengan visi dan misi pembangunan daerah.

### 2.2.1 RENCANA PEMBANGUNAN JANGKA PANJANG DAERAH PROVINSI KEPULAUAN BANGKA BELITUNG 2005 – 2025

Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Provinsi Kepulauan Bangka Belitung Tahun 2005 – 2025 merupakan dokumen perencanaan daerah Provinsi Kepulauan Bangka Belitung. Dokumen ini tertuang pada Peraturan Daerah Provinsi Kepulauan Bangka Belitung Nomor 3 Tahun 2017.

Visi dari RPJPD Provinsi Kepulauan Bangka Belitung Tahun 2005 – 2025 adalah “Provinsi Kepulauan Bangka Belitung yang Maju, Sejahtera dan Berwawasan Lingkungan 2025”, dimana visi ini merupakan penyesuaian terhadap tahap III (2017 – 2022) dan tahap IV (2022 – 2025). Misi yang akan dilaksanakan pada tahap III dan IV adalah:

1. Mengembangkan potensi ekonomi lokal berbasis agri-bahar;
2. Meningkatkan kualitas dan daya saing SDM;
3. Mewujudkan pemerintahan yang amanah;
4. Mewujudkan pembangunan yang merata dan berkeadilan.

Berdasarkan dokumen ini, terdapat beberapa arah kebijakan mengenai angkutan, diantaranya adalah sebagai berikut:

1. Sistem transportasi darat yang ada di Provinsi Kepulauan Bangka Belitung ini salah satunya adalah jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, yang terdiri dari jaringan jalan dan jembatan, jaringan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, jaringan pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan.
2. Berdasarkan permasalahan pembangunan pada Urusan Perhubungan, penataan transportasi darat termasuk angkutan umum perkotaan yang terjangkau dengan memperhatikan tata ruang, fungsi, dan mutu lingkungan hidup belum dilakukan secara optimal.

### 2.2.2 RENCANA PEMBANGUNAN JANGKA PANJANG DAERAH KOTA PANGKAL PINANG TAHUN 2007 – 2026

Rencana Pembangunan Jangka Panjang Daerah Kota Pangkalpinang Tahun 2007 – 2026 merupakan dokumen perencanaan pembangunan daerah untuk periode 20 tahun, yang kemudian dijadikan sebagai acuan dalam menyusun RPJM Daerah pada setiap jangka waktu 5 tahunan.

Visi pada RPJP Daerah Kota Pangkalpinang Tahun 2007 – 2026 adalah “Meningkatkan Kesejahteraan Rakyat melalui Pembangunan yang Berbasis Perdagangan dan Jasa dengan Dukungan Industri Unggulan”, yang didukung dengan beberapa misi, yaitu:

1. Meningkatkan kesejahteraan rakyat melalui peningkatan pendapatan perkapita;
2. Mewujudkan kesejahteraan yang mendukung peningkatan kualitas pelayanan dasar sektor publik dari pendidikan dan kesehatan;

3. Mengurangi dampak negatif pembangunan ekonomi seperti kemiskinan, pengangguran, ketimpangan distribusi pendapatan antargolongan dan antardaerah serta masalah pencemaran lingkungan;
4. Menciptakan aparatur pemerintah jujur, bersih, berwibawa dan berkualitas melalui dukungan fasilitas yang memadai dan penegakkan supremasi hukum;
5. Menegakkan hukum yang tidak diskriminatif dan tanpa membedakan kedudukan pelaku guna menekan tindakan kejahatan dan aksi ilegal;
6. Menjalin kerjasama yang baik antardinas, antar pemerintah daerah dan antara pemerintah, dewan dan masyarakat guna mencapai masyarakat yang adil, makmur, aman dan damai;
7. Memiliki modal utama pengembangan sektor perdagangan dan jasa melalui pembangunan sistem informasi dan ketersediaan data yang berkualitas terutama di dalam menghadapi era globalisasi;
8. Meningkatkan peran para pengusaha melalui peningkatan jiwa kewirausahaan, wanita melalui kesetaraan gender dan wanita pengusaha di dalam meningkatkan pertumbuhan dan pemerataan pembangunan ekonomi
9. Menciptakan masyarakat dengan gaya hidup yang religius dan memiliki jiwa serta tubuh yang sehat;
10. Menciptakan keharmonisan hidup melalui masyarakat taat hukum yang memiliki komitmen dan integritas tinggi terhadap pembangunan.

Beberapa arahan terkait dengan aspek transportasi di Kota Pangkalpinang berdasarkan RPJP Daerah Kota Pangkalpinang 2007 – 2026 adalah sebagai berikut:

1. Infrastruktur yang berkaitan dengan sarana transportasi darat, laut dan udara menjadi bagian penting dalam mendukung aktivitas kegiatan perekonomian daerah, khususnya di Kota Pangkalpinang. Infrastruktur transportasi darat yang signifikan adalah jalan raya, dimana seiring dengan berkembangnya Kota Pangkalpinang, panjang jalan juga memperlihatkan perkembangan yang positif.

**Tabel 2.5** Panjang Jalan di Kota Pangkalpinang menurut Jenisnya, 2003 – 2004

No	Jenis Jalan	2003		2004		Pertumbuhan (%)
		Panjang (m)	Proporsi	Panjang (m)	Proporsi	
1	Jalan Hotmix	103,821	41.43%	119,870	43.90%	15.5%
2	Jalan Lapen	136,965	54.66%	131,432	48.13%	-4.0%
3	Jalan Tapyt	6,016	2.40%	2,140	0.78%	-64.4%
4	Jalan Batu Pecah	1,147	0.46%	2,132	0.78%	85.9%
5	Jalan Tanah Puru	2,647	1.06%	17,502	6.41%	561.2%
<b>Total</b>		<b>250,596</b>	<b>100.00%</b>	<b>273,076</b>	<b>100.00%</b>	<b>9.0%</b>

Sumber: RPJPD Kota Pangkalpinang Tahun 2007 – 2026

Panjang jalan di Kota Pangkalpinang menunjukkan tren peningkatan positif, dengan pertumbuhan sebesar 9% dari tahun 2003 ke 2004, mencapai total lebih dari 273 km. Sebagian besar kondisi jalan berada dalam keadaan baik, di mana sekitar 92% terdiri atas jalan hotmix dan lapen yang beraspal. Meskipun jalan batu pecah dan tanah memiliki proporsi yang lebih kecil, keduanya tetap memerlukan perhatian untuk peningkatan kualitas. Pemerintah diharapkan terus berfokus pada pemeliharaan dan perbaikan

infrastruktur jalan guna mendukung pelayanan publik yang lebih optimal serta menunjang mobilitas masyarakat dan pembangunan daerah.

2. Sarana dan Prasarana Transportasi Laut melalui Pelabuhan Pangkalbalam merupakan salah satu gerbang utama Kota Pangkalpinang yang akan memberikan daya dukung bagi perkembangan perekonomian dan pembangunan kota. Terdapat tantangan dalam merevitalisasi peran Pelabuhan Pangkalbalam. Kemajuan perekonomian Kota Pangkalpinang sangat ditentukan pada aktivitas kegiatan di Pelabuhan Pangkalbalm di masa depan, dimana aktivitas perdagangan, kegiatan industri dan keterkaitan kegiatan perekonomian Kota Pangkalpinang dengan kabupaten lain di Provinsi Kepulauan Bangka Belitung akan membutuhkan dukungan sarana dan prasarana tersebut.
3. Moda Transportasi Udara juga turut mendukung perekonomian Kota Pangkalpinang. Walaupun Bandara Depati Amir berada di wilayah administrasi Kabupaten Bangka Tengah, namun Kota Pangkalpinang menjadi gerbang utama yang ditemui oleh para penumpang yang datang. Hal ini menunjukkan bahwa perkembangan aktivitas kegiatan di bandara akan mempengaruhi perkembangan aktivitas perekonomian di Kota Pangkalpinang.
4. Berdasarkan rumusan Arah Kebijakan Pembangunan 5 di tahun keempat, terdapat kebijakan mengenai ketenagakerjaan, yaitu transportasi murah untuk buruh, tingkat upah, peran serikat pekerja, dan lain-lain. Hal ini menunjukkan adanya upaya pemerintah dalam menciptakan iklim kerja yang lebih produktif dan berkeadilan. Dari perspektif ekonomi, kebijakan ini berpotensi meningkatkan daya beli masyarakat pekerja, menekan biaya hidup, serta memperkuat stabilitas sosial di sektor tenaga kerja. Selain itu, peningkatan kesejahteraan buruh melalui efisiensi transportasi dan upah yang proporsional dapat mendorong pertumbuhan ekonomi daerah melalui peningkatan konsumsi rumah tangga dan produktivitas tenaga kerja.

### **2.2.3 RENCANA PEMBANGUNAN JANGKA MENENGAH DAERAH PROVINSI KEPULAUAN BANGKA BELITUNG TAHUN 2017 – 2022**

Rencana Pembangunan Jangka Menengah Provinsi Kepulauan Bangka Belitung Tahun 2017 – 2022 merupakan dokumen perencanaan pembangunan yang ditetapkan pada Peraturan Daerah Provinsi Kepulauan Bangka Belitung Nomor 14 Tahun 2017 untuk jangka waktu 5 tahun.

Visi dari RPJM Daerah Provinsi Kepulauan Bangka Belitung 2017 – 2022 adalah “Babel Sejahtera, Provinsi Maju, yang Unggul di Bidang Inovasi Agropolitan dan Bahari dengan Tata Kelola Pemerintahan dan Pelayanan Publik yang Efisien dan Cepat Berbasis Teknologi”, dengan 6 misi pembangunan yang terdiri dari:

1. Meningkatkan Pembangunan Ekonomi Berbasis Potensi Daerah;
2. Mewujudkan Infrastruktur dan Konektifitas Daerah yang Berkualitas;
3. Meningkatkan Sumber Daya Manusia Unggul dan Handal;
4. Meningkatkan Kesehatan Masyarakat;
5. Mewujudkan Tata Kelola Pemerintahan yang Baik dan Pembangunan Demokrasi
6. Meningkatkan Pengendalian Bencana dan Kualitas Lingkungan Hidup

Sistem perhubungan di Provinsi Kepulauan Bangka Belitung diarahkan pada pengembangan pembangunan infrastruktur perhubungan darat, laut dan udara untuk membuka akses antar pulau, antar provinsi dan negara, termasuk mendukung peningkatan aksesibilitas ke destinasi

pariwisata daerah serta peningkatan Status Bandara Depati Amir di Pangkalan Baru, Bangka Tengah dan HAS. Berikut gambaran mengenai kondisi sistem perhubungan di Provinsi Kepulauan Bangka Belitung.

#### 1. Kondisi Perhubungan Laut

Kegiatan pelayaran di Provinsi Kepulauan Bangka Belitung merupakan salah satu aspek penting dalam mendukung konektivitas antarwilayah, distribusi barang, serta mobilitas penduduk. Sebagai daerah kepulauan, keberadaan pelabuhan laut menjadi sarana utama dalam menunjang aktivitas ekonomi dan perdagangan antar pulau maupun dengan wilayah lain, baik di dalam maupun luar negeri.

**Tabel 2.6** Kunjungan Kapal di Pelabuhan Laut Tahun 2016 Provinsi Kepulauan Bangka Belitung

Jenis Pelayaran	Jumlah Kapal (Unit)	Berat (Grt)
1. Luar Negeri		
a. Reguler	8	4.389
b. Nonreguler	92	180.044
2. Pelayaran Dalam Negeri	1.988	2.870.313
3. Pelayaran Rakyat	316	63.288
4. Pelayaran Perintis	-	-
5. Kapal Negara/Tamu	-	-

Sumber: *International Port Cooperation, 2017*

Pada tahun 2016, pelayaran di Kepulauan Bangka Belitung didominasi oleh pelayaran dalam negeri sebanyak 1.988 kapal dengan total 2.870.313 Grt, menunjukkan tingginya aktivitas perdagangan antarwilayah. Pelayaran luar negeri tercatat 100 kapal (184.433 Grt), sedangkan pelayaran rakyat sebanyak 316 kapal (63.288 Grt). Hal ini menunjukkan bahwa perhubungan laut daerah ini masih berfokus pada pelayaran domestik dengan potensi pengembangan konektivitas internasional.

#### 2. Kondisi Perhubungan Darat, Udara dan Laut

Sarana transportasi darat memiliki peranan penting dalam mendukung mobilitas masyarakat serta arus barang di Provinsi Kepulauan Bangka Belitung. Perkembangan jumlah terminal bus, terminal udara, dan pelabuhan laut selama periode 2011 hingga 2016 dapat dilihat pada tabel berikut.

**Tabel 2.7** Jumlah Terminal Bus, Terminal Udara dan Pelabuhan Laut Provinsi Kepulauan Bangka Belitung

No	Uraian	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1	Terminal Bus/Angkot/Angdes	N/A	12	12	12	12	12
2	Pelabuhan Udara	2	2	2	2	2	2
3	Pelabuhan Laut (Pengumpan, Penyeberangan dan Khusus)	N/A	55	63	66	74	58

Sumber: *Dinas Perhubungan Provinsi Kepulauan Bangka Belitung, 2017*

Data menunjukkan bahwa jumlah terminal bus/angkot cenderung stabil sejak tahun 2013 hingga 2016 sebanyak 12 unit, menandakan tidak ada perluasan signifikan pada infrastruktur transportasi darat. Terminal udara juga relatif stabil dengan 2 unit selama periode tersebut. Sebaliknya, pelabuhan laut mengalami peningkatan dari 55 unit pada tahun 2012 menjadi 58 unit pada tahun 2016, yang mencerminkan adanya upaya

peningkatan fasilitas transportasi laut guna memperkuat konektivitas antar pulau di wilayah kepulauan ini.

### 3. Perizinan Trayek

Selain sarana transportasi, perizinan trayek menjadi indikator penting dalam mengukur aktivitas dan pengaturan transportasi darat di wilayah provinsi. Data perkembangan jumlah izin trayek selama tahun 2011 hingga 2016 disajikan pada tabel berikut:

**Tabel 2.8** Jumlah Izin Trayek Provinsi Kepulauan Bangka Belitung

No	Uraian	2011	2012	2013	2014	2015	2016
1	Jumlah Ijin Trayek	N/A	25	26	27	27	42

Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Kepulauan Bangka Belitung, 2017

Jumlah izin trayek mengalami fluktuasi selama periode 2011–2016. Setelah meningkat dari 25 izin pada 2012 menjadi 27 izin pada 2014, jumlahnya naik cukup signifikan pada tahun 2016 menjadi 42 izin. Kenaikan ini menunjukkan adanya peningkatan aktivitas transportasi darat dan perluasan jangkauan layanan angkutan umum untuk mendukung mobilitas masyarakat di seluruh wilayah provinsi.

Sistem transportasi di Kota Pangkalpinang berdasarkan RPJM Daerah Provinsi Kepulauan Bangka Belitung diarahkan pada Kawasan Peruntukan Industri, dengan membangun sistem transportasi terpadu antara darat dan laut untuk mendukung kegiatan industri, yaitu di Kawasan Industri Ketapang di Kota Pangkalpinang.

#### 2.2.4 RENCANA PEMBANGUNAN JANGKA MENENGAH DAERAH KOTA PANGKAL PINANG TAHUN 2025 – 2029

Rencana Pembangunan Jangka Menengah Kota Pangkalpinang Tahun 2025 – 2029 merupakan Rancangan Teknokratik, yang menjadi dokumen perencanaan daerah untuk periode 5 tahun, yang disusun oleh Pemerintah Daerah menggunakan pendekatan teknokratik sebelum terpilihnya Kepala Daerah dan Wakil Kepala Daerah.

Kota Pangkal Pinang saat ini memiliki total 3 terminal yang melayani angkutan umum dengan jenis bus dan/atau angkutan kota (Angkot). Jumlah moda transportasi darat di Kota Pangkalpinang menunjukkan tren peningkatan setiap tahunnya. Pada tahun 2019, tercatat sebanyak 76 unit kendaraan angkutan darat, kemudian mengalami kenaikan menjadi 93 unit pada tahun 2020. Peningkatan tersebut berlanjut pada tahun 2021 dengan jumlah 94 unit, dan kembali naik menjadi 98 unit pada tahun 2022. Hingga akhir tahun 2023, jumlah angkutan darat yang beroperasi di Kota Pangkalpinang meningkat signifikan, mencapai 214 unit kendaraan.

**Tabel 2.9** Jumlah Terminal dan Angkutan Darat Kota Pangkal Pinang Tahun 2018 – 2023

Uraian	Satuan	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Jumlah Terminal Tipe C	Unit	3	3	3	3	3	3
Jumlah Angkutan Darat	Unit	-	76	93	94	98	214

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Pangkalpinang, 2023

Data jumlah terminal berupa terminal tipe C dan jumlah angkutan darat berupa angkot merupakan kewenangan pihak Dinas Perhubungan Kota Pangkalpinang. Berdasarkan Tabel 2.9, jumlah pada angkutan darat berupa angkot cenderung meningkat pada 5 tahun terakhir.

Peningkatan jumlah angkutan darat tersebut mencerminkan adanya pertumbuhan aktivitas transportasi perkotaan yang sejalan dengan peningkatan mobilitas masyarakat dan kebutuhan layanan transportasi publik di Kota Pangkalpinang. Kondisi ini juga mengindikasikan bahwa peran sektor transportasi darat semakin penting dalam mendukung konektivitas antarwilayah di dalam kota.

Pelayanan angkutan umum di Kota Pangkalpinang direncanakan akan ditingkatkan melalui restrukturisasi angkutan kota seperti mikrolet dan bus kota agar dapat memberikan pelayanan yang lebih baik kepada masyarakat di bidang transportasi. Dalam realisasinya, Pemerintah Kota Pangkalpinang menjamin pelayanan transportasi dalam restrukturisasi angkutan kota (angkutan umum dalam trayek dan tidak dalam trayek) yang sudah ada. Salah satu wujud pelayanan tersebut adalah dengan pemberian izin trayek yang dikeluarkan kepada pemilik angkutan umum, dimana angkutan umum harus memenuhi syarat layak dan memberikan pelayanan yang baik kepada masyarakat.

**Tabel 2.10** Rasio Izin Trayek Kota Pangkalpinang Tahun 2019 – 2023

Uraian	2019	2020	2021	2022	2023	Keterangan
Jumlah Penduduk	-	-	-	-	-	Data jumlah penduduk tidak tersedia di Dinas Perhubungan
Jumlah Izin Trayek	-	-	-	-	-	Terhitung mulai tahun 2018 penerbitan izin trayek menjadi kewenangan DPMPTSP dan Naker kota Pangkalpinang
Rasio Izin Trayek	16	19,58	19,79	19,79	93,93	Data tahun 2018 tidak diketahui

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Pangkalpinang, 2023

Rasio izin trayek mengalami peningkatan yang signifikan setiap tahunnya. Pada tahun 2019, rasio izin trayek tercatat sebesar 16% dan meningkat menjadi 19,58% pada tahun 2020. Kenaikan ini berlanjut pada tahun 2021 dengan rasio sebesar 19,72% dan tahun 2022 mencapai 79,93%. Hingga tahun 2023, rasio izin trayek melonjak tajam menjadi 93,93%. Tren peningkatan tersebut menggambarkan adanya upaya intensif dalam penataan dan legalisasi trayek angkutan umum di Kota Pangkalpinang, yang sekaligus mencerminkan peningkatan kebutuhan layanan transportasi perkotaan serta penguatan peran pemerintah dalam pengelolaan sistem transportasi darat.

Selain izin trayek, Pemerintah Kota Pangkalpinang melakukan upaya untuk menjaga kelancaran lalu lintas di Kota Pangkalpinang, yaitu dengan melakukan penyediaan dan pemeliharaan perlengkapan jalan setiap tahun secara rutin, seperti pemasangan rambu-rambu seperti rambu peringatan, larangan, perintah, dan petunjuk.

**Tabel 2.11** Pemasangan Rambu-Rambu Kota Pangkal Pinang Tahun 2018 - 2023

Uraian	Satuan	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Jumlah Pemasangan Rambu-Rambu	Unit	100	230	171	207	235	291

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Pangkalpinang, 2023

Jumlah pemasangan rambu mengalami fluktuasi dari tahun ke tahun. Pada tahun 2018 tercatat sebanyak 100 unit rambu, kemudian meningkat menjadi 230 unit pada tahun 2019. Tahun 2020

terjadi penurunan menjadi 171 unit, namun pada tahun 2021 jumlahnya kembali naik menjadi 207 unit. Peningkatan berlanjut pada tahun 2022 dengan 235 unit, dan mencapai 291 unit pada tahun 2023. Peningkatan jumlah rambu tersebut menunjukkan adanya upaya berkelanjutan pemerintah dalam menciptakan ketertiban lalu lintas serta mendorong kepatuhan pengguna jalan terhadap peraturan yang berlaku.

Dalam menjalankan pemerintahannya, Kota Pangkalpinang menghadapi beberapa permasalahan pembangunan daerah, salah satunya mengenai permasalahan pada sektor transportasi.

1. Perlunya Penguatan Infrastruktur Sektor Produktif

Pembangunan infrastruktur di Kota Pangkalpinang berperan penting dan menjadi aspek strategis dalam mendorong kemajuan daerah, meningkatkan produktivitas, dan memperkuat daya saing. Infrastruktur yang baik tidak hanya memperlancar distribusi barang dan jasa, tetapi juga menekan biaya operasional serta mendukung efisiensi kegiatan ekonomi. Peningkatan infrastruktur, khususnya pada sektor transportasi dan komunikasi, berkontribusi terhadap kelancaran mobilitas serta pemerataan pembangunan antarwilayah.

2. Belum Optimalnya Integrasi Alat Angkutan dan Transportasi Lainnya

Pertumbuhan penduduk, urbanisasi yang pesat, keterbatasan jaringan jalan, serta meningkatnya penggunaan kendaraan pribadi memberikan dampak signifikan terhadap kondisi transportasi di Kota Pangkalpinang. Untuk mengatasi potensi kemacetan dan ketidakteraturan lalu lintas, diperlukan peningkatan sarana transportasi umum yang terintegrasi. Namun, kurang optimalnya integrasi antar moda transportasi masih menjadi kendala dalam mendorong masyarakat beralih dari kendaraan pribadi ke transportasi umum. Paradigma masyarakat yang cenderung mengutamakan penggunaan kendaraan pribadi perlu diubah untuk mencegah timbulnya permasalahan transportasi yang lebih kompleks di masa mendatang.

Disamping itu, di dalam perencanaan pembangunan, terdapat beberapa isu strategis yang perlu dipertimbangkan untuk dijadikan prioritas dalam pembangunan jangka menengah maupun jangka panjang.

**Tabel 2.12** Ringkasan Isu Terkait Transportasi

No	Kategori Isu	Isu Terkait
1	Isu Internasional ( <i>Megatrend Global 2025</i> )	Penerapan ekonomi hijau menekankan pentingnya kegiatan ekonomi yang berorientasi pada efisiensi sumber daya, kelestarian lingkungan, dan peningkatan kualitas hidup masyarakat. Provinsi Kepulauan Bangka Belitung mendorong transisi menuju ekonomi hijau melalui pemanfaatan sumber daya alam yang berkelanjutan dan pengendalian dampak lingkungan, termasuk melalui kebijakan AMDAL. Sektor yang berperan dalam penerapan ekonomi hijau meliputi pertanian, kehutanan, perikanan, energi, manufaktur, pariwisata, transportasi, serta pengelolaan limbah dan air.
2	Isu Strategis Nasional	Isu ini sejalan dengan tema dan arah kebijakan dalam RPJMN 2025 – 2029, yaitu:

No	Kategori Isu	Isu Terkait
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Transformasi Ekonomi, yaitu Hilirisasi Sumber Daya Alam serta penguatan riset inovasi dan produktivitas tenaga kerja. salah satu yang berkaitan dengan transportasi adalah mengenai Percepatan transisi energi yang adil menuju penggunaan energi baru dan mutakhir secara berkelanjutan, yang didukung oleh jaringan listrik terintegrasi dan transportasi ramah lingkungan.</li> <li>• Dalam konteks perubahan tata kelola dan supremasi hukum, stabilitas dan manajemen telah mempertimbangkan tantangan seperti penyediaan infrastruktur transportasi yang belum optimal.</li> </ul>
3	Isu dan Kebijakan Kota Pangkalpinang	<p>Implementasi pembangunan yang ramah lingkungan menjadi isu dan kebijakan terkait pada aspek transportasi di Kota Pangkalpinang, yaitu dengan penggunaan SDA secara bijaksana dan efisien. Bagian penting yang perlu dilakukan dalam implementasi pembangunan yang berkelanjutan di Kota Pangkalpinang adalah dengan upaya dalam mengurangi emisi GRK, mempromosikan energi terbarukan, serta mendukung transportasi publik yang ramah lingkungan. Hal ini dapat menciptakan keseimbangan yang baik antara pembangunan ekonomi dan perlindungan lingkungan, serta memberikan manfaat jangka panjang bagi generasi saat ini dan yang akan datang.</p>
4	Isu Strategis RPJMD Teknokratik	<p>Isu terkait dengan aspek transportasi yaitu:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Penguatan infrastruktur untuk mendorong ekonomi berkelanjutan, dimana infrastruktur yang diperlukan salah satunya adalah transportasi, yang menjadi elemen penting dalam mendorong ekonomi berkelanjutan.</li> <li>• Hilirisasi industri untuk akselerasi transformasi ekonomi, dimana Pemerintah Kota Pangkalpinang memiliki kawasan industri di Ketapang, Temberan, dan Selindung yang masih berpotensi dikembangkan. Lokasi ini strategis karena terhubung dengan jaringan transportasi utama seperti jalan provinsi yang menghubungkan Kabupaten Bangka dan Bangka Tengah, serta berdekatan dengan Pelabuhan Pangkalbalam. Dukungan infrastruktur transportasi ini menjadi faktor penting dalam memperlancar distribusi barang dan mobilitas tenaga kerja, sehingga perlu dioptimalkan melalui perencanaan dan tata kelola yang matang untuk mempercepat transformasi wilayah menjadi pusat industrialisasi.</li> <li>• Stabilitas distribusi dalam menjaga ketahanan pangan, dimana ketergantungan kebutuhan pangan Kota</li> </ul>

No	Kategori Isu	Isu Terkait
		Pangkalpinang hampir mencapai 80% dari daerah lain di Indonesia. Distribusi pangan di Kota Pangkalpinang masih bergantung pada jalur laut karena karakteristiknya sebagai wilayah kepulauan. Oleh sebab itu, diperlukan penguatan sistem distribusi melalui peningkatan kapasitas, infrastruktur, serta pelayanan pelabuhan agar proses pengiriman lebih efisien dan dapat mencegah keterlambatan maupun kenaikan harga pangan di masyarakat.

Sumber: Rancangan Teknokratik RPJMD Kota Pangkalpinang Tahun 2025 – 2029

## 2.3 KEBIJAKAN SEKTORAL

### 2.3.1 RENCANA UMUM JARINGAN ANGKUTAN UMUM MASSAL KOTA PANGKAL PINANG

Rencana Umum Jaringan Angkutan Umum Massal Kota Pangkalpinang ditetapkan pada Peraturan Daerah Kota Pangkalpinang Nomor 7 Tahun 2018 dan berlaku untuk jangka waktu 10 tahun. Angkutan Umum Massal ini berbasis jalan dan harus didukung oleh mobil bus yang berkapasitas angkut massal dan angkutan penumpang. Berdasarkan peraturan tersebut, arah Pembangunan Angkutan Umum Massal di Kota Pangkalpinang meliputi:

1. Pembangunan infrastruktur/fasilitas pendukung angkutan massal yang sesuai kondisi lapangan, dimana arah pembangunan ini harus memperhatikan integrasi intermoda dalam perencanaan dan pelaksanaan pembangunannya sebagai salah satu pertimbangan prioritas.
2. Pemanfaatan perkembangan kemajuan teknologi yang semakin canggih.
3. Pengendalian pencemaran udara.

### 2.3.2 RENCANA INDUK JARINGAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN KOTA PANGKAL PINANG

Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan dokumen Masterplan Transportasi yang disusun secara sistematis untuk mengintegrasikan seluruh moda transportasi dalam rangka mewujudkan layanan transportasi yang selamat, aman, nyaman, tertib, teratur, efektif, dan efisien. Dokumen ini menjadi pedoman bagi pelaksanaan tugas yang tercantum dalam RIJ LLAJ dan selanjutnya diakomodasikan ke dalam Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD), sehingga kegiatan Dinas Perhubungan dan instansi terkait setiap tahunnya dapat merujuk pada arah pengembangan yang telah ditetapkan. Kajian RIJ LLAJ ini bersifat dinamis dan terus menyesuaikan dengan perkembangan pembangunan daerah, sehingga mampu merespons perubahan kebutuhan dan karakteristik pelayanan transportasi dari waktu ke waktu.

Kebijakan RIJ LLAJ disusun berdasarkan kondisi eksisting jaringan jalan dengan total panjang 403,137 km yang relatif konstan selama 2022–2024, namun mengalami penurunan kualitas. Jalan kondisi baik turun dari 382,035 km (2022) menjadi 362,741 km (2024), sementara jalan rusak meningkat dari 12,216 km menjadi 16,970 km. Data ini menunjukkan letak urgensi

terhadap kebijakan peningkatan dan pemeliharaan infrastruktur jalan sebagai prioritas utama dalam RIJ LLAJ.

Pada aspek jaringan jalan, RIJ LLAJ mengatur kebijakan berdasarkan pembagian kewenangan nasional, provinsi, dan kota. Kota Pangkalpinang memiliki sedikitnya 13 ruas jalan nasional dengan fungsi utama JKP-1 dan JAP, termasuk ruas Sei Liat–Batas Kota sepanjang 28,84 km dan ruas Jln. Depati Amir sepanjang 2,28 km. Selain itu, terdapat 37 ruas jalan kewenangan provinsi, yang mayoritas berfungsi sebagai JKP-2 dan menjadi jaringan penghubung internal kota. Struktur kewenangan ini menjadi dasar kebijakan penataan sistem hierarki jalan, penguatan konektivitas wilayah perkotaan, dan prioritas pemeliharaan untuk ruas-ruas strategis yang menopang aktivitas logistik, pergerakan regional, dan mobilitas masyarakat.

Pada sektor angkutan, RIJ LLAJ menekankan pembenahan sarana dan peningkatan kualitas pelayanan angkutan umum. Kota Pangkalpinang memiliki 4 terminal, namun hanya 3 yang masih aktif beroperasi, sementara Terminal Selindung sudah tidak berfungsi. Pada layanan angkutan kota, terdapat 8 trayek resmi, tetapi tingkat okupansi masih rendah, seperti pada trayek Terminal Induk–Terminal Girimaya yang hanya melayani 11 penumpang per hari, dan beberapa rute memiliki waktu tunggu di atas 20 menit. Selain itu, kondisi halte juga memerlukan perhatian karena seluruh 7 titik yang terdata berada dalam kondisi tidak layak. Temuan empiris tersebut menjadi landasan bagi kebijakan RIJ LLAJ dalam meningkatkan kualitas sarana, memperkuat jaringan pelayanan angkutan, serta memastikan pemenuhan Standar Pelayanan Minimal (SPM) sebagai upaya mendorong optimalisasi penggunaan transportasi umum.

### 2.3.2.1 JARINGAN JALAN

Kondisi jalan merupakan salah satu indikator penting dalam menilai kualitas jaringan transportasi di suatu wilayah. Jalan yang berada dalam kondisi baik mencerminkan infrastruktur yang terpelihara dengan baik, sedangkan jalan yang rusak atau rusak berat menunjukkan perlunya perhatian dalam pemeliharaan dan peningkatan kualitas. Tabel berikut menampilkan panjang jalan di Kota Pangkalpinang berdasarkan kondisinya selama periode 2022–2024.

**Tabel 2.13** Panjang Jalan Menurut Kondisi Jalan di Kota Pangkal Pinang (km) 2022 – 2024

Kondisi Jalan	2022	2023	2024
Baik	382,035	382,045	362,741
Sedang	0,533	0,533	15,825
Rusak	12,216	11,789	16,970
Rusak Berat	8,353	8,77	7,600
<b>Jumlah</b>	<b>403,137</b>	<b>403,137</b>	<b>403,137</b>

Sumber: BPS Kota Pangkal Pinang, 2025

Berdasarkan tabel di atas, total panjang jalan di Kota Pangkalpinang selama periode 2022–2024 tercatat tetap sebesar 403,137 km. Meskipun total panjang jalan tidak mengalami perubahan, kondisi jalannya menunjukkan variasi setiap tahunnya. Jalan dalam kondisi baik mengalami penurunan dari 382,035 km pada 2022 menjadi 362,741 km pada 2024, menandakan adanya penurunan kualitas sebagian ruas jalan. Sebaliknya, jalan dengan kondisi sedang meningkat signifikan dari 0,533 km pada 2022 menjadi 15,826 km pada 2024, dan jalan rusak juga bertambah dari 12,216 km menjadi 16,970 km pada periode yang sama. Sementara itu, jalan rusak berat menurun dari 8,353 km pada 2022 menjadi 7,600 km pada 2024. Secara keseluruhan,

data ini menunjukkan bahwa meskipun total panjang jaringan jalan tetap, kualitasnya mengalami perubahan dengan kecenderungan meningkatnya panjang jalan dalam kondisi sedang dan rusak, sehingga diperlukan upaya pemeliharaan berkala dan peningkatan kualitas infrastruktur jalan di Kota Pangkalpinang.

Terdapat ruas jalan nasional Provinsi Kepulauan Bangka Belitung di Kota Pangkalpinang berdasarkan Keputusan Menteri PUPR Nomor 248/KPTS/M/2015 Tentang Penetapan Ruas Jalan Dalam Jaringan Jalan Primer Menurut Fungsinya Sebagai Jalan Arteri (JAP) dan Jalan Kolektor-1 (JKP-1), yaitu sebagai berikut:

**Tabel 2.14** Profil Ruas Jalan Kewenangan Nasional di Kota Pangkal Pinang

No	Nomor Ruas	Nama Ruas	Panjang Ruas (Km)	Fungsi
1	006	Puding Besar – BTS. Kota Pangkal Pinang	25,62	JKP-1
2	006.11.K	Jln. Depati Amir / Jln. Mento (P. Pinang)	2,28	JKP-1
3	006.12.K	Jln. Mesjid Jami' (P. Pinang)	0,88	JKP-1
4	009	Sei Liat – BTS. Kota Pangkal Pinang	28,84	JKP-1
5	009.11.K	Jln. Sudirman (P. Pinang)	4,28	JKP-1
6	009.12.K	Jln. Yos Sudarso (P. Pinang)	2,12	JKP-1
7	010	BTS. Kota Pangkal Pinang – Namang	21,76	JKP-1
8	010.11.K	Jln. Mayor Syafri (P. Pinang)	0,73	JKP-1
9	010.12.K	Jln. Soekarno-Hatta (P. Pinang)	2,07	JKP-1
10	029.11.K	Sp. Pelabuhan Pangkal Balam – Sp. Jalan Alexander (Jln. Ketapang) (Pangkal Pinang)	5,00	JKP-1
11	029.12.K	Sp. Jln. Alexander – Sp. Jln. Air Itam (Jln. Alexander) (Pangkalpinang)	2,35	JKP-1
12	029.13.K	Sp. Jln. Air Itam – Sp. Jln. Pulau Pelepas	1.60	JKP-1
13	029.14.K	Jln. Pulau Pelepas (Pangkal Pinang)	4,50	JKP-1

Sumber: Keputusan Menteri PUPR nomor 248/KPTS/M/2015

Ruas jalan kewenangan nasional di Kota Pangkalpinang terdiri atas beberapa segmen yang berfungsi sebagai Jalan Kolektor-1 (JKP-1) dan Jalan Arteri Primer (JAP) dengan total panjang bervariasi pada tiap ruas. Ruas jalan dengan panjang terbesar adalah Sei Liat – Bts. Kota Pangkal Pinang dengan panjang 28,84 km, sedangkan ruas terpendek adalah Jalan Mesjid Jami' (P. Pinang) dengan panjang 0,88 km. Sebagian besar ruas jalan memiliki fungsi JKP-1, yang berperan menghubungkan pusat kegiatan nasional dan wilayah sekitar untuk mendukung kelancaran mobilitas barang dan jasa. Sementara itu, ruas dengan fungsi JAP, seperti Jalan Batas Kota Pangkalpinang–Namang, memiliki peran strategis dalam menghubungkan jaringan jalan antarwilayah di tingkat provinsi.

Adapun berdasarkan Keputusan Gubernur Kepulauan Bangka Belitung Nomor 188.44/79/PU/I/2018 Tentang Penetapan Status Ruas Jalan Dalam Jaringan Jalan Kolektor Primer Menurut Perannya Sebagai Jalan Provinsi, berikut merupakan ruas jalan kewenangan Provinsi Kepulauan Bangka Belitung di Kota Pangkal Pinang.

**Tabel 2.15** Profil Ruas Jalan Kewenangan Provinsi Kepulauan Bangka Belitung di Kota Pangkal Pinang

No	Nomor Ruas	Nama Ruas	Panjang (Km)	Fungsi
1	010.1	K Simpang Semabung – Sampur	7.5	JKP-2
2	029.1	K Pasir Padi – Simpang Alexander	2.41	JKP-2
3	029.2	K Jl. PPI	2.62	JKP-2

No	Nomor Ruas		Nama Ruas	Panjang (Km)	Fungsi
4	029.3	K	Jl. Trem	0.55	JKP-2
5	029.4	K	Jl. RE. Martadinata	1.15	JKP-2
6	029.5	K	Jl. Sumberjo	2	JKP-2
7	009.1	K	Jalan A. Yani	2.1	JKP-2
8	006.1	K	Pangkal Pinang – Batas Kota (Sp. Katis)	2.15	JKP-2
9	029.7	K	Sp. Aleksander – Sp. Lingkar Timut	6.7	JKP-2
10	029.8	K	Jl. Pulau Bangka	2.55	JKP-2
11	029.9	K	Jl. Pulau Belitung I	0.48	JKP-2
12	029.10	K	Jl. Pulau Belitung II	0.36	JKP-2
13	029.11	K	Jl. Pulau Gusung Asam	0.17	JKP-2
14	029.12	K	Jl. Pulau Gusung Baru	0.17	JKP-2
15	029.13	K	Jl. Pulau Pongok I	0.62	JKP-2
16	029.14	K	Jl. Pulau Pongok II	0.25	JKP-2
17	029.15	K	Jl. Pulau Pongok III	0.15	JKP-2
18	029.16	K	Jl. Pulau Ketawai	0.93	JKP-2
19	029.17	K	Jl. Pulau Ketawai I	0.43	JKP-2
20	029.18	K	Jl. Pulau Ketawai II	0.19	JKP-2
21	029.19	K	Jl. Pulau Mendanau	0.53	JKP-2
22	029.20	K	Jl. Pulau Lindung Laut	0.31	JKP-2
23	029.21	K	Jl. Pulau Lindung Darat	0.3	JKP-2
24	029.22	K	Jl. Pulau Batu Dinding I	0.58	JKP-2
25	029.23	K	Jl. Pulau Batu Dinding II	0.4	JKP-2
26	029.24	K	Jl. Pulau Punai	0.13	JKP-2
27	029.25	K	J. Pulau Semujur	0.13	JKP-2
28	029.26	K	Jl. Pulau Anyer	0.3	JKP-2
29	029.27	K	Jl. Pulau Panjang II	0.74	JKP-2
30	029.28	K	Jl. Pulau Panjang II	0.97	JKP-2
31	029.29	K	Jl. Pulau Panjang III	1.14	JKP-2
32	029.30	K	Jl. Pulau Lepar	1.11	JKP-2
33	029.31	K	Jl. Pulau Gelasa	0.62	JKP-2
34	029.32	K	Jl. Pulau Lampu	0.29	JKP-2
35	029.33	K	Jl. Pulau Putri I	0.15	JKP-2
36	029.34	K	Jl. Pulau Putri II	0.13	JKP-2
37	029.35	K	Jl. Pulau Putri III	0.09	JKP-2
38	029.36	K	Jl. Pulau Nangka	1.06	JKP-2
39	029.37	K	Jl. Akses Bandara	0.43	JKP-2

Sumber: Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota Pangkalpinang, 2024

Ruas jalan kewenangan provinsi di Kota Pangkalpinang terdiri atas 37 ruas jalan dengan fungsi utama sebagai Jalan Kolektor Primer 2 (JKP-2). Panjang setiap ruas bervariasi, dengan ruas terpanjang yaitu Jalan Pulau Bangka I sepanjang 9,85 km, sedangkan ruas terpendek adalah Jalan Pulau Bangka II dengan panjang 0,25 km. Sebagian besar ruas jalan berada di wilayah Pulau Bangka dan Pulau Ketawai yang memiliki fungsi strategis dalam mendukung konektivitas antarwilayah di dalam kota maupun dengan daerah sekitar.

### 2.3.2.2 ANGKUTAN JALAN

1. Terminal

Berdasarkan data yang diperoleh dari Rencana Umum Trayek Angkutan Provinsi Kepulauan Bangka Belitung pada tahun 2023, terdapat terminal eksisting di Kota Pangkal Pinang, dimana Kota Pangkal Pinang menjadi *core* pada terminal sebagai Pusat Kota.

**Tabel 2.16** Sebaran Terminal di Provinsi Kepulauan Bangka Belitung

No	Nama	Lokasi	Kabupaten/Kota	Tipe
1	Terminal Selindung	Kecamatan Gabek	Kota Pangkal Pinang	C
2	Terminal Keramat	Kecamatan Rangkui	Kota Pangkal Pinang	C
3	Terminal Girimaya	Kecamatan Girimaya	Kota Pangkal Pinang	C
4	Terminal Induk	Kecamatan Girimaya	Kota Pangkal Pinang	C

Sumber: Rencana Umum Trayek Angkutan Provinsi Bangka Belitung, 2023

Kota Pangkal Pinang memiliki 4 Terminal tipe C yang berlokasi di Kecamatan Gabek, Kecamatan Rangkui, dan Kecamatan Girimaya.

## 2. Angkutan Umum

Angkutan umum merupakan salah satu komponen penting dalam sistem transportasi perkotaan yang berperan menyediakan layanan mobilitas bagi masyarakat. Keberadaan dan pengelolaan angkutan umum di wilayah Kota Pangkalpinang tidak terlepas dari keterkaitannya dengan jaringan transportasi antarwilayah di Provinsi Kepulauan Bangka Belitung.

**Tabel 2.17** Angkutan Kewenangan Provinsi Kepulauan Bangka Belitung

Operator	Trayek	Jenis	Harga (Rp)
Damri	Pangkal Pinang – Batu Betumpang	Komersil	40.000 – 50.000
Damri	Pangkal Pinang – Tanjung Kalian	Pemadu Moda	80.000 – 90.000
Damri	Bandarqa Depati Amir – Muntok	Pemadu Moda	80.000 – 90.000
Trans Mandiri Babel	Muntok – Bandara Depati Amir	Pemadu Moda	80.000 – 100.000
Trans Mandiri Babel	Toboali – Bandara Depati Amir	Pemadu Moda	80.000 – 100.000

Sumber: Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kota Pangkal Pinang, 2024

### 2.3.2.3 ANGKUTAN BARANG

Tujuan Umum sistem angkutan barang di Kota Pangkal Pinang adalah menunjang kelancaran distribusi barang dalam tiga tahap yaitu:

1. Pengangkutan dari sumber bahan baku ke sentra industri Pengangkutan dari sumber bahan baku ke sentra industri dilayani angkutan besar dan berat dengan kapasitas lebih dari 6 ton. Untuk itu angkutan jenis ini perlu diatur khusus terutama berkaitan dengan rute yang harus minimal jalan dalam sistem primer.
2. Pengiriman barang dari industri ke pedagang atau konsumen Pengiriman barang dari industri ke pedagang atau konsumen seluruh Kota Pangkal Pinang akan dilayani oleh angkutan sedang. Rute yang di lalui dapat menggunakan jalan dalam sistem sekunder dan tersier.
3. Transit angkutan barang antar wilayah Transit angkutan umum barang antar wilayah lain ke Kota Pangkal Pinang atau sebaliknya atau dari wilayah lain ke wilayah lain pula tetapi melewati Kota Pangkal Pinang. Jenis ini menggunakan angkutan berat sampai sedang

dengan rute sistem primer. Untuk menunjang transit angkutan barang kegiatan perlu diadakan pengembangan Kawasan Pergudangan di Pangkal Balam.

### 2.3.2.4 DATA ANGKUTAN UMUM

Jenis pelayanan angkutan umum terdiri dari angkutan umum dalam trayek dan angkutan umum tidak dalam trayek, Jenis pelayanan angkutan umum dalam trayek di Kota Pangkal Pinang meliputi angkutan perkotaan dan angkutan antarkota dalam provinsi. Angkutan kota mempunyai peranan yang sangat penting dalam memenuhi kebutuhan transportasi bagi masyarakat untuk melakukan aktivitas sehari-hari.

Dalam pengoperasiannya, angkutan kota yang dikelola oleh pihak pemerintah melayani 8 rute trayek yang sudah ditetapkan sebagai berikut:

1. Trayek Terminal Induk ke Pangkal Balam dengan warna angkot merah.
2. Trayek Terminal Induk ke Selindung dengan warna angkot biru muda.
3. Trayek Terminal Induk ke Tua Tunu (Bukit Merapin) dengan warna angkot biru tua.
4. Trayek Terminal Induk ke Terminal Kampung Keramat dengan warna angkot hijau tua.
5. Trayek Terminal Induk ke Sungai Selan dengan warna angkot putih.
6. Trayek Terminal Induk ke Airport dengan warna angkot kuning.
7. Trayek Terminal Induk ke Terminal Girimaya dengan warna angkot kuning.
8. Trayek Terminal Induk ke Air Itam dengan warna angkot hitam Namun, untuk trayek Terminal Induk ke Airport angkutannya sudah tidak beroperasi lagi karena pada lokasi bandara lama tersebut sudah tidak dipakai lagi semenjak dibukanya bandara baru.

**Tabel 2.18** Jumlah Penumpang dan Armada Tiap Trayek Angkutan Kota Pangkal Pinang

No	Rute (PP)	Jumlah Armada Beroperasi (unit)	Waktu Tunggu (menit)	Jumlah Penumpang (orang per hari)	Rit
1	Terminal Induk – Air Itam	10	24.38	20	2
2	Terminal Induk – Terminal Girimaya	12	24.58	11	2
3	Terminal Induk – Terminal Kampung Keramat	21	14.321	10	2
4	Terminal Induk – Bukit Merapin/Tua Tunu	11	17.10	12	2
5	Terminal Induk – Pangkal Balam	15	18.11	10	2
6	Terminal Induk – Sungai Selan	10	15.40	13	2
7	Terminal Induk - Selindung	16	15.24	10	2

Sumber: Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Kota Pangkalpinang, 2024

### 2.3.2.5 HALTE

Halte di Kota Pangkal Pinang merupakan fasilitas penting yang mendukung mobilitas masyarakat, namun kondisinya bervariasi di berbagai lokasi. Beberapa halte masih dalam keadaan yang memerlukan perbaikan dan tidak layak, terutama dalam hal kebersihan, perlindungan terhadap cuaca, dan aksesibilitas bagi penyandang disabilitas. Selain itu, distribusi halte di beberapa area

belum merata, terutama di wilayah padat penduduk dan pusat aktivitas masyarakat. Berikut adalah kondisi dan juga hasil dokumentasi dari halte yang ada di Kota Pangkal Pinang:

**Tabel 2.19** Data Kondisi Halte Kota Pangkal Pinang 2024

No	Lokasi Halte	Kondisi
1	Halte MAN	Tidak Layak
2	Halte Polres	Tidak Layak
3	Halte SPBU	Tidak Layak
4	Halte Sampur	Tidak Layak
5	Halter SMP 3	Tidak Layak
6	Halte SMP 1	Tidak Layak
7	Halte RSUD	Tidak Layak

Sumber: Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Kota Pangkalpinang, 2024

### 2.3.2.6 TERMINAL ANGKUTAN JALAN

Kota Pangkal Pinang sebelumnya memiliki 4 terminal, namun hanya 3 terminal yang masih aktif beroperasi dan memberikan pelayanan, yakni Terminal Kampung Keramat, Terminal Girimaya, dan Terminal Induk. dengan waktu operasinya dari pukul 06.00 s/d 18.00 WIB. Untuk Terminal Selindung sudah tidak beroperasi lagi dan rencananya akan dilakukan relokasi terminal.

**Tabel 2.20** Terminal di Kota Pangkal Pinang

No	Lokasi Halte	Kondisi
1	Terminal Kampung Keramat	Aktif
2	Terminal Girimaya	Aktif
3	Terminal Induk	Aktif
4	Terminal Selindung	Tidak Aktif

Sumber: Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Kota Pangkalpinang, 2024

## 2.4 LANDASAN TEORI

### 2.4.1 TRANSPORTASI

Transportasi merupakan kegiatan perjalanan (*trip*) antara daerah asal (*origin*) dengan tujuan (*destination*). Perjalanan merupakan pergerakan orang dan barang antara dua tempat kegiatan yang terpisah untuk melakukan kegiatan perorangan atau kelompok dalam masyarakat yang dilakukan dengan melalui suatu lintasan yang dapat menghubungkan asal dan tujuan. Perjalanan dapat menggunakan alat angkut atau kendaraan, sehingga perjalanan dapat diartikan sebagai proses perpindahan dari satu tempat ke tempat lain yang menjadi tujuan.

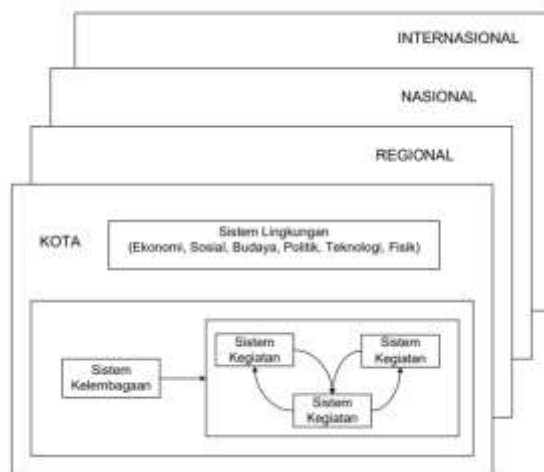
Sektor transportasi memiliki peranan penting dalam mendukung pembangunan ekonomi secara menyeluruh. Kemajuan di bidang transportasi secara langsung mencerminkan pertumbuhan ekonomi yang terjadi. Namun, sektor ini juga dikenal sebagai salah satu penyumbang dampak signifikan terhadap lingkungan, baik secara spasial maupun temporal. Sebagai bagian dari aktivitas perkotaan, transportasi memiliki potensi besar dalam memengaruhi kualitas udara di wilayah kota. Perkembangan sistem transportasi saat ini memberikan kemudahan dan peningkatan kualitas hidup, di mana tenaga manusia banyak digantikan oleh mesin, sehingga mobilitas masyarakat menjadi lebih efisien meskipun jarak tempuhnya jauh. Peningkatan jumlah kendaraan pribadi yang tidak sebanding dengan kapasitas jalan menyebabkan kemacetan lalu

lintas. Oleh karena itu, penggunaan transportasi umum menjadi solusi efektif untuk mengurangi kemacetan yang merupakan permasalahan umum di hampir seluruh kota besar di dunia.

### 2.4.1.1 SISTEM TRANSPORTASI

Sistem transportasi terbentuk melalui proses pergerakan yang timbul akibat adanya sistem kegiatan, yang didukung oleh ketersediaan jaringan transportasi (sistem jaringan) serta dipengaruhi oleh keberadaan sistem kelembagaan. Sistem kegiatan mencerminkan aktivitas manusia dalam ruang tertentu, seperti bekerja, bersekolah, atau berbelanja, yang dilakukan di suatu lahan dengan fungsi tertentu, misalnya kawasan permukiman, perkantoran, atau perdagangan. Sementara itu, sistem jaringan berfungsi sebagai sarana dan prasarana transportasi yang memungkinkan terjadinya pergerakan, seperti jaringan jalan, moda transportasi, dan terminal. Secara keseluruhan, sistem ini juga berkaitan dengan aspek kelembagaan, meliputi peraturan, perundangan, serta lembaga pemerintahan (Kusbiantoro, 1994). Selain itu, seluruh sistem transportasi juga berhubungan dengan sistem lingkungan yang mencakup dimensi ekonomi, sosial, budaya, politik, keamanan, dan teknologi.

Sistem transportasi secara keseluruhan (makro) dapat dibagi menjadi beberapa subsistem yang lebih kecil (mikro), di mana masing-masing bagian saling berhubungan dan saling memengaruhi. Secara umum, sistem transportasi makro terdiri atas Sistem Kegiatan, Sistem Jaringan Prasarana Transportasi, Sistem Pergerakan Lalu Lintas, dan Sistem Kelembagaan.



**Gambar 2.3** Sistem Transportasi

*Sumber: Kusbiantoro, 1994*

Sistem transportasi terdiri atas beberapa komponen utama, yaitu sistem kegiatan, sistem jaringan, sistem pergerakan, dan sistem kelembagaan, yang saling berinteraksi dalam berbagai tingkatan wilayah, mulai dari tingkat kota, regional, nasional, hingga internasional. Setiap sistem memiliki keterkaitan erat dengan sistem lingkungan, yang mencakup aspek ekonomi, sosial, budaya, politik, teknologi, dan fisik.

Transportasi berperan penting sebagai penghubung antarwilayah serta pendukung utama aktivitas ekonomi dan sosial masyarakat. Pola pergerakan yang terjadi merupakan hasil dari interaksi antara sistem transportasi dengan sistem kegiatan. Perubahan pada pola pergerakan dapat memengaruhi bentuk dan fungsi ruang kota, karena transportasi menyediakan fasilitas yang memungkinkan perpindahan manusia dan barang.

Selain itu, transportasi juga menjadi sarana vital untuk menghubungkan aktivitas dari dan menuju kota. Efisiensi transportasi berdampak langsung pada konsumsi energi, biaya perjalanan, serta aksesibilitas masyarakat terhadap berbagai kegiatan ekonomi dan sosial. Oleh sebab itu, sistem transportasi perkotaan ditopang oleh tiga komponen utama, yaitu tatanan keruangan (spasial), teknologi transportasi, dan kerangka kelembagaan, yang bersama-sama mendukung terciptanya mobilitas yang efektif dan berkelanjutan.

#### **2.4.1.2 KARAKTERISTIK SISTEM TRANSPORTASI**

Karakteristik sistem transportasi mencakup berbagai faktor yang berkaitan dengan tingkat pelayanan yang disediakan oleh setiap jenis moda transportasi, yang pada akhirnya memengaruhi pilihan pengguna dalam menentukan moda yang akan digunakan. Menurut Tamin (2000), terdapat sejumlah faktor dalam sistem transportasi yang memengaruhi keputusan seseorang dalam memilih moda tertentu. Tingkat pelayanan tersebut dibagi menjadi dua kategori utama, yaitu pelayanan kuantitatif dan pelayanan kualitatif, yang masing-masing memiliki faktor-faktor penentu tersendiri.

1. Faktor kuantitatif mencakup:
  - a. Lama waktu perjalanan, yang terdiri atas waktu di dalam kendaraan, waktu menunggu, serta waktu berjalan kaki.
  - b. Biaya transportasi, seperti tarif, biaya bahan bakar, dan pengeluaran lainnya.
  - c. Ketersediaan ruang parkir serta besaran tarif parkir.
2. Faktor kualitatif meliputi:
  - a. Tingkat kenyamanan dan kemudahan penggunaan moda transportasi.
  - b. Keandalan dan keteraturan layanan.
  - c. Aspek keamanan bagi pengguna transportasi.

Menurut Warpani (2002), pemilihan moda transportasi dipengaruhi oleh beberapa aspek, antara lain kecepatan atau waktu tempuh, kenyamanan, kesenangan, biaya, dan keandalan moda. Sementara itu, Miro (2005) mengelompokkan faktor-faktor yang memiliki pengaruh besar terhadap perilaku perjalanan atau keputusan calon pengguna transportasi sebagai berikut:

1. Waktu relatif, yaitu total waktu yang dibutuhkan selama perjalanan, mencakup waktu menunggu kendaraan di pemberhentian (terminal), waktu berjalan menuju terminal, serta waktu di dalam kendaraan.
2. Biaya relatif, yakni seluruh biaya yang dikeluarkan selama perjalanan dari titik asal ke tujuan, seperti biaya tiket, bahan bakar, dan pengeluaran lain pada berbagai moda transportasi yang bersaing.
3. Tingkat pelayanan, yaitu ukuran kinerja moda transportasi yang menjadi dasar pertimbangan pengguna, meliputi waktu tempuh, kapasitas angkut, kenyamanan, keamanan, dan faktor lainnya.
4. Aksesibilitas asal dan tujuan, yang menunjukkan kemudahan mencapai dan menggunakan sarana transportasi umum dari awal hingga akhir perjalanan, termasuk kemudahan memperoleh angkutan dan menjangkau tujuan akhir.
5. Tingkat keandalan waktu, yaitu ketepatan jadwal dan konsistensi operasional moda transportasi dalam melayani pengguna sehingga tidak mengganggu aktivitas perjalanan.

### 2.4.1.3 JENIS TRANSPORTASI

Terdapat 3 jenis transportasi, yaitu transportasi darat, laut dan udara.

#### 1. Transportasi Darat

Transportasi darat adalah sistem transportasi yang berlangsung di permukaan tanah dan menggunakan jaringan jalan maupun rel. Jenis transportasi ini mencakup kendaraan bermotor seperti mobil, bus, dan sepeda motor, serta kendaraan non-motor seperti sepeda. Selain itu, transportasi rel seperti kereta api juga termasuk ke dalam kategori ini. Menurut Morlok (1991), transportasi darat memiliki keunggulan dalam hal fleksibilitas dan jangkauan karena mampu menjangkau hampir seluruh wilayah, terutama di kawasan perkotaan dan pedesaan. Namun, transportasi darat juga sering menghadapi permasalahan seperti kemacetan, polusi udara, dan kecelakaan lalu lintas.

#### 2. Transportasi Laut

Transportasi laut merupakan jenis transportasi yang menggunakan perairan sebagai jalur pergerakannya, baik laut, sungai, maupun danau. Jenis transportasi ini biasanya digunakan untuk mengangkut barang dan penumpang dalam jumlah besar dengan biaya relatif lebih rendah dibandingkan moda transportasi lain. Menurut Nasution (2004), transportasi laut berperan penting dalam perdagangan antar pulau maupun antar negara, terutama di wilayah kepulauan seperti Indonesia. Meskipun memiliki kapasitas besar, transportasi laut memiliki kelemahan dari segi kecepatan dan ketergantungan terhadap kondisi cuaca.

#### 3. Transportasi Udara

Transportasi udara adalah sistem transportasi yang menggunakan ruang udara sebagai jalur pergerakan dengan memanfaatkan pesawat terbang dan helikopter. Moda ini dikenal memiliki kecepatan tinggi dan efisiensi waktu yang sangat baik, terutama untuk perjalanan jarak jauh. Menurut Warpani (2002), transportasi udara menjadi pilihan utama dalam mobilitas antarbenua atau antarwilayah yang membutuhkan waktu tempuh singkat. Namun demikian, transportasi udara memiliki biaya operasional yang tinggi dan sangat dipengaruhi oleh kondisi cuaca serta aspek keselamatan penerbangan.

### 2.4.2 ANGKUTAN UMUM

Angkutan Umum adalah sarana untuk memindahkan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan tujuan untuk membantu orang atau kelompok orang menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki atau mengirimkan barang dari tempat asalnya ke tempat tujuan dengan dipungut biaya (Warpani, 2002).

Dalam teori ekonomi, permintaan dan penawaran merupakan dua kekuatan utama yang menjaga keseimbangan dalam sistem ekonomi (Tamin, 1997). Titik pertemuan antara keduanya disebut sebagai pasar. Melalui interaksi tersebut, jumlah barang yang diproduksi serta harga jualnya dapat ditentukan. Kegiatan ekonomi dan transportasi memiliki hubungan yang erat karena keduanya saling memengaruhi. Pertumbuhan ekonomi mendorong peningkatan mobilitas penduduk, yang pada gilirannya meningkatkan kebutuhan akan sarana dan prasarana transportasi. Ketika mobilitas meningkat melebihi kapasitas transportasi yang tersedia, hal ini menunjukkan keterkaitan langsung antara perkembangan ekonomi dan permintaan transportasi.

Permintaan terhadap angkutan umum umumnya muncul di wilayah dengan kepadatan penduduk tinggi atau kawasan dengan aktivitas ekonomi dan ketenagakerjaan yang padat, seperti daerah industri, perkantoran, dan pusat pendidikan. Selain faktor tersebut, permintaan angkutan umum juga dipengaruhi oleh beberapa aspek, yaitu:

1. Faktor internal, meliputi kemudahan akses, keteraturan jadwal, ketepatan waktu, total waktu perjalanan, serta besaran tarif.
2. Faktor eksternal, mencakup kepadatan penduduk, konsentrasi aktivitas, jarak perjalanan, tingkat pelayanan, kebijakan transportasi, serta pengaruh lingkungan, parkir, dan pajak.

#### 2.4.2.1 JENIS ANGKUTAN UMUM

Terdapat jenis angkutan umum berdasarkan Direktorat Jenderal Perhubungan (2022), yaitu Mobil Penumpang Umum (MPU), Mobil Bus Kecil, Mobil Bus Sedang, dan Mobil Bus Besar.



**Gambar 2.4** (a) Mobil Penumpang Umum; (b) Mobil Bus Kecil; (c) Mobil Bus Sedang; (d) Mobil Bus Besar

*Sumber: Internet, 2025*

1. Mobil penumpang umum, adalah setiap kendaraan bermotor yang dilengkapi sebanyak-banyaknya delapan tempat duduk, tidak termasuk tempat duduk pengemudi, baik dengan maupun tanpa perlengkapan pengangkutan bagasi.
2. Mobil bus kecil adalah mobil bus yang dilengkapi sekurang-kurangnya sembilan sampai dengan sembilan belas tempat duduk, tidak termasuk tempat duduk pengemudi.
3. Mobil bus sedang adalah mobil bus yang mempunyai kapasitas sampai dengan tiga puluh orang termasuk yang duduk dan berdiri, tidak termasuk tempat duduk pengemudi.
4. Mobil bus besar adalah mobil bus yang mempunyai kapasitas tujuh puluh sembilan orang termasuk yang duduk dan berdiri, tidak termasuk tempat duduk pengemudi.

#### 2.4.2.2 PEMBERHENTIAN ANGKUTAN

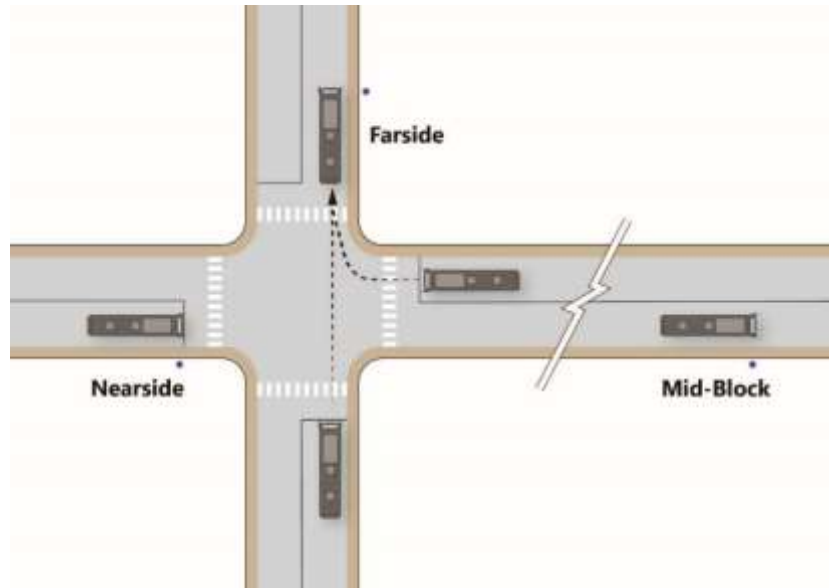
Pemberhentian angkutan umum merupakan salah satu elemen penting dalam sistem transportasi perkotaan yang berfungsi untuk mendukung keteraturan pergerakan penumpang serta kelancaran arus lalu lintas. Keberadaan dan penataan lokasi tempat pemberhentian harus direncanakan secara tepat agar aktivitas naik-turun penumpang dapat berlangsung dengan aman, nyaman, dan efisien tanpa menimbulkan hambatan terhadap pengguna jalan lainnya.

Menurut Tamin (1997), keberadaan titik pemberhentian angkutan umum merupakan elemen penting yang harus tersedia di sepanjang jalur trayek. Setiap angkutan umum wajib berhenti pada lokasi yang telah ditetapkan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, guna mempermudah perpindahan penumpang serta mengurangi potensi gangguan terhadap arus lalu lintas. Oleh karena itu, penentuan lokasi tempat pemberhentian perlu dirancang dengan memperhatikan kebutuhan serta pola pergerakan masyarakat. Tempat pemberhentian angkutan umum juga berfungsi sebagai bagian dari kebijakan tata ruang kota yang memiliki keterkaitan erat dengan kebijakan transportasi.

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996) mendefinisikan tempat pemberhentian bus sebagai lokasi yang digunakan untuk menaikkan dan/atau menurunkan penumpang. Tujuan penetapan tempat pemberhentian ini adalah untuk:

1. Menjamin kelancaran dan ketertiban lalu lintas;
2. Menjamin keselamatan pengguna angkutan umum;
3. Memberikan kepastian dan keamanan saat proses naik turun penumpang; dan
4. Mempermudah penumpang dalam melakukan perpindahan antar moda transportasi.

Menurut Vuchic (1981), lokasi pemberhentian dapat dibedakan menjadi tiga kategori, yaitu *Near Side*, *Far Side*, dan *Midblock Street*.



**Gambar 2.5** Tempat Pemberhentian Bus

Sumber: *Guidelines for the Design and Placement of Bus Stops, 2023*

1. *Near Side* (NS) – terletak sebelum persimpangan jalan;
2. *Far Side* (FS) – terletak setelah persimpangan jalan; dan
3. *Midblock Street* (MS) – berada di antara dua persimpangan atau di ruas jalan tertentu.

Adapun menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996), penataan lokasi pemberhentian bus diatur dengan ketentuan sebagai berikut:

1. Jarak maksimum tempat pemberhentian dari fasilitas penyeberangan pejalan kaki adalah 100 meter,
2. Jarak minimum dari persimpangan adalah 50 meter, tergantung pada panjang antrian kendaraan,
3. Tempat pemberhentian harus berjarak minimal 100 meter dari bangunan yang memerlukan ketenangan, seperti rumah sakit atau tempat ibadah, dan
4. Peletakan lokasi di persimpangan dapat menggunakan sistem campuran, yakni sebelum (*near side*) maupun sesudah (*far side*) persimpangan.

**Tabel 2.21** Jarak Antar Tempat Pemberhentian Angkutan

Zona	Tata Guna Lahan	Lokasi	Jarak Tempat Henti (m)
1	Pusat Kegiatan sangat padat: Pasar, Pertokoan	CBD, Kota	200 – 300
2	Padat: Perkantoran, Sekolah, Jasa	Kota	300 – 400

Zona	Tata Guna Lahan	Lokasi	Jarak Tempat Henti (m)
3	Pemukiman	Kota	300 – 300
4	Campuran Padat: Perumahan, Sekolah, Jasa	Pinggiran	300 – 500
5	Campuran Jarang: Perumahan, Ladang, Sawah, Tanah Kosong	Pinggiran	500 – 1000

Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan, 1996

### 2.4.3 RUTE

Rute merupakan jalur atau lintasan yang dilalui oleh suatu moda transportasi dari titik asal menuju titik tujuan melalui jaringan jalan atau prasarana transportasi yang tersedia. Menurut Tamin (2000), rute adalah bagian dari sistem jaringan transportasi yang berfungsi menghubungkan berbagai titik kegiatan, baik dalam skala lokal, regional, maupun nasional. Rute berperan penting dalam menentukan efisiensi pergerakan manusia dan barang karena memengaruhi waktu tempuh, biaya operasional, serta kenyamanan pengguna transportasi.

Dalam konteks transportasi umum, rute merupakan salah satu elemen utama dalam perencanaan sistem layanan. Warpani (2002) menjelaskan bahwa penentuan rute harus mempertimbangkan hubungan antara pola pergerakan penduduk dengan tata guna lahan, agar pelayanan transportasi dapat menjangkau area dengan permintaan perjalanan yang tinggi. Dengan demikian, perencanaan rute tidak hanya berorientasi pada jarak terpendek, tetapi juga pada keterpaduan dengan sistem jaringan dan kebutuhan mobilitas masyarakat.

#### 2.4.3.1 KRITERIA PEMILIHAN RUTE ANGKUTAN

Prosedur pemilihan rute bertujuan untuk memodelkan perilaku pengguna transportasi dalam menentukan rute yang dianggap paling optimal bagi mereka. Dengan kata lain, dalam proses ini pergerakan antara dua zona untuk suatu moda transportasi akan dialokasikan pada rute tertentu yang terdiri atas beberapa ruas dalam jaringan jalan. Oleh karena itu, dalam pemodelan pemilihan rute dapat diidentifikasi jalur yang digunakan oleh angkutan, misalnya angkutan mahasiswa, sehingga diperoleh rute paling efisien bagi moda tersebut.

Terdapat berbagai metode yang dapat digunakan untuk mengidentifikasi model pemilihan rute terbaik, yaitu dengan mempertimbangkan cara pengemudi memperkirakan biaya perjalanan, tingkat kemacetan, serta ketersediaan jalur alternatif beserta biaya perjalanannya. Setiap model pemilihan rute memiliki tahapan yang dilakukan secara sistematis. Menurut Tamin (2003), fungsi dasar dalam proses tersebut meliputi:

1. Identifikasi himpunan rute potensial, yaitu tahapan awal untuk menentukan beberapa alternatif rute yang dianggap menarik bagi pengguna. Rute-rute tersebut disimpan dalam struktur data berbentuk pohon, sehingga tahap ini disebut sebagai tahap pembentukan pohon.
2. Pendistribusian MAT (Matriks Asal-Tujuan) ke jaringan jalan, dengan menetapkan proporsi tertentu yang menghasilkan volume pergerakan pada setiap ruas jalan sesuai dengan kondisi aktual.
3. Pencarian konvergensi, yaitu proses iteratif untuk mencapai keseimbangan pergerakan (seperti keseimbangan Wardrop). Dalam tahap ini, proses konvergensi terus diamati untuk menentukan saat yang tepat menghentikan iterasi.

Sama halnya dengan pemilihan moda, pemilihan rute juga dipengaruhi oleh alternatif perjalanan dengan jarak terpendek, waktu tercepat, dan biaya paling efisien.

### 2.4.3.2 POLA DAN TIPE RUTE ANGKUTAN UMUM DI PERKOTAAN

Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 274/HK.105/DRJD/96 tentang *Pedoman Teknis Penyelenggaraan Angkutan Umum Penumpang di Wilayah Perkotaan dengan Trayek Tetap dan Teratur*, terdapat sejumlah faktor yang perlu dipertimbangkan dalam penetapan jaringan trayek, yaitu sebagai berikut:

1. Pola Tata Guna Lahan

Pelayanan angkutan umum harus mampu memberikan aksesibilitas yang baik. Untuk itu, jalur atau lintasan trayek perlu dirancang agar melewati kawasan dengan tata guna lahan yang memiliki tingkat permintaan perjalanan tinggi. Dengan demikian, wilayah yang berpotensi menjadi tujuan perjalanan sebaiknya dijadikan prioritas utama dalam penyediaan layanan angkutan umum.

2. Pola Pergerakan Penumpang Angkutan Umum

Rute angkutan umum sebaiknya disusun mengikuti pola perjalanan masyarakat agar tercipta jaringan transportasi yang efisien. Penetapan trayek dilakukan dengan mempertimbangkan arah dan volume pergerakan penumpang, termasuk kemungkinan perpindahan moda transportasi untuk memudahkan mobilitas dari satu titik ke titik lainnya.

3. Kepadatan Penduduk

Tingkat kepadatan penduduk merupakan faktor penting dalam menentukan prioritas pelayanan angkutan umum. Daerah dengan jumlah penduduk padat umumnya memiliki potensi permintaan perjalanan yang lebih tinggi, sehingga perlu mendapat perhatian khusus dalam perencanaan trayek angkutan umum.

4. Daerah Pelayanan

Penetapan daerah pelayanan harus mempertimbangkan wilayah yang dapat dijangkau oleh sistem angkutan umum secara optimal, mencakup seluruh kawasan perkotaan yang ada. Hal ini bertujuan untuk mencapai pemerataan layanan transportasi di seluruh wilayah pelayanan.

5. Karakteristik Jaringan Jalan

Kondisi dan karakteristik jaringan jalan menjadi dasar dalam menentukan pola serta penetapan trayek angkutan umum. Karakteristik tersebut mencakup konfigurasi jaringan, klasifikasi jalan, fungsi, serta kapasitasnya. Operasional angkutan umum sebaiknya disesuaikan dengan kemampuan jaringan jalan agar tercapai kelancaran dan keselamatan perjalanan.

Menurut Hamirul, pola dan tipe rute angkutan umum dapat diklasifikasikan berdasarkan tingkat operasi, bentuk geometri jaringan trayek, intensitas pelayanan, serta tingkat penggunaan jaringan jalan dalam mendukung kelancaran operasional.

Rute angkutan dapat diklasifikasikan menurut pola pelayanannya, yang menitikberatkan pada tujuan atau maksud dari pelayanan tersebut. Jenis-jenis rute tersebut antara lain:

1. Rute Tetap (*Fixed Route*)

Rute ini memiliki lintasan operasi yang bersifat konstan dan tidak mengalami perubahan, sesuai dengan ketetapan yang telah ditentukan oleh pihak berwenang atau pemerintah.

2. Rute Tetap dengan Deviasi Khusus (*Fixed Route with Special Purpose Deviation*)  
Jenis rute ini pada dasarnya memiliki jalur tetap, namun dapat mengalami penyimpangan tertentu pada kondisi atau waktu tertentu, seperti pada jam sibuk. Di luar waktu tersebut (off peak), kendaraan dapat melayani lintasan alternatif sesuai kebutuhan.
3. Rute Koridor (*Corridor Route*)  
Rute ini dirancang untuk melayani pergerakan di sepanjang jalur utama atau koridor tertentu. Penyimpangan lintasan untuk melayani area lain umumnya dibatasi karena fokus pelayanan berada pada ruas jalan utama dengan tingkat permintaan perjalanan yang tinggi.
4. Rute Berdasarkan Kebutuhan (*Demand-Responsive Routing*)  
Rute ini tidak memiliki lintasan tetap, melainkan disesuaikan dengan permintaan atau kebutuhan pengguna. Jenis layanan ini umumnya digunakan oleh kendaraan yang melayani kelompok tertentu, seperti angkutan sekolah, kendaraan antar-jemput karyawan, atau transportasi kantor, di mana jalur perjalanan telah disepakati sebelumnya oleh pengguna dan penyedia layanan.

Rute angkutan dapat pula dikategorikan berdasarkan pola geometris jaringan pelayanannya, yang menekankan pada bentuk spasial lintasan operasional. Jenis-jenis pola jaringan tersebut antara lain:

1. Rute Tipe *Grid*  
Rute tipe *grid* memiliki jalur utama yang cenderung lurus dan sejajar secara teratur. Tujuan dari pola ini adalah untuk memberikan pelayanan yang merata pada suatu wilayah, terutama pada daerah dengan kondisi topografi yang relatif datar. Pola *grid* dinilai efektif untuk wilayah dengan tingkat permintaan perjalanan yang tinggi karena memungkinkan distribusi penumpang yang lebih merata. Namun, kelemahan pola ini adalah waktu tempuh yang lebih lama akibat banyaknya transfer dan frekuensi perjalanan yang tinggi untuk mengurangi waktu tunggu penumpang.
2. Rute Tipe Linier  
Pola linier umumnya diterapkan pada kota dengan kondisi topografi yang memanjang. Jenis rute ini menghubungkan wilayah pusat kegiatan utama seperti kawasan bisnis (CBD) dengan area lain yang memiliki hubungan langsung terhadap pusat tersebut, sering kali dengan ketergantungan tinggi terhadap rute pengumpan (*feeder route*).
3. Rute Tipe Radial  
Rute radial ditandai dengan pola pergerakan dari pusat kota menuju wilayah pinggiran atau sebaliknya. Kelebihan tipe ini adalah kemampuan menghubungkan pusat-pusat kegiatan secara langsung dengan sedikit kebutuhan transfer. Namun, kelemahannya terletak pada potensi kemacetan yang tinggi di area pusat kota karena akumulasi arus perjalanan dari berbagai arah.
4. Rute Tipe Modifikasi Radial  
Pola ini merupakan pengembangan dari tipe radial dengan tambahan rute cabang yang saling terhubung. Kombinasi tersebut memungkinkan penyebaran pelayanan ke wilayah dengan tingkat permintaan perjalanan yang tidak merata, sehingga menciptakan aksesibilitas yang lebih baik di seluruh area pelayanan.
5. Rute Tipe Teritorial

Pola ini melayani area dengan cakupan kecil yang saling berhubungan melalui sistem transfer untuk mencapai rute lain. Umumnya diterapkan di kawasan permukiman dengan kebutuhan perjalanan lokal yang relatif rendah. Sistem ini memungkinkan pelayanan yang lebih efisien karena kendaraan beroperasi dalam wilayah terbatas sebelum penumpang berpindah ke moda lain untuk melanjutkan perjalanan ke tujuan utama.

Klasifikasi rute angkutan juga dapat ditinjau dari tingkat frekuensi penggunaannya serta wilayah jangkauan operasinya, baik secara spasial maupun temporal. Adapun jenis-jenis rute tersebut adalah sebagai berikut:

1. Rute Primer (*Trunk Routes*)

Merupakan rute utama yang dilayani oleh angkutan umum secara terus-menerus sepanjang hari, baik pada siang maupun malam. Biasanya rute ini melewati jalur-jalur utama kota dengan volume pergerakan yang tinggi.

2. Rute Penting (*Principal Routes*)

Rute ini beroperasi secara kontinu pada waktu siang hari dan umumnya melayani ruas-ruas jalan utama di dalam kota.

3. Rute Sekunder (*Secondary Routes*)

Jenis rute ini dilayani oleh angkutan umum dengan waktu operasi kurang dari 15 jam per hari. Wilayah operasinya umumnya berada pada jaringan jalan radial kota atau jalur yang melewati kawasan pusat kegiatan (CBD).

4. Rute Cabang (*Branch Routes*)

Rute ini berfungsi menghubungkan rute primer maupun rute penting dengan daerah-daerah lain, seperti kawasan permukiman atau pusat aktivitas di pinggiran kota.

5. Rute Lokal (*Local Routes*)

Rute lokal melayani area dengan cakupan kecil dan berfungsi sebagai penghubung antara wilayah permukiman dengan rute yang memiliki klasifikasi lebih tinggi. Biasanya digunakan untuk menjangkau daerah-daerah yang tidak dilalui rute utama.

6. Rute Tersier (*Tertiary Routes*)

Rute ini merupakan turunan dari rute utama, penting, atau sekunder yang bertugas menghubungkan kawasan permukiman dan wilayah sekitar dengan jalur utama transportasi.

7. Rute Feeder Ganda (*Double Feeder Routes*)

Merupakan rute yang memiliki fungsi serupa dengan rute pengumpan (*feeder routes*), namun menghubungkan dua rute utama sekaligus di antara titik awal dan titik akhirnya.

### 2.4.3.3 PENENTUAN RUTE ANGKUTAN UMUM

Terdapat 3 aspek utama yang dapat dipertimbangkan dalam menentukan rute angkutan umum, yaitu biaya perjalanan, waktu tempuh, serta jarak perjalanan angkutan.

1. Aspek Biaya Perjalanan

Setiap orang sebagai pelaku perjalanan berupaya mengoptimalkan aktivitas yang dilakukan dengan mengurangi usaha (*effort*) yang harus dikeluarkan selama perjalanan. Usaha yang dimaksud di sini adalah biaya perjalanan atau *trip cost* (Hobbs, 1979).

2. Aspek Waktu Tempuh

Asumsi yang umum digunakan dalam pemilihan rute perjalanan adalah bahwa individu akan memilih jalur dengan waktu tempuh paling singkat (*minimum travel time*). Asumsi ini cukup

relevan ketika pengguna jalan cenderung memilih rute tertentu berdasarkan perbedaan waktu perjalanan, terutama jika perbedaan biaya antarrute tidak signifikan (Morlok, 1978). Pengguna jalan biasanya akan memilih rute dengan waktu tempuh minimum, baik menurut pengamat umum maupun ahli transportasi, karena dianggap sebagai pilihan yang logis dan efisien sesuai karakteristik pengemudi atau pejalan kaki (Michaels, 1965).

### 3. Aspek Jarak Perjalanan Angkutan

Pemilihan jalur juga mencakup pertimbangan jarak yang harus ditempuh. Walaupun dalam beberapa kasus jarak bukan menjadi satu-satunya faktor utama, jarak tetap menjadi salah satu pertimbangan penting dalam menentukan rute perjalanan yang efisien. Biasanya, pengguna jalan akan mempertimbangkan jarak tempuh dengan memperhatikan kondisi lalu lintas dan tingkat kemacetan. Umumnya, rute dengan jarak paling pendek juga memiliki waktu tempuh yang relatif cepat.

#### 2.4.4 JARINGAN TRAYEK

Trayek merupakan lintasan yang dilalui kendaraan bermotor umum dalam memberikan pelayanan angkutan penumpang, baik menggunakan mobil penumpang maupun bus, yang memiliki asal dan tujuan perjalanan tetap. Lintasan trayek bisa bersifat tetap maupun tidak tetap. Jaringan trayek sendiri adalah kumpulan dari beberapa trayek yang saling terhubung dan membentuk satu kesatuan sistem pelayanan angkutan umum.

Di Indonesia, beberapa pola jaringan trayek yang dapat diterapkan meliputi pola radial, pola grid (*orthogonal*), pola radial bersilang, pola jalur utama dengan *feeder*, dan pola *time transfer network* (Giannopoulos, 1989).

##### 1. Pola Radial

Dalam pola ini, hampir semua jalur mengarah ke pusat kota atau berasal dari pusat menuju daerah pinggiran. Pelayanan trayek pada pola radial berfokus pada pergerakan dari dan ke pusat kota.

##### 2. Pola *Orthogonal/Grid*

Pola *grid* ditandai dengan jalur-jalur yang membentuk kisi-kisi (*grid*), sebagian besar menghubungkan area pusat kota dengan wilayah lain di sekitarnya. Tujuannya adalah untuk memberikan jangkauan layanan yang lebih luas, tidak hanya terpusat di pusat kota.

##### 3. Pola Radial Bersilang

Pola ini menggabungkan karakteristik pola radial dan *grid*, di mana lintasan-lintasan yang saling berpotongan membentuk koneksi antara titik-titik penting seperti pusat perbelanjaan, fasilitas umum, atau kawasan pendidikan.

##### 4. Pola Jalur Utama dengan *Feeder*

Dalam pola ini, terdapat jalur utama yang melayani koridor utama kota dengan kondisi transportasi yang tinggi, sedangkan jalur *feeder* berfungsi untuk menghubungkan daerah sekitarnya ke jalur utama tersebut. Jenis pola ini efektif dalam meningkatkan efisiensi transportasi karena memperluas jangkauan pelayanan dari jalur utama.

##### 5. Pola *Time Transfer Network*

Pola *Time Transfer Network* lebih menitikberatkan pada sinkronisasi jadwal dan koordinasi antartrayek. Sistem ini dirancang agar perpindahan penumpang dari satu trayek ke trayek lain dapat dilakukan dalam waktu singkat tanpa harus menunggu lama. Pola ini sangat



berguna untuk kota dengan sistem angkutan umum yang memiliki frekuensi tinggi dan kedatangan yang terjadwal secara teratur.



## BAB 3 GAMBARAN UMUM

### 3.1 PROFIL KOTA PANGKAL PINANG

Kota Pangkalpinang merupakan ibu kota Provinsi Kepulauan Bangka Belitung yang terletak di bagian timur Pulau Bangka. Wilayah ini meliputi Kelurahan Bukit Intan sebagai pusat pemerintahan provinsi serta instansi vertikal yang berada di Kelurahan Air Itam. Selain itu, kantor pusat PT Timah Tbk juga berlokasi di kota ini. Pangkalpinang berperan penting sebagai pusat aktivitas perdagangan dan industri di Bangka Belitung. Secara geografis, kota ini berbatasan dengan Kabupaten Bangka di utara dan barat, Kabupaten Bangka Tengah di selatan, serta Laut Cina Selatan di bagian timur.

Secara administratif, Kota Pangkalpinang resmi menjadi ibu kota Provinsi Kepulauan Bangka Belitung pada 9 Februari 2001. Pembentukan kota ini berawal dari masa pemerintahan Sultan Susuhunan Ahmad Najamuddin Adi Kesumo pada 17 September 1757, yang menugaskan Abang Pahang bergelar Tumenggung Dita Menggala beserta Depati serta Batin Pengandang untuk mencari lokasi strategis sebagai pusat pemerintahan dan perdagangan timah. Pangkalpinang kemudian berkembang menjadi pusat aktivitas pertimahan dengan tenaga kerja dari berbagai etnis seperti Cina, Siam, Kocin, dan Melayu yang mengatur serta mengawasi jalur distribusi timah hingga ke Kesultanan Palembang Darussalam.

### 3.2 FISIK WILAYAH

#### 3.2.1 LETAK GEOGRAFIS DAN ADMINISTRASI

Kota Pangkal Pinang memiliki luas wilayah mencapai 104,541 km<sup>2</sup>, dengan luas wilayah sebesar 0,72% jika dibandingkan dengan wilayah provinsi dan merupakan wilayah terkecil di Provinsi Kepulauan Bangka Belitung. Secara astronomis, Kota Pangkal Pinang terletak antara 02 03'-02 10' Lintang Selatan dan 106 02'-106 12' Bujur Timur, sementara berdasarkan posisi geografis, Kota Pangkal Pinang memiliki batas wilayah sebagai berikut:

1. Utara dan Barat : Kabupaten Bangka
2. Selatan : Kabupaten Bangka Tengah
3. Timur : Laut Cina Selatan

Kota Pangkal Pinang memiliki 7 Kecamatan, yaitu Kecamatan Rangkui, Bukit Intan, Girimaya, Pangkal Balam, Gabek, Tamansari, dan Gerunggang. Adapun luasan untuk setiap kecamatan di Kota Pangkal Pinang adalah sebagai berikut

**Tabel 3.1** Luas Kecamatan di Kota Pangkal Pinang

No	Kecamatan	Ibukota Kecamatan	Luas Total Area (km <sup>2</sup> )
1	Rangkui	Keramat	5,011
2	Bukit Intan	Air Itam	35,680
3	Girimaya	Sriwijaya	4,347
4	Pangkal Balam	Ketapang	4,790
5	Gabek	Gabek Dua	20,408
6	Tamansari	Gedung Nasional	3,215
7	Gerunggang	Bukit Merapin	31,091
<b>Pangkalpinang</b>			<b>104,542</b>

Sumber: BPS Kota Pangkal Pinang, 2025

Kecamatan Bukit Intan menjadi wilayah terluas di Kota Pangkal Pinang dengan luas 35,680 km<sup>2</sup>, sedangkan wilayah terkecilnya adalah Kecamatan Tamansari yang hanya mencapai 3,215 km<sup>2</sup>.

### 3.2.2 GUNA LAHAN KOTA PANGKAL PINANG

Guna lahan merupakan cerminan dari pola pemanfaatan ruang yang menunjukkan aktivitas sosial, ekonomi, dan lingkungan di suatu wilayah. Analisis guna lahan diperlukan untuk memahami struktur ruang Kota Pangkalpinang, terutama dalam kaitannya dengan perencanaan jaringan transportasi dan arah pembangunan wilayah.

**Tabel 3.2** Klasifikasi Penggunaan Lahan di Kota Pangkal Pinang

Klasifikasi	Luas (Ha)
Bangunan non permukiman	274,127
Bangunan permukiman	3272,353
Hutan lahan rendah sekunder kerapatan sedang	595,9195
Hutan rawa/gambut sekunder kerapatan rendah	62,70718
Jalan	337,9438
Kebun campuran	741,1856
Lahan terbuka	382,9766
Perkebunan kelapa sawit	64,31587
Rawa pesisir bervegetasi	1696,393
Semak	10,33471
Semak belukar	2328,838
Taman	9,173859
Tambak ikan / udang	223,1142
Tubuh air	467,4867
<b>Total</b>	<b>10466,87</b>

Sumber: Hasil Olah Data, 2024

Berdasarkan tabel, guna lahan yang mendominasi di Kota Pangkalpinang adalah bangunan permukiman dengan luas sekitar 3.272,35 hektare, mencerminkan tingginya aktivitas dan kepadatan kawasan perkotaan. Selain itu, semak belukar dan rawa pesisir bervegetasi juga memiliki proporsi yang cukup besar, masing-masing sekitar 2.328,83 hektare dan 1.696,39 hektare, menunjukkan masih adanya area alami yang cukup luas di sekitar wilayah kota.

Sebaliknya, guna lahan yang paling sedikit luasnya adalah taman (9,173859 hektare), semak (10,33471 hektare), dan hutan rawa/gambut sekunder kerapatan rendah (62,70718 hektare). Hal ini menandakan keterbatasan ruang terbuka hijau publik serta area hutan alami di wilayah perkotaan yang telah didominasi oleh kawasan terbangun.



### 3.3 DEMOGRAFI

#### 3.3.1 KEPENDUDUKAN

Jumlah penduduk merupakan indikator dasar yang menggambarkan besarnya potensi pengguna jasa angkutan umum di suatu wilayah. Pada tahun 2024, Kota Pangkal Pinang memiliki jumlah penduduk sebanyak 242.285 jiwa penduduk.

**Tabel 3.3** Jumlah Penduduk berdasarkan Kecamatan

Kecamatan	Jumlah Penduduk (Jiwa)	Laju Pertumbuhan Penduduk per Tahun 2020 – 2024 (%)
Rangkui	39.556	1,27
Bukit Intan	44.535	2,92
Girimaya	19.406	0,75
Pangkal Balam	22.977	0,36
Gabek	38.957	3,78
Taman Sari	20.468	0,8
Gerunggang	56.386	4,54
<b>Pangkal Pinang</b>	<b>242.285</b>	<b>2,55</b>

Sumber: BPS Kota Pangkalpinang, 2025

Rata-rata laju pertumbuhan penduduk Kota Pangkal Pinang tercatat sebesar 2,55% per tahun selama periode tahun 2020 – 2024. Jumlah penduduk tertinggi terdapat di Kecamatan Gerunggang dengan 56.386 jiwa dan laju pertumbuhan sebesar 4,54%, menunjukkan wilayah ini mengalami peningkatan populasi paling signifikan. Sementara kecamatan dengan jumlah penduduk terendah terdapat pada Kecamatan Girimaya, yaitu 9.406 jiwa, dengan laju pertumbuhan yang relatif kecil sebesar 0,75% per tahun.

Struktur penduduk berdasarkan kelompok umur dan jenis kelamin merupakan indikator penting dalam aspek kependudukan karena mencerminkan kondisi demografis serta potensi ekonomi suatu daerah. Data berikut menyajikan jumlah penduduk Kota Pangkalpinang tahun 2024 menurut kelompok umur dan jenis kelamin.

**Tabel 3.4** Jumlah Penduduk Menurut Kelompok Umur dan Jenis Kelamin di Kota Pangkal Pinang

Kelompok Umur	Jenis Kelamin		Jumlah
	Laki-Laki	Perempuan	
0-4	10.423	10.043	20.466
5-9	9.892	9.340	19.232
10-14	9.016	8.388	17.494
15-19	9.337	8.780	18.117
20-24	8.825	8.365	17.190
25-29	9.084	9.173	18.257
30-34	9.741	9.774	19.515
35-39	9.821	9.391	19.212
40-44	9.071	8.646	17.717
45-49	8.060	7.576	15.636
50-54	6.652	6.340	12.992
55-59	5.329	5.341	10.670
60-64	4.259	4.480	8.739
65-69	3.421	3.580	7.001
70-74	2.249	2.399	4.648
75+	1.515	2.040	3.555

Kelompok Umur	Jenis Kelamin		Jumlah
	Laki-Laki	Perempuan	
<b>Pangkal Pinang</b>	<b>116.785</b>	<b>113.656</b>	<b>230.441</b>

Sumber: BPS Kota Pangkal Pinang, 2025

Jumlah penduduk Kota Pangkalpinang pada tahun 2024 tercatat sebanyak 230.441 jiwa, terdiri dari 116.785 laki-laki dan 113.656 perempuan. Secara umum, proporsi penduduk laki-laki sedikit lebih besar dibandingkan perempuan.

Distribusi penduduk menunjukkan bahwa kelompok usia produktif (15–64 tahun) mendominasi dengan jumlah yang signifikan, menandakan adanya bonus demografi yang berpotensi mendukung pertumbuhan ekonomi daerah. Sementara itu, kelompok usia 0–14 tahun cukup besar, mencerminkan masih tingginya angka ketergantungan anak.

Jumlah penduduk mulai menurun pada usia di atas 60 tahun, menunjukkan berkurangnya populasi lanjut usia. Secara keseluruhan, komposisi penduduk ini memberikan peluang bagi Kota Pangkalpinang untuk mengoptimalkan sektor ketenagakerjaan dan produktivitas ekonomi melalui pemanfaatan sumber daya manusia usia produktif.

### 3.3.2 KETENAGAKERJAAN

Aspek ketenagakerjaan menjadi salah satu pertimbangan utama dalam penyusunan perencanaan terkait karena mobilitas tenaga kerja sangat bergantung pada ketersediaan dan keterjangkauan sarana transportasi. Data ketenagakerjaan juga mencerminkan dinamika ekonomi daerah, termasuk tingkat partisipasi angkatan kerja dan kelompok penduduk yang memerlukan dukungan akses transportasi. Tabel berikut menyajikan jumlah penduduk berusia 15 tahun ke atas menurut jenis kegiatan selama seminggu terakhir di Kota Pangkalpinang tahun 2024.

**Tabel 3.5** Jumlah Penduduk Menurut Kelompok Umur dan Jenis Kelamin di Kota Pangkal Pinang

No	Kegiatan Utama	Jenis Kelamin		Jumlah
		Laki-Laki	Perempuan	
<b>A</b>	<b>Angkatan Kerja</b>	<b>70.963</b>	<b>45.413</b>	<b>116.376</b>
1	Bekerja	67.043	42.373	109.416
2	Pengangguran Terbuka	3.920	3.040	6.960
<b>B</b>	<b>Bukan Angkatan Kerja</b>	<b>16.626</b>	<b>40.716</b>	<b>57.342</b>
1	Sekolah	6.142	7.157	13.299
2	Mengurus Rumah Tangga	6.909	31.780	38.689
3	Lainnya	3.575	1.779	5.354
<b>Jumlah</b>		<b>87.589</b>	<b>86.129</b>	<b>173.718</b>

Sumber: BPS Kota Pangkal Pinang, 2025

Jumlah penduduk Kota Pangkal Pinang berumur 15 tahun ke atas pada tahun 2024 mencapai 173.718 jiwa, dengan 116.376 jiwa tergolong angkatan kerja dan 57.342 jiwa bukan angkatan kerja. Sebagian besar penduduk bekerja (109.416 jiwa), sedangkan yang menganggur sebanyak 6.960 jiwa. Sementara itu, kelompok bukan angkatan kerja didominasi oleh perempuan yang mengurus rumah tangga (31.780 jiwa). Kondisi ini menunjukkan bahwa partisipasi tenaga kerja laki-laki masih lebih tinggi dibandingkan perempuan, dan sebagian besar penduduk usia produktif telah terserap dalam kegiatan ekonomi.

Tingkat Pengangguran Terbuka (TPT) menunjukkan persentase penduduk yang termasuk dalam angkatan kerja tetapi belum memiliki pekerjaan, sedangkan Tingkat Partisipasi Angkatan Kerja (TPAK) menggambarkan proporsi penduduk usia kerja yang aktif dalam pasar tenaga kerja, baik yang bekerja maupun yang sedang mencari kerja. Tabel berikut menyajikan perkembangan TPT dan TPAK di Kota Pangkalpinang selama periode 2020–2024.

**Tabel 3.6** Tingkat Pengangguran Terbuka (TPT) dan Tingkat Partisipasi Angkatan Kerja (TPAK) di Kota Pangkalpinang Tahun 2020–2024

No	Uraian	Tahun				
		2020	2021	2022	2023	2024
1	Tingkat Pengangguran Terbuka (TPT)	6,93	6,81	5,90	5,76	5,98
2	Tingkat Partisipasi Angkatan Kerja (TPAK)	62,37	65,16	65,78	66,55	66,99

Sumber: BPS Kota Pangkal Pinang, 2025

Berdasarkan tabel di atas, TPT di Kota Pangkalpinang menunjukkan tren menurun dari 6,93% pada tahun 2020 menjadi 5,76% pada tahun 2023, kemudian sedikit meningkat menjadi 5,98% pada tahun 2024. Hal ini menandakan adanya perbaikan kondisi ketenagakerjaan pascapandemi, meskipun terjadi sedikit kenaikan di akhir periode. Sementara itu, TPAK terus meningkat dari 62,37% pada 2020 menjadi 66,99% pada 2024, yang mencerminkan peningkatan partisipasi penduduk usia kerja dalam kegiatan ekonomi. Peningkatan TPAK disertai penurunan TPT hingga 2023 menunjukkan perbaikan pasar kerja dan peningkatan aktivitas ekonomi masyarakat di Kota Pangkalpinang.

### 3.4 TRANSPORTASI

#### 3.4.1 TERMINAL

Terminal merupakan fasilitas penting dalam sistem transportasi kota yang berfungsi sebagai titik awal, akhir, dan perpindahan antar moda perjalanan. Keberadaan terminal membantu mengatur pergerakan angkutan umum agar lebih tertib dan terorganisasi, sekaligus mendukung kelancaran mobilitas masyarakat.



**Gambar 3.2** Kondisi Eksisting Terminal di Kota Pangkal Pinang

*Sumber: Hasil Observasi Lapangan, 2025*

Keberadaan terminal di Kota Pangkal Pinang menunjukkan perannya sebagai simpul pelayanan transportasi dengan karakteristik dan fungsi yang berbeda sesuai konteks wilayahnya. Terminal Keramat berfungsi sebagai simpul strategis yang melayani kawasan pendidikan dan layanan publik karena lokasinya berdekatan dengan sekolah, universitas, pasar, puskesmas, dan kantor Dinas Perhubungan, sehingga aktivitas penumpangnya tinggi dan beragam, didominasi oleh pelajar, pedagang, serta pengguna layanan publik. Terminal Selindung memiliki peran yang lebih lokal sebagai titik pelayanan angkutan bagi masyarakat permukiman dan pengunjung pasar, dengan dominasi moda angkot dan pola mobilitas harian yang relatif stabil. Sementara itu, Terminal Girimaya menyediakan fasilitas yang lebih lengkap, seperti musholla, toilet, dan ruang tunggu, serta berlokasi dekat pusat pemerintahan, sehingga menjadi simpul penting bagi mobilitas dan aktivitas administratif antarwilayah, dengan dominasi layanan bus antarkota yang mengindikasikan fungsinya sebagai penghubung regional. Adapun kawasan Bangka Trade Center (BTC) berperan sebagai pusat aktivitas ekonomi sekaligus titik akhir seluruh rute angkutan umum perkotaan, berfungsi sebagai area singgah dan pengaturan keberangkatan kendaraan sebelum kembali ke trayek masing-masing.

### 3.4.2 ANGKUTAN UMUM ANGKOT

Angkutan kota (angkot) merupakan salah satu moda transportasi utama yang masih digunakan masyarakat di Kota Pangkal Pinang, terutama untuk mobilitas jarak pendek dan menengah.



**Gambar 3.3** Kondisi Eksisting Angkot di Kota Pangkal Pinang

*Sumber: Hasil Observasi Lapangan, 2025*

Karakteristik operasional angkot di Kota Pangkal Pinang menunjukkan bahwa layanan angkutan umum masih berjalan dengan intensitas yang bervariasi antar trayek, dipengaruhi oleh pola permintaan penumpang harian yang tidak merata. Berdasarkan data, jumlah penumpang per hari berkisar mulai dari sangat rendah, seperti trayek RS Bhakti Wara–Ramayana dengan kurang lebih 2 penumpang dan Selindung–Ramayana dengan kurang lebih 4 penumpang, hingga trayek yang relatif tinggi, seperti Girimaya–BTC yang dapat mencapai kurang dari 50 penumpang per hari, dan BTC–Simpang Sampur dengan 25 penumpang. Perbedaan jumlah penumpang ini turut memengaruhi pola operasional, di mana trayek dengan permintaan kecil cenderung melakukan pola operasi “langsung stay” atau menunggu penumpang dalam waktu lama. *Headway* angkot berkisar antara 10–30 menit, namun pada beberapa trayek dapat bersifat fleksibel dan tidak terjadwal tetap. Waktu tempuh perjalanan relatif singkat, yaitu 9–15 menit, sehingga ritme



operasi sangat bergantung pada keberadaan penumpang di sepanjang rute. Adapun tarif saat ini untuk dapat menggunakan angkot adalah Rp7.000 untuk dewasa dan Rp5.000 untuk pelajar. Kondisi ini menunjukkan bahwa operasional angkot masih berjalan namun belum optimal, dengan permintaan yang rendah pada sebagian trayek, *headway* yang tidak konsisten, dan ketergantungan tinggi terhadap pola mobilitas masyarakat harian, sehingga berdampak pada efisiensi dan keteraturan layanan.





**Tabel 3.7** Identifikasi Angkot di Kota Pangkal Pinang (Sampel)

No	Nomor Kendaraan	Jurusan Angkutan Umum	Warna Angkutan Umum	Titik Awal	Titik Akhir	Jumlah Penumpang/Hari (Orang)	Waktu Tempuh (Menit)	Headway (Menit)
1	BN 1436 PU1	Ramayana – Kelurahan Lontong Pancur (Pangkal Balam)	Merah	Ramayana, Kelurahan pasir padi, kecamatan Girimaya	Kelurahan lontong pancur, Kecamatan Pangkal Balam	<20	15 menit	30 menit
2	BN 1362 PU	BTC – Simpang Sampur	Hitam	BTC, Kelurahan Pasir Padi, Kecamatan Girimaya	Simpang Sampur, Kelurahan air hitam, kecamatan bukit intan	>25	10 menit	20 menit
3	BN 1361 PU	Selindung – Ramayana	Biru Muda	Selindung	Ramayana	4	15 Menit	Langsung <i>Stay</i>
4	BN 1328 PU	RS Bhakti Wara – Ramayana	Putih	RS Bhakti Wara	Ramayana	2	15 Menit	10 Menit
5	BN 1160 PU	Terminal Keramat - BTC (Pusat Kota)	Hijau	Terminal Keramat, Kelurahan Keramat, Kecamatan Rangkui	Depan Bangka <i>Trade Center</i> , Kelurahan Pasar Padi, Kecamatan Girimaya	10-20	9-15 menit	10-20 menit
6	BN 2855 PU	Girimaya – BTC	Kuning	Terminal Girimaya, Kelurahan Bukitbesar, Kecamatan Girimaya	Bangka <i>Trade Center</i> , Kelurahan Pasar Padi, Kecamatan Girimaya	50	10-15 menit	10 menit

Sumber: Hasil Observasi Lapangan, 2025



### 3.4.3 JARINGAN TRANSPORTASI KOTA PANGKAL PINANG

Jaringan transportasi darat merupakan salah satu komponen utama dalam mendukung mobilitas masyarakat perkotaan. Ketersediaan dan kualitas jaringan jalan akan menentukan pola pergerakan, efisiensi transportasi, serta kelancaran distribusi barang dan jasa. Untuk mengetahui kapasitas jaringan transportasi yang ada serta potensi pengembangan trayek angkutan umum, perlu diketahui panjang dan klasifikasi jalan di setiap kecamatan pada Kota Pangkal Pinang.

**Tabel 3.8** Status Jalan Kota Pangkal Pinang

Kecamatan	Status Jalan	Panjang Jalan (m)
Kecamatan Bukit Intan	Jalan Arteri Primer	14785,49
	Jalan Kolektor Primer	30713,50
	Jalan Kolektor Sekunder	35700,30
	Jalan Lingkungan Sekunder	142085,42
	Jalan Lokal Sekunder	22279,97
<b>KTotal</b>		<b>245564,68</b>
Kecamatan Gabek	Jalan Arteri Primer	6198,20
	Jalan Kolektor Primer	3419,50
	Jalan Kolektor Sekunder	33258,24
	Jalan Lingkungan Sekunder	122145,57
	Jalan Lokal Sekunder	4726,58
<b>Total</b>		<b>169748,09</b>
Kecamatan Gerunggang	Jalan Arteri Primer	500,63
	Jalan Kolektor Primer	4518,33
	Jalan Kolektor Sekunder	34795,67
	Jalan Lingkungan Sekunder	166654,44
	Jalan Lokal Sekunder	33511,33
<b>Total</b>		<b>239980,40</b>
Kecamatan Girimaya	Jalan Arteri Primer	4578,99
	Jalan Kolektor Primer	1091,68
	Jalan Kolektor Sekunder	8549,98
	Jalan Lingkungan Sekunder	42539,45
	Jalan Lokal Sekunder	7784,52
<b>Total</b>		<b>64544,63</b>
Kecamatan Pangkal Balam	Jalan Arteri Primer	3370,60
	Jalan Kolektor Primer	2271,76
	Jalan Kolektor Sekunder	5843,40
	Jalan Lingkungan Sekunder	48667,10
	Jalan Lokal Sekunder	8286,85
<b>Total</b>		<b>68439,71</b>
Kecamatan Rangkui	Jalan Arteri Primer	4701,62
	Jalan Kolektor Primer	3725,78
	Jalan Kolektor Sekunder	12190,71
	Jalan Lingkungan Sekunder	54030,86
	Jalan Lokal Sekunder	12896,16
<b>Total</b>		<b>87545,13</b>

Kecamatan	Status Jalan	Panjang Jalan (m)
Kecamatan Taman Sari	Jalan Arteri Primer	2683,49
	Jalan Kolektor Primer	4961,16
	Jalan Kolektor Sekunder	6019,21
	Jalan Lingkungan Sekunder	28583,09
	Jalan Lokal Sekunder	11666,40
<b>Total</b>		<b>53913,35</b>
<b>Total Kota Pangkal Pinang</b>		<b>929735,99</b>

Sumber: Dinas PUPR Kota Pangkal Pinang, 2024

Data menunjukkan bahwa Kota Pangkalpinang memiliki total panjang jalan 929.735,99 meter, dengan distribusi terbesar berada pada kategori jalan lingkungan sekunder, khususnya di Kecamatan Bukit Intan (142.085,42 m), Gabek (122.145,57 m), dan Gerunggang (166.654,44 m). Kondisi ini menggambarkan bahwa ketiga kecamatan tersebut merupakan kawasan permukiman padat dengan kebutuhan aksesibilitas internal yang tinggi.

Untuk jalan kolektor sekunder, Bukit Intan memiliki panjang tertinggi yaitu 35.700,30 m, diikuti Gerunggang sebesar 34.795,67 m, menunjukkan fungsinya sebagai koridor penghubung antarkawasan permukiman. Jalan arteri primer tersebar terbatas, dengan panjang tertinggi berada di Bukit Intan (14.785,49 m) dan Rangkui (4.701,62 m), menandakan bahwa pusat koridor utama kota berlokasi pada wilayah tersebut. Sementara itu, kecamatan dengan total jaringan jalan terpanjang adalah Bukit Intan (245.564,68 m) dan Gerunggang (239.980,40 m). Jumlah ini menunjukkan peran kedua kecamatan sebagai wilayah strategis dalam pergerakan regional dan intra-kota.



### 3.4.4 HALTE DAN TERMINAL KOTA PANGKAL PINANG

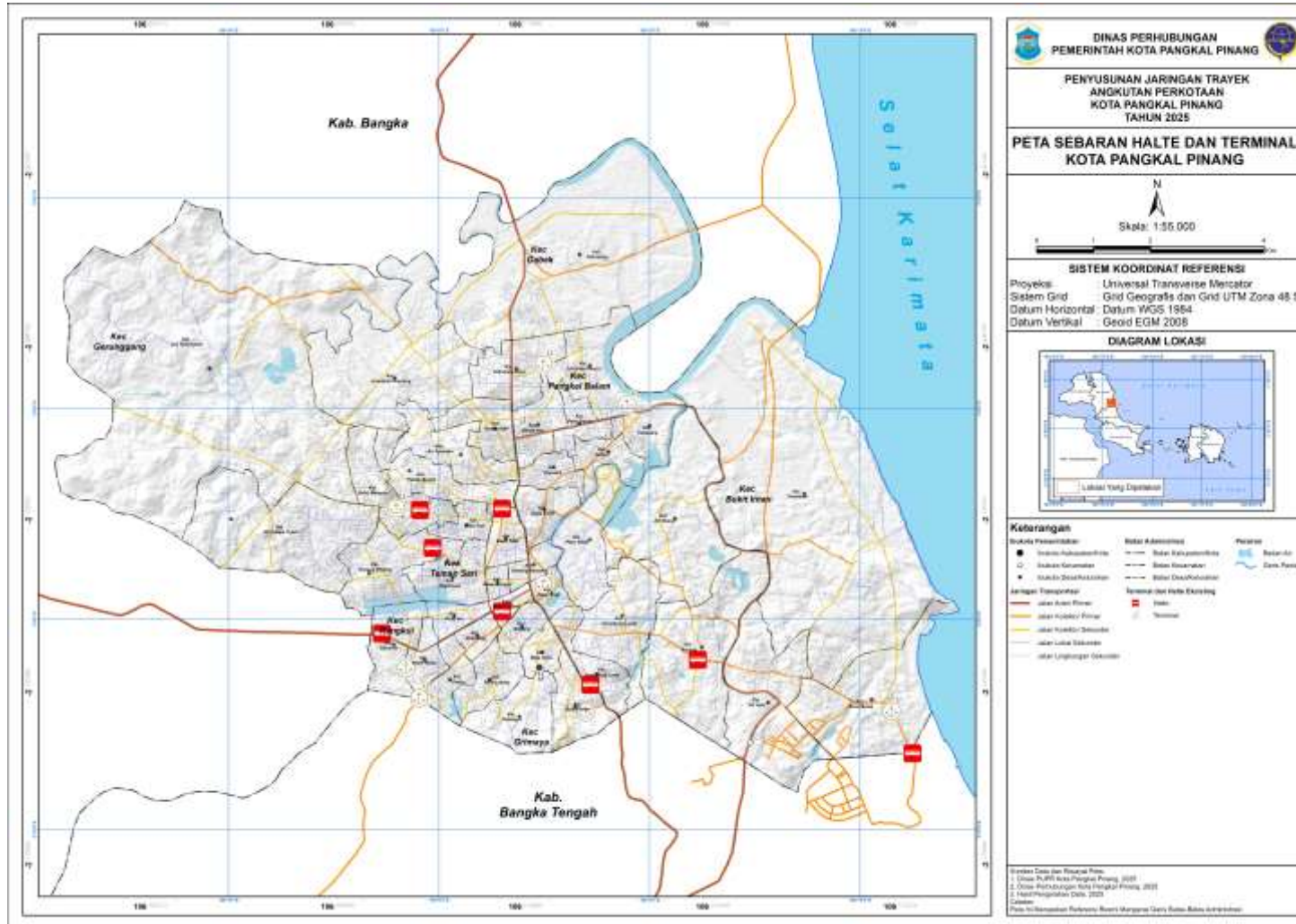
Terminal dan halte merupakan simpul transportasi yang berperan penting dalam mendukung sistem layanan angkutan umum. Ketersediaan fasilitas ini menentukan titik awal, akhir, maupun titik antara suatu perjalanan, serta memengaruhi kemudahan akses masyarakat terhadap angkutan umum.

**Tabel 3.9** Terminal dan Halte di Kota Pangkal Pinang

Nama Transportasi	Kecamatan	Kelurahan
Terminal Air Itam	Kecamatan Bukit Intan	Kelurahan Sinar Bulan
Terminal Girimaya	Kecamatan Girimaya	Kelurahan Bukit Besar
Terminal Sungai Selan	Kecamatan Rangkui	Kelurahan Keramat
Terminal Kampung Keramat	Kecamatan Rangkui	Kelurahan Gajah Mada
Terminal Induk Ramayana	Kecamatan Girimaya	Kelurahan Pasar Padi
Terminal Bukit Merapin	Kecamatan Gerunggang	Kelurahan Bukit Merapen
Terminal Pangkal Bam	Kecamatan Pangkal Balam	Kelurahan Lontong Pancur
Terminal Selindung	Kecamatan Gabek	Kelurahan Selindung Baru
Halte MAN	Kecamatan Rangkui	Kelurahan Keramat
Halte Polres	Kecamatan Taman Sari	Kelurahan Batin Tikal
Halte RSUD	Kecamatan Girimaya	Kelurahan Semabung Baru
Halte SMP 1	Kecamatan Rangkui	Kelurahan Masjid Jamik
Halte SMP 2	Kecamatan Gerunggang	Kelurahan Kacang Pedang
Halte SMP 3	Kecamatan Gerunggang	Kelurahan Bukit Merapen
Halte SPBU Bacang	Kecamatan Bukit Intan	Kelurahan Bacang

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Pangkal Pinang, 2024

Sebaran terminal dan halte memperlihatkan bahwa simpul transportasi telah mencakup seluruh kecamatan, meskipun distribusinya tidak merata. Terminal dengan fungsi strategis, seperti Terminal Air Itam, Girimaya, dan Ramayana, berada di kawasan yang dekat dengan pusat aktivitas masyarakat, sehingga berpotensi menjadi titik konsentrasi perpindahan penumpang. Sementara itu, halte-halte yang tersebar di dekat fasilitas pendidikan, kesehatan, dan area permukiman menunjukkan bahwa jaringan angkutan umum diarahkan untuk mendukung mobilitas harian masyarakat. Pola ini menunjukkan bahwa sistem simpul transportasi di Kota Pangkalpinang telah membentuk koridor pelayanan, namun masih memerlukan penguatan jumlah dan kualitas fasilitas di beberapa wilayah yang mobilitasnya tinggi.



Gambar 3.5 Peta Sebaran Halte dan Terminal Kota Pangkal Pinang  
Sumber: Dinas Perhubungan Kota Pangkal Pinang, 2024



### 3.4.5 JALUR ANGKUTAN UMUM KOTA PANGKAL PINANG

Panjang jalur angkutan umum diperlukan untuk menilai sejauh mana ketersediaan layanan transportasi publik telah menjangkau wilayah kota. Panjang jalur yang berbeda antar-kecamatan mencerminkan tingkat intensitas perjalanan dan pola konektivitas antar-simpul transportasi.

**Tabel 3.10** Jalur Angkutan Umum Kota Pangkal Pinang

Jalur Angkutan Setiap Kecamatan	Panjang Jalur (m)
<b>Kecamatan Bukit Intan</b>	<b>6.452,55</b>
Terminal Air Itam - Ramayana Pangkal Pinang	6.452,55
<b>Kecamatan Gabek</b>	<b>4.493,86</b>
Terminal Pangkal Bam - Ramayana Pangkal Pinang	1.401,65
Terminal Selindung - Ramayana Pangkal Pinang	3.092,21
<b>Kecamatan Gerunggung</b>	<b>2.586,04</b>
Terminal Bukit Merapin - Ramayana Pangkal Pinang	2.085,41
Terminal Selindung - Ramayana Pangkal Pinang	500,63
<b>Kecamatan Girimaya</b>	<b>6.398,75</b>
Terminal Air Itam - Ramayana Pangkal Pinang	1.188,10
Terminal Bukit Merapin - Ramayana Pangkal Pinang	81,34
Terminal Girimaya - Ramayana Pangkal Pinang	4.442,14
Terminal Kp. Keramat - Ramayana Pangkal Pinang	197,91
Terminal Kp. Keramat -Terminal Sungai Selan - Rama	203,44
Terminal Pangkal Bam - Ramayana Pangkal Pinang	285,83
<b>Kecamatan Pangkal Balam</b>	<b>4.867,61</b>
Terminal Pangkal Bam - Ramayana Pangkal Pinang	4.568,17
Terminal Selindung - Ramayana Pangkal Pinang	299,44
<b>Kecamatan Rangkui</b>	<b>11.727,69</b>
Terminal Bukit Merapin - Ramayana Pangkal Pinang	106,55
Terminal Girimaya - Ramayana Pangkal Pinang	585,32
Terminal Kp. Keramat - Ramayana Pangkal Pinang	4.005,07
Terminal Kp. Keramat -Terminal Sungai Selan - Rama	7.030,76
<b>Kecamatan Taman Sari</b>	<b>8.028,30</b>
Terminal Bukit Merapin - Ramayana Pangkal Pinang	2.453,63
Terminal Pangkal Bam - Ramayana Pangkal Pinang	2.948,71
Terminal Selindung - Ramayana Pangkal Pinang	2.625,95
<b>Total Kota Pangkal Pinang</b>	<b>44.554,80</b>

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Pangkal Pinang. 2024

Tabel menunjukkan bahwa total panjang jalur angkutan umum di Kota Pangkalpinang mencapai 44.554,80 meter, jauh lebih kecil dibandingkan total panjang jalan kota, sehingga mengindikasikan bahwa cakupan layanan angkutan umum masih terbatas. Kecamatan dengan panjang jalur terbesar adalah Rangkui (11.727,69 m), didorong oleh keberadaan rute Terminal Kampung Keramat – Terminal Sungai Selan – Ramayana yang mencapai 7.030,76 m. Panjang jalur ini menunjukkan bahwa Kecamatan Rangkui merupakan koridor mobilitas utama menuju pusat kota.



Kecamatan Taman Sari memiliki panjang jalur 8.028,30 m yang didukung rute Pengkal Balam–Ramayana (2.948,71 m) dan Selindung–Ramayana (2.625,95 m). Bukit Intan dan Girimaya juga memiliki panjang jalur signifikan, masing-masing 6.452,55 m dan 6.398,75 m. Sebaliknya, kecamatan seperti Gerunggang hanya memiliki total panjang jalur 2.586,04 m, menunjukkan minimnya layanan angkutan pada wilayah permukiman yang cukup luas. Pola ini menunjukkan bahwa hampir seluruh rute berorientasi menuju Terminal Ramayana sebagai simpul utama, menjadikan jaringan angkutan bersifat radial dan belum membentuk pola jaringan yang merata.





### 3.4.6 TUTUPAN LAHAN KOTA PANGKAL PINANG

Tutupan lahan memiliki peran penting dalam perencanaan jaringan trayek angkutan umum karena mencerminkan pola ruang, kepadatan penduduk, dan sebaran aktivitas masyarakat. Analisisutupan lahan dapat membantu mengidentifikasi kawasan permukiman sebagai sumber perjalanan serta kawasan komersial dan layanan publik sebagai tujuan perjalanan.

**Tabel 3.11** Klasifikasi Tutupan Lahan di Kota Pangkal Pinang

Klasifikasi Tutupan Lahan Setiap Kecamatan	Luas (m <sup>2</sup> )
<b>Kecamatan Bukit Intan</b>	<b>35.609.707,42</b>
Bangunan non permukiman	2.129.112,70
Bangunan permukiman	7.119.709,09
Jalan	1.220.746,22
Kebun campuran	1.282.799,12
Lahan terbuka	2.152.017,37
Perkebunan kelapa sawit	284.898,97
Rawa pesisir bervegetasi	7.380.522,03
<b>Semak belukar</b>	<b>11.041.564,81</b>
Taman	9.509,80
Tambak ikan / udang	1.186.400,67
Tubuh air	1.802.426,63
<b>Kecamatan Gabek</b>	<b>20.409.759,15</b>
Bangunan non permukiman	46.116,63
<b>Bangunan permukiman</b>	<b>6.868.160,38</b>
Jalan	511.299,99
Kebun campuran	91.022,38
Lahan terbuka	373.009,15
Perkebunan kelapa sawit	16.468,59
Rawa pesisir bervegetasi	6.692.688,90
Semak	38.939,10
Semak belukar	3.672.798,76
Taman	20.423,59
Tambak ikan / udang	981.395,41
Tubuh air	1.097.436,26
<b>Kecamatan Gerunggang</b>	<b>31.076.867,78</b>
Bangunan non permukiman	100.437,39
<b>Bangunan permukiman</b>	<b>7.679.760,22</b>
Hutan lahan rendah sekunder kerapatan sedang	5.669.724,55
Hutan rawa/gambut sekunder kerapatan rendah	627.071,82
Jalan	662.834,55
Kebun campuran	5.818.944,57
Lahan terbuka	445.040,80
Perkebunan kelapa sawit	341.791,17
Rawa pesisir bervegetasi	2.101.071,47
Semak	21.942,22
Semak belukar	7.205.807,91



Klasifikasi Tutupan Lahan Setiap Kecamatan	Luas (m <sup>2</sup> )
Taman	45.323,29
Tambak ikan / udang	63.346,13
Tubuh air	293.771,69
<b>Kecamatan Girimaya</b>	<b>4.345.396,44</b>
Bangunan non permukiman	180.180,58
<b>Bangunan permukiman</b>	<b>2.523.055,45</b>
Hutan lahan rendah sekunder kerapatan sedang	289.470,24
Jalan	268.791,81
Kebun campuran	168.031,27
Lahan terbuka	351.391,49
Rawa pesisir bervegetasi	7.444,67
Semak	12.346,30
Semak belukar	469.996,32
Tubuh air	74.688,31
<b>Kecamatan Pangkal Balam</b>	<b>4.787.723,62</b>
Bangunan non permukiman	141.397,74
<b>Bangunan permukiman</b>	<b>2.537.005,50</b>
Jalan	186.001,39
Kebun campuran	9.834,58
Lahan terbuka	219.845,01
Rawa pesisir bervegetasi	546.061,30
Semak	8.645,60
Semak belukar	478.970,68
Tubuh air	659.961,84
<b>Kecamatan Rangkui</b>	<b>5.008.867,07</b>
Bangunan non permukiman	14.451,29
<b>Bangunan permukiman</b>	<b>3.864.282,71</b>
Jalan	323.544,02
Kebun campuran	41.154,18
Lahan terbuka	80.168,94
Semak belukar	378.654,00
Tubuh air	306.611,93
<b>Kecamatan Taman Sari</b>	<b>3.213.477,03</b>
Bangunan non permukiman	129.420,71
<b>Bangunan permukiman</b>	<b>2.136.427,36</b>
Jalan	206.199,28
Lahan terbuka	157.822,00
Rawa pesisir bervegetasi	233.998,33
Semak	21.473,92
Semak belukar	99.874,63
Taman	16.481,91
Tubuh air	211.778,90
<b>Grand Total</b>	<b>104.451.798,50</b>

Sumber: Dinas PUPR Kota Pangkalpinang, 2024 dan Hasil Olahan, 2025



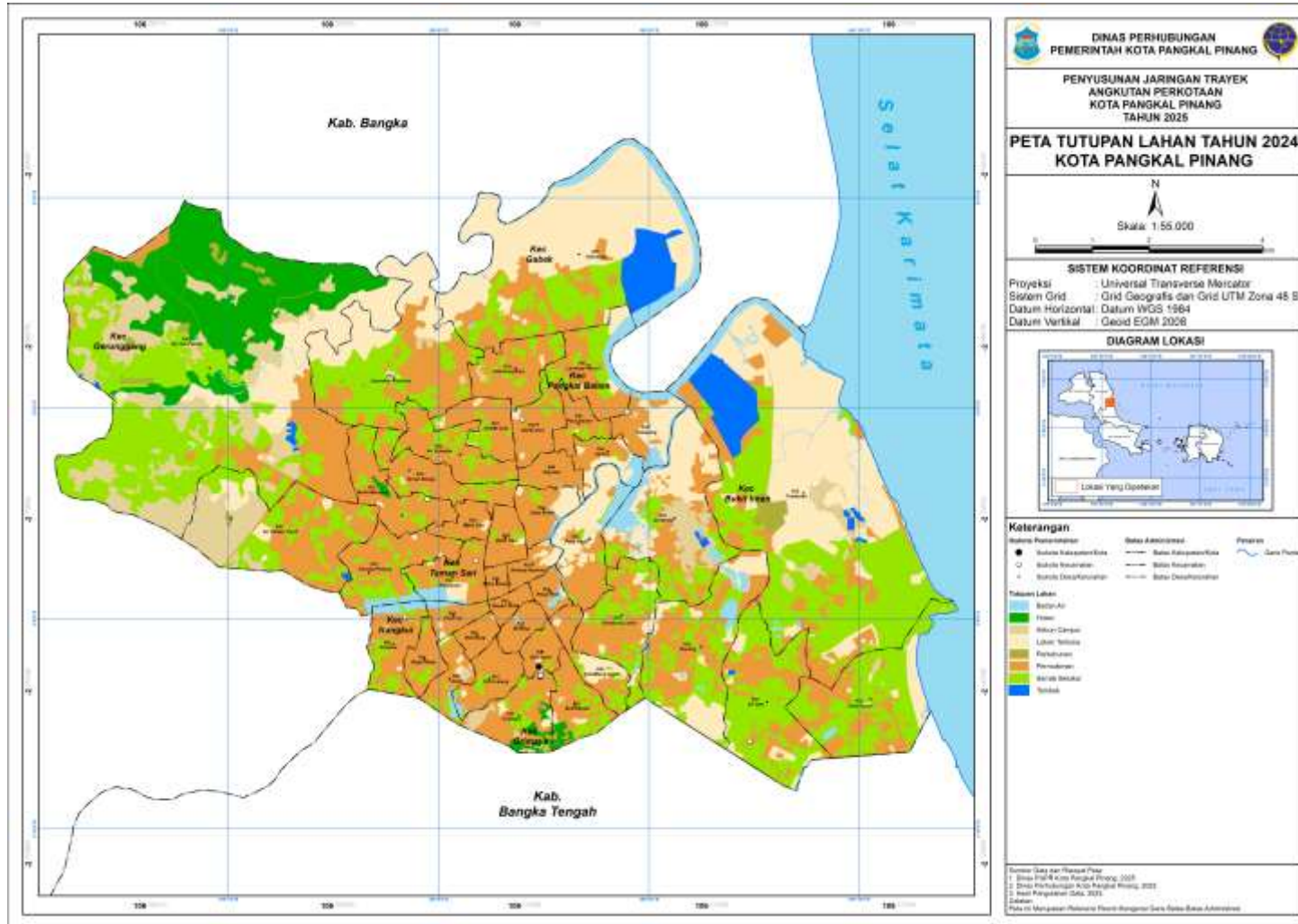


Kota Pangkalpinang memiliki luas tutupan lahan sebesar 104.451.798,50 m<sup>2</sup> dengan komposisi penggunaan lahan yang beragam. Kecamatan terluas adalah Bukit Intan (35.609.707,42 m<sup>2</sup>), Gerunggang (31.076.867,78 m<sup>2</sup>) dan Gabek (20.409.759,15 m<sup>2</sup>). Bukit Intan dan Gabek memiliki luasan permukiman besar, dengan masing-masing luasan sebesar 7.119.709,09 m<sup>2</sup> dan 6.868.160,38 m<sup>2</sup>, namun juga kedua kecamatan tersebut juga didominasi tutupan alami seperti semak belukar 11.041.564,81 m<sup>2</sup> di Bukit Intan dan rawa pesisir 6.692.688,90 m<sup>2</sup> di Gabek. Hal ini berpotensi dapat membatasi perluasan jalur transportasi. Kecamatan Gerunggang menunjukkan struktur ruang yang relatif seimbang antara permukiman (7.679.760,22 m<sup>2</sup>) dan kawasan vegetasi, termasuk hutan sekunder dan kebun campuran yang masing-masing melampaui 5 juta m<sup>2</sup>.

Kecamatan dengan luasan terkecil yakni Taman Sari (3.213.477,03 m<sup>2</sup>) dan Girimaya (4.345.396,44 m<sup>2</sup>), yang didominasi oleh permukiman serta bangunan non-permukiman, sehingga mencerminkan intensitas aktivitas perkotaan yang tinggi.

Pola tutupan lahan ini menunjukkan bahwa pengembangan trayek angkutan umum perlu memprioritaskan konektivitas antara wilayah permukiman terbesar, seperti Bukit Intan, Gabek, dan Gerunggang, dengan kawasan pusat layanan seperti Girimaya, Rangkui, dan Taman Sari, dengan tetap mempertimbangkan keterbatasan fisik berupa keberadaan rawa, semak belukar, dan area vegetasi lainnya.





**Gambar 3.7** Peta Tutupan Lahan Kota Pangkal Pinang  
 Sumber: Dinas PUPR Kota Pangkalpinang, 2024 dan Hasil Olahan, 2025



### 3.4.7 KELAS JALAN KOTA PANGKAL PINANG

Kelas jalan merupakan pengelompokan ruas jalan berdasarkan fungsi, kapasitas, dan peranannya dalam melayani pergerakan lalu lintas di suatu wilayah. Pengelompokan ini penting untuk menentukan prioritas pembangunan, tingkat pelayanan, serta standar teknis yang harus diterapkan pada setiap ruas jalan. Di Kota Pangkal Pinang, jaringan jalan tersusun atas beberapa kelas, mulai dari jalan arteri primer, kolektor primer, hingga kolektor sekunder, yang masing-masing memiliki karakteristik dan distribusi yang berbeda di setiap kelurahan.





Tabel 3.12 Kelas Jalan Kota Pangkal Pinang

Zona	Kelas Jalan	Fungsi Jalan	Nama Jalan	Kelurahan	Peningkatan Ruas Jalan
21	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Raya Pasir Padi	Kelurahan Air Itam	-
22	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Kurma	Kelurahan Air Kepala Tujuh	-
22	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Pahlawan 12	Kelurahan Air Kepala Tujuh	-
22	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Raya Tua Tunu	Kelurahan Air Kepala Tujuh	-
22	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Tampuk Pinang Pura	Kelurahan Air Kepala Tujuh	-
12	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Air Mawar	Kelurahan Air Mawar	-
12	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Air Mawar Ujung	Kelurahan Air Mawar	-
12	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Arus Dalam	Kelurahan Air Mawar	-
12	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Teluk Bayur	Kelurahan Air Mawar	-
12	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Tirta Dharma	Kelurahan Air Mawar	-
17	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Abdullah H. Seman	Kelurahan Air Salemba	-
17	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Fatmawati	Kelurahan Air Salemba	-
17	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan M. Saleh Zainudin	Kelurahan Air Salemba	-
17	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Murai	Kelurahan Air Salemba	-
17	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Ranggi	Kelurahan Air Salemba	-
17	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Zulfan Rachman	Kelurahan Air Salemba	-
3	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Teluk Bayur	Kelurahan Ampui	-
7	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Bina Marga	Kelurahan Asam	-
7	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Sriwijaya	Kelurahan Asam	-
13	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Air Mangkok	Kelurahan Bacang	-
13	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Batu Nirwana II	Kelurahan Bacang	-
13	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Kalamaya	Kelurahan Bacang	-
13	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Nilam TPA	Kelurahan Bacang	-
13	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Tirta Dharma	Kelurahan Bacang	-
2	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Batin Tikal	Kelurahan Batin Tikal	-





Zona	Kelas Jalan	Fungsi Jalan	Nama Jalan	Kelurahan	Peningkatan Ruas Jalan
2	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Hamidah	Kelurahan Batin Tikal	-
2	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Kampung Melayu	Kelurahan Batin Tikal	-
2	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan KH. Hasan Basri Sulaiman	Kelurahan Batin Tikal	-
2	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Merdeka	Kelurahan Batin Tikal	-
2	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Stania	Kelurahan Batin Tikal	-
5	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Ahmad Rasidi Hamzah	Kelurahan Batu Intan	-
5	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Basuki Rahmat	Kelurahan Batu Intan	-
5	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Demang Singa Yudha	Kelurahan Batu Intan	-
1	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Ahmad Rasidi Hamzah	Kelurahan Bintang	-
1	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Sriwijaya	Kelurahan Bintang	-
1	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Toni Wen	Kelurahan Bintang	-
1	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Veteran	Kelurahan Bintang	-
5	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Abdullah Bursyah	Kelurahan Bukit Besar	-
5	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Demang Singa Yudha	Kelurahan Bukit Besar	-
5	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Girimaya	Kelurahan Bukit Besar	-
16	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Beringin Raya	Kelurahan Bukit Merapen	-
16	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Beringin Raya I	Kelurahan Bukit Merapen	-
16	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Fatmawati	Kelurahan Bukit Merapen	-
16	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Kampung Melayu	Kelurahan Bukit Merapen	-
16	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Letkol Saleh Ode	Kelurahan Bukit Merapen	-
16	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Pahlawan 12	Kelurahan Bukit Merapen	-
16	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Puyuh Raya	Kelurahan Bukit Merapen	-
16	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Raya Tua Tunu	Kelurahan Bukit Merapen	-





Zona	Kelas Jalan	Fungsi Jalan	Nama Jalan	Kelurahan	Peningkatan Ruas Jalan
16	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Stania	Kelurahan Bukit Merapen	-
9	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Batin Tikal	Kelurahan Bukit Sari	-
9	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Kampung Melayu	Kelurahan Bukit Sari	-
9	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Stania	Kelurahan Bukit Sari	-
18	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Mitro	Kelurahan Gabek Dua	-
18	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Natuna	Kelurahan Gabek Dua	-
18	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan R. Hundani	Kelurahan Gabek Dua	-
17	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Abdullah H. Seman	Kelurahan Gabek Satu	-
17	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Arwana	Kelurahan Gabek Satu	-
17	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Fatmawati	Kelurahan Gabek Satu	-
17	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan M. Saleh Zainudin	Kelurahan Gabek Satu	-
17	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Zulfan Rachman	Kelurahan Gabek Satu	-
14	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Bathin Iso	Kelurahan Gajah Mada	-
14	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Pahlawan 12	Kelurahan Gajah Mada	-
2	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan KH. Abdurahman Siddik	Kelurahan Gedung Nasional	-
2	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan KH. Hasan Basri Sulaiman	Kelurahan Gedung Nasional	-
2	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan RE - Sudirman	Kelurahan Gedung Nasional	-
24	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Selindung - Kerabut	Kelurahan Jerambah Gantung	-
24	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Fatmawati	Kelurahan Jerambah Gantung	-
24	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Jerambah Gantung	Kelurahan Jerambah Gantung	-
24	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Kulan Menuju Masjid Kayu	Kelurahan Jerambah Gantung	-
24	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Len Listrik	Kelurahan Jerambah Gantung	-





Zona	Kelas Jalan	Fungsi Jalan	Nama Jalan	Kelurahan	Peningkatan Ruas Jalan
24	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Musholla Kampak	Kelurahan Jerambah Gantung	-
24	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Padat Karya	Kelurahan Jerambah Gantung	-
15	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Adyaksa	Kelurahan Kacang Pedang	-
15	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Beringin Raya I	Kelurahan Kacang Pedang	-
15	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Letkol Saleh Ode	Kelurahan Kacang Pedang	-
15	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Pahlawan 12	Kelurahan Kacang Pedang	-
15	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Tampuk Pinang Pura	Kelurahan Kacang Pedang	-
8	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Adyaksa	Kelurahan Kejaksaan	-
8	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Batin Tikal	Kelurahan Kejaksaan	-
14	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Bathin Iso	Kelurahan Keramat	-
14	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Pahlawan 12	Kelurahan Keramat	-
12	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Ketapang	Kelurahan Ketapang	Pelebaran Jalan Menjadi 4/2 TT
11	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Kartini Selindung	Kelurahan Lontong Pancur	-
11	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Kerisi	Kelurahan Lontong Pancur	-
11	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan R. Hundani	Kelurahan Lontong Pancur	-
11	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Rustam Efendi	Kelurahan Lontong Pancur	-
1	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Ahmad Rasidi Hamzah	Kelurahan Masjid Jamik	-
1	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Mayor Haji Muhidin	Kelurahan Masjid Jamik	-
1	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Pegadaian	Kelurahan Masjid Jamik	-
1	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Toni Wen	Kelurahan Masjid Jamik	-
7	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Ahmad Rasidi Hamzah	Kelurahan Melintang	-





Zona	Kelas Jalan	Fungsi Jalan	Nama Jalan	Kelurahan	Peningkatan Ruas Jalan
7	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Sriwijaya	Kelurahan Melintang	-
10	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Cut Nyak Dien	Kelurahan Opas Indah	-
10	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan RE - Sudirman	Kelurahan Opas Indah	-
6	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Basuki Rahmat Ujung	Kelurahan Parit Lalang	-
6	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Bina Marga	Kelurahan Parit Lalang	-
6	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan SD MIN	Kelurahan Parit Lalang	-
6	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Sriwijaya	Kelurahan Parit Lalang	-
6	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Veteran	Kelurahan Parit Lalang	-
1	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Gunung Kawi	Kelurahan Pasar Padi	-
1	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Komplek Pasar	Kelurahan Pasar Padi	-
1	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Pegadaian	Kelurahan Pasar Padi	-
1	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Perniagaan	Kelurahan Pasar Padi	-
1	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Ratu Tunggal	Kelurahan Pasar Padi	-
11	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Natuna	Kelurahan Pasir Garam	-
11	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan R. Hundani	Kelurahan Pasir Garam	-
3	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Batu Kaldera	Kelurahan Pasir Putih	-
3	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Komplek Pasar	Kelurahan Pasir Putih	-
3	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Ratna Raya	Kelurahan Pasir Putih	-
3	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Teluk Bayur	Kelurahan Pasir Putih	-
8	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Bathin Iso	Kelurahan Pintu Air	-
2	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan KH. Abdurahman Siddik	Kelurahan Rawa Bangun	-
2	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan KH. Hasan Basri Sulaiman	Kelurahan Rawa Bangun	-
10	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Cut Nyak Dien	Kelurahan Rejosari	-
10	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Mitro	Kelurahan Rejosari	-
10	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Natuna	Kelurahan Rejosari	-
25	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Selindung - Kerabut	Kelurahan Selindung	-
25	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Kartini Selindung	Kelurahan Selindung	-
25	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Padat Karya	Kelurahan Selindung	-
25	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Sekolah	Kelurahan Selindung	-
18	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Fatmawati	Kelurahan Selindung Baru	-





Zona	Kelas Jalan	Fungsi Jalan	Nama Jalan	Kelurahan	Peningkatan Ruas Jalan
18	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Kartini Selindung	Kelurahan Selindung Baru	-
18	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Rustam Efendi	Kelurahan Selindung Baru	-
5	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Ratna Raya	Kelurahan Semabung Baru	-
4	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Arus Dalam	Kelurahan Semabung Lama	-
4	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Batu Kaldera	Kelurahan Semabung Lama	-
4	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Batu Nirwana II	Kelurahan Semabung Lama	-
20	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Temberan - Sinar Bulan	Kelurahan Sinar Bulan	-
20	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Tanjung Bunga	Kelurahan Sinar Bulan	-
6	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Basuki Rahmat	Kelurahan Sriwijaya	-
6	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Basuki Rahmat Ujung	Kelurahan Sriwijaya	-
9	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Fatmawati	Kelurahan Taman Bunga	-
9	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Kampung Melayu	Kelurahan Taman Bunga	-
9	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan M. Saleh Zainudin	Kelurahan Taman Bunga	-
9	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Murai	Kelurahan Taman Bunga	-
9	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Stania	Kelurahan Taman Bunga	-
19	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Temberan - Sinar Bulan	Kelurahan Temberan	-
19	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Newport	Kelurahan Temberan	-
19	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Raya Pasir Padi	Kelurahan Temberan	-
19	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Tanjung Bunga	Kelurahan Temberan	-
23	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Kampak - Tua Tunu Indah	Kelurahan Tua Tunu Indah	-
23	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Fatmawati	Kelurahan Tua Tunu Indah	-
23	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Jerambah Gantung	Kelurahan Tua Tunu Indah	-





Zona	Kelas Jalan	Fungsi Jalan	Nama Jalan	Kelurahan	Peningkatan Ruas Jalan
23	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Kulan Menuju Masjid Kayu	Kelurahan Tua Tunu Indah	-
23	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Kurma	Kelurahan Tua Tunu Indah	-
23	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Musholla Kampak	Kelurahan Tua Tunu Indah	-
23	Kelas III B	Jalan Kolektor Sekunder	Jalan Raya Tua Tunu	Kelurahan Tua Tunu Indah	-
21	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan Pulau Anyer	Kelurahan Air Itam	-
21	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan Pulau Bangka	Kelurahan Air Itam	-
21	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan Pulau Batu Dinding I	Kelurahan Air Itam	-
21	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan Pulau Batu Dinding II	Kelurahan Air Itam	-
21	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan Pulau Belitung I	Kelurahan Air Itam	-
21	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan Pulau Belitung II	Kelurahan Air Itam	-
21	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan Pulau Gelasa	Kelurahan Air Itam	-
21	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan Pulau Lindung Darat	Kelurahan Air Itam	-
21	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan Pulau Lindung Laut	Kelurahan Air Itam	-
21	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan Pulau Mandanau	Kelurahan Air Itam	-
21	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan Pulau Pongok I	Kelurahan Air Itam	-
21	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan Pulau Punai	Kelurahan Air Itam	-
21	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan Pulau Semujur	Kelurahan Air Itam	-
21	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Simpang Semabung - Sampur (Jalan Depati Hamzah)	Kelurahan Air Itam	-
12	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan Alexander-Trem	Kelurahan Air Mawar	-
12	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan Alexander-Trem	Kelurahan Air Mawar	-
12	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan Alexander-Trem (JKP-3)	Kelurahan Air Mawar	-
3	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan RE. Martadinata	Kelurahan Ampui	-
3	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan Sumberejo	Kelurahan Ampui	-
7	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Pangkalpinang-Bts. Kota (Sp. Katis) (Jalan Solihin GP)	Kelurahan Asam	-
13	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan Alexander-Trem	Kelurahan Bacang	-





Zona	Kelas Jalan	Fungsi Jalan	Nama Jalan	Kelurahan	Peningkatan Ruas Jalan
13	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Simpang Semabung - Sampur (Jalan Depati Hamzah)	Kelurahan Bacang	-
13	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan Alexander-Trem	Kelurahan Bacang	-
13	Kelas III A	Jalan Lokal Sekunder	Jalan Alexander	Kelurahan Bacang	Pelebaran Jalan Menjadi 4/2 TT
2	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan A. Yani	Kelurahan Batin Tikal	Pelebaran Jalan Menjadi 4/2 TT
14	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Pangkalpinang-Bts. Kota (Sp. Katis) (Jalan Solihin GP)	Kelurahan Gajah Mada	-
2	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan Trem	Kelurahan Gedung Nasional	-
8	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan A. Yani	Kelurahan Kejaksaan	Pelebaran Jalan Menjadi 4/2 TT
14	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Pangkalpinang-Bts. Kota (Sp. Katis) (Jalan Solihin GP)	Kelurahan Keramat	-
12	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan Sumberejo	Kelurahan Ketapang	-
1	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan A. Yani	Kelurahan Masjid Jamik	Pelebaran Jalan Menjadi 4/2 TT
1	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Pangkalpinang-Bts. Kota (Sp. Katis) (Jalan Solihin GP)	Kelurahan Masjid Jamik	Pembangunan Median Jalan 4/2 TT menjadi 4/2 T
7	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Pangkalpinang-Bts. Kota (Sp. Katis) (Jalan Solihin GP)	Kelurahan Melintang	-
7	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Pangkalpinang-Bts. Kota (Sp. Katis) (Jalan Solihin GP)	Kelurahan Melintang	Pembangunan Median Jalan 4/2 TT menjadi 4/2 T
10	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan Alexander-Trem	Kelurahan Opas Indah	-
10	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan Trem	Kelurahan Opas Indah	-
1	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan Trem	Kelurahan Pasar Padi	-
3	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan Alexander-Trem	Kelurahan Pasir Putih	-
3	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan Alexander-Trem (JKP-3)	Kelurahan Pasir Putih	-
8	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan A. Yani	Kelurahan Pintu Air	Pelebaran Jalan Menjadi 4/2 TT
2	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan A. Yani	Kelurahan Rawa Bangun	Pelebaran Jalan Menjadi 4/2 TT
10	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan RE. Martadinata	Kelurahan Rejosari	-
10	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan Trem	Kelurahan Rejosari	-
25	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan Lingkar Timur	Kelurahan Selindung	-
5	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Simpang Semabung - Sampur (Jalan Depati Hamzah)	Kelurahan Semabung Baru	-





Zona	Kelas Jalan	Fungsi Jalan	Nama Jalan	Kelurahan	Peningkatan Ruas Jalan
4	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan Alexander-Trem	Kelurahan Semabung Lama	-
4	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Simpang Semabung - Sampur (Jalan Depati Hamzah)	Kelurahan Semabung Lama	-
4	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan Alexander-Trem (JKP-3)	Kelurahan Semabung Lama	-
20	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan Pulau Bangka	Kelurahan Sinar Bulan	-
20	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan Pulau Gelasa	Kelurahan Sinar Bulan	-
20	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan Pulau Ketawai	Kelurahan Sinar Bulan	-
20	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan Pulau Ketawai I	Kelurahan Sinar Bulan	-
20	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan Pulau Ketawai II	Kelurahan Sinar Bulan	-
20	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan Pulau Nangka	Kelurahan Sinar Bulan	-
20	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Simpang Semabung - Sampur (Jalan Depati Hamzah)	Kelurahan Sinar Bulan	-
9	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan A. Yani	Kelurahan Taman Bunga	Pelebaran Jalan Menjadi 4/2 TT
19	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Jalan PPI	Kelurahan Temberan	-
19	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Pasir Padi - Sp. Alexander (Jalan Laksamana Malahayati)	Kelurahan Temberan	-
19	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Simpang Semabung - Sampur (Jalan Depati Hamzah)	Kelurahan Temberan	-
19	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Sp. Alexander - Sp. Lingkar Timur	Kelurahan Temberan	-
23	Kelas III A	Jalan Kolektor Primer	Balunujuk (UBB)-Pelempang	Kelurahan Tua Tunu Indah	-
21	Kelas I	Jalan Arteri Primer	Jalan Akses Bandara	Kelurahan Air Itam	-
21	Kelas I	Jalan Arteri Primer	Jalan Pulau Pelepas	Kelurahan Air Itam	-
21	Kelas I	Jalan Arteri Primer	Sp. Jalan Alexander – Sp. Jalan Air Itam (Jalan Alexander)	Kelurahan Air Itam	-
21	Kelas I	Jalan Arteri Primer	Sp. Jln. Air Itam - Sp. Jln. Pulau Pelepas	Kelurahan Air Itam	-





Zona	Kelas Jalan	Fungsi Jalan	Nama Jalan	Kelurahan	Peningkatan Ruas Jalan
12	Kelas I	Jalan Arteri Primer	Sp. Pelabuhan Pangkal Balam – Sp. Jalan Alexander (Jalan Ketapang)	Kelurahan Air Mawar	Pelebaran Jalan Menjadi 4/2 TT
17	Kelas I	Jalan Arteri Primer	Jalan Sudirman	Kelurahan Air Salemba	Pelebaran Jalan Menjadi 4/2 T
7	Kelas I	Jalan Arteri Primer	Jalan Depati Amir / Jalan Mento	Kelurahan Asam	Pelebaran Jalan Menjadi 4/2 T
13	Kelas I	Jalan Arteri Primer	Sp. Jalan Alexander – Sp. Jalan Air Itam (Jalan Alexander)	Kelurahan Bacang	-
13	Kelas I	Jalan Arteri Primer	Sp. Jln. Air Itam - Sp. Jln. Pulau Pelepas	Kelurahan Bacang	-
13	Kelas I	Jalan Arteri Primer	Sp. Pelabuhan Pangkal Balam – Sp. Jalan Alexander (Jalan Ketapang)	Kelurahan Bacang	Pelebaran Jalan Menjadi 4/2 TT
2	Kelas I	Jalan Arteri Primer	Jalan Sudirman	Kelurahan Batin Tikal	Pelebaran Jalan Menjadi 4/2 T
5	Kelas I	Jalan Arteri Primer	Jalan Mayor Syafri	Kelurahan Batu Intan	-
5	Kelas I	Jalan Arteri Primer	Jalan Soekarno-Hatta	Kelurahan Batu Intan	-
1	Kelas I	Jalan Arteri Primer	Jalan Mayor Syafri	Kelurahan Bintang	-
5	Kelas I	Jalan Arteri Primer	Jalan Soekarno-Hatta	Kelurahan Bukit Besar	-
18	Kelas I	Jalan Arteri Primer	Jalan Sudirman	Kelurahan Gabek Dua	Pelebaran Jalan Menjadi 4/2 T
18	Kelas I	Jalan Arteri Primer	Jalan Yos Sudarso	Kelurahan Gabek Dua	-
17	Kelas I	Jalan Arteri Primer	Jalan Sudirman	Kelurahan Gabek Satu	Pelebaran Jalan Menjadi 4/2 T
14	Kelas I	Jalan Arteri Primer	Jalan Depati Amir / Jalan Mento	Kelurahan Gajah Mada	Pelebaran Jalan Menjadi 4/2 T
2	Kelas I	Jalan Arteri Primer	Jalan Sudirman	Kelurahan Gedung Nasional	Pelebaran Jalan Menjadi 4/2 T
14	Kelas I	Jalan Arteri Primer	Jalan Depati Amir / Jalan Mento	Kelurahan Keramat	Pelebaran Jalan Menjadi 4/2 T
12	Kelas I	Jalan Arteri Primer	Jalan Yos Sudarso	Kelurahan Ketapang	-
12	Kelas I	Jalan Arteri Primer	Sp. Pelabuhan Pangkal Balam – Sp. Jalan Alexander (Jalan Ketapang)	Kelurahan Ketapang	Pelebaran Jalan Menjadi 4/2 TT
11	Kelas I	Jalan Arteri Primer	Jalan Yos Sudarso	Kelurahan Lontong Pancur	-
1	Kelas I	Jalan Arteri Primer	Jalan Mayor Syafri	Kelurahan Masjid Jamik	-
1	Kelas I	Jalan Arteri Primer	Jalan Mesjid Jami'	Kelurahan Masjid Jamik	-





Zona	Kelas Jalan	Fungsi Jalan	Nama Jalan	Kelurahan	Peningkatan Ruas Jalan
1	Kelas I	Jalan Arteri Primer	Jalan Sudirman	Kelurahan Masjid Jamik	Pelebaran Jalan Menjadi 4/2 T
7	Kelas I	Jalan Arteri Primer	Jalan Depati Amir / Jalan Mento	Kelurahan Melintang	Pelebaran Jalan Menjadi 4/2 T
10	Kelas I	Jalan Arteri Primer	Jalan Sudirman	Kelurahan Opas Indah	Pelebaran Jalan Menjadi 4/2 T
1	Kelas I	Jalan Arteri Primer	Jalan Mayor Syafri	Kelurahan Pasar Padi	-
1	Kelas I	Jalan Arteri Primer	Jalan Sudirman	Kelurahan Pasar Padi	Pelebaran Jalan Menjadi 4/2 T
11	Kelas I	Jalan Arteri Primer	Jalan Yos Sudarso	Kelurahan Pasir Garam	-
8	Kelas I	Jalan Arteri Primer	Jalan Depati Amir / Jalan Mento	Kelurahan Pintu Air	Pelebaran Jalan Menjadi 4/2 T
10	Kelas I	Jalan Arteri Primer	Jalan Sudirman	Kelurahan Rejosari	Pelebaran Jalan Menjadi 4/2 T
25	Kelas I	Jalan Arteri Primer	Sei Liat-Bts. Kota Pangkal Pinang	Kelurahan Selindung	-
18	Kelas I	Jalan Arteri Primer	Jalan Sudirman	Kelurahan Selindung Baru	Pelebaran Jalan Menjadi 4/2 T
18	Kelas I	Jalan Arteri Primer	Sei Liat-Bts. Kota Pangkal Pinang	Kelurahan Selindung Baru	-
5	Kelas I	Jalan Arteri Primer	Jalan Mayor Syafri	Kelurahan Semabung Baru	-
5	Kelas I	Jalan Arteri Primer	Jalan Soekarno-Hatta	Kelurahan Semabung Baru	-
9	Kelas I	Jalan Arteri Primer	Jalan Sudirman	Kelurahan Taman Bunga	Pelebaran Jalan Menjadi 4/2 T
19	Kelas I	Jalan Arteri Primer	Sp. Jalan Alexander – Sp. Jalan Air Itam (Jalan Alexander)	Kelurahan Temberan	-
19	Kelas I	Jalan Arteri Primer	Sp. Pelabuhan Pangkal Balam – Sp. Jalan Alexander (Jalan Ketapang)	Kelurahan Temberan	Pelebaran Jalan Menjadi 4/2 TT

Sumber: Dinas PUPR Kota Pangkal Pinang, 2022





Berdasarkan data kelas jalan Kota Pangkal Pinang, jaringan jalan didominasi oleh Jalan Kolektor Sekunder (Kelas III B) yang tersebar di hampir seluruh kelurahan dengan jumlah mencapai ratusan ruas, menunjukkan bahwa struktur jaringan kota didesain untuk melayani pergerakan skala lokal hingga menengah di lingkungan permukiman. Di atasnya, terdapat Jalan Kolektor Primer (Kelas III A) yang juga cukup banyak dan berfungsi menghubungkan kawasan permukiman dengan pusat kegiatan kota, termasuk sejumlah ruas strategis seperti Jalan Alexander–Trem, Jalan Depati Hamzah, dan Jalan A. Yani yang tercatat di lebih dari 20 zona kelurahan. Sementara itu, Jalan Arteri Primer (Kelas I) menempati jumlah yang lebih sedikit namun memegang peran vital, meliputi koridor penting seperti Jalan Sudirman, Jalan Depati Amir, dan Jalan Soekarno-Hatta yang tersebar di lebih dari 15 kelurahan, beberapa di antaranya direncanakan untuk peningkatan kapasitas melalui program pelebaran menjadi 4/2 jalur terbagi (TT atau T). Adanya banyak ruas yang telah atau akan ditingkatkan kapasitasnya menunjukkan bahwa mobilitas perkotaan semakin meningkat sehingga memerlukan peningkatan kualitas jaringan jalan untuk mendukung konektivitas antarkawasan serta kelancaran aktivitas ekonomi dan sosial di Kota Pangkal Pinang.





## BAB 4 ANALISIS JARINGAN TRAYEK ANGKUTAN

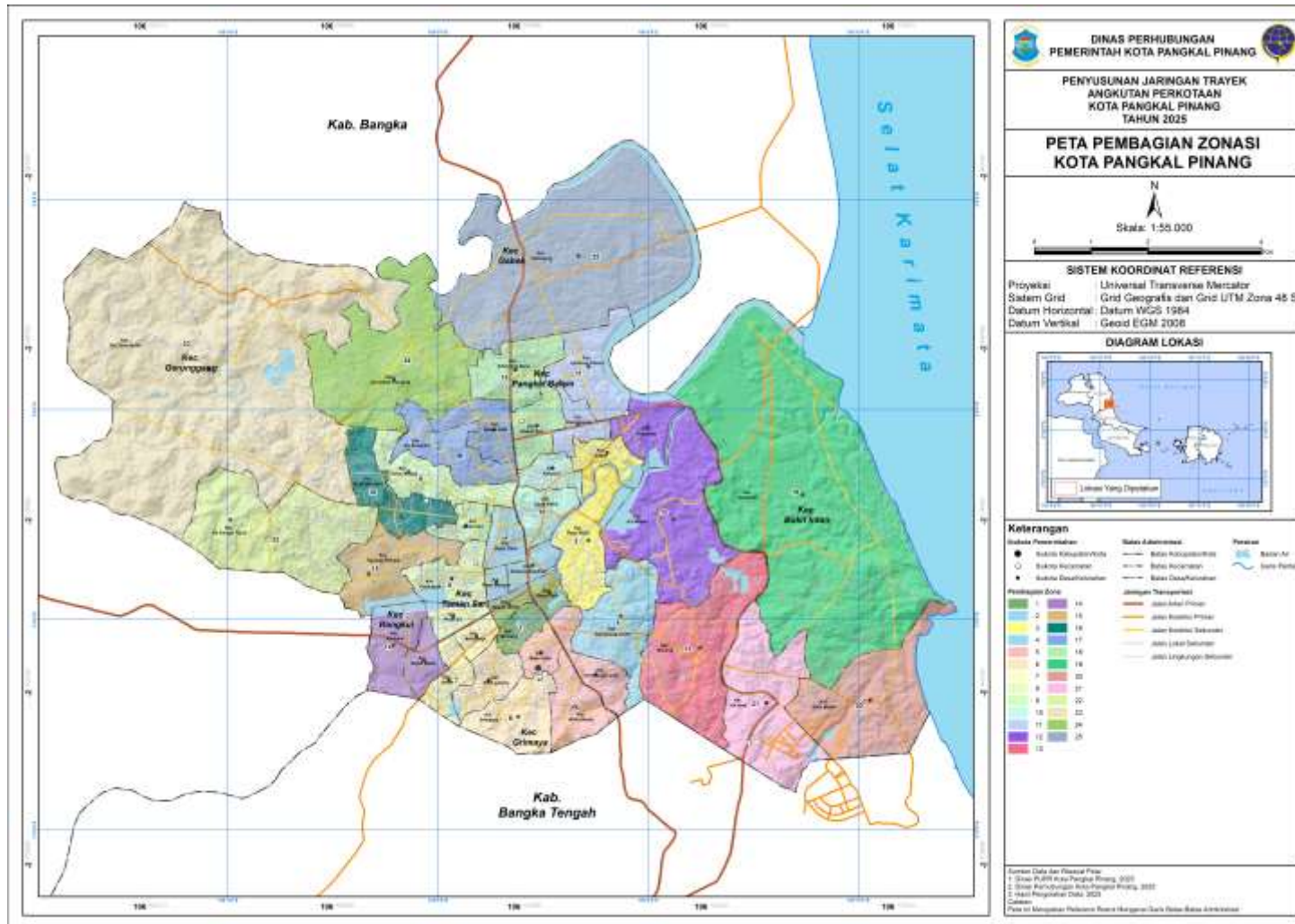
### 4.1 JUMLAH PERMINTAAN PERJALANAN

Wilayah studi yang ditetapkan mencakup Kota Pangkal Pinang hingga akses jalan menuju luar kota, yaitu ke arah Kabupaten Bangka dan Kabupaten Bangka Tengah. Untuk keperluan pemodelan transportasi, wilayah studi ini dibagi menjadi beberapa zona perjalanan (*Traffic Analysis Zones/TZ*). Setiap zona merepresentasikan satuan analisis yang digunakan untuk mengestimasi pola pergerakan orang dan barang. Pembagian zona dilakukan dengan mempertimbangkan:

1. Karakteristik tata guna lahan (permukiman, pusat kegiatan, kawasan industri, fasilitas umum).
2. Kepadatan penduduk dan aktivitas ekonomi.
3. Keterhubungan jaringan jalan utama.
4. Batas administratif dan fisik (sungai, jalan arteri, batas kota).

Dalam model jaringan, setiap zona diwakili oleh satu titik pusat zona (*Centroid*). Centroid berfungsi sebagai titik abstraksi yang mewakili seluruh aktivitas perjalanan dalam zona tersebut. Untuk menghubungkan *centroid* ke jaringan jalan, digunakan *centroid connector*, yaitu link penghubung yang menghubungkan titik centroid ke simpul (*node*) terdekat pada jaringan jalan.

Pembagian zona ini menjadi dasar dalam penyusunan *Matriks Origin-Destination* (OD), yang menggambarkan jumlah perjalanan dari setiap zona asal (*Origin*) ke setiap zona tujuan (*Destination*). Matriks OD akan digunakan untuk analisis distribusi perjalanan, pemodelan rute, dan evaluasi kinerja jaringan jalan. Lebih jelasnya Pembagian Zona dalam Model Jaringan Jalan Kota Pangkal Pinang dapat dilihat pada gambar di bawah ini.



**Gambar 4.1** Peta Pembagian Zona dalam Model Jaringan Jalan Kota Pangkalpinang  
 Sumber: Hasil Olah Data, 2025

**Tabel 4.1** Daftar Pusat Zona Dalam Model Jaringan Jalan Kota Pangkal Pinang

No.	Pusat Zona	No	Pusat Zona
1	Masjid Jamik, Pasir Padi	15	Kacang Pedang
2	Rawa Bangun, Batin Tikal, Gedung Nasional	16	Bukit Merapin
3	Pasir Putih, Ampui	17	Air Salemba, Gabek Satu
4	Sembung Lama	18	Selindung Baru, Gabek Dua
5	Sembung Baru, Batu Intan, Bukit	19	Temberan
6	Parit Lalang, Sriwijaya	20	Sinar Bulan
7	Melintang, Asam	21	Air Itam
8	Kejaksanaan, Pintu Air	22	Air Kepala Tujuh
9	Bukit Sari, Taman Bunga	23	Tua Tunu
10	Rejosari, Opas Indah	24	Jerambah Gantung
11	Lontong Pancur, Pasir Garam	25	Selindung
12	Ketapang, Air Mawar	26	Pelabuhan Pangkal Balam
13	Bacang	27	Kabupaten Bangka
14	Keramat, Gajah Mada	28	Kabupaten Bangka Tengah

Sumber: Hasil Olah Data, 2025

Matriks Asal Tujuan (MAT) Tahun Dasar 2025 merupakan basis pola perjalanan di wilayah studi yang akan digunakan sebagai acuan dalam perencanaan jaringan trayek dan pembuatan MAT prediksi di masa mendatang. Pada analisis ini, data MAT diperoleh dari studi sebelumnya, yaitu MAT tahun 2024, yang kemudian digunakan sebagai input utama dalam proses kalibrasi. Kalibrasi dilakukan untuk menyesuaikan kondisi lalu lintas aktual tahun 2025 dengan mempertimbangkan pertumbuhan penduduk, perkembangan tata guna lahan, dan dinamika pergerakan di Kota Pangkal Pinang. Proses ini mencakup:

1. Penyesuaian volume perjalanan berdasarkan data survei lalu lintas dan proyeksi pertumbuhan.
2. Validasi terhadap distribusi asal-tujuan agar sesuai dengan pola mobilitas terkini.
3. Integrasi data sekunder (RTRW, BPS, dan data transportasi) untuk memastikan akurasi.

Dengan demikian, MAT 2025 yang dihasilkan mencerminkan kondisi riil pergerakan di wilayah studi dan siap digunakan untuk tahap *Trip Assignment* serta perencanaan jaringan trayek yang lebih responsif terhadap kebutuhan masyarakat.



Tabel 4.2 Matriks Asal Tujuan Kota Pangkal Pinang Tahun 2025

ZONA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	Oi
1	148	179	228	72	184	61	4	5	15	24	56	80	92	22	118	2	3	38	23	441	16	34	17	14	22	0	248	142	2286
2	170	107	55	30	53	7	3	129	103	86	69	66	22	5	395	45	7	57	15	3	2	3	0	5	55	0	106	18	1617
3	124	61	431	90	72	17	22	0	3	28	13	23	38	12	13	0	1	16	1	72	7	2	2	2	19	1	65	148	1283
4	117	49	90	62	77	23	41	0	12	7	3	12	20	12	6	0	1	11	13	65	35	3	1	3	8	1	67	333	1071
5	382	213	66	98	137	12	20	1	11	57	26	60	34	6	4	1	2	41	12	38	20	0	2	3	41	0	5	197	1488
6	140	54	33	55	63	226	97	7	22	76	54	81	27	331	25	6	4	8	15	141	14	4	46	37	34	1	56	60	1714
7	2	3	1	2	4	98	132	1	2	2	1	3	1	76	45	1	1	1	0	2	1	15	3	2	1	0	36	85	522
8	27	190	2	1	1	0	1	164	1	2	0	1	0	24	98	59	0	0	1	1	0	9	19	32	1	0	314	9	958
9	27	160	5	4	4	4	3	11	153	252	46	45	7	270	6	49	124	53	4	4	0	5	0	25	17	0	28	24	1332
10	26	130	24	1	24	17	4	13	247	147	55	146	15	150	6	34	210	124	24	12	1	9	2	37	63	0	347	57	1924
11	51	81	11	2	7	13	2	1	56	68	190	48	16	8	4	12	12	62	8	1	0	19	1	7	48	0	158	36	922
12	43	71	27	12	54	45	62	0	38	169	53	342	58	27	17	1	50	83	21	74	12	3	7	19	62	0	137	46	1532
13	111	63	38	28	34	14	18	1	14	24	20	58	106	14	6	0	25	29	65	646	40	1	2	8	27	0	162	91	1645
14	43	14	1	1	5	335	85	9	228	155	7	4	2	155	57	3	8	39	3	11	1	9	2	1	37	0	116	546	1878
15	105	190	13	1	0	0	38	81	1	3	1	19	2	21	118	2	12	9	0	1	0	26	11	9	8	0	93	177	942
16	15	158	2	1	1	0	1	20	9	9	2	4	1	4	4	151	58	61	1	0	0	9	1	4	51	0	5	5	580
17	0	0	0	0	0	0	0	0	77	206	8	19	6	2	30	57	93	215	5	1	0	183	7	4	92	0	24	0	1031
18	44	91	17	6	17	2	2	2	59	145	62	141	24	47	22	56	207	8	4	1	0	88	15	70	249	0	265	12	1656
19	7	6	1	5	6	3	2	1	4	14	4	8	127	7	0	3	3	2	239	23	0	18	1	2	3	0	3	293	789
20	465	6	80	70	41	85	40	1	23	58	5	87	647	64	2	4	8	5	8	167	2	16	1	4	11	0	26	141	2069
21	29	6	9	50	33	8	13	1	3	6	3	20	49	6	1	1	1	2	0	2	285	14	2	1	3	0	17	330	897
22	28	14	2	1	0	0	14	5	1	7	14	2	0	3	19	11	155	82	14	1	1	228	14	15	74	0	20	89	813
23	22	7	3	0	0	1	1	16	0	4	2	12	1	2	27	2	18	39	3	0	0	33	215	9	18	0	170	3	609
24	1	1	0	0	0	0	16	19	41	5	11	4	1	20	5	8	65	1	1	0	15	4	158	78	1	6	0	461	
25	23	104	20	5	13	7	0	6	21	49	44	54	23	55	22	41	88	255	6	2	0	80	7	85	167	1	213	18	1410
26	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	4
27	505	34	24	15	1	110	149	193	1	182	101	86	23	50	59	4	42	162	40	3	2	25	135	13	93	3	53	90	2199
28	270	51	60	230	135	21	44	4	35	102	43	60	77	488	249	0	0	56	259	221	418	152	1	17	47	0	123	1	3164
Did	2927	2044	1243	844	965	1109	798	689	1156	1925	887	1491	1423	1864	1373	550	1143	1523	786	1933	856	1004	520	587	1330	8	2862	2952	36793

Sumber: Hasil Olah Data, 2025



### 4.1.1 ANALISIS POLA PERGERAKAN

Analisis pola pergerakan merupakan langkah penting dalam memahami dinamika mobilitas di wilayah studi. Pola ini mencerminkan interaksi antara zona asal dan tujuan perjalanan, yang dipengaruhi oleh karakteristik tata guna lahan, kepadatan penduduk, serta keterhubungan jaringan jalan. Dalam konteks Kota Pangkal Pinang dan akses menuju Kabupaten Bangka serta Kabupaten Bangka Tengah, pergerakan tidak hanya terjadi di dalam kota, tetapi juga melibatkan arus keluar-masuk yang signifikan. Zona eksternal (Kabupaten Bangka dan Kabupaten Bangka Tengah) menjadi kontributor utama terhadap volume perjalanan, menunjukkan tingginya intensitas keterhubungan antarwilayah.

Selain itu, pusat kota Pangkal Pinang berperan sebagai *attractor* utama, dengan dominasi aktivitas perdagangan, administrasi, dan wisata. Kawasan ini memiliki daya tarik yang kuat terhadap pergerakan dari zona lain, baik internal maupun eksternal. Pola ini mengindikasikan pentingnya pengelolaan jaringan jalan dan transportasi untuk mendukung kelancaran mobilitas serta pemerataan akses antar zona.

Pola pergerakan yang terbentuk menunjukkan dominasi dua kelompok zona: zona eksternal dan zona pusat kota. Zona eksternal (Zona 27 – Kabupaten Bangka dan Zona 28 – Kabupaten Bangka Tengah) menjadi kontributor terbesar terhadap arus lalu lintas yang masuk dan keluar Kota Pangkalpinang, mencerminkan tingginya intensitas perjalanan antarwilayah. Sementara itu, Zona 1 (pusat Kota Pangkalpinang) berperan sebagai *attractor* utama, dengan daya tarik kuat untuk aktivitas perdagangan, administrasi, dan wisata.

Kedua kelompok zona ini, bersama dengan beberapa kawasan permukiman padat dan pusat kegiatan, membentuk pola interaksi yang signifikan dalam jaringan transportasi. Untuk memberikan gambaran lebih jelas mengenai distribusi pergerakan, berikut disajikan lima zona dengan volume perjalanan tertinggi, baik untuk asal (Oi) maupun tujuan (Dd), yang merepresentasikan pusat-pusat aktivitas utama di wilayah studi. Lebih jelasnya pergerakan zona eksternal dan internal tertinggi di Kota Pangkal Pinang dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

**Tabel 4.3** Pola Pergerakan Zona Eksternal Kota Pangkal Pinang

Ranking	Zona	Oi (Total perjalanan keluar)	Keterangan
1	Zona 27 – Kabupaten Bangka	3199	Pergerakan sangat tinggi; zona eksternal
2	Zona 28 – Kabupaten Bangka Tengah	3164	Zona eksternal, intensitas tinggi
3	Zona 1 – Masjid Jamik, Pasir Padi	2286	Kawasan pusat kota & destinasi wisata
4	Zona 2 – Rawa Bangun, Batin Tikal	1617	Kawasan permukiman besar dekat pusat
5	Zona 6 – Parit Lalang, Sriwijaya	1714	Kawasan pendidikan & permukiman padat

Sumber: Hasil Olah Data, 2025

**Tabel 4.4** Pola Pergerakan Zona Internal Kota Pangkal Pinang

Ranking	Zona	Oi (Total perjalanan keluar)	Keterangan
1	Zona 1 – Masjid Jamik, Pasir Padi	2927	Pusat kota, komersial, wisata pantai

2	<b>Zona 27 – Kabupaten Bangka</b>	<b>2862</b>	Tarikan besar dari seluruh zona
3	<b>Zona 28 – Kabupaten Bangka Tengah</b>	<b>2952</b>	Sentral pergerakan luar kota
4	<b>Zona 6 – Parit Lalang, Sriwijaya</b>	<b>1714</b>	Permukiman + kegiatan perdagangan
5	<b>Zona 10 – Rejosari, Opas Indah</b>	<b>1156</b>	Kawasan administratif dan permukiman padat

Sumber: Hasil Olah Data, 2025

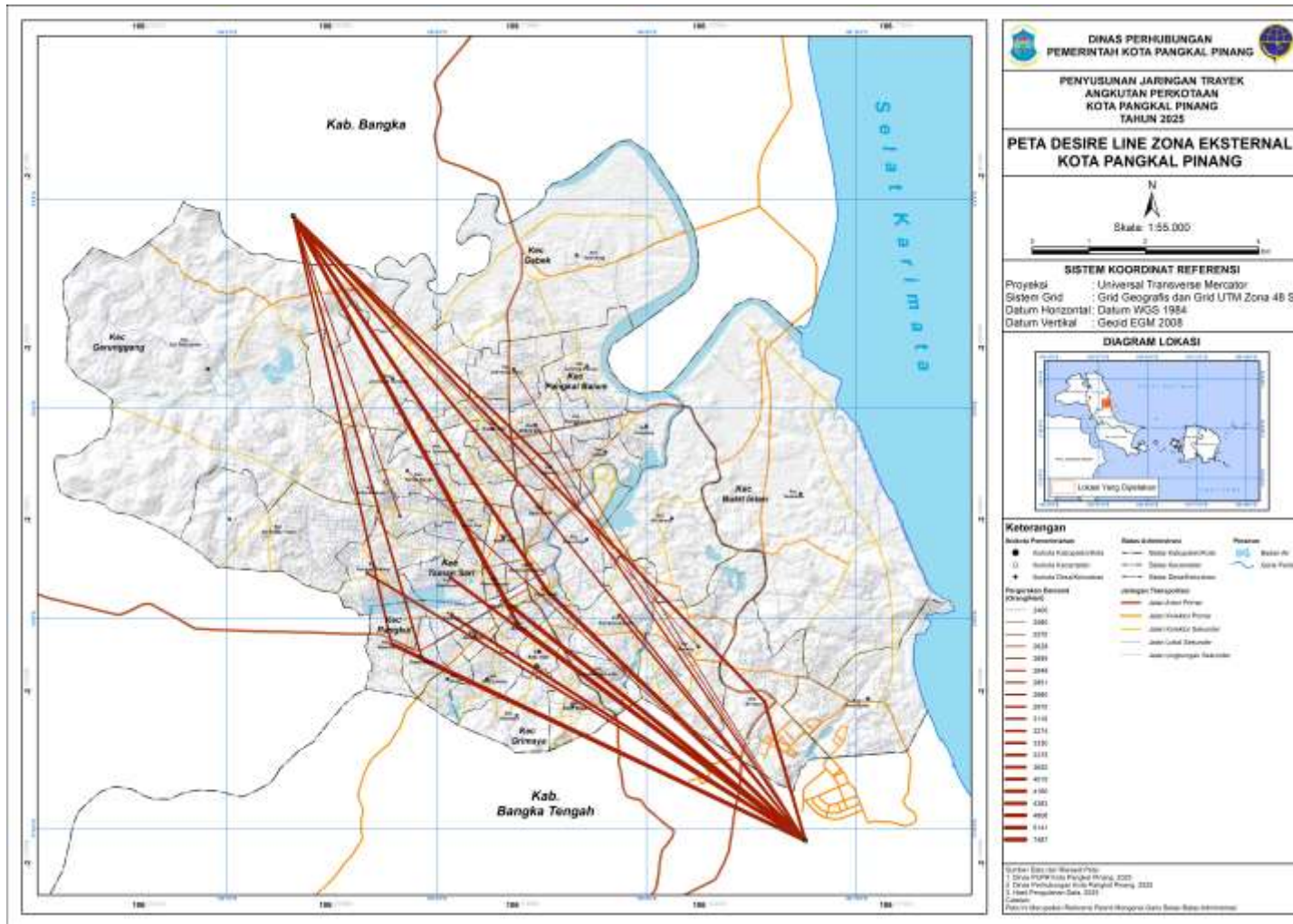
Secara spasial, pola pergerakan digambarkan oleh peta *desire line*. Peta ini menggambarkan arah dan intensitas pergerakan perjalanan antara zona asal (*Origin*) dan zona tujuan (*Destination*) di Kota Pangkal Pinang. Pola pergerakan yang teridentifikasi menunjukkan konsentrasi yang sangat kuat menuju *Central Business District* (CBD) Pangkal Pinang. Sebagian besar arus perjalanan bersifat radial, dengan titik asal tersebar di kawasan permukiman dan zona eksternal, mengarah ke pusat kota. Volume pergerakan harian berada pada kisaran sedang hingga tinggi ( $\pm 1.800$ – $3.500$  orang/hari) untuk interaksi internal, sedangkan arus terbesar berasal dari Kabupaten Bangka dan Kabupaten Bangka Tengah menuju CBD dengan volume mencapai  $\pm 7.400$  orang/hari.

Kondisi ini menegaskan kebutuhan akan jaringan angkutan yang terintegrasi dan moda berkapasitas besar untuk mendukung mobilitas yang efisien. Untuk memberikan gambaran visual mengenai arah dan intensitas pergerakan tersebut, berikut disajikan peta *desire line* yang memperlihatkan pola interaksi antar zona, baik internal (dalam kota) maupun eksternal (antarwilayah). Lebih jelasnya peta *desire line zone*.

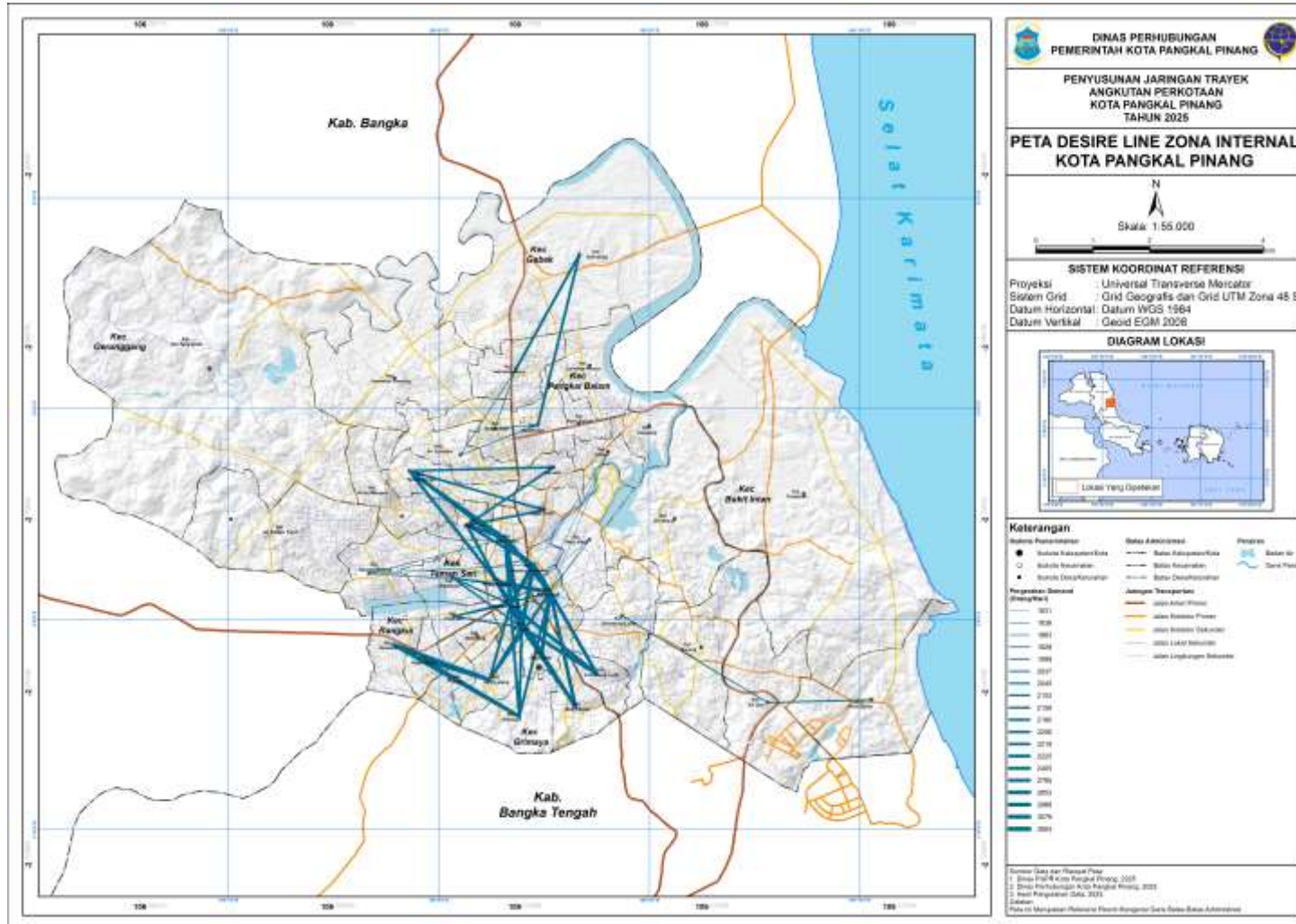
#### 4.1.2 ANALISIS POLA PERGERAKAN ANTAR ZONA

Pergerakan antar wilayah menunjukkan bahwa hubungan Kota Pangkalpinang dengan zona eksternal, khususnya Zona 27 (Kabupaten Bangka) dan Zona 28 (Bangka Tengah), sangat dominan. Arus perjalanan besar seperti dari Zona 1 ke 27 dan 28, serta dari Zona 20 ke 27, menegaskan bahwa kawasan luar kota menjadi sumber dan tujuan utama aktivitas komuter. Ketergantungan mobilitas ini memperlihatkan bahwa fungsi Pangkalpinang sebagai pusat kerja, layanan, dan perdagangan juga ditopang oleh pergerakan harian masyarakat dari wilayah kabupaten di sekitarnya. Dengan demikian, disparitas peran antara pusat kota dan hinterland tampak kuat dan saling melengkapi.

Di dalam struktur kota, Zona 1 berperan sebagai pusat aktivitas utama yang berfungsi sebagai *central business district* (CBD). Besarnya arus masuk dari berbagai zona—seperti Zona 6, 2, 3, 27, dan 28—menggambarkan tingginya konsentrasi pusat layanan, perkantoran, perdagangan, dan aktivitas publik di kawasan Masjid Jamik–Pasir Padi. Arus perjalanan yang terfokus ke pusat kota menandakan pola struktur kota yang terpusat (*centralized urban structure*) sehingga Zona 1 menjadi titik gravitasi utama mobilitas masyarakat, baik dari zona internal maupun eksternal.

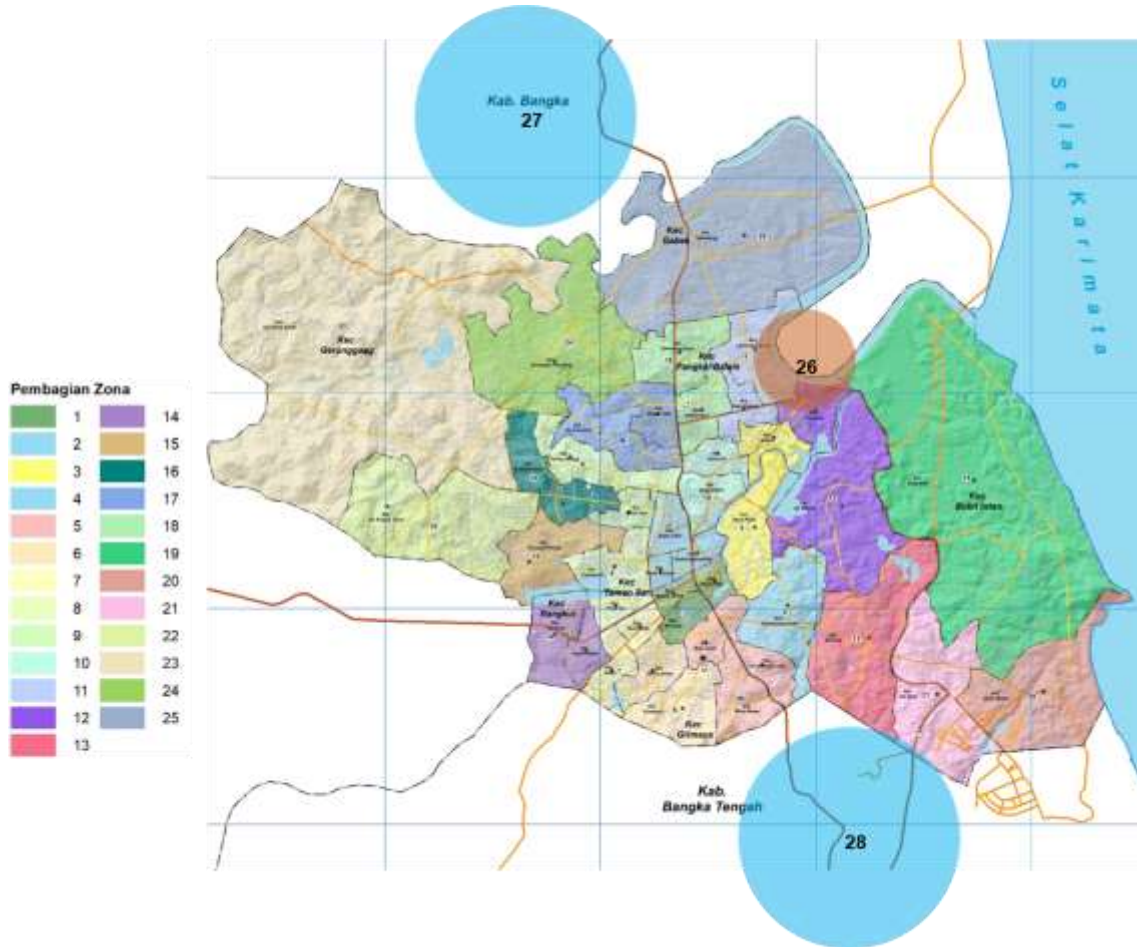


Gambar 4.2 Peta Desire Line Zona Eksternal Kota Pangkal Pinang  
 Sumber: Hasil Olah Data, 2025



Gambar 4.3 Peta *Desire Line* Zona Internal Kota Pangkal Pinang  
 Sumber: Hasil Olah Data, 2025

Selain itu, kawasan permukiman padat dan zona pendidikan seperti Zona 6, 10, 15, dan 21 menunjukkan interaksi timbal balik yang tinggi, menandai adanya pusat-pusat pertumbuhan sekunder. Pada wilayah pinggiran, pola cincin (ring pattern) terlihat dari pergerakan zona-zona periferi menuju zona tengah dan pusat, seperti pergerakan Zona 17 ke 20 atau Zona 18 ke 10. Pola radial-konsentris ini memperlihatkan bahwa jaringan pergerakan bergerak dari pinggir menuju pusat melalui jalur-jalur tengah kota, mengonfirmasi struktur ruang Pangkalpinang yang berkembang dengan karakter radial-ring, di mana pusat tetap dominan tetapi zona penyangga turut berperan dalam distribusi aktivitas harian.



**Gambar 4.4** Peta Pola Pergerakan Antar Zona Kota Pangkal Pinang

Sumber: Hasil Olah Data, 2025

#### 4.1.3 ZONA “GENERATOR” DAN “ATTRACTOR” PERGERAKAN

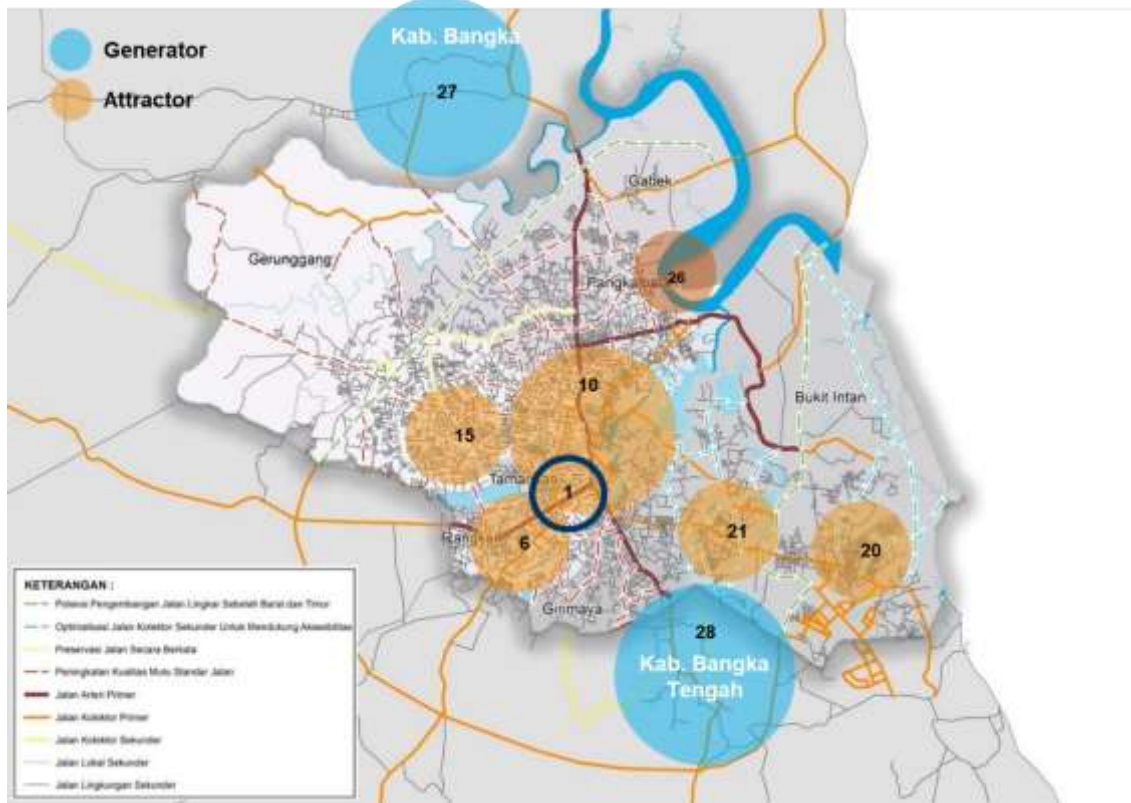
Analisis pola pergerakan di Kota Pangkal Pinang menunjukkan adanya dua kelompok zona yang berperan dominan, yaitu *generator* (zona asal terbesar) dan *attractor* (zona tujuan terbesar). Zona Generator merupakan sumber utama pergerakan, didominasi oleh:

1. Zona 27 dan 28 (Kabupaten Bangka dan Kabupaten Bangka Tengah) yang berfungsi sebagai penghasil perjalanan komuter luar kota menuju pusat aktivitas di Pangkal Pinang.
2. Zona 1, 2, dan 6 yang mencerminkan aktivitas dini hari seperti pasar, sekolah, dan pekerjaan, sehingga memiliki intensitas perjalanan tinggi pada jam-jam tertentu.

Sementara itu, Zona Attractor berperan sebagai tujuan utama pergerakan, dengan karakteristik:

1. Zona 1 (CBD Pangkal Pinang) sebagai pusat kegiatan perdagangan, perkantoran, dan wisata, yang menjadi titik konsentrasi tertinggi.
2. Zona 10 dan 6 yang menarik perjalanan untuk layanan publik, pendidikan, dan pasar.
3. Zona 20 (Sinar Bulan) yang memiliki aktivitas campuran dengan tingkat tarikan sedang hingga tinggi.

Pola ini memperlihatkan hubungan spasial yang kuat antara zona tengah dan zona eksternal, dengan arus perjalanan yang bersifat radial menuju CBD. Data matriks OD mengonfirmasi keberadaan koridor utama seperti Koridor Utara–Pusat, Koridor Barat–Pusat, dan Koridor Selatan–Pusat, serta koridor eksternal yang menghubungkan kota dengan kabupaten.



**Gambar 4.5** Peta Zona "Generator" dan "Attractor" Pergerakan  
 Sumber: Hasil Olah Data, 2025

## 4.2 JUMLAH PERMINTAAN POTENSIAL PENUMPANG

Hasil survei menunjukkan bahwa mayoritas masyarakat Pangkalpinang masih bergantung pada moda transportasi yang fleksibel, khususnya ojek online yang mencapai 37%, diikuti angkot hanya 20% dan bus kota 11%. Preferensi ini sejalan dengan rendahnya intensitas penggunaan angkutan umum reguler, di mana 55% responden jarang (<1 kali/minggu) dan 28% bahkan tidak pernah menggunakannya. Pola ini memperlihatkan adanya penilaian negatif terhadap layanan angkutan umum konvensional, baik dari aspek kecepatan, kenyamanan, maupun konektivitas.

Kecenderungan tersebut juga tercermin pada tujuan perjalanan yang didominasi oleh aktivitas belanja (20%) dan bekerja (17%), yaitu perjalanan rutin yang membutuhkan moda yang cepat, mudah dijangkau, dan minim waktu tunggu. Ketika angkutan umum tidak mampu memenuhi

ekspektasi tersebut, pengguna cenderung berpindah ke moda yang lebih praktis, meskipun biayanya lebih tinggi, seperti ojek online.



**Gambar 4.6** Statistik Penggunaan Moda Transportasi dan Tujuan Perjalanan

Sumber: Hasil Olah Data, 2025

Kondisi ini menjadi titik penting sebelum masuk pada perhitungan permintaan potensial penumpang, karena rendahnya penggunaan angkutan umum bukan berarti permintaan perjalanan rendah. Justru sebaliknya, tingginya mobilitas masyarakat yang kini terserap moda fleksibel mengindikasikan adanya potensi penumpang yang besar apabila kualitas layanan ditingkatkan. Dengan memahami pola preferensi moda dan hambatan yang dirasakan pengguna, analisis permintaan potensial dapat dilakukan secara lebih realistis untuk menentukan besaran pasar yang mungkin beralih ke angkutan umum apabila trayek, headway, dan kenyamanan diperbaiki.

Berdasarkan data OD, Statistik Penggunaan Moda Transportasi dan Tujuan Perjalanan Kota Pangkal Pinang didapatkan hasil analisis jumlah permintaan potensial dalam point-point di bawah ini.

1. Estimasi Jumlah Penumpang per Hari (2025~Kalibrasi Data 2024)  
Total demand: 36.793 orang/hari, dengan zona 27, 28, dan 1 sebagai sumber pergerakan terbesar.
2. Distribusi Permintaan  
Permintaan tinggi terkonsentrasi di koridor eksternal (zona 27 & 28) menuju CBD, sedangkan zona tengah memiliki permintaan sedang, dan pinggiran rendah.
3. Prioritas Koridor
  - a. Koridor Utama (Trunk): Jalur arteri menuju CBD (Jl. Depati Amir, Jl. Sudirman).
  - b. Feeder: Menghubungkan kelurahan ke koridor utama.
  - c. Pengumpan Lokal: Melayani permukiman dengan permintaan rendah.
4. Kebutuhan Armada & Frekuensi
  - a. Koridor eksternal: armada besar, headway  $\leq 15$  menit.
  - b. Feeder: armada sedang, frekuensi menengah.
  - c. Pengumpan: frekuensi rendah.
5. Proyeksi Pendapatan & Kelayakan

Potensi pendapatan tinggi di koridor utama dan eksternal, mendukung kelayakan operasional

### 4.3 PENENTUAN RUTE TRAYEK ANGKUTAN UMUM

Analisis Space Syntax digunakan untuk mengukur dan memahami kinerja spasial jaringan jalan Kota Pangkal Pinang, khususnya dalam konteks pergerakan dan aksesibilitas. Dua metrik kunci yang diukur adalah Konektivitas (Connectivity) dan Integrasi (Integration), yang memberikan dasar ilmiah untuk memvalidasi rencana rute angkutan umum.

#### 4.3.1 ANALISIS KONEKTIVITAS

Berdasarkan hasil analisis Space Syntax terhadap jaringan jalan eksisting dan usulan rute di Kota Pangkal Pinang, tingkat konektivitas menunjukkan keragaman yang signifikan. Wilayah dengan nilai konektivitas tinggi diindikasikan sebagai simpul-simpul utama pergerakan (node) yang memiliki banyak opsi arah perjalanan. Secara umum, area pusat kota dan persimpangan arteri/kolektor menunjukkan nilai konektivitas tertinggi (nilai  $N > 3$ , di mana  $N$  adalah jumlah segmen terhubung), yang mencerminkan fungsi persimpangan tersebut sebagai titik distribusi pergerakan. Sebaliknya, area permukiman yang dilayani oleh rute Feeder umumnya menunjukkan konektivitas yang lebih rendah (nilai  $N = 1$  hingga  $N = 3$ ). Hal ini wajar karena jalan-jalan lokal berfungsi sebagai akses tunggal atau berorientasi cul-de-sac. Dari sudut pandang operasional angkutan umum, rute Angkot utama telah diletakkan pada segmen jalan dengan konektivitas tinggi, memastikan bahwa rute tersebut mampu melayani pergerakan dari berbagai arah yang masuk.

**Tabel 4.5** Nilai Konektivitas dan Implikasi Terhadap Rencana Trayek

Nilai Konektivitas	Interpretasi	Implikasi Rencana Trayek
Tinggi (warna merah-orange)	Ruas memiliki banyak cabang	Implikasi Transport
Sedang (Kuning)	Terhubung beberapa ruas	Potensial sebagai <b>hub lokal</b>
Rendah (Hijau)	Ruas cul-de-sac / terpencil	Cocok sebagai rute pengumpan

Sumber: Hasil Olah Data, 2025

#### 4.3.2 ANALISIS INTEGRASI

Integrasi adalah metrik global dalam analisis Space Syntax yang mengukur tingkat kedalaman spasial suatu segmen jalan dari semua segmen jalan lainnya.

1. Integrasi Lokal (*Local Integration*)

Analisis integrasi lokal (radius pendek, misalnya  $R=3$ ) difokuskan pada pergerakan pejalan kaki dan pergerakan jarak pendek. Area dengan integrasi lokal tinggi, yang umumnya berada di sekitar kawasan komersial dan pusat permukiman padat, memiliki potensi terbesar untuk permintaan perjalanan non-bermotor dan angkutan umum jarak pendek. Justifikasi penempatan rute *Feeder* ke dalam permukiman padat didukung oleh temuan ini, karena rute tersebut ditempatkan pada segmen jalan dengan aksesibilitas lokal yang optimal bagi pengguna di sekitar kawasan tersebut.

2. Integrasi Global (*Global Integration*)

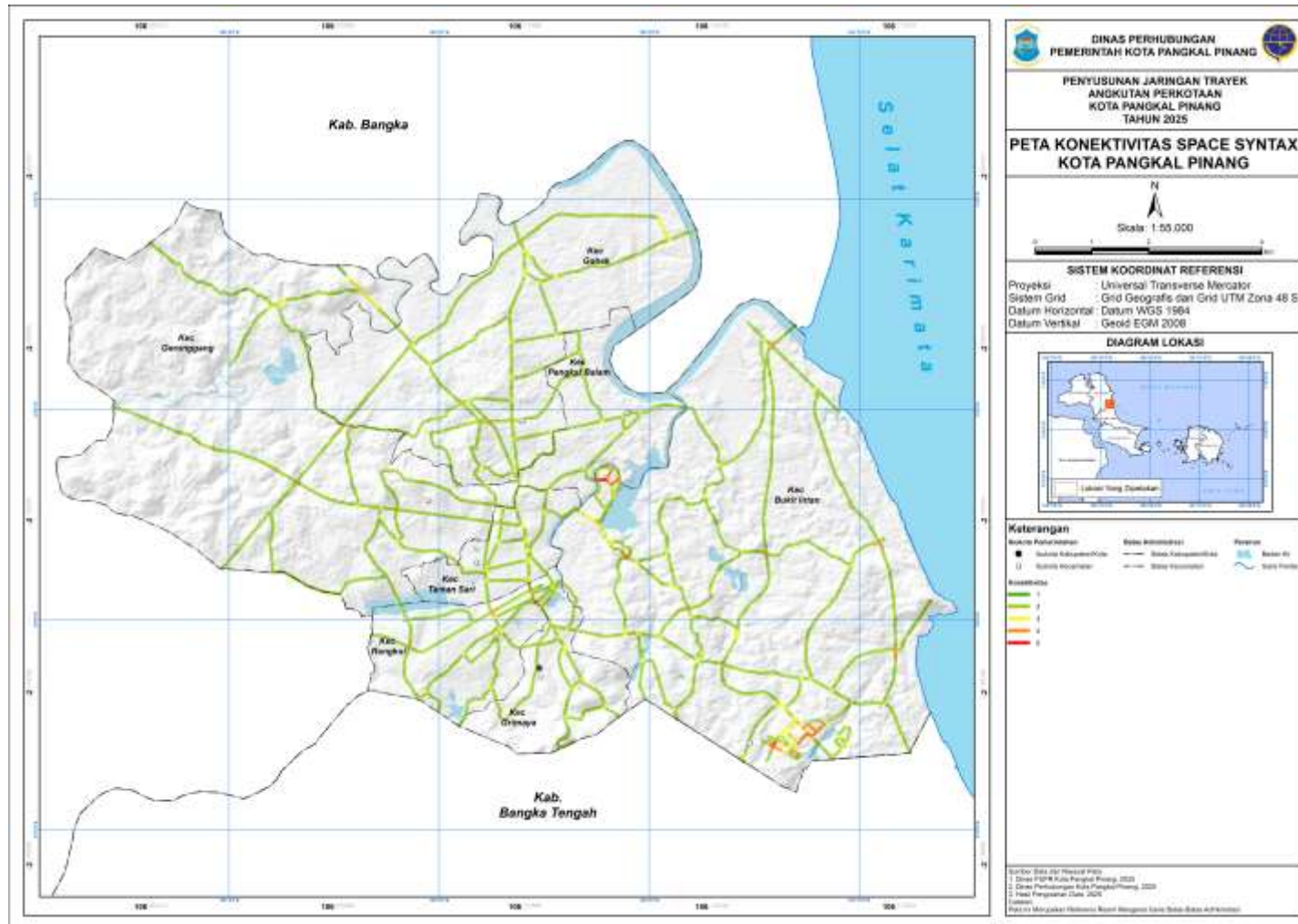
Metrik integrasi global (radius  $n$ ) adalah indikator utama potensi pergerakan kendaraan bermotor dan menjadi dasar penentuan koridor angkutan umum utama. Hasil analisis menunjukkan bahwa koridor yang dilewati oleh Rencana Trayek Angkot 1, 2, dan 3 memiliki nilai integrasi global tertinggi. Ini berarti segmen-segmen jalan ini (misalnya, Jalan Sudirman,

Jalan Soekarno-Hatta, dan Jalan Depati Hamzah) adalah jalur yang paling sentral dan paling mudah diakses dari titik mana pun di Pangkal Pinang. Nilai Integrasi Global yang tinggi pada koridor-koridor ini secara langsung memvalidasi pemilihan rute tersebut sebagai koridor tulang punggung (*backbone*) sistem angkutan umum.

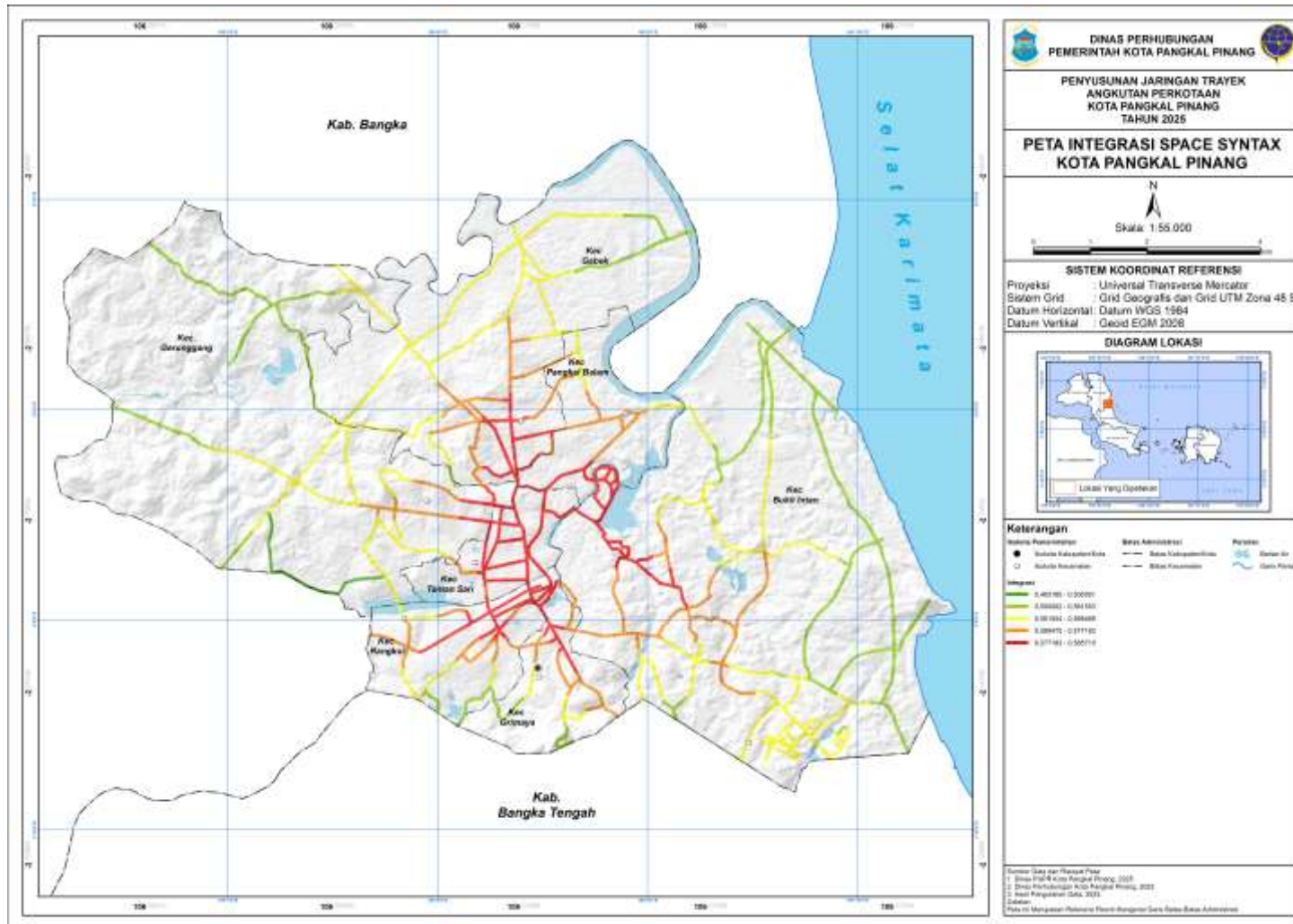
**Tabel 4.6** Nilai Integrasi dan Implikasi Terhadap Rencana Trayek

Nilai Integrasi	Interpretasi	Implikasi Rencana Trayek
Tinggi (warna merah–orange)	Ruas sangat terpusat, mudah dijangkau	Cocok sebagai <b>koridor trunk</b> , titik transit utama, jalur prioritas
Sedang (Kuning)	Ruas penting lokal	Cocok sebagai <b>feeder utama</b> , koneksi antar-kelurahan
Rendah (Hijau)	Ruas pinggiran, tidak terhubung langsung	Cocok sebagai <b>shuttle/feeder</b> dengan frekuensi lebih rendah

Sumber: Hasil Olah Data, 2025



Gambar 4.7 Peta Konektivitas Space Syntax Kota Pangkal Pinang  
 Sumber: Hasil Olah Data, 2025



**Gambar 4.8** Peta Integrasi Space Syntax Kota Pangkal Pinang  
 Sumber: Hasil Olah Data, 2025

#### 4.4 RENCANA TARIF

Penentuan rencana tarif dalam kajian ini dilakukan melalui analisis *Ability to Pay* dan *Willingness to Pay* melalui penyebaran kuisioner berdasarkan perhitungan slovin menggunakan 100 responden.

$$n = \frac{N}{1 + N(e)^2} \rightarrow n = \frac{242.285}{1 + 242.285 (0,10)^2} \rightarrow n = 99,95 \rightarrow 100 \text{ Responden}$$

##### 4.4.1 ANALISIS ABILITY TO PAY (ATP)

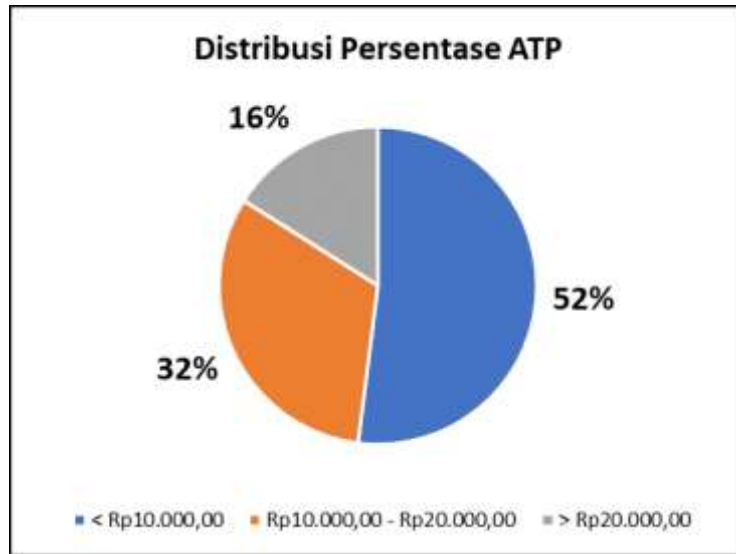
Analisis *Ability to Pay* digunakan sebagai pendekatan penentuan tarif yang didasarkan pada alokasi biaya transportasi dan pendapatan masyarakat. Secara sederhana, analisis ini menunjukkan besaran nominal kemampuan masyarakat dalam membayar ongkos perjalanan menggunakan angkutan umum. Berdasarkan hasil analisis nilai ATP masyarakat terhadap angkutan umum di Kota Pangkal Pinang ditampilkan sebagai berikut:

**Tabel 4.7** Nilai *Ability to Pay*

No	Perhitungan Statistik	Nilai
1	Mean (Rata-Rata)	Rp15.229,00
2	Median (Tengah)	Rp10.000,00
3	Modus (Paling Sering Muncul)	Rp10.000,00

Sumber: Hasil Olah Data, 2025

Berdasarkan hasil perhitungan menunjukkan bahwa nilai ATP rata-rata sebesar Rp 15.229, nilai median sebesar Rp 10.000, dan nilai modus (nilai yang paling sering muncul) adalah Rp 10.000. Berdasarkan hasil survei, menunjukkan bahwa nilai rata-rata (mean) lebih besar daripada nilai median dan modus. Maka data distribusi condong ke kanan (*positively skewed*). Hal ini mengindikasikan bahwa sebagian besar nilai berada pada kisaran yang lebih rendah, namun terdapat beberapa nilai yang sangat tinggi yang meningkatkan rata-rata. Hal tersebut dibuktikan melalui grafik berikut:



**Gambar 4.9** Distribusi Persentase Nilai ATP  
*Sumber: Hasil Olah Data, 2025*

Distribusi persentase nilai ATP menunjukkan bahwa sebesar 52% responden menjawab nilai kurang dari Rp 10.000 dengan nilai ATP terendah adalah Rp 2.500. Hasil grafis menunjukkan kesesuaian modus bahwa sebagian besar responden membayar tarif sebesar Rp10.000, sehingga tarif ini merupakan tarif yang paling umum, paling dominan, dan paling sering muncul dalam distribusi data. Dengan demikian, tarif tersebut dapat dianggap sebagai tarif wajar dan representatif bagi mayoritas masyarakat.

**4.4.2 ANALISIS WILLINGNESS TO PAY (WTP)**

Analisis *Willingness to Pay* merupakan pendekatan analisis yang digunakan untuk melihat persepsi pengguna terhadap tarif atas jasa layanan angkutan umum. Secara sederhana, analisis ini menunjukkan besaran nominal kesediaan masyarakat dalam membayar ongkos perjalanan menggunakan angkutan umum tersebut.

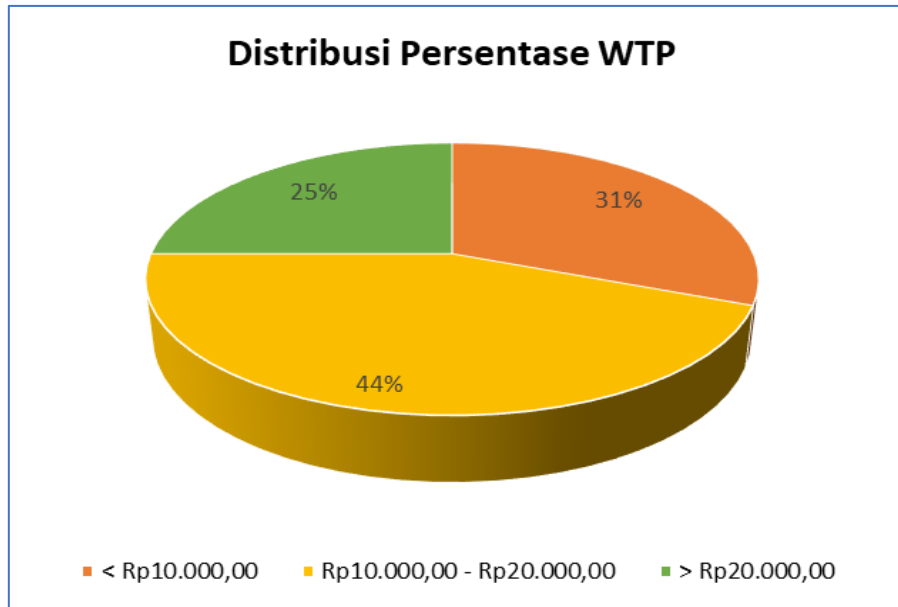
Berdasarkan hasil analisis, nilai WTP masyarakat terhadap angkutan umum di Kota Pangkal Pinang ditampilkan sebagai berikut:

**Tabel 4.8** Nilai *Willingness to Pay*

No	Perhitungan Statistik	Nilai
1	Mean (Rata-Rata)	Rp15.229,00
2	Median (Tengah)	Rp10.000,00
3	Modus (Paling Sering Muncul)	Rp10.000,00

*Sumber: Hasil Olah Data, 2025*

Dalam hal ini, hasil perhitungan nilai WTP memiliki pola yang sama dengan nilai ATP yaitu nilai mean atau rata-rata adalah sebesar Rp14.285. Sementara itu, nilai median atau titik tengah adalah Rp10.000, yang berarti separuh responden memiliki kesediaan membayar di bawah atau sama dengan angka tersebut. Nilai modus yang muncul sebagai tarif paling banyak dipilih responden juga berada pada angka Rp10.000, sehingga menunjukkan bahwa tarif tersebut menjadi pilihan yang paling banyak diinginkan oleh masyarakat saat ini. Hal ini dibuktikan dengan adanya distribusi persentase WTP berdasarkan grafik dibawah ini:



**Gambar 4.10 Distribusi Persentase Nilai WTP**

*Sumber Hasil Olah Data, 2025*

Grafik tersebut menunjukkan bahwa sebesar 44% responden menjawab nilai WTP berada pada rentang tarif Rp 10.000 – Rp 20.000, sedangkan sebesar 31% menjawab nilai WTP adalah dibawah dari nominal Rp 10.000. Dalam data survei menunjukkan pula bahwa nilai WTP terendah adalah Rp 2.500. berdasarkan data-data tersebut, menunjukkan bahwa nilai modus sebagai nilai tarif dengan frekuensi terbesar pada nilai WTP berada pada nominal yang lebih tinggi daripada nilai ATP. Meskipun, kecenderungan terbesar pengguna tetap mengarah pada tarif Rp10.000 sebagai nilai yang paling wajar dan terjangkau bagi mayoritas.

#### 4.4.3 EVALUASI TARIF

Dalam mengevaluasi tariff, hasil analisis ATP dan WTP ditinjau terhadap tarif resmi dan tarif yang berlaku saat ini. Sesuai dengan Keputusan Walikota Pangkajene Kepulauan Nomor 309 Tahun 2023 tentang Penetapan Tarif Angkutan Umum Perkotaan Kota Pangkajene Kepulauan, besaran tarif angkutan kota adalah Rp 5.000 untuk penumpang pelajar/mahasiswa dan Rp 7.000 untuk penumpang umum. Sedangkan, berdasarkan hasil survei, tarif yang berlaku saat ini berada pada kisaran nominal Rp 7.000 dalam kondisi normal, namun tarif angkutan umum dapat mencapai Rp 10.000 dalam kondisi khusus tertentu, seperti faktor terjadinya fenomena kelangkaan BBM. Diagram evaluasi tariff untuk masing-masing kategori ditampilkan berikut ini:



**Gambar 4.11** Diagram Evaluasi Tarif

Sumber: Hasil Olah Data, 2025

Berdasarkan diagram di atas, menunjukkan bahwa nilai ATP lebih besar dibandingkan dengan nilai WTP. Kondisi ini menunjukkan bahwa kemampuan membayar jasa angkutan umum lebih besar daripada kesediaan membayar. Pada kondisi ini, memberikan kesimpulan bahwa kemampuan membayar angkutan umum masyarakat Kota Pangkalpinang lebih besar dari kesediaan membayar dengan penghasilan relatif lebih tinggi tetapi utilitas terhadap jasa tersebut relatif lebih rendah. Sehingga dapat disimpulkan pula bahwa tarif bukan masalah utama yang menyebabkan rendahnya minat masyarakat menggunakan angkutan umum.

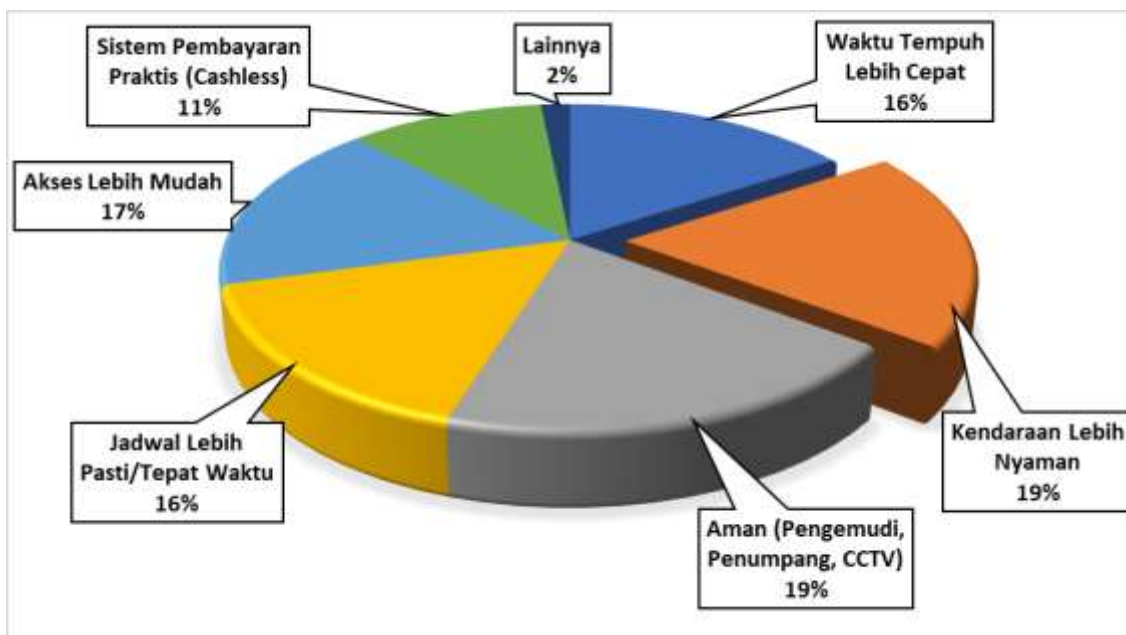
Hal ini dibuktikan dengan diketahuinya besaran persentase jumlah responden yang bersedia membayar lebih dengan faktor-faktor adanya penyesuaian dan peningkatan kualitas angkutan umum, sebagai berikut:



**Gambar 4.12** Persentase Kesiapan Masyarakat Membayar Lebih

Sumber: Hasil Olah Data, 2025

Sebanyak 82% responden menyatakan bahwa bersedia untuk membayar lebih dengan peningkatan kualitas layanan dan angkutan umum yang ada di Kota Pangkalpinang. Sedangkan hanya 18% yang menyatakan tidak bersedia. Hal ini selaras dengan hasil analisis ATP dan WTP bahwa tarif bukan menjadi masalah utama yang menyebabkan rendahnya minat masyarakat menggunakan angkutan umum.



**Gambar 4.13** Faktor Kesiapan Membayar Lebih



Sumber: Hasil Olah Data, 2025

Faktor utama yang mendorong responden bersedia membayar tarif lebih tinggi adalah kenyamanan, keamanan, dan aksesibilitas, yaitu mencapai hampir 60% faktor yang berpengaruh. Hal ini mengindikasikan bahwa masyarakat lebih membutuhkan akan layanan angkutan umum yang nyaman, aman, dan mudah diakses. Selain itu, faktor terbesar lainnya adalah ketepatan jadwal dan waktu tempuh yang lebih cepat menunjukkan bahwa masyarakat membutuhkan angkutan umum yang efisien dan efektif dalam penggunaan waktu.

Faktor sistem pembayaran praktis (*cashless*) hanya menyumbang 9%. Hal ini menunjukkan bahwa metode pembayaran bukan merupakan faktor utama dalam meningkatkan kualitas layanan angkutan umum. Sementara itu, kategori lainnya hanya sebesar 2%, sehingga dapat disimpulkan bahwa kebutuhan tambahan di luar faktor utama tersebut relatif kecil pengaruhnya terhadap kesediaan membayar dengan tarif lebih tinggi.



## BAB 5 RENCANA JARINGAN TRAYEK PERKOTAAN

### 5.1 IMPLIKASI DARI ZONA GENERATOR DAN ATTRACTOR

Pola interaksi antara zona generator dan zona attractor memiliki dampak langsung terhadap perencanaan jaringan transportasi. Hubungan ini tidak hanya menentukan arah pergerakan utama, tetapi juga memengaruhi desain koridor dan sistem angkutan yang efisien. Berdasarkan prinsip Gravity Model dan Central Place Theory, pergerakan terbesar terjadi antara zona dengan massa aktivitas tinggi dan jarak relatif dekat, sehingga koridor utama harus dirancang untuk melayani hubungan ini.

Selain itu, keberadaan kawasan dengan aktivitas campuran menuntut pengembangan rute pengumpan (*feeder*) yang terintegrasi dengan koridor trunk, sesuai dengan konsep hierarki rute dan hub-and-spoke system. Pendekatan ini akan memastikan konektivitas optimal, mengurangi duplikasi rute, dan meningkatkan efisiensi operasional angkutan.

1. Rute utama harus menghubungkan zona generator ke zona attractor melalui koridor pusat
  - a. Zona *generator* adalah kawasan yang menghasilkan perjalanan (misal: permukiman padat, sekolah, kampus).
  - b. Zona *attractor* adalah tujuan perjalanan (CBD, pasar, kantor pemerintahan, pusat perdagangan).
  - c. Menurut *Gravity Model*, volume perjalanan terbesar terjadi antara zona *generator-attractor* yang jaraknya relatif dekat dan memiliki "massa aktivitas" tinggi.
  - d. Karena itu, koridor trunk/utama harus melayani hubungan ini untuk memaksimalkan efisiensi jaringan.
  - e. *Central Place Theory* menunjukkan bahwa layanan transportasi harus terpusat pada koridor menuju pusat kegiatan (CBD) untuk meminimalkan biaya perjalanan masyarakat.
2. Perlu rute pengumpan (*feeder*) untuk zona aktivitas campuran agar terkoneksi ke koridor utama
  - a. Kawasan aktivitas campuran (mixed-use) seperti Sinar Bulan memiliki keragaman fungsi → menghasilkan perjalanan yang menyebar.
  - b. Jaringan transportasi mengikuti prinsip hierarki rute: *feeder* → *collector* → *trunk*.  
Feeder berfungsi:
    - 1) Mengumpulkan penumpang dari permukiman atau area campuran
    - 2) Mengalirkan penumpang ke koridor trunk (high-demand corridor)
    - 3) Hal ini konsisten dengan teori **hub-and-spoke** yang mengoptimalkan transfer untuk mengurangi duplikasi rute dan meningkatkan efisiensi armada.

### 5.2 IMPLIKASI DARI ANALISIS KONEKTIVITAS

Hasil analisis konektivitas jaringan jalan memberikan dasar penting dalam menentukan strategi penempatan trayek angkutan. Tingkat konektivitas suatu jalur, yang diukur melalui jumlah simpul dan keterhubungan antar ruas, memengaruhi peran jalur tersebut dalam sistem transportasi. Jalur dengan konektivitas tinggi cenderung menjadi koridor utama pergerakan, sedangkan jalur dengan konektivitas rendah lebih sesuai untuk layanan lokal.

1. Prioritaskan jalur dengan konektivitas tinggi untuk trayek trunk

- a. Jalur dengan *degree of connectivity* tinggi (banyak simpul terhubung) biasanya:
    - Menjadi jalur pergerakan utama
    - Memiliki volume perjalanan lebih besar
    - Berada pada jalan kolektor primer atau arteri
  - b. Dalam *Graph Theory*, jalur dengan banyak koneksi berfungsi sebagai “*main paths*” yang optimal untuk trunk line.
  - c. Penempatan trayek utama di jalur ini meningkatkan:
    - a. Efisiensi perjalanan
    - b. Aksesibilitas koridor
    - c. keterhubungan antar-zona secara sistemik
2. Gunakan jalur konektivitas rendah untuk shuttle/angkutan lingkungan
- a. Jalur dengan konektivitas rendah (*cul-de-sac*, jalan lokal bercabang) tidak cocok untuk trayek trunk karena:
    - 1) Kapasitas rendah
    - 2) Demand rendah
    - 3) Potensi keterlambatan tinggi
  - b. Cocok untuk layanan *shuttle* lingkungan, karena shuttle:
    - 1) Berfungsi menjangkau area mikro yang tidak terlayani trunk
    - 2) Menyediakan akses first-mile & last-mile

Teori *intercept feeder* menjelaskan bahwa moda lingkungan bertujuan membawa penumpang ke titik temu jaringan utama.

### 5.3 IMPLIKASI DARI ANALISIS INTEGRASI

Analisis integrasi jaringan jalan, yang didasarkan pada pendekatan Space Syntax, memberikan wawasan penting mengenai pola keterhubungan dan potensi pergerakan alami (*natural movement*) dalam kota. Nilai integrasi yang tinggi menunjukkan jalur yang mudah dicapai dari seluruh jaringan, sehingga cenderung menjadi pusat aktivitas sosial-ekonomi dan koridor utama pergerakan. Sebaliknya, jalur dengan integrasi rendah berperan sebagai jaringan pendukung yang melayani akses lokal.

1. Jalur dengan integrasi tinggi harus menjadi tulang punggung jaringan trayek
  - a. Dalam analisis Space Syntax, jalur *integration value* tinggi berarti:
    - 1) Jalan tersebut mudah dicapai dari seluruh jaringan
    - 2) Aliran pergerakan alami (*natural movement*) tinggi
    - 3) Cenderung menjadi pusat aktivitas sosial-ekonomi
  - b. Jalur yang sangat terintegrasi ideal untuk menjadi koridor trunk karena mereka:
    - 1) Memiliki potensi demand tinggi
    - 2) Menghubungkan banyak zona
    - 3) Membentuk struktur jaringan yang efisien dan menyatu
2. Jalur integrasi rendah tidak perlu trayek langsung ke pusat, cukup terkoneksi ke jalur utama
  - a. Jalur *low integration* (jalan lokal, gang, jalan kecil):
    - 1) Tidak menjadi rute utama pergerakan
    - 2) Berfungsi sebagai jaringan pendukung
  - b. Penumpang cukup diarahkan ke node atau halte transfer di koridor integrasi tinggi.

- c. Ini sesuai dengan prinsip *network efficiency*, yaitu:
  - 1) Menghindari trayek panjang berkelok-kelok
  - 2) Meminimalkan kenaikan waktu tempuh
  - 3) Mengurangi biaya operasional armada
- d. Pendekatan ini sejalan dengan *hierarchical network planning* (arteri–kolektor–lokal).

#### 5.4 KONSEP RENCANA JARINGAN TRAYEK ANGKUTAN PERKOTAAN

Berdasarkan hasil analisis jaringan trayek di Kota Pangkalpinang—meliputi identifikasi zona *generator–attractor*, evaluasi konektivitas jaringan jalan, serta analisis integrasi menggunakan pendekatan Gravity Model dan Space Syntax—dapat dirumuskan struktur jaringan trayek yang optimal. Struktur ini disusun secara hierarkis untuk memastikan keterhubungan antarzona, efisiensi operasional, serta pemerataan akses transportasi bagi seluruh wilayah. Dengan mempertimbangkan karakteristik permintaan perjalanan, fungsi jaringan jalan, dan pola pergerakan masyarakat, rancangan jaringan trayek dapat dijabarkan ke dalam empat komponen utama sebagai berikut.

##### 1. Koridor Utama (*Trunk Route*)

Koridor utama harus dirancang untuk menghubungkan zona generator perjalanan, seperti permukiman padat, sekolah, dan fasilitas publik, dengan zona *attractor* yang berada di CBD. Jalur yang dipilih, misalnya Jl. Depati Amir – Jl. Mesjid Jami’ – Jl. Sudirman, merupakan arteri primer dengan kapasitas besar dan nilai konektivitas tinggi. Berdasarkan Gravity Model, arus perjalanan terbesar terjadi antara zona dengan massa aktivitas tinggi, sehingga jalur ini menjadi tulang punggung jaringan. Analisis Space Syntax juga menunjukkan bahwa jalur dengan nilai integrasi tinggi cenderung menjadi pusat pergerakan alami, sehingga ideal untuk koridor trunk. Penempatan trayek utama di jalur ini akan meningkatkan efisiensi perjalanan, aksesibilitas, dan keterhubungan antar-zona.

##### 2. Koridor Penghubung (*Feeder Route*)

*Feeder route* berfungsi menghubungkan permukiman lokal atau zona aktivitas campuran ke koridor utama. Contoh jalur seperti Jl. Abdullah H. Seman – Jl. Arung – Jl. Jembatan Gantung mengikuti prinsip hierarki jaringan transportasi: lokal → kolektor → arteri → trunk. Dalam konsep hub-and-spoke, feeder bertindak sebagai “spoke” yang mengalirkan penumpang ke “hub” (koridor trunk), sehingga mengurangi kebutuhan rute langsung yang berlapis dan meningkatkan efisiensi operasional. Feeder sangat penting untuk menjangkau area dengan permintaan rendah hingga menengah agar tetap terkoneksi ke jaringan utama.

##### 3. Koridor Eksternal (*External Corridor*)

Koridor eksternal menghubungkan zona luar kota, seperti Zona 27 dan Zona 28, ke pusat kota melalui jalur arteri. Berdasarkan Teori Sistem Wilayah, konektivitas antarwilayah harus dijaga melalui koridor radial yang mengumpulkan perjalanan dari kabupaten menuju CBD. Jalur ini berfungsi sebagai penghubung makro yang mendukung aksesibilitas regional dan menjadi alternatif rute antarkota. Penempatan trayek di koridor eksternal memastikan keterhubungan yang kuat antara pusat kota dan zona komuter.

##### 4. Rute Pengumpan Lokal (*Local Shuttle*)

Jalur dengan konektivitas rendah, seperti gang atau jalan lokal bercabang, tidak cocok untuk trayek trunk karena kapasitas dan permintaan rendah. Sebaliknya, jalur ini ideal untuk

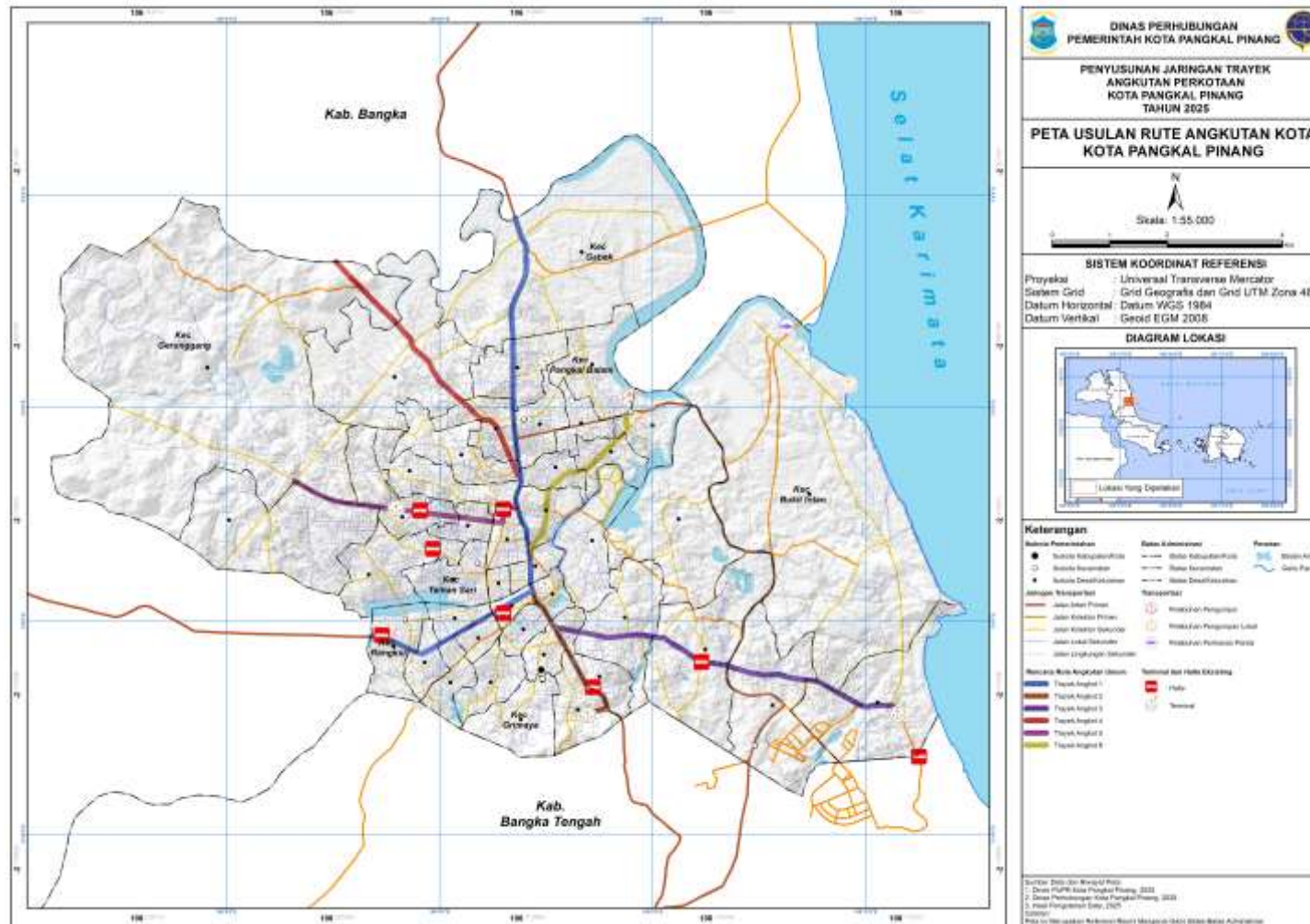
layanan shuttle lingkungan yang berfungsi sebagai penghubung first-mile dan last-mile menuju titik transfer koridor utama. Berdasarkan Graph Theory, jalur dengan degree rendah memiliki permeabilitas terbatas, sehingga moda kecil lebih sesuai. Pendekatan ini mengikuti konsep Transit-Oriented Hierarchy, di mana jaringan dibangun secara berlapis: trunk → feeder kolektor → shuttle lokal.

Lebih jelasnya untuk ruas-ruas jalan yang menjadi rencana trayek dan peta dapat dilihat pada tabel dan gambar di bawah ini.

**Tabel 5.1** Ruas Jalan Utama dan Pengumpan untuk Rencana Trayek Angkutan Perkotaan

No.	Ruas Jalan
<b>A</b>	<b>Jalan Utama (Trunk)</b>
1	<b>Trayek Angkot 1</b> Jalan Depati Amir / Jalan Mento-Jalan Mesjid Jami'-Jalan Sudirman-Sungai Liat-Bts. Kota Pangkal Pinang
2	<b>Trayek Angkot 2</b> Jalan Abdullah Bursyah-Jalan Mayor Syafri-Jalan Soekarno-Hatta
3	<b>Trayek Angkot 3</b> Simpang Sembabung – Sampur (Jalan Depati Hamzah)
4	<b>Trayek Angkot 4</b> Jalan Abdullah H. Seman-Jalan Arwana-Jalan Jerambah Gantung-Jalan M. Saleh Zainudin
5	<b>Trayek Angkot 5</b> Jalan A. Yani-Jalan Kampung Melayu-Jalan Raya Tua Tunu
6	<b>Trayek Angkot 6</b> Jalan RE – Sudirman-Jalan RE. Martadinata-Jalan Sumberejo-Jalan Trem
<b>B</b>	<b>Jalan Pengumpan (Feeder)</b>
1	<b>Feeder 1</b> (Jalan Ahmad Rasidi HamzahJalan Basuki RahmatJalan GirimayaJalan Mayor Haji MuhidinJalan Rasa KundaPangkalpinang–Bts. Kota (Sp. Katis) (Jalan Solihin GP)
2	<b>Feeder 2</b> (Jalan A. YaniJalan AdyaksaJalan Letkol Saleh OdeJalan Pahlawan 12Pangkalpinang–Bts. Kota (Sp. Katis) (Jalan Solihin GP)
3	<b>Feeder 3</b> (Jalan FatmawatiJalan Len ListrikJalan Musholla Kampak
4	<b>Feeder 4</b> (Jalan Padat Karya)
5	<b>Feeder 5</b> (Jalan Kerisijalan Rustam Efendi)
6	<b>Feeder 6</b> (Jalan Batu KalderaJalan DenpasarJalan LombokJalan Teluk Bayur)
7	<b>Feeder 7</b> (Jalan Pulau PelepasSp. Jln. Air Itam – Sp. Jln. Pulau Pelepas)
8	<b>Feeder 8</b> (Simpang Sembabung – Sampur (Jalan Depati Hamzah)

Sumber: Hasil Olah Data, 2025



Gambar 5.1 Peta Usulan Rencana Jaringan Trayek Angkutan Perkotaan Pangkal Pinang

Sumber: Hasil Olah Data, 2025





## 5.5 USULAN KEBUTUHAN ARMADA DAN HEADWAY TRAYEK ANGKUTAN

Setelah memperoleh gambaran mengenai rencana trayek serta karakteristik jaringan pelayanan angkutan, tahap selanjutnya adalah menghitung kebutuhan armada dan menentukan *headway* yang ideal pada masing-masing trayek. Analisis ini penting karena jumlah armada dan *headway* secara langsung memengaruhi tingkat pelayanan, waktu tunggu penumpang, efisiensi operasi, serta kelayakan sistem angkutan secara keseluruhan.

Melalui penghitungan panjang lintasan, waktu siklus perjalanan (*cycle time*), serta penetapan *headway* yang disesuaikan dengan standar pelayanan minimum, diperoleh estimasi jumlah kendaraan minimum yang harus dioperasikan pada setiap rute. Penambahan cadangan armada juga diperlukan untuk mengantisipasi kebutuhan operasional, *downtime* kendaraan, dan fluktuasi permintaan.

Hasil analisis berikut menyajikan perbandingan antara rute utama dan rute pengumpan, menunjukkan variasi kebutuhan armada berdasarkan karakteristik trayek, jarak tempuh, dan waktu operasional masing-masing. Dengan demikian, perhitungan ini menjadi dasar perencanaan operasional yang lebih tepat, efektif, dan responsif terhadap kebutuhan mobilitas masyarakat. Lebih jelasnya Usulan Kebutuhan Armada dan *Headway* Trayek Angkutan berdasarkan usulan rencana trayek dapat dilihat pada tabel di bawah ini.





Tabel 5.2 Usulan Kebutuhan Armada dan Headway Trayek Angkutan

Rencana Trayek	Est. Panjang Putaran Penuh (PP) (Km)	Est. Waktu Siklus (CT) (menit)	Justifikasi Headway (H) (menit)	Armada Minimum (Nmin)	Armada yang Dibutuhkan (Armada + 15% Cadangan)
<b>Rute Utama</b>					
Angkot 1	23.92	81.76	10	8.18	10 Unit
Angkot 2	8.26	34.78	10	3.48	4 Unit
Angkot 3	13.68	51.04	10	5.1	6 Unit
Angkot 4	9.78	39.34	10	3.93	5 Unit
Angkot 5	8.56	35.68	10	3.57	4 Unit
Angkot 6	6.92	30.76	10	3.08	4 Unit
<b>Rute Pengumpan</b>					
Feeder 1	8.00	34.00	15	2.27	3 Unit
Feeder 2	6.30	28.90	15	1.93	3 Unit
Feeder 3	7.04	31.12	15	2.07	3 Unit
Feeder 4	3.42	20.26	20	1.01	2 Unit
Feeder 5	6.10	28.30	15	1.89	3 Unit
Feeder 6	8.82	36.46	15	2.43	3 Unit
Feeder 7	5.34	26.02	20	1.30	2 Unit
Feeder 8	1.56	14.68	20	0.73	2 Unit

Sumber: Hasil Olah Data, 2025





## 5.6 KEBIJAKAN TARIF YANG BERKELANJUTAN

Berdasarkan hasil analisis dan evaluasi tarif angkutan umum Kota Pangkalpinang, dapat disimpulkan bahwa kemampuan membayar angkutan umum masyarakat lebih besar daripada keinginan membayar. Selain itu, meskipun nilai ATP dan WTP lebih besar daripada tarif resmi dan tarif berlaku, tidak mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum di Kota Pangkalpinang. Sehingga tarif bukan masalah utama yang menyebabkan rendahnya minat masyarakat. Sehingga dapat disimpulkan bahwa rencana tarif yang ditetapkan adalah menyesuaikan dengan tarif resmi yang ada, yaitu Rp 5.000 – Rp 7.000.

Penetapan rencana tarif ini, menyesuaikan dengan tarif resmi yang ada dengan pertimbangan adanya faktor kecenderungan tarif yang lebih rendah pada alternatif kendaraan lainnya, sehingga angkutan umum dapat bersaing harga dan kualitas. Namun menjadi catatan penting bahwa untuk meningkatkan minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum dapat dilakukan dengan peningkatan kualitas layanan umum, yaitu peningkatan kenyamanan, keamanan, dan aksesibilitas angkutan umum dalam menjangkau masyarakat Kota Pangkalpinang.



## LAMPIRAN



**DINAS PERHUBUNGAN  
KOTA PANGKAL PINANG**

**PENYUSUNAN JARINGAN TRAYEK  
ANGKUTAN PERKOTAAN KOTA  
PANGKAL PINANG**

**NOTULENSI RAPAT  
LAPORAN AKHIR PENYUSUNAN JARINGAN TRAYEK ANGKUTAN PERKOTAAN KOTA  
PANGKAL PINANG**

WAKTU DAN TEMPAT		ACARA
Hari/Tanggal	: Selasa, 02 Desember 2025	Rapat Laporan Akhir Penyusunan Jaringan Trayek Angkutan Perkotaan Kota Pangkal Pinang
Waktu	: 09.00 WIB s.d Selesai	
Tempat	: Ruang Pertemuan BEPPERIDA Kota Pangkal Pinang	
Pimpinan Rapat	: Fasilitator PT. Itergo Buana Utama	Peserta Rapat dari: <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Dinas Perhubungan Provinsi Kepulauan Bangka Belitung</li> <li>2. Balai Pengelolaan Transportasi Darat Kelas III Bangka Belitung</li> <li>3. Kantor Wilayah PT Jasa Raharja Kepulauan Bangka Belitung</li> <li>4. Satuan Lalu Lintas Polresta pangkal Pinang</li> <li>5. Satuan Polisi Pamong Praja Kota Pangkal Pinang</li> <li>6. Badan Perencanaan Pembangunan, Riset dan Inovasi Daerah Kota Pangkal Pinang</li> <li>7. Badan keuangan Daerah Kota Pangkal Pinang</li> <li>8. Sekretaris Dinas Perhubungan Kota Pangkal Pinang</li> <li>9. Kepala Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Dinas Perhubungan Kota Pangkal Pinang</li> <li>10. Kepala Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Dinas Perhubungan Kota Pangkal Pinang</li> <li>11. Kepala UPTD PPTP Dinas Perhubungan Kota Pangkal Pinang</li> <li>12. Kepala Seksi Lalu Lintas Dinas Perhubungan Kota Pangkal Pinang</li> <li>13. Kepala Seksi Angkutan Dinas Perhubungan Kota Pangkal Pinang</li> <li>14. Kepala Seksi Pengujian Kendaraan Bermotor Dinas Perhubungan Kota Pangkal Pinang</li> <li>15. Kepala Seksi Prasarana Dinas Perhubungan Kota Pangkal Pinang</li> </ol>



**DINAS PERHUBUNGAN  
KOTA PANGKAL PINANG**

**PENYUSUNAN JARINGAN TRAYEK  
ANGKUTAN PERKOTAAN KOTA  
PANGKAL PINANG**

	16. Kepala Seksi Keselamatan Dinas Perhubungan Kota Pangkal Pinang 17. Universitas Muhammadiyah Bangka Belitung
--	--

**HASIL PEMBAHASAN**

**1. Dinas BPTD Kelas III**

- Dokumen yang disusun diharapkan tidak hanya bersifat administratif, tetapi menghasilkan output dan outcome yang nyata.
- Harapan agar dokumen ini memuat rekomendasi tindak lanjut yang dapat dijadikan dasar kebijakan oleh kepala daerah.
- Dalam ruang lingkup jaringan trayek, konsultan diharapkan memberikan rekomendasi teknis seperti, penetapan time table, headway, jumlah armada, serta kebutuhan peremajaan angkutan umum.
- Walaupun telah direncanakan time table, headway, tarif, dan aspek kenyamanan, perubahan minat masyarakat terhadap angkutan umum tetap menjadi tantangan.
- Usulan agar dokumen turut memasukkan skema Buy The Service (BTS) sebagai salah satu pendekatan kebijakan.
- Peremajaan armada dan penempatan armada yang tepat diharapkan dapat meningkatkan minat masyarakat terhadap angkutan umum.
- Kendala utama angkutan umum saat ini adalah aksesibilitas, khususnya kemudahan dalam memperoleh layanan angkutan, sehingga diperlukan penyediaan akses yang lebih memadai.
- Direkomendasikan pengembangan sistem informasi angkutan umum berbasis digital untuk memudahkan masyarakat mengetahui rute dan tujuan perjalanan.
- Tahapan awal direncanakan dengan menysasar pelajar sebagai pengguna potensial, melalui analisis pergerakan dari kawasan perumahan (terdata sekitar 180 perumahan) untuk mendukung konsep feeder.
- Diharapkan adanya angkutan khusus pelajar guna meminimalisir angka kecelakaan serta mengurangi penggunaan kendaraan pribadi oleh pelajar.



DINAS PERHUBUNGAN  
KOTA PANGKAL PINANG

PENYUSUNAN JARINGAN TRAYEK  
ANGKUTAN PERKOTAAN KOTA  
PANGKAL PINANG

- Kota Pangkalpinang memiliki luas wilayah yang kecil namun kepemilikan kendaraan tinggi.
- Kondisi eksisting angkutan kota masih terbatas, sebagian besar armada tidak layak, dan belum tertata dengan baik.
- Akan dikaji pengembangan prasarana dan sarana modern, termasuk sistem aplikasi dan IT untuk mendukung pengelolaan jaringan trayek.
- Perlu kajian agar jaringan trayek mampu menjangkau keseluruhan permukiman dan perumahan.
- Disampaikan pula perlunya spesifikasi teknis armada yang sesuai untuk angkutan perkotaan.
- Tanggapan Dishub Prov Babel: bahwa pemerintah provinsi merencanakan penyediaan bus kampus untuk mahasiswa Universitas Atma Luhur dan Universitas Bangka Belitung, serta pengembangan layanan ke Universitas Pertiba dan Universitas Muhammadiyah.
- Disampaikan rekomendasi tindak lanjut terkait permasalahan parkir dan jalan dengan penerapan konsep lay bay.

#### 5. Jasa Raharja

- Berperan sebagai regulator asuransi penumpang angkutan umum.
- Mengapresiasi Kota Pangkalpinang yang tetap mengembangkan angkutan umum.
- Perencanaan harus disesuaikan dengan kemampuan fiskal daerah.
- Bila terdapat pengusaha swasta, diharapkan tidak hanya memilih trayek yang menguntungkan; feeder dapat diberikan sebagai kompensasi.
- Jam operasional perlu ditetapkan agar pengusaha tidak mengalami kerugian.
- Feeder difungsikan untuk mendukung enam trayek utama.
- Headway direncanakan  $\pm 15$  menit.
- Terminal tetap perlu dipertimbangkan sebagai simpul perjalanan.



DINAS PERHUBUNGAN  
KOTA PANGKAL PINANG

PENYUSUNAN JARINGAN TRAYEK  
ANGKUTAN PERKOTAAN KOTA  
PANGKAL PINANG

- Trayek pendidikan cenderung padat pada jam tertentu (06.30–07.00).

#### 6. Dinas Perhubungan Kota Pangkalpinang

- Seluruh masukan dari pertemuan awal telah diakomodir dalam dokumen.
- Dokumen tidak hanya berupa laporan, tetapi harus memuat rekomendasi lokasi terminal induk.
- Dengan data yang baik dari BPTD dan peremajaan armada, diharapkan angkutan konvensional dapat bersaing dengan angkutan online.
- Pembagian kewenangan terminal: terminal tipe A oleh BPTD, tipe B oleh Provinsi, dan tipe C oleh Kota.
- Armada disesuaikan dengan kebutuhan wilayah.

#### 7. BAPPERIDA

- Peran tata ruang sangat penting, namun tidak dihadiri dalam ekspose akhir.
- Acuan RTRW yang digunakan tidak sesuai (RTRW 2011–2030), sehingga pola ruang yang digunakan belum sah.
- Dokumen RPJPD belum diperbarui, sedangkan RPJPD Kota Pangkalpinang sudah berlaku 2025–2045.
- Perlu penambahan RPJMD dan RPD masa transisi.
- Angkutan daring harus dihitung dalam rencana kapasitas.
- Metodologi ATP/WTP perlu dikaji ulang terhadap daya saing tarif dengan ojek online.
- Dengan tarif Rp10.000, perlu dikaji apakah angkutan umum mampu bersaing dari sisi kenyamanan.

#### 8. BAKEUDA

- Berdasarkan UU No. 1 Tahun 2022, Dishub kehilangan sejumlah sumber PAD.



DINAS PERHUBUNGAN  
KOTA PANGKAL PINANG

PENYUSUNAN JARINGAN TRAYEK  
ANGKUTAN PERKOTAAN KOTA  
PANGKAL PINANG

- Penambahan trayek ke CBD berdampak pada jarak tempuh dan biaya penumpang.
- Terminal bayangan tidak boleh lebih aktif dari terminal resmi.
- Perlu pengaturan lokasi pemberhentian angkutan dengan lebih tertib.

#### 9. Satpol PP

- Mengapresiasi rencana jaringan trayek sebagai langkah awal yang baik.
- Diharapkan rencana dapat direalisasikan secara nyata.

#### 10. Akademisi Universitas Muhammadiyah

- Menekankan prinsip dasar transportasi umum: nyaman, aman, dan mudah diakses.
- Digitalisasi dan kolaborasi perlu diperkuat melalui konsep smart city.
- Perlu penambahan blueprint atau prioritas program.
- Anak sekolah harus menjadi prioritas utama.
- Pola terminal dan halte eksisting perlu dikaji ulang.
- Rute kabupaten–kota sebaiknya tidak menumpuk di satu trayek.
- Lokasi strategis seperti bandara harus terakomodasi.
- Perlu identifikasi halte baru.
- Permukiman padat seperti Kampak dan Pinang Pura perlu dikaji lebih lanjut, terutama konektivitas ke pasar dan kawasan pendidikan.

#### 11. Tanggapan Bu Diti

- Menanyakan kemungkinan trayek tanpa putus (direct movement).
- Setiap pilihan kebijakan memiliki konsekuensi, termasuk kebutuhan armada dan tarif.
- Digitalisasi, BTS, terminal, parkir, dan pedestrian akan dimasukkan pada BAB Rekomendasi dan Strategi.



**DINAS PERHUBUNGAN  
KOTA PANGKAL PINANG**

**PENYUSUNAN JARINGAN TRAYEK  
ANGKUTAN PERKOTAAN KOTA  
PANGKAL PINANG**

- Telah dimasukkan koridor feeder di pinggiran pusat kota.
- Perlunya solusi adil bagi pengemudi pada trayek yang kurang menguntungkan.
- Penyusunan kebijakan harus melibatkan seluruh pemangku kepentingan.

**12. Tambah Relokasi Terminal**

- Terminal penghubung Kabupaten Bangka → Belakang Tugu Ketem Remangkok (Sungailiat).
- Terminal penghubung Kabupaten Bangka Tengah → Dari Terminal Girimaya ke Jalan Koba–Soekarno Hatta (Millenium).
- Terminal Keramat → Relokasi ke samping DAMRI.

**Kepala Bidang  
Lalu Lintas dan Angkutan**

**Irfan Triswanda, S.H  
NIP. 198106062008011005**

**Pangkal Pinang, 02 Desember 2025  
Notulis**

**Sahda Kholisah**

**Mengetahui  
Plt. Kepala Dinas Perhubungan  
Kota Pangkal Pinang**

**Jumadi, S.Pd  
Pembina Tk. I, IV/b  
NIP. 1967105142000031001**



DINAS PERHUBUNGAN  
KOTA PANGKAL PINANG

PENYUSUNAN JARINGAN TRAYEK  
ANGKUTAN PERKOTAAN KOTA  
PANGKAL PINANG

LAMPIRAN I DOKUMENTASI





DINAS PERHUBUNGAN  
KOTA PANGKALPINANG

