

# SOLUSI PEMBANGUNAN DAN PENATAAN SISTEM TRANSPORTASI TERPADU DI WILAYAH PROVINSI LAMPUNG

**Prof. Ir. Ofyar Z Tamin, M.Sc.Eng., Ph.D.**

Rektor Institut Teknologi Sumatera (Itera)  
Anggota Dewan Riset Daerah Provinsi Lampung

## 1. PENDAHULUAN

Transportasi adalah salah satu bagian vital dari kehidupan politik, ekonomi, sosial budaya, dan pertahanan keamanan. Transportasi berperan sebagai sarana meningkatkan integritas bangsa serta meningkatkan standar kehidupan masyarakat secara menyeluruh. Transportasi secara umum berfungsi sebagai sarana yang dapat mempercepat pencapaian tujuan dalam rangka mendukung pertumbuhan ekonomi suatu wilayah dan sebagai pemersatu wilayah di dalam Negara Kesatuan Republik Indonesia. Selain itu, transportasi yang terdiri dari transportasi darat, laut dan udara juga memegang peranan penting dalam fungsi pelayanan publik dalam skala domestik maupun internasional.

Kondisi sistem transportasi Provinsi Lampung dari tahun ke tahun semakin mengalami perubahan ke arah yang mengkhawatirkan. Munculnya persoalan-persoalan transportasi seperti kemacetan lalu lintas, masalah perparkiran, angkutan umum dan sebagainya disebabkan oleh meningkatnya kebutuhan transportasi yang tidak diimbangi dengan peningkatan pelayanan moda transportasi dan penyediaan utilitas dan infrastruktur yang memadai. Pada dasarnya

kebutuhan akan pelayanan transportasi bersifat sangat kualitatif dan mempunyai ciri yang berbeda-beda sebagai fungsi dari waktu, tujuan perjalanan, frekuensi, jenis kargo yang diangkut dan lain sebagainya. Pelayanan sistem transportasi yang tidak sesuai dengan kebutuhan akan pergerakan menyebabkan sistem transportasi tersebut tidak berguna.

## 2. TINJAUAN PERMASALAHAN

Provinsi Lampung menjadi salah satu provinsi yang mendapatkan berkah infrastruktur transportasi. Mulai dari pengembangan bandara, jalan tol, jalan raya, pelabuhan, bantuan bus, dan bantuan teknologi informasi (*Intellegent Transportation Systems/ITS*). Hal ini perlu menjadi momentum bagi Provinsi Lampung untuk melakukan reformasi sistem transportasi. Di sisi lain, terkait pengembangan kawasan, saat ini telah muncul dan berkembang Kawasan Aglomerasi BALAMEKAPRINGTATA (Bandar Lampung, Metro, Kalianda/Lampung Selatan, Pringsewu, dan Gedongtataan/Pesawaran). Sebagai ibukota provinsi, Kota Bandar Lampung, bertindak sebagai *point of interest* dari Kawasan Aglomerasi BALAMEKAPRINGTATA yang berkembang cepat dalam segala bidang, baik dari sisi perekonomiannya, maupun dari sisi jumlah penduduk. Kegiatan perekonomian yang sedemikian besar berdampak pada daerah lain yang berada disekitar wilayah kota, misalnya Kabupaten Lampung Selatan (Kalianda dan Natar), Kotamadya Metro, Kabupaten Pesawaran, Kabupaten Pringsewu.

Di samping itu muncul pula kawasan-kawasan pengembangan prioritas lainnya seperti Kawasan Wisata Way Kambas, Kawasan Industri Maritim (KIM) dan lainnya. Aktivitas transportasi antar daerah tersebut telah semakin berkembang seiring dengan semakin bergantungnya antar daerah satu dengan daerah lain. Masing-masing daerah memiliki ciri khas yang saling melengkapi kebutuhan daerah lain.

Dalam perkembangannya, muncul beberapa permasalahan umum transportasi di Provinsi Lampung yang sangat dipengaruhi oleh beberapa hal berikut :

- a. Tidak seimbanginya penambahan jaringan jalan serta fasilitas lalu lintas dan angkutan bila dibandingkan dengan pesatnya pertumbuhan kepemilikan kendaraan yang berakibat pada meningkatnya volume lalu lintas
- b. Meningkatnya mobilitas orang, barang dan jasa
- c. Kurang disiplinnya pengemudi
- d. Menurunnya kondisi fisik sistem sarana dan prasarana transportasi yang tersedia
- e. Permasalahan tarif dan rute / trayek angkutan umum
- f. Permasalahan Pasar tumpah dan “terminal” bayangan
- g. Manajemen lalu lintas yang kurang baik dan masih rendahnya komitmen dalam hal penanganan transportasi secara terintegrasi antar wilayah
- h. Perkembangan kota yang tidak diikuti dengan struktur tata guna tanah yang serasi (tata ruang belum terpadu)

### **3. LANGKAH PEMBANGUNAN SISTEM TRANSPORTASI DI PROVINSI LAMPUNG**

Tantangan pembangunan infrastruktur transportasi di Provinsi Lampung dan sekitarnya adalah terkait dengan pola pergerakan yang harus dicermati dengan baik. Karena seiring dengan perkembangan kawasan, perkembangan jumlah penduduk, dan perkembangan ekonomi daerah, sebaran asal dan tujuan menjadi sangat kompleks apalagi jika dikaji melalui telaah antarmoda.

Beberapa usulan pengembangan sistem transportasi terpadu di Provinsi Lampung ini meliputi :

## **1. Rencana Pengembangan dan Peningkatan Kapasitas Jaringan Jalan**

Kelengkapan jaringan transportasi seringkali dapat dijadikan tolok ukur tingkat kemajuan suatu wilayah, yang paling jelas adalah bahwa semakin baik jaringan transportasi di suatu wilayah, maka akan semakin tinggi nilai lahan di wilayah tersebut. Sesuai dengan perannya dalam pembangunan ekonomi, jaringan transportasi juga dapat memicu pembangunan, sehingga pembangunan jaringan transportasi, khususnya jalan, mendapat perhatian yang cukup tinggi. Namun, seperti juga rencana pembangunan lainnya, pembangunan jaringan transportasi harus direncanakan secara baik dan salah satu aspek dalam merencanakan pembangunan jaringan transportasi adalah aspek rekayasa, khususnya rekayasa jalan.

Dalam pengembangan wilayah, transportasi mempunyai peranan yang sangat penting yaitu:

1. Memudahkan interaksi dan proses distribusi antar wilayah/sub-wilayah, sehingga diperoleh manfaat social ekonomi dan tata ruang kewilayahan seperti peningkatan mobiltas penduduk, pengembangan sector-sektor produktif.
2. Membuka isolasi sub-sub wilayah yang terbelakang, sehingga wilayah secara keseluruhan akan berkembang

Sistem transportasi yang ada di Provinsi Lampung adalah hanya sistem transportasi darat yang terdiri dari transportasi jalan raya dan pendukungnya. Rencana transportasi jalan raya meliputi pengembangan jalan, terminal, angkutan umum, dan sistem jaringan jalan.

Sesuai dengan tujuan kegiatan ini, maka pengembangan dan penataan jalan dilakukan dengan cara sebagai berikut:

1. Pengembangan Jaringan Jalan
2. Penataan Pola Jaringan

3. Pengelolaan Kapasitas Lalu Lintas Jalan
4. Pengelolaan Pergerakan Angkutan Barang

### **A. Pengembangan Jaringan Jalan**

Pengembangan jaringan jalan merupakan aspek yang penting dalam pengembangan suatu wilayah, karena jalan berfungsi untuk mengarahkan perkembangan dan membuka isolasi suatu wilayah, mengatasi permasalahan transportasi serta meningkatkan aksesibilitas antar wilayah. Pada dasarnya pengembangan jalan bertujuan untuk menghubungkan antar kota (kantong-kantong produksi dan tempat koleksi-distribusi) sehingga memiliki aksesibilitas yang baik.

Dilandasi pada pertimbangan yang perlu diperhatikan dalam perencanaan sistem transportasi jalan, maka terdapat beberapa kebijakan perencanaan pembangunan spasial dan sektoral yang terkait dengan perencanaan jaringan transportasi jalan di wilayah Provinsi Lampung, yaitu:

- Pengembangan jaringan transportasi jalan di wilayah kawasan – kawasan prioritas di Provinsi Lampung yang diharapkan dapat mendukung pengembangan tata ruang wilayah Lampung.
- Mengembangkan sistem jaringan transportasi jalan di wilayah Provinsi Lampung agar lebih berorientasi *outward looking*, sehingga kawasan-kawasan yang relatif terisolir, seperti kawasan-kawasan yang rendah aksesibilitasnya memiliki peluang mengembangkan potensi dan sumber daya yang dimiliki.
- Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, pengembangan jaringan jalan di wilayah kawasan – kawasan prioritas yang diarahkan untuk mendukung sistem perkotaan nasional (PKN, PKW, dan PKL).

## **B. Penataan Pola Jaringan Jalan**

Salah satu aspek dalam pengelolaan jaringan jalan adalah penetapan hirarki yang tepat sehingga jelas peranannya penggunaan jalan untuk masing-masing ruas jalan. Bila jaringan jalan telah memiliki hirarki yang jelas, maka dapat diterapkan manajemen yang tepat pula untuk masing-masing kelompok fungsi jalan.

Dalam rangka mendukung pengembangan fungsi dan peran jaringan transportasi jalan di wilayah Provinsi Lampung tersebut, maka perlu dilakukan penataan hirarki jaringan jalan, sehingga status, fungsi, dan kelas jalan yang ada maupun yang direncanakan di wilayah Lampung sedemikian sehingga dapat berfungsi secara optimal.

## **C. Pengelolaan Kapasitas Lalu Lintas Jalan**

Pengelolaan kapasitas lalu lintas jalan adalah penataan lalu lintas dengan memanfaatkan prasarana yang tersedia sedemikian rupa sehingga pemanfaatan kapasitasnya menjadi optimal. Kegiatan ini yang meliputi:

### **1. Manajemen persimpangan**

- a. Kondisi persimpangan yang kurang baik sering menimbulkan permasalahan, terutama kemacetan lalu lintas pada kondisi puncak (pagi dan sore).
- b. Penataan jaringan jalan seringkali berhadapan dengan "*bottle neck*" di persimpangan.
- c. Pengelolaan dan pengaturan simpang yang baik akan meningkatkan kinerja lalu lintas secara keseluruhan.
- d. Berdasarkan kajian lapangan, beberapa persimpangan diperlukan perhatian khusus dan penataan dengan memperbaiki:

- Geometrik persimpangan.
- Pengaturan lalu lintas yang baik (pulau/bundaran, pengaturan lampu lalu lintas).
- Penyediaan fasilitas bagi pejalan kaki.

Pada perencanaan bundaran lalu lintas ada beberapa hal yang perlu diperhatikan, yaitu :

- a. Kondisi Lingkungan
  - Ukuran kota (*City Size*)
  - Lingkungan jalan (*Environment*)
  - Hambatan samping

- b. Kondisi Lalu Lintas

Untuk perencanaan bundaran ini digunakan data lalu lintas berdasarkan volume jam perencanaan faktor jam sibuk.

- c. Sasaran Perencanaan

Beberapa simpang berikut ini dilakukan pengelolaan dan pengaturan persimpangan dengan perpaduan antara penggunaan bundaran dan pengaturan lampu lalu lintas, yaitu terutama di beberapa persimpangan utama seperti persimpangan arteri primer, sekunder dan local secara terpadu dan kesisteman.

## 2. Manajemen Ruas Jalan

Manajemen ruas jalan adalah melakukan optimasi ruas jalan. Optimasi di sini dimaksudkan guna mengetahui tindakan atau rencana apa yang diperlukan untuk menangani permasalahan tingkat pelayanan yang mulai tidak stabil hingga menimbulkan kemacetan, dengan menggunakan beberapa kriteria penilaian yang kompleks dan komprehensif.

Namun secara umum atau ringkasnya, penanganan terhadap permasalahan tersebut dapat dilakukan dalam beberapa tingkatan, yaitu :

1. Penanganan terhadap hambatan samping pada ruas jalan saat ini.
2. Pelebaran jalan dan alternatif jalan baru.
3. Peningkatan jalan dan pemeliharaan jalan.
4. Perubahan intensitas penggunaan lahan, seperti memperkecil koefisien dasar bangunan dan koefisien lantai bangunan.
5. Pengaturan komposisi, proporsi, dan sebaran fungsi atau kegiatan dengan cara memperkecil komposisi/sebaran fungsi-fungsi yang menghasilkan bangkitan pergerakan yang relatif besar (seperti fungsi-fungsi publik) dan memperbesar komposisi/sebaran fungsi kegiatan yang menimbulkan bangkitan yang relatif kecil bahkan nol (seperti fungsi-fungsi hutan kota, taman/ruang terbuka, dlsb).
6. Merubah fungsi kegiatan/tata guna lahan, yaitu mengganti fungsi-fungsi dengan tingkat bangkitan pergerakan yang relatif besar dengan fungsi/tata guna yang menimbulkan bangkitan pergerakan yang relatif kecil bahkan nol.

## **D. Pengelolaan Pergerakan Angkutan Barang**

### **1) Manajemen Lalu Lintas Barang**

Masalah lalu lintas angkutan barang menjadi sorotan belakangan ini terutama dengan Keputusan Menteri Perhubungan RI No. 74 Tahun 1990 tentang Angkutan Peti Kemas di Jalan serta Undang-Undang RI No. 14 Tahun 1992 yang diatur lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1993, antara lain yang menyangkut Jaringan Lintas. Masalah yang timbul pada kendaraan barang terjadi di daerah-daerah pusat kota terutama di daerah perbelanjaan, daerah permukiman, dan kawasan industri.



Masalah lain yang juga timbul dari lalu lintas angkutan barang adalah bahwa angkutan barang tersebut sering parkir sembarangan dipinggir jalan yang berdampak langsung pada berkurangnya kapasitas jalan (menimbulkan kemacetan), meningkatkan angka kecelakaan, kerusakan bahu jalan, dan berbagai faktor sosial.

Masalah yang timbul terhadap lalu lintas mobil barang yang melintas dan berhenti dalam hal ini menyangkut:

1. Kendaraan yang berhenti mengakibatkan gangguan terhadap arus lalu lintas.
2. Parkir di atas trotoar akan mengakibatkan kerusakan trotoar dan hambatan pada pejalan kaki.
3. Masalah lingkungan menyangkut kebisingan, getaran, gas buang, dan gangguan pandangan (kecepatan dan ukuran), terutama belakangan ini bahwa ukuran kendaraan semakin besar.
4. Kerusakan jalan akibat kelebihan muatan (kendaraan mengakibatkan kerusakan struktur jalan dengan perbandingan berat sumbu pangkat lima; kendaraan yang menggunakan jalan yang tidak direncanakan untuk kendaraan yang bersangkutan akan mempercepat kerusakan jalan, membutuhkan perawatan lebih besar, rekonstruksi yang lebih awal, yang mengakibatkan gangguan pada masyarakat setempat maupun pengguna jalan pada saat dilakukannya rehabilitasi).

Upaya manajemen lalu lintas untuk mengatasi masalah ini adalah:

1. Penentuan waktu dan lokasi parkir untuk perhentian dipinggir jalan, hal ini sangat penting diperhatikan pada jalan-jalan arteri luar kota.
2. Penyediaan fasilitas akses dan pemberhentian di luar jalan yang dapat berupa tempat parkir yang dapat digunakan untuk istirahat bagi pengemudi angkutan barang jarak jauh yang

memadai (jalan akses, geometrik persimpangan yang memadai, terutama radius membelok dan aktivitas bongkar muat).

3. Penetapan rute kendaraan barang, terutama bila melintasi kota dengan membentuk daerah terbatas, yang hanya dapat dilalui oleh kendaraan yang mempunyai batas muatan sumbu tertentu untuk tujuan mengantar barang.
4. Melindungi daerah sekitar dari dampak lingkungan yang diakibatkan kendaraan barang dengan menggunakan tabir, tanggul tanah, dan tanaman-tanaman berupa pohon dan tanaman semak.
5. Menetapkan dan mengelola depo pemindahan dan parkir istirahat malam.

Masalah dapat juga dipecahkan oleh Pemerintah dengan:

1. Penerapan proses perencanaan angkutan pada waktu konstruksi jalan-jalan baru dan peningkatan sistem pengendalian tata guna lahan.
2. Suatu program penelitian dan pengembangan rekayasa kendaraan untuk mengoptimalkan beban sumbu dan menurunkan serta menurunkan kebisingan dan asap.

## 2) Depo Pemindahan

Depo digunakan untuk memindahkan muatan dan merawat kendaraan. Dan dapat dikonsolidasikan dengan lahan parkir yang menyediakan fasilitas istirahat dan bermalam. Kebanyakan barang berawal dan berakhir perjalanannya dengan moda angkutan jalan, dan dipindahkan pada tempat-tempat tertentu. Pemindahan dapat terjadi antar berbagai ukuran kendaraan, atau antar moda angkutan yang berbeda (jalan, rel, laut, dan udara). Pemindahan biasanya dilakukan pada depo khusus yang dilengkapi dengan fasilitas-fasilitas khusus, seperti *froklift*, derek, jembatan timbang, dan lain-lain.

### a. Angkutan Barang Berbahaya

Angkutan barang berbahaya dan beracun (B3) dilakukan dengan menggunakan kendaraan bermotor khusus yang memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan serta sesuai dengan peruntukannya. Karena sifatnya berbahaya, maka pengangkutan tersebut harus melalui lintasan yang jauh dari pusat keramaian dan tidak melalui kawasan permukiman.

### b. Penataan Rute Angkutan Barang

Suatu masalah yang ditimbulkan oleh rencana manajemen lalu lintas adalah kebutuhan untuk mengestimasi akibat redistribusi lalu lintas pada jaringan jalan dan bukan hanya menilai efektivitas suatu rencana, tetapi juga memperkirakan akibat sampingnya. Untuk mengendalikan kawasan tertentu dari kerusakan jalan karena kelebihan muatan yang diakibatkan lalu lintas angkutan barang, selain rambu larangan masuk bagi mobil barang dengan tekanan gandar tertentu, dapat dilakukan dengan pengaturan rute yang efisien dan tidak mengganggu aktivitas kendaraan lainnya, sehingga kendaraan dapat sampai dengan tujuan dengan kondisi jalan yang tidak macet atau terhambat karena arus melebihi kapasitas.

## 3. Penataan Sistem Transportasi Perkotaan Dengan Konsep *Transport Demand Management* (TDM)/ Manajemen Kebutuhan Transportasi (MKT)

Manajemen kebutuhan transportasi merupakan serangkaian strategi yang mempunyai tujuan untuk merubah kebiasaan melakukan perjalanan (bagaimana, kapan dan dimana masyarakat melakukan perjalanan) dalam kaitannya untuk meningkatkan efisiensi sistem transportasi dan mencapai tujuan perencanaan spesifik. Beberapa lingkup MKT diantaranya termasuk :

- Peningkatkan perencanaan elemen-elemen infrastuktur transportasi yang berbasiskan pejalan kaki, seperti penyebrangan jalan, jalur pejalan kaki dan lainnya.
- Peningkatan infrastruktur transportasi umum, seperti Sarana Angkutan Umum Massal (SAUM), prioritas angkutan umum (*busway*)
- Fasilitas dan lingkungan yang ramah sepeda (*bicycle-friendly*).
- Subsidi ongkos angkutan umum bagi pekerja
- *Flexible working hour* bagi pekerja, untuk mengurangi kemacetan pada jam-jam sibuk
- Biaya penggunaan jalan saat jam-jam sibuk (*road pricing*)

#### **4. Pengembangan Sistem Angkutan Umum/Massal Terpadu**

Sebagai suatu kawasan yang tersebar luas, konsep pembangunan infrastruktur transportasi yang berbasis pada angkutan massal harus menjadi keniscayaan. Transportasi massal dikembangkan dalam kerangka peningkatkan aksesibilitas dan mobilitas serta meningkatkan pemerataan pembangunan bagi semua kalangan. Dalam hal ini terdapat beberapa hal yang harus dipertimbangkan dalam pengembangan transportasi massal agar sesuai dengan karakteristik wilayah aglomerasi Bandar Lampung dan sekitarnya, yaitu dengan memperhatikan :

##### **1. Kondisi infrastruktur transportasi eksisting**

Lalu lintas belum terlalu padat (tidak separah Jakarta atau kota-kota besar lainnya) sehingga penetapan moda transportasi bisa lebih fleksibel. Masih terdapat kemungkinan pengembangan beberapa moda transportasi baru yang dapat diimplementasikan di kawasan aglomerasi Bandar Lampung dan sekitarnya ini.

## 2. Kebutuhan transportasi di masa mendatang

Berdasarkan proyeksi penduduk dan proyeksi jumlah kendaraan beromotor terdapat potensi pergerakan yang cukup besar, untuk itu dibutuhkan sistem transportasi publik dengan daya angkut yang cukup besar (angkutan massal dengan sistem jaringan trayek pengumpan/feeder yang handal)

3. Tata guna lahan belum terlalu padat oleh bangunan sehingga memudahkan jika dibutuhkan pembangunan infrastruktur transportasi yang baru. Dengan tata guna lahan yang masih belum didominasi oleh lahan terbangun tersebut, jaringan transportasi dapat mengarahkan pembangunan ke wilayah prioritas pengembangan wilayah. Hal ini untuk menghindari kemungkinan terjadinya kemacetan akibat tata guna lahan yang tidak efisien.
4. Sistem aktivitas masyarakat kawasan aglomerasi Bandar Lampung dan sekitarnya memunculkan adanya kawasan-kawasan fungsional di dalam suatu wilayah administratif. Terkadang dalam satu wilayah administratif terdapat lebih dari satu kawasan fungsional. Kawasan-kawasan fungsional tersebut kemudian disebut dengan pusat kegiatan yang juga merupakan pusat bangkitan dan tarikan pergerakan.

Berdasarkan kriteria tersebut di atas, terdapat beberapa moda yang dinilai cocok untuk diterapkan di kawasan aglomerasi Bandar Lampung dan sekitarnya. Adapun rincian

pemilihan moda tersebut adalah sebagai berikut :

### 1. Kereta api

Merupakan sistem transportasi massa yang dapat mengangkut banyak orang dalam satu waktu. Cocok diterapkan untuk melayani transportasi antar kota/kabupaten yang memiliki jarak cukup jauh

## 2. Trem/LRT/Monorail

Memiliki karakteristik yang hampir sama dengan kereta api, tetapi lebih fleksibel karena memiliki halte pada jarak yang lebih pendek (jarak antar halte yang disarankan ( $\pm 1$  km)). Cocok untuk melayani transportasi antar pusat-pusat kegiatan di dalam kota. Karena beroperasi di dalam kota, kecepatan trem/LRT/Monorail maksimal hanya 40km/jam. Sebagai pilot project penerapan sistem transportasi trem trem/LRT/Monorail diprioritaskan untuk dilaksanakan di Kota Bandar Lampung, Metro, dan Natar yang telah memiliki sifat-sifat perkotaan.

## 3. *Bus Rapid Transit (Busway)*

Merupakan moda transportasi yang paling fleksibel karena tidak membutuhkan jalur khusus seperti KA atau trem. Bis dapat menggunakan jaringan jalan eksisting dan memiliki daya jangkauan yang lebih besar dibanding KA dan trem/LRT/Monorail. Cocok diterapkan untuk melayani transportasi antar kota kecamatan.

## 5. **Penataan Kawasan Berbasis Angkutan (*Transit Oriented Development/TOD*)**

TOD adalah sebuah komunitas bangunan *mix-used* yang mendorong masyarakat untuk tinggal dan beraktifitas di area kawasan yang memiliki fasilitas transportasi umum dan menurunkan kebiasaan masyarakat mengendarai mobil pribadi. Terdapat beberapa keuntungan dalam menggunakan sistem pengembangan TOD yang terbagi menjadi 3 faktor, yaitu ***faktor lingkungan*** yang akan mengurangi kemacetan dan intensitas kendaraan pribadi, mengurangi konsumsi dari bensin untuk kendaraan, memperbaiki kualitas udara, ***faktor fisik*** yang akan mengurangi biaya pembuatan jalan dan fasilitas parkir, menaikkan nilai dari sebuah properti, menaikkan pajak dari sebuah properti, dan ***faktor sosial*** akan menaikkan interaksi sosial dalam kawasan.

## 6. PENUTUP

Mengutip dari (Malik, 2016) bahwa masa depan transportasi sangat bergantung pula dengan orientasi pengembangan kawasan. Jika pengembangan kawasan diabaikan termasuk juga mengabaikan sektor transportasinya, maka masalah '*urban sprawl*' akan mendominasi kota-kota kita. Padahal, kondisi kota yang kini menjadi kota ternyaman di dunia menerapkan prinsip '*smart growth city*'. Provinsi Lampung dengan segala berkah, potensi dan permasalahannya harus mampu menangkap semua ini dalam kerangka peluang menuju kemajuan.

Kalau tidak dimulai dari saat ini, kapan lagi ? (ozt)