BAB I
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota merupakan suatu kawasan yang memiliki kepadatan penduduk yang tinggi dan aktivitas masyarakatnya yang cenderung heterogen. Kota sebagai kesatuan jaringan kehidupan manusia yang ditandai dengan kepadatan penduduk yang tinggi dan diwarnai dengan strata sosial ekonomi yang heterogen serta coraknya materialistis (Bintarto, 1977). Masyarakat kota terdiri atas penduduk asli daerah tersebut dan pendatang. Masyarakat kota merupakan suatu masyarakat yang heterogen, baik dalam hal mata pencaharian, agama, adat, dan kebudayaan. Banyaknya infrastruktur dan pelayanan yang cukup lengkap disediakan di kota mampu menarik masyarakat tinggal di kota, sehingga dapat menyebabkan pertumbuhan penduduk diperkotaan terus meningkat setiap tahunnya. Meningkatnya jumlah penduduk maka penggunaan akan kendaraan pribadi sebagai transportasi sehari-hari mereka akan meningkat. Meningkatnya jumlah kendaraan dan kapasitas jalan yang tetap, sehingga menyebabkan penumpukkan kendaraan di jalan dan menimbulkan macet. Kemacetan saat ini sudah menjadi permasalahan yang ada di setiap kota di Indonesia, kemacetan dapat memberikan dampak bagi sosial, lingkungan, hingga ekonomi perkotaan.

Saat ini pemerintah sudah mulai menerapkan strategi yang lebih inovatif dalam menanangani permasalahan kemacetan di kota-kota seperti memulai integrasi antara transportasi dan penggunaan lahan. Salah satu inovasi yang diterapkan adalah konsep *Transit Oriented Development* (TOD) sebagai pengembangan kawasan berbasis transit. TOD adalah mengintegrasikan desain ruang kota untuk menyatukan orang, kegiatan, bangunan, dan ruang publik melalui konektifitas yang mudah dengan berjalan kaki dan bersepeda serta dekat dengan pelayanan angkutan umum yang sangat baik ke seluruh kota. Hal tersebut berarti memberi akses untuk peluang dan sumber daya lokal dan kota menggunakan moda mobilitas yang paling efisien dan sehat dengan biaya dan dampak lingkungan paling minimal dan berketahanan tinggi terhadap kejadian yang mengganggu. Konsep

TOD mulai berkembang sejak awal abad ke 20 dengan ciri utama sebagai pembangunan kawasan yang mempunyai struktur berpusat pada fasilitas *transit* (angkutan umum massal) dengan melakukan pembangunan beragam fungsi guna lahan di dekat stasiun sistem transit baik berupa kereta api maupun *Bus Rapid Transit* (BRT). Konsep ini pada pertengahan 1990-an di rekonstruksi menjadi sebuah teori perencanaan *urban* oleh Peter Calthrope melalui konsep *Urban Smart Growth.* Pemerintah Indonesia saat ini juga sudah membuat peraturan tentang pengembangan kawasan berorientasi transit atau TOD yaitu Peraturan Menteri ATR/BPN No. 16 Tahun 2017 tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit. Peraturan ini mengatur tentang tata cara pengembangan kawasan yang berorientasi transit, dalam peraturan ini menjelaskan bagaimana mengembangkan kawasan TOD sesuai kriteria dan ciri yang telah dijelaskan di dalam peraturan ini.

Sumber: Wawai Lampungku, 2018

GAMBAR 1.1
GERBANG KOTA BANDAR LAMPUNG

Pengembangan kawasan TOD atau kawasan berorientasi transit saat ini sudah mulai dikembangkan oleh kota-kota di Indonesia salah satunya Kota Bandar Lampung. Kota Bandar Lampung adalah ibukota dari Provinsi Lampung, berdasarkan jumlah penduduk Kota Bandar Lampung termasuk kategori kota

metropolitan. Penduduk Kota Bandar Lampung saat ini masih cukup banyak yang menggunakan kendaraan pribadi, sehingga pemerintah banyak membangun infrastruktur untuk kendaraan pribadi seperti pelebaran jalan kendaraan hingga pembangunan *fly over*. Dengan fokus pemerintah yang membangun infrastuktur untuk kendaraan pribadi, maka transportasi umum yang ada kurang diminati masyarakat untuk menggunakannya. Transportasi publik di Kota Bandar Lampung sebenaranya sudah mulai dikembangkan sejak lama seperti pengembangan *Bus Rapid Transit* (BRT) yang terdiri dari beberapa trayek, tetapi masih banyak masyarakat yang enggan menggunakan BRT di Bandar Lampung dan memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi. Transportasi umum yang ada di Bandar Lampung bertujuan untuk meningkatkan minat masyarakat untuk menggunakan transportasi umum sebagai moda utama, selain itu juga bertujuan untuk membantu pengembangan kawasan TOD di Bandar Lampung.

Seperti yang sudah dijelaskan dalam Perda Kota Bandar Lampung No. 10 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Tahun 2011 bahwa Pemerintah Kota Bandar Lampung akan mengembangkan kawasan pusat kegiatan terpadu pada simpul angkutan umum massal melalui konsep *Transit Oriented Development* (TOD) di Kota Bandar Lampung, dalam Pasal 20 juga dijelaskan lebih detail apabila kawasan TOD akan dibangun dan dikembangkan di Kawasan Stasiun Kereta Api Tanjung Karang. Dalam mempersiapkan pengembangan kawasan TOD di pusat primer Tanjung Karang pemerintah menyiapkan intergrasi BRT yang berimplikasi juga pada penyediaan fasilitas bagi pejalan kaki atau pedestrian. Hingga saat ini kawasan Stasiun Kereta Api Tanjung Karang belum terlihat karakter dari suatu Kawasan TOD selain dari mulai mengintegrasikan transportasi massalnya dengan penyediaan BRT di Kota Bandar Lampung, maka dari itu penelitian ini dilakukan untuk melihat sejauh mana kesiapan kawasan Stasiun Kereta Api Tanjung Karang untuk dikembangkan sebagai kawasan TOD di Kota Bandar Lampung. Sehingga nantinya hasil dari penelitian ini mampu menjadi rekomendasi yang penting dilakukan pemerintah untuk pengembangan kawasan TOD di kawasan Stasiun Kereta Api Tanjung Karang.

1.2 Rumusan Masalah

Pengembangan kawasan *Transit Orented Development* (TOD) diharapkan mampu mengatasi permasalahan transportasi yang ada di kota-kota di Indonesia saat ini, oleh karena itu banyak kota di Indonesia saat ini yang menerapkan konsep pengembangan kawasan TOD di daerahnya. Tetapi hingga saat ini masih belum ada kota yang benar-benar dapat dikatakan berhasil memiliki kawasan TOD. Setiap daerah termasuk Kota Bandar Lampung memiliki rencana untuk mengembangkan kawasan TOD untuk mengurangi permasalahan transportasi di Kota Bandar Lampung. Tetapi hingga saat ini kawasan yang yang ditetapkan sebagai pengembangan kawasan TOD yaitu kawasan Stasiun Kereta Api Tanjung Karang belum menunjukkan karakteristiknya sebagai kawasan TOD. Pemerintah Kota Bandar Lampung saat ini perlu terus mengembangkan kawasan Stasiun Kereta Api Tanjung Karang agar menjadi kawasan TOD di mana waktu pelaksanaan untuk membangun dan mengembangkan kawasan TOD diindikasi program dari tahun 2016-2025 menurut RTRW Kota Bandar Lampung Tahun 2010-2030.

Berdasarkan uraian persoalan yang telah dijelaskan tentang pengembangan kawasan Stasiun Tanjung Karang sebagai pengembangan kawasan TOD maka terdapat pertanyaan penelitian untuk diteliti lebih lanjut, yaitu **"*Bagaimana kesiapan kawasan Stasiun Kereta Api Tanjung Karang sebagai kawasan TOD di Kota Bandar Lampung berdasarkan kondisi variabel dan indikator kesiapan kawasan TOD?*"**

1.3 Tujuan dan Sasaran Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang ada di atas maka penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi kesiapan kawasan Stasiun Kereta Api Tanjung Karang sebagai kawasan TOD di Kota Bandar Lampung berdasarkan kondisi variabel dan indikator kesiapan kawasan TOD. Untuk mencapai tujuan tersebut adapun sasaran yang akan dicapai, yaitu:

1. Teridentifikasinya variabel dan indikator yang dibutuhkan untuk melihat kesiapan kawasan TOD.

2. Teridentifikasinya potensi dan masalah yang ada di kawasan Stasiun Kereta Api Tanjung Karang yang dapat menjadi strategi untuk kesiapan kawasan TOD.
3. Teridentifikasinya kondisi variabel dan indikator pada kawasan Stasiun Kereta Api Tanjung Karang untuk kesiapan kawasan TOD.
4. Teridentifikasinya kesiapan kawasan Stasiun Kereta Api Tanjung Karang sebagai kawasan TOD.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat dari studi dan penelitian yang dilakukan yaitu memberikan informasi tentang kesiapan kawasan Stasiun Kereta Api Tanjung Karang sebagai kawasan TOD dan juga dapat dijadikan bahan pertimbangan semua pihak untuk meneliti kawasan TOD. Hasil penelitian ini dapat menjadi pertimbangan ataupun rekomendasi kepada pemerintah daerah dalam mengembangkan kawasan TOD di kawasan Stasiun Kereta Api Tanjung Karang.

1.5 Ruang Lingkup Penelitian

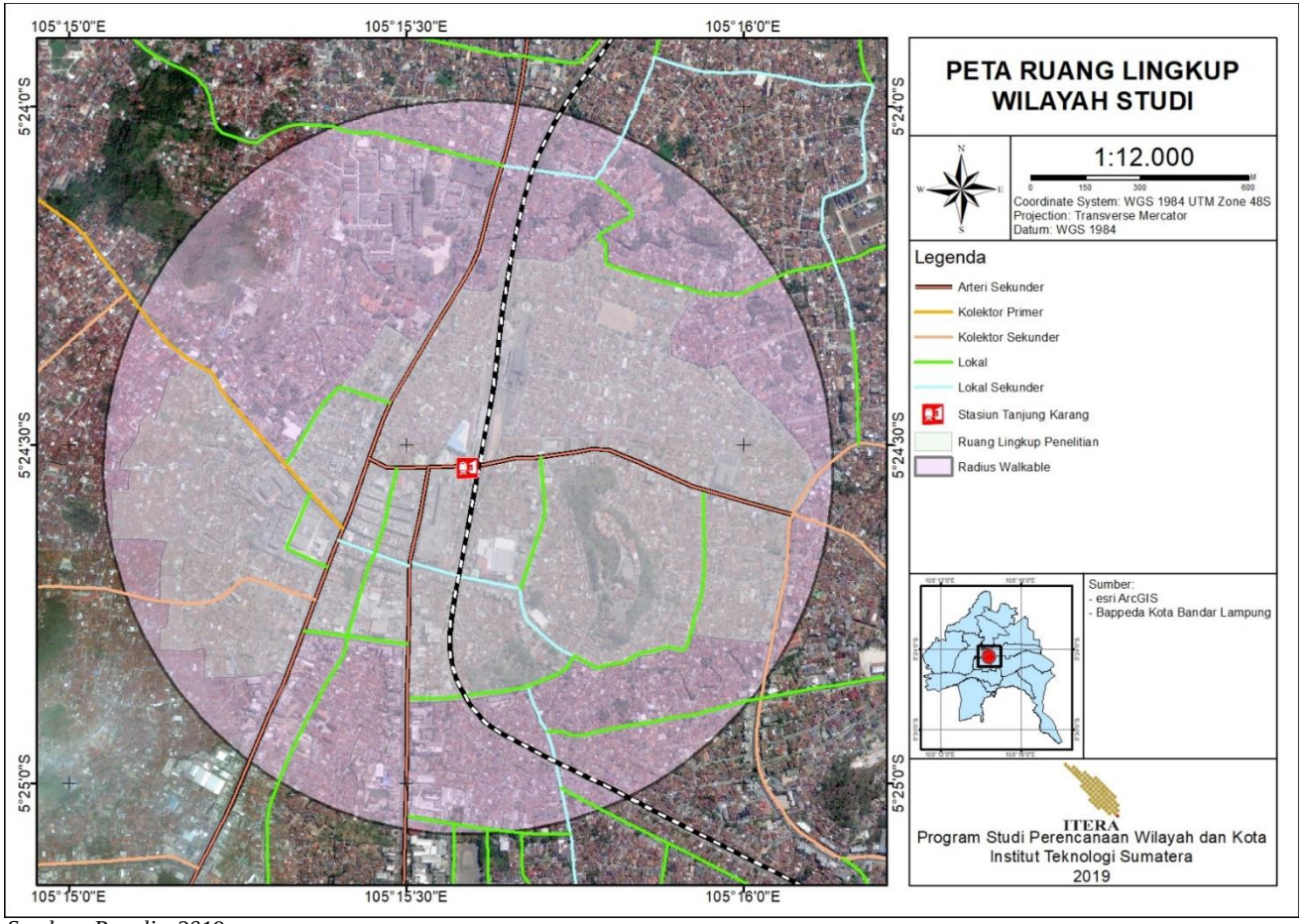
Ruang lingkup dalam studi ini terbagi ke dalam 2 bagian, yaitu ruang lingkup materi dan ruang lingkup wilayah. Ruang lingkup materi adalah penjelasan mengenai batasan mengenai materi penelitian yang akan dibahas. Ruang lingkup wilayah yang berisi batasan wilayah yang berisi batasan wilayah studi yang ingin diteliti pada penelitian yang dilakukan.

1.5.1 Ruang Lingkup Materi

Ruang lingkup materi penelitian disini yaitu berfokus pada kesiapan dari kawasan Stasiun Kereta Api Tanjung Karang sebagai kawasan pengembangan TOD. Kemudian untuk mengetahui kesiapan Stasiun Kereta Api Tanjung karang apakah sudah siap dikembangkan menjadi kawasan TOD menggunakan *GAP analysis* yaitu membandingkan variabel yang sudah ditetapkan dengan kenyataan yang ada dilapangan dan juga analisis SWOT. Variabel yang digunakan untuk menganalisis kesiapan ini didapat dari hasil kajian literatur terlebih dahulu.

1.5.2 Ruang Lingkup Wilayah

Ruang Lingkup Wilayah penelitian disini yaitu berlokasi di Kota Bandar Lampung tepatnya di sekitar kawasan Stasiun Kereta Api Tanjung Karang yang memiliki radius 1.000 m dari titik pusat TOD yaitu Stasiun Kereta Api Tanjung Karang yang tepatnya berada di pintu masuk Stasiun Kereta Api Tanjung Karang atau tempat keberangkatan dan kedatangan penumpang yang memiliki batasan administrasi dan batasan geografis. Radius 1.000 m ini didapatkan dari tinjauan literatur yang telah dilakukan, menurut Permen ATR/BPN No. 16 Tahun 2017 menyatakan radius berjalan kaki kawasan TOD di Indonesia adalah 1.000 m, peraturan ini perlu dijalankan oleh semua kawasan TOD di seluruh Indonesia dan kawasan TOD di kawasan Stasiun Kereta Api Tanjung Karang perlu mengikuti aturan yang telah ditetapkan ini. Menurut penelitian yang dilakukan oleh Imam Basuki dari Universitas Atma Jaya Yogyakarta mengatakan kemampuan jarak berjalan masyarakat indonesia di perkotaan adalah 500 – 1.000 m, sehingga radius berjalan kaki 1.000 m ini dapat digunakan dalam penelitian kali ini. Radius 1.000 m ini dibuat dengan cara menentukan titiak pusat TOD dan kemudian dilakukan *buffer* sejauh 1.000 m dari titik pusat TOD dan kemudian didapatlah ruang lingkup wilayah penelitian.



Sumber: Penulis, 2019

GAMBAR 1.2
PETA STUDI WILAYAH

1.6 Metodologi Penelitian

Bagian ini akan menjelaskan metode yang akan digunakan oleh peneliti untuk mencapai tujuan dalam penelitian yang terbagi menjadi dua bagian, yaitu jenis dan metode pengumpulan data serta metode analisis data.

1.6.1 Jenis dan Metode Pengumpulan Data

Penelitian pada kali ini data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data yang digunakan mengikuti kebutuhan atas sasaran yang akan dianalisis. Metode pengumpulan data pada penelitian ini meliputi pengumpulan data primer dan pengumpulan data sekunder. Pengumpulan data primer melalui observasi lapangan dan wawancara ke pihak-pihak terkait dengan Pengembangan Kawasan TOD di Stasiun Kereta Api Tanjung Karang. Sedangkan pengumpulan data sekunder melalui kajian literatur dan survei ke instansional.

1. **Data Primer**

   Data primer yang pertama dilakukan dengan cara melakukan observasi lapangan di sekitar Kawasan Stasiun Kereta Api Tanjung Karang. Obsevasi lapangan ini dilakukan untuk melihat kondisi eksisting dari variabel-variabel konsep pengembangan TOD yang ada di Kawasan Stasiun Kereta Api Tanjung Karang. Variabel yang digunakan untuk melakukan observasi lapangan merupakan hasil dari sintesis literatur yang sudah dilakukan.

   Data Primer lainnya yaitu berupa wawancara ke pihak-pihak yang terlibat dalam pengembangan kawasan TOD di Stasiun Kereta Api Tanjung Karang. Wawancara ini dilakukan untuk mengetahui bagaimana rencana dari masing-masing *stakeholder* dalam mengembangkan kawasan TOD di Stasiun Kereta Api Tanjung Karang. Hasil dari data wawancara ini nantinya dapat dianalisis menggunakan metode analisis SWOT.

   Pengumpulan data primer yang dilakukan berupa observasi lapangan dan wawancara. Observasi lapangan dilakukan untuk memperoleh data dan informasi mengenai kondisi variabel di eksisting,

situasi dan permasalahan di wilayah studi. Observasi dilakukan pada sekitar Kawasan Pengembangan TOD di Stasiun Kereta Api Tanjung Karang. Wawancara ke pihak-pihak yang terkait dengan Pengembangan Kawasan TOD bertujuan untuk mengetauhi bagaimana rencana pengembangan Kawasan Stasiun Kereta Api Tanjung Karang untuk diterapkan sebagai Kawasan TOD.

2. Data Sekunder

Data sekunder dalam penelitian ini sangat dibutuhkan dalam penelitian kali ini karena untuk mendukung data-data primer yang sudah ada. Data sekunder digunakan dalam penelitian ini bersumber dari publikasi yang diterbitkan oleh institusi terkait seperti Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah (Bapppeda) Kota Bandar Lampung, PT. Kereta Api Indonesia (KAI), ataupun institusi lainnya yang terkait dengan pengembangan kawasan TOD ini. Variabel kawasan TOD juga bisa membutuhkan data sekunder selain dari hasil observasi, selain itu data sekunder dapat dianalisis menggunakan analisis SWOT ataupun menggunakan analisis deskriptif.

Pengumpulan data sekunder pada penelitian ini dengan melalui sintesis literatur untuk mencari variabel apa saja yang dibutuhkan Kawasan Pengembagan TOD di Stasiun Kereta Api Tanjung Karang agar bisa menjadi indikator kawasan itu dapat dikatakan sebagai kawasan TOD. Pengumpulan data sekunder juga dilakukan untuk mengetahui kondisi eksisiting dan penggunaan lahan di sekitar Kawasan Stasiun Kereta Api Tanjung Karang menggunakan Citra Landsat. Pengumpulan data sekunder melalui survei instansional dilakukan pada beberapa instansi terkait dengan penelitian di Kawasan Stasiun Kereta Api Tanjung Karang Kota Bandar Lampung. Data yang dikumpulkan dari metode ini adalah data sekunder berupa dokumen-dokumen resmi baik yang terpublikasikan secara luas atau terbatas.

1.6.2 Metode Analisis

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini ialah menggunakan analisis deskriptif. Analisis deskriptif adalah analisis yang menjelaskan data yang sudah terkumpul sebagaimana adanya untuk memberikan penjelasan mengenai poin dari hasil penilaian variabel TOD *Standard* di Stasiun Kereta Api Tanjung Karang. Selain analisis deskriptif ada analisis lain yang digunakan seperti analisis SWOT dan analisis Gap.

1. Analisis Deskriptif

Metode analisis deskriptif dengan pendekatan kuantitatif merupakan metode yang bertujuan menggambarkan secara sistematis dan faktual tentang fakta-fakta serta hubungan antar variabel yang diselidiki dengan cara mengumpulkan data, mengolah, menganalisis, dan menginterpretasi data dalam pengujian hipotesis statistik. Analisis deskriptif digunakan untuk mendeskripsikan atau menjelaskan hasil dari kompilasi data. Analisis deskriptif dapat mendeskripsikan atau menjelaskan hasil dari analisis spasial yang disebut dengan deskriptif kuantitatif. Hasil dari analisis deskriptif dapat disajikan dalam bentuk tabel, grafik, dan *pie chart* (Apriani, 2015).

Analisis deskriptif pada penelitian digunakan untuk mendekripsikan hasil dari pengumpulan data dan juga analisis data. Analisis ini akan lebih banyak menjelaskan hasil data observasi yang didapat dari lapangan untuk memudahkan pembaca memahami hasil data observasi. Selain itu analisis ini digunakan dalam mengolah hasil data sekunder untuk dianalisis menjadi data yang matang dan siap digunakan untuk menganalisis lebih lanjut.

2. Analisis SWOT

Analisis SWOT adalah analisis untuk mendokumentasikan kekuatan (*Strength*) dan kelemahan (*Weakness*) pada internal wilayah atau kawasan serta peluang (*Opportunity*) dan ancaman (*Threat*) dari

lingkungan eksternal. Analisis SWOT membantu pemerintah untuk menilai masalah-masalah di dalam dan di luar wilayah perencanaan. Analisis SWOT melakukan evaluasi terhadap kekuatan, kelemahan, peluang, dan tantangan sebagai basis dalam penentuan strategi dalam konteks persaingan di industri. Proses perencanaan sering menggunakan analisis SWOT dalam format bagan yang dibagi-bagi dalam beberapa bagian atau kuadran yang dapat digunakan sebagai basis penyusunan strategi dalam suatu perencanaan. Strategi pada setiap kuadran disusun sesuai dengan hasil pemetaan terhadap kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman. Misalnya, empat kuadran terbentuk jika kekuatan dan kelemahan diletakkan sebagai dua kolom dan peluang dan ancaman diletakkan sebagai 2 baris pada bagan SWOT.

Analisis SWOT memiliki peran penting dalam menganalisis pengembangan TOD yang ada di Kawasan Stasiun Kereta Api Tanjung Karang. Analisis digunakan untuk mengetahui apa kekurangan dan kelebihan Kawasan Stasiun Kereta Api Tanjung Karang yang menjadi kawasan pengembangan TOD, selain itu juga dengan analisis ini kita dapat melihat peluang dan ancaman kawasan ini dalam pengembangan kawasan TOD. Analisis ini juga dapat digunakan dalam membuat rencana strategis dalam mendukung pengembangan Kawasan Stasiun Kereta Api Tanjung Karang sebagai kawasan TOD. Data yang digunakan dalam analisis SWOT ini berasal dari data primer maupun data sekunder, sehingga semua data dapat digunakan dalam analisis ini dan juga peneliti mampu menempatkan data itu sesuai dengan jenis kuadrannya.

3. Analisis Gap

Analisis Gap adalah perbandingan kinerja aktual dengan kinerja potensial atau yang diharapkan. Metode ini merupakan alat evaluasi perencanaan yang menitikberatkan pada kesenjangan pembangunan saat ini dengan perencanaan yang sudah ditargetkan sebelumnya, misalnya yang sudah tercantum pada Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW) dan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) provinsi

ataupun kabupaten. Analisis kesenjangan juga mengidentifikasi tindakan-tindakan apa saja yang diperlukan untuk mengurangi kesenjangan atau mencapai kinerja yang diharapkan pada masa datang. Selain itu, analisis ini memperkirakan waktu, biaya, dan sumberdaya yang dibutuhkan untuk mencapai keadaan perusahaan yang diharapkan.

Analisis Gap ini analisis yang sangat penting fungsinya dalam mengolah data observasi variabel pembentuk TOD. Analisis ini nantinya akan digunakan untuk melihat perbandingan antara variabel pembentuk TOD berdasarkan teori yang sudah ada dengan kondisi eksisiting di lapangannya. Menggunakan metode ini kita dapat melihat bagaimana kinerja pemerintah dalam menerapkan Kawasan Tanjung Karang sesuai dengan rencana yang sudah ditetapkan dalam RTRW. Data yang digunakan dalam metode ini merupakan data observasi yang berupa variabel-variabel pembentuk TOD berdasarkan hasil sintesis literatur dan dibandingkan dengan data yang ada di lapangan. Dengan perbandingan itu kita dapat melihat perbedaan antara teori dan kondisi eksisting apa saja yang kurang dan apa saja yang sudah sesuai dengan teori, kemudian dengan melihat perbedaan itu kita juga dapat menentukan apakah Stasiun Kereta Api Tanjung Karang sudah siap dikatakan sebagai Kawasan TOD. Analisis gap juga dapat mengidentifikasi strategi-strategi apa saja yang perlu dilakukan untuk mengurangi gap yang ada antara kondisi eksisting dengan teori.

1.7 Sistematika Penulisan

Penulisan proposal penelitian ini terbagi atas menjadi lima bagian. Penjelasan dari masing-masing bagian tersebut sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bagian ini memaparkan latar belakang yang melandasi peneliti untuk mengangkat topik penelitian ini. Pada bagain ini juga akan dipaparkan rumusan masalah penelitian yang akan menjadi sumber perumusan tujuan dan menentukan sasaran yang akan dicapai

sampai akhir. Penelitian ini juga perlu memberikan manfaat yang dapat diaplikasikan pada kondisi nyatanya hingga ditentukan arahan-arahan penelitian yang dibatasi ruang lingkup penelitian. Kemudian akan dipaparkan sistematika penulisan yang menggambarkan proses penulisan penelitian ini. Selain itu akan dipaparkan juga kerangka berpikir untuk mengetahui langkah-langkah dalam melakukan penelitian ini.

BAB II TINJAUAN LITERATUR

Bagian ini menjelaskan literatur yang digunakan untuk mendukung penelitian. Keterkaitan topik penelitian dengan dokumen-dokumen perencanaan dan pendoman teknis yang berhubungan dengan penelitian akan dipaparkan pada bagian ini. Kemudian pada bagian ini akan dipaparkan hasil dari sintesis literatur untuk menjawab salah satu sasaran dari penelitian.

BAB III GAMBARAN WILAYAH STUDI

Bagian ini akan dipaparkan mengenai gambaran wilayah studi penelitan secara makro hingga mikro yang berkaitan dengan penelitian.

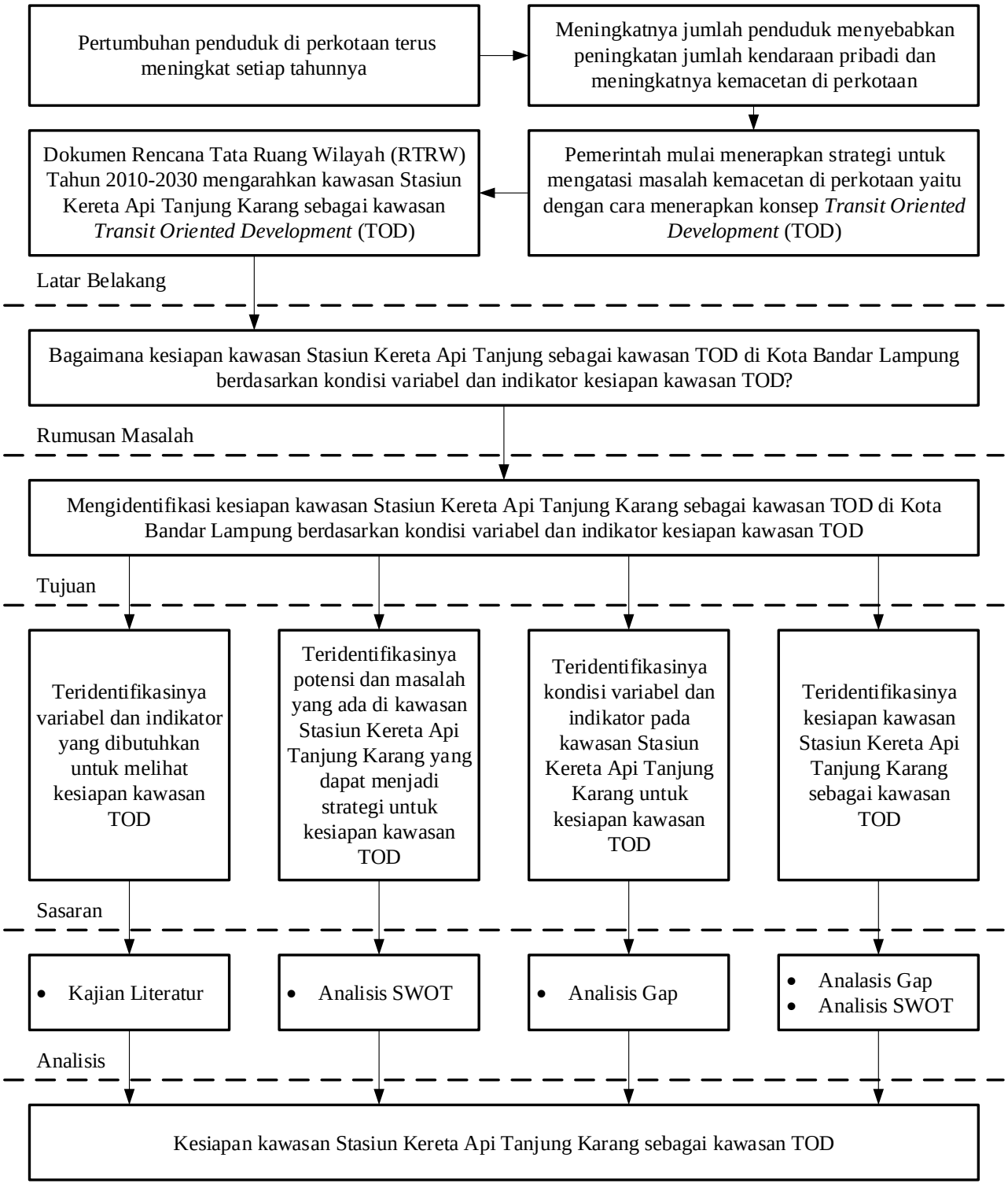
BAB IV KESIAPAN KAWASAN STASIUN KERETA API STASIUN KERETA API TANJUNG KARANG SEBAGAI KAWASAN TOD

Bagian ini menjelaskan hasil yang diperoleh dari kondisi eksisting, yang kemudian diidentifikasi dan dianalasis untuk melihat kesiapan kawasan Stasiun Kereta Api Tanjung Karang sebagai kawasan TOD.

BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Bagian ini menjelaskan kesimpulan dan rekomendasi terhadap penelitian yang telah dilakukan. Adapula dijelaskan mengenai temuan studi, kelemahan studi, rekomendasi studi serta saran studi lanjutan yang dapat dilakukan untuk melengkapi penelitian ini.

1.8 Kerangka Berpikir



Sumber: Penulis, 2019

GAMBAR 1.3
KERANGKA BERPIKIR