

KAJIAN AKSESIBILITAS KAWASAN PERMUKIMAN KOTA BANDAR LAMPUNG MENUJU STASIUN TANJUNG KARANG

THE ACCESSIBILITY STUDY OF BANDAR LAMPUNG SETTLEMENT AREA TOWARDS TANJUNG KARANG STATION

Diti Artanti Utami Putri, Dr. Rahayu Sulistyorini, S.T., M.T., dan Shahnaz Nabila Fuady, S.T., M.T.

Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Institut Teknologi Sumatera

Jl. Terusan Ryacudu, Way Huwi, Kec. Jati Agung, Kab. Lampung Selatan

email: utaditi@gmail.com

ABSTRAK

Stasiun Tanjung Karang yang merupakan stasiun penumpang terbesar di Provinsi Lampung. Adanya stasiun sebagai simpul transit, salah satunya menimbulkan pergerakan yang berasal dari kawasan permukiman menuju stasiun. Didukung pula dengan adanya beragam aktivitas lainnya yang ditimbulkan oleh guna lahan sekitar stasiun, terutama oleh kawasan permukiman. Aksesibilitas yang baik dibutuhkan untuk mengakomodasi pergerakan yang ditimbulkan oleh kawasan permukiman terhadap aktivitas stasiun. Namun pertumbuhan aktivitas stasiun yang diiringi dengan pertumbuhan kawasan permukiman tidak disertai dengan penyediaan sarana dan prasarana penunjang yang baik. Oleh karena itu, penelitian bertujuan untuk mengetahui aksesibilitas kawasan permukiman Kota Bandar Lampung menuju Stasiun Tanjung Karang sebagai salah satu simpul transportasi. Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah skoring dan deskriptif kuantitatif. Berdasarkan analisis dari lima variabel yang telah disintesa (jarak, waktu, biaya perjalanan, kondisi jaringan jalan, dan ketersediaan sarana dan prasarana transportasi umum), didapatkan hasil akhir bahwa aksesibilitas pada kawasan penelitian adalah tergolong dalam aksesibilitas cukup. Hal tersebut didukung oleh hasil skoring variabel jarak, waktu dan biaya yang memperoleh aksesibilitas baik, sedangkan kondisi jaringan jalan dan ketersediaan sarana dan prasarana transportasi umum yang belum memiliki aksesibilitas baik. Oleh karena itu, diperlukan penanganan-penanganan dalam mengatasi permasalahan aksesibilitas variabel kondisi jaringan jalan dan ketersediaan sarana dan prasarana transportasi umum guna memperbaiki dan meningkatkan aksesibilitas kawasan terutama menuju simpul-simpul transportasi.

Kata Kunci: *Aksesibilitas, Kawasan Permukiman, Stasiun Tanjung Karang, Simpul Transportasi.*

ABSTRACT

Tanjung Karang Station is the largest passenger station in the province of Lampung. The existence of the station as a transit node, one of which causes movement from settlement areas to the station. It is also supported by a variety of other activities caused by land use around the station, in particular settlement areas. Good accessibility is needed to accommodate movements caused by settlement areas for station activities. However, the growth of station activities, coupled with the growth of settlement areas, is not affected by the provision of good support facilities and infrastructure. The aim of this study is therefore to determine the accessibility of the Bandar Lampung settlement area to Tanjung Karang Station as one of the transport hubs. The analytical method used in this research is scoring method and quantitative descriptive method. Based on the analysis of five synthesized variables (distance, time, travel costs, conditions of the road network and availability of public transport and infrastructure) the final result is that accessibility in the study area is classified as sufficient accessibility. This is supported by the results of the determination of distance, time and cost variables that have good accessibility, as well as the condition of the road network and the availability of public transport facilities and infrastructure that are not yet accessible. It is therefore necessary to address the issue of the accessibility of variable road network conditions and the availability of public transport facilities and infrastructure in order to improve and increase the accessibility of the region, in particular to transport nodes.

Keywords: *Accessibility, Settlement Area, Tanjung Karang Station, Transportation Loop*

PENDAHULUAN

Stasiun Tanjung Karang yang merupakan stasiun penumpang terbesar di Provinsi Lampung. Stasiun ini merupakan salah satu stasiun jalur kereta api yang menghubungkan Kota Bandar Lampung dengan Kota Palembang, yang berada dalam pengelolaan PT Kereta Api Indonesia Divisi Regional IV Tanjung Karang. Adanya stasiun sebagai simpul transit, salah satunya menimbulkan pergerakan yang berasal dari kawasan permukiman menuju stasiun. Didukung pula dengan adanya beragam aktivitas lainnya yang ditimbulkan oleh guna lahan sekitar stasiun, terutama oleh kawasan permukiman. Selain itu, berdasarkan RTRW Kota Bandar Lampung 2010-2030, guna lahan di sekitar Stasiun Tanjung Karang adalah kawasan permukiman padat penduduk, kawasan pusat perdagangan dan jasa, serta tidak terletak jauh dari kawasan perkantoran pemerintahan.

Namun, melihat kondisi eksisting saat ini, kawasan stasiun yang bergabung dengan Pool Bus Damri, kapasitas parkir di stasiun yang terbatas, fasilitas pejalan kaki yang tidak terintegrasi, transportasi umum kota yang sangat kurang dan tidak tersistem dengan baik, serta lokasi stasiun yang berada dekat dengan terminal angkot yang tidak kondusif atau permasalahan lainnya yang ada, mengakibatkan terhambatnya pergerakan masyarakat Kota Bandar Lampung secara keseluruhan, terlebih dengan tujuan khusus menuju simpul transportasi yaitu Stasiun Tanjung Karang.

Dengan segala permasalahan yang ada, oleh karena itu untuk memperlancar dan mendukung keberjalanan pergerakan perkotaan serta aktivitas stasiun, maka jaringan pergerakan perkotaan harus didukung dengan aksesibilitas yang baik pada daerah tangkapan (simpul transportasi) sebagai titik kumpul dan titik sebar pergerakan masyarakat. Maka dalam hal ini, aksesibilitas yang baik dibutuhkan untuk mengakomodasi pergerakan yang ditimbulkan oleh kawasan permukiman terhadap aktivitas stasiun. Oleh karena itu,

penelitian bertujuan untuk mengetahui aksesibilitas kawasan permukiman Kota Bandar Lampung menuju Stasiun Tanjung Karang sebagai salah satu simpul transportasi.

TINJAUAN PUSTAKA

A. AKSESIBILITAS

1. Konsep Aksesibilitas

Aksesibilitas adalah konsep yang menggabungkan sistem pengaturan tata guna lahan secara geografis dengan sistem sarana dan prasarana transportasi yang menghubungkannya (Black, 1981). Menurut Black (1981), untuk ukuran tingkat aksesibilitas dapat dilihat dari besaran jarak dan kondisi prasarana yang menghubungkannya. Aksesibilitas mengukur kemudahan akses menuju magnet perjalanan, baik dalam skala lokal maupun regional (Handy, 1993).

Sementara, menurut Edmonds (1994) menyampaikan bahwa variabel aksesibilitas adalah nilai numerik, yang mengindikasikan mudah atau sulitnya untuk mendapatkan akses ke barang-barang dan pelayanan. Aksesibilitas dapat dikatakan sebagai sebuah ukuran kemudahan yang meliputi waktu, biaya, dan usaha dalam melakukan perpindahan antar tempat dalam sebuah sistem (Magribi, 2004).

Sehingga dapat disimpulkan bahwa aksesibilitas merupakan sebuah ukuran dalam menilai kemudahan untuk mencapai suatu tujuan dengan interaksi antara tata guna lahan dengan sarana dan prasarana transportasi.

2. Hubungan Transportasi

Menurut Miro (2005), salah satu variabel yang bisa menyatakan apakah ukuran tingkat kemudahan pencapaian suatu tata guna lahan dikatakan tinggi atau rendah adalah jarak fisik dua tata guna lahan (dalam kilometer). Akan tetapi, faktor jarak ini tidak dapat sendirian saja digunakan untuk mengukur tinggi rendahnya tingkat akses tata guna lahan. Faktor jarak tidak dapat diandalkan (Miro, 2005), karena pada kenyataannya bisa terjadi bahwa dua zona yang jaraknya berdekatan (misalkan sejarak 1,5 km),

tidak dapat dikatakan tinggi tingkat akses (pencapaiannya) apabila antara zona (guna lahan) yang satu dengan yang lain tidak terdapat sarana dan prasarana transportasi yang menghubungkan.

3. Interaksi Tata Guna Lahan dan Transportasi

Dalam suatu wilayah yang memiliki kompleksitas dalam berkegiatan, seperti kawasan perkotaan, menimbulkan semakin tinggi pula kompleksitas dalam penggunaan lahannya. Dalam setiap jenis kegiatan yang dilakukan diatas sebidang tanah dan timbullah adanya guna lahan. Manusia melakukan perjalanan antar guna lahan dalam memenuhi kebutuhannya, menggunakan jaringan transportasi seperti berjalan kaki ataupun menggunakan kendaraan. Dari hal tersebut, maka lahirlah pergerakan arus manusia dan barang, menggunakan moda transportasi yang ada.

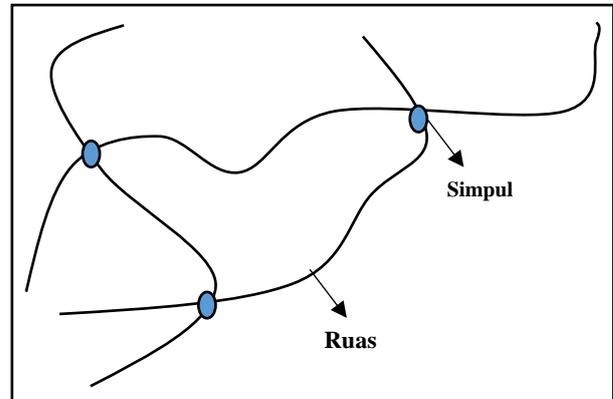
Oleh karenanya, umumnya perencanaan transportasi adalah membuat interaksi tersebut menjadi semudah dan seefisien mungkin.

B. JARINGAN TRANSPORTASI

Menurut Andriansyah (2015), pergerakan penduduk disuatu wilayah secara langsung maupun tidak langsung membutuhkan jaringan transportasi sebagai pengangkutan serta kelancaran proses pengangkutan yang tidak terlepas dari kebutuhan sarana dan prasarana yang memadai. Oleh karenanya, transportasi merupakan penghubung utama dalam melakukan pergerakan dari satu titik menuju titik lainnya. Namun, tanpa adanya jaringan transportasi, sarana transportasi tidak ada pula akses untuk melakukan perpindahan. Maka semakin baik suatu jaringan transportasi, maka akan baik pula aksesibilitasnya.

Sistem jaringan transportasi terdiri dari bentuk ruas dan simpul, yang keduanya dihubungkan ke pusat zona (Tamin, 2000). Dalam hal ini, ruas yang dimaksud seperti potongan jalan raya atau rel kereta api, dan lain sebagainya dengan ciri-ciri seperti panjang,

kecepatan, jumlah lajur, kapasitas, tipe gangguan samping, dan hubungan kecepatan – arus di ruas jalan tersebut. Sedangkan simpul adalah suatu titik tertentu yang dihasilkan dari adanya persimpangan, seperti stasiun, terminal, dan lain-lain.



GAMBAR 1. ILUSTRASI SIMPUL DAN RUAS

Sumber: Peneliti, 2018

C. STASIUN KERETA API

Menurut Undang - Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian, definisi dari kereta api adalah kendaraan dengan tenaga gerak, baik berjalan sendiri maupun dirangkaikan dengan sarana perkeretaapian lainnya, yang akan ataupun sedang bergerak di atas jalan rel yang terkait dengan perjalanan kereta api. Kereta api sendiri terdiri dari lokomotif, kereta, dan gerbong.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2011 tentang Jenis, Kelas dan Kegiatan di Stasiun Kereta Api bahwa stasiun kereta api merupakan prasarana kereta api sebagai tempat pemberangkatan dan pemberhentian kereta api.

D. PERAN KAWASAN STASIUN DI PERKOTAAN

Menurut Subarkah (1981), pada masa lalu terdapat beberapa tipologi stasiun yang sangat berpengaruh terhadap fungsi dan skala pelayanan transportasi yang diberikan. Peletakan stasiun sangat berpengaruh terhadap struktur ruang kota. Stasiun-stasiun besar selalu diletakkan di tengah kota atau pada daerah yang direncanakan sebagai pusat kota. Keberadaan

stasiun yang berada di pusat kota sangat mempengaruhi jalur pergerakan transportasi menuju titik-titik aktivitas utama kota menjadi lebih dekat. Namun, dengan terus berkembang dan tumbuhnya kota sehingga terjadi pergeseran pusat kota, selain itu hadirnya moda-moda transportasi lain, membuat peran stasiun tidak memiliki pengaruh yang tinggi lagi terhadap perkotaan (Subarkah, 1981).

Berkaitan dengan peran stasiun, menurut Hedayatifard dan Hosseinian (2012), menyatakan bahwa terdapat tiga komposisi dalam membentuk kawasan perkotaan yang berkelanjutan, yaitu *urban zona* (guna lahan hunian, komersial, dan ruang terbuka), *urban corridor* (sistem transportasi), dan *urban node* (pusat aktivitas kawasan). Bentuk spasial perkotaan (*urban form*) sangat mempengaruhi pola organisasi arus pergerakan kota. Oleh karena itu, *urban corridor* harus memiliki konektivitas yang baik dengan *urban node* untuk mengurangi perjalanan dalam kota. Struktur perkotaan merupakan pola sarana dan prasarana yang membentuk suatu kota dengan ketentuan hirarki kawasan. Sehingga, struktur ruang merupakan kunci utama dalam membentuk sarana dan prasarana transportasi secara khusus pada peran stasiun kereta api dalam perkotaan.

METODE PENELITIAN

Pada tahap pertama dalam penelitian ini, yaitu menganalisis kemudahan pergerakan untuk menuju stasiun melalui analisis tingkat aksesibilitas antara Stasiun Tanjung Karang dengan kawasan permukiman menurut variabel yang telah dirumuskan menggunakan metode skoring berdasarkan hasil data primer. Selanjutnya, tahap kedua adalah melakukan identifikasi tipologi permasalahan berdasarkan hasil analisis tingkat aksesibilitas, dan terakhir adalah menyusun penanganan aksesibilitas berdasarkan hasil kajian dan analisis serta tipologi permasalahan yang ditemukan.

Metode kuantitatif-kualitatif digunakan untuk pendekatan dalam penelitian ini. Analisa

kuantitatif dilakukan pada proses penilaian tingkat aksesibilitas melalui pengukuran dan perhitungan, sedangkan analisa kualitatif dilakukan dengan melihat opini-opini responden yang merupakan pengguna lokasi penelitian sebagai bahan pertimbangan untuk input dan output kuantitatif serta mendukung dalam penyusunan rekomendasi.

Pada penelitian tahap pertama, yaitu melakukan sebaran kuisioner pada masyarakat wilayah penelitian serta melakukan observasi pada jaringan jalan utama yang menghubungkan antar permukiman wilayah penelitian dengan Stasiun Tanjung Karang. Responden yang dipilih dengan kriteria:

1. Responden adalah masyarakat yang bertempat tinggal dalam kawasan permukiman pada wilayah penelitian.
2. Responden adalah masyarakat yang pernah melakukan perjalanan menuju Stasiun Tanjung Karang.

Pengambilan sampel dilakukan dengan metode *purposive sampling*. Metode *purposive sampling* adalah metode pengambilan sampel yang didasarkan atas pertimbangan tertentu, yang sesuai dengan kriteria-kriteria yang telah ditetapkan dengan tujuan agar data yang diperoleh dapat representatif. Proses pengambilan sampel dilakukan di dalam kawasan permukiman pada wilayah penelitian.

Hasil yang didapatkan pada tahap pertama dari sebaran kuisioner dan observasi, dilakukan analisis tingkat aksesibilitas menggunakan metode skoring. Data kualitatif hasil dari kuisioner dan observasi, diubah menjadi data kuantitatif dengan angka berskala yang dirangkum dalam instrumen penelitian. Hasil pengambilan data dari tiap-tiap variabel merupakan bentuk pemberian nilai dan skoring terhadap variabel berupa angka yang dijumlahkan dan dirata-ratakan sebagai indeks aksesibilitas kawasan.

TABEL 1. INSTRUMEN PENELITIAN

INSTRUMEN		SKOR			
VARIABEL		3	2	1	0
Jarak		Jarak perjalanan kurang dari sama dengan 1,5 km ($L \leq 1,5$)	Jarak perjalanan yaitu 1,5 km sampai 3 km ($1,5 < L \leq 3$)	Jarak perjalanan yaitu lebih dari 3 km ($L > 3$)	
Waktu		Waktu perjalanan kurang dari sama dengan 10,67 menit ($T \leq 10,67$)	Waktu perjalanan yaitu 10,67 menit sampai 21,34 menit ($10,67 < T \leq 21,34$)	Waktu perjalanan lebih dari 21,34 ($T > 21,34$)	
Biaya		Biaya perjalanan kurang dari sama dengan Rp 5000 ($R \leq 5000$)	Biaya perjalanan yaitu Rp 5000 sampai Rp 10000 ($5000 < R \leq 10000$)	Biaya perjalanan lebih dari Rp 10000 ($R > 10000$)	
Kondisi Jaringan Jalan	Permukaan Jalan	Permukaan jalan dalam kondisi baik 70%-100%	Permukaan jalan dalam kondisi baik 40%-70%	Permukaan jalan dalam kondisi baik 10%-40%	Permukaan jalan sangat buruk
	Marka Jalan	Marka jalan tersedia 70%-100%	Marka jalan tersedia 40%-70%	Marka jalan tersedia 10%-40%	Tidak tersedia
	Trotoar	Jaringan trotoar tersedia 70%-100%	Jaringan trotoar tersedia 40%-70%	Jaringan trotoar tersedia 10%-40%	Tidak tersedia
	Hambatan Samping	Hambatan samping 0%-10%	Hambatan samping 10%-40%	Hambatan samping 40%-70%	Hambatan samping > 70%
Ketersediaan Sarana dan Prasarana Transportasi	Transportasi Umum	Jalan dilalui $A \geq 6$ trayek angkutan umum	Jalan dilalui $4 \geq A > 6$ trayek angkutan umum	Jalan dilalui $A < 4$ trayek angkutan umum	Tidak tersedia
	Halte	Tersedia halte pada jarak $RH \leq 500$ m	Tersedia halte/tempat pemberhentian pada jarak $500 < RH \leq 700$ m	Tersedia halte/tempat pemberhentian pada jarak $RH > 700$ m	Tidak tersedia

Sumber: Peneliti, 2019

Tahap selanjutnya adalah dilakukan identifikasi permasalahan pada variabel yang belum masuk dalam kategori terakses dengan baik melalui analisis deskriptif kuantitatif, berdasarkan pada hasil analisis tahap sebelumnya. Dari tahap ini, maka dapat diketahui permasalahan pada variabel aksesibilitas yang belum terakses dengan baik. Hal tersebut digunakan sebagai identifikasi faktor yang menyebabkan hasil analisis aksesibilitas tergolong tinggi ataupun tergolong rendah. Selain itu, pada tahap ini didukung pula oleh opini-opini responden yang didapatkan melalui kuisioner.

Tahap yang terakhir dari penelitian ini adalah merumuskan penanganan dalam peningkatan aksesibilitas berdasarkan tipologi permasalahan yang ditemukan untuk menjadikan ruang kawasan yang lebih baik lagi dan mendorong terwujudnya kawasan Stasiun Tanjung Karang sebagai kawasan berbasis transit dan memiliki aksesibilitas yang baik secara komprehensif.

HASIL DAN PEMBAHASAN

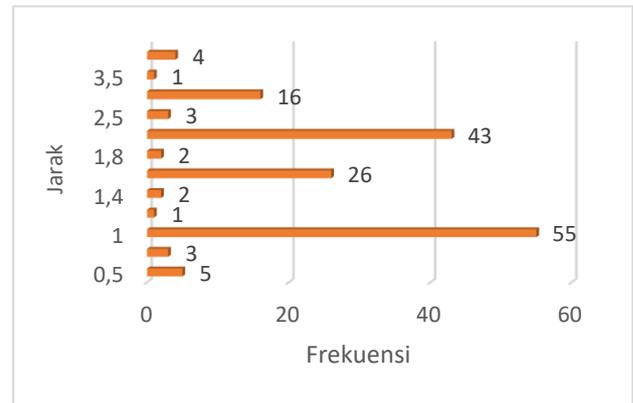
A. ANALISIS

TINGKAT

AKSESIBILITAS

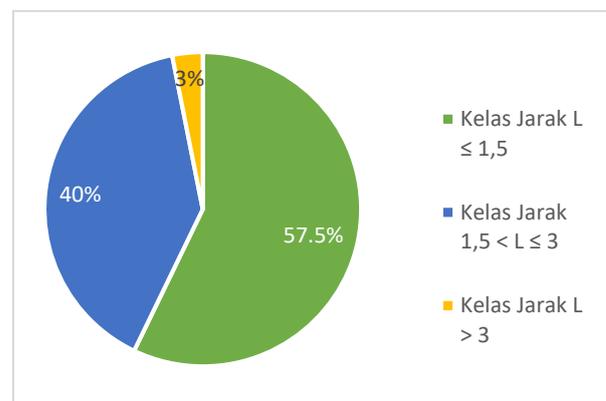
1. Jarak Perjalanan

Berdasarkan hasil kuisioner yang telah diolah, diketahui bahwa sebanyak 160 responden menjawab bahwa jarak dari lokasi tempat tinggal menuju Stasiun Tanjung Karang berkisar antara 0,5 – 4 km. jarak terdekat yaitu 0,5 km dan jarak terjauh menuju stasiun yaitu 4 km, dengan rata-rata jarak responden menuju stasiun adalah 1,64 km. Dalam melakukan skoring, mengkategorikan kelas-kelas penilaian variabel dengan masing-masing kelas memiliki batasan dan ketentuan yang telah terdefinisi secara rinci pada instrumen penelitian.



GAMBAR 2. GRAFIK FREKUENSI JARAK MENURUT JUMLAH RESPONDEN

Sumber: Peneliti, 2019



GAMBAR 3. GRAFIK FREKUENSI JARAK MENURUT TINGKATAN KELAS

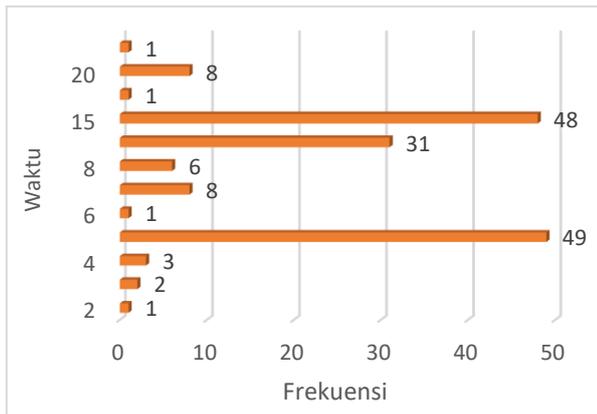
Sumber: Peneliti, 2019

Berdasarkan pada data jarak perjalanan dari 160 responden yang telah dilakukan proses perhitungan metode skoring menghasilkan hasil akhir skoring pada variabel jarak perjalanan yaitu 2,55 dari nilai maksimal skor adalah 3. Sehingga, dari hasil skor yang didapatkan pada variabel jarak bahwa wilayah penelitian memiliki aksesibilitas yang baik.

2. Waktu Perjalanan

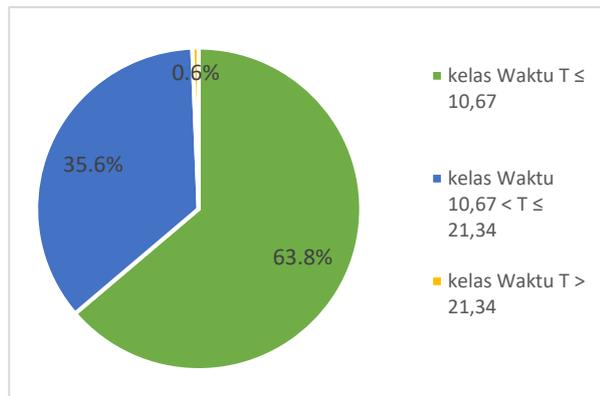
Pada variabel waktu perjalanan, waktu perjalanan dari lokasi tempat tinggal menuju Stasiun Tanjung Karang menurut jawaban responden yaitu 2 – 30 menit (mengabaikan moda transportasi yang digunakan). Waktu tercepat adalah 2 menit dan waktu terlama adalah 30 menit serta rata – rata waktu perjalanan dari 160 sampel adalah 10 menit. Adanya waktu terlama adalah 30 menit, hal ini mengindikasikan bahwa terdapat beberapa hal

permasalahan yang menghambat perjalanan menuju stasiun, karena dalam jarak 0,5 – 4 km ditempuh dengan waktu yang cukup lama. Dalam melakukan skoring, mengkategorikan kelas-kelas penilaian variabel dengan masing-masing kelas memiliki batasan dan ketentuan yang telah terdefinisi secara rinci pada instrumen penelitian.



GAMBAR 4. GRAFIK FREKUENSI WAKTU MENURUT JUMLAH RESPONDEN

Sumber: Peneliti, 2019



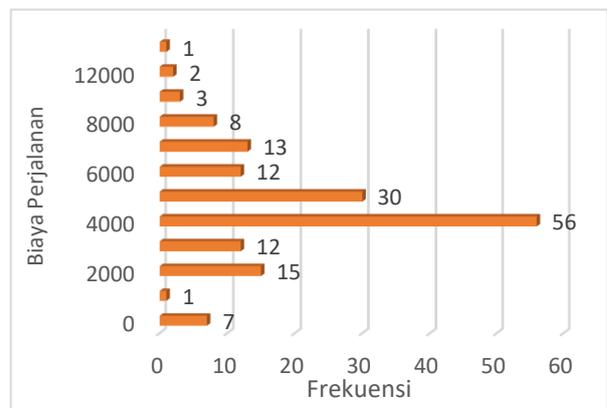
GAMBAR 5. GRAFIK FREKUENSI WAKTU MENURUT TINGKATAN KELAS

Sumber: Peneliti, 2019

Dari hasil pengolahan data pada variabel waktu perjalanan serta dilakukannya perhitungan skoring dari 160 sampel, didapatkan nilai skor akhir dari variabel waktu perjalanan adalah 2,63 dari nilai maksimal skor adalah 3. Dapat disimpulkan bahwa menurut variabel waktu perjalanan, wilayah penelitian memiliki aksesibilitas yang baik.

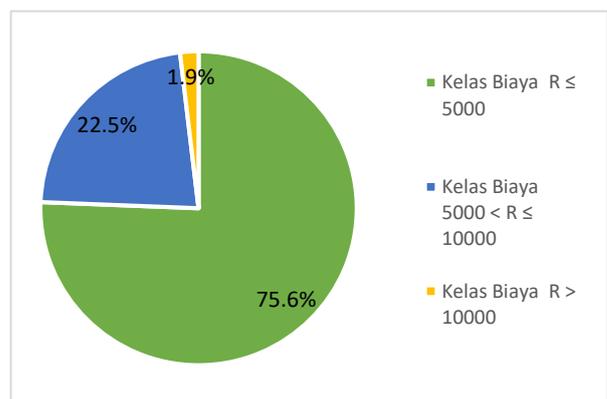
3. Biaya Perjalanan

Variabel biaya perjalanan, berdasarkan data yang didapatkan dari hasil 160 kuisioner, diketahui bahwa biaya perjalanan yang digunakan berkisar Rp 0 – Rp 15000 maksimal biaya yang dikeluarkan untuk menempuh Stasiun Tanjung Karang (mengabaikan moda transportasi yang digunakan). Dalam melakukan skoring, mengkategorikan kelas-kelas penilaian variabel dengan masing-masing kelas memiliki batasan dan ketentuan yang telah terdefinisi secara rinci pada instrumen penelitian.



GAMBAR 6. GRAFIK FREKUENSI BIAYA MENURUT JUMLAH RESPONDEN

Sumber: Peneliti, 2019



GAMBAR 7. GRAFIK FREKUENSI BIAYA MENURUT TINGKATAN KELAS

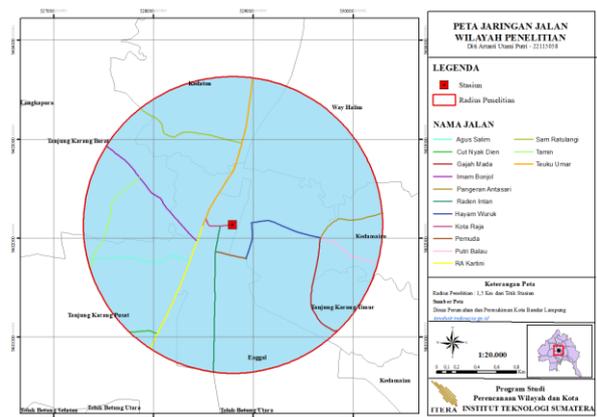
Sumber: Peneliti, 2019

Dari keseluruhan hasil perhitungan skoring, maka didapatkan bahwa skor akhir dari variabel biaya perjalanan adalah 2,74 dari nilai maksimal skor adalah 3. Sehingga disimpulkan bahwa menurut variabel biaya perjalanan,

wilayah penelitian memiliki aksesibilitas yang baik.

4. Kondisi Jaringan Jalan

Variabel kondisi jaringan jalan didapatkan melalui observasi langsung jaringan jalan yang telah ditentukan berdasarkan hierarkinya. Didalam variabel ini, terdapat beberapa komponen penilaian yang berfungsi sebagai parameter observasi yang terdefinisi secara jelas pada instrumen penelitian, yang mana komponen yang digunakan adalah permukaan jalan, marka jalan, ketersediaan trotoar, serta hambatan samping. Dalam hal ini, terdapat 14 ruas jalan yang dilakukan observasi dengan hierarki jalan yaitu arteri sekunder, kolektor primer, dan kolektor sekunder. Pemilihan 14 ruas jalan ini merupakan ruas- ruas jalan utama



GAMBAR 8. PETA JARINGAN JALAN PENELITIAN

Sumber: Peneliti, 2019

yang saling menghubungkan baik antar kawasan permukiman di wilayah penelitian ataupun kawasan permukiman wilayah penelitian menuju Stasiun Tanjung Karang.

TABEL 2. HASIL PERHITUNGAN SKORING KONDISI JARINGAN JALAN

No	Nama Jalan	Hierarki Jalan	Skor Penilaian				Skor Rata-Rata
			Permukaan Jalan	Marka Jalan	Trotoar	Hambatan Samping	
1	Raden Intan	Arteri Sekunder	3	1	2	1	1,75
2	Raden Ajeng Kartini	Arteri Sekunder	3	3	2	1	2,25
3	Teuku Umar	Arteri Sekunder	3	3	3	1	2,50
4	Kota Raja	Arteri Sekunder	3	1	3	0	1,75
5	Imam Bonjol	Kolektor Primer	3	2	1	0	1,50
6	Gajah Mada	Kolektor Sekunder	3	1	3	0	1,75
7	Pemuda	Kolektor Sekunder	2	0	0	0	0,50
8	Hayam Wuruk	Kolektor Sekunder	3	2	1	0	1,50
9	Antasari	Kolektor Sekunder	3	1	1	1	1,50
10	Putri Balau	Kolektor Sekunder	3	2	0	2	1,75
11	Agus Salim	Kolektor Sekunder	3	2	0	1	1,50
12	Tamin	Kolektor Sekunder	3	2	0	3	2,00
13	Cut Nyak Dien	Kolektor Sekunder	3	1	0	2	1,50
14	Sam Ratulangi	Kolektor Sekunder	3	1	0	1	1,25
Skor Akhir							1,64

Sumber: Peneliti, 2019

Berdasarkan perhitungan yang telah dilakukan, menunjukkan bahwa hasil skor akhir pada variabel kondisi jaringan jalan yaitu **1,64** dari nilai maksimal skor adalah 3. Maka dapat disimpulkan bahwa menurut variabel kondisi jaringan jalan, wilayah penelitian memiliki aksesibilitas yang cukup.

5. Ketersediaan Sarana dan Prasarana Transportasi Umum

Pada variabel ini, didapatkan melalui observasi langsung terhadap jaringan jalan

terpilih pada variabel kondisi jaringan jalan yaitu 14 ruas jalan yang telah tercantum pada sub bab sebelumnya. Pada variabel ini, dilakukan pemberian skor pada ruas jalan yang dilalui oleh transportasi umum yaitu angkot, bus Trans Bandar Lampung ataupun bus Trans Lampung serta ruas jalan yang memiliki halte sesuai dengan ketentuan dan kategori skoring yang secara jelas tercantum di instrumen penelitian. Hasil perhitungan skoring pada

variabel ketersediaan sarana prasarana transportasi umum, yaitu sebagai berikut:

TABEL 3. HASIL PERHITUNGAN SKORING KETERSEDIAAN SARANA & PRASARANA TRANSPORTASI UMUM

No	Nama Jalan	Hierarki Jalan	Skor		Skor Rata-Rata
			Transportasi Umum	Halte	
1	Raden Intan	Arteri Sekunder	3	1	2
2	Raden Ajeng Kartini	Arteri Sekunder	2	2	2
3	Teuku Umar	Arteri Sekunder	2	0	1
4	Kota Raja	Arteri Sekunder	3	0	1,5
5	Imam Bonjol	Kolektor Primer	1	0	0,5
6	Gajah Mada	Kolektor Sekunder	1	0	0,5
7	Pemuda	Kolektor Sekunder	3	0	1,5
8	Hayam Wuruk	Kolektor Sekunder	1	0	0,5
9	Antasari	Kolektor Sekunder	1	0	0,5
10	Putri Balau	Kolektor Sekunder	0	0	0
11	Agus Salim	Kolektor Sekunder	1	0	0,5
12	Tamin	Kolektor Sekunder	2	0	1
13	Cut Nyak Dien	Kolektor Sekunder	2	0	1
14	Sam Ratulangi	Kolektor Sekunder	1	0	0,5
Skor Akhir					0,93

Sumber: Peneliti, 2019

Dari hasil observasi serta perhitungan skoring yang telah dilakukan, maka didapatkan hasil skor akhir pada variabel ketersediaan sarana prasarana transportasi umum yaitu 0,93 dari nilai maksimal skor adalah 3. Hal ini menandakan bahwa saat ini masyarakat di wilayah penelitian masih sangat kurang untuk melakukan mobilitas menggunakan transportasi umum, khususnya dalam melakukan pergerakan menuju Stasiun Tanjung Karang. Sehingga dapat disimpulkan bahwa menurut variabel ketersediaan sarana dan prasarana transportasi umum, wilayah penelitian memiliki aksesibilitas yang buruk.

6. Hasil Akhir Analisis

Selanjutnya, dilakukan perhitungan skoring akhir untuk mengetahui nilai akhir tingkat aksesibilitas wilayah penelitian secara keseluruhan. Pembagian kelas untuk dilakukannya penentuan tingkat aksesibilitas wilayah penelitian secara kualitatif, yaitu sebagai berikut:

- aksesibilitas buruk : skor 0,00 – 1,20
- aksesibilitas cukup : skor 1,21 – 2,40
- aksesibilitas baik : skor 2,41 – 3,00

Berikut merupakan tabel skoring akhir aksesibilitas wilayah penelitian:

TABEL 4. HASIL SKORING AKHIR

No	Variabel	Skor	Tingkat Aksesibilitas
1	Jarak Perjalanan	2,55	Baik
2	Waktu perjalanan	2,63	Baik
3	Biaya Perjalanan	2,74	Baik
4	Kondisi Jaringan Jalan	1,64	Cukup
5	Ketersediaan Sarana Prasarana Transportasi Umum	0,93	Buruk
Skor Akhir		2,098	Cukup

Sumber: Peneliti, 2019

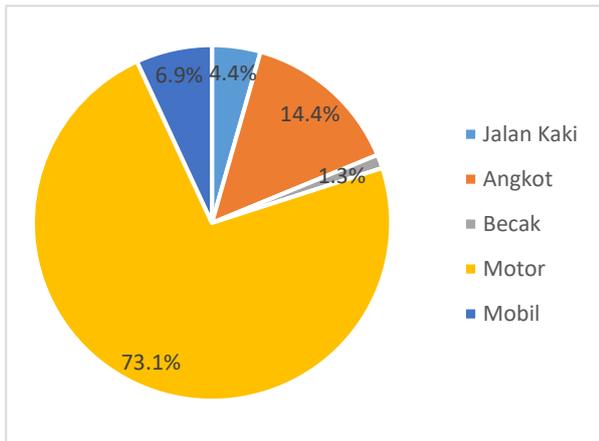
Berdasarkan hasil akhir perhitungan skoring, maka didapatkan hasil akhir sebesar 2,098 yang artinya bahwa tingkat aksesibilitas wilayah penelitian kawasan permukiman menuju Stasiun Tanjung Karang tergolong dalam aksesibilitas cukup.

Dalam hal ini menandakan bahwa wilayah penelitian memiliki aksesibilitas yang cukup baik, terutama dalam sisi biaya, waktu, dan jarak perjalanan. Sedangkan pada sarana dan prasarana transportasi umum serta jaringan jalan, belum terakses dengan baik sehingga diperlukan penanganan-penanganan untuk mengatasinya dalam meningkatkan aksesibilitas wilayah penelitian.

B. IDENTIFIKASI TIPOLOGI PERMASALAHAN

1. Ketersediaan Sarana dan Prasarana Transportasi Umum

Kendala dalam sulitnya mencari transportasi umum, menjadi hubungan sebab akibat bahwa berdasarkan data moda transportasi yang digunakan responden menuju Stasiun Tanjung Karang, yang tercantum didalam kuisisioner adalah didominasi oleh kendaraan pribadi terutama kendaraan roda dua (motor) sebesar 73,1%. Untuk lebih detail, persentase penggunaan moda transportasi responden, adalah sebagai berikut:



GAMBAR 9. GRAFIK PERSENTASE PENGGUNAAN MODA TRANSPORTASI

Sumber: Peneliti, 2019

Hal ini terkait pula dengan tingginya skor variabel biaya perjalanan, karena besarnya biaya perjalanan sangat kecil akibat responden didominasi menggunakan kendaraan pribadi. Selain itu, hal tersebut berkaitan erat dengan timbulnya kendala kemacetan di beberapa titik ruas jalan terutama di kawasan perdagangan dan jasa.

Berdasarkan hasil analisis, pada komponen transportasi umum, terdapat tiga ruas jalan yang dilalui lebih dari enam rute transportasi umum, serta didominasi ruas jalan yang dilalui kurang dari empat rute transportasi umum dan satu ruas jalan yang tidak dilalui sama sekali oleh transportasi umum. Sedangkan pada komponen halte, hanya terdapat dua ruas jalan yang memiliki halte. Berdasarkan data pendukung serta hasil analisis yang ada, menandakan bahwa penggunaan transportasi umum masih sangat minim dan tidak menjadi pilihan utama dalam mobilitas masyarakat.

Dampak yang dapat ditimbulkan dari adanya permasalahan tersebut yaitu penggunaan kendaraan pribadi yang semakin tinggi sehingga menimbulkan kemacetan yang semakin besar apabila permasalahan transportasi umum tidak segera terselesaikan. Kemacetan adalah masalah yang bersifat efek domino, karena kemacetan tidak hanya sekedar menghambat laju pergerakan, namun akan memberikan eksternalitas negatif lainnya.

2. Kondisi Jaringan Jalan

Pada variabel ini, terdapat dua komponen yang menunjukkan permasalahan yang cukup besar yaitu trotoar dan hambatan samping. Berdasarkan hasil observasi yang telah dilakukan, didapatkan hasil bahwa terdapat enam ruas jalan tidak tersedia trotoar dan delapan diantaranya memiliki trotoar. Namun dari delapan ruas jalan tersebut, hanya tiga ruas jalan yang masuk dalam kategori rentang kelas tersedia trotoar sebesar 70% - 100%. Hal ini menandakan bahwa wilayah penelitian belum ramah terhadap pejalan kaki. Dampak yang ditimbulkan dari adanya permasalahan ini yaitu semakin sulit untuk membudayakan jalan kaki sebagai salah satu sarana pergerakan. Hal ini berdampak luas pada permasalahan lainnya yang kemungkinan besar akan ditimbulkan seperti semakin tingginya penggunaan sepeda motor.



GAMBAR 10. KENAMPAKAN TROTOAR JL. RA KARTINI

Sumber: Peneliti, 2019

Selain itu, komponen hambatan samping merupakan komponen dengan kontribusi terkecil dalam variabel kondisi jaringan jalan. Dalam 14 ruas jalan yang diamati, hanya terdapat satu ruas jalan yang masuk dalam kategori rentang kelas memiliki hambatan samping 0% - 10%, sedangkan enam diantaranya memiliki hambatan samping 10% - 40%, dua ruas jalan memiliki hambatan samping 40% - 70%, dan lima diantaranya memiliki hambatan samping lebih dari 70%. Rendahnya ketersediaan trotoar yang

mengakibatkan resiko tingginya penggunaan sepeda motor serta hambatan samping yang tinggi, menimbulkan jumlah pergerakan yang meningkat sehingga berpotensi mengakibatkan kemacetan.



**GAMBAR 10. KENAMPAKAN
HAMBATAN SAMPING
JL. H. AGUS SALIM**
Sumber: Peneliti, 2019

Berdasarkan hasil analisis dan identifikasi tipologi permasalahan terhadap aksesibilitas kawasan permukiman menuju Stasiun Tanjung Karang diatas, maka dapat disimpulkan bahwa tipologi permasalahan secara umum adalah:

1. Tingginya intervensi jalan dan trotoar oleh fungsi parkir *on street* kendaraan bermotor serta pedagang kaki lima, yang berpengaruh terhadap penyempitan jalur jalan sehingga menimbulkan kemacetan.
2. Ketersediaan sarana dan prasarana transportasi umum yang kurang memadai, berpengaruh terhadap tingginya penggunaan kendaraan pribadi, terutama kendaraan roda dua (motor).

C. PENANGANAN PERMASALAHAN

Berdasarkan hasil analisis dan identifikasi tipologi permasalahan, maka rumusan penanganan yang diberikan dalam permasalahan aksesibilitas yang ada pada wilayah penelitian adalah sebagai berikut:

- Permasalahan kondisi jaringan jalan: Tingginya intervensi jalan dan trotoar oleh fungsi parkir *on street* kendaraan bermotor serta pedagang kaki lima, yang berpengaruh terhadap penyempitan jalur jalan sehingga menimbulkan kemacetan. Maka, penanganan yang diberikan adalah:
 - a. Menyediakan layanan ruang parkir umum (kantong-kantong parkir).
 - b. Menyediakan kantong-kantong kawasan pedagang kaki lima.
 - c. Penertiban parkir motor dan mobil yang memakan bahu jalan dan trotoar, terutama pada ruas jalan yang memiliki hambatan samping lebih dari 70% yaitu Jl. Kota Raja, Jl. Pemuda, Jl. Gajah Mada, Jl. Hayam Wuruk, Jl. Imam Bonjol.
 - d. Penertiban pedagang kaki lima yang berjualan di area trotoar.
 - e. Menyediakan dan memperbaiki trotoar yang memadai sebagai jalur keterhubungan intermoda dan antarmoda, terutama pada radius 0-500 meter dari Stasiun Tanjung Karang.
- Permasalahan sarana prasarana transportasi umum: Ketersediaan sarana dan prasarana transportasi umum yang kurang memadai, berpengaruh terhadap tingginya penggunaan kendaraan pribadi, terutama kendaraan roda dua (motor). Maka, penanganan yang diberikan adalah:
 - a. Mengevaluasi keberjalanan bus Trans Bandar Lampung serta bus Trans Lampung sebagai transportasi umum utama bagi masyarakat Kota Bandar Lampung.
 - b. Menyediakan dan memperbaiki halte bus kota pada jaringan jalan wilayah penelitian sebagai area tangkap pergerakan moda pejalan kaki dan transportasi umum.
 - c. Menyediakan terminal angkot yang memadai sebagai moda transit yang aman dan nyaman serta menjadi area

penerima yang tidak menghambat laju pergerakan di badan jalan.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil temuan studi yang didasarkan oleh hasil analisis, diketahui bahwa aksesibilitas masyarakat kawasan permukiman Kota Bandar Lampung menuju Stasiun Tanjung Karang memiliki aksesibilitas yang baik pada sisi jarak, waktu, dan biaya perjalanan. Hal ini didasarkan oleh hasil analisis yang menyatakan bahwa tingkat aksesibilitas berada dalam kategori tingkat aksesibilitas cukup dengan kontribusi nilai tertinggi oleh variabel jarak, waktu, dan biaya perjalanan. Sedangkan variabel kondisi jaringan jalan dan ketersediaan sarana dan prasarana transportasi umum memberikan nilai skoring yang rendah, sehingga dalam hal ini wilayah penelitian belum terakses dengan baik pada jaringan jalan dan sarana prasarana transportasi umum.

Oleh karenanya, diperlukan penanganan-penanganan dalam mengatasi permasalahan yang ada pada variabel-variabel yang belum terakses dengan baik.

REKOMENDASI

Berdasarkan hasil analisis dan tipologi permasalahan yang telah dilakukan, maka diperlukan adanya kajian lebih dalam terkait permasalahan yang ada pada sarana dan prasarana transportasi umum serta kondisi jaringan jalan di Kota Bandar Lampung. Kedua hal tersebut harus dibenahi secara bersamaan dengan menyeimbangkan *supply* dan *demand*, tidak hanya menyediakan sarana dan prasarananya saja namun perlu diperhatikan pula bagaimana menekan jumlah pergerakan yang ada.

Oleh karena itu, perlu dilakukan evaluasi dan kajian terhadap rencana pengembangan sarana dan prasarana infrastruktur transportasi di Kota Bandar Lampung. Selain itu, untuk melengkapi dan mewujudkan hal tersebut, maka perlu dipertimbangkan penanganan-

penanganan dalam peningkatan aksesibilitas yang diberikan pada penelitian ini yang didasarkan atas dasar hasil analisis penelitian untuk diterapkan.

DAFTAR PUSTAKA

- Andriansyah. 2015. *Manajemen Transportasi Dalam Kajian dan Teori*. Jakarta Pusat: Universitas Prof. Dr. Moestopo Beragama.
- Black, J.A. 1981. *Urban Transport Planning : Theory and Practice*. London: Crimn Helm
- Edmonds, Geoff. 1998. *Wasted Time: The Price of Poor Access*. Geneva: Development Policies Departement, International Labour Office.
- Handy, S., 1993. *Regional Versus Local Accessibility : Implication for Nonwork Travel*. In *Transportation Research Record 1400 pp.58-66*. School of Architecture. University of Texas.
- Hedayatifard, Maedeh., dan Mojtaba Hosseinian. 2012. *Application Of The Concept Transit Oriented Development In Linear Urban Spatial Structure: Frereduinkenar As The Case Study*). Makalah disampaikan pada *The 6th Symposium On Advances In Science And Technology (6th Sastech)*, Kuala Lumpur, 21-25 Maret 2012
- Magribi, L. O. M. 2004. Pengaruh Aksesibilitas Terhadap Pembangunan di Perdesaan (Studi Kasus Kawasan Perdesaan di Kapet Bukari-Sulawesi Tenggara). Disertasi. Universitas Gadjah Mada. Yogyakarta.
- Miro, F. 2005. *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi*. Jakarta. Erlangga.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2011. Tentang Jenis, Kelas Dan Kegiatan Di Stasiun Kereta Api.
- Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Bandar Lampung 2010-2030*. Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kota Bandar Lampung, 2015.
- Subarkah, Imam. 1981. *Jalan Kereta Api*. Bandung. Idea Dharma.
- Tamin, Ofyar Z. 2000. *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Bandung. Penerbit ITB

Undang - Undang Republik Indonesia Nomor
23 Tahun 2007, Tentang Perkeretaapian.