

# BAB I PENDAHULUAN

## 1.1 Latar Belakang

Lampung merupakan merupakan provinsi yang memiliki jalur perkeretaapian yang aktif baik dalam angkutan hasil bumi maupun penumpang yang berasal dari Sumatera Selatan. Dilansir dari situs resmi PT. KAI, terdapat empat stasiun kereta api yang aktif beroperasi di Kota Bandar Lampung dengan rincian sebagai berikut:

- a. Stasiun Tanjung Karang (Stasiun penumpang, besar, aktif)
- b. Stasiun Labuhan Ratu ( Stasiun penumpang, kecil, aktif)
- c. Stasiun Tarahan ( Stasiun barang, besar, aktif)
- d. Stasiun Sukamenanti (Stasiun barang, kecil, aktif)

Stasiun Tanjung Karang merupakan salah satu stasiun penumpang di Provinsi Lampung dan merupakan stasiun penumpang terbesar di Provinsi Lampung dengan kelas stasiun adalah stasiun besar tipe A. 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. Aktivitas stasiun melayani pergerakan penumpang dengan layanan rute luar kota dengan tujuan akhir yaitu menuju Kotabumi (Lampung Utara) dan luar provinsi dengan tujuan akhir yaitu menuju Palembang (Sumatera Selatan).

**TABEL I.1**  
**JUMLAH PENUMPANG STASIUN TANJUNG KARANG**

Uraian	Keberangkatan Penumpang		
	Oktober 2017	November 2017	November 2018
Jumlah Penumpang (orang)	71.074	69.992	78.447

*Sumber: BPS Provinsi Lampung, 2018*

Adanya stasiun sebagai simpul transit, salah satunya menimbulkan pergerakan yang berasal dari kawasan permukiman menuju stasiun. Hal ini didukung pula oleh fakta bahwa Kota Bandar Lampung merupakan daerah dengan kepadatan penduduk tertinggi di Provinsi Lampung. 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. Oleh karena adanya beragam fungsi tata guna lahan dalam satu kawasan tersebut, Stasiun Tanjung Karang sebagai simpul transit dapat menjadi kawasan TOD sebagaimana tertuang dalam Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/ Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 16 Tahun 2017 Tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit bahwa penentuan lokasi potensial TOD salah satunya adalah berada pada simpul transit transportasi massal berbasis rel.

Dengan melihat kondisi eksisting 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 mobilitas perkotaan serta aktivitas stasiun, maka jaringan mobilitas perkotaan harus didukung dengan aksesibilitas yang baik pada daerah tangkapan (simpul transportasi) sebagai titik kumpul dan titik sebar pergerakan masyarakat.

Selain itu, saat ini Pemerintah Provinsi Lampung dan Kota Bandar Lampung menyediakan sarana transportasi umum berupa Bus Rapid Transit (BRT). Kemudian dalam penyediaan sarana dan prasarananya sendiri, Trans Bandar Lampung awalnya memiliki tujuh rute pelayanan. Namun saat ini hanya tiga rute pelayanan yaitu Rajabasa – Panjang, Rajabasa - Sukaraja, dan satu rute perubahan yaitu Korpri – Sukaraja menjadi ITERA – Sukaraja. Pengurangan rute pelayanan tersebut diakibatkan karena adanya faktor eksternal, salah satunya yaitu pengaruh hadirnya moda transportasi baru di Kota Bandar Lampung.

Selain Bus Trans Bandar Lampung, terdapat pula angkutan kota (angkot) yang memiliki 10 rute pelayanan dan semua rute tersebut melewati kawasan stasiun, karena tepat didepan kawasan stasiun terdapat titik pemberhentian atau terminal angkot. Namun, karena kurangnya faktor kenyamanan dan kewanaman, angkot bukan menjadi pilihan utama warga dalam melakukan pergerakan di perkotaan. Kurangnya kenyamanan dan keamanan angkot karena kondisi kendaraan angkot serta pelayanan angkot yang kurang baik seperti perilaku supir angkot yang tidak mengindahkan keselamatan penumpang dan transit yang terlalu lama.

Oleh karena itu, penelitian ini dilakukan untuk mengetahui aksesibilitas kawasan permukiman Kota Bandar Lampung (dengan batasan tertentu yang telah ditetapkan) menuju Stasiun Tanjung Karang sebagai sampel dalam melihat aksesibilitas jaringan pergerakan Kota Bandar Lampung. Selain itu, diharapkan hasil penelitian ini dapat menjadi referensi dalam peningkatan ruang kawasan pergerakan Kota Bandar Lampung yang lebih baik di masa mendatang.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Adanya Stasiun Tanjung Karang serta aktivitas yang ditumbuhkannya mengakibatkan diperlukannya integrasi aktivitas stasiun dengan aktivitas perkotaan lainnya. Data menunjukkan bahwa Kota Bandar Lampung memiliki tingkat kepadatan penduduk tertinggi di Provinsi Lampung, sehingga menimbulkan bangkitan pergerakan dari kawasan permukiman menjadi sangat tinggi. Hal ini berpengaruh terhadap aktivitas Stasiun Tanjung Karang yang berlokasi di Kecamatan Enggal, yang mana berada pada kawasan dengan kepadatan penduduk tinggi di Kota Bandar Lampung dan berada di pusat kota sehingga dikelilingi oleh beberapa jenis guna lahan. Hal ini berkaitan dengan kawasan TOD yang mana merupakan kawasan dengan berbagai jenis guna lahan.

Namun, dengan kondisi eksisting yang ada, Stasiun Tanjung Karang belum memiliki aksesibilitas yang baik untuk dijangkau karena tidak terintegrasinya sarana dan prasarana perkotaan dalam mendukung aktivitas Stasiun Tanjung Karang dengan aktivitas kawasan, baik disekitarnya maupun Kota Bandar Lampung. Berdasarkan penjelasan di atas, maka dapat disimpulkan

permasalahannya adalah rendahnya aksesibilitas menuju Stasiun Tanjung Karang. Oleh karena itu, perlunya dilakukan kajian aksesibilitas guna mengetahui celah kekurangannya dan dapat menghasilkan rekomendasi pengembangan untuk meningkatkan aksesibilitas kawasan stasiun.

Maka didapatkan rumusan masalahnya adalah:

**“Bagaimana aksesibilitas masyarakat kawasan permukiman Kota Bandar Lampung menuju Stasiun Tanjung Karang?”**

Berdasarkan rumusan masalah yang ada, maka dapat dirumuskan pertanyaan penelitian sebagai berikut:

1. Bagaimana tingkat aksesibilitas kawasan permukiman wilayah penelitian menuju Stasiun Tanjung Karang?
2. Bagaimana identifikasi tipologi permasalahan berdasarkan hasil analisis?
3. Bagaimana penanganan yang diberikan berdasarkan hasil analisis dan tipologi permasalahan?

### **1.3 Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan dalam mengadakan penelitian ini adalah mengetahui aksesibilitas masyarakat kawasan permukiman Kota Bandar Lampung dalam mencapai Stasiun Tanjung Karang.

### **1.4 Sasaran Penelitian**

Adapun sasaran dalam penelitian ini adalah:

1. Diketuinya tingkat aksesibilitas kawasan permukiman menuju Stasiun Tanjung Karang.
2. Diketuinya tipologi permasalahan aksesibilitas pada wilayah penelitian.
3. Diketuinya penanganan dalam peningkatan aksesibilitas kawasan permukiman dalam mencapai stasiun.

### **1.5 Manfaat Penelitian**

Penelitian ini diharapkan dapat bermanfaat antara lain:

a. Secara Akademis

Berguna dan bermanfaat untuk pengembangan pelayanan publik terhadap masyarakat. Kemudian dapat dijadikan bahan pertimbangan serta rujukan peneliti lain untuk melakukan penelitian lebih lanjut dengan obyek yang sama.

b. Secara Praktis

Dari hasil penelitian ini diharapkan mampu dan dapat digunakan untuk mengetahui masalah-masalah penyelenggaraan pelayanan publik dalam penyediaan sarana dan prasarana yang mampu meningkatkan dan memperbaiki aksesibilitas antara Stasiun Tanjung Karang dengan kawasan permukiman di Kota Bandar Lampung serta kesiapan dalam menyusun rencana kawasan TOD.

## **1.6 Ruang Lingkup**

Dalam penelitian ini terdapat dua ruang lingkup ruang penelitian yaitu ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup materi. Ruang lingkup wilayah memuat mengenai batasan wilayah yang dikaji pada penelitian yang dilakukan sedangkan ruang lingkup materi merupakan penjabaran mengenai batasan aspek-aspek dalam penelitian.

### **1.6.1 Ruang Lingkup Wilayah**

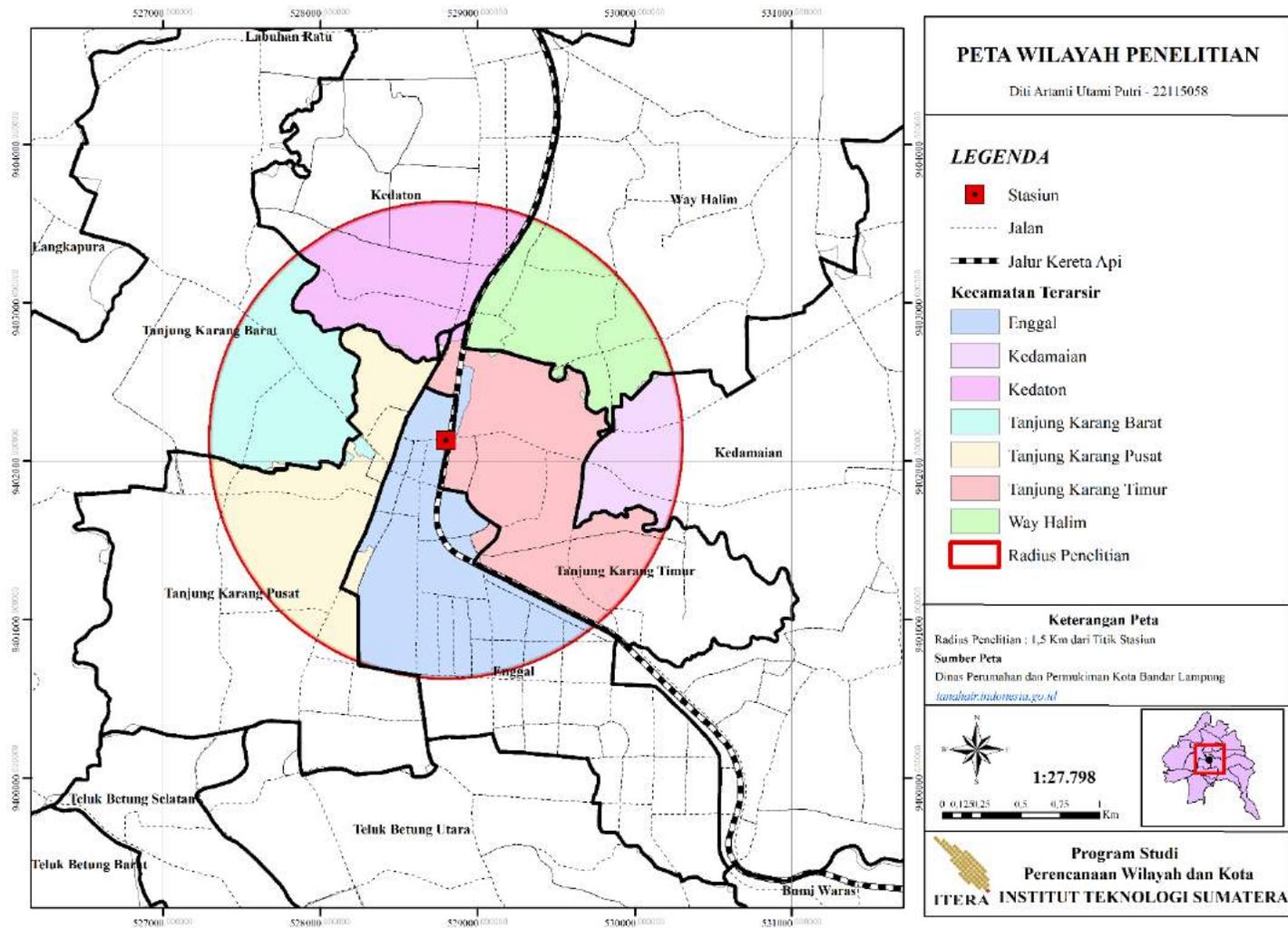
Sebagai ibukota dari Provinsi Lampung, Kota Bandar Lampung memiliki peran penting dalam membangun konektivitas pergerakan menuju daerah-daerah lain baik didalam Provinsi Lampung maupun provinsi lainnya di Pulau Sumatera. Pusat stasiun kereta api penumpang di Provinsi Lampung adalah Stasiun Tanjung Karang dan merupakan salah satu stasiun jalur kereta api yang menghubungkan Kota Bandar Lampung dengan Kota Palembang, Sumatera Selatan.



*Sumber: duajurai.co, 2018*

**GAMBAR 1.1**  
**STASIUN TANJUNG KARANG, KOTA BANDAR LAMPUNG**

Stasiun Tanjung Karang berada di Jl. Kota Raja, Kelurahan Gunung Sari, Kecamatan Enggal, Kota Bandar Lampung dan berada di pusat Kota Bandar Lampung yang tepat berada didekat kawasan permukiman padat penduduk serta pusat kawasan perdagangan dan jasa. Ruang lingkup wilayah pada penelitian ini adalah kawasan permukiman yang berada di dalam radius  $\pm 1,5$  Km dari titik Stasiun Tanjung Karang. Penentuan radius didasarkan atas Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/ Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 16 Tahun 2017 Tentang Pedoman Pengembangan Kawasan Berorientasi Transit yang merupakan radius minimal dalam pengembangan struktur ruang kawasan kawasan TOD sebagai area pendukung yang berada di luar kawasan perencanaan TOD.



Sumber:Peneliti, 2018

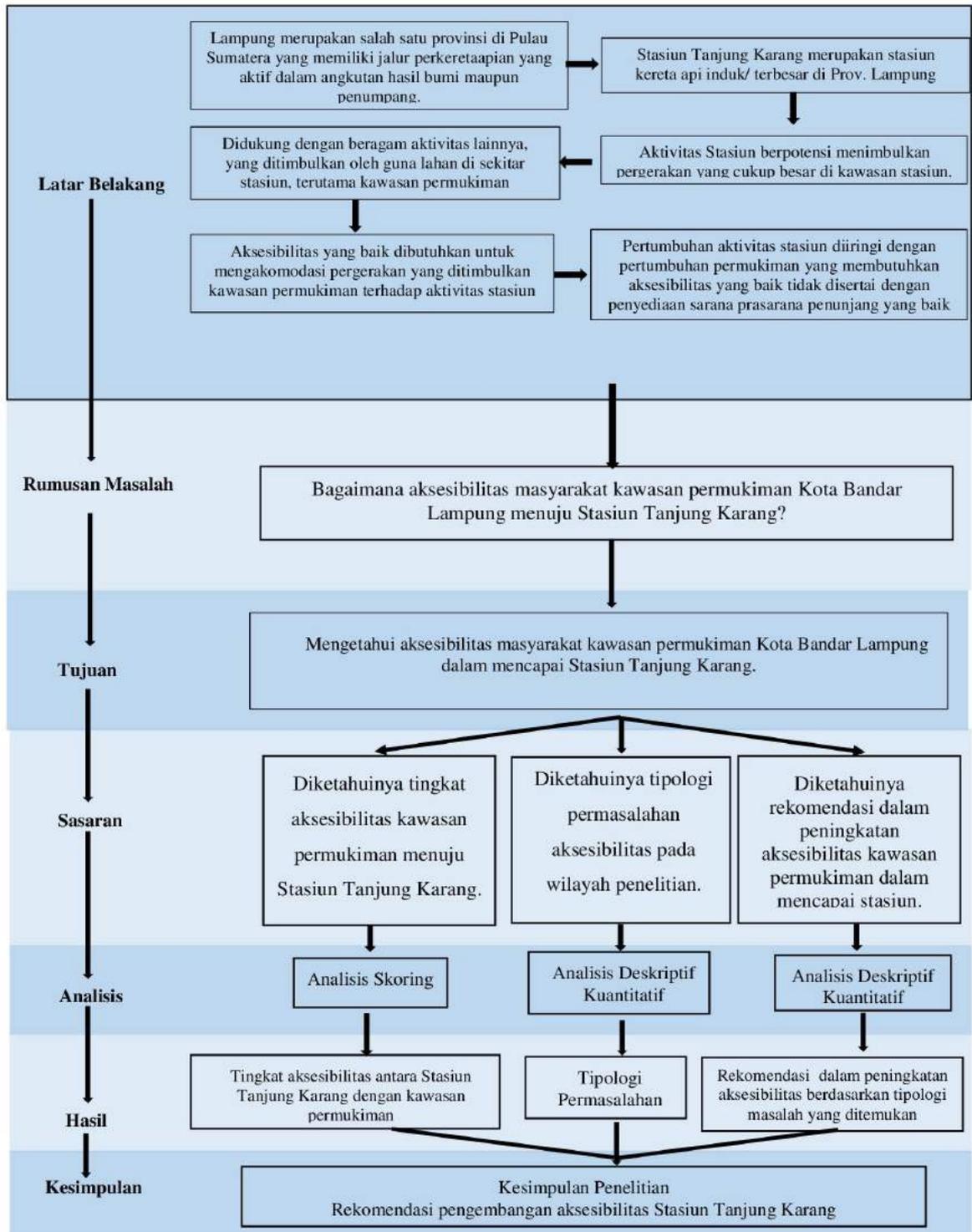
**GAMBAR 1.2**  
**PETA WILAYAH PENELITIAN**

### **1.6.2 Ruang Lingkup Materi**

Ruang lingkup materi yang akan menjadi batasan penelitian ini diarahkan sesuai dengan tujuan dan sasaran, dengan batasan sebagai berikut:

1. Penelitian ini berfokus pada kawasan permukiman didalam radius  $\pm 1,5$  Km dari titik Stasiun Tanjung Karang sebagai bangkitan pergerakan.
2. Penelitian ini berfokus pada kajian aksesibilitas kawasan penelitian berdasarkan variabel-variabel yang telah dirumuskan.
3. Penelitian ini berfokus pada analisis tingkat aksesibilitas masyarakat kawasan permukiman Kota Bandar Lampung dalam mencapai Stasiun Tanjung Karang.

## 1.7 Kerangka Berpikir



Sumber: Peneliti, 2019

**GAMBAR 1.3**  
**KERANGKA BERPIKIR PENELITIAN**

## **1.8 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. Lokasi penelitian adalah kawasan permukiman yang berada dalam radius  $\pm 1,5$  Km dari titik Stasiun Tanjung Karang

## **1.9 Metode Pengumpulan Data**

Metode pengumpulan data merupakan cara pengambilan data yang dilakukan oleh peneliti untuk digunakan dalam analisisnya. Data yang dikumpulkan merupakan bahan yang dibutuhkan untuk mencapai tujuan dari penelitian. Dalam penelitian ini menggunakan pengumpulan data primer dan data sekunder.

### **1.9.1 Data Primer**

Data primer merupakan data yang diperoleh dari peninjauan langsung di lapangan. Pengumpulan data didasari pada komponen-komponen pengamatan yang diperhatikan dan diperlukan dalam penelitian ini dan didasari pada sejumlah penelitian yang sejenis.

Data primer didapatkan melalui survei langsung berupa pemberian kuisisioner (data terlampir sebagai lampiran B) kepada masyarakat yang berada dalam kawasan permukiman wilayah penelitian serta menjawab sebagian dari variabel aksesibilitas dan melakukan observasi lapangan (data terlampir sebagai

lampiran C) sebagai salah satu komponen menjawab variabel aksesibilitas stasiun Tanjung Karang.

Variabel aksesibilitas adalah:

1. Jarak tempuh;
2. Waktu perjalanan;
3. Biaya perjalanan;
4. Kondisi jaringan jalan; dan
5. Ketersediaan sarana dan prasarana transportasi umum.

Data kualitatif hasil kuisioner dan observasi tersebut, selanjutnya dikuantitatifkan menggunakan angka berskala untuk dilakukan tahap skoring tingkat aksesibilitas. Maka hasil dari skoring tersebut, akan menjadi hasil akhir berupa tingkat aksesibilitas yang menjadi acuan dalam pemberian rekomendasi dan saran.

### 1.9.2 Data Sekunder

Data sekunder merupakan kumpulan informasi mengenai suatu kondisi yang telah diolah oleh pihak lain yang dipergunakan untuk dasar analisis lanjutan. Data sekunder diperoleh dari instansi-instansi terkait penelitian serta sumber-sumber literatur dan karya tulis yang terkait dengan penelitian.

Data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini didapatkan melalui survei instansi dan telaah pustaka terkait penelitian terkait.

**TABEL I. 2**  
**KEBUTUHAN DATA**

No.	Data	Tahun Data	Sumber
1	Rute Angkot Kota Bandar Lampung	2018	Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung
2	Rute Trans Bandar Lampung Kota Bandar Lampung	2018	Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung
3	Hierarki dan Status Jalan Kota Bandar Lampung	2018	Dinas Pekerjaan Umum Kota Bandar Lampung
4	Tatralok Kota Bandar Lampung	2018	Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung

No.	Data	Tahun Data	Sumber
5	Jumlah penumpang: Kedatangan dan Keberangkatan Penumpang per bulan	2017-2018	PT KAI Lampung
6	Berita Resmi Statistik: Perkembangan Transportasi Prov. Lampung	2017-2018	BPS Kota Bandar Lampung
7	Shp Kota Bandar Lampung	2018	satupeta.go.id

Sumber: Peneliti, 2018

### 1.10 Metode Pengambilan Data

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.

Materi kuisioner terkait dengan moda transportasi yang digunakan, rute yang digunakan, jarak perjalanan, waktu perjalanan untuk mencapai tujuan aktivitas, dan biaya perjalanan yang dikeluarkan. Jumlah responden ditentukan melalui perhitungan rumus *slovin*, dengan populasi yang diambil melalui perhitungan dengan asumsi yaitu persebaran penduduk merata pada masing-masing luas kecamatan. Maka penentuan jumlah populasi melalui perhitungan sebagai berikut:

$$Y = \frac{x}{X} \times 100\% \quad (1)$$

$$p = Y \times P \quad (2)$$

Keterangan:

Y = % luas kecamatan Penelitian

x = luas kecamatan Penelitian

X = luas kecamatan total

p = jumlah penduduk Penelitian

P = jumlah penduduk total

Dalam penelitian ini, penghitungan jumlah populasi menggunakan data luas kecamatan dan jumlah penduduk kecamatan yang merupakan bagian dari wilayah penelitian, dengan hasil sebagai berikut:

**TABEL I. 3**  
**PERHITUNGAN POPULASI WILAYAH PENELITIAN**

No	Kecamatan	Luas Wilayah (Km <sup>2</sup> )	Luas Wilayah Penelitian (Km <sup>2</sup> )	% Luas Wilayah Penelitian	Jumlah Penduduk (jiwa)	Jumlah Penduduk Penelitian (jiwa)
1	Enggal	3,49	1,352	38,74	43212	16.740
2	Kedamaian	8,21	0,4403	5,43	40836	2.190
3	Kedaton	4,79	0,9556	19,95	58875	11.746
4	Tanjung Karang Pusat	4,05	1,1767	29,05	50901	14.789
5	Tanjung Karang Barat	14,99	0,8634	5,76	35218	2.029
6	Tanjung Karang Timur	2,03	1,4102	69,47	49835	34.619
7	Way Halim	5,35	0,8693	16,25	63805	10.367
<b>TOTAL</b>		<b>42,91</b>	<b>7,0675</b>	<b>-</b>	<b>342.682</b>	<b>92.480</b>

Sumber: Peneliti, 2018

Setelah didapatkan populasi, maka selanjutnya adalah perhitungan sampel melalui rumus *Slovin*, sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1+Ne^2} \quad (3)$$

Keterangan:

n = ukuran sampel keseluruhan

N = ukuran populasi

e = persen kelonggaran ketidaktelitian karena kesalahan

Maka dalam penelitian ini, menentukan jumlah sampel melalui rumus *slovin* dengan menggunakan populasi yaitu sesuai dengan hasil perhitungan

populasi di atas dengan menggunakan data dasar yang bersumber dari Jumlah Penduduk Kota Bandar Lampung Menurut Kecamatan pada tahun 2018 dengan persentase eror 8%.

$$n = \frac{92.480}{1+92.480(0,08)^2}$$

$n = 155,98$  dibulatkan menjadi 160 responden

Teknik pengambilan data yang dilakukan dengan kuisisioner yaitu penyebaran kuisisioner pada masing-masing kawasan permukiman wilayah kecamatan penelitian. Dalam hal ini, banyaknya jumlah kuisisioner pada masing-masing kecamatan, dilakukan dengan perhitungan pembagian proporsi berdasarkan jumlah penduduk Penelitian, sebagai berikut:

**TABEL I. 4**  
**PERHITUNGAN PROPORSI KUISISIONER**

No	Kecamatan	Jumlah Penduduk (jiwa)	Jumlah Penduduk Penelitian (jiwa)	Persentase Proporsi Kuisisioner	Proporsi Kuisisioner
1	Enggal	43212	16.740	18,10%	29
2	Kedamaian	40836	2.190	2,37%	4
3	Kedaton	58875	11.746	12,70%	20
4	Tanjung Karang Pusat	50901	14.789	15,99%	26
5	Tanjung Karang Barat	35218	2.029	2,19%	4
6	Tanjung Karang Timur	49835	34.619	37,43%	60
7	Way Halim	63805	10.367	11,21%	18
<b>TOTAL</b>		<b>342.682</b>	<b>92.480</b>	<b>100%</b>	<b>160</b>

Sumber: Peneliti, 2019

Dalam mempermudah pelaksanaan penyebaran kuisisioner, agar dalam penyebarannya tidak melewati kawasan penelitian yang telah ditentukan, digunakan aplikasi *Map Over Pro* sebagai panduan dalam penentuan titik penyebaran. Selain itu, melalui aplikasi *Map Over Pro* membantu surveyor untuk mengetahui lokasi penyebaran kuisisioner sesuai dengan kawasan yang telah ditentukan.

Pengambilan data primer selanjutnya yaitu melakukan observasi kondisi jaringan jalan dan ketersediaan sarana dan prasarana transportasi umum. Dalam hal ini, jaringan jalan yang akan diobservasi adalah jaringan jalan utama yang menghubungkan kawasan permukiman wilayah penelitian menuju Stasiun Tanjung Karang. Selanjutnya yaitu observasi sarana dan prasarana transportasi umum, dilakukan pada jaringan jalan yang telah ditentukan pada observasi jaringan jalan. Observasi dilakukan pada beberapa jalan, sebagai berikut:

**TABEL I. 5**  
**DAFTAR JARINGAN JALAN PENELITIAN**

No	Nama Jalan	Hierarki Jalan	Panjang Jalan (Meter)
1	Raden Intan	Arteri Sekunder	1500
2	Raden Ajeng Kartini	Arteri Sekunder	1400
3	Teuku Umar	Arteri Sekunder	1500
4	Kota Raja	Arteri Sekunder	285
5	Imam Bonjol	Kolektor Primer	1400
6	Gajah Mada	Kolektor Sekunder	1100
7	Pemuda	Kolektor Sekunder	317
8	Hayam Wuruk	Kolektor Sekunder	1100
9	Antasari	Kolektor Sekunder	722
10	Putri Balau	Kolektor Sekunder	642
11	Agus Salim	Kolektor Sekunder	1000
12	Tamin	Kolektor Sekunder	990
13	Cut Nyak Dien	Kolektor Sekunder	300
14	Sam Ratulangi	Kolektor Sekunder	1200

*Sumber: Peneliti, 2019*

### 1.11 Metode Analisis Data

Untuk mengetahui tingkat aksesibilitas kawasan permukiman Kota Bandar Lampung menuju Stasiun Tanjung Karang dilakukan beberapa analisis. Adapun metode analisis yang digunakan pada penelitian ini adalah analisis kualitatif dan metode analisis kuantitatif yang tertuang dalam analisis tingkat aksesibilitas, identifikasi tipologi masalah, serta dalam perumusan penanganan.

### **1.11.1 Analisis Tingkat Aksesibilitas**

Setelah dilakukan penyebaran kuisioner dan melakukan observasi, maka selanjutnya adalah menentukan tingkat aksesibilitas antara Stasiun Tanjung Karang dengan kawasan permukiman pada wilayah penelitian melalui metode skoring terhadap nilai-nilai variabel aksesibilitas yang telah dirumuskan. Yang mana, nilai-nilai variabel tersebut merupakan hasil dari kuisioner yang menjawab jarak tempuh, waktu perjalanan, biaya perjalanan dan observasi langsung digunakan dalam pemberian skor terhadap variabel kondisi jaringan jalan dan sarana prasarana transportasi umum. Data kualitatif hasil dari kuisioner dan observasi, diubah menjadi data kuantitatif dengan angka berskala yang dirangkum dalam instrumen penelitian dengan skala penilaian dengan definisi yang terinci.

Instrumen penelitian yang disusun, disarikan berdasarkan deskripsi teori dan kajian pustaka, sedangkan skala sebagai panduan penelitian dirincikan dari aksesibilitas baik, aksesibilitas buruk dan keadaan diantara aksesibilitas baik dan buruk dengan dibagi menjadi 4 tingkatan, yang diberi angka 0-3. Instrumen penelitian pada variabel jarak, waktu, dan biaya perjalanan, didasarkan oleh hasil data kuisioner yang selanjutnya dibagi menjadi beberapa kelas dengan menggunakan perhitungan penentuan rentang kelas. Sedangkan pada variabel kondisi jaringan jalan dan ketersediaan sarana dan prasarana transportasi umum, didasarkan oleh hasil data observasi yang selanjutnya dibagi menjadi beberapa kelas melalui penentuan rentang kelas. Selain didasarkan pada hasil kuisioner dan observasi, dilibatkan pula berdasarkan teori dan pedoman teknis yang ada.

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. Sehingga dapat diketahui tingkat aksesibilitas antara stasiun dengan kawasan permukiman pada wilayah penelitian.

**TABEL I. 6**  
**INSTRUMEN PENELITIAN**

INSTRUMEN		Skor			
		3	2	1	0
<b>Variabel</b>					
<b>Jarak</b>		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 ( $L > 3$ )	
<b>Waktu</b>		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 ( $T > 21,34$ )	
<b>Biaya</b>		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 ( $R > 10000$ )	
<b>Kondisi Jaringan Jalan</b>	<b>Permukaan Jalan</b>	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
	<b>Marka Jalan</b>	Marka jalan tersedia 70%-100%	Marka jalan tersedia 40%-70%	Marka jalan tersedia 10%-40%	Tidak tersedia
	<b>Trotoar</b>	Jaringan trotoar tersedia 70%-100%	Jaringan trotoar tersedia 40%-70%	Jaringan trotoar tersedia 10%-40%	Tidak tersedia
	<b>Hambatan Samping</b>	Hambatan samping 0%-10%	Hambatan samping 10%-40%	Hambatan samping 40%-70%	Hambatan samping > 70%
<b>Ketersediaan Sarana dan Prasarana Transportasi</b>	<b>Transportasi Umum</b>	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
	<b>Halte</b>	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

Terdapat tiga variabel yaitu variabel jarak, waktu, dan biaya perjalanan serta dua komponen variabel yaitu marka jalan dan transportasi umum yang merupakan variabel dan komponen variabel yang terdefinisi secara langsung dan jelas dalam pengklasifikasian skor. Selain itu, tiga komponen variabel lainnya adalah komponen variabel yang memiliki beberapa kriteria penilaian tertentu berdasarkan peraturan dan pedoman terkait sebagai dasar klasifikasi dalam penentuan skor.

**TABEL I. 7**  
**KRITERIA PENILAIAN KOMPONEN**

No	Komponen Variabel	Kriteria	Sumber
1	Permukaan Jalan	- Berpenutup aspal atau beton - Tidak berlubang	Permen PU No. 19/PRT/M/2011 Tentang Persyaratan Teknis Jalan dan Kriteria perencanaan Teknis Jalan
2	Halte	Tersedia minimal setiap 500 meter	
3	Trotoar	- Minimal memiliki lebar 1,8 meter - Tidak berlubang atau rusak	Permen PU No. 03/PRT/M/2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, dan Pemanfaatan Prasarana dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki di Kawasan Perkotaan

*Sumber: Peneliti, 2019*

### **1.11.2 Identifikasi Tipologi Permasalahan**

Berdasarkan pada hasil analisis tingkat aksesibilitas pada tahap sebelumnya, maka akan dilakukan identifikasi permasalahan pada variabel yang belum masuk dalam kategori terakses dengan baik melalui analisis deskriptif kuantitatif. 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.

### **1.11.3 Penanganan Dalam Peningkatan Aksesibilitas Berdasarkan Tipologi Masalah yang Ditemukan**

Berdasarkan pada hasil analisis aksesibilitas, maka akan ditemukan tingkat aksesibilitas kawasan permukiman wilayah penelitian menuju Stasiun Tanjung Karang tergolong baik atau buruk. Kemudian dilakukan identifikasi tipologi masalah yang didasarkan atas hasil analisis. Hasil dari kedua tahap tersebut, menjadi dasar dalam penyusunan penanganan dalam peningkatan aksesibilitas untuk menjadikan ruang kawasan yang lebih baik lagi dan mendorong terwujudnya kawasan Stasiun Tanjung Karang sebagai kawasan berbasis transit.

## **1.12 Sistematika Penulisan**

Sistematika penulisan pada rancangan Laporan Tugas Akhir terbagi ke dalam lima bab. Pembagian tersebut adalah sebagai berikut:

### **BAB I Pendahuluan**

Pada bab ini akan dijelaskan hal-hal yang mendasari penelitian, terkait latar belakang, rumusan masalah, tujuan, sasaran, manfaat, ruang lingkup penelitian, kerangka berpikir, metodologi penelitian, dan sistematika penulisan laporan tugas akhir.

### **BAB II Kajian Pustaka**

Pada bab ini dilakukan pembahasan mengenai teori-teori dasar dan perkembangan fenomena yang digunakan dalam penelitian. Adapun hal-hal yang akan dibahas

pada bagian ini meliputi tinjauan teoritis mengenai aksesibilitas, jaringan perkotaan, dan stasiun kereta api.

### **Bab III Gambaran Wilayah Studi**

Pada bab ini akan dipaparkan mengenai wilayah studi yaitu Kota Bandar Lampung, baik dalam kerangka makro maupun mikro yang berkaitan dengan tujuan penelitian.

### **BAB IV Analisis dan Pembahasan**

Pada bab ini akan dijelaskan mengenai data yang telah berhasil dikumpulkan selama penelitian dan memaparkan analisis terkait. Hasil analisis yang didapatkan akan menjawab sasaran dan menggambarkan kondisi nyata wilayah penelitian.

### **BAB V Kesimpulan dan Rekomendasi**

Berisi tentang pemaparan kesimpulan hasil penelitian secara keseluruhan dan rekomendasi sebagai arahan penyelesaian permasalahan serta memaparkan kelemahan dalam penelitian yang dilakukan.