

BAB I

PENDAHULUAN

Pada bab kesatu akan menjelaskan hal yang mendasari dilakukannya penelitian, terkait latar belakang, rumusan masalah, tujuan, sasaran, ruang lingkup, manfaat penelitian, metode penelitian, kerangka berpikir dan juga sistematika penulisan yang menjadi alur penelitian ini.

1.1 Latar Belakang

Menurut *International Disability and Development Consortium (IDDC)* pembangunan inklusif merupakan sebuah proses untuk memastikan serta mengupayakan semua kelompok yang terpinggirkan dapat terlibat dalam proses pembangunan. Konsep tersebut memfokuskan pada pemberian hak bagi kelompok/kaum yang terpinggirkan di dalam proses pembangunan. Isu perencanaan yang inklusif tertuang pada SDGs (*Sustainable Development Goals*) poin 11, membangun kota dan permukiman inklusif, aman, tahan lama dan berkelanjutan. Kemudian diperjelas lebih lanjut pada target nomor 2 yang berisi “Pada tahun 2030, menyediakan akses terhadap sistem transportasi yang aman, terjangkau, mudah diakses, dan berkelanjutan bagi semua, meningkatkan keamanan jalan, dengan memperbanyak transportasi publik, dengan perhatian khusus terhadap kebutuhan dari mereka yang berada di situasi rentan seperti orang lanjut usia, perempuan, wanita hamil, anak-anak dan penyandang disabilitas”.

Untuk menciptakan suatu kota yang inklusif, terdapat empat komponen yang harus diperhatikan, seperti: (1) Partisipasi difabel; (2) Ketersediaan layanan hak-hak difabilitas; (3) Pemenuhan aksesibilitas; dan (4) Sikap Inklusif warga kota, baik yang menjabat sebagai aparat pemerintahan maupun warga kota umumnya (Maftuhin, Arif. 2017). Dalam konteks merencanakan mobilitas perkotaan, maka pengertian yang seharusnya adalah bagaimana kota memiliki sistem transportasi yang memperlancar pergerakan penduduk kotanya dalam mengakses ragam fasilitas publik seperti layanan kesehatan, pendidikan, dan lainnya yang sekaligus

melibatkan masyarakat dalam perumusannya sehingga menghadirkan pilihan transportasi yang aman, mudah, terjangkau, dan ramah lingkungan. Mobilitas inklusif dapat tercermin dari mudahnya para pengguna kursi roda, tuna netra, tuna rungu, tuna daksa, dan kelompok rentan lainnya untuk mengakses ragam layanan publik perkotaan dengan berbagai layanan transportasi umum, transportasi umum massal, atau bahkan trotoar dengan aman, mudah, dan terjangkau secara mandiri. *Institute for Transportation & Development Policy (ITDP)* dalam kajian yang berjudul “Menuju Aksesibilitas dan Transportasi Publik yang Inklusif” dikatakan hal-hal yang menjadi ranah dalam peningkatan layanan pada fasilitas transportasi untuk mewujudkan transportasi publik yang inklusif yaitu seperti kondisi infrastruktur transportasi (stasiun, terminal, bandara dan lain-lain), aksesibilitas, fasilitas seperti ramp untuk pengguna kursi roda maupun kereta bayi, *guiding block* untuk penduduk tuna netra, penerangan yang memadai dan lainnya yang keseluruhannya mendukung dalam mengimplementasikan suatu kota yang inklusif.

Di Indonesia, kota-kota besar seperti Ibukota Jakarta memiliki fokus dan konsentrasi terhadap permasalahan terkait dengan penciptaan mobilitas yang inklusif. “Jakarta kota maju, lestari dan berbudaya yang warganya terlibat dalam mewujudkan keberadaban, keadilan dan kesejahteraan bagi semua” adalah visi Kepala Daerah dan Wakil Kepala Daerah Provinsi DKI Jakarta tahun 2017-2022 yang tertera dalam dokumen RPJMD DKI Jakarta. Dilanjutkan dengan semangat yang menjadi slogan kota yakni “Maju kotanya, bahagia warganya”, perencanaan dan pembangunan DKI Jakarta mulai mengarah pada implementasi konsep kota untuk semua. Beberapa kota di luar Jakarta masih menggunakan pilihan kata ‘berkelanjutan’ sebagai pilihan istilah penyusunan visi transportasi perkotaan daripada inklusif. Penyusunan hal-hal terkait transportasi yang berkelanjutan dapat ditemukan dalam beberapa dokumen perencanaan kota.

Adapun kota yang akan dibahas pada penelitian kali ini adalah Kota Bandar Lampung melalui fasilitas stasiunnya yaitu stasiun Kereta Api Tanjungkarang yang merupakan salah satu sarana transportasi tempat pergerakan terjadi oleh penduduk kotanya. Stasiun Kereta Api Tanjungkarang merupakan salah satu stasiun dalam jalur kereta api yang menghubungkan Provinsi Lampung dengan Provinsi Sumatera Selatan. Stasiun Kereta Api Tanjungkarang merupakan stasiun terbesar yang berada

dalam pengelolaan PT. Kereta Api Indonesia Divisi Regional IV Tanjung Karang. Stasiun ini difungsikan untuk pemberangkatan kereta api jarak jauh untuk melayani barang ataupun manusia. Layanan kereta api yang disediakan Stasiun Kereta Api Tanjungkarang diantaranya: KA Sriwijaya, KA Rajabasa, KA Way Umpu, KA Seminung, KA Kuala Stabas, angkutan KA batu bara rangkaian panjang, dan persusulan antar kereta api. Berdasarkan RTRW Kota Bandar Lampung Tahun 2011-2030 dalam rencana jaringan perkeretaapian, dikatakan bahwa Stasiun Kereta Api Tanjung Karang termasuk dalam kategori Stasiun Besar. Dalam hal perencanaan dan pengembangan jaringan kereta api, diperlukan peningkatan kualitas dan keamanan pengguna transportasi kereta api melalui strategi, salah satu poinnya yaitu meningkatkan kualitas semua stasiun yang meliputi Stasiun Besar Tanjung Karang, stasiun kelas 3 Labuhan Ratu, Sukamenanti dan Stasiun Panjang melalui penyediaan fasilitas yang memadai sesuai ketentuan yang ada.

Perkeretaapian, menilik 10 tahun terakhir ini telah mengalami perubahan yang signifikan dan kemajuan. Tentunya kunci dari perubahan ini adalah ke-konsistensi-an PT. Kereta Api Indonesia berinovasi dalam menjalankan tanggungjawabnya sebagai BUMN. *Service oriented* dan *customer focused* yang merupakan turunan dari Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api, menjadi paham yang wajib diimplementasikan oleh setiap pekerjanya di seluruh wilayah, termasuk Divisi Regional IV stasiun Tanjungkarang. Inovasi lainnya yaitu dengan memanfaatkan kemajuan teknologi informasi yang memungkinkan setiap penggunanya dapat mengakses layanan-layanan dengan mudah tanpa harus datang ke stasiun atau mengantri di loket, melainkan melalui aplikasi resmi yang akan segera dirilis yaitu KAI Access. Hal ini terbukti dengan meningkatnya volume penumpang kereta api dari tahun ke tahun. Dari data BPS pada 2016, KAI mengangkut 352,3 juta penumpang. Di tahun 2017, jumlahnya naik 12% menjadi 394,1 juta penumpang. Lonjakan penumpang berlanjut di tahun 2018 dengan jumlah total 425 juta penumpang atau naik 8%. Begitu pula Stasiun Tanjungkarang. Berdasarkan data BPS Bandar Lampung (Statistik Perkembangan Transportasi), dapat dilihat bahwa jumlah penumpang kereta api di Stasiun Tanjungkarang Kota Bandar Lampung sejak tahun 2015 sampai tahun 2018 mengalami peningkatan

yang cukup tinggi. Tahun 2015 jumlah penumpang 590.805 penumpang, pada tahun 2018 mencapai hingga 887.911 penumpang. Apabila di total kenaikan jumlah penumpang didapat persentase sebanyak 50% atau 297.106 penumpang.

Hal ini menunjukkan bahwa PT. KAI Divre IV juga sangat baik dalam pelayanan dan mengelola Stasiun Tanjungkarang. Namun, apakah peningkatan yang ada sudah memperhatikan aspek inklusivitas dalam perencanaannya? Dengan tingginya lonjakan penumpang dan minat masyarakat dalam menggunakan sarana kereta api, apakah fasilitas pada stasiun sudah inklusif dalam melayani setiap kelompok masyarakatnya? Mengutip dari penelitian yang serupa, dikatakan bahwa pelayanan yang dirasakan penumpang khususnya oleh kaum disabilitas kurang terpenuhi dengan layak diakibatkan sebagian besar hambatan aksesibilitas masih banyak ditemui berupa hambatan arsitektural dan prosedural seperti tingkat ketinggian serta jarak antara peron dan badan kereta masih terdapat gap yang besar sehingga menyulitkan bagi pengguna kursi roda, juga membahayakan bagi anak-anak. Lalu, perlu adanya perluasan ruang tunggu untuk dapat menampung seluruh penumpang yang sedang menunggu sehingga tidak ditemukan lagi penumpang yang masih berdiri ataupun berada di sekitar pagar pembatas rel. Kemudian pelayanan khusus terkait penyediaan fasilitas bagi penyandang disabilitas seperti toilet khusus dan lain sebagainya. Hal ini membuat kelompok disabilitas merasa kehilangan haknya dalam mendapatkan pelayanan yang setara dan sesuai kebutuhannya (Tiyasz Ariansyah, 2019).

Setiap orang berhak mendapatkan akses yang layak dan bebas dari rintangan-rintangan yang menghadang orang tersebut untuk mencapai tempat tujuan yang diinginkan. Tersedianya fasilitas-fasilitas yang mendukung mobilitas kelompok rentan tidak bisa dilihat sebagai sebuah tindakan yang memberikan perlakuan khusus, melainkan harus dilihat sebagai pemenuhan kebutuhan dasar untuk bermoda secara adil, aman, dan nyaman serta mendapatkan sepenuhnya hak atas kota dalam segala aspek kehidupan dan penghidupan.

1.2 Rumusan Masalah dan Pertanyaan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan identifikasi masalah di atas, maka didapat rumusan masalah dalam penelitian ini bahwa kebutuhan akan fasilitas-fasilitas publik untuk kelompok rentan sangat-sangat perlu diperhatikan. Kondisi dan ketersediaan fasilitas-fasilitas saat ini di Indonesia seperti *Guiding Block* dan *Ramp* belum sepenuhnya optimal dalam membantu kaum-kaum difabel untuk melakukan aktifitas sehari-hari. Begitu pula dengan kondisi fasilitas pada Stasiun Kereta Api salah satunya Stasiun Tanjung Karang yang saat ini apabila dilihat kesesuaiannya masih belum seluruhnya sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 2019 tentang SPM (Standar Pelayanan Minimum) Angkutan Orang dengan Kereta Api, meliputi aspek 6K (Keselamatan, Keamanan, Keandalan, Kenyamanan, Kemudahan, dan Kesetaraan). Di sisi lain, pertumbuhan penumpang Stasiun Tanjung Karang yang terus meningkat dari tahun ke tahun memaksa pengelola stasiun untuk dapat menyediakan fasilitas Stasiun Kereta Api Tanjung Karang yang mampu melayani para penumpang dengan adil dan sesuai dengan kebutuhannya, serta dapat membuat para penumpang mendapatkan hak mereka atas fasilitas transportasi publik sesuai dengan SPM Angkutan Orang dengan Kereta Api meliputi aspek 6K (Keselamatan, Keamanan, Keandalan, Kenyamanan, Kemudahan, dan Kesetaraan). Berdasarkan pemaparan tersebut, peneliti merumuskan pertanyaan penelitian sebagai berikut.

“Bagaimana Arah Pengembangan Fasilitas Stasiun Kereta Api Tanjung Karang Bandar Lampung yang Inklusif?”

1.3 Tujuan dan Sasaran

Tujuan penelitian ini adalah untuk merencanakan arahan pengembangan fasilitas Stasiun Kereta Api Tanjungkarang Bandar Lampung yang inklusif. Untuk mencapai tujuan tersebut adapun sasaran yang ingin dicapai yaitu:

1. Mengidentifikasi ketersediaan eksisting fasilitas Stasiun Kereta Api Tanjung Karang menurut SPM pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 2019.
2. Mengidentifikasi kondisi fasilitas Stasiun Kereta Api Tanjung Karang menurut persepsi masyarakat sebagai pengguna.

3. Merumuskan arahan pengembangan fasilitas di Stasiun Kereta Api Tanjung Karang yang inklusif.

1.4 Manfaat Penelitian

Pada subbab ini akan dijelaskan mengenai manfaat penelitian Perencanaan fasilitas inklusif Stasiun Kereta Api Tanjung Karang Bandar Lampung yang terdiri dari manfaat penelitian secara praktis dan teoritis.

1.4.1 Manfaat Penelitian Secara Teoritis

Secara teoritis, penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi ilmiah pada kajian tentang perencanaan fasilitas yang inklusif. Kemudian, dapat memberikan edukasi serta pengaruh dalam bidang akademisi, di lingkup konsep dan materi yang digunakan peneliti, sehingga dapat membantu mahasiswa atau peneliti lainnya dalam penelitian selanjutnya untuk dikembangkan lagi di kemudian hari.

1.4.2 Manfaat Penelitian Secara Praktis

Secara praktis, diharapkan hasil dari penelitian ini dapat memberikan masukan yang bermanfaat kepada pihak-pihak pengelola Stasiun Kereta Api Tanjung Karang termasuk PT. KAI Divre IV Tanjungkarang dan diharapkan dapat menjadi masukan atau rekomendasi berupa arahan pengembangan terkait perencanaan fasilitas inklusif yang ada apabila saat ini masih belum memenuhi kebutuhan-kebutuhan kelompok rentan atau juga belum sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 2019 tentang SPM Angkutan Orang dengan Kereta Api melalui aspek 6K (Keselamatan, Keamanan, Keandalan, Kenyamanan, Kemudahan, dan Kesetaraan) bagi para penumpang.

1.5 Ruang Lingkup

Dalam penelitian ini terdapat dua ruang lingkup, yaitu ruang lingkup substansi pembahasan penelitian dan ruang lingkup wilayah penelitian. Adapun penjelasan terkait kedua dibawah ini:

1.5.1 Ruang Lingkup Substansi

Ruang lingkup substansi pada penelitian ini bertujuan untuk memberi batasan-batasan mengenai hasil penelitian yang akan dijelaskan. Ruang lingkup substansi penelitian disini yaitu berfokus pada Fasilitas dan Pelayanan yang Inklusif pada Stasiun Kereta Api Tanjung Karang Bandar Lampung. Kemudian proses yang dilakukan adalah mengidentifikasi ketersediaan fasilitas dan kondisi saat ini pada Stasiun Kereta Api Tanjung Karang dan kemudian menyesuaikan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 2019 tentang SPM Angkutan Orang dengan Kereta Api. Lalu mengidentifikasi tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan fasilitas Stasiun Tanjung Karang menurut persepsi masyarakat sebagai pengguna stasiun menggunakan analisis deskriptif kuantitatif dengan skala likert untuk mengukur tingkat kepuasan, dan *Important performance Analysis* untuk mengukur tingkat kepentingan dengan menggunakan variabel-variabel yang telah terpilih pada SPM Angkutan Orang dengan Kereta Api. Persepsi masyarakat diperlukan pada penelitian ini karena masyarakat merupakan objek yang terdampak atas tersedianya sarana dan prasarana publik, oleh karena itu, mereka tentunya dapat menilai seberapa baik dan buruknya fasilitas yang disediakan oleh pihak PT. KAI. Kemudian, output penelitian ini adalah arahan pengembangan fasilitas Stasiun Kereta Api tanjungkarang berupa kebijakan, saran maupun usulan.

1.5.2 Ruang Lingkup Wilayah

Secara spatial studi ini hanya dibatasi pada kawasan Stasiun Kereta Api Tanjung Karang yang berada di Kelurahan Gunung Sari, Kecamatan Enggal, Kota Bandar Lampung, Provinsi Lampung.



Sumber: Penulis, 2019

GAMBAR 1. 1
PETA WILAYAH STUDI

1.6 Keaslian Penelitian

Dalam penelitian ini, peneliti melakukan perbandingan serta tolak ukur dengan menggunakan penelitian-penelitian yang telah terdahulu dilakukan untuk mempermudah dalam menyusun laporan penelitian ini. Peneliti juga harus menghindari kesalahan-kesalahan yang pernah terjadi pada penelitian terdahulu seperti menghindari duplikasi atau pengulangan dalam penelitian, serta kesalahan-kesalahan kecil sehingga penelitian ini dapat mendekati kata sempurna. Penelitian ini menggunakan metode analisis Skala Likert untuk menilai tingkat kepuasan responden, Analisis *Important Performance Analysis* (IPA) untuk melihat tingkat kepentingan dari responden dan analisis Gap untuk melihat perbandingan antara Peraturan dengan situasi dan kondisi eksisting.

Yang membedakan penelitian ini dengan penelitian terdahulu adalah penelitian ini berfokus kepada nilai-nilai inklusivitas untuk menjadikan fasilitas stasiun merupakan sebuah sarana perkotaan yang menghargai warga kotanya secara setara. Salah satu komponen sebuah kota/fasilitas kota dapat dikatakan inklusif adalah pemenuhan aksesibilitas, artinya kemudahan bagi kelompok-kelompok rentan untuk tanpa hambatan memperoleh manfaat dari sebuah bangunan, fasilitas, layanan dan program pada stasiun.

Selanjutnya, jika salah satu peneliti terdahulu menggunakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 48 Tahun 2015 tentang SPM Angkutan Orang dengan Kereta Api, penelitian ini menggunakan peraturan terbaru yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 2019 tentang SPM Angkutan Orang Kereta Api dan dikaitkan dengan komponen kota inklusif serta indikatornya. Penelitian terdahulu dapat dilihat pada tabel I.1 berikut ini.

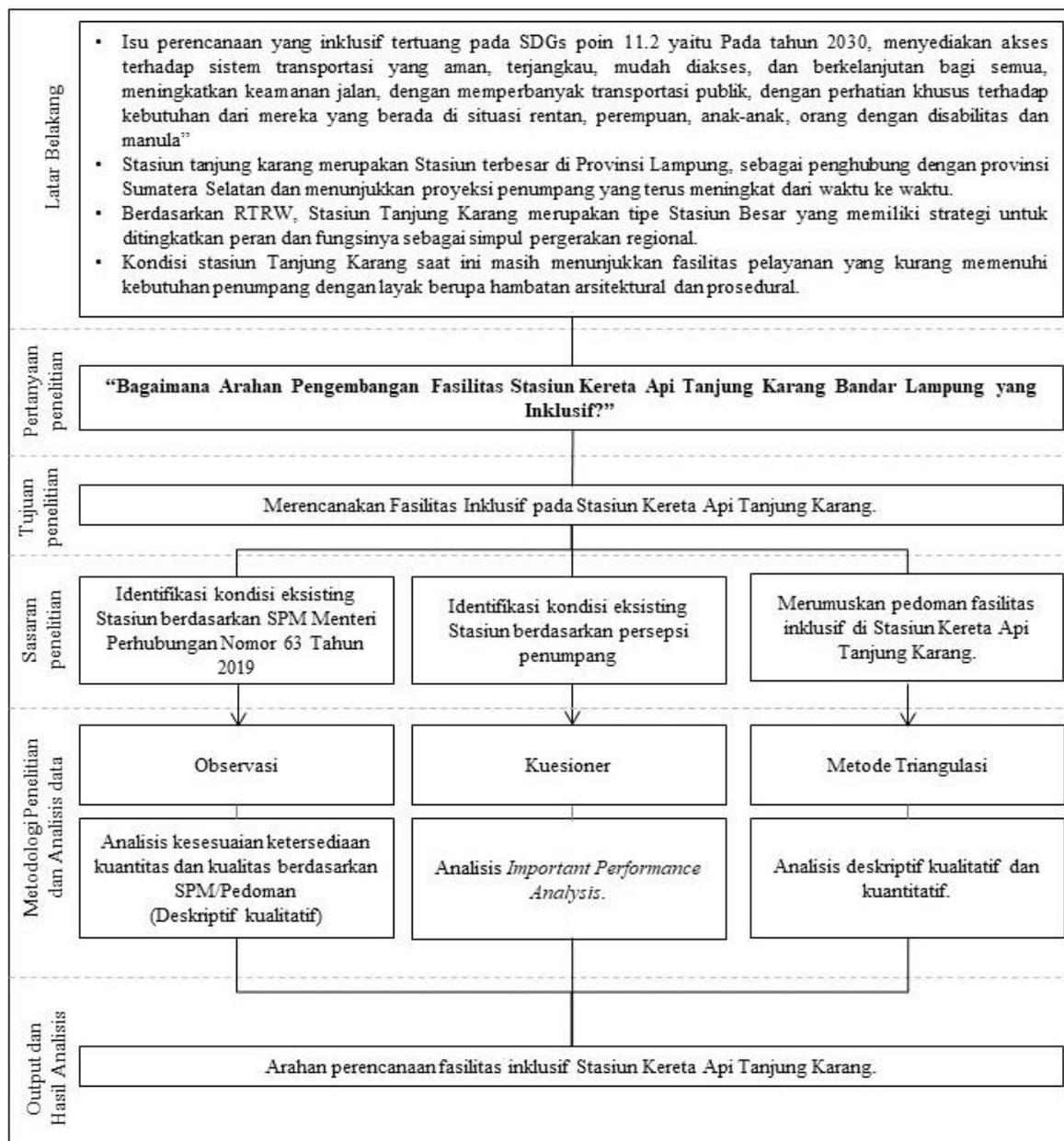
TABEL I. 1
PENELITIAN TERDAHULU

No	Nama Penulis	Judul Penelitian	Jenis Penelitian	Tahun Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian
1	Adiansyah, Tiyasz	Analisis Pelayanan Berbasis Kepentingan Kelompok Disabilitas Di Stasiun Kereta Api Tanjung Karang	Skripsi	2019	Metode Deskriptif dengan pendekatan kualitatif, metode komparatif.	Hasil penelitian ini adalah teridentifikasi bahwa pelayanan bagi penyandang disabilitas di Stasiun Kereta Api Tanjung Karang Kota Bandar Lampung belum sesuai dengan asas-asas pelaksanaan dan pemenuhan hak penyandang disabilitas.
2	Ramadhan, Febrian	Peningkatan Kinerja Fasilitas Stasiun Bogor Secara Inklusif	Skripsi	2019	Metode <i>Importance Performanc e Analysis (IPA)</i>	Hasil penelitian ini didapatkan nilai rata-rata tingkat kesesuaian kinerja dengan tingkat kepentingan menurut penumpang sebesar 68,22% yang mengartikan kinerja fasilitas-fasilitas di Stasiun Bogor masih belum memenuhi keinginan dari penumpang. Usulan peningkatan kinerja didasari oleh hasil pengamatan dalam bentuk usulan regulasi maupun usulan perbaikan fisik fasilitas stasiun.

No	Nama Penulis	Judul Penelitian	Jenis Penelitian	Tahun Penelitian	Metode Penelitian	Hasil Penelitian
3	Susanti, Anita. Aryani, Ria Asih. Soemitro Hitapriya Suprayitno	Identifikasi Kebutuhan Fasilitas Bagi Penumpang di Stasiun Kereta Api Berdasarkan Analisis Pergerakan Penumpang	Skripsi	2018	Pengumpulan data primer berupa observasi atau pengamatan langsung di stasiun	Hasil penelitian diketahui bahwa proses tiba di stasiun asal membutuhkan adanya ketersediaan tipe fasilitas seperti halnya fasilitas penyeberangan, trotoar, <i>bus stop</i> , fasilitas bagi pejalan kaki, parkir kendaraan, <i>drop zone</i>
4	Riyanto, Azhar Hermawan. Riyanto, Bambang.	Analisis Peningkatan Pelayanan Stasiun Bogor Terhadap Kepuasan Pengguna Jasa Kereta Api Dengan Metode Importance Performance Analysis (IPA)	Skripsi	2015	<i>Servqual Service</i> , metode IPA dan CSI	Hasil penelitian ini mengindikasikan secara keseluruhan pelayanan Stasiun Bogor termasuk dalam kategori cukup puas dan terdapat 5 atribut yang menjadi prioritas utama untuk segera ditingkatkan kinerjanya ketersediaan jumlah toilet, ketersediaan dan kenyamanan ruang tunggu (<i>waiting room</i>) penumpang, kebersihan dan kenyamanan toilet, kenyamanan dan kemudahan naik/turun penumpang (<i>peron</i>) dan ketersediaan informasi dan pengumuman perjalanan kereta api.

1.7 Kerangka Pikir Penelitian

Sumber: Hasil Analisis Peneliti, 2019



GAMBAR 1. 2
KERANGKA BERFIKIR

1.8 Metodologi Penelitian

Pada metodologi penelitian, dipaparkan metode pengumpulan data dan metode analisis data. Metode pengumpulan data nantinya dijelaskan beberapa hal yang berkaitan dengan penelitian, diantaranya kebutuhan data, pengumpulan data primer, penyebaran kuesioner, serta pengumpulan data sekunder yang digunakan untuk merencanakan pengembangan fasilitas Stasiun Kereta Api Tanjungkarang Bandar Lampung yang inklusif.

1.8.1 Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data yang dipakai dalam penelitian ini yakni data primer dan data sekunder. Pengumpulan data primer didapat dengan observasi ke lokasi penelitian dan kuisisioner ke masyarakat sebagai pengguna jasa Perkeretaapian. Data sekunder berupa dokumen dan data resmi baik yang dipublikasikan secara luas maupun terbatas. Data tersebut digunakan untuk memenuhi kebutuhan sasaran yang akan dianalisis.

A. Data Primer

Data primer yakni data yang diperoleh secara langsung oleh peneliti pada saat observasi ke lokasi penelitian dan penyebaran pertanyaan-pertanyaan berupa kuesioner kepada masyarakat. Pengambilan data primer dilakukan untuk memperoleh data dan informasi terkait kondisi eksisting, situasi, permasalahan pada wilayah studi. Pengumpulan data primer dilakukan guna membantu menjawab dari pertanyaan-pertanyaan penelitian dan mencapai tujuan penelitiannya. Data yang didapatkan dari sumber penelitian melalui kuesioner tersebut, selanjutnya akan dilakukan pengamatan, dicatat dan kemudian akan diolah untuk dapat memproses analisis penelitian.

a. Kuesioner

Kuesioner adalah teknik pengumpulan data dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk menjawabnya. Biasanya kuesioner yang disajikan dalam bentuk pilihan ganda atau bentuk lain, dengan dimaksudkan pertanyaan yang diberikan

dapat digunakan untuk mengukur pendapat, jawaban, dan sejauh mana pengetahuannya.

Secara teknis dalam penelitian ini kuesioner yang disebar ke masyarakat pada daerah penelitian merupakan pertanyaan-pertanyaan terkait untuk menjawab sasaran kedua dalam mengidentifikasi kondisi eksisting Stasiun tanjung Karang berdasarkan persepsi masyarakat sebagai pengguna Stasiun. Adapun variabel yang dimaksudkan dalam kuesioner penelitian tersebut adalah informasi responden, pengetahuan terkait fasilitas stasiun, berupa tingkat kepuasan dan tingkat kepentingan.

b. Observasi

Dalam pengumpulan data primer, peran observasi lapangan sangatlah penting guna membantu mengumpulkan informasi-informasi terkait penelitian. Observasi lapangan dapat berupa mengamati dan mengidentifikasi langsung secara mendetail kondisi lapangan. Pada intinya teknik ini melakukan pencatatan secara sistematis objek yang diperlukan untuk mendukung penelitian (Sarwono, 2006). Secara teknis pada penelitian ini observasi lapangan dilakukan dengan cara melakukan pengamatan dan mendokumentasikan karakteristik kondisi pada daerah wilayah studi. Hal ini dilakukan agar dapat lebih menggambarkan bagaimana kondisi daerah penelitian, sehingga hasil dari observasi yang dilakukan dapat menjadi landasan dalam analisis yang dibutuhkan dalam penelitian ini.

B. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh peneliti secara tidak langsung dari sumber pertama, dalam artian data tersebut dikumpulkan secara kolektif dari instansi-instansi terkait yang disesuaikan dengan kebutuhan data. Pada penelitian ini dibutuhkan data dari Divisi Regional IV Tanjungkarang berupa:

1. Profil dan rute Stasiun Tanjung Karang.
2. Data jumlah penumpang dari tahun ke tahun.
3. Data penumpang kelompok rentan (Manula, orang lanjut usia, perempuan, wanita hamil, anak-anak dan penyandang disabilitas).
4. Masterplan Stasiun Tanjung Karang.

1.8.2 Metode Pengambilan Sampel

Penelitian ini dilakukan secara kuantitatif, sehingga dalam penentuan jumlah sampel penelitian ini, peneliti menggunakan metode Slovin dalam penentuan jumlah sampelnya. Pada metode Slovin terdapat rumus/formula slovin yang digunakan untuk menghitung jumlah sampel minimum apabila perilaku dari sebuah populasi tidak diketahui secara pasti. Secara umum, dalam menentukan ukuran sampel dapat dibagi kedalam dua jenis pendekatan, yaitu: (1) pendekatan statistika, dan (2) pendekatan non statistika, subyektifitas peneliti dalam pendekatan non statistika dianggap telalu besar dalam menentukan ukuran sampel, sehingga kecenderungan preferensi peneliti sangat terlihat untuk lebih memilih pendekatan statistika (Setiawan, 2007).

Rumus Slovin sendiri termasuk kedalam pendekatan statistika yang biasa digunakan banyak peneliti dalam penelitian survey. Adapun penentuan jumlah sampel menurut rumus Slovin pada penelitian ini dengan menggunakan jumlah penumpang di Stasiun Tanjung Karang pada tahun 2019 adalah:

TABEL I. 2
PENENTUAN JUMLAH SAMPEL

No	Bulan	Jumlah Penumpang
1	Januari	99.221
2	Februari	89.114
3	Maret	100.336
4	April	97.310
5	Mei	83.646
6	Juni	123.934
7	Juli	108.968
8	Agustus	102.782
9	September	90.854
10	Oktober	98.834
11	November	98.689
12	Desember	90.033

1.183.721

$$\text{Jumlah : } \frac{1.183.721}{12} = \mathbf{98.643}$$

Sumber: PT. Kereta Api Indonesia, 2020

$$n = \frac{N}{1 + N^2}$$

Keterangan:

n = Ukuran sampel

N = Ukuran populasi

e = Batas toleransi kesalahan (*error tolerance*)

Berdasarkan rumus Slovin, sampel yang diambil untuk penelitian yaitu:

$$n = \frac{98.643}{1 + 98.643 \cdot (0.1)^2}$$

$$n = \frac{98.643}{987,43}$$

$$n = 99,89 \approx 100$$

Sebanyak 100 sampel akan digunakan sebagai sampel untuk mencari sasaran kedua yaitu mengidentifikasi kondisi eksisting Stasiun Tanjung Karang Bandar Lampung berdasarkan persepsi masyarakat sebagai penumpang. Kriteria sampel pada penelitian ini yaitu:

1. Responden merupakan penumpang/pengguna Stasiun Kereta Api Tanjung Karang dalam beberapa bulan terakhir sejak penelitian ini dilaksanakan.
2. Responden bersedia mengisi kuesioner.
3. Responden dapat memahami pertanyaan yang diberikan.

Dalam mengidentifikasi tingkat kepuasan dan kepentingan suatu fasilitas, jawaban yang dibutuhkan adalah jawaban yang murni atas tingkat kepuasan dan harapan dari “Kelompok Rentan” yang dimaksud dalam penelitian ini. Untuk mendapatkan jawaban tersebut, pertanyaan yang diajukan kepada responden berupa skala 1-5 yang pada setiap poin pertanyaannya responden diminta untuk menilai melalui perspektif “kelompok rentan” tersebut. Secara tidak langsung, hal ini juga dapat melihat bagaimana tingkat sikap inklusif masyarakat dalam memberikan pemenuhan, perlindungan, dan penghormatan atas hak-hak difabel serta tidak diskriminatif.

1.8.3 Metode Analisis Data

Metode analisis data yang dilakukan akan dijelaskan berdasarkan tiap sasaran dari penelitian sehingga metode analisis yang dilakukan dapat terlaksana secara terstruktur dan sistematis.

A. Identifikasi Kondisi Eksisting Fasilitas Stasiun Kereta Api Tanjung Karang Menurut SPM Pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 2019.

Langkah-langkah dalam penelitian ini dilakukan secara runtut dan sistematis agar penelitian ini memiliki alur yang teratur dan mampu menghasilkan sebuah pedoman dalam merencanakan pengembangan fasilitas yang inklusif di Stasiun Kereta Api Tanjung Karang yang mampu memecahkan permasalahan-permasalahan yang ada saat ini. Langkah-langkah dalam penelitian untuk menjawab sasaran berikut ini terdiri dari:

1. Identifikasi masalah, langkah ini dilakukan untuk mengetahui permasalahan-permasalahan yang terdapat di lokasi penelitian sehingga didapatkan rumusan serta batasan permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini.
2. Tinjauan pustaka dan studi literatur, tahap ini dilakukan dengan mengumpulkan penelitian-penelitian lain yang sudah dilakukan sebelumnya atau peraturan-peraturan terkait baik peraturan yang berlaku di Indonesia seperti yang peneliti gunakan yaitu SPM pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 2019.
3. Pengumpulan data primer yang didapatkan melalui observasi langsung ke lapangan dengan melakukan identifikasi fisik fasilitas-fasilitas stasiun serta bangunan stasiun. Sedangkan data sekunder didapat dari PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional IV Tanjung Karang. Meliputi *layout* eksisting Stasiun Tanjung Karang, jumlah penumpang yang naik dan turun di Stasiun Tanjung Karang, dan data perencanaan pengembangan Stasiun Tanjung Karang.
4. Pengolahan data primer dan data sekunder, dimana pengolahan data dilakukan untuk mengetahui kondisi eksisting parameter tinjauan pengamatan berdasarkan SPM pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 2019.
5. Analisis data, dalam tahap analisis dilakukan analisis kesesuaian ketersediaan kuantitas dan kualitas pada Stasiun Tanjung Karang (Metode kualitatif dan kuantitatif) berdasarkan standar-standar yang digunakan

dalam penelitian yaitu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 2019. Dalam tahap analisis dilakukan pula proyeksi pertumbuhan penumpang yang ada di Stasiun Tanjung Karang yang kemudian menjadi dasar dalam perhitungan luas area yang dibutuhkan, dan setelah itu dilakukan proses perumusan pedoman perencanaan fasilitas yang perlu untuk ditambahkan atau diperbaiki.

6. Kesimpulan dan saran, setelah proses analisis selesai, kemudian hasil analisis tersebut disimpulkan secara sistematis agar mudah dimengerti oleh pihak-pihak terkait dan diberikan saran untuk pengembangan penelitian selanjutnya.

B. Identifikasi Kondisi Eksisting Fasilitas Stasiun Kereta Api Tanjung Karang Menurut Persepsi Masyarakat Sebagai Penumpang.

Langkah-langkah dalam penelitian untuk menjawab sasaran berikut, terdiri dari:

1. Identifikasi masalah, langkah ini dilakukan untuk mengetahui permasalahan-permasalahan yang terdapat di lokasi penelitian berdasarkan persepsi masyarakat sebagai penumpang.
2. Tinjauan pustaka dan studi literatur, tahap ini dilakukan dengan mengumpulkan kajian-kajian tentang teori persepsi masyarakat.
3. Pengumpulan data primer yang didapatkan melalui survei lapangan melakukan kuesioner dan wawancara kepada masyarakat sebagai pengguna Stasiun Tanjung Karang.
4. Dalam tahap analisis, dilakukan analisis menggunakan metode analisis deskriptif kuantitatif dengan skala likert untuk mengukur sikap, pendapat, persepsi seseorang atau kelompok orang tentang fenomena sosial (Juliandi, 2013). Sederhananya untuk mengukur tingkat kepuasan terhadap fasilitas yang ada. Kemudian, dilakukan juga analisis *Important Performance Analysis* untuk mengukur tingkat harapan terhadap fasilitas-fasilitas yang akan dinilai. Data diperoleh dari pengisian kuesioner oleh para responden, format data merupakan data kuantitatif dengan memberikan skor masing-masing jawaban dengan skala likert 1 sampai 5 seperti yang dikemukakan

Sugiyono (2002). Berikut adalah kelima alternatif jawaban beserta skor penilaiannya:

TABEL I. 3
TINGKAT INDIKATOR DENGAN SKALA LIKERT DAN IMPORTANT
PERFORMANCE ANALYSIS (IPA)

No	Keterangan (Likert)	Skor	Keterangan (IPA)	Skor
1	Sangat Puas (SP)	5	Sangat Penting (SP)	5
2	Puas (P)	4	Penting (P)	4
3	Cukup Puas (CP)	3	Cukup Penting (CP)	3
4	Tidak Puas (TP)	2	Tidak Penting (TP)	2
5	Sangat Tidak Puas (STP)	1	Sangat Tidak Penting (STP)	1

(Sumber: Sugiyono, 2019)

5. Kesimpulan dan saran, setelah proses analisis selesai, kemudian hasil analisis tersebut disimpulkan secara sistematis agar mudah dimengerti oleh pihak-pihak terkait dan diberikan saran untuk pengembangan penelitian selanjutnya.

C. Merumuskan Arah Pengembangan Fasilitas Inklusif Di Stasiun Kereta Api Tanjung Karang.

Dalam tahap analisis data pada sasaran ini menggunakan metode Triangulasi data. Triangulasi data merupakan pendekatan multimetode yang dilakukan peneliti pada saat mengumpulkan dan menganalisis data. Ide dasarnya merupakan bahwa fenomena yang diteliti dapat dipahami dengan baik sehingga diperoleh kebenaran tingkat tinggi jika didekati dari berbagai perspektif. Memotret fenomena tunggal dari sudut pandang yang berbeda-beda akan memungkinkan diperoleh tingkat kebenaran yang handal. Karena itu, triangulasi adalah usaha mengecek kebenaran data atau informasi yang diperoleh peneliti dari berbagai sudut pandang yang berbeda dengan cara mengurangi sebanyak mungkin bias yang terjadi pada saat pengumpulan dan analisis data. Triangulasi data pada penelitian ini didapat melalui output dari sasaran pertama yaitu melihat kondisi eksisting stasiun berdasarkan SPM Angkutan Orang dengan Kereta Api dan sasaran kedua yaitu kondisi eksisting berdasarkan persepsi masyarakat sebagai pengguna.

1.9 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dalam Penelitian ini meliputi:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab ini akan menjelaskan hal yang mendasari dilakukannya penelitian, terkait latar belakang, rumusan masalah, tujuan, sasaran, ruang lingkup, metode penelitian, sistematika penulisan dan juga kerangka berpikir yang menjadi alur penelitian ini.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Pada bab kedua ini akan dilakukannya 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 kota inklusif, kaitannya dengan prasarana transportasi serta fasilitas di stasiun kereta api, standar pelayanan penumpang dan kajian teori persepsi masyarakat.

BAB III GAMBARAN UMUM WILAYAH

Gambaran wilayah memuat mengenai data wilayah penelitian, yang terdiri dari gambaran umum Kota Bandar Lampung dan gambaran umum kawasan yang akan diteliti, yaitu Stasiun Kereta Api Tanjung Karang.

BAB IV ARAHAN PENGEMBANGAN FASILITAS STASIUN KERETA API TANJUNG KARANG BANDAR LAMPUNG YANG INKLUSIF

Bagian ini menjelaskan hasil yang diperoleh dari kondisi eksisting, yang kemudian diidentifikasi dan dianalisis untuk dijadikan bahan sebagai penyusun Arahan Pengembangan Fasilitas Stasiun Kereta Api Tanjung Karang Bandar Lampung Yang Inklusif.

BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Pada bab kelima akan dipaparkan kesimpulan serta rekomendasi yang didapatkan dari hasil survei dan analisis penelitian yang telah

dilakukan mengenai Perencanaan Fasilitas Stasiun Kereta Api Tanjung Karang Bandar Lampung yang Inklusif.