# BAB I PENDAHULUAN

## Latar Belakang

Pengembangan transportasi oleh pemerintah sebenarnya ditujukan agar pemerintah dapat menyediakan jasa transportasi yang lancar, aman, murah, nyaman, cepat, tepat guna, terpadu, menyeluruh, berkelanjutan dan berkesinambungan serta mendukung konsepsi pembangunan sosial dan ekonomi wilayah. Salah satu pengembangan transportasi yang menjadi prioritas adalah pengembangan perkeretapian. Kebijakan perbaikan dan perubahan wajah perkeretapian nasional telah dikedepankan serta masuk dalam agenda Presiden dari 2015 hingga sekarang yang mengembangkan transportasi massal, jaringan kereta api di sejumlah wilayah secara terintegrasi, berimbang, aman, nyaman, merata, dan efisien (Charles & Galiza ,2013).

Terdapat berbagai keunggulan dari moda kereta api yang menyebabkan kereta api dapat menjadi primadona bagi sebagian besar masyarakat Indonesia, salah satunya adalah harga yang cukup terjangkau untuk berbagai kalangan serta kapasitas angkut penumpang yang cukup besar. Kereta api merupakan alat transportasi yang cukup penting bagi masyarakat di Provinsi Lampung. Meskipun jasa perkeretaapian tidak begitu populer namun jasa transportasi tersebut masih diperlukan dan banyak masyarakat yang memprediksi bahwa pada masa depan jasa perkeretaapian di Provinsi Lampung akan lebih berkembang dan peminatnya akan semakin meningkat (Elviana et al, 2020)

Perkembangan kereta api sebagai transportasi unggulan di masa depan karena dianggap bebas macet. Selain itu, mulai diwujudkan berbagai integrasi antarmoda yang dimulai dari integrasi fisik dilihat dari prasarana, perpindahan moda, serta sistem informasi dan teknologi, yang memberikan kemudahan penumpang berpindah intra/antarmoda transportasi lainnya. Integrasi pelayanan dan operasional meliputi kesesuaian jadwal kedatangan dan keberangkatan moda lanjutan yang terinformasi dengan baik, dan berkurangnya waktu tunggu penumpang saat berpindah intra/antarmoda transportasi. Sedangkan integrasi pembayaran merupakan suatu kesatuan sistim pembayaran yang menghasilkan suatu jaringan pelayanan yang efektif dan efisien (Handayani et al, 2022)

Stasiun kereta api sudah mulai berbenah dalam mengembangkan integrasi antarmoda, salah satu stasiun di luar Pulau Jawa yang berusaha berkembang yaitu Stasiun Tanjung Karang, Stasiun ini merupakan stasiun yang menghubungkan Kota Bandar Lampung dengan Kota Palembang, Sumatera Selatan. Stasiun Tanjung Karang merupakan stasiun kereta api terbesar di Lampung, setiap harinya mengangkut 1.727 penumpang. Letak Stasiun Tanjung Karang yang berada di pusat Kota Bandar Lampung memudahkan akses dari dan ke beberapa daerah, namun sebagian pengguna masih dihadapkan pada permasalahan integrasi antarmoda di Stasiun Tanjung Karang. Permasalahan yang ada yaitu belum terpadunya jadwal antara kereta api dengan moda lanjutan Damri, saat ini fasilitas integrasi antarmoda masih minim dan sebagian letaknya masih jauh dari stasiun. Selain itu fasilitas pejalan kaki dari stasiun menuju tempat naik dan turunnya angkutan kota dan angkutan lanjutan Damri masih belum cukup mendukung integrasi antarmoda untuk meningkatkan pelayanan transportasi di Kota Bandar Lampung.

Berdasarkan uraian permasalahan diatas maka perlu dilakukan pengukuran kinerja integrasi antarmoda dan upaya untuk meningkatkan kualitas layanan fasilitas integrasi antarmoda yang mengutamakan kenyamanan dan keamanan penumpang, oleh karena itu perlu adanya kajian penelitian dengan judul “**PENINGKATAN FASILITAS DAN SISTEM INTEGRASI ANTARMODA DI STASIUN TANJUNG KARANG**”.

## Identifikasi Masalah

Berdasarkan pengamatan terhadap Stasiun Tanjung Karang dan kondisi eksisting yang ada, terdapat identifikasi masalah sebagai berikut:

1. Fasilitas pejalan kaki yang digunakan penumpang untuk menjangkau angkutan umum Damri dan Angkot belum optimal karena fasilitas pejalan kaki yang tersedia tidak digunakan sesuai fungsinya menyebabkan kurangnya integrasi antarmoda di Stasiun Tanjung Karang.
2. Tidak tersedia rambu petunjuk titik pemberhentian ataupun halte angkutan umum di sekitar stasiun. Halte terdekat dengan Stasiun Tanjung Karang berjarak 650 meter.
3. Belum optimalnya integrasi jadwal dan integrasi informasi antara kereta api dengan angkutan umum Damri.

## Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian masalah di Stasiun Tanjung Karang didapatkan perumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana kinerja integrasi antarmoda yang ada di Stasiun Tanjung Karang?
2. Bagaimana Upaya dan desain rekomendasi yang harus dilakukan untuk peningkatan kinerja integrasi antarmoda di Stasiun Tanjung Karang?
3. Bagaimana hasil kinerja integrasi antarmoda setelah adanya peningkatan di Stasiun Tanjung Karang?

## Maksud dan Tujuan

Maksud dari penelitian ini adalah untuk mengkaji kinerja integrasi antarmoda yang ada di Stasiun Tanjung Karang serta memberikan upaya pengembangan untuk meningkatkan kinerja integrasi antarmoda, serta menampilkan hasil desain dari upaya peningkatan kinerja antarmoda tersebut. Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi kinerja integrasi antarmoda eksisting di Stasiun Tanjung Karang menggunakan metode *Modal Interaction Matrix* dan *Trip Segment Analysis*.
2. Menentukan upaya dan desain untuk melakukan peningkatan kinerja integrasi antarmoda di Stasiun Tanjung Karang.
3. Mengidentifikasi hasil kinerja integrasi antarmoda setelah adanya peningkatan di Stasiun Tanjung Karang.

## Ruang Lingkup

Ruang lingkup dalam penelitian ini yaitu:

1. Cakupan wilayah studi yaitu Stasiun Tanjung Karang Kota Bandar Lampung serta kawasan yang terdampak untuk analisis dan pengukuran integrasi antarmoda.
2. Metode pengukuran kinerja integrasi antarmoda di Stasiun Tanjung Karang menggunakan analisis *Modal Interaction Matrix* dan *Trip Segment Analisis*.
3. Penentuan hasil kinerja integrasi didasarkan pada upaya peningkatan yaitu fasilitas pejalan kaki dan usulan rencana halte,usulan desain jalur penghubung dari pintu kedatangan menuju loket damri maupun ke terminal pasar bawah, integrasi informasi yaitu memberikan informasi moda angkutan lanjutan, serta integrasi jadwal kereta api dengan angkutan umum Damri.
4. Penelitian hanya merekomendasikan desain fasilitas integrasi antarmoda tanpa menghitung waktu dan biaya yang dikeluarkan.