

## BAB III

### TINJAUAN KHUSUS

#### 3.1. KONDISI UMUM LAMPUNG

##### 3.1.1. Kondisi Geografis

Provinsi Lampung merupakan provinsi yang terletak paling selatan di Pulau Sumatera. Secara geografis Provinsi Lampung terletak di  $103^{\circ} 40'$  -  $105^{\circ} 50'$  Bujur Timur dan  $6^{\circ} 45'$  -  $3^{\circ} 45'$  Lintang Selatan.

Batas wilayah Provinsi Lampung adalah:

- Sebelah Utara berbatasan dengan Provinsi Sumatera Selatan
- Sebelah Selatan berbatasan dengan Selat Sunda
- Sebelah Barat berbatasan dengan Provinsi Bengkulu
- Sebelah Timur berbatasan dengan Laut Jawa



**Gambar 3.1 Peta Lampung**

*Sumber: kerajinanantanganlampung.files.wordpress.com/2013/05/lampung.jpg, 2014*

### 3.1.2. Kondisi Topografi

Secara topografi, Lampung terdiri atas daerah berbukit sampai bergunung dengan kemiringan >500 mdpl; daerah berombak sampai bergelombang dengan kemiringan 8%-15% dan ketinggian 300-500 mdpl; daerah dataran alluvial dengan kemiringan 0%-3% dan ketinggian 25-75 mdpl; daerah dataran rawa pasang surut dengan ketinggian 0,1-1 mdpl; dan daerah *river basin*. Meskipun demikian, sebagian besar topografinya berada pada kemiringan kurang dari 15% sehingga membuat daerah Lampung memiliki beberapa potensi alam yang dapat diandalkan (Indonesia Tanah Airku 33 Provinsi Pemerintahan Kabinet Indonesia Bersatu, 2007, Hal. 133).

### 3.1.3. Kependudukan

Perkembangan Lampung dari masa ke masa tidak dapat dipisahkan dari sejarah berdirinya Lampung. Tepatnya ketika Lampung masih berstatus bagian dari Keresidenan Palembang kemudian dikembangkan sebagai daerah kolonisasi oleh Pemerintah Belanda pada 1905-1942 dan akhirnya menjadi Provinsi Lampung pada 18 Maret 1964.

Ibu kota Provinsi Lampung terletak di Kota Bandar Lampung. Secara administratif Provinsi Lampung dibagi menjadi 12 kabupaten dan 2 kota, serta memiliki 214 kecamatan. Daerah yang memiliki luas wilayah terbesar di Provinsi Lampung adalah Kabupaten Tulang Bawang yaitu 7.770,84 Km<sup>2</sup> dan daerah dengan luas wilayah paling kecil adalah Kota Metro dengan luas 61,79 Km<sup>2</sup>.

Lampung memiliki dua suku asli atau disebut dengan masyarakat adat yaitu masyarakat adat Saibatin dan Pepadun. Masyarakat Adat Saibatin seringkali juga dinamakan Lampung Pesisir karena sebagian besar berdomisili di sepanjang pantai timur, selatan dan barat Lampung. Sedangkan masyarakat adat Pepadun biasa disebut dengan Lampung Pedalaman.

Provinsi Lampung memiliki motto dalam lambang daerahnya, motto ini berbunyi "*Sang Bumi Ruwa Jurai*". *Sang Bumi* diartikan sebagai rumah tangga yang agung yang berbilik, sedangkan *Ruwa Jurai* diartikan sebagai dua unsur

golongan masyarakat yang berdiam di wilayah Provinsi Lampung (Lampung Dalam Angka 2009, p.v).

### 3.1.4. Keanekaragaman Hayati

Pengertian Keanekaragaman hayati atau biodiversitas menurut *Global Village Translations* (2007:4) adalah semua kehidupan di atas bumi ini baik tumbuhan, hewan, jamur dan mikroorganisme serta berbagai materi genetik yang dikandungnya dan keanekaragaman sistem ekologi dimana mereka hidup. Termasuk didalamnya kelimpahan dan keanekaragaman genetik relatif dari organisme-organisme yang berasal dari semua habitat baik yang ada di darat, laut maupun sistem-sistem perairan lainnya.

Lampung memiliki keanekaragaman hayati yang melimpah, dikarenakan kawasan hutan Lampung banyak yang dijadikan cagar alam dan kawasan konservasi sehingga masih terjaga ekosistemnya.

#### Flora

Vegetasi yang terdapat di kawasan hutan di Provinsi Lampung cukup banyak jenisnya, baik dikawasan taman nasional, wisata, hutan lindung maupun hutan produksi. Berdasarkan data Dinas Kehutanan Provinsi Lampung (2006) diketahui bahwa setidaknya terdapat ratusan jenis tumbuhan, mulai dari pohon, liana, vegetasi bawah, dan lain-lain.

**Tabel 3.1 Contoh Beberapa Tanaman Khas Lampung**

			
<b>Amorphophallus titanum</b>	<b>Rafflesia arnoldii</b>	<b>Coffea canephora</b>	<b>Ashar (Mirabilis jalapa)</b>
Disebut bunga bangkai, karena mengeluarkan bau busuk yang berguna untuk menarik serangga masuk kedalam bunga untuk kemudian dicerna menjadi makanan.	Tanaman patma raksasa endemik sumatera. merupakan tumbuhan parasit obligat, tumbuh di dalam batang liana (tumbuhan merambat) dari genus Tetrastigma.	Biasa disebut kopi robusta, sebagai salah satu penghasil kopi robusta terbaik dunia. Lampung merupakan salah satu pengeksport kopi terbesar di Indonesia.	bunga ashar hanya mekar disore hari, dipergunakan sebagai pertanda telah masuknya waktu Shalat Ashar bagi masyarakat yang beragama Islam pada jaman dahulu.

Sumber: Analisis penulis, 2014

## Fauna

Lampung memiliki fauna khas yang dilindungi. Berdasarkan data Dinas Kehutanan Provinsi Lampung (2006), jumlah satwa yang dilindungi menurut Undang-Undang pada tahun 2005 yang meliputi Unit Kerja BKSDA II, BTN BBS, BTN Way Kambas dan UPTD Tahura seluruhnya berjumlah 176 ekor. Fauna/satwa liar yang terdapat di kawasan hutan di Provinsi Lampung tersebar di berbagai habitat yang merupakan wilayah TN Way Kambas, TN BBS, hutan lindung di Lampung Utara, Lampung Barat, Lampung Selatan dan Tanggamus, hutan pantai, hutan rawa serta di perairan laut. Menurut Wiryawan dkk (2002) jenis-jenis fauna yang terdapat di kawasan konservasi di Provinsi Lampung meliputi berbagai mamalia, aves, amfibi dan reptilia. Beberapa hewan endemik Lampung yang terkenal dan dilindungi dapat dilihat pada tabel 3.2.

**Tabel 3.2 Contoh Beberapa Hewan Langka Khas Lampung**

			
<b>Gajah sumatra (Elephant maximus sumatranus)</b>	<b>Badak sumatra (Dicerorhinus sumatrensis)</b>	<b>Harimau sumatra (Panthera tigris sumatrae)</b>	<b>Lumba-Lumba</b>
Lebih dikenal dengan nama Gajah Lampung, merupakan salah satu sub spesies dari gajah sumatra saat ini jumlahnya hanya sekitar 2000 an ekor saja dapat di temukan di daerah bukit barisan selatan atau kita dapat menemukannya di daerah way kambas.	Populasi badak sumatera hanya 220-275 ekor (2007), bahkan menurut International Rhino Foundation (Virginia) diperkirakan populasi badak sumatera tidak mencapai 200 ekor (2010). Dapat di temukan di daerah bukit barisan selatan	Subspesies harimau ini populasinya tinggal 400-500 ekor. Biasanya terletak di daerah lampung barat.	Terdapat dua Jenis lumba-lumba di Lampung, yaitu lumba-lumba hidung botol (Tursiops truncates) dan lumba-lumba paruh panjang (Stenella longirostris). Habitat asli lumba-lumba dapat ditemui disekitar Teluk Kiluan kabupaten Tanggamus.

Sumber: <http://biologi-terbaik.blogspot.com/2011/01, 2014>

### 3.1.5. Seni dan Budaya Lampung

#### A. Seni

##### Seni Musik

Seni suara daerah Lampung, baik suara maupun instrumental bersumber pada adat. Dasar seni musik daerah Lampung ialah seni vokal, sedangkan seni suara instrumen datang dari luar. Seni vokal daerah Lampung merupakan sejenis seni tembang atau dendang yang di beberapa daerah Lampung disebut *Muayak*, *adi-adi*, *Haag* dan *Pisaan* yang dapat dibawakan perorangan maupun bersamaan.

Termasuk didalam seni suara instrumental adalah *Diker* atau *Zikir* yang diiringi oleh instrumen Kendang dan Rebana, termasuk jenis musik yang bersifat keagamaan. Instrumen musik klasik di daerah Lampung ialah semacam Suling yang dibuat dari jenis bambu tipis yang berlubang satu dibawah dan berlobang tiga diatas. Ada pula instrument bambu yaitu *Kulintang*. Perlengkapan musik tradisional dikenal dan dapat mengiringi hampir semua jenis tari daerah adalah *Talo Balak* (*Kulintang*, *Gelittang*, *Talo Kekhumung*).



**Gambar 3.2 Talo Balak, Merupakan Perlengkapan Musik Khas Lampung**  
*Sumber: erizalbarnawi.blogspot.com, 2014*

## Seni Tari

Tari klasik tradisional Lampung dipergelarkan pada peristiwa adat seperti upacara perkawinan, upacara penyambutan tamu, upacara pelantikan gelar (*Cakak Pepadun*) dengan tari *Cangget* dan Sebagainya. Tarian adat ini diiringi oleh instrumen musik seperti *Talo Balak*. Tari *Cangget* merupakan tarian untuk upacara peradatan.



**Gambar 3. 3 Tari Cangget**

Sumber: *lampungbeautyface.blogspot.com*, 2014

Selain itu dikenal pula tarian baru yang bertolak dari pola tarian tradisional, seperti Tari *Sembah*, Tari *Manjau*, Tari *Sebambangan*, Tari *Serai Serumpun*. Tari *Melinting* berlatar cerita Rakyat Lampung yang menceritakan kunjungan Sunan Gunung Jati ke Keratuan Pugung. Sunan akhirnya jatuh hati pada Putrid Sinar Alam yang sedang menarikan Tari *Melinting*.

Tari *Bedana* merupakan tari tradisional kerakyatan Lampung yang mencerminkan tata kehidupan masyarakat Lampung sebagai wujud simbolis adat – istiadat, agama, etika yang menyatu dalam kehidupan masyarakat. Tari *Tuping* atau Topeng adalah jenis tarian yang berkembang sejak zaman perlawanan Pangeran Raden Inten. *Tuping* yang dikenakan merupakan sebuah ungkapan penyembunyian identitas asli pemakainya sewaktu melaksanakan tugas pada masa melawan penjajah Belanda.

## Seni Lukis

Satu bentuk seni lukis dapat dilihat pada kain-kain *Tapis* dan kain hiasan dinding yang terbuat dari sutera. Dan yang termasuk juga seni lukis tradisional

adalah hiasan pada bakul dan tikar dengan pewarna dari getah pepohonan. Ragam hias yang terdapat pada kain *Tapis* adalah bentuk burung, bentuk bunga dan bentuk perahu/ kapal.



**Gambar 3.4 Tikar Kuno Lampung**

*Sumber:katoato.com/content/uploads/mtoc/product\_images/img3504.jpg, 2014*

### **Seni Ukir**

Seni pahat tradisioanal hanya terlihat pada beberapa bagian rumah seperti pada tiang utama dan pagar beranda. Pada rumah adat Lampung terdapat ukiran dari berbagai bentuk geometri, tanaman seperti dedaunan dan sulur pohon, serta bentuk hewan.



**Gambar 3.5 Ukiran Pada Rumah Tradisional Lampung**

*Sumber:saliwanovanadiputra.blogspot.com/2014\_03\_01\_archive.html, 2014*

## B. Kebudayaan Lampung

### Arsitektur Lampung

Lampung merupakan sebuah daerah yang masih memegang erat prinsip dan tradisi budayanya. Hal ini terwujud dalam kehidupan sehari-hari warga terutama di daerah pedesaan, masih banyak didapati rumah-rumah tradisional Lampung yang masih berdiri kokoh hingga sekarang. Rumah adat pribumi Lampung secara umum bernama *Sessat*. Bentuk bangunan dimaksud berdasarkan keasliannya mempunyai ciri-ciri fisik berbentuk panggung bertiang yang bahan bangunannya sebagian besar terbuat dari kayu untuk menghindari serangan hewan dan lebih kokoh bila terjadi gempa bumi, masyarakat Lampung telah mengenal gempa sejak zaman dahulu karena Lampung terletak di pertemuan lempeng Asia dan Australia. Atap terbuat dari anyaman ilalang. Pada sisi bangunan tertentu ada yang memiliki ornamen yang khas. Umumnya *Sessat* ini berupa rumah besar. Namun dewasa ini, rumah-rumah adat (*Sessat*) di kampung-kampung penduduk asli Lampung sebagian besar dibangun tidak bertiang/depok (berlantai di tanah). Sedangkan fungsinya tetap sama.



**Gambar 3.6 Rumah Sessat**

*Sumber: baltira.com/wp-content/uploads/2012, 2014*

Secara khusus bentuk bangunan tempat tinggal di lingkungan masyarakat pribumi Lampung boleh di bilang cukup beraneka ragam sebab masing-masing masyarakat adat memiliki bentuk bangunan dengan ciri khas tersendiri, diantaranya adalah sebagai berikut: Rumah adat tradisional Lampung yang dihuni oleh etnis Lampung yang beradat *Saibatin* disebut dengan *Lamban* atau *Lamban Balak*.





**Gambar 3.7 Lamban Balak Sebagai Rumah Adat Lampung Saibatin**

*Sumber: 3.bp.blogspot.com, 2014*

Bagi etnis Lampung yang beradat *Pepadun*, rumah adatnya dikenal dengan sebutan *Nuwo*, ada dua jenis rumah adat yaitu *Nuwo Balak* dan *Nuwo Sessat*. *Nuwo Balak* aslinya merupakan rumah tinggal bagi para Kepala Adat atau *Penyimbang* yang dalam bahasa Lampung juga disebut *Balai Keratun*.



**Gambar 3.8 Nuwo Balak Salah Satu Rumah Adat Lampung Pepadun**

*Sumber: 3.bp.blogspot.com, 2014*

Bangunan lain adalah *Nuwo Sessat* pada dasarnya merupakan balai pertemuan adat tempat para *Perwatin* pada saat mengadakan *Pepung* atau musyawarah adat, karena itu juga disebut sebagai *Sesat Balai Agung*.



**Gambar 3.9 Nuwo Sessat Sebagai Gedung Pertemuan Adat Lampung Pepadun**

*Sumber: mr-rahmad.mywapblog.com, 2014*

## 3.2. TINJAUAN TRANSPORTASI UMUM DARAT DI LAMPUNG

### 3.2.1. Transportasi Antar Daerah

Untuk menghubungkan antar daerahnya, transportasi darat Lampung masih didominasi oleh kendaraan roda empat dan bus ukuran sedang. Penggunaan bus ukuran sedang dikarenakan kondisi topografi Lampung yang berbukit-bukit dan kondisi jalan yang berkelok-kelok sehingga hanya bus dengan ukuran sedang yang efektif untuk menjangkau hingga ke pelosok daerah. Sedangkan untuk moda transportasi kereta api, hanya dapat menjangkau daerah-daerah tertentu saja yang berada sepanjang lintasan rel hingga Sumatera Selatan. Sedangkan untuk transportasi antar provinsi, bus dengan ukuran sedang hingga besar merupakan alternatif terbaik jasa angkutan penumpang umum.

### 3.2.2. Transportasi Ibu kota

Sebagai ibu kota Provinsi Lampung, Bandar Lampung memiliki moda transportasi darat yang cukup beragam. Berikut adalah moda transportasi penumpang yang banyak digunakan oleh masyarakat ibukota.

**Tabel 3.3 Trayek Angkot Bandar Lampung**

Angkutan Kota (ANGKOT)		tarif: Rp. 2500,- sampai Rp.3500,-
WARNA		TRAYEK
Biru muda		Tanjung Karang – Rajabasa
kuning muda/krem		Tanjung Karang – Way Kandis
abu-abu – hijau		Tanjung Karang – Permata Biru Sukarame
merah		Tanjung Karang – Kemiling
ungu		Tanjung Karang – Teluk Betung
hijau		Tanjung Karang – Garuntang
kuning tua		Rajabasa – Kemiling
coklat		Rajabasa – Natar

*Sumber: Analisis Penulis, 2014*

Angkot merupakan salah satu moda transportasi umum yang banyak digunakan oleh masyarakat. Namun karena kurangnya faktor kenyamanan dan keamanan, angkot bukan menjadi pilihan utama warga dalam menggunakan

angkutan umum massal. Kurangnya kenyamanan dan keamanan angkot dikarenakan pelayanan awak angkot yang tidak sopan, praktik pemberlakuan tarif yang tidak sesuai dengan ketentuan, usia angkot yang sudah tidak layak beroperasi, sopir angkot yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) atau dikenal dengan sopir tembak, serta perilaku sopir angkot yang tidak mengindahkan keselamatan penumpang. Pemerintah Kota Bandar Lampung memberi solusi moda transportasi yang lebih nyaman dan aman. Masyarakat mengenalnya dengan nama Bus Rapid Transit (BRT).

**Tabel 3.4 Trayek Bus Rapid Transit (BRT) Bandar Lampung**

Bus Rapid Transit (BRT)	tarif: Rp. 3500,- sampai Rp.5000,-
TRAYEK	
Kompleks KORPRI Sukarame – Sukaraja	
Rajabasa – Sukaraja.	
Kemiling – Sukaraja.	
Ir Sutami – Tanjung Karang.	
Citra Garden – Panjang.	
Citra Garden – Rajabasa.	
Rajabasa – Panjang	

*Sumber: Analisis Penulis, 2014*

Selain BRT, Bandar Lampung juga memiliki Damri, yaitu bus umum dalam kota yang melayani trayek:

**Tabel 3.5 Trayek Bus Damri Bandar Lampung**

DAMRI	tarif: Rp. 3500,-
TRAYEK	
Tanjung Karang – Kompleks KORPRI Sukarame.	
Tanjung Karang – Rajabasa.	
Tanjung Karang – Sukaraja.	

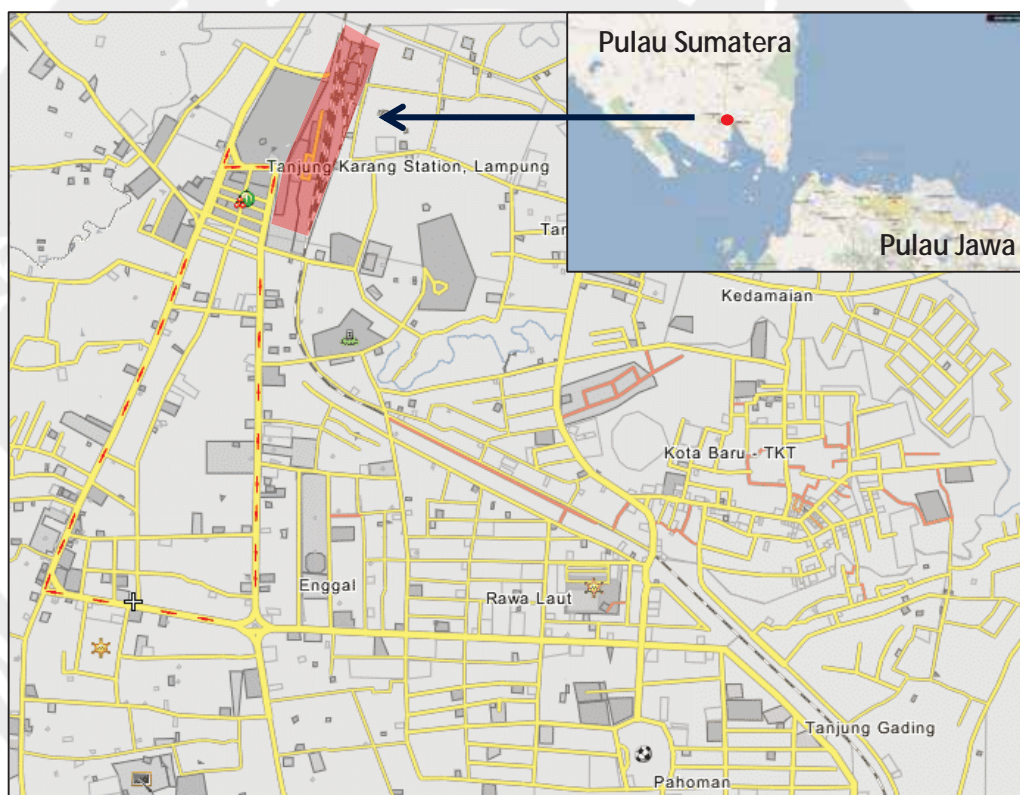
*Sumber: Analisis Penulis, 2014*

Perbedaan mendasar dari BRT dan Damri adalah tempat pemberhentiannya, BRT hanya dapat berhenti pada halte yang telah disediakan sedangkan Damri dapat berhenti di pemberhentian mana saja. Selain beberapa transportasi diatas, terdapat juga transportasi umum darat lainnya seperti taksi, becak, dan ojek sepeda motor.

### 3.3. STASIUN TANJUNG KARANG, LAMPUNG

#### 3.3.1. Lokasi Stasiun

Stasiun Tanjung Karang terletak di pusat Kota Bandar Lampung, tepatnya di Jalan Kotaraja No.1. Stasiun ditunjukkan dengan warna merah pada gambar 3.13. Letak stasiun yang berada di pusat kota serta didukung kawasan perekonomian dan perdagangan disekitarnya membuat situasi kawasan stasiun selalu ramai. Pintu masuk stasiun merupakan jalan satu arah, sehingga akses menuju stasiun hanya bisa melalui Jalan Kotaraja.



**Gambar 3.10 Letak Stasiun Tanjung Karang**

*Sumber: <http://wikimapia.org/>, 2014*

Batas-Batas Stasiun:

- Sebelah Utara, berbatasan dengan perkampungan warga
- Sebelah Selatan, berbatasan dengan Ramayana Plasa
- Sebelah Timur, berbatasan dengan perkampungan warga
- Sebelah Barat, berbatasan dengan Bambu Kuning Square

Sebagai salah satu prasarana transportasi massal, letak Stasiun Tanjung Karang yang berada di pusat kota sangat mudah diakses dari berbagai tempat. Keberadaan moda transportasi lain yang mendukung keterkaitan antar moda transportasi juga semakin mempermudah calon penumpang untuk sampai ke lokasi stasiun. Penumpang dapat memanfaatkan jasa transportasi umum massal seperti bus Damri, angkot, taksi, BRT, maupun kendaraan umum lainnya untuk menuju Stasiun Tanjung Karang.

Kondisi letak stasiun yang berdekatan dengan pusat perbelanjaan seharusnya dapat memberi nilai positif bagi kedua pihak. Namun dari hasil pengamatan lapangan, belum adanya sinkronisasi antara pusat perbelanjaan dengan Stasiun Tanjung Karang, justru terjadi tumpang tindih penggunaan lahan yang menyebabkan ketidaknyamanan dan kemacetan lalu lintas di sekitar daerah stasiun.

Stasiun Tanjung Karang juga terletak berdekatan dengan dua fasilitas transportasi umum lainnya yaitu Damri dan angkutan kota (angkot). Loket Damri terletak pada sisi utara bangunan stasiun, loket Damri tersebut terlihat semerawut karena hanya menempati sisi badan jalan stasiun. Parkiran bus Damri tidak dibangun pada tempat yang sesuai, sehingga laju perjalanan bus-bus Damri sangat mengganggu kelancaran penumpang yang akan menuju stasiun.

Gambar 3.14 menjelaskan secara rinci situasi sekitar Stasiun Tanjung Karang yang dikelilingi oleh pusat-pusat perbelanjaan dan keterkaitan antar moda transportasi lainnya.



**Gambar 3.11 Peta Kawasan Stasiun Tanjung Karang**  
 Sumber: google earth (Berdasarkan Analisis Penulis), 2014

### 3.3.2. Klasifikasi Stasiun Kereta Api Tanjung Karang

- Berdasarkan fungsi stasiun terhadap pemakainya:  
Stasiun Tanjung Karang merupakan sebuah stasiun penumpang. Stasiun Tanjung Karang adalah stasiun pusat yang melayani berbagai kegiatan tidak hanya sebatas menaikkan dan menurunkan penumpang. Meskipun fungsi dasarnya sebagai stasiun penumpang, Stasiun Tanjung Karang juga melayani jasa pengiriman barang melalui jasa ekspedisi menggunakan gerbong kargo.
- Berdasarkan posisi stasiun terhadap jaringan jalur kereta:  
Stasiun Tanjung Karang merupakan jenis stasiun terminal, karena berfungsi sebagai tempat kereta mengawali dan mengakhiri perjalanan.
- Berdasarkan ukuran stasiun:  
Stasiun Tanjung Karang saat ini termasuk dalam ukuran stasiun kecil, sebab hanya dapat menampung penumpang  $\pm 2000$  orang setiap harinya. Namun dalam perkembangannya, stasiun Tanjung Karang kelak diharapkan dapat menjadi stasiun besar yang mampu menampung penumpang hingga mencapai maksimal 20.000 orang/hari.
- Posisi rel terhadap permukaan tanah:  
Rel pada Stasiun Tanjung Karang terletak di permukaan tanah (*on ground track*).
- Posisi bangunan stasiun terhadap rel secara vertikal:  
Stasiun Tanjung Karang termasuk dalam tipe *At Grade*, karena bangunan dan rel sejajar, posisi masuk ke bangunan stasiun dan ke peron relatif sama tinggi.
- Posisi bangunan stasiun terhadap rel secara horizontal:  
Stasiun Tanjung Karang termasuk dalam tipe stasiun dua sisi, dimana bangunan diletakkan didepan rel kereta.
- Jangkauan pelayanan penumpang kereta:  
Stasiun Tanjung Karang termasuk dalam kategori stasiun jarak jauh karena melayani rute antar provinsi.
- Berdasarkan fungsinya:  
Stasiun Tanjung Karang dapat dikategorikan sebagai *City Center Terminals*, sebab terletak di pusat kota dan melayani transportasi antar

moda. Para penumpang dapat berganti moda transportasi dari kereta ke taksi atau bus.

### 3.3.3. Kondisi Eksisting Stasiun Tanjung Karang

#### A. Jenis aktivitas pada Stasiun Tanjung Karang

Stasiun Tanjung Karang merupakan stasiun kereta api tersibuk di Provinsi Lampung dimana padatnya lalu lintas perkeretaapian disebabkan bertambahnya jumlah penumpang dan barang. Terdapat berbagai aktivitas inti pada stasiun seperti dapat dilihat pada tabel 3.6. dibawah ini.

**Tabel 3.6 Jenis Aktivitas Pada Stasiun Kereta Api Tanjung Karang**

AKTIVITAS	PELAKU	FASILITAS
<b>Aktivitas Peron Stasiun</b> Pembelian tiket, pemeriksaan barang dan tiket, menaikkan dan menurunkan penumpang	Penumpang, Petugas	Konter tiket, ruang tunggu keberangkatan
<b>Aktivitas Perkantoran</b> Pencatatan dan pengecekan jumlah penumpang dan barang, melakukan pengecekan kondisi rel dan kereta	Petugas	Ruang pengelola, administrasi, menara jaga, bengkel
<b>Aktivitas Perdagangan Dan Jasa</b> Penjualan makanan dan minuman, souvenir khas Lampung, perlengkapan serta kebutuhan penumpang lainnya. Juga penjualan jasa pengangkutan barang (kargo)	Penumpang, Petugas	Kios makan, toko souvenir, mini market, ruang kargo
<b>Aktivitas Kereta</b> Naik dan turun penumpang serta bongkar muat barang, langsir, perawatan.	Petugas, Pengelola	Rel, tempst kereta langsir, bengkel
<b>Aktivitas Antar Moda</b> Naik dan turun penumpang serta bongkar muat barang, parkir	Penumpang, Petugas	Terminal, Halte, Jalur pejalan kaki, parkir
<b>Aktivitas Pengantar, Penjemput, Pengunjung</b> Menunggu, berbelanja, memarkir kendaraan	Pengantar, Penjemput	Ruang tunggu penjemput

*Sumber: Analisis Penulis, 2014*



## B. Zonasi kawasan

Bangunan stasiun kereta api pada umumnya terdiri atas bagian-bagian sebagai berikut (Triwinarto, 1997:94):

### 1. Halaman depan/*Front area*

Tempat ini berfungsi sebagai perpindahan dari sistem transportasi jalur rel baja ke sistem transportasi jalan raya atau sebaliknya.

Tempat ini berupa:

- terminal kendaraan umum
- parkir kendaraan
- bongkar muat barang

### 2. Bangunan Stasiun

Bangunan ini biasanya terdiri dari :

- Ruang depan (*hall* atau *vestibule*)
- Loket
- Fasilitas administratif (kantor kepalastasiun & *staff*)
- Fasilitas operasional (ruang sinyal, ruang teknik)
- Kantin dan toilet umum

### 3. Peron

Peron terdiri atas beberapa bagian, yaitu:

- Tempat tunggu
- Naik-turun dari dan menuju kereta api
- Tempat bongkar muat barang

### 4. Emplasemen

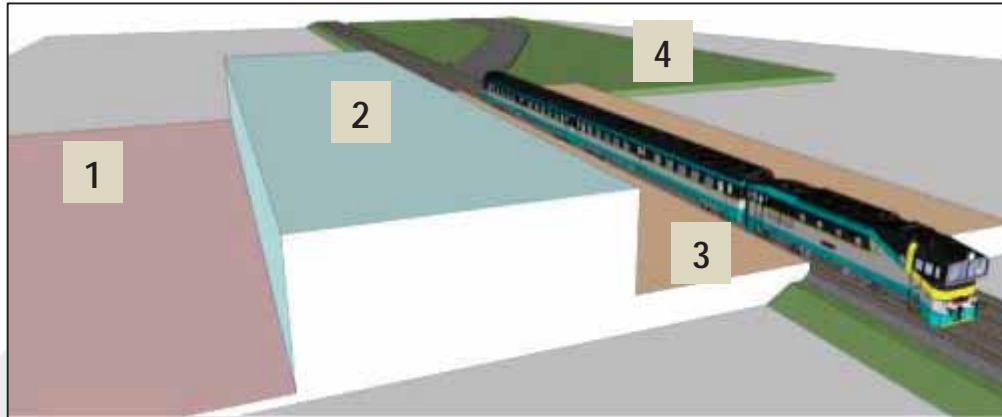
Terdiri atas:

- Sepur lurus
- Peron
- Sepur belok sebagai tempat kereta api berhenti untuk memberi kesempatan kereta lain lewat

Berdasarkan pembagian fungsi tata guna bangunan stasiun, kawasan Stasiun Tanjung Karang dibagi menjadi 4 zona:

1. zona kawasan pergantian moda (Halaman depan/*Front area*)

2. zona kawasan perdagangan/pekantoran (Bangunan Stasiun)
3. zona kawasan penumpang (Peron)
4. zona kawasan khusus (Emplasemen)



**Gambar 3.12 Zona Kawasan Stasiun Tanjung Karang**

*Sumber: Analisis Penulis, 2014*

### 3.3.4. Tinjauan Mikro Stasiun Tanjung Karang

#### a. Jadwal Keberangkatan Kereta

Stasiun Tanjung Karang melayani keberangkatan kereta api Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dengan tujuan Lampung-Palembang. Selain itu, Stasiun Tanjung Karang juga melayani keberangkatan kereta api Antar Kota Antar Daerah (AKDP) yakni tujuan Bandar Lampung-Kotabumi Lampung Utara.

**Tabel 3.7 Jadwal KA AKAP Di Stasiun Tanjung Karang**

No. KA	Nama Kereta	Kelas	Stasiun Keberangkatan	Waktu Keberangkatan	Stasiun Kedatangan	Waktu Kedatangan
S1	Limex Sriwijaya	Eksekutif, Bisnis	Kertapati	06.45	Tanjung Karang	15.08
S2	Limex Sriwijaya	Eksekutif, Bisnis	Tanjung Karang	07.10	Kertapati	15.55
S3	Limex Sriwijaya	Eksekutif, Bisnis	Kertapati	18.45	Tanjung Karang	03.22
S4	Limex Sriwijaya	Eksekutif, Bisnis	Tanjung Karang	19.10	Kertapati	03.59
S7	Rajabasa	Ekonomi AC	Kertapati	08.30	Tanjung Karang	17.25
S8	Rajabasa	Ekonomi AC	Tanjung Karang	08.30	Kertapati	18.28

*Sumber: E-book Jadwal Perjalanan KAI, 2014*

**Tabel 3.8 Jadwal KA AKDP Di Stasiun Tanjung Karang**

No. KA	Nama Kereta	Kelas	Stasiun Keberangkatan	Waktu Keberangkatan	Stasiun Kedatangan	Waktu Kedatangan
S10	KRDI Seminung	Ekonomi	Tanjung Karang	06.30	Kota Bumi	08.36
S12	KRDI Seminung	Ekonomi	Tanjung Karang	13.30	Kota Bumi	15.38
S9	KRDI Seminung	Ekonomi	Kota Bumi	10.35	Tanjung Karang	12.55
S11	KRDI Seminung	Ekonomi	Kota Bumi	16.45	Tanjung Karang	19.00
S17	KRDI Way Umpu	Ekonomi AC	Kota Bumi	12.30	Tanjung Karang	14.47
S18	KRDI Way Umpu	Ekonomi AC	Tanjung Karang	09.00	Kota Bumi	11.14

Sumber: E-book Jadwal Perjalanan KAI, 2014

b. Sistem penanganan penumpang

Karakteristik kereta serta jumlah arus penumpang sangat mempengaruhi sistem penanganan penumpang stasiun. Sistem pelayanan stasiun Tanjung Karang diawali dengan penumpang datang, memilih jadwal keberangkatan, membeli tiket, menunggu kereta datang dan dapat langsung naik ke kereta. Kondisi umum yang sering dikeluhkan penumpang adalah ketidaksesuaian jadwal keberangkatan dengan jadwal di tiket yang disebabkan keterlambatan kereta datang ke stasiun.



**Gambar 3.13 Loket Stasiun Tanjung Karang**

Sumber: [tribunnews.com/images/regional/view/446891/](http://tribunnews.com/images/regional/view/446891/), 2014

Sistem pelayanan penjualan tiket di Stasiun Tanjung Karang dapat dilakukan secara *online*, sehingga calon penumpang tidak perlu lama mengantre di loket stasiun. Namun, sosialisasi yang minim menyebabkan masih banyak masyarakat lokal belum paham cara melakukan pemesanan tiket secara *online*, sehingga masih didapati antrean calon penumpang pada loket stasiun.

c. Sistem tata ruang

Sistem tata ruang bangunan stasiun masih sederhana, dengan organisasi ruang linear. Stasiun Tanjung Karang terdiri dari beberapa ruang inti, dalam gedung stasiun terdapat ruang kantor, loket, ruang tunggu, dan peron. Daerah emplasemen berada jauh di utara gedung stasiun agar proses kegiatan petugas kereta api tidak mengganggu aktivitas stasiun.



**Gambar 3.14 Suasana Dalam Stasiun Tanjung Karang**

*Sumber: [wawwiwaw.blogspot.com/2013/05/ke-palembang-dengan-kalimex-sriwijaya.html](http://wawwiwaw.blogspot.com/2013/05/ke-palembang-dengan-kalimex-sriwijaya.html), 2014*

Stasiun ini memiliki satu peron sederhana dengan dua jalur kereta. Pada saat-saat tertentu, situasi peron sangat ramai dipenuhi oleh penumpang yang datang maupun yang akan pergi menggunakan kereta api.



**Gambar 3.15 Peron Stasiun Tanjung Karang**

*Sumber: [iwakbiroe.wordpress.com/tag/tiket-kereta-api/](http://iwakbiroe.wordpress.com/tag/tiket-kereta-api/), 2014*

Letak tempat ibadah, gudang penyimpanan, dan toko makanan berada di luar gedung utama. Hal ini menyulitkan bagi penumpang yang ingin pergi ke tempat tersebut, karena harus keluar dari gedung utama dan melakukan pemeriksaan tiket kembali.

d. Sistem sirkulasi

Sirkulasi antara penumpang naik dan turun masih melalui satu pintu, belum terdapat sistem pemisahan sehingga antar keduanya sering terjadi sirkulasi silang yang menyebabkan terhambatnya sirkulasi penumpang. Kondisi sirkulasi diluar stasiun juga mengalami permasalahan, dimana tidak terdapat pemisah antara jalur kendaraan dan pejalan kaki sehingga terjadi *crowded* pada kondisi sirkulasi luar stasiun.



**Gambar 3.16 Halaman Parkir Stasiun Tanjung Karang**

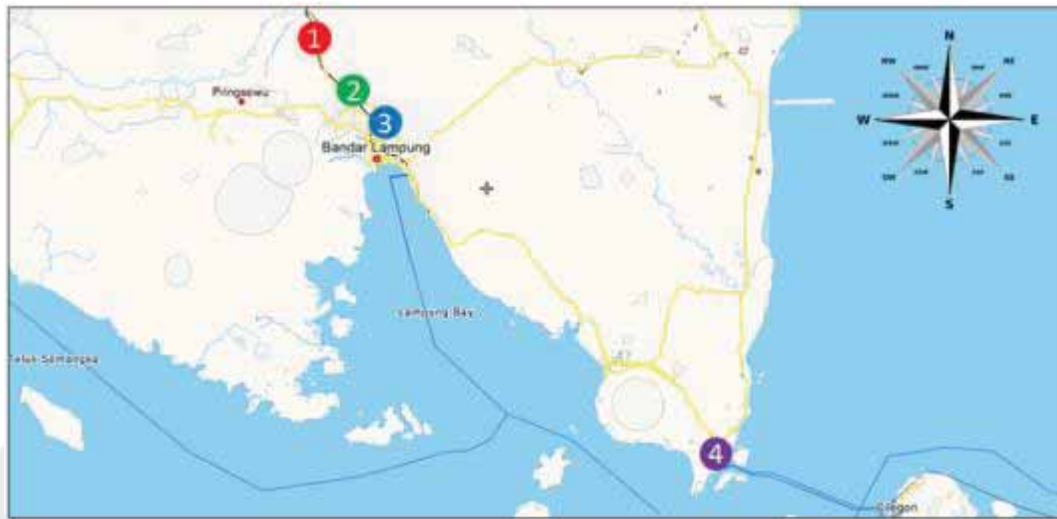
Sumber: [semboyan35.com/showthread.php?tid=3823&pid=417563/](http://semboyan35.com/showthread.php?tid=3823&pid=417563/), 2014

### **3.3.5. Tinjauan Makro Stasiun Tanjung Karang**

#### **A. Integrasi Antar Moda**

Pelayanan publik adalah segala bentuk kegiatan pelayanan umum yang dilaksanakan oleh instansi pemerintah pusat, di daerah dan lingkungan badan usaha milik negara atau daerah dalam, barang atau jasa baik dalam rangka upaya pemenuhan kebutuhan masyarakat maupun dalam rangka pelaksanaan ketertiban-ketertiban (Robert, 1996). Sebagai fasilitas pelayanan publik, Stasiun Tanjung

Karang dirancang guna memenuhi kebutuhan masyarakat akan moda transportasi massal yang aman dan nyaman.



**Gambar 3.17 Prasarana Transportasi Lampung**

*Sumber: Analisis Penulis, 2014*

Keterangan gambar 3.20:

- 1 Bandar Udara Raden Intan
- 2 Terminal Induk Rajabasa
- 3 Stasiun Kereta Api Tanjung Karang
- 4 Pelabuhan Penumpang Bakauheni

Selain stasiun kereta api, Bandar Lampung juga memiliki prasarana transportasi lain seperti terminal bus, bandara, dan pelabuhan laut. Gambar 3.20 menunjukkan posisi masing-masing prasarana transportasi di Lampung. Namun meski demikian, sebagai ibu kota provinsi dengan jumlah penduduk lebih dari satu juta jiwa dengan potensi pergerakan yang besar, Bandar Lampung masih belum memiliki sistem transportasi umum yang terintegrasi dengan baik. Hal ini menyebabkan pelayanan transportasi umum yang ada menjadi tidak efisien. Padahal, terdapat hubungan yang erat antara sistem pelayanan transportasi publik dengan sikap dan perilaku masyarakat.

Sebagai stasiun terbesar di Lampung, Stasiun Tanjung Karang tidak dapat berdiri sendiri, harus ada keterkaitan antar moda agar proses pelayanan jasa transportasi dapat berjalan lancar. Warpani (2002) mengemukakan bahwa suatu

wilayah perkotaan yang telah memiliki jumlah penduduk lebih dari satu juta jiwa sudah seharusnya memiliki sistem transportasi publik yang efisien, yakni sistem transportasi publik yang mampu terintegrasi bukan hanya secara operasional tetapi juga terintegrasi dengan berbagai sektor baik ekonomi, sosial, maupun lingkungan.

### **Integrasi dengan Pelabuhan**

Sebagai “Gerbang Sumatera”, Pelabuhan Bakauheni menjadi prasarana penting yang menghubungkan Pulau Sumatera dan Pulau Jawa. Saat ini, untuk dapat mencapai Pelabuhan Bakauheni hanya dapat ditempuh dari Bandar Lampung menggunakan bus umum dengan waktu tempuh sekitar 2-3 jam. Belum ada integrasi antara Pelabuhan Bakauheni dengan Stasiun Tanjung Karang.



**Gambar 3.18 Jalur Transportasi Bandar Lampung-Bakauheni**

*Sumber: Analisis Penulis, 2014*

Stasiun Tanjung Karang kelak dirancang guna mendukung rencana rancangan transportasi *Trans Sumatera Railways*, Stasiun Tanjung Karang nantinya akan terintegrasi dengan Pelabuhan Bakauheni dalam mega proyek Jembatan Selat Sunda yang akan segera direalisasikan. Jalur kereta akan dibangun menghubungkan Pulau Sumatera dan Pulau Jawa melalui sebuah konstruksi jembatan diatas laut.



**Gambar 3.19 Jalur Transportasi Dari Stasiun ke Pelabuhan**

*Sumber: Analisis Penulis, 2014*

### **Integrasi dengan Bandara**

Letak Bandara Raden Intan berada di Kabupaten Natar, butuh waktu sekitar 45 menit menggunakan kendaraan umum seperti bus dan angkot untuk sampai ke bandara dari Bandar Lampung. Waktu tempuh akan lebih lama jika terjadi kemacetan di Jalan Lintas Tengah yang padat dengan kendaraan-kendaraan umum seperti truk dan bus.

Hingga saat ini, belum ada rencana pemerintah guna mengintegrasikan antara stasiun kereta api dengan bandara udara. Padahal, letak bandara berada pada jalur perlintasan rel kereta api Lampung-Palembang. Integrasi dengan kereta api seharusnya dapat menjadi solusi bagi penumpang untuk mencapai bandara dari pusat kota tanpa harus terkendala macet di jalan raya. Kereta api juga relatif lebih cepat dibanding kendaraan umum darat lainnya, sehingga waktu tempuh dari Bandar Lampung menuju Bandara Raden Intan dapat lebih dipersingkat.





**Gambar 3.20 Jalur Transportasi Bandar Lampung - Bandara Raden Intan**

*Sumber: Analisis Penulis, 2014*

### **Integrasi dengan Terminal**

Terminal Induk Rajabasa merupakan terminal bus terbesar di Lampung. Sebagai terminal induk, Terminal Rajabasa merupakan tempat pemberhentian bagi bus-bus daerah sebelum melanjutkan perjalanan ke daerah lain serta tempat bagi penumpang untuk berganti moda transportasi. Terminal Rajabasa merupakan satu-satunya prasarana transportasi yang terintegrasi dengan Stasiun Tanjung Karang. Untuk mencapai Stasiun Tanjung Karang dari terminal, calon penumpang dapat memilih menggunakan angkutan massal seperti bus Damri, BRT, maupun angkot dengan rata-rata waktu tempuh sekitar 20-30 menit.

Kendala utama yang dihadapi calon penumpang baik yang akan menuju stasiun maupun sebaliknya adalah kemacetan jalanan pusat kota yang sering terjadi pada jam-jam sibuk.



**Gambar 3.21 Jalur Transportasi Terminal - Stasiun**

*Sumber: Analisis Penulis, 2014*

Lokasi pemberhentian (halte) moda angkutan dari terminal juga kurang tertata dengan baik. Letak pemberhentian dan lokasi stasiun juga berada pada jarak yang lumayan jauh. Padahal, besarnya jarak halte pemberhentian menuju pintu masuk juga merupakan faktor keamanan penumpang yang cukup penting.



**Gambar 3.22 Letak Pemberhentian Transportasi Umum Terminal - Stasiun**

*Sumber: Analisis Penulis, 2014*

Gambar 3.25 menunjukkan jalur serta letak pemberhentian transportasi umum massal dari terminal menuju stasiun.

Keterangan gambar 3.25 :



Lokasi Stasiun Tanjung Karang



Pool Damri Jawa-Sumatera



Pemberhentian angkot stasiun



Pemberhentian BRT



Pemberhentian Damri dalam kota

Dari gambar 3.25 dapat terlihat letak pemberhentian moda angkutan umum berada jauh dari pintu masuk stasiun. Kepadatan jumlah kendaraan juga terjadi oleh karena penumpukan jumlah kendaraan pada Jalan Kotaraja akibat menampung sejumlah kendaran dari Jalan Teuku Umar dan Jalan R.A. Kartini. Kepadatan arus kendaraan pada pintu masuk Stasiun Tanjung Karang menyebabkan sering terganggunya sirkulasi kendaraan dari dan menuju stasiun. Jalur alternatif yang dapat digunakan sebagai akses menuju stasiun adalah sebuah jalan kecil yang saat ini digunakan sebagai pintu keluar menuju Jalan Teuku Umar bagi kendaraan bus Damri Jawa-Sumatera.

## **B. Integrasi Dengan Pusat Perdagangan**

Meski Stasiun Tanjung Karang berada pada kawasan pusat perdagangan, namun belum terlihat adanya integrasi antara kawasan stasiun dengan kawasan perdagangan disekitarnya. Dari kondisi di lapangan justru terlihat adanya konflik antara kawasan stasiun dengan kawasan disekitarnya. Hal ini dapat dirasakan calon penumpang ketika akan menuju stasiun, aktivitas perdagangan disekitar kawasan justru mengganggu sirkulasi penumpang yang akan menuju stasiun demikian juga sebaliknya.







Salah satu pusat perdagangan yang kurang terintegrasi dengan kawasan stasiun adalah pusat perbelanjaan Ramayana Plasa serta pertokoan di sekitarnya dan Pasar Bawah yang terletak di area *basement* Ramayana Plasa. Kawasan pusat

perbelanjaan tersebut terletak sisi barat stasiun, tepatnya pada area depan pintu masuk Stasiun Tanjung Karang. Kurangnya integrasi kawasan stasiun dengan kawasan pusat perbelanjaan Ramayana Plasa menyebabkan terjadinya kesemerawutan pada pintu masuk stasiun.



**Gambar 3.23 Integrasi Stasiun Tanjung Karang Dengan Kawasan Sekitarnya**  
*Sumber: Analisis Penulis, 2014*

Keterangan gambar 3.26 :

-  Lokasi Stasiun Tanjung Karang
-  Area pintu masuk stasiun
-  Bambu Kuning Square
-  Gereja Katedral Kristus Raja
-  Kawasan perdagangan Ramayana Plasa
-  Masjid At Taqwa

Pada kawasan stasiun juga terdapat pusat perbelanjaan lain, yaitu Bambu Kuning *Square* yang terletak persis didepan Stasiun Tanjung Karang. Sangat disayangkan, pusat perbelanjaan ini sepi akan pengunjung, sehingga banyak pertokoan yang ditinggal pemiliknya karena merugi.

Tidak jauh dari kawasan stasiun juga terdapat tempat ibadah bagi umat Kristiani dan Muslim yang letaknya saling berdekatan, hanya dipisahkan oleh badan Jalan Kotaraja.

### **3.3.6. Kondisi Fisik Bangunan Stasiun Tanjung Karang**

a. Bentuk bangunan

Bentuk dasar stasiun Tanjung Karang adalah persegi panjang dengan tipe bangunan satu sisi, dimana bangunan berada di sisi depan jalur kereta sehingga kawasan penumpang terlindung dalam kawasan stasiun bagian dalam.

b. Sistem struktur bangunan

Struktur yang digunakan masih menggunakan struktur beton, dengan atap dari rangka kayu.