

KETERPADUAN KRL JABODETABEK DENGAN BUS TRANSJAKARTA DAN ANGKUTAN UMUM LAINNYA

INTEGRATION BETWEEN KRL JABODETABEK WITH TRANSJAKARTA BUSES AND OTHER PUBLIC TRANSPORTS

Arif Anwar¹ dan Yogi Arisandi²

Badan Litbang Perhubungan, Jl. Medan Merdeka Timur No. 5 Lt. 3 Jakarta Pusat 10110

¹aantsp@yahoo.co.id

²yogisttd@yahoo.com

Submitted: 28 Januari 2013, Review 1: 18 Februari 2013, Review 2: 26 Februari 2013, Eligible articles: 14 Maret 2013

ABSTRACT

Research of integration between KRL Jabodetabek with TransJakarta buses and other public transports carried out in order to construct a concept of transport services and infrastructures integration between the railway modes with other public transportation. This research was conducted specifically to analyze the integration between KRL Jabodetabek with TransJakarta buses and other public transports in Gambir, Juanda, Cikini, and Gondangdia railway station as a sample in order to construct a recommendation about an integration concept between the public transport modes in Jabodetabek. By descriptive and Activity Relationship Chart analysis, it is expected to be seen what are the existing facilities at the station today and what are the facilities that must be exist at the station so that the integration occur.

Keywords: *Integration, KRL Jabodetabek, Transjakarta buses, public transport.*

ABSTRAK

Penelitian keterpaduan KRL Jabodetabek dengan Bus Transjakarta dan angkutan umum lainnya dilaksanakan dalam rangka menyusun suatu konsep keterpaduan pelayanan dan prasarana transportasi antara moda kereta api dengan angkutan umum lainnya. Penelitian ini dilaksanakan khususnya untuk menganalisis keterpaduan antara KRL Jabodetabek dengan Bus Transjakarta dan angkutan umum lainnya di Stasiun Gambir, Juanda, Cikini, dan Gondangdia sebagai sampel agar tersusun suatu rekomendasi konsep keterpaduan antarmoda angkutan umum tersebut di Jabodetabek. Dengan menggunakan metode analisis deskriptif dan Activity Relationship Chart (ARC) maka diharapkan dapat dilihat seperti apakah fasilitas yang ada di stasiun saat ini dan apa sajakah fasilitas yang harus ada di stasiun agar keterpaduan tersebut terjadi.

Kata Kunci: *Keterpaduan, KRL Jabodetabek, Bus Transjakarta, angkutan umum.*

PENDAHULUAN

Keberhasilan pembangunan sangat dipengaruhi oleh peran transportasi sebagai urat nadi kehidupan politik, ekonomi, sosial budaya, dan pertahanan keamanan. Sistem jaringan transportasi dapat dilihat dari segi efektifitas, dalam arti selamat, aksesibilitas tinggi, terpadu, kapasitas mencukupi, teratur, lancar dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, rendah polusi serta dari segi efisiensi dalam arti beban publik rendah dan utilitas tinggi dalam satu kesatuan jaringan sistem transportasi. Oleh karena itu, pengembangan transportasi sangat penting artinya dalam menunjang dan menggerakkan dinamika pembangunan, karena transportasi berfungsi sebagai katalisator dalam mendukung pertumbuhan ekonomi dan pengembangan wilayah.

Salah satu transportasi andalan masyarakat Jakarta adalah kereta rel listrik (KRL) Jakarta, Bogor, Depok, Tangerang, dan Bekasi (Jabodetabek). KRL Jabodetabek merupakan salah satu pelayanan kereta

api terbaik yang ada di Indonesia. Selain KRL Jabodetabek, transportasi jalan yang melayani mobilitas masyarakat Jakarta adalah bus, baik bus yang diselenggarakan oleh pemerintah maupun swasta. Sejak tahun 2004, pemerintah daerah DKI Jakarta telah menghadirkan layanan transportasi umum yang dikenal dengan TransJakarta. Layanan ini menggunakan bus AC dan halte yang berada di jalur khusus.

Menurut Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Pasal 2 menyatakan bahwa salah satu asas dasar penyelenggaraan perkeretaapian sebagai bagian yang tidak terpisahkan dari sistem transportasi nasional adalah “Asas Keterpaduan”. Yang dimaksud dengan “Asas Keterpaduan” adalah bahwa perkeretaapian harus merupakan satu kesatuan sistem dan perencanaan yang utuh, terpadu, dan terintegrasi serta saling menunjang, baik antar hierarki tatanan perkeretaapian, intramoda maupun antarmoda transportasi.

Keterpaduan pelayanan transportasi antarmoda tentunya sangat dibutuhkan dalam memberikan pelayanan yang terbaik bagi masyarakat. Di Jabodetabek, keterpaduan tentunya sangat diharapkan dapat dilaksanakan antara pelayanan KRL dengan Bus Transjakarta ataupun antara KRL dengan angkutan umum lainnya. Keterpaduan ini akan memberikan kenyamanan dan kemudahan bagi masyarakat dalam melakukan perjalanan. Namun demikian kondisi pelayanan transportasi yang ada saat ini di Jabodetabek antara KRL dengan bus Transjakarta ataupun angkutan umum lainnya masih belum terpadu. Hanya di beberapa stasiun saja seperti Stasiun Gambir, pelayanan tersebut sudah baik walaupun belum sepenuhnya terpadu. Oleh karena itu, perlu adanya kajian keterpaduan antara KRL Jabodetabek dengan bus Transjakarta dan angkutan umum lainnya guna mempermudah masyarakat dalam menggunakan jasa transportasi di Jakarta.

Maksud dari penelitian ini adalah menganalisis keterpaduan KRL Jabodetabek dengan bus Transjakarta dan angkutan umum lainnya agar tersusun suatu rekomendasi keterpaduan KRL Jabodetabek dengan bus Transjakarta dan angkutan umum lainnya. Adapun permasalahan yang akan dilihat dalam penelitian ini adalah seperti apakah fasilitas yang ada di stasiun saat ini dan fasilitas apa sajakah yang harus ada di stasiun agar keterpaduan tersebut dapat terjadi.

TINJAUAN PUSTAKA

A. Kajian Pengembangan Fasilitas Penumpang Antarmoda di Stasiun Gambir

Penelitian ini merupakan penelitian terdahulu yang pernah dilakukan dalam rangka melihat fasilitas pelayanan alih moda di stasiun. Penelitian ini ditujukan untuk mencermati kondisi fasilitas di Stasiun Gambir dalam mendukung fasilitas alih moda. Penelitian ini mencermati pergerakan dan aktivitas penumpang, fasilitas untuk pelayanan, dan tata letak fasilitas pelayanan tersebut. Dari hasil analisis didapatkan bahwa fasilitas yang ada di Stasiun Gambir dan lingkungan sekitarnya belum dapat memberikan dukungan yang optimal bagi penumpang untuk melakukan aktifitas alih moda. (Yesi Gusleni, Rachmad, 2003).

B. Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian

Dalam Pasal 147 disebutkan bahwa angkutan kereta api dapat merupakan bagian dari angkutan multimoda yang dilaksanakan oleh badan usaha angkutan multimoda, penyelenggaraan angkutan kereta api dalam angkutan multimoda dilaksanakan berdasarkan perjanjian antara penyelenggara sarana perkeretaapian dengan

badan usaha angkutan multimoda dan penyelenggara moda lainnya, apabila dalam perjanjian angkutan multimoda menggunakan angkutan kereta api tidak diatur secara khusus mengenai kewajiban penyelenggara sarana perkeretaapian, diberlakukan ketentuan angkutan kereta api.

C. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Dalam Pasal 165 disebutkan bahwa angkutan umum di jalan yang merupakan bagian angkutan multimoda dilaksanakan oleh badan hukum angkutan multimoda, kegiatan angkutan umum dalam angkutan multimoda dilaksanakan berdasarkan perjanjian yang dibuat antara badan hukum angkutan Jalan dan badan hukum angkutan multimoda dan/atau badan hukum moda lain, pelayanan angkutan multimoda harus terpadu secara sistem dan mendapat izin dari Pemerintah.

D. Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian

Dalam Pasal 4 ayat (2) disebutkan bahwa Tatanan perkeretaapian umum merupakan satu kesatuan sistem perkeretaapian nasional. Dalam Pasal 4 ayat (3) disebutkan bahwa Sistem perkeretaapian umum harus terintegrasi dengan moda transportasi lainnya.

E. Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api

Dalam Pasal 3 ayat (1) disebutkan bahwa pelayanan angkutan kereta api merupakan layanan kereta api dalam satu lintas atau beberapa lintas pelayanan perkeretaapian yang dapat berupa bagian jaringan multimoda transportasi. Dalam Pasal 4 ayat (1) disebutkan bahwa lintas pelayanan sebagaimana dimaksudkan dalam Pasal 3 ayat (1) ditetapkan dengan memperhatikan diantaranya adalah jenis pelayanan yang dibutuhkan masyarakat; keterpaduan intra dan antarmoda transportasi dan ketersediaan waktu untuk perpindahan intra dan antarmoda.

F. Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan

Dalam Pasal 4 disebutkan bahwa pengangkutan orang dengan kendaraan umum dilakukan dengan menggunakan mobil bus atau mobil penumpang. Dalam pasal 5 disebutkan bahwa pengangkutan orang dengan kendaraan umum dilayani dengan trayek tetap dan teratur atau tidak dalam trayek.

G. Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2009 tentang Angkutan Multimoda

Dalam Pasal 3 ayat (1) disebutkan bahwa kegiatan angkutan multimoda dapat dilakukan dengan

menggunakan alat angkut moda transportasi darat, perkeretaapian, laut, dan/atau udara. Dalam Pasal 3 ayat (2) disebutkan bahwa alat angkut moda transportasi terdiri atas kendaraan bermotor, kereta api, kapal, dan pesawat udara. Dalam Pasal 3 ayat (3) disebutkan bahwa perusahaan masing-masing alat angkut moda transportasi dapat dilakukan oleh badan usaha angkutan moda transportasi.

H. Fundamentals of Transportation System Analysis: Basic Concept, Vol. 1, Manheim

Transportation systems analysis is a multidisciplinary field which draws on engineering, economics, operations research, political science, psychology, management, and other disciplines. The major text synthesizes from these fields an approach that is intellectually coherent and comprehensive. Numerous details are provided to indicate how major concepts can be applied in practice to particular modes and problems. But the major objective of this book is to provide the reader with a basic framework onto which many different areas of specialization can be added by later coursework and practical experience. Fundamentals of Transportation Systems Analysis identifies concepts that are truly fundamental to serious work in the planning, design, or management of transportation systems. It also emphasizes, through more detailed treatment, certain topics, such as transportation demand and performance and the processes of evaluation and choice, that are inadequately treated in the available literature. A unique feature of the book is its emphasis on multimodal solutions to transportation problems. The student is taught to view the transportation system as a unified whole and to evaluate it within the context of the overall social, economic, and political system of a given region. According to Professor Manheim, "The challenge of transportation systems analysis is to intervene, delicately and deliberately, in the complex fabric of a society to use transport effectively, in coordination with other public and private actions, to achieve the goals of that society."

I. Deskriptif Kualitatif

Penelitian deskriptif kualitatif termasuk salah satu jenis penelitian kualitatif. Penelitian deskriptif kualitatif bertujuan untuk mengangkat fakta, keadaan, variabel, dan fenomena-fenomena yang terjadi ketika penelitian berlangsung dan menyajikannya apa adanya.

Penelitian deskriptif kualitatif menuturkan dan menafsirkan data yang berkenaan dengan situasi yang terjadi, sikap, dan pandangan yang

menggejala di dalam masyarakat, hubungan antarvariabel, pertentangan dua kondisi atau lebih, pengaruh terhadap suatu kondisi, perbedaan antar fakta, dan lain-lain.

J. Activity Relationship Chart (ARC)

Activity Relationship Chart adalah aktifitas atau kegiatan antara masing-masing bagian yang menggambarkan penting tidaknya kedekatan ruangan. Dalam suatu organisasi harus ada hubungan yang terikat antara suatu kegiatan dengan kegiatan lainnya yang dianggap penting dan selalu berdekatan demi kelancaran aktifitasnya. Oleh karena itu dibuatlah suatu peta hubungan aktifitas, dimana akan dapat diketahui bagaimana hubungan yang terjadi dan harus dipenuhi sesuai dengan tugas-tugas dan hubungan yang mendukung.

Dalam literatur lain juga disebutkan bahwa *Activity Relationship Chart* (ARC) adalah peta yang menggambarkan tingkat hubungan antar bagian-bagian atau kegiatan yang terdapat dalam suatu organisasi. Setiap kegiatan atau aktivitas dalam organisasi saling berhubungan antara satu dengan yang lainnya, bahwa setiap kegiatan itu perlu tempat untuk melaksanakannya. Kegiatan tersebut berupa aktivitas operasi, pelayanan, administrasi, dan lain sebagainya. Oleh sebab itu maka dalam perencanaan tata letak fasilitas harus dilakukan penganalisaan yang optimal untuk mencegah adanya penghamburan waktu dan biaya akibat harus terselenggaranya suatu aktivitas. Teknik untuk menganalisis hubungan antar aktivitas yang ada adalah dengan menggunakan *Activity Relationship Chart* (ARC). Teknik ini dikemukakan oleh Richard Muthe yang mengatakan bahwa "Hubungan antar aktivitas ditunjukkan dengan tingkat kepentingan hubungan antar aktivitas".

METODOLOGI PENELITIAN

A. Tempat dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Jakarta dengan menggunakan beberapa tempat sebagai sampel yaitu Stasiun Gambir, Cikini, Gondangdia, dan Stasiun Juanda. Sedangkan waktu yang dibutuhkan untuk penelitian ini adalah 3 bulan.

B. Metode Pengumpulan Data

Data primer didapat dengan melakukan wawancara dan pengamatan di lapangan pada daerah survei, sedangkan data sekunder didapat melalui studi literatur baik dari buku ataupun peraturan-peraturan terkait dengan penelitian ini.

C. Metode Analisis

Analisis yang dilakukan dalam penelitian ini menggunakan metode deskriptif kualitatif dan ARC (*Activity Relationship Chart*). Metode ARC digunakan untuk menunjukkan hubungan kerja kegiatan antara masing-masing bagian atau fasilitas untuk menggambarkan penting tidaknya kedekatan antara fasilitas-fasilitas itu.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Wawancara

Wawancara dilaksanakan di Stasiun Gambir, Cikini, Gondangdia dan Juanda dengan jumlah responden yang di survei sebanyak 70 orang dengan komposisi jenis kelamin responden wanita dan pria sama yaitu masing-masing 50%.

1. Karakteristik Responden

Berdasarkan pengelompokan umur, 1,43% responden berumur kurang dari 15 tahun, 14,29% responden berumur 15-25 tahun, 71,43% responden berumur 25-50 tahun, dan selebihnya berumur lebih dari 50 tahun (12,86%). Jenis pekerjaan responden sebagai pelajar/mahasiswa sebanyak 5,71%, PNS sebanyak 68,57%, swasta sebanyak 20,00%, dan pekerjaan lainnya sebanyak 5,71%.

2. Karakteristik Pergerakan

Dari hasil survei diketahui bahwa jenis kendaraan yang dipakai menuju stasiun adalah kereta api sebanyak 60%, bus sebanyak 22,86%, dan kendaraan lainnya sebanyak 17,14%, sedangkan moda transportasi yang digunakan untuk melanjutkan perjalanan dari stasiun adalah kereta api sebanyak 62,86%, bus sebanyak 14,29%, taksi sebanyak 2,86%,

dan kendaraan lainnya sebanyak 20%. Responden yang berpendapat mengenai diperlukannya halte/shelter bus bagi penumpang kereta api yang melanjutkan perjalanan dengan bus kota adalah sebanyak 95,71% dan sisanya tidak memerlukan halte/shelter bus sebanyak 4,29%. Mengenai posisi jembatan penyeberangan yang berada di Jalan Merdeka Timur, 44,29% responden menyatakan terlalu jauh, 50,00% menyatakan sedang, dan sisanya 5,71% berpendapat cukup dekat. Sedangkan untuk kemungkinan perlu tidaknya dibangun jalur khusus pejalan kaki, 90% responden merasa perlu dibangun jalur khusus pejalan kaki sedangkan sisanya 10% menyatakan tidak perlu.

B. Pengembangan Fasilitas di Stasiun

1. Pergerakan dan Aktifitas Penumpang di Stasiun Gambir

a. Pergerakan dan Aktifitas Penumpang Menuju Stasiun Gambir

- 1) Bagi pejalan kaki, mereka berjalan langsung menuju tempat pelayanan tiket dan/atau tempat pengecekan tiket masuk, untuk selanjutnya berjalan menuju tempat pemberangkatan kereta api.

Bagi pengguna kendaraan pribadi, sebelum masuk ke stasiun, mereka harus memarkir kendaraannya. Penumpang yang berkendara taksi, bajaj dan ojek akan turun di tempat pemberhentian kendaraan yang tersedia. Bagi penumpang bus kota biasanya turun di halte, untuk selanjutnya berjalan kaki ke stasiun.

Tabel 1. Fasilitas Untuk Penumpang di Stasiun Gambir

No.	Fasilitas/Kelengkapan	Ketersediaan
1.	Ruang tunggu kedatangan	Ada
2.	Ruang tunggu keberangkatan	Ada
3.	Papan informasi jurusan/ rute KA	Ada
4.	Papan informasi/ rute KRL, KRD	Ada
5.	Papan informasi jadwal bus (<i>time table</i>) AKAP, AKDP	Ada
6.	Papan informasi jadwal (<i>time table</i>) KA	Ada
7.	Loket KA	Ada
8.	Counter Desk pelayanan bus ulang alik ke bandara	Tidak ada
9.	Counter Desk pelayanan taxi	Tidak ada
10.	Counter Desk pelayanan angkutan dari pintu ke pintu "travel"	Tidak ada
11.	Loket tiket bus AKAP (jurusan Lampung)	Ada
12.	Ruang tunggu calon penumpang bus AKAP (jurusan Lampung)	Tidak ada
13.	Petunjuk arah (keluar, masuk, taksi, bus kota/bus perkotaan/angkutan pedesaan, parkir umum, dbs.)	Ada

No.	Fasilitas/Kelengkapan	Ketersediaan
14.	Fasilitas parkir umum	Ada
15.	Pangkalan taxi	Tidak ada
16.	Fasilitas penitipan kendaraan	Ada
17.	Fasilitas telepon umum	Ada
18.	Jalur penghubung antar fasilitas untuk alih moda	Ada
	a. Dari KA ke bus bandara	
	b. Dari KA ke shelter bus kota/ perkotaan	
	c. Dari KA ke pangkalan taxi	
	d. Dari KA ke tempat penitipan kendaraan	
	e. Dari KA ke tempat parkir umum	
19.	Shelter bus perkotaan di jalan-jalan sekitar stasiun	Ada
20.	Jembatan penyeberangan dari lingkungan stasiun menuju shelter bus perkotaan	Ada
21.	Lampu penerangan untuk ruang tunggu, koridor, dan ruangan lainnya untuk penumpang	Ada
22.	Sistem sirkulasi udara/ perangan/ ventilasi/ penyejuk udara (AC) di ruang tunggu, koridor, dan fasilitas lainnya	AC tidak ada
23.	Fasilitas penunjang lainnya :	Ada
	a. Peturasan	
	b. Kios/ toko	
	c. A T M	
	d. Mushalla	

Sumber: Pengolahan hasil pengamatan dan wawancara dengan petugas Stasiun Gambir, Jakarta, 2012

- 2) Aktivitas penumpang di Stasiun Gambir yang bergerak di dalam gedung stasiun sampai naik ke dalam kereta api terbagi menjadi dua, yaitu menunggu di peron, bagi penumpang yang segera naik kereta api, serta menunggu di ruang tunggu jika diperlukan waktu yang relatif lama untuk menunggu kereta api.
- b. Pergerakan dan Aktifitas Penumpang Meninggalkan Stasiun Gambir

Penumpang yang turun dari kereta api menyerahkan tiket yang telah digunakan untuk naik kereta api pada petugas. Bagi penumpang yang dijemput dengan kendaraan pribadi perlu menunggu sebelum mereka menuju tempat parkir kendaraan penjemputnya. Bagi penumpang yang akan melanjutkan perjalanan dengan taksi, bajaj, dan ojek, mereka akan menuju tempat pemberhentian kendaraan tersebut. Untuk penumpang bus perkotaan akan menuju halte bus atau tempat pemberhentian bus. Bagi penumpang yang akan melanjutkan perjalanan ke Bandara Soekarno Hatta menuju ke tempat pemberhentian bus Bandara, atau taksi sesuai dengan pilihan mereka. Khusus untuk penumpang bus antar kota tujuan Lampung, calon penumpang dapat langsung membeli tiket bus DAMRI.
2. Pergerakan dan Aktifitas Penumpang di Stasiun Juanda, Gondangdia, dan Cikini
 - a. Pergerakan dan Aktifitas Penumpang Menuju Stasiun
 - 1) Aktifitas penumpang yang bergerak dari luar stasiun sampai masuk ke stasiun menuju tempat pelayanan tiket, dan/atau tempat pengecekan tiket masuk.
 - 2) Stasiun Juanda, Gondangdia, dan Cikini tidak difasilitasi dengan lahan parkir, sehingga bagi pengguna kendaraan pribadi tidak dapat memarkir kendaraannya di dalam lingkungan stasiun. Penumpang yang berkendara taksi, bajaj dan ojek akan turun di tempat pemberhentian kendaraan yang tersedia untuk naik/turun kendaraan tersebut. Bagi penumpang bus kota mereka biasanya turun di halte, untuk selanjutnya jalan kaki ke stasiun.

Tabel 2. Fasilitas Untuk Penumpang di Stasiun Juanda, Gondangdia, dan Cikini

No.	Fasilitas/Kelengkapan	Ketersediaan		
		Juanda	Gondangdia	Cikini
1.	Ruang tunggu kedatangan	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada
2.	Ruang tunggu keberangkatan	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada
3.	Papan informasi jurusan/rute KA	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada
4.	Papan informasi/rute KRL, KRD	Ada	Ada	Ada
5.	Papan informasi jadwal bus (<i>time table</i>) AKAP, AKDP	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada

No.	Fasilitas/Kelengkapan	Ketersediaan		
		Juanda	Gondangdia	Cikini
6.	Papan informasi jadwal (<i>time table</i>) KA	Ada	Ada	Ada
7.	Loket KA	Ada	Ada	Ada
8.	<i>Counter Desk</i> pelayanan bus ulang alik ke bandara	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada
9.	<i>Counter Desk</i> pelayanan taxi	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada
10.	<i>Counter Desk</i> pelayanan angkutan dari pintu ke pintu "travel"	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada
11.	Petunjuk arah (keluar, masuk, taksi, bus kota/ bus perkotaan/ angkutan pedesaan, dsb)	Ada	Ada	Ada
12.	Fasilitas parkir umum	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada
13.	Pangkalan taxi	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada
14.	Fasilitas penitipan kendaraan	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada
15.	Fasilitas telepon umum	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada
16.	Jalur penghubung antar fasilitas untuk alih moda	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada
	a. Dari KA ke bus bandara			
	b. Dari KA ke shelter bus kota/ perkotaan			
	c. Dari KA ke pangkalan taxi			
	d. Dari KA ke tempat penitipan kendaraan			
	e. Dari KA ke tempat parkir umum			
17.	Shelter bus perkotaan di jalan-jalan sekitar stasiun	Ada	Tidak ada	Tidak ada
18.	Jembatan penyeberangan dari lingkungan stasiun menuju shelter bus perkotaan	Tidak ada	Tidak ada	Tidak ada
19.	Lampu penerangan untuk ruang tunggu, koridor, dan ruangan lainnya untuk penumpang	Ada	Ada	Ada
20.	Sistem sirkulasi udara/ peranganin/ ventilasi/ penyejuk udara (AC) di ruang tunggu, koridor, dan fasilitas lainnya	AC tidak ada	AC tidak ada	AC tidak ada
21.	Fasilitas penunjang lainnya :	Ada	Ada	Ada
	a. Peturasan			
	b. Kios/ toko			
	c. A T M			
	d. Mushalla			

Sumber: Pengolahan hasil pengamatan dan wawancara dengan petugas Stasiun Juanda, Jakarta, 2012

- 3) Aktivitas penumpang yang bergerak di dalam gedung stasiun sampai naik ke dalam kereta api dilakukan di peron karena Stasiun Juanda, Gondangdia, dan Cikini merupakan stasiun yang khusus untuk kereta api komuter, sehingga tidak memiliki ruang tunggu.

b. Pergerakan dan Aktifitas Penumpang Meninggalkan Stasiun

Penumpang yang turun dari kereta api cukup menyerahkan tiket yang telah digunakan pada petugas, kemudian langsung melanjutkan perjalanan dengan kendaraan pribadi, bus, taksi, bajaj, dan ojek, namun di sekitar Stasiun Gondangdia tidak tersedia halte bus. Mereka bisa menunggu bus di ruas Jl. Srikaya 1. Bagi penumpang angkutan umum/bus dari Stasiun Cikini tidak tersedia halte bus, mereka harus menunggu bus di ruas Jl. Pegangsaan Barat dan Jl. Pegangsaan Timur.



Gambar 2.
Ruas Jl. Srikaya 1 yang Digunakan Untuk Tempat Penampungan Sampah

c. Gangguan Aktifitas Meninggalkan dan Menuju Stasiun Gondangdia

Sebelah utara ruas Jl. Srikaya 1 menuju Jl. K.H. Wahid Hasyim yang digunakan untuk menunggu bus P20 terdapat tempat penampungan sampah yang sangat mengganggu aktivitas baik meninggalkan maupun menuju Stasiun Gondangdia. Banyak penumpang yang sengaja menjauhi ruas jalan tersebut. Lokasi tempat penampungan sampah tersebut juga sangat dekat dengan kios-kios maupun pertokoan

di area stasiun, sehingga sedikit banyak mengganggu penumpang yang akan memanfaatkan fasilitas penunjang tersebut.

C. Analisis Fasilitas untuk Memberikan Pelayanan Kepada Penumpang di Stasiun Gambir

1. Fasilitas yang diperlukan untuk mawadahi dan memberikan pelayanan kepada penumpang
Guna memfasilitasi dan memberikan pelayanan yang baik kepada penumpang, maka dapat diidentifikasi fasilitas yang semestinya tersedia di Stasiun Gambir. Namun demikian fasilitas ini hanya dibatasi pada fasilitas pokok saja. Yang dimaksud dengan fasilitas pokok adalah fasilitas yang perlu ada agar calon penumpang atau pengunjung stasiun dapat

melakukan gerakan dan aktivitasnya dengan lancar, mudah, selamat, dan aman dalam melakukan perjalanan serta melakukan aktivitas alih moda.

2. Fasilitas yang ada (*existing*) untuk mawadahi dan memberikan pelayanan kepada penumpang

Sesuai dengan data fasilitas stasiun pada saat ini, fasilitas pokok telah diidentifikasi dan pada umumnya telah tersedia. Namun dengan adanya perkembangan lalu lintas dan bangunan di kawasan Stasiun Gambir dan lingkungan sekitarnya, maka perlu dikaji ulang, apakah keberadaan fasilitas tersebut mencukupi kebutuhan dan masih tepat penempatannya.

Tabel 3. Fasilitas Pokok yang Ada (*existing*) di Stasiun Gambir

No.	Pergerakan dan/atau Aktivitas Penumpang	Fasilitas yang Perlu Disediakan	Keterangan
A.	Di luar gedung stasiun di dalam lingkungan stasiun		
1.	Alih moda, dari kendaraan pribadi	a. Jalan akses ke stasiun b. Tempat parkir kendaraan c. Tempat penitipan kend.	Memadai Memadai Memadai
2.	Alih moda, dari taksi, bajaj, dan ojek	Tempat henti kendaraan	Ada, perlu pengaturan dan penertiban
3.	Alih moda, dari bus perkotaan	a. Jalur pejalan kaki b. Halte c. Jembatan penyeberangan	Perlu penambahan Perlu penambahan Cukup, perlu evaluasi penempatan
4.	Berjalan kaki menuju gedung stasiun (bagi pejalan kaki)	a. Jembatan penyeberangan b. Jalur pejalan kaki	Cukup, perlu evaluasi penempatan Perlu penambahan
B.	Di dalam stasiun		
1.	Beli tiket	Loket dan ruang antrian	Cukup
2.	Lapor/ pengecekan tiket	Gate untuk lapor/ pengecekan tiket	Cukup
3.	Menunggu	a. Ruang tunggu penumpang b. Pelataran untuk menunggu dan tempat duduk di peron	Cukup Cukup, kecuali pada <i>peak season</i>
4.	Naik/ turun kereta	a. Jalur untuk <i>sidding</i> kereta b. Peron penumpang	Cukup Cukup, perlu pengaturan pada <i>peak season</i>
5.	Alih moda antar kereta	a. Ruang tunggu b. Peron	Cukup Cukup, perlu pengaturan pada <i>peak season</i>
C.	Di sekitar gedung stasiun dalam lingkungan stasiun		
1.	Alih moda dari/ ke bus bandara	a. Jalur jalan kaki ke halte bus bandara b. Halte bus bandara	Perlu penambahan Cukup
2.	Alih moda dari/ ke bus antar kota (jurusan Lampung)	a. Jalur jalan kaki ke halte/bus antarkota (Lampung) b. Halte bus antar kota (bus DAMRI) c. Ruang tunggu penumpang	Cukup Perlu pengaturan Perlu pengaturan

Sumber: Hasil Analisis, 2012

Catatan:

Dasar Penilaian pada tabel di atas dengan asumsi bahwa :

- a. Memadai, berarti fasilitasnya ada dan nyaman untuk digunakan;
- b. Cukup, berarti fasilitasnya ada dan masih nyaman untuk digunakan

Apakah perlu penambahan atau penataan ulang (relokasi atau restrukturisasi)? Hal tersebut sejalan dengan hasil wawancara dengan responden.

- a. Kebutuhan akan fasilitas di dalam stasiun

Untuk memberikan pelayanan bagi penumpang yang akan melanjutkan

perjalanan ke tempat lain di luar Jakarta (misal: menuju Lampung menggunakan bus DAMRI) maka perlu penataan terhadap penyediaan fasilitas pelayanan tiket bus dan ruang tunggu untuk calon penumpang. Lokasi pelayanan calon penumpang bus yang ada saat ini relatif sudah memberikan kemudahan untuk

mencapainya, namun perlu dilengkapi dengan ruang tunggu penumpang yang lebih memadai.

b. Kebutuhan fasilitas di luar stasiun

1) Halte

Halte merupakan fasilitas yang penting bagi pengguna angkutan umum/bus kota untuk menaikkan dan menurunkan penumpang dan tempat penumpang menunggu untuk mendapatkan pelayanan angkutan umum.

Khusus untuk Stasiun Gambir, kebutuhan akan halte cukup besar, terlihat dari proporsi responden yang menggunakan bus yaitu untuk menuju stasiun 38,57%, sedangkan untuk melanjutkan perjalanan dari stasiun 14,29%, hal tersebut belum termasuk penggunaan halte lainnya. Di sekitar Stasiun Gambir terdapat 4 lokasi halte, yaitu 2 lokasi disisi barat Jl. Merdeka Timur, 1 lokasi disisi timur Jl. Merdeka Timur, serta 1 lokasi di Selatan Masjid Istiqlal. Keberadaan halte tersebut memfasilitasi penumpang dari Stasiun Gambir dan sekitarnya untuk melanjutkan perjalanan menuju pusat kegiatan yang berada di arah utara, timur dan selatan Stasiun Gambir. Namun untuk pelaku perjalanan yang akan melanjutkan perjalanan ke pusat kegiatan di arah barat yaitu kawasan Tanah Abang melalui Jl. Merdeka Selatan, di jalan tersebut belum ada halte yang relatif berdekatan dengan Stasiun Gambir. Sebagian besar responden (75,71%) menyatakan bahwa diperlukan halte disisi selatan Stasiun Gambir yang lokasinya di Jalan Merdeka Selatan.

2) Jalur untuk pejalan kaki

Jalur pejalan kaki diperlukan para pengunjung stasiun untuk dapat memudahkan perjalanan dari halte, tempat berhenti kendaraan, tempat parkir dan sebagainya menuju ke gedung stasiun.

Jalur pejalan kaki dapat berupa jalur khusus dengan konstruksi perkerasan dengan material tertentu yang disediakan untuk keperluan pejalan kaki atau trotoar dari jembatan penyeberangan yang digunakan bersama dengan pelaku perjalanan pada umumnya. Jika di sekitar stasiun

disediakan halte, maka perlu disediakan pula jalur pejalan kaki dimaksud. Sekitar 90% responden menyatakan bahwa perlu disediakan jalur pejalan kaki yang memadai di lingkungan sekitar Stasiun Gambir.

3) Jembatan Penyeberangan

Di sekitar Stasiun Gambir pada saat ini terdapat 2 (dua) buah jembatan penyeberangan yang melintang di atas Jl. Merdeka Timur dan Jl. Merdeka Barat di depan Gedung Indosat. Jembatan penyeberangan di sebelah selatan, agak jauh dari stasiun, utilitasnya sangat rendah. Dengan semakin padatnya lalu lintas di jalan Merdeka Timur, peran jembatan penyeberangan sangat penting untuk menjaga keselamatan dan kelancaran pergerakan pejalan kaki, serta keselamatan dan kelancaran lalu lintas di Jl. Medan Merdeka Timur, sehingga jembatan penyeberangan di Jl. Medan Merdeka Timur di sebelah utara harus dibangun kembali. Bagi penumpang kereta yang menyeberang dari halte sisi timur Jl. Medan Merdeka Timur ke stasiun dan sebaliknya merasa tidak difasilitasi dengan jembatan penyeberangan, karena posisinya yang relatif jauh dari halte tersebut.

Sebagian responden menilai bahwa posisi jembatan penyeberangan yang ada pada saat ini jaraknya terlalu jauh dari stasiun (44,29%), yang berpendapat berjarak sedang (50%). Hasil survei dalam studi aksesibilitas stasiun kereta api di Jabodetabek menyatakan bahwa jarak jalan 400 m bagi penumpang untuk mendapatkan pelayanan angkutan umum itu masih dianggap dalam batas kenyamanan.

Dari hasil pembahasan tersebut, maka untuk memberikan pelayanan lancar, nyaman dan selamat kepada pengguna jasa transportasi disekitar Stasiun Gambir, terutama penumpang kereta dan pengunjung stasiun, perlu dibangun jalur pejalan kaki dan penataan ulang lokasi jembatan penyeberangan.

D. Susunan atau Tata Letak Fasilitas di Stasiun Gambir

Dari hasil analisis fasilitas diperoleh gambaran bahwa dalam memberikan pelayanan alih moda yang sebaik-baiknya kepada penumpang dan pengunjung Stasiun Gambir diperlukan langkah-langkah tindak lanjut.

Tabel 4. Tindak Lanjut dari Analisis

No.	Uraian	Tindak Lanjut
1	Area di dalam stasiun	perlu disediakan fasilitas penumpang bus antar kota, yang pada saat ini dilayani oleh Bus DAMRI. Fasilitas pelayanan dimaksud berupa fasilitas untuk pelayanan tiket dan ruang tunggu calon penumpang. Untuk keperluan tersebut lokasi yang ada pada saat ini sudah dapat memberikan kemudahan bagi calon penumpang, namun pada lokasi tersebut perlu disediakan ruang tunggu bagi penumpang sampai dengan bus diberangkatkan.
2	Area di luar stasiun	a. Penambahan halte di jalan Merdeka Selatan beserta jalur pejalan kaki dari stasiun menuju halte tersebut; b. Penataan ulang posisi jembatan penyeberangan di depan Stasiun Gambir.

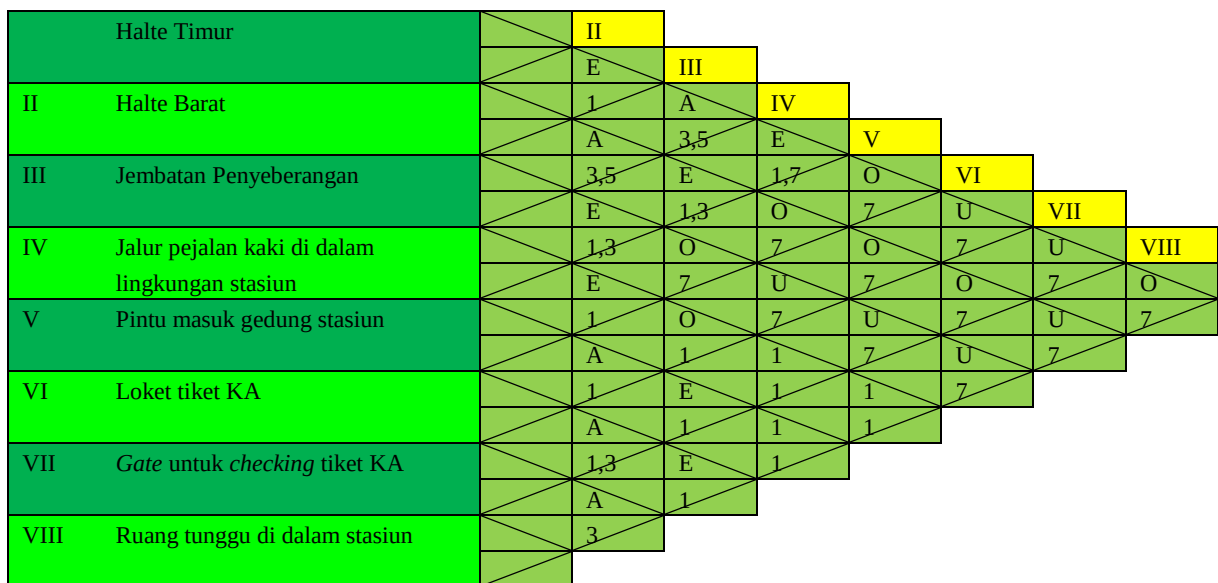
Sumber: Hasil Analisis, 2012

Dari upaya-upaya tersebut, yang perlu dilakukan analisis lebih lanjut adalah penataan ulang lokasi jembatan penyeberangan, karena hal ini menyangkut kelancaran dan keselamatan aliran lalu lintas orang dari halte sisi timur dan sisi barat, dari halte sisi timur menuju areal stasiun, kelancaran dan keselamatan lalu lintas di Jl. Medan Merdeka Timur, serta efektivitas pemanfaatan jembatan penyeberangan bagi para pejalan kaki.

1. Analisis Tata Letak dengan Model Activity Relationship Chart (ARC)

Bagi aktifitas pergerakan orang, baik pejalan kaki, maupun penumpang naik/turun dari

bus perkotaan yang bergerak di sepanjang Jl. Medan Merdeka Timur, untuk sampai ke Stasiun Gambir, sesuai dengan analisis, fasilitas yang diperlukan adalah jalur pejalan kaki, halte, jembatan penyeberangan, pintu masuk gedung stasiun, loket penjualan tiket, gate pemeriksaan tiket, dan ruang tunggu di dalam stasiun.



Gambar 3. Diagram Model ARC

Keterangan:

- Huruf A, E, dan sebagainya menggambarkan derajat hubungan
- Angka 1, 2, 3, dan seterusnya menunjukkan alasan yang mendasari penentuan derajat kedekatan

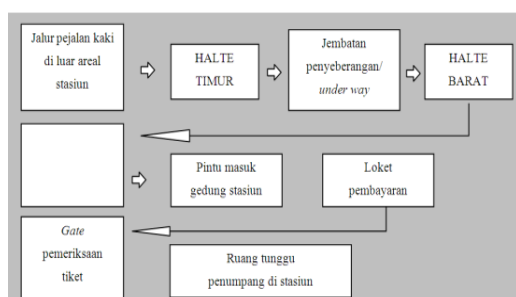
Tabel 5. Simbol dan Derajat Hubungan

No.	Simbol	Derajat Hubungan
1.	A	Mutlak perlu didekatkan
2.	E	Sangat penting untuk didekatkan
3.	I	Penting untuk didekatkan
4.	O	Cukup/ biasa
5.	U	Tidak penting
6.	X	Tidak dikehendaki berdekatan

Tabel 6. Nomor dan Deskripsi Alasan

No.	Nomor Alasan	Alasan
1.	1	Efektif bila berdekatan dengan jarak tertentu dan/atau bersambung
2.	2	Tidak efektif/dihindarkan untuk berdekatan/bersambung
3.	3	Urutan aliran kegiatan, untuk mempercepat proses
4.	4	Bebas untuk berdekatan atau berjauhan
5.	5	Menjamin kelancaran dan keselamatan pergerakan orang dan lalu lintas kendaraan di jalan, terdapat potensi hambatan dan kecelakaan
6.	6	Menjamin kelancaran pergerakan orang, potensi hambatan dan keselamatan relatif sangat kecil
7.	7	Secara fungsional berbeda

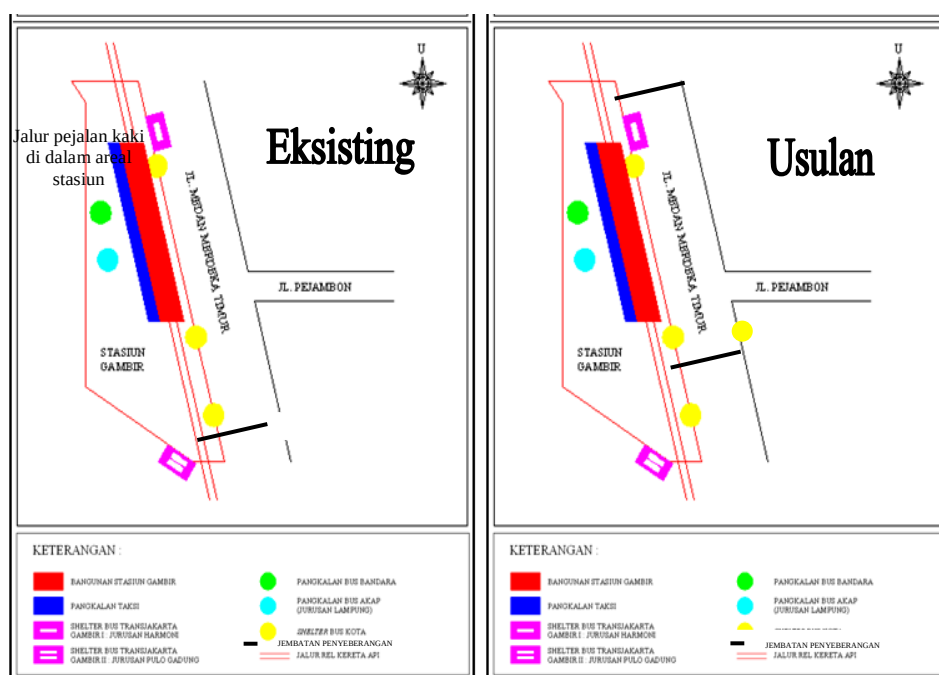
Dari hasil analisis dengan model ARC, maka secara fungsional *block diagram* hubungan antar fasilitas adalah:



Gambar 4. Diagram Hubungan Antar Fasilitas

2. Hasil Analisis ARC

Berdasarkan hasil analisis, maka hasil penataan lokasi fasilitas di sekitar Stasiun Gambir adalah:



Gambar 5. Kondisi Eksisting dan Usulan Fasilitas di Lingkungan Stasiun Gambir

E. Analisis Fasilitas Untuk Memberikan Pelayanan Kepada Penumpang di Stasiun Juanda, Gondangdia, dan Cikini

Telah diketahui bahwa KRL tidak berhenti di Stasiun Gambir, maka Stasiun Juanda, Gondangdia, dan Cikini digunakan sebagai alternatif naik turun penumpang. Fasilitas pokok yang terdapat di tiga stasiun tersebut tidak

selengkap di Stasiun Gambir, tetapi dapat digunakan untuk naik turun penumpang KRL karena ketiga stasiun ini memang khusus untuk KRL.

1. Fasilitas yang ada (eksisting) untuk mawadahi dan memberikan pelayanan kepada penumpang di Stasiun Juanda, Gondangdia, dan Cikini

Sesuai dengan data fasilitas stasiun pada saat ini, fasilitas pokok yang telah diidentifikasi pada umumnya telah tersedia. Namun fasilitas pokok yang tersedia di Stasiun Juanda, Gondangdia, dan Cikini tidak selengkap seperti Stasiun Gambir. Dengan

adanya perkembangan lalu lintas, bangunan di kawasan stasiun dan lingkungan sekitarnya, maka perlu dikaji ulang, apakah keberadaan fasilitas tersebut mencukupi kebutuhan dan masih tepat penempatannya.

Tabel 7. Fasilitas Pokok yang Ada (eksisting) di Stasiun Juanda, Gondangdia, dan Cikini

No.	Pergerakan dan/ atau Aktivitas Penumpang	Fasilitas yang Perlu Disediakan	Keterangan
STASIUN JUANDA			
A.	Di luar gedung stasiun		
1.	Alih moda, dari kendaraan pribadi	a. Jalan akses ke stasiun b. Tempat parkir kendaraan c. Tempat penitipan kend.	Memadai Tidak ada Tidak ada
2.	Alih moda, dari taksi, bajaj, dan ojek	Tempat henti kendaraan	Ada, perlu pengaturan dan penertiban
3.	Alih moda, dari bus perkotaan	a. Jalur pejalan kaki b. Halte c. <i>Pelican Crossing</i>	Perlu penambahan Cukup Cukup
4.	Berjalan kaki menuju gedung stasiun (bagi pejalan kaki)	a. <i>Pelican Crossing</i> b. Jalur pejalan kaki	Cukup Perlu penertiban
B.	Di dalam stasiun		
1.	Beli tiket	Loket dan ruang antrian	Cukup
2.	Lapor/ pengecekan tiket	<i>Gate</i> untuk lapor/ pengecekan tiket	Cukup
3.	Menunggu	a. Peron b. Pelataran untuk menunggu dan tempat duduk di peron	Cukup Cukup, kecuali pada <i>peak periode</i>
4.	Naik/ turun kereta	a. Jalur untuk <i>sidding</i> kereta b. Peron penumpang	Cukup Cukup, perlu pengaturan pada <i>peak periode</i>
STASIUN GONDANGDIA			
A.	Di luar gedung stasiun		
1.	Alih moda, dari kendaraan pribadi	a. Jalan akses ke stasiun b. Tempat parkir kendaraan c. Tempat penitipan kend.	Memadai Tidak ada Tidak ada
2.	Alih moda, dari taksi, bajaj, dan ojek	Tempat henti kendaraan	Ada, perlu pengaturan dan penertiban
3.	Alih moda, dari bus perkotaan	a. Jalur pejalan kaki b. Halte c. <i>Pelican Crossing/ Jembatan penyeberangan</i>	Perlu penambahan Tidak ada Tidak ada
4.	Berjalan kaki menuju gedung stasiun (bagi pejalan kaki)	a. <i>Pelican Crossing/ Jembatan penyeberangan</i> b. Jalur pejalan kaki	Tidak ada Cukup
B.	Di dalam stasiun		
1.	Beli tiket	Loket dan ruang antrian	Cukup
2.	Lapor/pengecekan tiket	<i>Gate</i> untuk lapor/ pengecekan tiket	Cukup
3.	Menunggu	a. Peron b. Pelataran untuk menunggu dan tempat duduk di peron	Cukup Cukup, kecuali pada <i>peak periode</i>
4.	Naik/ turun kereta	a. Jalur untuk <i>sidding</i> kereta b. Peron penumpang	Cukup Cukup, perlu pengaturan pada <i>peak periode</i>
STASIUN CIKINI			
A.	Di luar gedung stasiun		
1.	Alih moda, dari kendaraan pribadi	a. Jalan akses ke stasiun b. Tempat parkir kendaraan c. Tempat penitipan kend.	Memadai Tidak ada Tidak ada
2.	Alih moda, dari taksi, bajaj, dan ojek	Tempat henti kendaraan	Ada, perlu pengaturan dan penertiban
3.	Alih moda, dari bus perkotaan	a. Jalur pejalan kaki b. Halte c. <i>Pelican Crossing/ Jembatan penyeberangan</i>	Perlu penambahan Tidak ada Tidak ada

No.	Pergerakan dan/ atau Aktivitas Penumpang	Fasilitas yang Perlu Disediakan	Keterangan
4.	Berjalan kaki menuju gedung stasiun (bagi pejalan kaki)	a. <i>Pelican Crossing/</i> Jembatan penyeberangan b. Jalur pejalan kaki	Tidak ada Perlu penambahan
B.	Di dalam stasiun		
1.	Beli tiket	Loket dan ruang antrian	Cukup
2.	Lapor/ pengecekan tiket	<i>Gate</i> untuk lapor/ pengecekan tiket	Cukup
3.	Menunggu	a. Peron b. Pelataran untuk menunggu dan tempat duduk di peron	Cukup Cukup, kecuali pada <i>peak periode</i>
4.	Naik/ turun kereta	a. Jalur untuk <i>sidding</i> kereta b. Peron penumpang	Cukup Cukup, perlu pengaturan pada <i>peak periode</i>

Sumber: Hasil Analisis, 2012

Catatan:

Dasar Penilaian pada tabel di atas dengan asumsi bahwa:

- Memadai, berarti fasilitasnya ada dan nyaman untuk digunakan;
- Cukup, berarti fasilitasnya ada dan masih nyaman untuk digunakan.

Pada dasarnya fasilitas pokok sudah cukup tersedia di Stasiun Juanda, Gondangdia, dan Cikini, namun beberapa diantaranya disertai dengan catatan, yaitu perlu penambahan dan pengaturan.

a. Stasiun Juanda

1) Kebutuhan akan fasilitas di luar stasiun

Untuk memberikan pelayanan yang baik bagi penumpang, maka perlu pengaturan dan penertiban terhadap bajaj dan ojek di lingkungan stasiun agar tidak mengganggu pergerakan penumpang yang naik atau turun dari Stasiun Juanda untuk melanjutkan perjalanan dan tidak mengganggu lalu lintas di area sekitar stasiun. Untuk taksi relatif tidak mengganggu karena taksi tidak berhenti sembarangan seperti bajaj dan ojek.

Jalur pejalan kaki di Stasiun Juanda banyak digunakan oleh pedagang, sehingga bagi para pejalan kaki menggunakan badan jalan untuk melakukan perjalanan dari dan ke halte terdekat.

2) Kebutuhan fasilitas di dalam stasiun

Secara umum, fasilitas di dalam stasiun masih cukup nyaman digunakan kecuali pada *peak period* pagi dan sore hari karena banyaknya penumpang yang naik turun KRL.

b. Stasiun Gondangdia

1) Kebutuhan akan fasilitas di luar stasiun

Alih moda dari kendaraan pribadi tidak tersedia di Stasiun Gondangdia karena stasiun ini khusus hanya untuk

penumpang KRL, sehingga fasilitas parkir tidak terlalu dibutuhkan saat ini.

Jalur pejalan kaki di Stasiun Gondangdia untuk alih moda dari bus perkotaan sudah cukup karena tidak ada halte pemberhentian, sehingga turun tepat di depan pintu masuk stasiun dan langsung berjalan menuju ke loket penjualan tiket.

Di area Stasiun Gondangdia, tepatnya di ruas Jl. Srikaya 1 terdapat tempat pembuangan sampah yang sangat mengganggu. penumpang untuk melanjutkan perjalanan dan sangat dekat dengan kios-kios/pertokoan di sekitar stasiun, sehingga perlu memindahkan tempat pembuangan sampah tersebut.

2) Kebutuhan mengenai fasilitas di dalam stasiun

Secara umum, fasilitas di dalam stasiun masih cukup nyaman digunakan kecuali pada *peak period* pagi dan sore hari karena banyaknya penumpang yang naik turun KRL.

c. Stasiun Cikini

1) Kebutuhan akan fasilitas di luar stasiun

Alih moda dari kendaraan pribadi tidak tersedia di Stasiun Cikini, namun karena stasiun ini khusus untuk naik turun penumpang KRL, sehingga fasilitas parkir tidak terlalu dibutuhkan saat ini.

Jalur pejalan kaki di sekitar Stasiun Cikini sudah cukup memadai tetapi masih terdapat pedagang yang berjualan di trotoar, sehingga mengganggu pejalan kaki.

2) Kebutuhan mengenai fasilitas di dalam stasiun

Secara umum, fasilitas di dalam stasiun masih cukup nyaman digunakan kecuali pada *peak period* pagi dan sore hari karena banyaknya penumpang yang naik turun KRL.

Dari hasil pembahasan tersebut, untuk memberikan pelayanan yang lancar, nyaman dan selamat kepada pengguna jasa transportasi di sekitar Stasiun Juanda, Gondangdia, dan Cikini, perlu dilakukan penertiban ojek, bajaj, dan pedagang serta mengalokasikan tempat

pengangkutan sampah di Stasiun Gondangdia agar penumpang merasa lebih nyaman.

2. Susunan atau Tata Letak Fasilitas di Stasiun Juanda, Gondangdia, dan Cikini

Dari hasil analisis fasilitas diperoleh gambaran bahwa dalam memberikan pelayanan alih moda yang baik kepada penumpang dan pengunjung Stasiun Juanda, Gondangdia, dan Cikini diperlukan langkah-langkah tindak lanjut.

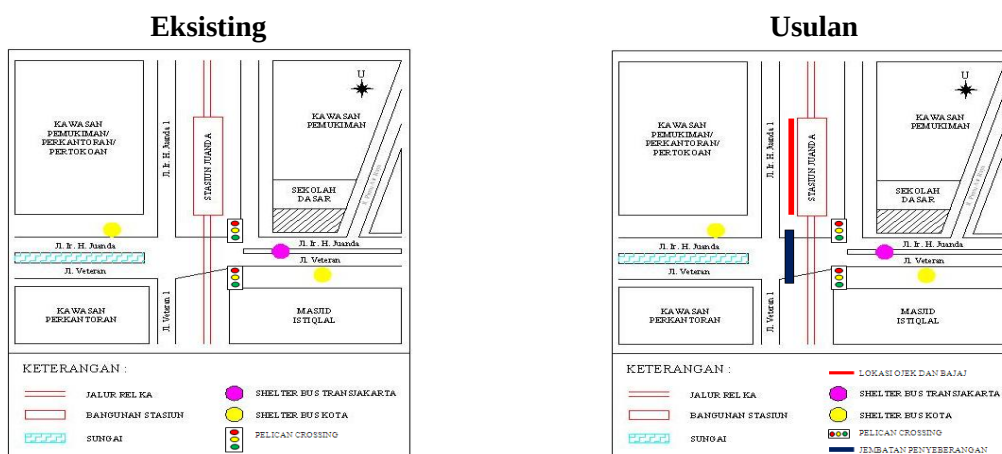
Tabel 8. Tindak Lanjut Dari Analisis

No.	Uraian	Tindak Lanjut
1	Area di luar stasiun a. Stasiun Juanda b. Stasiun Gondangdia c. Stasiun Cikini	- Perlu pengaturan ojek dan bajaj di sekitar stasiun dan penertiban pedagang yang mengambil tempat di trotoar agar tidak mengganggu aktivitas penumpang yang akan melanjutkan perjalanan. - Perlu merelokasi tempat pembuangan sampah di ruas Jl. Srikaya untuk kenyamanan penumpang di sekitar Stasiun Gondangdia.
2	Area di dalam stasiun a. Stasiun Juanda b. Stasiun Gondangdia c. Stasiun Cikini	Area di dalam Stasiun Juanda, Gondangdia, dan Cikini cukup memadai, hanya saja pada <i>peak periode</i> perlu penambahan tempat tunggu karena banyaknya penumpang yang akan naik KRL.

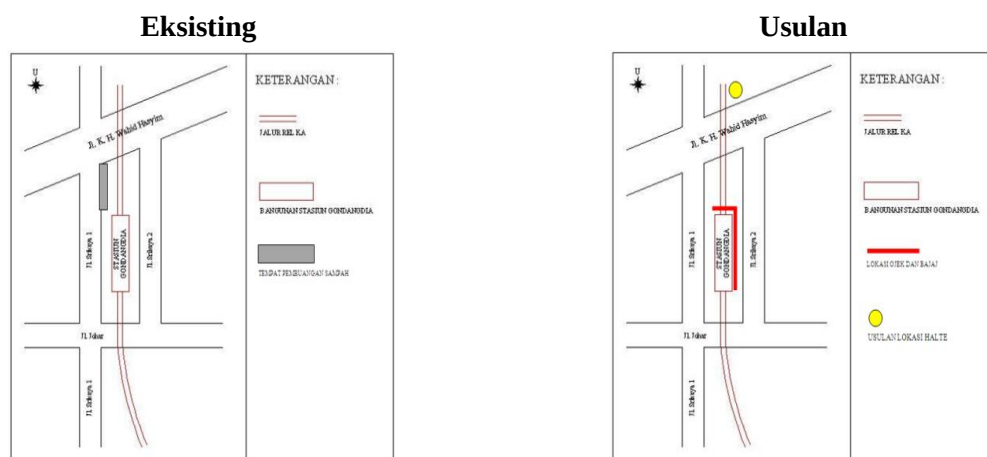
Sumber: Hasil Analisis, 2012

Berdasarkan hasil analisis, maka dapat digambarkan hasil penataan fasilitas di

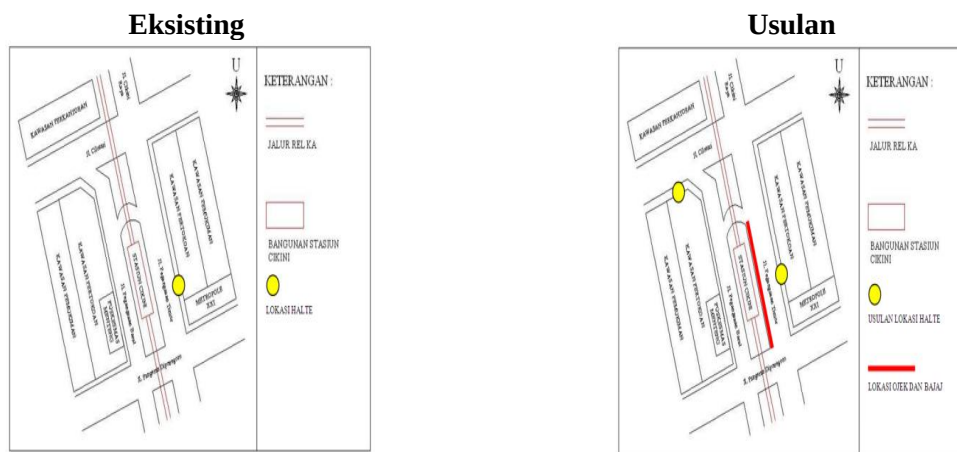
sekitar Stasiun Juanda, Gondangdia, dan Cikini.



Gambar 6. Kondisi Eksisting dan Usulan Fasilitas di Lingkungan Stasiun Juanda



Gambar 7. Kondisi Eksisting dan Usulan Fasilitas di Lingkungan Stasiun Gondangdia



Gambar 8. Kondisi Eksisting dan Usulan Fasilitas di Lingkungan Stasiun Cikini

KESIMPULAN

Dengan perkembangan permintaan jasa transportasi saat ini, fasilitas yang ada di Stasiun Gambir dan lingkungan sekitarnya sudah lengkap dan sudah menunjukkan adanya integrasi antarmoda, namun demikian perlu penataan ulang terhadap fasilitas-fasilitas yang ada agar dapat memberikan dukungan yang optimal bagi penumpang untuk melakukan aktivitas alih moda. Perlu adanya penambahan fasilitas seperti halte dan jembatan penyeberangan/ *under pass* untuk memberikan kemudahan pada pejalan kaki, misalnya dengan menambah atau menata ulang jembatan penyeberangan di Jl. Merdeka Timur, sehingga dapat menghubungkan Stasiun Gambir dengan halte-halte di sisi barat dan sisi timur Jl. Merdeka Timur.

Fasilitas yang ada di Stasiun Juanda dan lingkungan sekitarnya sudah cukup memadai dan cukup menunjukkan adanya integrasi antarmoda namun demikian perlu penertiban terhadap ojek dan bajaj yang ada agar dapat memberikan kenyamanan bagi penumpang.

Fasilitas yang ada di Stasiun Gondangdia dan lingkungan sekitarnya sudah cukup memadai meskipun kurang menunjukkan adanya integrasi antarmoda karena tidak terdapat halte, namun masih terdapat bus kota yang melewati Stasiun Gondangdia. Untuk menambah kenyamanan terhadap penumpang, perlu penertiban terhadap ojek dan bajaj yang ada di sekitar Stasiun Gondangdia. Relokasi tempat pembuangan sampah di ruas Jl. Srikaya 1 agar penumpang lebih nyaman dalam melakukan pergerakan dari dan ke Stasiun Gondangdia.

Fasilitas yang ada di Stasiun Cikini dan lingkungan sekitarnya sudah cukup memadai meskipun kurang menunjukkan adanya integrasi antarmoda karena tidak terdapat halte, namun terdapat bus kota yang melewati Stasiun Cikini. Oleh karena itu perlu menambah 1 halte di sekitar Stasiun Cikini sebagai tempat pemberhentian. Perlu penertiban terhadap ojek dan bajaj yang ada di sekitar Stasiun Cikini untuk menambah kenyamanan terhadap penumpang.

SARAN

Perlu adanya koordinasi antara Pemerintah Daerah DKI Jakarta yaitu Dinas Perhubungan dan Dinas Kimpraswil dengan PT Kereta Api Indonesia (Persero) di dalam penataan dan perubahan fasilitas di sekitar stasiun.

Pembenahan setiap stasiun kereta api yang ada, khususnya stasiun-stasiun besar dengan menambah fasilitas seperti yang ada pada Stasiun Gambir dengan tetap memperhatikan/memperhitungkan kondisi daerah sekitar stasiun dan luas stasiun.

DAFTAR PUSTAKA

- Gusleni, Yesy & Rachmad. 2003. *Kajian Pengembangan Fasilitas Penumpang Antarmoda di Stasiun Gambir*. Laporan Penelitian. Jakarta: Puslitbang Manajemen Transportasi Multimoda.
- Kamus Industri. 2012. *Activity Relationship Chart*. <http://kamusindustri.blogspot.com>. Diakses 19 Mei 2012.
- Manheim, M.. 1979. *Fundamentals of Transportation System Analysis: Basic Concept*, Vol. 1. MIT. Massachussets: Cambridge.
- Penulisan Karya Ilmiah. *Penelitian Deskriptif Kualitatif*. <http://www.anneahira.com/penelitian-deskriptif-kualitatif.htm>.
- Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 tentang Angkutan Jalan.
- Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian, Kementerian Perhubungan, Jakarta.
- Peraturan Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api.
- Peraturan Pemerintah Nomor 8 tahun 2011 tentang Angkutan Multimoda.