

PENATAAN FASILITAS INTEGRASI ANTARMODA DI STASIUN KRENCENG KOTA CILEGON

STRUCTURING INTERMODAL INTEGRATION FACILITIES AT KRENCENG STATION, CILEGON CITY

Ajeng Puri Icarani, Sumantri Widya Praja, Dian Virda Sejati

Prodi DIV Transportasi darat

Politeknin Transportasi Darat Indonesia-STTD Bekasi

Jln. Raya Setu No.89 Bekasi 17520

Tlp. (021) 8254640

Ajengpuri088@gmail.com

Abstract

Krenceng Station is one of the stations in Cilegon City which is located on Jl. Raya Anyer. Krenceng Station is passed by public transportation modes that help passengers because it can be seen, Anyer beach is a beach that is visited by tourists from outside the Cilegon area. However, there are no facilities for loading and unloading passengers from city transportation and there are other facilities that have not met making it difficult for train passengers to switch modes. Therefore, Importance Performance Analysis (IPA) and Customer Satisfaction Index (CSI) analysis are carried out to determine integration facilities that can be planned at Krenceng Station. after determining what facilities will be planned, then can plan the design of integration facilities with basic design methods using the sketch up application.

Keywords: *Integration Area Arrangement, Station Performance, Basic Design.*

Abstrak

Stasiun Krenceng merupakan salah satu stasiun yang ada di Kota Cilegon yang letaknya berada di Jl. Raya Anyer. Stasiun Krenceng dilewati oleh moda angkutan umum yang membantu penumpang karena dapat diketahui, pantai anyer merupakan pantai yang ramai dikunjungi oleh para wisatawan dari luar daerah Cilegon. Akan tetapi, belum adanya fasilitas untuk menaikkan dan menurunkan penumpang dari angkutan kota dan terdapat fasilitas lain yang belum memenuhi menyulitkan para penumpang kereta api untuk berpindah moda. Maka dari itu dilakukan analisis *Importance Performance Analysis (IPA)* dan *Costumer Satisfaction Index (CSI)* untuk menentukan fasilitas integrasi yang dapat direncanakan di Stasiun Krenceng. setelah menentukan fasilitas apa saja yang akan direncanakan, kemudian dapat merencanakan *design* fasilitas integrasi dengan metode basic design menggunakan aplikasi *sketch up*.

Kata Kunci: *Penataan Kawasan Integrasi, Kinerja Stasiun, Basic Design.*

PENDAHULUAN

Stasiun Krenceng merupakan salah satu dari 3 (tiga) Stasiun Penumpang yang ada di Kota Cilegon. Jumlah naik turun penumpang yang ada di Stasiun Krenceng setiap harinya bisa mencapai ± 1600 penumpang. Letaknya yang berada di Jl. Raya Anyer menjadikannya stasiun tujuan untuk naik turun penumpang yang akan melanjutkan perjalanan ke Anyer menggunakan Transportasi Umum atau yang lainnya.

Stasiun krenceng juga di lewati oleh angkutan umum dengan trayek Cilegon – Anyer yang melewati langsung di depan Stasiun Krenceng. Tarif yang ditawarkan yaitu sebesar Rp. 5.000 sampai dengan Rp. 15.000, oleh karena itu cukup banyak penumpang yang turun di stasiun krenceng untuk melanjutkan perjalanan ke Anyer melewati moda Angkutan Umum dikarenakan tarifnya yang cukup terjangkau. Akan tetapi, belum adanya fasilitas untuk menaikkan dan menurunkan penumpang serta fasilitas halte, mengakibatkan kendaraan berhenti untuk menaikkan dan menurunkan penumpangnya hanya di sembarang tempat.

Belum adanya fasilitas trotoar juga sangat dibutuhkan oleh penumpang yang ada di Stasiun Krenceng. Fasilitas yang belum memadai lainnya yaitu area parkir yang hanya terdapat di depan Stasiun Krenceng dan belum juga tersedianya area parkir yang lebih luas. Di sekitar Stasiun Krenceng juga belum terdapat fasilitas pejalan kaki seperti trotoar untuk memudahkan para pejalan kaki dan juga penumpang yang akan ke Stasiun Krenceng, dan juga fasilitas penyebrangan seperti *zebra cross* yang belum terdapat di jalan yang melewati Stasiun Krenceng. Belum adanya fasilitas informasi juga menyulitkan para penumpang kereta api yang ada di Stasiun Krenceng.

TINJAUAN PUSTAKA

Penataan Kawasan

Penataan kawasan dirumuskan sebagai rangkaian upaya untuk mewujudkan keterpaduan dalam penggunaan berbagai sumber daya, merekatkan dan menyeimbangkan pembangunan baik nasional ataupun wilayah dan meningkatkan keserasian antar kawasan (Hariyanto dan Tukidi, 2007).

Integrasi Jaringan

Integrasi jaringan merupakan kunci kesuksesan sistem pelayanan transportasi publik di suatu wilayah atau kota (Neumann, 2014).

Prinsip Integrasi Antarmoda

Menurut Buku Direktorat Prasarana Transportasi Jalan yang berjudul “Penyelenggaraan Fasilitas Pendukung dan Integrasi Moda” (Direktorat Prasarana Transportasi Jalan, 2023) dalam pelayanan transportasi antamoda, perlu memperhatikan beberapa aspek, diantaranya sebagai berikut:

1. *Transfer Centre* atau simpul alih moda merupakan infrastruktur alih moda sebagai tempat naik dan/atau turun penumpang. Persinggahan trayek angkutan umum dan pendistribusian pergerakan intramoda dan/atau antarmoda pada satu kawasan yang terintegrasi dalam satu titik simpul bangunan yang berkesinambungan (*seamless*).
2. *Transfer Point* atau titik alih moda merupakan tempat pemberhentian kendaraan bermotor umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang terintegrasi dengan layanan intramoda dan/atau antar moda.
3. *Transfer Parking Lot* atau parkir alih moda merupakan infrastruktur alih moda berupa bangunan dan/atau area parkir yang terintegrasi dengan simpul transportasi untuk perpindahan dari moda pribadi ke moda angkutan umum.

Halte

Definisi halte menurut Keputusan Jenderal Perhubungan Darat No. 271 Tahun 1996 Tentang Pedoman Teknis Perekrayasaan Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum adalah tempat untuk menjamin pengguna angkutan umum dalam keadaan selamat selama kegiatan naik dan turunnya penumpang.

Meeting Point Ojek Online

Berdasarkan Keputusan Jenderal Perhubungan Darat No. 271 Tahun 1996 Tentang Pedoman Teknis Perekrayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum yaitu, fasilitas ini merupakan tempat untuk menjamin pengguna angkutan umum dan online dalam keadaan selamat selama kegiatan naik dan turunnya penumpang.

Park and ride

Park and ride didefinisikan sebagai area parkir kendaraan bertempat pada lokasi yang jauh dan dihubungkan oleh pelayanan transportasi massal (bus, kereta api, atau trem) menuju pusat kota atau pusat perekonomian (*South Yorkshire Passenger Transport Executive, 2006*).

Fasilitas Pejalan Kaki

Berdasarkan SE Menteri PUPR Nomor 02/SE/M/2018 Tahun 2018 tentang perencanaan fasilitas pejalan kaki yaitu, fasilitas pejalan kaki adalah fasilitas pada ruang milik jalan yang disediakan untuk pejalan kaki, antara lain dapat berupa trotoar, penyeberangan jalan di atas jalan (jembatan), pada permukaan jalan dan di bawah jalan (terowongan).

METODOLOGI PENELITIAN

Pelaksanaan penelitian diawali dengan melakukan survei inventarisasi wilayah studi dan mengidentifikasi permasalahan yang berkaitan dengan integrasi di kawasan Stasiun Krenceng dengan mencari informasi yang diperlukan untuk mengambil keputusan yang akan diteruskan. Selanjutnya dilakukan pengumpulan data pada sebuah penelitian yang mana sangat penting dilakukan dengan tujuan, dari data yang terkumpul bisa digunakan untuk memecahkan masalah

yang ada baik data sekunder maupun data primer. Setelah dilakukan pengumpulan data, selanjutnya melakukan pengolahan data dan dilakukan analisis pada kondisi eksisting kinerja Stasiun Krenceng. Analisis yang dilakukan adalah *Importance Performance Analysis* dan *Costumer Satisfaction Indeks*. Dari hasil analisis tersebut dapat ditentukan kinerja Stasiun Krenceng dan dapat menentukan upaya peningkatan kinerja yang sesuai. Tahapan yang terakhir adalah menarik kesimpulan yang dilengkapi dengan saran.

ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH

PENGUKURAN KINERJA INTEGRASI

Importance Performance Analysis (IPA)

Pada *Importance Performance Analysis (IPA)*, akan dihitung tingkat kepuasan terhadap variabel atau variabel yang telah ditetapkan untuk mengukur tingkat kinerja fasilitas integrasi di Stasiun Krenceng. dalam penelitian ini, peneliti melakukan survei primer dengan menggunakan kuisioner kepada penumpang kereta api di Stasiun Krenceng, dengan responden sebanyak 254 orang sesuai sampel yang ditetapkan menggunakan rumus slovin.

Maka dari hasil pengolahan data survei untuk responden dari masing-masing variabel pertanyaan, baik dari kepuasan maupun tingkat kepentingan atau harapan penumpang. Jumlah variabel yang digunakan sebanyak 8 variabel yang mencakup variabel pelayanan yang mendukung kinerja fasilitas integrasi di Stasiun Krenceng. hasil nilai rata-rata dari masing-masing variabel yang mendukung kinerja fasilitas integrasi di stasiun krenceng dapat di lihat pada tabel berikut.

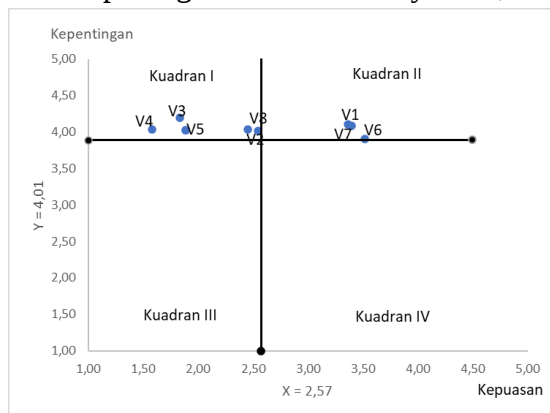
Tabel 1 Rata-rata kepuasan dan kepentingan di Stasiun Krenceng

No Variabel	Variabel	Skor rata-rata	
		Kepuasan (X)	Kepentingan (Y)
V1	Kemudahan Mencapai stasiun dengan angkutan umum	3,37	4,11
V2	Tersedianya Fasilitas Parkir	2,45	4,04
V3	adanya halte disekitaran stasiun	1,83	4,20
V4	Adanya Trotoar/ Fasilitas Pejalan Kaki	1,58	4,04
V5	Tersedianya informasi angkutan lanjutan/integrasi transportasi lain	1,89	4,02
V6	Tersedianya Fasilitas Ruang Tunggu	3,52	3,91
V7	Tersedia loket tiket manual dan/atau vending machine	3,40	4,09
V8	Kemudahan Mencapai Stasiun Dengan Ojek Online	2,55	4,02
MEAN		2,57	4,01

Sumber : Hasil analisis 2024

Dari hasil perhitungan analisis tersebut kemudian dimasukkan ke dalam diagram *Importance Performance Analysis* untuk mengetahui posisi tiap variabel berada pada kuadran berapa. Untuk

membuat diagram tersebut, peneliti harus mengetahui titik potong antara sumbu x dan sumbu y terhadap titik 0 dari diagram. Sumbu X sendiri ditandakan sebagai kepuasan penumpang terhadap kepuasan pada tiap variabel yang ada, sedangkan sumbu Y ditandakan sebagai harapan penumpang tentang betapa pentingnya pengembangan pada tiap variabel. Dari perhitungan yang telah dilakukan, didapatkan titik potong antara sumbu X yaitu 2,57 dan sumbu Y yaitu 4,01.



Sumber : Hasil Analisis 2024

Gambar 1 Diagram Kartesius IPA

Kuadran I

Penilaian responden terhadap kondisi saat ini masih tidak baik atau belum puas terhadap kinerja yang ada dan perlu adanya pengembangan yang lebih lanjut pada variabel di kuadran ini. Variabel yang berada pada kuadran ini adalah V2, V3, V4, dan V5 yang berarti perlu adanya peningkatan fasilitas parkir, fasilitas halte, fasilitas informasi angkutan lanjutan, dan fasilitas pejalan kaki.

Kuadran II

Penilaian responden terhadap kondisi saat ini sudah baik dan tidak perlu ada pengembangan, hanya perlu mempertahankan kinerja yang ada saat ini. Variabel yang berada pada kuadran II disini yaitu V1, V6 dan V7 yang berarti fasilitas tersebut hanya perlu dipertahankan kinerjanya.

Kuadran III

Penilaian responden terhadap kondisi saat ini masih tidak baik atau belum ada kepuasan dari pengguna jasa dan juga merupakan sesuatu yang tidak terlalu menjadi keluhan pengguna jasa, pada analisis ini tidak ada variabel yang termasuk ke dalam kuadran III.

Kuadran IV

Pada kuadran ini yaitu fasilitas yang sebenarnya tidak diperlukan pengembangannya tetapi secara garis besar untuk pelayanan yang ada sangat memuaskan. Pada kuadran ini juga tidak ada variabel yang termasuk ke dalam kuadran IV.

Costumer Satisfaction Index (CSI)

Perhitungan *Costumer Satisfaction Indeks* menggunakan skor rata-rata tingkat kepentingan dan tingkat kepuasan penumpang dari persepsi masing-masing variabel. Perhitungan CSI dilakukan dengan langkah-langkah sebagai berikut:

1. Menentukan *Mean Importance Score* (MIS) tiap-tiap variable.
2. Membuat *Weight Faktors* (WF) per variable. Bobot ini merupakan presentase MIS per variable terhadap total MIS seluruh variable.
3. Menentukan *Mean Satisfaction Score* (MSS) tiap variabel.
4. Membuat *Weight Score* (WS) tiap variable. Bobot ini merupakan perkalian antara WF dengan MSS.
5. Menentukan *Costumer Satisfaction Index* (CSI) dengan cara jumlah *Weight Score* (WS) dibagi dengan skala tertinggi perhitungan yaitu 5 .

Tabel 2 Analisis *Costumer Satisfaction Index* (CSI)

No	Variabel	MIS	WF	MSS	WS	CSI
1	Kemudahan Mencapai stasiun dengan angkutan umum	4,11	0,13	3,37	0,43	51%
2	Tersedianya Fasilitas Parkir	4,04	0,12	2,45	0,31	
3	adanya halte disekitaran stasiun	4,20	0,13	1,83	0,24	
4	Adanya Trotoar/ Fasilitas Pejalan Kaki	4,04	0,12	1,58	0,20	
5	Tersedianya informasi angkutan lanjutan/integrasi transportasi lain	4,02	0,12	1,89	0,23	
6	Tersedianya Fasilitas Ruang Tunggu	3,91	0,12	3,52	0,42	
7	Tersedia loket tiket manual dan/atau vending machine	4,09	0,13	3,40	0,43	
8	Kemudahan Mencapai Stasiun Dengan Ojek Online	4,02	0,12	2,55	0,32	
TOTAL		32,41			2,57	

Sumber : Hasil Analisis 2024

Tabel 3 Kriteria Nilai *Costumer Satisfaction Index* (CSI)

No	Angka Indeks	Interpretasi Nilai
1	81%-100%	Sangat Puas
2	66%-80%	Puas
3	51%-65%	Cukup Puas
4	36%-50%	Kurang Puas
5	0%-35%	Tidak Puas

Dari hasil analisis di atas dapat diketahui nilai analisis CSI nya sebesar 51%. Berdasarkan hasil penelitian, diperoleh nilai indeks kepuasan berada pada rentang 51%-65% yang berarti secara keseluruhan pengguna jasa stasiun Krenceng merasa cukup puas terhadap kualitas kinerja fasilitas integrasi yang ada.

UPAYA PENINGKATAN KINERJA FASILITAS INTEGRASI

1. Analisis Satuan Ruang Parkir Motor

Satuan Ruang Parkir (SRP) adalah ukuran luas efektif untuk meletakkan kendaraan, digunakan juga untuk mengukur kebutuhan ruang parkir. Penentuan SRP untuk sepeda

motor menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat tahun 1996 dalam satuan m² sebesar 0,75m² x 2,00m².

2. Analisa Kebutuhan Halte

Untuk menentukan berapa dimensi halte usulan yaitu berdasarkan SK Dirjen Perhubungan Darat No.271/HK105/DRJD9 tentang Pedoman Teknis Perekrayasaan Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Umum. Dimensi halte yang ditetapkan adalah sebesar 4m x 2m dengan ruang gerak bebas penumpang halte adalah 90cm x 60cm per penumpang atau dengan luas 0,54m². Untuk melakukan perhitungan penumpang, kita harus mengetahui berapa banyak orang yang turun dari kereta api di Stasiun Krenceng menggunakan angkot di setiap kedatangan kereta api. Data ini diperoleh dari survei statis dan wawancara penumpang di Stasiun Krenceng.

Dibawah ini adalah perhitungan untuk menentukan dimensi halte yang ada di Stasiun Krenceng:

$$\begin{aligned}\text{Luas Halte} &= \text{Ruang Gerak Bebas} \times \text{Jumlah Penumpang} \\ &= 0,54 \text{ m}^2 \times 21 \text{ pnp} \\ &= 11,34 \text{ m}^2\end{aligned}$$

$$\begin{aligned}\text{Panjang Halte} &= \frac{\text{Luas Halte}}{\text{Lebar Minimal}} \\ &= \frac{11,34}{2} \\ &= 5,67 \text{ m}\end{aligned}$$

3. Analisa Kebutuhan Fasilitas Shelter Ojek Online

Dalam perancangan shelter ojek online, dimensi ruang standar menjadi acuan dalam pembuatan modul ruang. Dimensi ruang dapat terbagi berdasar pengguna dan objek yang menggunakan ruang tersebut.

- a. Dimensi Ruang Sepeda Motor
Ukuran sepeda motor dapat bervariasi, tetapi dimensi untuk sepeda motor umumnya berukuran minimal 1,5m x 0,5m.
 - b. Dimensi Ruang Manusia
Kebutuhan untuk ruang manusia dalam keadaan berdiri umumnya antara 0,6m-0,7m sedangkan untuk ruang manusia dalam keadaan duduk berkisar antara 0,4m-0,5m Panjang dan lebar.
 - c. Dimensi Ruang Fungsi Tambahan
Ukuran standar yang disarankan untuk perancangan fasilitas pendukung lainnya yaitu 1,5-3,0 panjang dan lebar. Fungsi ini dimaksudkan untuk fasilitas pelengkap ojek online.
4. Kebutuhan Fasilitas Pejalan Kaki
- a. Kebutuhan fasilitas menyusuri
Menurut SE Menteri PUPR No: 18/SE/Db/2023 tentang Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas pejalan Kaki yaitu Lebar efektif minimum ruang pejalan kaki berdasarkan kebutuhan orang adalah 150 cm dan untuk kebutuhan ketinggian trotoar berkisar antara 15-20 cm dikarenakan ruas jalan raya anyer merupakan jenis jalan kolektor atau ruas jalan yang memiliki lalu lintas padat.
 - b. Kebutuhan fasilitas penyeberangan
Untuk mengetahui data orang yang menyeberangi jalan diperlukan survei volume pejalan kaki yang dilakukan selama 12 jam dan nilai P yang diambil adalah jumlah orang/jam yang paling tinggi. Dan untuk data volume kendaraan yang melintas per jam nya didapatkan dari data sekunder Traffic Counting yang telah dilaksanakan.

Tabel 4 Analisis Volume Pejalan Kaki Menyeberang

No	Nama Ruas	P (orang/jam)	Volume (Kend/jam)	PV ²	Rekomendasi Fasilitas Penyeberang
1	Jl. Raya Anyer	65	6123	$2,4 \times 10^8$	Pelikan dengan pelindung

Sumber : hasil analisis 2024

Data di atas menunjukkan bahwa hasil dari PV^2 adalah $2,4 \times 10^8$ yang artinya nilai $PV^2 > 2 \times 10^8$, dengan melihat nilai P dan volume kendaraan/jam didapatkan hasil usulan desain rekomendasi fasilitas penyeberangannya adalah pelican dengan pelindung.

5. Analisa Kebutuhan Fasilitas *Kiss and Ride*
Fasilitas kiss and ride di desain sedemikian rupa, guna menjadi tempat pemberhentian sementara bagi para penumpang yang diantar menggunakan kendaraan mobil pribadi. Perencanaan fasilitas kiss and ride ini mengacu pada Satuan Ruang Parkir untuk kendaraan Mobil atau roda 4. Dalam SRP Mobil ukuran minimum untuk satu buah mobil adalah sebesar 2,3m x 5,0m.

6. Analisa Kebutuhan Fasilitas Informasi (*way finding*)

Fasilitas way finding adalah sebuah fasilitas yang dibuat untuk memberikan system untuk memudahkan pejalan kaki memilih rute ke tujuan maupun titik transit ke moda integrasi yang lain. Peletakkannya ada di sebelah pintu masuk dan pintu keluar stasiun Krenceng, hal ini dikarenakan agar para penumpang dapat dengan mudah membaca informasi yang tertera di fasilitas *way finding* itu sendiri. Di dalam fasilitas *way finding* terdapat informasi petunjuk arah penggunaan angkutan umum seperti Angkutan kota, ojek online, dan ojek konvensional.

DESAIN LAYOUT REKOMENDASI

1. Desain Layout Fasilitas Parkir



Gambar 2 Layout Fasilitas Parkir

2. Desain Layout Fasilitas Halte



Gambar 3 Layout Fasilitas Halte

3. Desain Layout Fasilitas Shelter Angkutan Online



Gambar 4 Layout Fasilitas Shelter Angkutan Online

4. Desain Layout Fasilitas Kiss and Ride



Gambar 5 Layout Fasilitas *kiss and ride*

5. Desain Layout Fasilitas Pejalan Kaki



Gambar 6 Layout Fasilitas Pejalan Kaki

6. Desain Layout Fasilitas Way Finding



Gambar 7 Layout Fasilitas Way Finding

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis pengukuran kinerja integrasi antarmoda di Stasiun Merak dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Berdasarkan analisis perhitungan Importance Performance Analysis (IPA) Stasiun Krenceng dengan menggunakan survei kepuasan penumpang stasiun kereta api terhadap pelayanan integrasi, didapatkan hasilnya adalah sumbu X yaitu 2,76 dan sumbu Y yaitu 4,09 lalu dibuat diagram kartesius dengan ditarik garis tengah menggunakan Sumbu X dan sumbu Y yang sudah ditetapkan. Dari diagram kartesius tersebut, didapatkan hasil dari 4 kuadran yang telah ditetapkan. Kuadran I (Tinggi kepentingan, rendah kepuasan) didapatkan variabel pelayanan fasilitas parkir, fasilitas Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang

Umum, fasilitas pejalan kaki, dan fasilitas informasi angkutan lanjutan. Untuk kuadran II (Tinggi Kepentingan, Tinggi Kepuasan) didapatkan variabel pelayanan yaitu kemudahan mencapai stasiun dengan angkutan umum, fasilitas loket tiket manual, dan fasilitas ruang tunggu. Analisis Customer Satisfaction Indeks (CSI) digunakan untuk menentukan hasil presentase kepuasan penumpang terhadap pelayanan integrasi antarmoda di Stasiun Krenceng didapatkan hasil nilai analisis CSI nya sebesar **56%**. Berdasarkan hasil penelitian, diperoleh nilai indeks kepuasan berada pada rentang 51%-65% yang berarti secara keseluruhan pengguna jasa stasiun Krenceng merasa **cukup puas** terhadap kualitas kinerja fasilitas integrasi yang ada.

2. Setelah dilakukan pengukuran kinerja integrasi menggunakan analisis Importance Performance Analysis (IPA) dan Customer Satisfaction Indeks (CSI) maka dapat ditentukan upaya peningkatan kinerja dengan merencanakan desain fasilitas integrasi antarmoda seperti fasilitas Tempat Pemberhentian Kendaraan Penumpang Angkutan Umum, Fasilitas shelter ojek online, merencanakan fasilitas pejalan kaki, fasilitas kiss and ride, dan fasilitas way finding.
3. Dari desain layout yang telah dirancang, yaitu desain fasilitas halte, fasilitas shelter ojek online, fasilitas pejalan kaki, fasilitas kiss and ride, dan fasilitas way finding yang terletak di Kawasan stasiun Krenceng berguna untuk penumpang Stasiun Krenceng yang akan melanjutkan perjalanan nya menggunakan moda lain. Para pengguna moda dapat memilih fasilitas apa yang bisa mereka pakai, dan saat sudah direncanakan fasilitasnya, para pengguna moda dapat merasakan kenyamanan dan keamanan yang lebih terjamin karena tiap moda sudah diberikan fasilitas yang memadai sesuai standar yang berlaku.

SARAN

Adapun saran yang dapat disampaikan berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan adalah sebagai berikut:

1. Untuk penelitian berikutnya bisa meneliti mengenai fasilitas keselamatan, keamanan, kenyamanan, kehandalan, dan kesetaraan dikarenakan dalam penelitian ini hanya melakukan analisis tentang fasilitas integrasi antarmoda di stasiun.
2. Dari hasil penelitian ini, harapan saya pemerintah dan operator bisa mengimplementasikan fasilitas integrasi antarmoda yang telah dihasilkan dan melengkapi informasi tentang integrasi.
3. Untuk operator penyedia jasa perlu disediakan fasilitas bagi penyandang disabilitas yang memadai seperti tempat untuk naik turun penumpang disabilitas di kereta.
4. Operator sebagai penyedia jasa perlu lebih membenahi fasilitas-fasilitas yang belum tersedia dan belum memadai sesuai SPM stasiun yang ada.

DAFTAR PUSTAKA

- Dempsey, P. S. (2000). *The Law of Intermodal Transportation: What It Was, What It Is, What It Should Be*. 53, 1–47.
- Brown, J. 2004. *Evaluation Of Intermodal Passenger Transfer Facilities*. *Biologia Centrali-Americaa*. Vol. 2.
- Direktorat Jenderal Perhubungan Darat. 1996. “Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir.” *Direktorat Jenderal Perhubungan Darat* 1 (1): 41.
- Direktur Jendral Perhubungan Darat. 1996. *Keputusan Direktur Jendral Perhubungan Darat Nomor : 271/HK.105/DRJD/96 Tentang Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Indonesia, Presiden Republik. 2007. *Undang-Undang Republik Indonesia No.23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian*. *Revista Brasileira de Ergonomia*. Vol. 9.
- Janna, Nilda Miftahul, and Herianto. 2021. “Konsep Uji Validitas Dan Reliabilitas.” *Jurnal Darul Dakwah Wal-Irsyad (DDI)*, no. 18210047: 1–12.
- Jumardi, Jumardi, Ruli R, Abdulhadi Abdulhadi, Atika Siska, Viki A, and Zaqi AZ. 2020. “Perkembangan Transportasi Kereta Api Di Jakarta.” *Jurnal Pattingalloang* 7 (1): 40.
- Martilla, John, and John James. 1977. “Importance-Performance Analysis.” *Journal of Marketing*.
- Menteri Perhubungan. 2011. “Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2011 Jenis, Kelas, Dan Kegiatan Di Stasiun Kereta Api.” *Kementerian Perhubungan Republik Indonesia*.
- Menteri Perhubungan Republik Indonesia. 2019. “PM 63 Tahun 2019 Tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api.” *Kementerian Perhubungan Republik Indonesia*.
- Neumann, Andreas. 2014. “A Paratransit-Inspired Evolutionary Process For Public Transit Network Design.” *Doctoral Thresis Technischen Universität Berlin*, no. April: 1–16.
- Perencanaan, Tata Cara, and D I Kawasan Perkotaan. 1995. *TATA CARA PERENCANAAN FASILITAS PEJALAN KAKI DI KAWASAN PERKOTAAN*. Vol. 11.
- PUPR. 2018. *Pedoman Perencanaan Teknis Fasilitas Pejalan Kaki*. Kementerian PUPR.
- Putra. 2010. *No Title*.
- Rosada, Rintisdayati Anindita, Agus Budi Purnomo, and Nuzuliar Rahma. 2017. “Integrasi Antar-Moda Pada Stasiun Universitas Indonesia Di Depok Inter-Modal Integration At University of Indonesia Railway Station in Depok.” *Seminar Nasional Cendekiawan Ke 3 Tahun 2017* 3 (2): 173–82.
- Sabilla, Ratu Ar’ba, and Herman Herman. 2022. “Kepuasan Penumpang Terhadap Kualitas Pelayanan Jasa Kereta Api Di Stasiun Bandung Selama Pandemi Covid-19 Dengan Metode IPA Dan CSI.”

Journal of Sustainable Construction 2 (1): 1–12.

Salim. 2000. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Ghalia Indonesia.

Sarosa, Wicaksono, Ardzuna Sinaga, Udayana Laksamana, Valin Tsarina, Daniel Caesar Pratama, Yulia, Julia S Dahlan, Gabriella Extensia, and Dwitya Hemanto. 2019. *Panduan Praktis Penyediaan Dan Pengelolaan Shelter Ojek Online*.

Tim PKL Kota Cilegon. 2023. *Laporan Umum Kinerja Transportasi Darat Di Kota Cilegon*. Vol. 7.