**REAKTIVASI STASIUN PONDOK RAJEG TERHADAP OPERASIONAL KRL DI LINTAS CITAYAM – NAMBO**

***REACTIVATION OF PONDOK RAJEG STATION TOWARDS KRL OPERATIONS ON THE CITAYAM – NAMBO CROSSING***

**1Raka Astra Putra Pratama,\*, Hermanto Dwiatmoko2, dan Yanuar Dwi Herdiyanto3**

1,2,3Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD
Jl. Raya Setu, No. 89, Bekasi, 17520
\*E-mail : rakaastrapp@gmail.com

**ABSTRAK**

Stasiun Pondok Rajeg merupakan stasiun reaktivasi di lintas Citayam-Nambo yang terletak di Kelurahan Jatimulya, Kecamatan Cilodong, Kabupaten Depok. Stasiun Pondok Rajeg terletak di ketinggian +121 Meter dibangun pada akhir orde baru sekitar 1997 – 1998. Pada tahun 2006 Stasiun Pondok Rajeg dinonaktifkan karena usia KRD Nambo yang sudah tua dan tidak layak operasi. Melihat kondisi saat ini terhadap mobilitas dan kebutuhan masyarakat terdapat potensi permintaan penumpang yang akan berangkat dan berakhir di Stasiun Pondok Rajeg. Saat ini reaktivasi Stasiun Pondok Rajeg telah diselesaikan namun kepastian untuk diresmikanya masih menunggu arahan dari pemerintah. Metode yang digunakan adalah kuantitatif. Pemenuhan sampel dilakukan kepada masyarakat sekitar Stasiun Pondok Rajeg, teknik dalam pemenuhan data dilakukan dengan observasi, wawancara dan dokumentasi. Dalam tahapan analisis potensi penumpang, analisis pola operasi dan analisis sesuai standar pelayanan minimum guna mengetahui kesiapan beroperasinya Stasiun Pondok Rajeg.Hasil dari pada penelitian ini adalah sebagai usulan terhadap stasiun reaktivasi yaitu Stasiun Pondok Rajeg agar secepatnya beroperasi kembali. Bertambahnya kapasitas lintas setelah stasiun reaktivasi Pondok Rajeg beroperasi kembali sehingga berpengaruh pada peningkatan pola operasi pada lintas Citayam-Nambo. Pada fasilitas pelayanan minimum yang belum terpenuhi, diharapkan dapat segera ditindaklanjuti sebelum diresmikan dan dioperasikanya, sedangkan pada fasilitas dengan kelengkapan yang telah tersedia wajib dipertahankan dan dipelihara guna meningkatkan pelayanan di Stasiun Pondok Rajeg.

**Kata kunci :** Stasiun Pondok Rajeg, reaktivasi, standar pelayanan minimum.

***ABSTRACT***

*Pondok Rajeg Station is a reactivation station on the Citayam-Nambo route which is located in Jatimulya Village, Cilodong District, Depok Regency. Pondok Rajeg Station is located at an altitude of +121 meters and was built at the end of the New Order around 1997 – 1998. In 2006 Pondok Rajeg Station was decommissioned because the Nambo KRD was old and unfit for operation. Looking at the current conditions regarding mobility and community needs, there is potential demand for passengers who will depart and end at Pondok Rajeg Station. Currently the reactivation of Pondok Rajeg Station has been completed but confirmation of its inauguration is still awaiting direction from the government. The method used is quantitative. Sample fulfillment was carried out in the community around Pondok Rajeg Station. Techniques for fulfilling the data were carried out using observation, interviews and documentation. In the passenger potential analysis stage, analysis of operating patterns and analysis according to minimum service standards to determine the readiness for operation of Pondok Rajeg Station. The results of this research are suggestions for the reactivation station, namely Pondok Rajeg Station, so that it can operate again as soon as possible. The increase in traffic capacity after the Pondok Rajeg reactivation station was operational again has had an effect on improving operating patterns on the Citayam-Nambo route. Minimum service facilities that have not been met are expected to be followed up immediately before they are inaugurated and operated, while facilities with existing equipment must be maintained and maintained in order to improve services at Pondok Rajeg Station.*

***Keywords:*** *Pondok Rajeg Station, reactivation, minimum service standards.*

1. **PENDAHULUAN**

Perkembangan kereta api di Indonesia menjadi cukup pesat seiring dengan beberapa faktor yang mendukung seperti pertumbuhan jumlah penduduk, intensitas perpindahan penduduk dari satu tempat ke tempat lain, banyaknya aktifitas yang dilakukan, dan lain sebagainya.

Keunggulan dan karakteristik perkeretaapian harus dimanfaatkan dalam upaya pengembangan sistem transportasi secara terpadu. Dalam pelaksanaanya, mulai dari perencanaan dan konstruksi, pengoperasian, perawatan, pemeriksaan, dan pengujian, serta dalam sistem operasi harus dikelola dengan baik sehingga pada akhirnya dapat meningkatkan pelayanan jasa angkutan kereta api bagi mobilitas orang serta barang dengan selamat, aman, nyaman, cepat, tepat, teratur, dengan biaya yang sesuai oleh daya beli masyarakat dengan meningkatnya pertumbuhan ekonomi serta pertumbuhan penduduk tentunya harus didukung dengan Tersedianya sarana dan prasarana yang memadai sehingga pembangunan transportasi perkeretaapian dapat membantu perekonomian Negara Indonesia. Berdasarkan RIPNAS tahun 2030 dan Rencana Strategis (RENSTRA) Balai Teknik Perkeretaapian Kelas I Jakarta tahun 2020 telah direncanakan pengembangan jaringan dan layanan kereta api antar kota Nambo – Cikarang – Tanjung Priok yang dikerjakan pada tahun 2021 hingga 2030.

Hal itu juga mencakup tentang rencana reaktivasi Stasiun Pondok Rajeg pada lintas Citayam – Nambo. Stasiun Pondok Rajeg dibangun kembali pada tahun 2022 dengan tujuan untuk meningkatkan konektivitas transportasi dan mendukung pertumbuhan ekonomi di wilayah sekitarnya sertaa mengurai kemacetan di daerah Depok. Pembangunan ini mencapai tahap akhir pada pertengahan Desember 2023, dengan fasilitas utama seperti ruang loket, ruang kepala stasiun, dan fasilitas lainnya sudah selesai dibangun (Akbar, 2023).

Stasiun Pondok Rajeg terletak di ketinggian +121 Meter dibangun pada akhir orde baru sekitar 1997 – 1998 Stasiun Pondok Rajeg awalnya dibuka pada tahun 1999, namun karena kurangnya pemakaian dan biaya operasional yang tinggi serta usia KRD Nambo yang sudah tua dan tidak layak operasi, stasiun ini ditutup pada tahun 2006 (Cantika, 2023). Stasiun Pondok Rajeg berada di wilayah Kelurahan Jatimulya, Kecamatan Cilodong, Kabupaten Depok dan berbatasan dengan Kelurahan Pondok Rajeg, Kecamatan Cibinong, Kabupaten Bogor. Stasiun Pondok Rajeg berada di lintas Citayam – Nambo dimana pada lintas tersebut jalur yang digunakan adalah single track atau jalur tunggal.

Jalur Tunggal merupakan jalur yang jalur kereta api yang hanya mempunyai satu jalur rel dimana kereta api berjalan dikedua arah yaitu hulu dan hilir. Jalur tunggal hanya mengizinkan satu kereta api pada tiap petak jalan biasanya ditemukan pada jalur kereta api yang jarang digunakan, atau pada lintas cabang yang tingkat lalu lintas tidak terlalu tinggi serta rendahnya arus lalu lintas pada lintas Citayam – Nambo.

*Headway* yang terlalu lama pada lintas Citayam – Nambo menyebabkan penumpukan penumpang di Stasiun Citayam dan Stasiun Cibinong kemudian permintaan masyarakat sekitar mengenai dioperasikanya kembali Stasiun Pondok Rajeg serta kenaikan jumlah penumpang KRL pada lintas Citayam – Nambo setiap tahunnya.

1. **METODOLOGI**
2. **Lokasi dan Waktu Penelitian**

Pada penelitian in untuk survei kondisi fasilitas stasiun dilakukan pada area bangunan Stasiun Pondok Rajeg, sedangkan Survei *Home Interview* dilakukan pada daerah sekitar Stasiun Pondok Rajeg dengan radius 500 meter. Pelaksanaan survei kondisi fasilitas stasiun dilakukan pada saat program magang dan dilakukan kembali pada tanggal 29 Juni 2024

1. **Metode Pengumpulan Data**

Untuk melaksanakan penelitian ini diperlukan pengumpulan data sebagai berikut:

Data Sekunder yang didapatkan dari BPS Kecamatan Cibinong, BTP Kelas I Jakarta, dan PT. KCI. Berupa data Kecamatan Cilodong dalam Angka 2023, data ini berisi jumlah penduduk dan luas wilayah kecamatan Cilodong, data prasarana, operasional serta fasilitas pendukung angkutan kereta api di daerah operasi serta sarana KRL yang dioperasikan pada lintas Citayam-Nambo serta jumlah penumpang 3 tahun terakhir.

Selain itu, dibutuhkan Survei *Home Interview* adalah survei yang dilakukan secara langsung kepada masyakarat yang tinggal disekitar area Stasiun Pondok Rajeg dan studi kepustakaan yang diperoleh dari bacaan seperti jurnal, buku – buku, referensi, dan peraturan – peraturan yang sudah ada.

1. **Pengolahan Data**

Kemudian data tersebut diolah menjadi data gambar, grafik, dan tabel untuk nanti dapat mulai dianalisis.

**D. Analisis Data**

1. Teknik Analisis Data

Analisis yang dilakukan yakni hasil wawancara pada survei *home interview.* Pada tahap ini penulis menghitung jumlah populasi terdapat 1.449 rumah. Karena jumlah populasi wilayah survei kurang dari 50.000 maka sampe yang digunakan adalah 1 : 10 dari populasi. Berikut adalah perhitungan sampel survei berdasarkan Bruton (1985) dalam Rosdiyani, Noor (2019):

1/10 x 1.449=144,9

Jumlah sampel adalah 145 rumah kemudian untuk menentukan jumlah penduduk yang disurvei, secara praktis jumlah survei dibatasi akan biaya, waktu, dan tenaga yang dimiliki penulis, responden yang dipilih merujuk pada penduduk usia kerja, yaitu mereka yang berusia 15 tahun atau lebih dan bekerja atau memiliki pekerjaan. Berdasarkan hal tersebut maka jumlah responden yang akan di survei adalah 290 orang.

Kemudian dilakukan analisis operasi pasca Stasiun Pondok Rajeg diaktifkan dan analisis Standar Pelayanan Minimum.

2. Bagan Alir Penelitian

Data Sekunder

1. Data potensi dan karakteristik penumpang;
2. Kapasitas lintas, *headway*, kecepatan rata-rata, dan kecepatan puncak;
3. Data Fasilitas Stasiun saat ini.

Mulai

Identifikasi Masalah

Pengolahan Data

ah

Data Primer

1. Jumlah Penumpang Stasiun Citayam dan Cibinong
2. Gapeka 2023
3. Peta administrasi dan tata guna lahan
4. SPM PM 63 tahun 2019

Kesimpulan dan Saran

Selesai

Analisis Data dan Pemecahan Masalah

1. Analisis Demand Penumpang Stasiun Pondok Rajeg
2. Analisis Kapasitas Lintas CTA-NMO
3. Analisis Standar Pelayanan Minimum

Pengumpulan Data

**Gambar 1.** Bagan Alir Penelitian

*Sumber: Analisis Pribadi, 2024*

1. **ANALISIS DAN PEMBAHASAN**
2. **Analisis Potensi dan Proyeksi Penumpang**

1. Karakteristik Data *Home Interview*

- Jenin Kelamin : laki-laki dengan persentase 62% dan perempuan 38%

- Alamat : 60% dari kelurahan Pondog Rajeg dan 40% dari kelurahan Jatimulya

- Umur : 37% berusia 21-30 tahun

- Pekerjaan : 20% sebagai wiraswasta

- Pendapatan : 43% dari 1-3 juta

- Moda yang sering digunakan : 51% motor

2. Analisis Potensi Penumpang

Jumlah potensi penumpang perhari di Stasiun Pondok Rajeg yang dihasilkan dari hasil survei adalah sebanyak 242 orang atau sebesar 83% dari total jumlah sampel yaitu 290 orang dan yang tidak menggunakan KRL setiap hari sebanyak 48 orang atau sebanyak 17%.

3. Perhitungan Jumlah penumpang

|  |  |
| --- | --- |
| $$Jumlah penumpang= potensi x 10 x 2 $$ | (2) |

$$= 242 x 10 x 2 $$

$= 4.840$ orang/hari

Jumlah penumpang perbulan

= $4.840 x 22=106.480$

Jumlah penumpang persemester

= $106.480 x 6=638.880$

Jumlah penumpang pertahun

= $106.480 x 12=1.277.760$

Setelah dilakukan perhitungan, jumlah penumpang saat Stasiun Pondok Rajeg dioperasikan kembali adalah sekitar 4.840 orang/hari.

4. Stasiun Pondok Rajeg Saat di Operasikan

- Stasiun Pondok Rajeg Belum Beroperasi

Stasiun Citayam dan Stasiun Cibinong selama 3 tahun terakhir kemudian dibagi menjadi 6 semester, maka variabel x menggunakan nilai jumlah data genap. Berikut merupakan tabel volume penumpang dan variabel yang dibutuhkan untuk *forecast* jumlah penumpang:

**Tabel 1.** Dasar peramalan sebelum stasiun

| **Smt** | **Bulan** | **Periode (x)** | **Jmlh Penumpang (y)** | **x.y** | **x²** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Januari - Juni 2021 | -5 | 3.119.835 | -15.599.175 | 25 |
| 2 | Juli - Desember 2021 | -3 | 2.401.805 | -7.205.415 | 9 |
| 3 | Januari - Juni 2022 | -1 | 6.747.331 | -6.747.331 | 1 |
| 4 | Juli - Desember 2022 | 1 | 6.582.001 | 6.582.001 | 1 |
| 5 | Januari - Juni 2023 | 3 | 9.260.176 | 27.780.528 | 9 |
| 6 | Juli - Desember 2023 | 5 | 10.814.340 | 54.071.700 | 25 |
| Jumlah | 38.925.488 | 58.882.308 | 70 |
| Rata Rata | 6.487.581 | 9.813.718 | 12 |

*Sumber: Analisis Pribadi, 2024*

Kemudian ditentukan nilai A dan B adalah sebagai berikut:

|  |  |
| --- | --- |
| $$a=\frac{\sum\_{}^{}Y}{n}$$ | (3) |
| $$a=\frac{39.938.174}{6}$$ |  |
| $a=$ 6.487.581 |  |

|  |  |
| --- | --- |
| $$b=\frac{\left(\sum\_{}^{}Yx\right)}{\left(\sum\_{}^{} x^{2}\right)}$$ | (4) |
| $$b= \frac{\left(58.882.308\right)}{\left(70\right)}$$ |  |
| $b= $841.176 |  |

|  |  |
| --- | --- |
| Y’ = α + bx | (5) |

Setelah itu disubstitusikan ke dalam persamaan peramalan penumpang

Kemudian setelah nilai αdanb diketahui, maka langkah selanjutnya menentukan nilai Y yaitu ramalan jumlah penumpang pada tahun 2024 hingga 2026 dalam semester 7 = 12.375.812, semester 8 = 14.058.164, semester 9 = 15.740.515, semester 10 = 17.422.867, semester 11 = 19.105.219, dan semester 12, 20.787.570

- Stasiun Pondok Rajeg Beroperasi

**Tabel 2.** Dasar Peramalan setelah reaktivasi

| **Smt** | **Bulan** | **Periode (x)** | **Jmlh Penumpang (y)** | **x.y** | **x²** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 1 | Januari - Juni 2021 | -7 | 3.119.835 | -21.838.845 | 49 |
| 2 | Juli - Desember 2021 | -5 | 2.401.805 | -12.009.025 | 25 |
| 3 | Januari - Juni 2022 | -3 | 6.747.331 | -20.241.993 | 9 |
| 4 | Juli - Desember 2022 | -1 | 6.582.001 | -6.582.001 | 1 |
| 5 | Januari - Juni 2023 | 1 | 9.260.176 | 9.260.176 | 1 |
| 6 | Juli - Desember 2023 | 3 | 10.814.340 | 32.443.020 | 9 |
| 7 | Januari - Juni 2024 | 5 | 12.375.812 | 61.879.060 | 25 |
| 8 | Juli - Desember 2024 | 7 | 14.697.044 | 102.879.308 | 49 |
| Jumlah | 65.998.344 | 145.789.700 | 168 |

*Sumber: Analisis Pribadi, 2024*

Sama halnya dengan perhitungan ramalan ketika stasiun belum dioperasikan, setelah mengidentifikasi variabel yang dibutuhkan dalam perhitungan, langkah selanjutnya adalah menghitung nilai α dan b.

|  |  |
| --- | --- |
| $$a=\frac{65.359.464}{8}$$ | $$b= \frac{\left(145.789.700\right)}{\left(168\right)}$$ |
| $a=$ 8.249.793 | $b= $ 867.796 |

Setelah mengetahui nilai α dan b langkah selanjutnya adalah menghitung ramalan volume penum pada tahun 2020 hingga 2026 dalam semester 9 = 16.059.956, semester 10 = 17.795.547, semester 11 = 19.5311.139 semester 12 = 21.266.731.

- Hasil Peramalan

Hasil peramalan jumlah penumpang yang telah didapatkan selanjutnya dibandingkan antara jumlah penumpang ketika stasiun belum di reaktivasi dan ketika stasiun telah direaktivasi dan dioperasikan.

**Tabel 3.** Hasil Peramalan

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Tahun** | **Sebelum Reaktivasi** | **Setelah Reaktivasi** | **Potensi penumpang St. Pondok Rajeg** |
| Januari – Juni 2025 | 15.740.515 | 16.059.956 | 319.440 |
| Juli - Desember 2025 | 17.422.867 | 17.795.547 | 372.680 |
| Januari - Juni 2026 | 19.105.219 | 19.531.139 | 425.920 |
| Juli - Desember 2026 | 20.787.570 | 21.266.731 | 479.160 |
| Januari - Juni 2027 | 22.469.922 | 23.002.308 | 532.386 |
| Juli - Desember 2027 | 24.152.274 | 24.737.898 | 586.624 |

*Sumber: Analisis Pribadi, 2024*

Hal yang harus dilakukan adalah meningkatkan beberapa fasilitas yang terdapat pada stasiun. Fasilitas stasiun dapat ditingkatkan seperti menambah jumlah toilet, menambah kapasitas ruang tunggu dan menambah *gate* *tap in/ tap out* agar stasiun dapat memenuhi standar pelayanan minimum yang didasarkan PM 63 tahun 2019 khusus kereta perkotaan.

**B. Analisis Pola Operasi**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| KRL | : | 22 KA | V maks 52 km/jam |
| KA Barang semen | : | 4 KA | V maks 47 km/jam |
| KA Barang batu bara | : | 8 KA | V maks 50 km/jam |
| Dinas | : | 2 KA | V maks 50 km/jam |
| Jumlah | : | 36 KA |  |

1. Kapasitas Lintas Eksistimg

1. Citayam – Pondok Rajeg

|  |  |
| --- | --- |
| H=1,5+ (180+60 (S ab))/V | (6) |

H=1,5+ (180+60 (6,740))/50,55

H=13,06 menit

Berikut merupakan perhitungan kapasitas lintas perhari :

|  |  |
| --- | --- |
| C= 1440/H x 0,6 | (7) |

C= 1440/13,06 x 0,6

C= 66,16 KA/hari ≈66 KA/hari

Berdasarkan hasil analisis kapasitas lintas eksisting petak jalan Citayam – Cibinong diperoleh hasil perhitungan yaitu sebanyak 66 KA/hari.

$$H=1,5+ \frac{180+60 (3,805)}{50,55}$$

$H=9,57 menit ≈10 menit$

Berikut merupakan perhitungan kapasitas lintas perhari :

$$C= \frac{1440}{9,57} x 0,6$$

$$C= 90,28 KA/hari ≈90 KA/hari$$

1. Pondok Rajeg – Cibinong

$$H=1,5+ \frac{180+60 (2,935)}{50,55}$$

$H=8,54 menit ≈8 menit$

Berikut merupakan perhitungan kapasitas lintas perhari :

$$C= \frac{1440}{8,54} x 0,6$$

$$C= 101,17 KA/hari ≈101 KA/hari$$

Berdasarakan hasil analisis kapasitas lintas Citayam – Nambo wilayah kajian Stasiun Pondok Rajeg jika dioperasikan didapatkan hasil perhitungan kapasitas lintas pada petak jalanya Citayam – Pondok Rajeg sejumlah 90 KA/hari dan Pondok Rajeg – Cibinong 101 KA/hari.

**C. Analisis Standar Pelayanan Minimum**

Jadi, untuk total dari kredit Stasiun Pondok Rajeg adalah 24,4%. Menurut perhitungan yang didasarkan pada PM No. 33 tahun 2011, Stasiun Pondok Rajeg masuk dalam kelas stasiun KECIL, kemudian setelah mengetahui kelas stasiun berdasarkan perhitungan angka kredit, selanjutnya melakukan analisis terkait Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api terhadap rencana pengoperasian kembali Stasiun Pondok Rajeg untuk keperluan naik dan turunnya penumpang. Berikut merupakan hasil kondisi eksisting fasilitas utama terkait pelayanan pada Stasiun Pondok Rajeg disesuaikan dengan peramalan :

1. Ruang Tunggu

Disesuaikan dengan jumlah penumpang peramalan per hari yaitu 4.840 orang/hari yang dibagi menjadi 22 perjalanan, jadi setiap perjalanan KRL berhenti di stasiun Pondok Rajeg terdapat sekitar 220 orang disesuaikan dengan jumlah penumpang peramalan per hari yaitu 4.840 orang/hari yang dibagi menjadi 22 perjalanan, jadi setiap perjalanan KRL berhenti di stasiun Pondok Rajeg terdapat sekitar 220 orang sehingga dimensi ruang tunggu dibutuhkan seluas :

|  |  |
| --- | --- |
| L = 0,64 𝑚2/𝑜𝑟𝑎𝑛𝑔 × 𝑉 × 𝐿𝐹 | (7) |

L = 0,64 x 220 x 0,8

L = 112,64 m2

Selanjutnya untuk ruang tunggu eksisting adalah sebagai berikut:

Ruang tunggu 1 = 7,041 x 13,5 = 70,8 m2

**+**

Ruang tunggu 2 = 17,7 x 4,137 = 95 m2

165, 8 m2

Berdasarkan perhitungan diatas, dapat diketahui bahwa kondisi luas ruang tunggu Stasiun Pondok Rajeg dapat memenuhi peramalan jumlah penumpang. Berdasarkan perhitungan diatas maka untuk persyaratan panjang peron minimal 240 meter. 2



**Gambar 2.** Layout Ruang Tunggu Stasiun Pondok Rajeg

*Sumber: Analisis Pribadi, 2024*

2. Peron

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Diketahui  | : |  |
| Rangkaian terpanjang | : | 12 sf |
| 1 sf | : | 20 meter |
| Total Panjang  | : | 12 sf x 20 meter |
|  | : | 240 meter |
| $$b=\frac{0,64\frac{m^{2} }{orang} x V x LF }{L}$$ |
| $$b=\frac{0,64 x 220 x 0,8 }{240}$$ |
| $$b=0,47$$ |

Berdasarkan perhitungan lebar peron minimal sesuai dengan perhitungan rumus tersebut yaitu 0,47 m.

Sedangkan untuk kondisi di lapangan menurut sertifikat uji pertama prasarana perkeretaapian Nomor KA.405/4/13/DJKA/2024 adalah Stasiun Pondok Rajeg memiliki lebar peron 3 meter dan panjang peron 240 meter. Maka panjang dan lebar peron pada Stasiun Pondok Rajeg dapat memenuhi peramalan penumpang.

2. *Gate*

Peramalan jumlah penumpang dalam Stasiun Pondok Rajeg dalam sekali perjalanan adalan 220 penumpang. Berdasarkan perhitungan maka *gate tap in/ tap out* sudah memenuhi dan dapat melayani peramalan jumlah penumpang

3. Toilet



**Gambar 2.** Layout Toilet Stasiun Pondok Rajeg

*Sumber: Analisis Pribadi, 2024*

Berdasarkan kondisi pada Stasiun Pondok Rajeg terdapat 2 WC, 3 urinoir, dan 1 wastafel pada toilet pria, kemudian pada toilet wanita terdapat 3 WC dan 3 wastafel serta 1 toilet difabel. Sebagai stasiun kecil Stasiun Pondok Rajeg telah sesuai dan memenuhi persyaratan PM Nomor 63 tahun 2019.

 Dari tinjauan langsung dan observasi di Stasiun Pondok Rajeg dapat disampaikan beberapa hal sebagai berikut :

* 1. Ketinggian *hand rail* pada *ramp* sisi depan stasiun masih diatas 80 cm, agar dapat dilakukan perbaikan sehingga ketinggian hand rail dibawah 80 cm sehingga penumpang dengan kursi roda dapat menjangkau *hand rail* tersebut;
	2. APAR sudah tersedia namun perlu penyesuaian terhadap penempatan sesuai dengan ketentuan yaitu pada area bertiket ukuran 10 kg sejumlah 3 unit dan pada area tidak bertiket ukuran 3 kg sejumlah 2 unit;
	3. Perlu adanya perbaikan wastafel pada ruang laktasi.

Adapun beberapa saran terkait fasilitas pelayanan yang disampaikan antara lain adalah sebagai berikut :

* 1. Tangga pada jalur evakuasi perlu ditambahkan kanopi;
	2. Penambahan tutup pada tali air pada peron;
	3. Perlunya penambahan panic button pada toilet difabel untuk memudahkan penumpang penyandang disabilitas;
	4. Perlu disediakan lampu penanda ruang terpakai/tidak atau disediakan kunci pada ruang menyusui.

Standar Pelayanan Minimum (SPM) Stasiun Pondok Rajeg secara umum telah memenuhi dengan ketentuan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 63 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimum untuk Angkutan Orang Dengan Kereta Api. Pada fasilitas pelayanan minimum yang belum terpenuhi, diharapkan dapat segera ditindaklanjuti pemenuhan kekurangan fasilitas dimaksud paling lambat sebelum diresmikan dan dioperasikanya Stasiun Pondok Rajeg. Sedangkan terhadap seluruh fasilitas kelengkapan pelayanan yang sudah ada wajib dipertahankan dan dipelihara guna peningkatan pelayanan kepada seluruh pengguna jasa angkutan kereta api.

**IV. KESIMPULAN**

Berdasarkan hasil penelitian dan analisis pada penelitian ini dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Berdasarkan analisis potensi penumpang di sekitar Stasiun Pondok Rajeg, sebanyak 83% responden setuju untuk beralih dari kendaraan pribadi ke KRL. Diperkirakan sebanyak 4.840 orang per hari akan menggunakan KRL di Stasiun Pondok Rajeg. Prediksi jumlah penumpang tahun berikutnya mencapai 20.787.570 penumpang, sehingga reaktivasi dan pengoperasian kembali Stasiun Pondok Rajeg diharapkan dapat mengurangi kepadatan penumpang di Stasiun Citayam dan Stasiun Cibinong.
2. Dalam perhitungan kapasitas lintas didapati peningkatan kapasitas lintas pada petak jalan Citayam - Cibinong yang sebelumnya 66 KA/hari menjadi 101 KA/hari dan berpengaruh pada penurunan *headway*, sebelumnya *headway* Citayam - Cibinong adalah 13 menit dan ketika Stasiun Pondok Rajeg dioperasikan total headway Citayam - Cibinong adalah 18 menit dikarenakan KRL berhenti di Stasiun Pondok Rajeg, *headway* antar petak jalan Citayam - Pondok Rajeg mencapai 10 menit dan Pondok Rajeg - Cibinong mencapai 8 menit yang akhirnya dioperasikanya Stasiun Pondok Rajeg berpengaruh pada jadwal kedatangan dan keberangkatan KA .
3. Menurut perhitungan yang didasarkan pada PM No. 33 tahun 2011 Stasiun Pondok Rajeg termasuk ke dalam kelas stasiun kecil dengan total skor kredit 24,4% kemudian Standar Pelayanan Minimum digunakan untuk mengetahui kesiapan fasilitas pada Stasiun Pondok Rajeg. Secara umum fasilitas pada Stasiun Pondok Rajeg telah terpenuhi dengan ketentuan yang didasarkan pada PM 63 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimum Untuk Angkutan Orang Dengan Kereta Api, beberapa hal disampaikan terkait fasilitas seperti ketinggian handrail pada ramp sisi depan stasiun masih diatas 80 cm, APAR perlu penyesuaian terhadap penempatan, dan perlu perbaikan wastafel pada ruang laktasi.

**V. SARAN**

Berdasarkan hasil penelitian dan analisis yang telah dilakukan, penulis menyarankan beberapa hal sebagai berikut :

* 1. Dengan adanya peningkatan potensi penumpang disekitar stasiun pihak terkait harus selalu melakukan inovasi berupa pelayanan dan pengoperasian KRL agar masyrarakat berkenan menaiki KRL di Stasiun Pondok Rajeg.
	2. Dengan bertambahnya kapasitas lintas dan potensi peningkatan frekuensi (*headway*), maka diharapkan perawatan jalur pada lintas Citayam – Nambo dapat ditingkatkan sesuai dengan perjalanan kereta api kemudian terkait pengaturan jadwal kedatangan dan keberangkatan disesuaikan dengan kebutuhan penumpang.
	3. Pemenuhan terhadap fasilitas pelayanan yang belum memenuhi agar segera ditindaklanjuti pemenuhan kekurangan fasilitas dimaksud paling lambat sebelum diresmikan dan dioperasikanya Stasiun Pondok Rajeg, sedangkan terhadap seluruh fasilitas kelengkapan pelayananya telah tersedia wajib dipertahankan dan dipelihara guna peningkatan pelayanan kepada seluruh pengguna jasa angkutan kereta api.

**DAFTAR PUSTAKA**

Adnyana, I. M. D. M. (2021). Populasi dan Sampel. Metode Penelitian Pendekatan Kuantitatif, 14(1), 103–116.

Akbar, F. (2023, November). Desember, Pembangunan Stasiun Pondok Rajeg Selesai. RADARDEPOK. https://www.radardepok.com/metropolis/94610809391/desember-pembangunan-stasiun-pondok-rajeg-selesai

Cantika, M. D. (2023). Siap-Siap, Stasiun Pondok Rajeg Bakal Diaktifkan Kembali oleh PT.KAI. https://poskota.co.id/2023/11/09/siap-siap-stasiun-pondok-rajeg-bakal-diaktifkan-kembali-oleh-pt-kai

Dewi, P., Widi Astuti, S., & Tyas Damayanti, A. (2023). Pengenalan Sistem Operasi Kereta Api Pada Komunitas Railfans Daop Empat Dengan Metode Ceramah Interaktif. BERNAS: Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat, 4(4), 3118–3124. https://doi.org/10.31949/jb.v4i4.6172

Imam Gunawan, M. P. K. (2013). Metode Penelitian Kualitatif Teori & Praktik. Teori dan Praktik, (Jakarta: Bumi Aksara, 2013).

Jati, D. K., Nurhadi, K., & Rini, E. F. (2017). Kesesuaian Kawasan Transit di Kota Surakarta Berdasarkan Konsep Transit Oriented Development. Region: Jurnal Pembangunan Wilayah Dan Perencanaan Partisipatif, 12(2), 168. https://doi.org/10.20961/region.v12i2.12542

Kaho, L. M. R. R., Frans, J. H., & Hangge, E. E. (2019). Bangkitan Perjalanan Penduduk Di Kecamatan Alak Kota Kupang. Jurnal Teknik Sipil, VIII(2), 193–204.

Kementerian Perhubungan, (2007). Undang-undang No. 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

Kementerian Perhubungan. (2011). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2011 Jenis, Kelas, Dan Kegiatan Di Stasiun Kereta Api. Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

Kementerian Perhubungan. (2011). Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (Kementerian Perhubungan Ditjen Perkeretaapian No.43 Tahun 2011).

Kementerian Perhubungan. (2019). Peraturan Menteri No. 63 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api. Jakarta Kementrian Perhubungan Republik Indonesia.

Kementerian Perhubungan. (2011). Peraturan Menteri No. 33 Tahun 2011 tentang Jenis, Kelas dan Stasiun Kereta Api. Jakarta : Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

Kementerian Perhubungan. (2011) Peraturan Menteri No. 29 Tahun 2011 tentang Persyaratan Teknis Bangunan Stasiun Kereta Api. Jakarta : Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

Kementerian Perhubungan. (2022). Peraturan Menteri No. 36 Tahun 2022 Tentang Organisasi Dan Tata Kerja Balai Teknik Perkeretaapian. Jakarta : Kementerian Republik Indonesia.

Kevin W. (2015). Sejarah dan Drama di Balik Pengoperasian KRL Jalur Nambo. Kaorinusantara. https://www.kaorinusantara.or.id/newsline/25067/sejarah-dan-drama-di-balik-pengoperasian-krl-jalur-nambo

Mahmudah, N. (2016). Pemodelan Bangkitan Perjalanan. Jurnal Teknik Sipil, 13(4), 301–307. https://ojs.uajy.ac.id/index.php/jts/article/view/937

Malik, A. (2018). PENGANTAR STATISTIKA PENDIDIKAN. In CV BUDI UTAMA. https://etheses.uinsgd.ac.id/21828/1/buku statistika pendidikan.pdf

Peraturan Dinas 19 Jilid I. (2011). PD 19 Jilid I Tentang Urusan Perjalanan Kereta Api dan Urusan Langsir.

Prihatno, D. (2021). Stasiun Pondok Rajeg Cibinong Bogor Akan Kembali Diaktifkan. https://www.liputan6.com/news/read/4573711/stasiun-pondok-rajeg-cibinong-bogor-akan-kembali-diaktifkan

Purwoko. (2013). Kriteria Revitalisasi Pengaktifan Jalur Kereta Api. Kriteria Revitalisasi Pengaktifan Jalur Kereta Api, 66(1997), 37–39.

Rosdiyani, T., & Gunawan, N. (2019). Pengaruh Kepuasan Pelayanan Angkutan Umum Terhadap Transportasi GO-JEK di Kota Serang. Prosiding SENTRA (Seminar Teknologi Dan Rekayasa), 5, 15–26. Https://scholar.google.co.id/citations?View\_op=view\_citation&hl=id&user=havyaa0aaaaj&citation\_for\_view=havyaa0aaaaj:zylm7y9caggc

Ruamiana, W. B., Nangi, J., & Tajidun, L. M. (2018). Aplikasi Forecasting Jumlah Frekuensi Penumpang Pesawat Terbang Lion Air Pada Bandar Udara Halu Oleo Dengan Menggunakan Metode Least Square. SemanTIK, 4(1), 151–160. http://ojs.uho.ac.id/index.php/semantik/article/view/4468

Rudrige, J. (2013). Reaktivasi Stasiun Kereta Api: Pengaruhnya terhadap Konektivitas dan Pelayanan Transportasi. Jurnal Ilmu Transportasi. Jurnal Ilmu Transportasi.

Setiawan, S. dan. (2010). Metodologi Penelitian Kebidanan. In Yogyakarta : Nuha Medika (p.88). <https://scholar.google.com/citations?user=rBdXkA0AAAAJ&hl=en&oi=sra>

Sugito, S., & Fauzia, M. (2012). Analisis Sistem Antrian Kereta Api Di Stasiun Besar Cirebon Dan Stasiun Cirebon Prujakan. Media Statistika, 2(2). <https://doi.org/10.14710/medstat.2.2.111-120>

Supardi. (1993). Populasi dan Sampel Penelitian. In Unisia (Vol. 13, Issue 17). <https://doi.org/10.20885/unisia.vol13.iss17.art13>

Supriadi, U. (2008). Kapasitas Lintas Dan Permasalahanya. (Bandung (ed.)).

Tamin. (2000). Perencanaan dan Pemodelan Transportasi.

Widoyoko, E. P. (2012). Teknik Penyusunan instrumen penelitian. Pustaka Pelajar, 2012. http://library.stik-ptik.ac.id/detail?id=49195&lokasi=lokal