

KAJIAN KINERJA FASILITAS PARKIR STASIUN KIARACONDONG PINTU UTARA (RUTE KA ANTAR KOTA)

Adien Sekar¹, Anggreani Lukita², Ardelia Deani³, Charisma Aziza⁴, Princess Audrey Salsabila^{5*}
Fakultas Teknik Sipil dan Lingkungan, Institut Teknologi Bandung
Jl. Ganesa No.10, Lb. Siliwangi, Kecamatan Coblong, Kota Bandung, Jawa Barat, 40132
adiensekara45@gmail.com¹, anggreanilukita@gmail.com², adithiardelia@gmail.com³,
charismaaziza45@gmail.com⁴, Paudrey1012@gmail.com⁵

Abstrak

Stasiun Kiaracandong merupakan stasiun terbesar kedua di Kota Bandung yang melayani rute perjalanan antar kota dan kereta komuter. Mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 48 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api, salah satu indikator pengukuran tingkat kepuasan penumpang kereta api terhadap kinerja stasiun adalah dengan penyediaan fasilitas parkir kendaraan. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis dan mengevaluasi kinerja parkir berdasarkan persepsi pengguna. Penelitian menggunakan data primer berupa hasil observasi secara langsung dan penyebaran kuesioner serta data sekunder yaitu Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir Departemen Perhubungan. Teknik analisis data yang digunakan adalah teknik analisis statistik deskriptif. Hasil analisis menunjukkan bahwa belum tersedianya fasilitas jalur pejalan kaki serta terdapat titik konflik sirkulasi antara kendaraan motor keluar dan arus masuk kendaraan mobil. Jumlah SRP eksisting untuk kendaraan mobil dengan ukuran 2.5 x 5 m adalah 114 SRP dan 273 SRP untuk kendaraan motor dengan ukuran 1 x 1.35 m. Jumlah kendaraan yang datang hanya mengisi 39-44% dari jumlah SRP yang tersedia sehingga dapat dikatakan bahwa fasilitas parkir yang disediakan masih dapat mengakomodir kebutuhan parkir bagi pengunjung. Beberapa hal yang perlu ditingkatkan pada fasilitas parkir dari persepsi pengunjung terdapat pada aspek kemudahan, ketersediaan ruang parkir, kenyamanan dan keamanan.

Kata kunci: Analisis Statistik Deskriptif, Kinerja Fasilitas Parkir, Persepsi Pengguna, Stasiun Kiaracandong

Abstract

Kiaracandong Station is the second largest station in Bandung that serves intercity travel routes and commuter trains. Referring to The Regulation of The Minister of Transportation Number 48 of 2015 concerning The Minimum Service Standard for Transportation of Persons by Train, one of the indicators for measuring the level of satisfaction of train passengers towards station performance is by providing vehicle parking facilities. This research aims to analyse and evaluate parking performance based on user perceptions. The research uses primary data from direct observation results and the dissemination of questionnaires as well as secondary data, namely the Technical Guidelines for Implementation Parking Facilities by the General Director of Land Transportation. The data analysis technique used is a descriptive statistical analysis technique. The analysis results show that there are no available pedestrian path facilities and there is a point of circulation conflict between the outgoing motor vehicle and the inflow of the car vehicle. The number of existing parking slots for car vehicles with a size of 2.5 x 5 m is 114 slots and 273 slots for motorcycle vehicles with a size of 1 x 1.35 m. The number of visitors's vehicles only filled 39-44% of the SRP slots that are available, so the parking facilities that are provided can still accommodate parking needs for visitors/passengers. Some things that need to be improved in parking facilities from the perception of visitors are the aspect of convenience, availability of parking space, comfort and security.

Keywords: *Descriptive statistical analysis, Kiaracandong station, Parking facilities performance, User perception*

I. PENDAHULUAN

Stasiun Kiaracondong merupakan stasiun terbesar kedua di Kota Bandung setelah Stasiun Bandung yang melayani rute perjalanan antar kota dan kereta komuter. Dalam rangka meningkatkan pelayanan Stasiun, saat ini sedang dilakukan proses pengembangan jalur rel untuk memperlancar lalu lintas kereta api dan mengurangi resiko keterlambatan penumpang serta meningkatkan frekuensi kereta api.

Peningkatan jalur rel merupakan dampak dari permintaan perjalanan menggunakan kereta api yang cukup tinggi sehingga stasiun harus mampu mengakomodir kebutuhan pengguna layanan stasiun. Tidak hanya sebatas penataan kapasitas pada jalur rel tetapi juga diperlukan penataan ruang dan fasilitas parkir yang baik (Gunasti, 2018). Mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api, salah satu indikator pengukuran tingkat kepuasan penumpang kereta api terhadap kinerja stasiun adalah dengan penyediaan fasilitas parkir kendaraan. (Kementerian Perhubungan, 2019).

Luas tempat parkir menyesuaikan lahan yang tersedia dan pengaturan sirkulasi kendaraan yang keluar masuk diatur sebaik mungkin agar pergerakan lancar. Kegiatan operasional stasiun Kiaracondong berlangsung selama 24 jam untuk mengakomodir pergerakan penumpang perjalanan antar kota yang datang dan pergi. Keberadaan fasilitas parkir sangat dibutuhkan untuk dapat menunjang pelayanan penumpang yang datang menuju ke stasiun maupun yang akan melanjutkan perjalanan menggunakan moda transportasi lain. Khususnya bagi penumpang yang menggunakan kendaraan pribadi untuk menuju dan meninggalkan stasiun serta fasilitas parkir bagi pegawai yang bekerja di area Stasiun Kiaracondong.

Saat ini fasilitas parkir yang tersedia di Stasiun Kiaracondong sudah beroperasi cukup baik, namun perlu dilakukan upaya evaluasi kinerja untuk dapat meningkatkan pelayanan parkir menjadi lebih baik. Dengan adanya evaluasi kinerja parkir diharapkan fasilitas pelayanan yang masih perlu ditingkatkan dapat segera ditindaklanjuti. Membicarakan pelayanan parkir tidak akan terlepas dari tiga unsur utama, yaitu pengunjung, petugas pelayanan dan manajemen perusahaan atau badan hukum pengelola.

Manajemen/badan hukum pengelola dan petugas pelayanan dalam hal ini bertugas untuk memberikan fasilitas pelayanan optimal yang kemudian akan dinilai

oleh pengunjung apakah pelayanan yang diberikan telah sesuai dengan kebutuhan, keinginan ataupun pilihan (preference) menyesuaikan tingkat kepuasan mereka (Kuncoro, 2022). Maka dari itu penelitian ini bertujuan untuk menilai kinerja fasilitas parkir berdasarkan observasi lapangan dan persepsi pengguna di Stasiun Kiaracondong.

II. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode campuran kualitatif dan kuantitatif dengan mengolah data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh dengan teknik observasi secara langsung di Stasiun Kiaracondong serta penyebaran kuesioner kepada pengguna lahan parkir di Stasiun Kiaracondong. Data sekunder yang digunakan adalah Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir Departemen Perhubungan. Data primer terkait karakteristik dari fasilitas parkir berdasarkan persepsi pengguna akan dianalisis menggunakan teknik analisis statistik deskriptif (Gifri, 2024).

Analisis kinerja parkir dinilai berdasarkan Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir sebagai alat penyesuaian kondisi eksisting dari fasilitas parkir dengan standar yang telah ditetapkan. Standar kinerja parkir juga mengacu kepada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 63 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api dengan penyesuaian mengacu kepada penelitian terdahulu yang dilakukan oleh Irawati,dkk (2022). Dalam penelitian ini dilakukan juga penilaian terhadap sirkulasi lalu lintas pada area parkir, di mana jalan masuk dan keluar kendaraan harus lancar dan mudah serta jalur pejalan kaki penumpang harus terpisah dengan kendaraan (Latif, 2014).

Stasiun Kiaracondong (KAC) adalah salah satu stasiun yang berada di Kota Bandung yang didirikan pada tanggal 21 Maret 2000 (Hutasoit, 2014). Stasiun ini masuk dalam kategori stasiun kereta api kelas besar tipe B dan termasuk kedalam pengelolaan Daerah Operasi 2 (DAOP2) Bandung dan KAI Commuter. Stasiun ini berada pada ketinggian +681 meter di atas permukaan air. Stasiun Kiaracondong memiliki 2 bagian area stasiun, yaitu area stasiun bagian utara dan selatan. Pada area stasiun bagian utara, melayani kereta dengan rute antar kota sedangkan pada stasiun bagian selatan melayani kereta dengan rute lokal (Bandung Raya dan Garut). Pada penelitian ini, penulis mengamati dan mengkaji Stasiun Kiaracondong bagian

utara khususnya pada area parkir dan pola sirkulasi penumpang. Stasiun Kiaracondong memiliki area parkir untuk kendaraan motor maupun mobil yang terletak pada area depan stasiun.



Gambar 1. Area Utara (Wilayah Kajian) dan Area Selatan, Stasiun Kiaracondong
Sumber: (Google Earth, 2024)

III. ANALISIS DAN PERANCANGAN

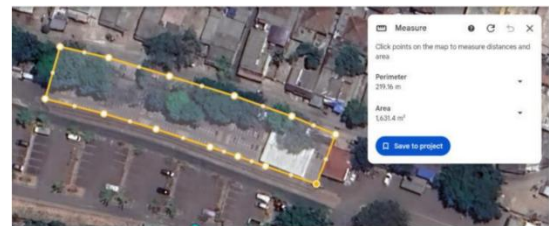
III.1 Kinerja dan Kapasitas Ruang Parkir

Evaluasi kinerja parkir dilakukan dengan melakukan penilaian kondisi eksisting fasilitas parkir terhadap standar yang tertuang dalam (Permana, 2024). Berdasarkan lokasi penempatannya yang berada dalam kawasan Stasiun, fasilitas parkir di Stasiun Kiaracondong merupakan *surface (tapak) off street parking*. Dengan menggunakan pengaturan posisi parkir 90° untuk parkir kendaraan roda 2 maupun kendaraan roda 4.

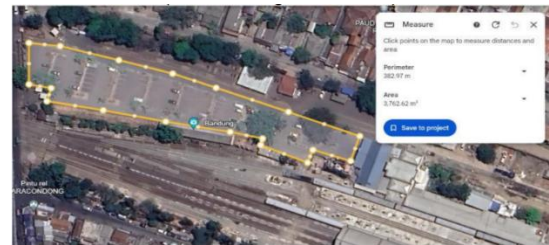
Hasil observasi lapangan yang dilakukan selama dua jam (07.00-09.00 WIB), jumlah kendaraan roda dua yang mengisi fasilitas parkir adalah sebanyak 120 kendaraan dan jumlah kendaraan roda empat adalah sebanyak 45 kendaraan. Kondisi eksisting fasilitas parkir pada Stasiun Kiaracondong Pintu Utara diperoleh data jumlah ruang parkir yang tersedia untuk kendaraan roda empat sebanyak 114 SRP dengan dimensi mobil penumpang golongan II sebesar 2,50 x 5,00 m, dengan luas area parkir yang disediakan adalah sebesar 3762,6 m². Dan untuk ruang parkir kendaraan roda 2 sebanyak 273 SRP dengan dimensi sebesar 1,00 x 1,35 m, dengan luas area parkir yang tersedia sebesar 1631,4 m². Sesuai standar besar satuan ruang parkir, dimensi SRP untuk kendaraan roda 4 yang disediakan oleh Stasiun Kiaracondong telah sesuai dan memenuhi standar, namun untuk SRP kendaraan roda 2 masih belum menyesuaikan standar.

Lebar jalur sirkulasi dan ruang pada parkir kendaraan roda 2 adalah 1,00 m. Lebar jalur sirkulasi pada parkir kendaraan roda 4 adalah 3 m dan lebar ruang manuver adalah 5 m. Desain parkir menggunakan pola parkir pulau dan adanya pengurangan luas lahan yang dibutuhkan untuk menyediakan lebar gang dan jalur sirkulasi kebutuhan penyediaan ruang terbuka hijau.

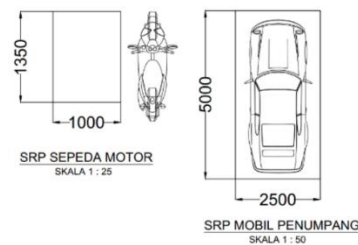
Lebar total pintu masuk sebesar 7,00 m, dengan lebar jalur masuk motor 1,00 meter, jalur masuk mobil 4,00 m dan jalur masuk pejalan kaki 1,20 m. Lebar total pintu keluar sebesar 6,00 m dengan lebar jalur keluar mobil 3,00 m, lebar jalur keluar motor 1,00 m dan lebar jalur keluar pejalan kaki 1,20 m.



Gambar 2. Perhitungan Luas Area Parkir Motor
Sumber: (Google Earth, 2024)



Gambar 3. Perhitungan Luas Area Parkir Mobil
Sumber: (Google Earth, 2024)



Gambar 4. Ukuran Slot Parkir Motor dan Mobil Area Stasiun Kiaracondong

Perhitungan menentukan kapasitas parkir menggunakan penentuan satuan ruang parkir sesuai

denga SRP yang tersedia (Yovita, 2019) adalah sebagai berikut:

$$\text{Lahan Parkir Motor} = \frac{\text{Jumlah Kend Parkir}}{\text{Jumlah SRP Tersedia}}$$

$$\text{Lahan Parkir Motor} = \frac{\pm 120 \text{ Kend}}{273 \text{ SRP}} = 0,4395 \approx 43,95\%$$

Berdasarkan perhitungan di atas, jumlah kendaraan roda 2 pengunjung yang datang hanya mengisi 43,95% dari ketersediaan SRP untuk kendaraan motor. Sehingga dapat disimpulkan bahwa saat ini kapasitas parkir yang disediakan masih dapat mengakomodir jumlah kendaraan roda 2 pegunjung yang datang.

$$\text{Lahan Parkir Mobil} = \frac{\text{Jumlah Kend Mobil}}{\text{Jumlah SRP Tersedia}}$$

$$\text{Lahan Parkir Mobil} = \frac{\pm 45 \text{ Kend}}{114 \text{ SRP}} = 0,3947 \approx 39,47\%$$

Bedasarkan perhitungan di atas, jumlah kendaraan roda 4 yang datang hanya mengisi 39,47% dari ketersediaan SRP untuk kendaraan roda 4. Sama halnya dengan kapasitas parkir kendaraan roda 2, saat ini kapasitas parkir kendaraan roda 4 yang disediakan masih dapat mengakomodir jumlah pengunjung yang datang. Indeks parkir adalah persentase kendaraan yang parkir yang mengisi area parkir terhadap jumlah area parkir yang disediakan (Nafilarizqi, 2022).

Hasil penelitian evaluasi fasilitas parkir di Stasiun Palmerah menunjukkan bahwa kapasitas parkir hanya dapat menampung 70 SRP, sementara kebutuhan sebenarnya mencapai 143 SRP, sehingga menghasilkan indeks parkir sebesar 220 %. Hal ini mengindikasikan masalah serius dalam kapasitas fisik dan efisiensi lahan (Rosdiyani, 2023). Dari analisa di atas dapat disimpulkan bahwa berdasarkan perhitungan indeks ruang parkir di Stasiun Kiaracondong, masih mampu melayani kebutuhan parkir secara lebih baik dan lebih efektif bagi pengunjung pada jam puncak kedatangan dan keberangkatan kereta api. Fasilitas parkir di Stasiun Kiaracondong menyediakan layanan parkir inap, di mana saat ini fasilitas parkir inap tidak hanya dimanfaatkan oleh penumpang kereta tetapi juga oleh masyarakat yang bermukim di sekitar wilayah Stasiun Kiaracondong.

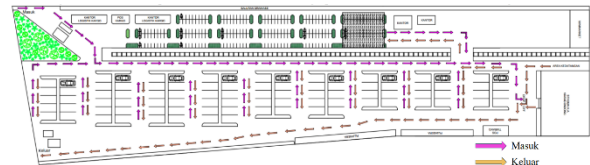
III.2 Sirkulasi Pejalan Kaki dan Kendaraan

Menurut Francis D.K Ching (2008), alur sirkulasi dapat diartikan sebagai “tali” yang mengikat ruang ruang suatu bangunan atau suatu deretan ruang-ruang dalam maupun luar, menjadi saling berhubungan. Oleh

karena itu kita bergerak dalam waktu melalui suatu tahapan ruang. Pola sirkulasi penumpang merujuk pada alur pergerakan penumpang dari satu titik ke titik lainnya dalam suatu sistem transportasi atau fasilitas umum, seperti stasiun kereta. Hal ini merupakan suatu yang penting karena baik penumpang maupun kendaraan membutuhkan ruang khusus untuk bersirkulasi atau bergerak dari suatu titik ke titik lainnya (H. Revi, 2020).

III.3 Sirkulasi Pejalan Kaki

Sirkulasi penumpang masuk tanpa kendaraan parkir: penumpang/pengunjung masuk ke area stasiun melalui pintu masuk pada Jl. Jend. Ibrahim Adjie, selanjutnya berjalan melalui jalur sirkulasi pada parkir kendaraan roda 2 maupun melalui jalur sirkulasi parkir kendaraan roda 4 untuk menuju area keberangkatan stasiun. Sirkulasi penumpang tanpa kendaraan parkir keluar: dari area pintu kedatangan berjalan kaki melewati jalur sirkulasi area parkir kendaraan roda 4 menuju pintu keluar ke Jl. Jend. Ibrahim Adjie.

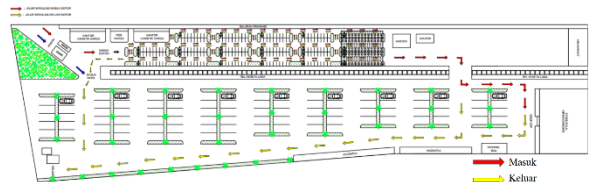


Gambar 5. Pola Sirkulasi Pejalan Kaki

Pola sirkulasi pergerakan pengunjung yang masuk dan keluar menggunakan kendaraan sama dengan pola sirkulasi masuk dan keluar sama dengan berjalan kaki.

III.4 Sirkulasi Kendaraan

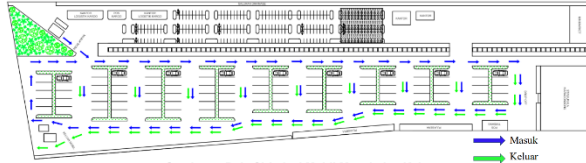
Sirkulasi penumpang tanpa kendaraan parkir keluar: dari area pintu kedatangan berjalan kaki melewati jalur sirkulasi area parkir kendaraan roda 4 menuju pintu keluar ke Jl. Jend. Ibrahim Adjie.



Gambar 6. Pola Sirkulasi Motor Masuk dan Keluar

Berdasarkan hasil observasi terdapat konflik pada sirkulasi kendaraan, yakni antara kendaraan sirkulasi motor keluar dan arus masuk kendaraan mobil. Karena pengunjung yang menggunakan fasilitas motor menggunakan arah sirkulasi masuk untuk menuju ke

area pintu keluar. Hal ini dapat disebabkan karena tidak adanya rambu-rambu sirkulasi maupun petugas parkir/keamanan yang dapat mengarahkan pengunjung. Sehingga perlu dilakukan penataan kembali untuk sirkulasi keluar bagi kendaraan motor dengan menambahkan rambu-rambu/marka dan petugas parkir yang dapat membantu mengarahkan pada pengguna untuk mengetahui arah sirkulasi, agar pola sirkulasi kendaraan motor dan mobil dapat tertata lebih baik.



Gambar 7. Pola Sirkulasi Mobil Masuk dan Keluar

III.5 Analisis Fasilitas Ruang Parkir

Untuk menganalisa kinerja dan peningkatan fasilitas parkir dilakukan survei lapangan untuk mendapatkan informasi fasilitas apa saja yang dinilai masih kurang dari standar pelayanan minimum (Sampurna, 2023). Fasilitas ruang parkir pada Stasiun Kiaracandong (Pintu Utara) dievaluasi menggunakan pengamatan atau observasi langsung menuju lokasi ruang parkir dengan menggunakan metode *checklist*. Metode *Checklist* adalah salah satu metode dimana pengamat sebelumnya telah menentukan indikator yang akan diobservasi dari suatu subjek atau objek dalam satu tabel. Daftar cek adalah daftar yang berisi dari pertanyaan atau indikator mengenai sesuatu yang akan diamati yang digunakan sebagai pertimbangan untuk menilai kondisi fasilitas (Ayuningtias, 2018). Dalam hal ini daftar cek yang digunakan berisi standar pelayanan ketersediaan fasilitas dalam ruang parkir. Berikut adalah tabel hasil analisa observasi lapangan kondisi fasilitas parkir eksisting Stasiun Kiaracandong Pintu Utara berdasarkan standar pelayanan pada SK Dirjen Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan Nomor 272/HK.105/DRJD/1996 tentang Pedoman Teknis Penyelenggaraan Fasilitas Parkir.

Tabel 1. Hasil Observasi Kondisi Parkir Eksisting

Standar Parkir	Tolak Ukur Indikator	Sesuai (√) Tidak Sesuai (X)	Kondisi Eksisting Area Parkir
Lebar buka kendaraan	Pintu depan dan belakang dapat terbuka selebar 55 cm pada tahap awal	√	Sudah terdapat area bukaan sesuai standar

	Pintu depan kendaraan dapat terbuka secara penuh dan dapat memuat pergerakan kursi roda	X	Ruang bukaan kendaraan untuk memfasilitasi kursi roda
Ruang bebas kendaraan	Jarak bebas arah lateral sebesar 5 cm, sedangkan jarak bebas arah longitudinal sebesar 30 cm	√	Sudah sesuai standar
Satuan ruang parkir	SRP untuk mobil 2,5 x 5 m ²	√	Sudah sesuai standar untuk mobil golongan II yakni berdimensi 2,5 x 5 m ²
	SRP untuk sepeda motor 0,75 x 2 m ²	X	Belum sesuai standar, yakni hanya sebesar 1,00 x 1,35 m ²
Pola parkir	Pola parkir mobil menyudut 90° atau 60°	√	Sudah sesuai menggunakan standar, yakni pola parkir 90°
	Pola parkir sepeda motor menyudut 90°	√	Sudah sesuai menggunakan standar, yakni pola parkir 90°
Jalur Sirkulasi	Gerbang parkir masuk dan keluar terpisah	√	Sudah menyesuaikan standar
	Jalur untuk mobil dan sepeda motor terpisah baik di gerbang masuk maupun keluar	√	Sudah menyesuaikan standar
	Lebar minimal jalur sirkulasi 3,5 m untuk jalan satu arah atau 6,5 m untuk jalan 2 arah	√	Sudah menyesuaikan standar, lebar jalur sirkulasi mobil 3 m dengan ruang manuver 6 m
	Lebar pintu masuk dan keluar 3 – 3,5 m untuk satu jalur dan 6 m untuk 2 jalur	√	Sudah menyesuaikan standar, lebar pintu masuk 7 m dan lebar pintu keluar 6 m

Tabel 2. Hasil Observasi Penilaian Fasilitas Parkir Eksisting

Standar Parkir	Tolak Ukur Indikator	Sesuai (√) Tidak Sesuai (X)	Kondisi Eksisting Area Parkir
Keamanan	Terdapat 1 pos petugas keamanan	√	Pos petugas di samping gerbang masuk
	Terdapat 1-2 petugas keamanan	√	Terdapat petugas keamanan di pos jaga
	Terdapat minimal 2 kamera cctv (area parkir motor)	√	Terdapat cctv
	Terdapat minimal 2 kamera cctv (area parkir mobil)	X	Tidak ada cctv
	Terdapat lampu penerangan di seluruh area parkir	√	Sudah terdapat lampu penerangan

Kenyamanan	Adanya tempat penitipan helm	X	Tidak ada penitipan helm/barang	Tidak terjadi konflik pertemuan di sepanjang jalan antara jalur kendaraan dan manusia	X	Terdapat konflik antara kendaraan dan manusia
	Terdapat ruang tunggu	√	Terdapat ruang tunggu di dekat pintu stasiun	Gerbang parkir mudah diakses dari jalan raya	√	Gerbang masuk dan keluar bersinggungan langsung dengan jalan raya
	Terdapat kanopi pada area parkir sepeda motor	√	Terdapat kanopi di sebagian parkir motor			Kendaraan yang keluar masuk area stasiun bersinggungan langsung dengan pengendara di jalan
	Terdapat kanopi pada area parkir mobil	X	Tidak ada kanopi	Tidak terjadi konflik pertemuan di gerbang masuk dan gerbang keluar dengan jalan sekitar	X	Tidak ada jalur khusus pejalan kaki di area parkir
	Area parkir dalam kondisi baik dan tidak berlubang	X	Terdapat permukaan jalan yang berlubang di jalur masuk			
Kemudahan	Lahan parkir bersih dari sampah dan genangan air	X	Terdapat genangan air dan area parkir sedikit tidak terawat	Tersedianya jalur pejalan kaki	X	
	Saluran drainase dalam kondisi baik dan bersih	X	Saluran drainase tidak bersih			
	Tersedianya area komersil atau pujasera	√	Terdapat area pujasera			
	Terdapat papan informasi mengenai lokasi parkir	X	Tidak ada			
	Terdapat pemisahan lokasi parkir untuk kendaraan roda empat dan roda dua	√	Area parkir terpisah dengan pola parkir pulau			
Penyediaan ruang parkir	Terdapat garis parkir, baik pada parkir kendaraan roda empat maupun roda dua	√	Terdapat garis parkir yang jelas			
	Sistem pembayaran menggunakan sistem dengan pencatatan waktu dan dilengkapi dengan palang otomatis	√	Sistem pembayaran sudah terkomputerisasi dan menggunakan palang otomatis			
	Lahan parkir untuk kendaraan roda empat	√	Lahan parkir kendaraan roda empat cukup luas			
	Lahan parkir untuk kendaraan roda dua	√	Lahan parkir kendaraan roda dua cukup luas			
	Lahan parkir untuk kendaraan non-motorized	X	Tidak ada parkir khusus kendaraan sepeda			
Aksesibilitas	Tersedianya area drop off	√	Terdapat drop off area di depan pintu stasiun			
	Tersedianya lahan parkir untuk difabel	X	Tidak ada area parkir untuk kendaraan penyandang difabel			
	Tersedianya petugas parkir	X	Tidak ada petugas pengatur parkir			
	Area parkir dapat memenuhi kebutuhan parkir pada jam puncak	√	Kapasitas parkir cukup untuk mengakomodasi kebutuhan jam puncak			
	Lokasi parkir mudah dijangkau dan dekat dengan pintu stasiun	√	Jarak lokasi parkir ke pintu stasiun tidak jauh dengan berjalan kaki			

Berdasarkan tabel di atas, hasil dari observasi yang dilakukan terdapat beberapa indikator fasilitas yang masih belum memenuhi standar checklist yang ditentukan, yakni lebar bukaan kendaraan, satuan ruang parkir, penyediaan ruang parkir, keamanan, kenyamanan dan aksesibilitas. Dari hasil penilaian standar yang masih belum memenuhi tersebut, kemudian ditindaklanjuti dengan analisa dengan menggunakan pertanyaan dalam bentuk kuisisioner untuk mengetahui bagaimana preferensi pengunjung terhadap standar kinerja parkir yang belum terpenuhi. Khususnya untuk menilai kondisi fasilitas yang masih belum tersedia seperti fasilitas jalur pejalan kaki, fasilitas parkir dan jalur difabel, fasilitas parkir kendaraan *non-motorized*.

III.5 Analisis Persepsi Pengguna Ruang Parkir Stasiun Kiaracandong

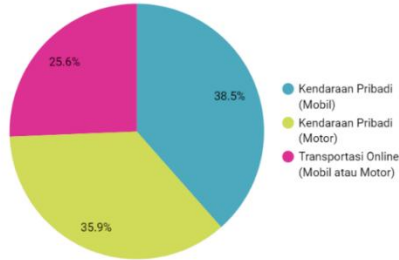
Dalam upaya mengevaluasi kinerja fasilitas parkir di Stasiun Kiaracandong, dilakukan analisis persepsi pengguna fasilitas parkir menggunakan kuisisioner terbuka. Jumlah responden dalam analisa yaitu sejumlah 40 responden yang mewakili pengguna fasilitas parkir di Stasiun Kiaracandong dengan menggunakan teknik *random sampling*.

III.5.1 Karakteristik Penggunaan Ruang Parkir

A. Moda utama menuju Stasiun Kiaracandong

Berdasarkan data penggunaan moda menuju Stasiun Kiaracandong dari 40 responden, diperoleh informasi bahwa mayoritas pengunjung menggunakan kendaraan pribadi sebesar 74,4%, dengan

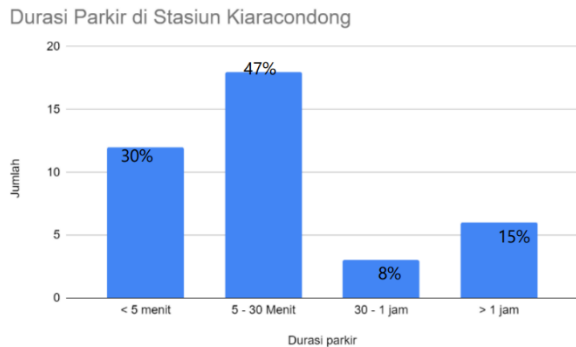
proporsi pengguna mobil sebesar 38,5% dan motor sebesar 35,9%. Selain kendaraan pribadi, moda yang digunakan menuju stasiun yaitu transportasi online/ride-hailing.



Gambar 8. Diagram Penggunaan Moda Utama Menuju Stasiun Kiaracondong

B. Durasi parkir kendaraan di Stasiun Kiaracondong

Durasi parkir kendaraan di Stasiun Kiaracondong bervariasi antara para responden. Mayoritas responden, yaitu 47%, memarkirkan kendaraannya selama 5-30 menit. Selain itu, 30% responden memarkirkan kendaraannya di bawah 5 menit, menunjukkan bahwa sebagian besar pengguna stasiun hanya memanfaatkan fasilitas parkir untuk keperluan singkat seperti mengantar/menjemput penumpang.



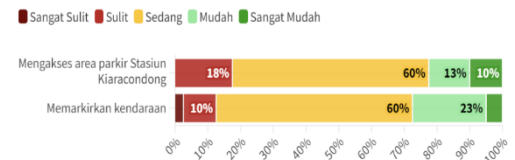
Gambar 9. Diagram Durasi Kendaraan di Stasiun Kiaracondong

III.5.2 Analisis Persepsi Terhadap Indikator Ruang Parkir Eksisting

A. Tingkat Kemudahan Menggunakan Fasilitas Parkir

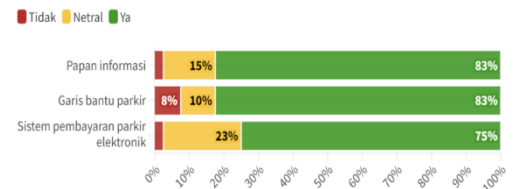
Tingkat kemudahan dalam menggunakan fasilitas parkir diidentifikasi

melalui dua indikator, yaitu kemudahan mengakses area parkir Stasiun Kiaracondong dan kemudahan dalam memarkirkan kendaraan. Distribusi dari kedua indikator relatif serupa, di mana mayoritas responden menilai bahwa mengakses area parkir dan memarkirkan kendaraan cukup mudah. Kesulitan dalam mengakses area parkir dialami oleh 18% responden, dan kesulitan dalam memarkirkan kendaraan dialami oleh lebih dari 10% responden. Tingkat kemudahan mengakses dan memarkirkan kendaraan ini berkaitan dengan lokasi penempatan pintu keluar-masuk stasiun, lokasi ruang parkir serta lebar gang dan ruang manuver yang disediakan. Dapat disimpulkan bahwa pengguna fasilitas yang disediakan terkait hal ini sudah cukup baik bagi para pengunjung yang datang.



Gambar 10. Diagram Durasi Kendaraan di Stasiun Kiaracondong

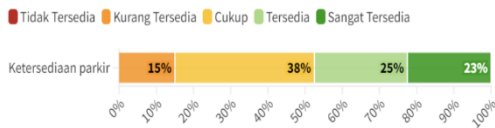
Persepsi terhadap kemudahan mengakses dan memarkirkan kendaraan turut dianalisis berdasarkan penyediaan sejumlah fasilitas yang menunjang kemudahan tersebut, yaitu papan informasi, garis bantu parkir, dan adanya sistem pembayaran parkir elektronik. Mayoritas responden menilai bahwa adanya fasilitas-fasilitas tersebut memberikan kemudahan dalam mengakses dan memarkirkan kendaraan. Keberadaan papan informasi, garis marka serta rambu-rambu juga diperlukan untuk dapat memudahkan pengunjung mengetahui pola sirkulasi parkir.



Gambar 11. Diagram Penyediaan Fasilitas yang Menunjang Kemudahan Parkir

B. Ketersediaan

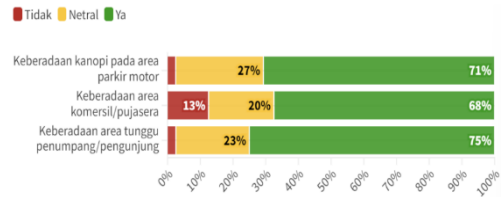
Ruang parkir di Stasiun Kiaracondong dinilai tersedia dengan baik oleh para responden, dengan klasifikasi “Tersedia” dan “Sangat Tersedia” sejumlah 48%. Meskipun demikian, 15% responden yang menilai bahwa ruang parkir di Stasiun Kiaracondong kurang tersedia, yang dapat terjadi ketika waktu-waktu puncak. Ketersediaan ruang parkir pada Stasiun Kiaracondong berkaitan dengan jumlah SRP yang disediakan dan persentase ketersediaannya berdasarkan hasil pengamatan di atas. Di mana hanya 39-44% yang terisi dari jumlah SRP yang disediakan. Sehingga walaupun pada saat ini fasilitas parkir tidak memiliki sistem informasi mengenai keberadaan.



Gambar 12. Diagram Ketersediaan Parkir

C. Kenyamanan

Persepsi akan kenyamanan penumpang kereta maupun pengunjung dianalisis berdasarkan penyediaan sejumlah fasilitas yang menunjang kenyamanan tersebut, antara lain keberadaan kanopi pada area parkir motor, keberadaan area komersil/pujasera, dan keberadaan area tunggu penumpang. Mayoritas responden menilai bahwa adanya fasilitas-fasilitas tersebut memberikan kenyamanan bagi pengunjung stasiun. Meskipun demikian, 13% dari responden menyatakan bahwa keberadaan area komersil/pujasera tidak berdampak dalam kenyamanan pengunjung stasiun. Keberadaan kanopi pada area parkir dapat berguna karena apabila cuaca hujan, pengunjung yang menggunakan fasilitas parkir tidak kebasahan saat akan turun/naik kendaraan, serta kendaraan mereka terhindar dari panas pada saat parkir. Area pujasera tidak menjadi faktor kenyamanan yang bagi pengguna fasilitas parkir kemungkinan disebabkan oleh durasi parkir mereka yang cukup singkat hanya untuk mengantar/menjemput penumpang sehingga mereka tidak menikmati adanya fasilitas area komersil.

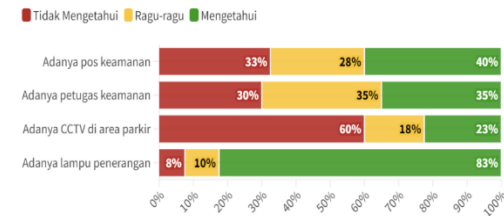


Gambar 13. Diagram Penyediaan Fasilitas Penunjang Kenyamanan Parkir

D. Keamanan

Dalam mengevaluasi pelayanan ruang parkir Stasiun Kiaracondong dalam memenuhi keamanan bagi penggunaannya, dilakukan identifikasi terhadap pengetahuan pengguna lahan parkir akan ketersediaan fasilitas-fasilitas penunjang keamanan, antara lain pos keamanan, petugas keamanan, CCTV, dan lampu penerangan.

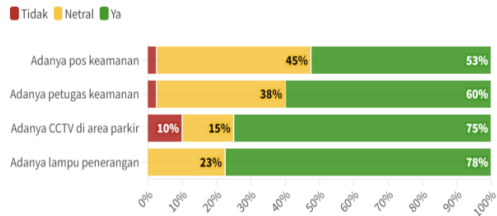
Fasilitas yang paling banyak diketahui keberadaannya oleh responden adalah lampu penerangan (83%), diikuti oleh keberadaan pos keamanan (40%), petugas keamanan (35%), dan yang terendah adalah CCTV (23%). Mayoritas responden tidak mengetahui bahwa Stasiun Kiaracondong memiliki CCTV yang berfungsi di area parkir (60%).



Gambar 14. Diagram Pengetahuan Pengguna Lahan Parkir Terhadap fasilitas penunjang Keamanan Parkir

Persepsi akan keamanan pengguna ruang parkir dianalisis berdasarkan penyediaan sejumlah fasilitas yang menunjang keamanan tersebut, antara lain pos keamanan, petugas keamanan, CCTV di area parkir, dan lampu penerangan. Mayoritas responden menilai bahwa adanya fasilitas-fasilitas tersebut memberikan keamanan bagi pengguna ruang parkir. Meskipun demikian, 10% dari responden menyatakan bahwa keberadaan CCTV tidak berdampak terhadap

keamanan pengguna ruang parkir. Selain itu, hampir setengah dari responden memberikan penilaian netral terhadap dampak pos keamanan terhadap tingkat keamanan yang dirasakan responden.



Gambar 15. Diagram Persepsi Akan Keamanan Pengguna Ruang Parkir

Peletakan posisi CCTV dan keberadaan petugas keamanan pada lokasi parkir menjadi hal yang patut dievaluasi pada fasilitas parkir ini karena berdasarkan analisa di atas, masih banyak masyarakat yang tidak mengetahui keberadaan CCTV. Peletakan posisi pos keamanan yang bersebelahan dengan area bongkar logistik di jalur masuk kendaraan mengakibatkan banyak masyarakat yang tidak mengetahui adanya pos keamanan sehingga penambahan papan informasi tentang lokasi CCTV dan pos keamanan perlu ditambahkan. Keberadaan petugas keamanan perlu ditambahkan untuk dapat meningkatkan rasa aman bagi pengunjung

III.5.3 Persepsi Terhadap Potensi Peningkatan Kinerja Ruang Parkir

Berdasarkan hasil observasi lapangan pada Stasiun Kiaracondong, dapat diamati bahwa masih terdapat berbagai potensi peningkatan kinerja ruang parkir dengan memperbaiki kondisi, menyediakan, maupun menambah fasilitas pada ruang parkir. Potensi peningkatan kinerja ruang parkir dikategorikan berdasarkan aspek yang disajikan dalam Tabel 3.

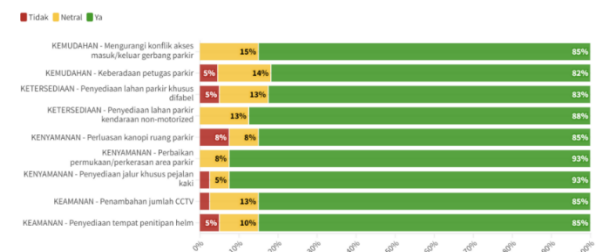
Dalam konteks ini, responden menilai apakah perbaikan kondisi, penyediaan maupun penambahan fasilitas akan meningkatkan kinerja ruang parkir. Hasil kuesioner menunjukkan persepsi positif terhadap potensi peningkatan kinerja fasilitas parkir di Stasiun Kiaracondong. Sebagian besar responden menilai bahwa peningkatan aspek pelayanan dapat meningkatkan kinerja ruang parkir.

Tabel 3. Indikator Peningkatan Layanan Parkir

No	Aspek	Indikator Peningkatan Layanan
1	Kemudahan	Mengurangi konflik akses masuk/keluar gerbang parkir stasiun Keberadaan petugas parkir
2	Ketersediaan	Penyediaan lahan parkir khusus difabel Penyediaan lahan parkir kendaraan non-motorized
3	kenyamanan	Perluasan kanopi ruang parkir Perbaikan permukaan/perkerasan area parkir Penyediaan jalur khusus pejalan kaki Penambahan jumlah/cakupan cctv Penyediaan tempat penitipan helm

Indikator pelayanan dengan persepsi positif tertinggi dari responden dengan proporsi lebih dari >90% adalah penyediaan jalur khusus pejalan kaki dan perbaikan permukaan jalan pada area parkir. Hal ini menandakan pentingnya jalur khusus bagi pejalan kaki dan kondisi permukaan jalan yang baik sehingga memberikan kenyamanan bagi pengguna ruang parkir maupun pejalan kaki.

Penyediaan lahan parkir kendaraan *non-motorized* menjadi salah satu indikator peningkatan layanan dengan persepsi positif yang tinggi (88% dari responden menilai hal tersebut akan meningkatkan kinerja parkir). Mengurangi konflik akses masuk/keluar gerbang parkir didukung oleh 85% responden yang setuju (Ya), dengan 15% responden yang netral. Aspek keamanan turut menjadi perhatian responden, seperti penambahan jumlah CCTV dan penyediaan tempat penitipan helm, yang masing-masing didukung oleh 85% responden menilai bahwa peningkatan aspek keamanan akan meningkatkan kinerja ruang parkir, meskipun terdapat penilaian netral dan tidak setuju.



Gambar 16. Diagram Persepsi Pengguna Terhadap Peningkatan Layanan Fasilitas Parkir

Hasil penelitian analisa kepuasan masyarakat terhadap fasilitas parkir di Stasiun Tangerang, responden mengharapkan adanya peningkatan pada Kebersihan area parkir, ketersediaan kanopi, kesesuaian tarif dan metode pembayaran serta

ketersediaan cctv di area parkir, karena kinerja parameter ini di nilai masih rendah (Liucius, dkk. 2024). Hal ini tidak jauh berbeda dengan hasil yang diperoleh pada penelitian ini. Di mana responden memberikan respon positif terhadap peningkatan penambahan kanopi di area parkir dan penambahan jumlah cctv.

IV. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisa di atas didapatkan kesimpulan bahwa pada pola sirkulasi penumpang dapat diketahui bahwa penumpang yang tidak membawa kendaraan harus menggunakan fasilitas pada jalur sirkulasi parkir motor atau mobil untuk keluar dan masuk ke dalam area stasiun. Hal ini dikarenakan pada fasilitas parkir belum mengakomodir adanya fasilitas jalur pejalan kaki.

Pada pola sirkulasi kendaraan motor dan kendaraan mobil dapat ditemui titik konflik sirkulasi antara kendaraan motor keluar dan arus masuk kendaraan mobil. Karena banyak pengunjung yang menggunakan fasilitas motor menggunakan arah sirkulasi masuk untuk menuju ke area pintu keluar. Sehingga perlu dilakukan penataan kembali untuk sirkulasi keluar bagi kendaraan motor dengan menambahkan rambu-rambu/marka dan petugas parkir yang dapat membantu mengarahkan pada pengguna untuk mengetahui arah sirkulasi, agar pola sirkulasi kendaraan motor dan mobil dapat tertata lebih baik.

Kinerja kapasitas parkir eksisting pada Stasiun Kiaracandong memiliki 114 SRP untuk kendaraan mobil dengan ukuran 2,5 x 5 m dan 273 SRP untuk kendaraan motor dengan ukuran 1 x 1,35 m. Jumlah kendaraan yang datang hanya mengisi 39-44% dari jumlah SRP yang tersedia, sehingga jumlah SRP yang tersedia secara eksisting masih dapat mengakomodir kebutuhan parkir bagi pengunjung.

Berdasarkan persepsi pengguna beberapa hal yang perlu ditingkatkan pada fasilitas parkir Stasiun Kiaracandong yakni pada aspek kemudahan: memperbaiki sirkulasi keluar/masuk kendaraan parkir, dan keberadaan petugas parkir. Pada aspek ketersediaan ruang parkir: penyediaan lahan parkir khusus difabel dan kendaraan non-motorized. Pada aspek kenyamanan: penambahan kanopi pada area parkir, perbaikan permukaan jalan di area parkir, penyediaan jalur pejalan kaki. Pada aspek keamanan: penambahan jumlah dan cakupan CCTV dan penyediaan penitipan helm.

V. ACKNOWLEDGEMENT

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Dr. Eng., Febri Zukruf, ST., MT. atas bimbingan dan masukannya selama proses penelitian ini berlangsung dan Ir. R. Sony Sulaksono Wibowo, MT., Ph.D. atas ilmu materi yang berhubungan dengan tema penelitian ini.

REFERENSI

- Ayuningtias, D.A., & Purwaningsih, R. (2018). Penilaian Standar Kelayakan Pelayanan Penumpang dan Fasilitas Penumpang Pelabuhan Tanjung Emas Semarang. *Jurnal Aplikasi Pelayaran dan Kepelabuhanan*.
- Ching, Francis D.K. (2008). *Arsitektur Bentuk, Ruang dan Tatahan*. Penerbit Erlangga.
- Direktur Jenderal Perhubungan Darat. (1996). *Pedoman Penyelenggaraan Teknis Fasilitas Parkir*. Jakarta: Departemen Perhubungan.
- Gifri, d. (2024). *Evaluasi Kinerja Fasilitas Parkir Stasiun Kota Bogor*. *Planning for Urban Region and Environment*, 121-132.
- Gunasti, F. A. (2020). *Kinerja Parkir dan Tingkat Kepuasan Pengguna Jasa Lahan Parkir Pada Stasiun Kereta Api Rambipuji (DAOP IX Jember)*. Jember: Universitas Muhammadiyah Jember.
- H, Revi Amirah dkk. (2020). *Analisis Pola Aktivitas Penumpang di Area Transit Stasiun MRT Dukuh Atas*. *Jurnal AGORA Vol. 18 No.1*, 8-13.
- Irawati, d. (2022). *Evaluasi Kinerja Parkir Guna Mendukung Penerapan Park and Ride di Stasiun Sidoarjo*. *Jurnal Pengembangan Kota*, 104-117.
- Kementerian Perhubungan. (2019). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 63 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang dengan Kereta Api*. Jakarta.
- Kuncoro, D. (2022). *Analisis Tingkat Kepuasan Pelanggan Pada Pelayanan Lahan Parkir Menggunakan Metode Service Quality*. *IMTechno: Journal of Industrial Management and Technology* Vol. 3.
- Liucius, Yenny Untari., dkk. (2024). *Analisa Kepuasan Pengguna Parkir Stasiun Kereta Tangerang*.

-
- JMTS: Jurnal Mitra Teknik Sipil Vol. 7 No. 2, 745-750.
- Nafilarizqi, Angie Belvavarian dkk. (2022). Analisis Kapasitas Ruang Parkir Mobil Kawasan Wisata Air Panas Guci Kabupaten Tegal. Jurnal Teknik Sipil Giratory Upgris, 1-5.
- Permana, Inoki Surya., & Elkhasenet. (2024). Evaluasi Kinerja Fasilitas Area Parkir Pengguna Light Rail Transit Pada Stasiun Jatimulya Kota Bekasi. Seminar Nasional dan Diseminasi Tugas Akhiiir 2024 Institut Teknologi Nasional Bandung. 234-239.
- Pradana, M. Fakhuriza, dkk. (2018). Analisa Pengaturan Pola Parkir dan Kebutuhan Parkir (Studi Kasus Stasiun Tangerang). Jurnal Fondasi Volume 7 No. 2, 41-52
- Rodhi, N. N. A. & Putra M. B. D. P. (2022). Upaya Pemenuhan Kebutuhan Lahan Parkir di Stasiun Kereta Api Bojonegoro. Jurnal Rekayasa Sipil dan Lingkungan., Vol. 6, No. 2, 153-162.
- Rosiyani, Telly dkk. (2023). Karakteristik dan *Redesign* Parkir (Studi Kasus: Areal Parkir Stasiun Kereta Api PALMERAH DKI Jakarta). Journal of Sustainable Civil Engineering Vol. 5 No 1. 46-53.
- Saeful, Agung (2019) Menilai Kawasan Di Sekitar Stasiun Hall Dan Stasiun Kiaracandong Untuk Dikembangkan Dengan Konsep TOD (Transit Oriented Development) Di Kota Bandung. Other thesis, Universitas Komputer Indonesia.
- Sampurna, H. (2023). Evaluasi Peningkatan Fasilitas Pelayanan Parkir di Stasiun Tambun, Kabupaten Bekasi. Jurnal Ismetek (Informasi, Sipil, Mesin, Elektro, Teknologi) Institut Teknologi Budi Utomo.
- Sugiarti, (2022). Analisis Kinerja Kapasitas dan Ruang Parkir di Stasiun Semut Surabaya. Undergraduate thesis, Universitas Narotama.
- Wikipedia. (2024, Mei 13). Stasiun Kiaracandong. Diambil kembali dari id.wikipedia.org: https://id.wikipedia.org/wiki/Stasiun_Kiaracandong
- Yovita, A. (2019). Perbaikan Tata Letak Parkir Mobil dengan Simulasi di Stasiun Kereta Api Gubeng Baru Surabaya. Jurnal Ilmiah Mahasiswa Universitas Surabaya Vol 7 No. 2.