

ANALISIS PERSEPSI PENGGUNA LRT TERHADAP FASILITAS PARKIR DAN PEDESTRIAN STASIUN LRT HARJAMUKTI

Eldwin Imantaka¹, Najid², dan Hokbyan R.S. Angkat³

¹Program Studi Sarjana Teknik Sipil, Universitas Tarumanagara, Jl. Letjen S. Parman No.1 Jakarta
eldwin.352190061@stu.untar.ac.id

²Program Studi Sarjana Teknik Sipil, Universitas Tarumanagara, Jl. Letjen S. Parman No.1 Jakarta
najid@ft.untar.ac.id

³Program Studi Sarjana Teknik Sipil, Universitas Tarumanagara, Jl. Letjen S. Parman No.1 Jakarta
hokbyan@gmail.com

Masuk: 03-01-2024, revisi: 11-01-2024, diterima untuk diterbitkan: 19-01-2024

ABSTRACT

Light Rail Transit or known as LRT is a type of light railroad. The Cibubur community has several disadvantages when heading to the Harjamukti LRT station. One of them is the distance between the parking lot and the Harjamukti LRT station. In addition, there are limits to public transportation in dropping off passengers which makes the Harjamukti LRT station feel too far away. The results of this study city transportation users stated that the available stop facilities were very far to the Harjamukti LRT station, wide sidewalks, good surface conditions and not disability friendly. public transportation users and private vehicle users stated that the available stop facilities were very close to the Harjamukti LRT station, wide sidewalks, good surface conditions and disability friendly. Users of parking facilities stated that access from the Wiladatika Recreation Park parking lot to the Harjamukti LRT station is very far, wide sidewalks, Very Good Surface Conditions, there are lighting lights, there is road direction information, and not disability friendly. users of parking facilities stated that access from the Cibubur Junction Mall parking lot to the Harjamukti LRT station is very far, wide sidewalks, Good Surface Conditions, there are lighting lights, there is road direction information, and not disability friendly. For parking facility users, the available parking location facilities are in good condition and the parking fee is still very expensive.

Keywords: LRT; Harjamukti LRT Station; Mass Transportation

ABSTRAK

Light Rail Transit atau kita kenal dengan istilah LRT merupakan jenis kereta api ringan. Masyarakat Cibubur memiliki beberapa kekurangan saat menuju stasiun LRT Harjamukti. Salah satunya adalah jarak antara tempat parkir dan stasiun LRT Harjamukti. Selain itu, terdapat batas angkutan umum dalam menurunkan penumpang yang membuat stasiun LRT Harjamukti dirasa masih terlalu jauh. Hasil dari penelitian ini pengguna angkutan kota menyatakan fasilitas tempat perhentian yang tersedia sangat jauh menuju stasiun LRT Harjamukti, trotoar lebar, kondisi permukaan baik dan tidak ramah disabilitas. pengguna angkutan umum dan pengguna kendaraan pribadi menyatakan bahwa fasilitas tempat perhentian yang tersedia sangat dekat menuju stasiun LRT Harjamukti, trotoar lebar, kondisi permukaan baik dan ramah disabilitas. Pengguna fasilitas parkir menyatakan Akses dari lokasi parkir Taman Rekreasi Wiladatika ke stasiun LRT Harjamukti sangat jauh, trotoar lebar, Kondisi Permukaan Sangat Baik, ada lampu penerangan, ada informasi arah jalan, dan tidak ramah disabilitas. pengguna fasilitas parkir menyatakan Akses dari lokasi parkir Mal Cibubur Junction ke stasiun LRT Harjamukti sangat jauh, trotoar lebar, Kondisi Permukaan Baik, ada lampu penerangan, ada informasi arah jalan, dan tidak ramah disabilitas. Untuk pengguna fasilitas parkir menyatakan fasilitas lokasi parkir yang tersedia dalam kondisi baik dan biaya parkir masih tergolong sangat mahal.

Kata kunci: LRT; Stasiun LRT Harjamukti ; Transportasi Massal

1. PENDAHULUAN

LRT adalah jenis kendaraan/transportasi umum yang semakin populer dalam beberapa tahun terakhir (Sinclair, 2019). LRT Jabodebek yang juga dikenal sebagai LRT Jabodebek adalah lintas rel terpadu yang melayani wilayah Bekasi, Jakarta, Bogor, dan Depok, yang merupakan bagian dari Provinsi DKI Jakarta dan Jawa Barat. Ada 4 Perusahaan BUMN yaitu PT Len Industri, PT Kereta Api Indonesia, PT Adhi Karya, dan PT INKA, dalam membangun LRT

Jabodebek dan diresmikan oleh Bapak Joko Widodo selaku Presiden Republik Indonesia. Mulai beroperasi pada tanggal 28 Agustus 2023. Hadihardaja (2007) dalam buku Sistem Transportasi, transportasi merupakan alat pemindah barang atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain.

Hanya sekitar 19% dari 25,4 juta perjalanan menggunakan angkutan umum, yang mencakup bus transjakarta, bus besar, sedang, dan kecil, serta kereta api, tetapi lebih dari 80% perjalanan menggunakan angkutan pribadi (Karya, 2008). Ketika proyek Monorel Jakarta gagal, usulan sistem LRT muncul. Fungsi LRT Jabodebek dirancang agar mengurangi kepadatan lalu lintas di wilayah Jakarta. Proyek monorel akhirnya tidak dilanjutkan lantaran ada persyaratan yang tidak di sanggupi oleh investor yang di berikan oleh Pemprov DKI Jakarta. Kemudian pemerintah pusat mengganti sistem monorel ke LRT dengan alasan integarasi lebih mudah. LRT Jabodebek memesan 31 rangkaian, masing-masing dengan 6 kereta, sehingga total 186 unit kereta. Dengan lebar gandar 1.435 mm, rel ketiga memberikan energi kepada kendaraan LRT. Dalam kondisi normal, dengan kapasitas 740 orang dapat diangkut dalam satu rangkaian, sementara dalam kondisi padat, dapat menampung antara 1.300 dan 1.500 penumpang. Merah, hitam, dan putih dipadukan di setiap kereta. Kereta dapat bergerak hingga 90 km/jam (Sujoni, 2023). Dibandingkan dengan trem, sistem angkutan cepat biasanya lebih mahal separuhnya atau sepertiganya.

Sektor kendaraan/transportasi Indonesia berkembang cepat seiring adanya kemajuan ekonomi dan teknologi masyarakat. PT. KAI pengelola perkeretaapian Indonesia, berusaha untuk memastikan bahwa pelanggan puas dengan layanan yang diberikan, tarif yang sesuai, kenyamanan, keamanan, dan keselamatan penumpang. Secara umum, orang yang bergerak dengan berbagai tujuan membutuhkan angkutan/kendaraan pribadi adalah motor dan mobil, dan angkutan/kendaraan umum adalah masstransit dan paratransit. Paratransit adalah angkutan/kendaraan umum yang rute dan jadwal berubah ubah, sedangkan masstransit adalah angkutan umum yang rute dan jadwalnya tetap dan juga titik pemberhentian yang jelas. Akibatnya, masyarakatnya sangat membutuhkan transportasi. Transportasi berfungsi sebagai cara untuk menyebarkan kebutuhan primer sekunder, rekreasi, pekerjaan, dan kebutuhan lainnya (Djie & Sumarno, 2020).

Dengan adanya peningkatan populasi kota yang terus menerus, kepadatan lalu lintas di Cibubur akan semakin parah. Pemerintah kota jakarata, Bogor, dan Depok memutuskan untuk membangun stasiun LRT di kawasan cibubur untuk membantu mengintegrasikan wilayah bogor dan depok menuju Jakarta. Stasiun ini diberi nama Stasiun LRT Harjamukti. Dengan adanya LRT Jabodebek, diharapkan masyarakat dapat lebih mudah terhubung satu sama lain saat melakukan aktivitas sehari-hari (Tjahjono & et al, 2019).

Hal ini mendorong penumpang untuk mencari transportasi umum lain yang dianggap lebih nyaman, efisien, dan efisien meskipun tetap mahal. Warga Cibubur yang ingin menggunakan angkutan umum untuk pergi dari Cileungsi ke stasiun LRT Harjamukti Cibubur dapat menggunakan beberapa opsi seperti:

- Angkot biru 121 (Kampung Rambutan - Cileungsi)

Terminal Kampung Rambutan – Jalan T.B. Simatupang – Jalan Tol Jagorawi – Mal Cibubur Junction – Jalan Jambore – Bumi Perkemahan dan Graha Wisata (Buperta) Pramuka Cibubur / Jambore – Raffles Hills – Plaza Cibubur – Citra Gran – Kota Wisata – Cibubur – Jalan Raya Alternatif Trans Yogie Cibubur – Jalan Cileungsi Jonggol –Terminal Cileungsi.

- Angkot K 56 UKI Cawang – Cileungsi
- Mayasari Bakti AC 137A Blok M – Cileungsi

Sangat membantu untuk menggunakan kendaraan umum di atas untuk menuju stasiun LRT Harjamukti. Mereka juga dapat membawa kendaraan pribadi mereka dan menggunakan kendaraan yang telah disediakan dan bekerja sama dengan stasiun LRT Harjamukti.

Menurut artikel Megapolitan Kompas (2023) dengan judul "Warga Cibubur Butuh Transportasi Feeder menuju Stasiun LRT Harjamukti", Warga Cibubur Vemi Rahayu berumur 27 tahun dengan harapan hadirnya LRT pada wilayah Cibubur disertai adanya kemudahan untuk mendapatkan feeder atau transportasi/kendaraan umum ke stasiun Saat ini, ia masih harus menggunakan sepeda motor untuk pergi ke stasiun dari rumahnya dan memarkir mobilnya pada tempat parkir dengan jarak sekitar 500 meter dari pintu gerbang stasiun. Sebaliknya, apabila anda menggunakan ojek/angkutan berbasis online dari rumah ke stasiun LRT, biayanya Rp 13.500–15.000. "Ya, dari stasiun ke rumah saya hanya membutuhkan sepuluh hingga lima belas menit." Vemi mengatakan kepada Kompas.com, Rabu (30/8/2023), "Biasanya menggunakan ojol atau membawa kendaraan pribadi terus parkir kendaraan di Wiladatika." Dia menambahkan, "Sepertinya lebih penting ada kendaraan pengumpan/feeder dari lokasi parkir ke stasiun LRT deh."

Ia mengatakan bahwa stasiun sangat jauh dari kantong parkir karena berada di tepi jalan besar. Ada uang tambahan yang harus dikeluarkan jika menggunakan ojol. Sebagian besar, mereka yang membawa kendaraan mereka sendiri tetap parkir di Wiladatika atau tidak melakukannya sama sekali, menurut ojol. karena lokasi stasiun ini mungkin juga

berdekatan. Lokasinya memang agak dalam. Vemi menjawab, "Ya kalau jalan lumayan sih.". Akibatnya, ia menganggap transportasi pengumpan/feeder dari wilayah Cibubur ke Stasiun Harjamukti sangat penting agar meningkatkan antusias masyarakat untuk beralih ke LRT. "Tentu saja, saya senang." Selain itu, LRT juga beroperasi di akhir pekan. Dia daripada pergi ke stasiun KRL Pondok Cina sangat membuang waktu dan biaya, jika menggunakan ojol akan menelan biaya Rp 30.000. Selanjutnya, LRT dapat menghindari macet karena berada di luar exit tol Cawang. Dia menyimpulkan, "Warga Cibubur sudah menyadari tingkat kemacetan di Cawang."

Pembangunan dan pengembangan prasarana pengangkutan harus diatur dan dikembangkan dalam sistem terpadu karena angkutan dan lalu lintas jalan sangat bermanfaat dalam meningkatkan kehidupan orang banyak dan seluruh masyarakat. Menurut Girma, M., Woldetensae, B (2022) "*The progress of a nation is greatly aided by the transportation industry.*" yang artinya sektor transportasi memberikan kontribusi yang signifikan terhadap pertumbuhan suatu negara secara keseluruhan. Sebagai alat transportasi, LRT Harjamukti harus diprioritaskan dan dilayani dengan baik oleh pemerintah dan pihak tertentu. Kualitas layanan angkutan kereta ringan dapat dipahami melalui pengukuran kinerja berdasarkan pengalaman penumpang (Obsie, Woldeamanuel, & Woldetensae, 2020).

Latar belakang yang telah disampaikan di atas, terdapat berbagai macam masalah, yakni:

1. Mengidentifikasi batas angkutan umum dalam tempat perhentian/*drop off* penumpang pengguna stasiun LRT Harjamukti.
2. Mengevaluasi lokasi parkir yang sudah disediakan/bekerja sama dengan pihak stasiun LRT Harjamukti.
3. Mengidentifikasi respon pengguna LRT Harjamukti terhadap lokasi parkir menuju stasiun LRT Harjamukti dengan pedestrian yang ada.

Rumusan masalah yang ada dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana dengan adanya fasilitas tempat perhentian baik untuk pengguna angkutan kota, angkutan umum dan pribadi?
2. Bagaimana persepsi pengguna LRT yang menggunakan fasilitas parkir yang tersedia terhadap akses menuju stasiun LRT Harjamukti?
3. Bagaimana dengan adanya fasilitas parkir untuk pengguna kendaraan pribadi?

Tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Meneliti bagaimana persepsi pengguna fasilitas tempat perhentian yang tersedia baik menggunakan angkutan umum, kota dan kendaraan pribadi.
2. Mengetahui persepsi pengguna LRT yang menggunakan fasilitas parkir yang tersedia terhadap akses menuju stasiun LRT Harjamukti.
3. Mengetahui bagaimana persepsi pengguna dengan fasilitas parkir yang tersedia.

Stasiun LRT adalah lokasi di mana LRT berhenti secara teratur untuk mengangkut orang atau barang. Pada dasarnya paling tidak mereka memiliki satu peron di sisi jalur rel di bangunan utama dengan layanan tambahan took tiket dan ruang tunggu sebagai tambahan. Stasiun LRT terletak di jalur layang atau di atas tanah. Kereta api dapat dihubungkan ke jenis transportasi lain seperti trem atau jalur cepat lainnya.

Menurut beberapa sumber, ini adalah definisi stasiun kereta api:

1. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, apa arti Stasiun Kereta? Stasiun Kereta adalah tempat di mana orang menunggu kereta untuk pergi, seperti tempat perhentian kereta api, dan sebagainya.
2. Fungsi utama stasiun menurut UU No.23 Tahun 2007 adalah tempat berangkat dan berhenti kereta api untuk:
 - Naik turun penumpang
 - Bongkar muat barang
3. Persyaratan kereta api dalam pengoperasiannya menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM63 Tahun 2019, *Light Rail Transit* (LRT) merupakan angkutan kereta api jenis kereta api ringan dengan sistem pengoperasian elektrik pada jalurnya sendiri yang kendaraan apapun lainnya atau pejalan kaki tidak dapat mengakses jalur tersebut.

2. METODE PENELITIAN

Metode yang dilakukan dalam menganalisis data pada penelitian ini:

1. Studi Literatur: Dalam melakukan penulisan, penulis melakukan tahap studi literatur dengan:
 - a. Buku
 - b. Majalah
 - c. Jurnal

Tujuan dari menggunakan referensi-referensi di atas untuk mendapatkan pengetahuan tentang ruang lingkup dan subjek penelitian sebagai landasan teori dan dasar penelitian ini agar memahami dengan lebih baik.

2. Identifikasi Masalah: Melakukan pemetaan dari tujuan serta rumusan masalah yang ada.
3. Pengumpulan Data: Metode pengumpulan data dalam penelitian ini adalah kuesioner dan analisis.
4. Uji Validitas: Uji validitas merupakan parameter seberapa baik alat ukur yang digunakan untuk mengukur apa yang diukur. Ghozali (2009) berpendapat bahwa uji validitas untuk menentukan apakah suatu kuesioner sah atau tidak perlu dilakukan uji validitas. Validitas kuesioner dikatakan valid apabila pertanyaan tersebut dapat mengungkapkan apa yang dimaksud untuk diukur.
5. Uji Realibilitas: Sudjana (2004), reliabilitas dapat didefinisikan sebagai alat ketepatan dalam menilai apa yang dinilainya. Artinya, alat penilaian ini akan memberikan hasil yang sebanding kapan pun digunakan. *Reliability* merupakan awal munculnya/sumber dari kata reliabilitas, dalam kata lain keajegan pengukuran (Walizer, 1987). Sugiharto dan Situnjak (2006), acuan reliabilitas berasal dari keyakinan dengan adanya alat penelitian yang digunakan dalam mendapatkan informasi dapat dipercaya sebagai alat pengumpulan data serta memiliki kemampuan untuk menyampaikan fakta di lapangan. Menurut Ghozali (2009), reliabilitas dapat diukur melalui kuesioner sebagai indikator konstruk atau peubah. Dilihat dari jawaban responden dengan pernyataan yang stabil atau konsisten dari waktu ke waktu, kuesioner dapat dikatakan handal atau reliabel. Jika $\alpha > 0.90$ maka reliabilitas sempurna. Jika α antara $0.70 - 0.90$ maka reliabilitas tinggi. Jika α $0.50 - 0.70$ maka reliabilitas moderat. Jika $\alpha < 0.50$ maka reliabilitas rendah. Jika α rendah, kemungkinan satu atau beberapa item tidak reliabel (Noor, 2014).
6. Hasil Analisis: Dari data yang sudah valid dan reliabel, diolah dengan analisis deskriptif.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

Hasil Uji Validitas dan Reabilitas

Pengujian validitas data dilakukan dengan menggunakan korelasi *bivariate pearson* dan hasil yang didapatkan dari pengujian untuk setiap pertanyaan dikatakan valid apabila memiliki nilai taraf signifikan lebih kecil dari 0,01 dan nilai korelasi lebih besar dari 0,1. Selain melakukan pengujian validitas dilakukan juga pengujian reliabilitas. Pengujian reliabilitas data dilakukan dengan menggunakan teknik *Cronbach's alpha* dan hasil yang didapatkan dari pengujian untuk setiap pertanyaan dapat dikatakan reliabel apabila mendapatkan nilai *Cronbach's alpha* lebih besar dari 0,6. Dengan bantuan aplikasi IBM SPSS maka diperoleh hasil validitas dan reliabilitas seperti pada tabel 1 dan tabel 2:

Tabel 1. Uji Validitas dan Uji Reliabilitas Pengguna Fasilitas Tempat Perhentian

Kelompok Variabel	Pertanyaan	Validitas	Reliabilitas	Makna
Pola Perjalanan	Transportasi apa yang anda gunakan saat menuju stasiun LRT Harjamukti	0,852	0,622	Valid dan Diterima
	Seberapa sering anda menggunakan LRT dalam seminggu	0,703		Valid dan Diterima
	Tujuan perjalanan menggunakan LRT	0,721		Valid dan Diterima
Akses	Bagaimana Pandangan Anda Terkait Jarak Pedestrian Dari Tempat Perhentian Ke Stasiun LRT Harjamukti	0,810	0,634	Valid dan Diterima
	Bagaimana Pandangan Anda Terkait Lebar Trotoar/Pedestrian Dari Tempat Perhentian Ke Stasiun LRT Harjamukti	0,671		Valid dan Diterima
	Bagaimana Pandangan Anda Terkait Kondisi Permukaan Pedestrian Dari Tempat Perhentian Ke Stasiun LRT Harjamukti	0,758		Valid dan Diterima

Bagaimana Pandangan Anda Terkait Ramah Disabilitas Pedestrian Dari Tempat Tempat Perhentian Ke Stasiun LRT Harjamukti	0,650	0,634	Valid dan Diterima
---	-------	-------	-----------------------

Tabel 2. Uji Validitas dan Uji Reliabilitas Pengguna Fasilitas Parkir

Kelompok Variabel	Pertanyaan	Validitas	Reliabilitas	Makna
Pola Perjalanan	Transportasi apa yang anda gunakan saat menuju stasiun LRT Harjamukti	0,843	0,627	Valid dan Diterima
	Seberapa sering anda menggunakan LRT dalam seminggu	0,637		Valid dan Diterima
	Tujuan perjalanan menggunakan LRT	0,851		Valid dan Diterima
Parkir	Dimana Anda Biasa Memarkirkan Kendaraan Pribadi Anda	0,640	0,665	Valid dan Diterima
	Berapa lama anda menitipkan kendaraan anda ditempat parkir:	0,730		Valid dan Diterima
	Bagaimana Pendapat Anda Mengenai Tarif Di Tempat Anda Parkir	0,637		Valid dan Diterima
	Bagaimana Pandangan Anda Terkait Kondisi Lokasi/tempat anda Parkir kendaraan	0,702		Valid dan Diterima
Akses	Bagaimana Pandangan Anda Terkait Kondisi Permukaan Pedestrian Dari lokasi Parkir Kendaraan Umum Ke Stasiun LRT	0,758	0,695	Valid dan Diterima
	Bagaimana Pandangan Anda Terkait Lampu Penerangan Pedestrian Dari Tempat Parkir Ke Stasiun LRT Harjamukti	0,649		Valid dan Diterima
	Bagaimana Pandangan Anda Terkait Informasi Arah Dari Tempat Parkir Ke Stasiun LRT Harjamukti	0,635		Valid dan Diterima
	Bagaimana Pandangan Anda Terkait Ramah Disabilitas Pedestrian Dari Tempat Parkir Ke Stasiun LRT Harjamukti	0,680		Valid dan Diterima
	Bagaimana Pandangan Anda Terkait Jarak Pedestrian Dari Tempat Parkir Ke Stasiun LRT Harjamukti	0,626		Valid dan Diterima
	Bagaimana Pandangan Anda Terkait Lebar Trotoar/Pedestrian Dari Tempat Parkir Ke Stasiun LRT Harjamukti	0,609		Valid dan Diterima

Analisis Deskriptif

Metode pengolahan data kuantitatif dengan analisis deskriptif adalah cara yang membantu dalam menggambarkan, menunjukkan, atau merangkum data secara konstruktif. Metode ini menggunakan gambaran statistik yang membantu dalam memahami detail-data dengan merangkum dan menemukan pola dalam sampel data tertentu. Jumlah absolut yang dihasilkan dari sampel tidak selalu dapat dijelaskan. Oleh karena itu, untuk analisis yang lebih mendalam, diperlukan teknik inferensial. Namun, Anda masih dapat menggunakan angka untuk melihat variabel tunggal. Tujuan dari metode deskriptif adalah untuk memberikan uraian yang jelas, akurat, dan sistematis tentang suatu masalah berdasarkan informasi yang tersedia di bidang tersebut

Tempat Perhentian

Hubungan moda transportasi yang digunakan saat tempat perhentian dengan domisili dapat dijelaskan sebagai berikut. Responden yang berdomisili di Jakarta Timur mayoritas menggunakan angkutan umum diikuti kendaraan roda 2, kendaraan roda 4 dan angkutan kota. Sementara di luar Jakarta Timur mayoritas menggunakan angkutan umum diikuti kendaraan roda 4 dan kendaraan roda 2 serta angkutan kota. Dilihat pada tabel 3:

Tabel 3. Hubungan transportasi tempat perhentian dengan domisili

Transportasi Apa Yang Anda Gunakan Saat Menuju Stasiun LRT Harjamukti	Domisili	
	Jakarta Timur	Diluar Jakarta Timur
	Jumlah	Jumlah
Angkutan Kota(angkot/bus)	4	6
Angkutan Umum(Online/Jaklingko/transjakarta)	31	27
Kendaraan Roda 2	11	6
Kendaraan Roda 4	4	11

Hubungan moda transportasi yang digunakan saat tempat perhentian dengan lebar trotoar pedestrian dapat dijelaskan sebagai berikut. Responden mayoritas mengatakan trotoar pedestrian lebar yaitu pengguna angkutan umum diikuti kendaraan roda 2 dan kendaraan roda 4 dan yang terakhir angkutan kota. Dilihat pada tabel 4:

Tabel 4. Hubungan transportasi tempat perhentian dengan lebar trotoar

Bagaimana Pandangan Anda Terkait Lebar Trotoar Pedestrian Dari lokasi Tempat Perhentian Kendaraan Umum Ke Stasiun LRT	Transportasi Apa Yang Anda Gunakan Saat Menuju Stasiun LRT Harjamukti			
	Angkutan Kota(angkot/bus)	Angkutan Umum(Online/Jaklingko/transjakarta) = 2	Kendaraan Roda 2	Kendaraan Roda 4
	Jumlah	Jumlah	Jumlah	Jumlah
Sempit	3	6	3	1
Lebar	7	52	14	14

Hubungan moda transportasi yang digunakan saat tempat perhentian dengan ramah disabilitas pedestrian dapat dijelaskan sebagai berikut. Responden mayoritas mengatakan ramah disabilitas yaitu pengguna angkutan umum diikuti kendaraan roda 4 dan kendaraan roda 2 dan yang terakhir angkutan kota. Dilihat pada tabel 5:

Tabel 5. Hubungan transportasi tempat perhentian dengan ramah disabilitas

Bagaimana Pandangan Anda Terkait Ramah Disabilitas Pedestrian Dari lokasi Tempat Perhentian Kendaraan Umum Ke Stasiun LRT	Transportasi Apa Yang Anda Gunakan Saat Menuju Stasiun LRT Harjamukti			
	Angkutan Kota(angkot/bus)	Angkutan Umum(Online/Jaklingko/transjakarta) = 2	Kendaraan Roda 2	Kendaraan Roda 4
	Jumlah	Jumlah	Jumlah	Jumlah
Tidak	10	4	4	0
Iya	0	54	13	15

Hubungan moda transportasi yang digunakan saat tempat perhentian dengan jarak pedestrian dapat dijelaskan sebagai berikut. Responden mayoritas mengatakan jarak pedestrian sangat dekat menuju stasiun LRT Harjamukti yaitu pengguna angkutan umum diikuti kendaraan roda 2 dan kendaraan roda 4 dan yang terakhir angkutan kota. Dilihat pada tabel 6:

Tabel 6. Hubungan transportasi tempat perhentian dengan jarak pedestrian

Bagaimana Pandangan Anda Terkait Jarak Pedestrian Dari lokasi Tempat Perhentian Kendaraan Umum Ke Stasiun LRT	Transportasi Apa Yang Anda Gunakan Saat Menuju Stasiun LRT Harjamukti			
	Angkutan Kota(angkot/bus)	Angkutan Umum(Online/Jaklingko/transjakarta)	Kendaraan Roda 2	Kendaraan Roda 4
	Jumlah	Jumlah	Jumlah	Jumlah
Sangat Jauh	10	2	1	2
Jauh	0	3	0	0
Dekat	0	14	6	4
Sangat Dekat	0	39	10	9

Hubungan moda transportasi yang digunakan saat tempat perhentian dengan kondisi permukaan pedestrian dapat dijelaskan sebagai berikut. Responden mayoritas mengatakan jarak pedestrian sangat baik dan baik yaitu pengguna angkutan umum diikuti kendaraan roda 2 dan kendaraan roda 4 dan yang terakhir angkutan kota. Dilihat pada tabel 7:

Tabel 7. Hubungan transportasi tempat perhentian dengan kondisi permukaan pedestrian

Bagaimana Pandangan Anda Terkait Lebar Trotoar Pedestrian Dari lokasi Tempat Parkir Ke Stasiun LRT	Dimana Anda Biasa Memarkirkan Kendaraan Pribadi Anda	
	Taman Rekreasi Wiladatika	Mal Cibubur Junction
	Jumlah	Jumlah
Sempit	3	15
Lebar	35	45

Parkir

Hubungan lokasi kendaraan yang digunakan saat parkir dengan lebar trotoar pedestrian dapat dijelaskan sebagai berikut. Responden mayoritas mengatakan trotoar pedestrian lebar yaitu pengguna lokasi parkir Mal Cibubur Junction dan yang terakhir Taman Rekreasi Wiladatika. Dilihat pada tabel 8:

Tabel 8. Hubungan lokasi parkir kendaraan dengan lebar trotoar

Bagaimana Pandangan Anda Terkait Kondisi Permukaan Pedestrian Dari lokasi Tempat Perhentian Kendaraan Umum Ke Stasiun LRT	Transportasi Apa Yang Anda Gunakan Saat Menuju Stasiun LRT Harjamukti			
	Angkutan Kota(angkot/bus)	Angkutan Umum(Online/Jaklingko /transjakarta)	Kendaraan Roda 2	Kendaraan Roda 4
	Jumlah	Jumlah	Jumlah	Jumlah
Kurang Baik	1	1	0	0
Cukup Baik	1	2	0	1
Baik	3	32	7	5
Sangat Baik	5	23	10	9

Hubungan lokasi kendaraan yang digunakan saat parkir dengan ramah disabilitas pedestrian dapat dijelaskan sebagai berikut. Responden mayoritas mengatakan tidak ramah disabilitas yaitu pengguna lokasi parkir Mal Cibubur Junction dan yang terakhir Taman Rekreasi Wiladatika. Dilihat pada tabel 9:

Tabel 9. Hubungan lokasi parkir kendaraan dengan ramah disabilitas

Bagaimana Pandangan Anda Terkait Ramah Disabilitas Pedestrian Dari lokasi Tempat Parkir Ke Stasiun LRT	Dimana Anda Biasa Memarkirkan Kendaraan Pribadi Anda	
	Taman Rekreasi Wiladatika	Mal Cibubur Junction
	Jumlah	Jumlah
Tidak	27	49
Iya	11	12

Hubungan lokasi kendaraan yang digunakan saat parkir dengan jarak pedestrian ke stasiun LRT Harjamukti dapat dijelaskan sebagai berikut. Responden mayoritas mengatakan sangat jauh yaitu pengguna lokasi parkir Mal Cibubur Junction dan yang terakhir Taman Rekreasi Wiladatika. Dilihat pada tabel 10:

Tabel 10. Hubungan lokasi parkir kendaraan dengan jarak pedestrian

Dimana Anda Biasa Memarkirkan Kendaraan Pribadi Anda	Bagaimana Pandangan Anda Terkait Jarak Pedestrian Dari lokasi Tempat Parkir Ke Stasiun LRT			
	Sangat Jauh	Jauh	Dekat	Sangat Dekat
	Jumlah	Jumlah	Jumlah	Jumlah
Taman Rek Wiladatika	31	7	0	0
Mal Cibubur Junction	53	6	0	1

Hubungan lokasi kendaraan yang digunakan saat parkir dengan kondisi permukaan pedestrian dapat dijelaskan sebagai berikut. Responden mayoritas mengatakan baik yaitu pengguna lokasi parkir Mal Cibubur Junction dan yang terakhir Taman Rekreasi Wiladatika. Dilihat pada tabel 11:

Tabel 11. Hubungan lokasi parkir kendaraan dengan kondisi permukaan

Bagaimana Pandangan Anda Terkait Kondisi Permukaan Pedestrian Dari lokasi Tempat Parkir Ke Stasiun LRT	Dimana Anda Biasa Memarkirkan Kendaraan Pribadi Anda	
	Taman Rekreasi Wiladatika	Mal Cibubur Junction
	Jumlah	Jumlah
Kurang Baik	0	0
Cukup Baik	0	0
Baik	16	36
Sangat Baik	22	25

Hubungan lokasi kendaraan yang digunakan saat parkir dengan kondisi lokasi parkir dapat dijelaskan sebagai berikut. Responden mayoritas mengatakan baik yaitu pengguna lokasi parkir Mal Cibubur Junction dan yang terakhir Taman Rekreasi Wiladatika. Dilihat pada tabel 12:

Tabel 12. Hubungan lokasi parkir kendaraan dengan kondisi lokasi parkir

Bagaimana Pandangan Anda Terkait Kondisi Lokasi Tempat Anda Parkir Kendaraan Ke Stasiun LRT	Dimana Anda Biasa Memarkirkan Kendaraan Pribadi Anda	
	Taman Rekreasi Wiladatika	Mal Cibubur Junction
	Jumlah	Jumlah
Kurang Baik	0	0
Cukup Baik	5	1
Baik	30	42
Sangat Baik	2	17

Hubungan lokasi kendaraan yang digunakan saat parkir dengan informasi arah pedestrian dapat dijelaskan sebagai berikut. Responden mayoritas mengatakan ada yaitu pengguna lokasi parkir Mal Cibubur Junction dan yang terakhir Taman Rekreasi Wiladatika. Dilihat pada tabel 13:

Tabel 13. Hubungan lokasi parkir kendaraan dengan informasi arah

Bagaimana Pandangan Anda Terkait Informasi Arah Tujuan Pedestrian Dari lokasi Tempat Parkir Ke Stasiun LRT	Dimana Anda Biasa Memarkirkan Kendaraan Pribadi Anda	
	Taman Rekreasi Wiladatika	Mal Cibubur Junction
	Jumlah	Jumlah
Tidak	11	23
Ada	27	38

Hubungan lokasi kendaraan yang digunakan saat parkir dengan lampu penerangan pedestrian dapat dijelaskan sebagai berikut. Responden mayoritas mengatakan ada yaitu pengguna lokasi parkir Mal Cibubur Junction dan yang terakhir Taman Rekreasi Wiladatika. Dilihat pada tabel 14:

Tabel 14. Hubungan lokasi parkir kendaraan dengan lampu penerangan

Bagaimana Pandangan Anda Terkait Lampu Penerangan Pedestrian Dari lokasi Tempat Parkir Ke Stasiun LRT	Dimana Anda Biasa Memarkirkan Kendaraan Pribadi Anda	
	Taman Rekreasi Wiladatika	Mal Cibubur Junction
	Jumlah	Jumlah
Tidak	12	23
Ada	26	38

Hubungan lokasi kendaraan dan tarif parkir yang digunakan saat parkir dengan lama menitipkan kendaraan dapat dijelaskan sebagai berikut. Responden mayoritas mengatakan mahal yaitu pengguna lokasi parkir Mal Cibubur Junction dan yang terakhir Taman Rekreasi Wiladatika. Dilihat pada tabel 15:

Tabel 15. Hubungan lokasi parkir kendaraan dan tarif parkir dengan lama menitipkan kendaraan

Berapa Lama Anda Menitipkan Kendaraan Anda Di Tempat Parkir	Bagaimana Pandangan Anda Mengenai Tarif Di Tempat Anda Parkir							
	Sangat Mahal		Mahal		Cukup Murah		Sangat Murah	
	Dimana Anda Biasa Memarkirkan Kendaraan Pribadi Anda							
	Taman Rek Wiladatika	Mal Cibubur Junction	Taman Rek Wiladatika	Mal Cibubur Junction	Taman Rek Wiladatika	Mal Cibubur Junction	Taman Rek Wiladatika	Mal Cibubur Junction
≤ 4 Jam	12	13	4	0	0	1	0	0
< 4 Jam	15	11	7	33	0	3	0	0

4. KESIMPULAN DAN SARAN

KESIMPULAN

1. Dilihat dari seluruh pengguna angkutan kota menyatakan bahwa fasilitas tempat perhentian yang tersedia sangat jauh menuju stasiun LRT Harjamukti, trotoar lebar, kondisi permukaan baik dan tidak ramah disabilitas.
2. Untuk pengguna angkutan umum dan pengguna kendaraan pribadi menyatakan bahwa fasilitas tempat perhentian yang tersedia sangat dekat menuju stasiun LRT Harjamukti, trotoar lebar, kondisi permukaan baik dan ramah disabilitas.
3. Dilihat dari seluruh pengguna fasilitas parkir menyatakan Akses dari lokasi parkir Taman Rekreasi Wiladatika ke stasiun LRT Harjamukti sangat jauh, trotoar lebar, Kondisi Permukaan Sangat Baik, ada lampu penerangan, ada informasi arah jalan, dan tidak ramah disabilitas.
4. Untuk pengguna fasilitas parkir menyatakan Akses dari lokasi parkir Mal Cibubur Junction ke stasiun LRT Harjamukti sangat jauh, trotoar lebar, Kondisi Permukaan Baik, ada lampu penerangan, ada informasi arah jalan, dan tidak ramah disabilitas.
5. Untuk pengguna fasilitas parkir kendaraan pribadi menyatakan bahwa fasilitas lokasi parkir yang tersedia dalam kondisi baik dan biaya parkir masih tergolong sangat mahal.

SARAN

1. Dari sisi pengguna parkir masih perlu adanya peningkatan fasilitas pedestrian yang nyaman dan aman bagi seluruh pengguna karena jarak yang sangat jauh menuju stasiun LRT Harjamukti dan menjadi tidak ramah disabilitas.
2. Perlu di kaji Kembali untuk lokasi tempat perhentian penumpang angkutan kota yang tidak diperbolehkan menggunakan fasilitas tempat perhentian stasiun LRT Harjamukti.
3. Perlu ditingkatkan dan ditinjau Kembali terkait kerja sama penyedia lapangan parkir dengan stasiun LRT Harjamukti terkait biaya parkir agar bisa lebih murah dari saat ini karena keluhan pengguna yang masih mahal.

DAFTAR PUSTAKA

- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Undang-Undang Republik Indonesia. (2007). Jakarta.
- Djie, T. N., & Sumarno, S. (2020). Evaluasi Teknis Rencana Jalur Light Rail Transit (Lrt) Di Wilayah Bandung Raya. *Reka Geomatika*, 11-25.
- Ghozali, I. (2016). Aplikasi Analisis Multivariete Dengan Program IBM SPSS 23 Vol. Edisi 8. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Girma, M., & Woldetensae, B. (2022). Scientific Journal of Silesian University of Technology Series Transpor: Evaluating users' satisfaction in public transit service: a case of Addis Ababa city. Ethiopia.
- Hadihardaja, J. (2007). *Sistem Transportasi*. Jakarta : Universitas Guru Darma.
- Karya, P. A. (2018). *Executive Summary Feasibility Study Lrt*. In *Lrt Jabodebek* Issue. 2 ed Vol. 59.
- Noor, W. (2014). *Uji Validitas dan Reliabilitas*. Diambil kembali dari Qmc Binus: <https://qmc.binus.ac.id/2014/11/01/u-j-i-v-a-l-i-d-i-t-a-s-d-a-n-u-j-i-r-e-l-i-a-b-i-l-i-t-a-s/>.
- Obsie, A., Woldeamanuel, M., & Woldetensae, B. (2020). Service quality of addis ababa light rail transit: Passengers' views and perspectives. *Urban Rail Transit*.
- Peraturan Menteri Perhubungan tentang Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api Nomor Pm 63 Tahun 2019. (2019). Jakarta.
- Qolby, B. S. (2018). Perbedaan Tingkat Penggunaan Kendaraan Umum: Uji Mann Whitney Dalam Statistika Non Parametrik.
- Kompas. (2023). *Warga Cibubur Butuh Transportasi Feeder ke Stasiun LRT Harjamukti*. Jakarta: Megapolitan Kompas. Diambil kembali dari Megapolitan Kompas: <https://megapolitan.kompas.com/read/2023/08/31/12492971/warga-cibubur-butuh-transportasi-feeder-ke-stasiun-lrt-harjamukti>.
- Sinclair, O. (2019). *Big Year Ahead For North American Lrt.Railway Age*. Diambil kembali dari Railwayage: <https://www.Railwayage.Com/Passenger/Light-Rail/Big-Year-Ahead-For-North-American-Lrt/>
- Tjahjono, T., Kusuma, A., & Septiawan, A. (2020). The Greater Jakarta Area Commuters Travelling Pattern. *Transportation Research Procedia*, 582-592.