

PENGARUH AKSESIBILITAS TERHADAP PENGGUNA TRANSPORTASI KERETA *COMMUTER LINE, STASIUN SUDIMARA*

(The Effect Of Accessibility On Users Of Commuter Line Train Transportation, Sudimara Station)

Nahda Nadia Al Aulia¹, A.R. Indra Tjahjani¹

¹Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Pancasila, Jakarta

E-mail: 4220217004@univpancasila.ac.id

Diterima 26 April 2022, Disetujui 25 Mei 2022

ABSTRAK

Kota Tangerang Selatan yang merupakan wilayah penyangga ibukota negara memiliki 3 pintu masuk utama yaitu jalan tol BSD - Pondok Indah, Tol JORR 2 Cinere - Kunciran dan kereta *commuter line*. Meningkatnya jumlah kendaraan bermotor baik kendaraan pribadi dan terutama kendaraan umum dengan daya angkut kecil, serta pertumbuhan ruas jalan yang terbatas menyebabkan terjadinya kemacetan. Dengan peningkatan jumlah kendaraan yang sangat cepat, maka perlu upaya untuk mengurangi lalu lintas di jalan, dengan cara menyediakan fasilitas transportasi massal salah satunya kereta *commuter line*, namun minat masyarakat masih kurang dalam menggunakan angkutan umum khususnya kereta *commuter line*. Salah satu aspek penting yang memengaruhi minat penumpang terhadap keseluruhan perjalanan menggunakan kereta *commuter line* adalah aksesibilitas stasiun. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui tingkat kepuasan, atribut aksesibilitas dan frekuensi pengalaman negatif pengguna terhadap aksesibilitas kereta *commuter line* di Stasiun Sudimara dengan bantuan aplikasi SPSS 22. Sedangkan metode untuk menganalisa menggunakan metode importance performance analysis (IPA) dan regresi ordinal logit. Dari hasil analisa, faktor yang harus diperhatikan dan diperbaiki bagi pengguna kendaraan yaitu tempat naik dan turun penumpang dan jalur untuk pengguna kendaraan sedangkan untuk faktor yang harus diperbaiki dan diperhatikan bagi pejalan kaki yaitu fasilitas untuk pejalan kaki, dan pencahayaan di tempat naik dan turun penumpang. Untuk hasil analisa, faktor yang harus diperhatikan dan diperbaiki terhadap atribut aksesibilitas yaitu papan informasi, petunjuk arah dan pencahayaan di tempat naik dan turun penumpang. Sedangkan untuk hasil analisa frekuensi pengalaman negatif dalam perjalanan menuju Stasiun Sudimara atribut yang berpengaruh yaitu jarak dan waktu tempuh.

Kata Kunci : Kota Tangerang Selatan, Kereta *Commuter Line*, Stasiun Sudimara, *Importance Performance Analysis (IPA)*, Regresi *Ordinal Logit*

ABSTRACT

South Tangerang city, which is a buffer zone for the national capital, has 3 main entrances, namely the BSD - Pondok Indah toll road, the JORR 2 Cinere - Kunciran toll road and the commuter line. The increasing number of motorized vehicles, both private vehicles and especially public vehicles with small carrying capacity, as well as the limited growth of road segments cause congestion. With a very fast increase in the number of vehicles, efforts are needed to reduce traffic on the road, by providing mass transportation facilities, one of which is the commuter line, but public interest is still lacking in using public transportation, especially the commuter line. One important aspect that influences passenger interest in the overall journey using the commuter line is the accessibility of the station. This study was conducted to determine the level of satisfaction, accessibility attributes and the frequency of negative user experiences with the accessibility of the commuter line at the Sudimara station using the SPSS 22 application. Meanwhile, the method to analyze using the importance performance analysis (IPA) and ordinal logit regression. From the results of the analysis, the factors that must be considered and improved for vehicle users are the place to get on and off passengers and the path for vehicle users, while the factors that must be repaired and considered for pedestrians are facilities for pedestrians, and lighting in the places where passengers get on and off. For the results of the analysis, the factors that must be considered and improved on the accessibility attributes are information boards, directions and lighting at the boarding and alighting places. While for the results of the analysis of the frequency of negative experiences on the way to the Sudimara station the influential attributes are distance and travel time.

Keywords: South Tangerang City, Commuter Line Train, Sudimara Station, *Importance Performance Analysis (IPA)*, *Ordinal Logit*

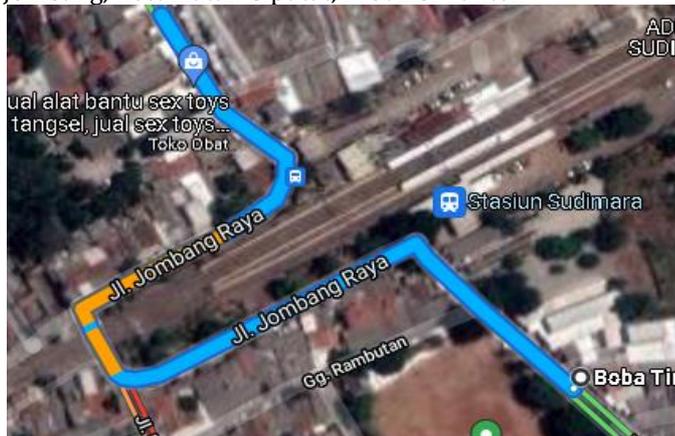
PENDAHULUAN

Suatu kota terbentuk karena dipengaruhi oleh sistem transportasi yang ada di kota tersebut. Kota Tangerang Selatan yang merupakan wilayah penyangga ibukota negara memiliki 3 pintu masuk utama yaitu jalan tol BSD - Pondok Indah, Tol JORR 2 Cinere - Kunciran dan kereta *commuter line*. Secara keseluruhan, regionalisasi transportasi antara DKI Jakarta, Kota Tangerang, Kabupaten Tangerang dan Kota Tangerang Selatan serta daerah lainnya di sebelah barat Kota Tangerang Selatan (Kota Depok dan Kabupaten Bogor) dicirikan oleh arus lalu lintas yang sangat padat. Karakteristik lalu lintas ditandai dengan pola pergerakan pertama ke pusat kota dan ke arah Jakarta pada pagi hari dan sebaliknya pada sore hari dengan kemacetan yang tinggi terutama pada jam-jam sibuk. Meningkatnya jumlah kendaraan bermotor baik kendaraan pribadi dan terutama kendaraan umum dengan daya angkut kecil, serta pertumbuhan ruas jalan yang terbatas menyebabkan meningkatnya kepadatan lalu lintas sehingga menimbulkan kemacetan [1]. Dengan peningkatan jumlah kendaraan yang sangat cepat, maka perlu upaya untuk mengurangi lalu lintas di jalan, dengan cara menyediakan fasilitas transportasi massal salah satunya kereta *commuter line*. Masyarakat JABODETABEK menjadikan kereta rel listrik sebagai transportasi darat andalan, yang disebut dengan KRL Commuter Line Jabodetabek [2]. Menurut sekretaris jenderal kementerian perhubungan (KEMENHUB) Djoko Susanto, sampai dengan akhir tahun 2019, jumlah pengguna transportasi umum baru mencapai 34 persen [3].

Stasiun merupakan tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yang menggunakan jasa transportasi kereta api [4], dengan jumlah 80 stasiun untuk 6 jalur. Salah satu aspek penting yang memengaruhi kepuasan penumpang terhadap keseluruhan perjalanan menggunakan kereta api adalah aksesibilitas stasiun. Jarak antara satu stasiun dengan stasiun lainnya relatif jauh, padahal perjalanan menuju ke stasiun merupakan bagian penting pada perjalanan menggunakan kereta, yang perlu diperhitungkan dalam upaya meningkatkan penggunaan kereta api [5]. Dengan data-data tersebut minat masyarakat masih kurang dari target yang diharapkan. Maka dari itu pemerintah harus bisa menarik minat masyarakat untuk beralih ke transportasi umum khususnya kereta *commuter line*. Salah satu aspek penting yang memengaruhi minat penumpang terhadap keseluruhan perjalanan menggunakan kereta *commuter line* adalah aksesibilitas stasiun. Kebutuhan aksesibilitas terhadap suatu moda transportasi bagi setiap kelompok masyarakat sangatlah penting. Terutama bagi pengguna jasa kereta *commuter line* di Stasiun Sudimara. Aksesibilitas merupakan ukuran kemudahan suatu tata guna lahan dalam kaitannya antara satu sama lain dan kemudahan lokasi tersebut dicapai melalui sistem jaringan transportasi. Berdasarkan latar belakang tersebut, tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis faktor-faktor yang berpengaruh terhadap persepsi pengguna kereta *commuter line* mengenai atribut aksesibilitas, frekuensi pengalaman negatif terhadap tingkat aksesibilitas stasiun kereta *commuter line* secara keseluruhan di Stasiun Sudimara dan tingkat kepuasan pengguna terhadap aksesibilitas di Stasiun Sudimara.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilakukan di Stasiun Sudimara yaitu di jalan Jombang Raya, Kota Tangerang Selatan, Kelurahan Jombang, Kecamatan Ciputat, Provinsi Banten



Gambar 1. Lokasi survei

Peneliti melakukan pengamatan di dua titik lokasi yaitu di pintu selatan dan pintu utara Stasiun Sudimara. Dimana dari hasil pengamatan bahwa adanya ketidaknyamanan untuk para pengguna kendaraan maupun pejalan kaki ketika sudah keluar dari area Stasiun Sudimara. Kondisi eksisting di pintu selatan dan pintu utara di Stasiun Sudimara dapat dilihat pada gambar 2.

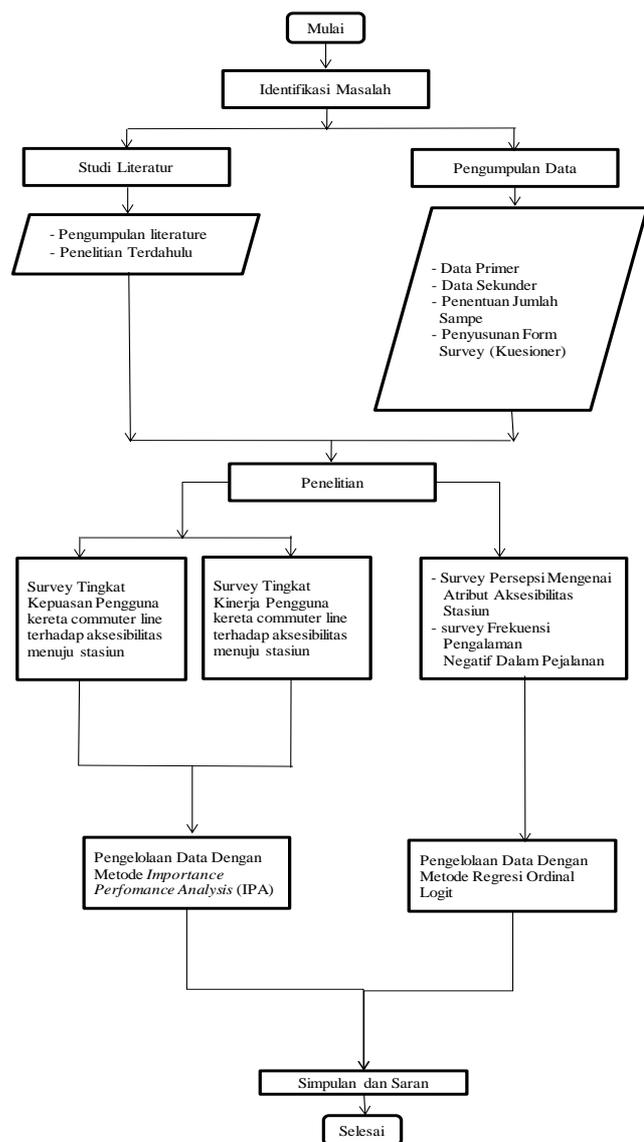


Gambar 2. Foto-foto lokasi eksisting jalan menuju Stasiun Sudimara (a) Foto eksisting pintu selatan (b) Foto eksisting pintu utara

Terlihat pada foto-foto lokasi eksisting jalan menuju Stasiun Sudimara di pintu utara maupun selatan. Tidak adanya fasilitas seperti jalur khusus bagi pejalan kaki mengakibatkan pejalan kaki menggunakan badan jalan ketika ingin menuju Stasiun Sudimara dan kurangnya penerangan di jalur tersebut membuat pejalan kaki harus ekstra berhati-hati dalam melangkah karena kondisi jalan yang berlubang. Sedangkan bagi pengguna kendaraan tidak adanya fasilitas tempat naik dan turun penumpang mengakibatkan kemacetan dimana angkutan umum sering berhenti di badan jalan dan itu membuat terjadinya

kemacetan. Dari hasil pengamatan ini di perolehlah data survei dalam bentuk kuesioner dimana peneliti ingin melihat tingkat kepuasan dan harapan bagi pengguna kendaraan maupun bagi pejalan kaki terhadap tingkat aksesibilitas di Stasiun Sudimara. dimana hasil data survei itu akan diolah menggunakan metode *Importance Performance Analysis* (IPA) dan regresi ordinal logit

Bagan Alir Penelitian



Gambar 3. Bagan alir penelitian

• Identifikasi Masalah

Identifikasi masalah adalah tahapan awal yang dilakukan pada penelitian ini. Pada tahapan ini dilakukan penentuan masalah apa yang sering terjadi. Masing-masing komponen tersebut adalah:

1. Kepuasan dan harapan pengguna terhadap aksesibilitas menuju Stasiun Sudimara
2. Persepsi pengguna kereta *commuter line* terhadap atribut aksesibilitas Stasiun Sudimara
3. Tingkat frekuensi pengalaman negatif terhadap aksesibilitas Stasiun Sudimara

• Studi Literatur

Studi literatur yang diperlukan dalam penelitian ini yakni teori mengenai harapan pengguna kereta *commuter line* dan aksesibilitas menuju stasiun. Selain dasar teori tersebut diperlukan studi dari penelitian sebelumnya yang berkaitan dengan kasus penelitian yang akan diambil.

• Pengumpulan Data

Data-data yang diperlukan sebagai bahan informasi dan evaluasi yang diperlukan di antaranya:

a) Data Primer

Data primer dilakukan dengan menyebarkan form kuesioner yang melibatkan sejumlah responden sebagai sampel. Sampel yang digunakan meliputi penumpang kereta *commuter line*. Kuesioner ini terbagi menjadi 4 bagian yang meliputi pembahasan ;

1. Kondisi umum responden
2. Persepsi mengenai atribut aksesibilitas stasiun
3. Frekuensi pengalaman negatif dalam perjalanan menuju stasiun dan
4. Kepuasan pengguna terhadap aksesibilitas di Stasiun Sudimara

Kuesioner kepuasan penumpang kereta *commuter line* dibuat berdasarkan 4 (empat) determinan kriteria pengukuran aksesibilitas yang ideal, yaitu:

- Kenyamanan
- Keamanan
- Aksesibilitas
- Fasilitas antar moda

b) Data Sekunder

Data sekunder berupa jumlah penumpang kereta *commuter line* di Stasiun Sudimara tahun 2021.

• Penentuan Jumlah Sampel

Untuk menentukan jumlah sampel yang akan digunakan dalam penelitian ini menggunakan rumus Slovin yang dikutip dari Sevilla (1994) sebagai berikut :

$$n = N1 + Ne2 \dots\dots\dots(1)$$

dimana:

- n : jumlah sampel
- N : jumlah populasi per tahun
- e : faktor ketidaktelitian dalam pengambilan sampel yang diharapkan. Umumnya digunakan 1%, 5% dan 10%.

Pada penelitian ini jumlah responden sebanyak 100 responden untuk penumpang kereta *commuter line* di Stasiun Sudimara.

• Survei (Kuesioner)

Survei (kuesioner) disini sebagai tahapan untuk penyebaran kuesioner kepada pengguna kereta *commuter line* untuk diketahui tingkat kepuasan dan harapan pengguna kereta *commuter line* terhadap aksesibilitas, persepsi pengguna kereta *commuter line* terhadap atribut aksesibilitas Stasiun Sudimara, dan tingkat frekuensi pengalaman negatif terhadap aksesibilitas Stasiun Sudimara

- Analisa tingkat kepuasan dan kinerja pengguna kereta *commuter line* terhadap aksesibilitas Stasiun Sudimara

Analisa tingkat kepuasan dan kinerja pengguna kereta *commuter line* terhadap aksesibilitas dengan memberikan kuesioner kepada pengguna kereta *commuter line* di Stasiun Sudimara. Kemudian dianalisa dengan menggunakan kuadran dan analisa importance performance analysis (IPA). Tahapan analisa pelayanan menggunakan analisa importance performance analysis (IPA) dengan software SPSS.

- Analisa Persepsi pengguna kereta *commuter line* terhadap atribut aksesibilitas Stasiun Sudimara dan Tingkat frekuensi pengalaman negatif terhadap aksesibilitas Stasiun Sudimara

Pengujian dengan analisis regresi ordinal logit ditujukan kepada persepsi pengguna kereta *commuter line* terhadap atribut aksesibilitas dan pengalaman negatif terhadap tingkat aksesibilitas di Stasiun Sudimara. Pada pembentukan model regresi ordinal logit langkah awal adalah menerapkan variabel bebas dan terikat. Penerapan variabel-variabel tersebut adalah sebagai berikut:

a) Variabel bebas

Variabel bebas pada penelitian ini terdapat pada susunan form survei (kuesioner)

b) Variabel terikat

Variabel terikat pada penelitian ini terdapat pada susunan form survei (kuesioner) yang pertama yaitu pada bagian yang berisi pertanyaan-pertanyaan terkait aksesibilitas.

• Simpulan dan Saran

Tahap akhir yang dilakukan adalah penarikan kesimpulan dimana akan disimpulkan hasil dari penelitian yang dilakukan. Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat memberikan gambaran lebih jelas tentang harapan pengguna kereta *commuter line* terhadap aksesibilitas, persepsi pengguna terhadap atribut aksesibilitas dan pengalaman negatif pengguna kereta *commuter line* terhadap aksesibilitas.

HASIL DAN PEMBAHASAN

• Kondisi Umum Responden

Data pada Tabel 1 menunjukkan bahwa mayoritas responden berjenis kelamin perempuan yang berjumlah 71 orang, sebagian besar berusia 19 tahun – 30 tahun. Dengan pekerjaan sebagai pegawai swasta. Dan sebagian besar berpenghasilan berkisar > Rp. 5.000.000.

Tabel 1. Kondisi umum responden

Karateristik Responden		Jumlah
	Ibu Rumah Tangga	2
	Pegawai Swasta	37
	Lainnya	11
Jumlah Penghasilan	< Rp. 3.500.000	15
	Rp. 3.500.000 – Rp. 4.000.000	21
	>Rp. 5.000.000	43
	Tidak/Belum Berpenghasilan	16
Tujuan Perjalanan	Bekerja	19
	Berbelanja	35
	Rekreasi	34
	sekolah	3
	Lainnya	9
Jumlah Moda Transportasi Yang Digunakan Menuju Stasiun	1 moda	75
	2 moda	25
Jarak Tempuh	< 500 meter	12
	500 meter - 1 kilometer	21
	1 kilometer - 5 kilometer	44
	5 kilometer - 10 kilometer	11
	> 10 kilometer	12
Waktu Tempuh	5 menit - 15 menit	56
	15 menit - 30 menit	32
	30 menit - 45 menit	4
	45 menit - 60 menit	5
	> 60 menit	3
Moda Transportasi Yang Digunakan	berjalan kaki	50
	Menggunakan kendaraan (angkutan umum, ojek online, atau kendaraan pribadi)	50

Umumnya responden memiliki tujuan perjalanan menggunakan kereta *commuter line* untuk berbelanja. Dimana jumlah moda yang digunakan untuk menuju stasiun yaitu 1 moda transportasi. Umumnya jarak tempuh untuk menuju Stasiun Sudimara berkisaran 1 km – 5 km dengan waktu tempuh bekirsaran 15 menit – 30 menit dengan menggunakan moda transportasi berjalan kaki atau berkendara.

- Analisis Tingkat Kepuasan dan Harapan dengan Metode *Importance Performance Analysis* (IPA)

Data non fisik yang digunakan dalam penelitian ini berupa kuisisioner yang diformulasikan dalam pertanyaan – pertanyaan. Dimana semua item pertanyaan yang diajukan dapat dikelompokkan menjadi 4 dimensi kualitas pelayanan. 4 dimensi pelayanan tersebut adalah sebagai berikut:

Karateristik Responden		Jumlah
Jenis Kelamin	Laki-Laki	29
	Perempuan	71
Usia	< 18 thn	2
	19 thn - 30 thn	38
	31 thn - 45 thn	17
	46 thn - 55 thn	35
	> 55 thn	8
Jenis Pekerjaan	Pelajar/Mahasiswa	16
	PNS/BUMN	34

1. Kenyamanan
2. Keamanan
3. Aksesibilitas
4. Fasilitas antar moda

Dari 4 dimensi dibuat menjadi 16 pertanyaan yang berhubungan dengan dimensi tersebut. dimana responden akan dibagi menjadi 2 kelompok yaitu kelompok responden yang menggunakan kendaraan dan pejalan kaki untuk menuju Stasiun Sudimara.

pejalan kaki, terlihat bahwa pengguna kereta *commuter line* belum merasa puas dengan kondisi akses jalur masuk ke Stasiun Sudimara, fasilitas untuk pejalan kaki di Stasiun Sudimara, kondisi tempat parkir di Stasiun Sudimara, kondisi tempat naik dan turun penumpang dan kondisi pencahayaan ditempat naik dan turun penumpang merupakan salah satu atribut yang dianggap penting oleh pengguna kereta *commuter line* dan Pengguna kereta *commuter line* menilai perlu adanya perbaikan pada atribut tersebut.

• Analisis Regresi Ordinal Logit

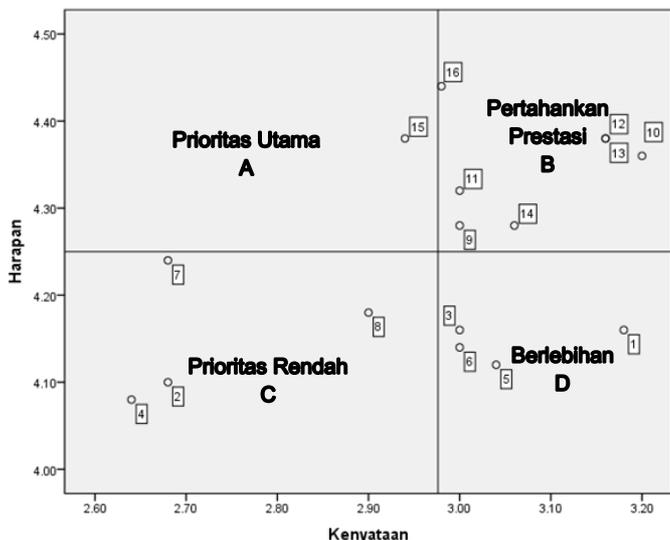
Tabel 2. Estimasi regresi ordinal logit terhadap atribut aksesibilitas stasiun

	Estimate	Std Error	Wald	Df	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
Threshold							
[Y =2]	42.531	1356.509	.001	1	.047	2616.177	2701.239
[Y =3]	121.993	1900.695	.004	1	.037	3603.300	3847.286
Location							
[X1 =3]	-25.448	410.235	.004	1	.060	829.494	778.599
[X2 =4]	26.129	410.239	.004	1	.040	777.924	830.182
[X3 =4]	81.506	1056.551	.006	1	.027	1989.296	2152.308
[X4 =4]	40.828	1356.506	.001	1	.038	2617.875	2699.531
[X5 =1]	41.509	1356.507	.001	1	.023	2617.196	2700.214

Keterangan:

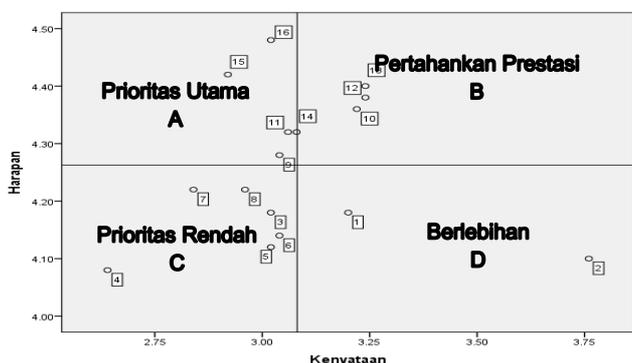
- X1 : Biaya yang dikeluarkan untuk mencapai stasiun dengan diantar (termasuk biaya parkir, jika ada) dan menggunakan kendaraan pribadi (penumpang) menuju stasiun cukup terjangkau
- X2 : Terdapat jalur masuk kendaraan ke stasiun yang terlihat jelas dan mudah diakses dari jaringan jalan sekitar stasiun
- X3 : Terdapat papan informasi dan petunjuk arah untuk tempat turun dan naik penumpang (tempat drop off) yang jelas
- X4 : Terdapat pencahayaan yang baik pada tempat turun dan naik penumpang (tempat drop off)
- X5 : Tersesat dalam perjalanan menuju stasiun yang menyebabkan keterlambatan

Estimasi model regresi ordinal logit yang disajikan pada Tabel 2 menghasilkan 4 variabel berpengaruh, yaitu variabel dengan nilai signifikansi lebih kecil dari α yang digunakan, yaitu 0,05. Hal ini menyatakan bahwa atribut yang berpengaruh terhadap penilaian responden mengenai tingkat aksesibilitas stasiun adalah jalur masuk kendaraan menuju stasiun, papan informasi, petunjuk arah tempat & naik penumpang dan pencahayaan tempat turun & naik penumpang. dan penilaian mengenai data frekuensi pengalaman negatif dalam perjalanan dapat dilihat pada Tabel 3.



Gambar 4. Diagram kartesius Importance Performance Analysis (IPA) bagi pengguna kendaraan

Dari hasil analisa yang ditunjukkan pada Gambar 2 tingkat kepuasan pengguna terhadap aksesibilitas menuju stasiun khususnya bagi pengguna kendaraan, terlihat bahwa pengguna kereta *commuter line* belum merasa puas dengan kondisi tempat dan naik turun penumpang dan kondisi jalur untuk pengguna kendaraan, dimana merupakan salah satu atribut yang dianggap penting oleh pengguna kereta *commuter line* dan Pengguna kereta *commuter line* menilai perlu adanya perbaikan pada atribut tersebut. Sedangkan untuk gambar diagram kartesius Interpretasi dari Importance and Performance Analysis bagi pejalan kaki dijelaskan pada Gambar 5.



Gambar 5. Diagram kartesius Importance Performance Analysis (IPA) bagi pengguna kendaraan

Sedangkan dari hasil analisa tingkat kepuasan pengguna terhadap aksesibilitas menuju stasiun khususnya bagi

Tabel 3. Estimasi regresi ordinal logit terhadap frekuensi pengalaman negatif pada tingkat aksesibilitas

	Estimate	Std Error	Wald	df	Sig.	95% Confidence Interval	
						Lower Bound	Upper Bound
Threshold							
[Y =2]	-46.080	82.751	.031	1	.037	-208.268	116.109
[Y =3]	-29.613	76.402	.150	1	.045	-179.358	120.131
[Y =4]	-14.227	64.770	.048	1	.039	-141.174	112.720
Location							
[X1=2]	-46.650	101.598	.211	1	.046	-245.779	152.479
[X2 =2]	-1.449	1.848	.615	1	.033	-5.070	2.173
[X3 =3]	22.085	56.232	.154	1	.031	-88.128	132.298
[X4 =3]	7.321	27.881	.069	1	.039	-47.325	61.967
[X5 =2]	1.168	33.218	.001	1	.027	-63.938	66.275
[X6=3]	-23.253	56.229	.171	1	.049	-133.460	86.954
[X7 =4]	-6.082	27.343	.049	1	.103	-59.673	47.509

Keterangan:

- X1 : Jarak antara lokasi naik taksi/ojek/transportasi online dan stasiun cukup Dekat
- X2 : Waktu tempuh menggunakan taksi/ojek/transportasi online cukup pendek
- X3 : Terdapat papan informasi dan petunjuk arah untuk tempat turun dan naik penumpang (tempat drop off) yang jelas
- X4 : Terdapat tempat turun dan naik penumpang (tempat drop off) yang aman dan nyaman
- X5 : Terdapat pencahayaan yang baik pada tempat turun dan naik penumpang (tempat drop off)

Estimasi model regresi ordinal logit kedua disajikan pada Tabel 3 menghasilkan 5 variabel berpengaruh yaitu variabel dengan hasil signifikansi lebih kecil dari α yang digunakan, yaitu 0,05. Hal ini menyatakan bahwa atribut yang berpengaruh terhadap penilaian responden mengenai data frekuensi pengalaman negatif dalam perjalanan menuju stasiun adalah jarak, waktu tempuh, papan informasi dan petunjuk arah tempat turun penumpang, keamanan dan kenyamanan tempat turun penumpang, serta pencahayaan tempat turun penumpang.

KESIMPULAN

Tingkat kepuasan pengguna kereta *commuter line* terhadap aksesibilitas menuju Stasiun Sudimara bagi pengguna kendaraan yang paling dianggap penting adalah kondisi jalur untuk pengguna kendaraan dengan nilai rata-rata kepuasan sebesar 3,18. Sedangkan untuk atribut dengan nilai rata-rata tingkat kepuasan paling rendah sebesar 2,64 pada kondisi jalan ketika musim penghujan dan untuk tingkat kepuasan pengguna kereta *commuter line* bagi pejalan kaki yang paling dianggap penting adalah kondisi angkutan kota (angkot) di Stasiun Sudimara sebesar 3,24 sedangkan untuk atribut dengan nilai rata-rata tingkat kepuasan paling rendah sebesar 2,64 pada kondisi tempat berteduh (dari sinar matahari atau hujan).

Dari hasil analisis data dengan menggunakan metode

Importance Performance Analysis (IPA) menghasilkan tingkat kepuasan dan harapan pengguna kereta *commuter line* terhadap aksesibilitas bagi pengguna kendaraan kondisi tempat naik dan turun penumpang bagi pengguna kendaraan agar lebih diperhatikan dimana dari hasil penelitian atribut ini berada di kuadran A dan untuk tingkat kepuasan dan harapan pengguna kereta *commuter line* terhadap aksesibilitas bagi pejalan kaki ada beberapa hal yang perlu/harus diperhatikan yaitu kondisi akses jalur masuk ke Stasiun Sudimara, fasilitas untuk pejalan kaki di Stasiun Sudimara, kondisi tempat parkir di Stasiun Sudimara, kondisi tempat naik dan turun penumpang dan kondisi pencahayaan di tempat turun dan naik penumpang dimana dari hasil penelitian beberapa atribut ini berada di kuadran A.

Hasil analisa dengan metode regresi ordinal logit, penilaian responden mengenai persepsi /kesan terhadap atribut aksesibilitas yang perlu dijadikan prioritas untuk ditingkatkan yaitu jalur masuk kendaraan menuju stasiun, papan informasi, petunjuk arah tempat & naik penumpang, dan pencahayaan tempat turun & naik penumpang.

dan untuk hasil analisa dengan metode regresi ordinal logit, terhadap frekuensi pengalaman negatif yang diolah menggunakan rumus metode ini menghasilkan jarak tempuh, waktu tempuh, papan informasi, petunjuk arah tempat naik dan turun penumpang, keamanan dan kenyamanan tempat turun penumpang, dan serta pencahayaan tempat turun dan naik penumpang.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah membantu menyelesaikan penelitian ini. Penulis berharap semoga penelitian ini dapat bermanfaat bagi pengguna dan dapat menjadi referensi untuk peneliti lain kedepannya.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Dinas Perhubungan Kota Tangerang Selatan, "LAPORAN KINERJA INSTANSI PEMERINTAH (LAPKIN)," Tangerang Selatan, Feb. 2021.
- [2] R. Sukwadi and G. Teofilus, "Behavioral Intention Penumpang KRL Commuter Line Jabodetabek," *Jurnal Teknik Industri*, vol. 10, no. 2, p. 7176, 2015.
- [3] R. R. Ruli, "Ada Pandemi, Target 60 Persen Warga Jabodetabek Pakai Transportasi Publik Bisa Tercapai?," *Kompas.com*, Jakarta, Aug. 12, 2020.
- [4] D. E. Intari, I. Suryani, and I. Septya, "Evaluasi Kinerja Pelayanan Stasiun Kereta Api Bogor di Kota Bogor, Jawa Barat," *Jurnal Fondasi*, vol. 6, no. 1, pp. 11–22, 2017.
- [5] M. Givoni and P. Rietveld, "The Access Journey to The Railway Station and Its Role in Passengers' Satisfaction with Rail Travel," *Transport Policy*, vol. 14, no. 5, pp. 357–365, 2007.