

Analisis Fasilitas Fisik Stasiun Kereta Api Bandung

Physical Facility Analysis of Bandung Train Station

Rima Midiyanti^{1,a)}

¹⁾*Program Studi Manajemen Aset, Politeknik Negeri Bandung, Bandung*

Koresponden : ^{a)}rima.midiyanti@polban.ac.id

ABSTRAK

Penelitian ini ditujukan untuk menghasilkan gambaran begitu jelas mengenai ketersediaan dan kondisi aset fasilitas fisik di Stasiun Kereta Api Bandung. Pendekatan yang digunakan adalah kualitatif dengan metode pengumpulan data melalui observasi, wawancara dan studi pustaka. Hasil dari penelitian ini mengindikasikan bahwa fasilitas papan informasi, fasilitas layanan penumpang, loket, tempat ibadah, ruang ibu menyusui, toilet, fasilitas kemudahan naik/turun penumpang, fasilitas penyanggah disabilitas, fasilitas kesehatan serta fasilitas keselamatan dan keamanan dapat dikatakan sudah baik karena kriterianya yang memenuhi standar Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 47 Tahun 2014 mengenai Standar Pelayanan Minimum bagi Angkutan Penumpang Kereta Api. Namun, terkait fasilitas tempat parkir, ruang tunggu dan ruang boarding masih memerlukan analisis lebih lanjut untuk dapat memberikan pelayanan yang maksimal kepada pengguna jasa. Berdasarkan permasalahan yang telah dianalisis dalam penelitian tersebut, peneliti merekomendasikan pengelola untuk melakukan identifikasi kebutuhan fasilitas bagi pengguna jasa yang didasarkan pada analisis permintaan dan penawaran.

Kata Kunci : manajemen fasilitas, fasilitas fisik, aset fasilitas

PENDAHULUAN

Salah satu indikator penting dalam rangka mengatur pembangunan untuk kesejahteraan masyarakat adalah kepadatan penduduk di perkotaan dan pedesaan. Jumlah populasi yang variatif di setiap wilayah memungkinkan timbulnya berbagai imbas terhadap lingkungan, Dampak baik maupun dampak buruk (Utama,2020). Kawasan perkotaan memiliki daya tarik tersendiri sebagai pusat kegiatan perekonomian. Hal ini menyebabkan tingginya jumlah penduduk perkotaan (urbanisasi). Sejumlah dampak yang ditimbulkan karena urbanisasi diantaranya distribusi fasilitas perkotaan, masalah lingkungan, kemiskinan dan jaringan transportasi (Harahap, 2013).

Diantara masalah *complex* yang sering dihadapi di wilayah perkotaan adalah kemacetan. Kemacetan menimbulkan dampak negatif terhadap ekonomi dan sosial seperti kerugian bahan bakar, kerugian waktu, hilangnya potensi ekonomi, kelelahan dan stres (Tamara dan Sasana, 2017). Salah satu cara yang bisa ditempuh untuk mengurai kemacetan yaitu dengan membuat kebijakan pembatasan jumlah kendaraan pribadi dan diikuti dengan peningkatan kualitas layanan transportasi publik (Hidayat dan A.H., 2017). Guna mencegah kemacetan yang semakin serius di kemudian hari, pemerintah harus lebih aktif melakukan pembenahan sistem dan sektor transportasi umum yang ada (Yunas dan Huda, 2017).

Kepala Badan Perencanaan Pembangunan Nasional dalam Smart Indonesia Initiative Conference 2017 mengungkapkan bahwa pada tahun 2045, 80% penduduk Indonesia diperkirakan akan tinggal diperkotaan. Berkaitan dengan hal tersebut, pemerintah diharapkan dapat menyiapkan konsep transportasi masal berbasis rel untuk mendukung konsep *smart city*.

Hal ini berarti salah satu aset transportasi yang berada dalam proses pengembangan untuk menciptakan *smart city* adalah kereta Api. Maka dari itu, penyediaan fasilitas yang aman, nyaman dan memadai perlu diwujudkan agar masyarakat dapat beralih ke penggunaan transportasi publik terutama kereta api.

Sejalan dengan salah satu misi pemerintah Kota Bandung untuk mewujudkan kota yang nyaman melalui pembangunan infrastruktur, pengembangan Stasiun Kereta Api sebagai salah satu fasilitas untuk semua orang tentu perlu perhatian berbagai pihak. Pembangunan kota berkelanjutan melalui konsep *smart city* membutuhkan waktu yang tidak singkat akan tetapi dapat dimulai secara bertahap salah satunya dengan sarana dan prasarana transportasi untuk menciptakan *smart mobility*.

Atas dasar penjelasan di atas, peneliti berupaya melaksanakan evaluasi terhadap aset fasilitas di Stasiun Kereta Api Bandung. Evaluasi ini untuk menganalisis seberapa nyaman fasilitas aset fisik berdasarkan ketersediaan dan kondisi di stasiun kereta api yang dinilai berdasarkan standar minimum pelayanan di stasiun kereta api besar. Dengan melihat hasil evaluasi tersebut diharapkan menjadi pertimbangan dan masukan bagi PT Kereta Api Indonesia dalam melakukan optimasi stasiun. Apabila optimasi aset fasilitas maksimal maka diharapkan dapat menjadi stasiun kereta api percontohan yang memerhatikan kebutuhan pelanggan dan memiliki standar fasilitas yang optimal.

STUDI PUSTAKA

Manajemen Aset Fasilitas

Aset Fasilitas dapat diartikan sebagai fasilitas fisik atau non fisik yang diperlukan seperti layanan publik, antara lain : penyejuk ruang, lift dan lampu penerangan. Selain itu, fasilitas adalah sebagai sarana fisik yang diperlukan agar infrastruktur dapat berfungsi dan menjadi bagian yang melekat pada infrastruktur tersebut. (GPO 2015; Sapri et al 2013; SRT 2009). Fungsi fasilitas secara umum digolongkan menjadi 2 yaitu fungsi memproduksi sesuatu dan fungsi melayani sesuatu (Soemitro dan Suprayitno, 2018).

Soemitro dan Suprayitno (2018) mengungkapkan bahwa Manajemen Aset Fasilitas merupakan suatu bidang ilmu sekaligus praktik dalam mengelola dan mengatur fasilitas agar tetap beroperasi secara optimal, berkesinambungan, hemat biaya, efisien, dan efektif, dengan tetap mengedepankan prinsip keberlanjutan yang mencakup aspek lingkungan, ekonomi, dan sosial. Sementara itu, Siklus Hidup Fasilitas terbagi menjadi dua kategori, yaitu Fasilitas Pelengkap Infrastruktur dan Fasilitas Fisik untuk menunjang kehidupan. Khusus untuk Fasilitas Pelengkap Infrastruktur, tahapan siklus hidupnya meliputi: perencanaan dan penetapan kebutuhan fasilitas; proses pengadaan dan instalasi; sertifikasi atau uji kelayakan serta pencatatan inventaris; tahap pemanfaatan yang mencakup pengoperasian dan perawatan; pengembangan, penambahan, maupun pengurangan; hingga tahap akhir berupa penghapusan atau penggantian fasilitas.

Menurut Soemitro dan Suprayitno (2018), setiap fasilitas mempunyai karakteristik tertentu berdasarkan jenis fasilitas tersebut. Adapun aspek-aspek yang berkaitan dengan karakteristik fasilitas adalah :

1. Aspek Kapasitas-Beban
2. Aspek Permintaan-Penyediaan
3. Aspek Keruangan
4. Aspek Lingkungan
5. Aspek Resiko
6. Aspek Ekonomi Finansial

Layanan Fasilitas Stasiun Kereta Api

Alur perjalanan penumpang kereta api dari tempat asal menuju stasiun asal serta dari stasiun tujuan ke lokasi tujuan merupakan hal yang penting untuk dipahami guna merencanakan kebutuhan fasilitas apa saja yang perlu disediakan dengan baik di stasiun tersebut (Susanti et al, 2018). Ruang lingkup layanan standar fasilitas minimum di stasiun kereta api diatur oleh Ketentuan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 47 Tahun 2014 tentang Standar Minimum Layanan Transportasi Penumpang Kereta Api. Peraturan ini mengatur layanan standar fasilitas untuk stasiun kereta api kecil, stasiun kereta api sedang dan stasiun kereta api besar. Stasiun Kereta Api Bandung tergolong Stasiun Kereta Api besar sehingga standar minimum untuk layanan fasilitas di Stasiun Kereta Api dapat dilihat pada tabel 1 berikut.

Tabel 1a. Standar Pelayanan Minimum di Stasiun Kereta Api Besar

No	Jenis Layanan	Uraian	Indikator	Nilai/Ukuran/Jumlah	Keterangan
1	Tempat Parkir	Tempat penitipan kendaraan bermotor baik roda 4 maupun roda 2	Luas dan Sirkulasi	a. Luas area parkir ditentukan berdasarkan ketersediaan lahan. b. Arus kendaraan masuk, keluar, dan parkir berjalan mulus.	Di stasiun Primer jalan melalui stasiun terdapat kanopi/atap .
2	Informasi yang jelas dan mudah dibaca	1. Visual : a. Tata letak stasiun b. Nama layanan KA, nama KA dan kelas pelayanannya c. Nama titik keberangkatan, Stasiun KA singgah dan stasiun KA akhir beserta jadwal waktunya; d. Biaya perjalanan KA e. Peta rute KA f. Informasi kursi tersedia KA antarkota untuk Stasiun yang melayani penjualan tiket 2. Kualitas suara dengan kejelasan tinggi oleh pelanggan	a. Tempat b. Jumlah a. Tempat b. Jumlah	a. Diposisikan di lokasi yang strategis, berada dalam jangkauan pandangan pengguna jasa. b. Ditempatkan di area mudah terlihat oleh pengguna layanan. Di titik yang strategis untuk didengar	a. Tulisan b. Gambar

Tabel 1b. Standar Pelayanan Minimum di Stasiun Kereta Api Besar

No	Jenis Layanan	Uraian	Indikator	Nilai/Ukuran/Jumlah	Keterangan
3	Fasilitas Layanan Penumpang	Unit Layanan Informasi dan Pengaduan	a. Tempat b. Orang	a. Dilengkapi ruang kerja serta satu meja kerja b. Terdapat satu orang staf memiliki kemampuan bahasa Inggris.	
4	Loket	Tempat membeli dan menukar tiket	a. Waktu cetak tiket b. Informasi	a. Maksimum 180 detik per nama penumpang b. Data mengenai keberadaan tempat duduk di seluruh kelas KA	Tiap penumpang hanya boleh membeli tiket hingga empat penumpang, per transaksi, dan pembelian harus dengan data identitas yang valid.
5	Ruang Tunggu	Tempat penumpang berkumpul sebelum penumpang check-in atau boarding	Luas	Untuk 1 (satu) orang minimum 0.6 m ²	Dapat disediakan diluar bangunan stasiun kereta api
6	Ruang <i>Boarding</i>	Istilah umum untuk area khusus orang yang sudah melewati verifikasi identitas.	Luas	Alokasi ruang per individu minimal 0,6 m ² dengan tempat duduk.	
7	Tempat ibadah	Fasilitas untuk melakukan ibadah	Luas	1. Pria (11 normal dan 2 penyandang disabilitas) 2. Wanita (9 normal dan 2 penyandang disabilitas)	
8	Ruang Ibu Menyusui	Fasilitas mencakup area menyusui juga menyediakan ganti popok atau pompa ASI.	Luas dan sanitasi	2 tempat duduk dan 1 <i>wastafel</i>	
9	Toilet	Fasilitas sanitasi	Jumlah	1. Pria (4urinoir, 3 WC, 1 WC penyandang disabilitas, 2 <i>wastafel</i>) 2. Wanita (6 WC, 1 WC penyandang disabilitas, 2 <i>wastafel</i>)	

Tabel 1c. Standar Pelayanan Minimum di Stasiun Kereta Api Besar

No.	Jenis Layanan	Uraian	Indikator	Nilai/Ukuran/Jumlah	Keterangan
10	Fasilitas kemudahan naik/turun penumpang	Tempat fisik naik atau turun Penumpang.	Aksesibilitas	Tinggi peron sama sejajar tinggi lantai kereta	peronnya yang bisa dipindahkan atau dibangun sementara.
11	Fasilitas penyandang g disabilitas	Fasilitas yang dipakai bagi penyandang disabilitas	Aksesibilitas	Tersedia jalur landai dengan kemiringan penuh 200 serta jalan penghubung antar peron	tangga berjalan harus tersedia untuk stasiun yang memiliki lebih dari satu lantai
12	Fasilitas kesehatan	Fasilitas tempat yang tersedia untuk situasi darurat.	Adanya fasilitas dan peralatan	Adanya Pertolongan Pertama pada Kecelakaan (P3K), Kursi Roda dan Tandu	Pada stasiun utama yang melayani KA antarkota tersedia fasilitas pada penderita serangan jantung (AED/ automatic external defibrillator)
13	Fasilitas Keselamatan dan Keamanan	Peralatan penyelamatan darurat dalam bahaya (kebakaran, bencana alam dan kecelakaan) dan pencegahan tindak kriminal	Standar keamanan dan keselamatan gedung	Terdapat Alat Pemadam Api Ringan (APAR), petunjuk jalur evakuasi, titik Area evakuasi, Kontak darurat, Personel penjaga dan CCTV	

Sumber : Adaptasi dari Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 47 Tahun 2014

PENGUMPULAN DATA

Penelitian ini memakai metode penelitian kualitatif bersifat deskriptif. Indrawati (2015) mengemukakan bahwa metode penelitian kualitatif adalah bidang keilmuan data dijelaskan secara naratif atau bukan hasil perhitungan, dan datanya tidak secara langsung terkuantifikasikan. Studi ini dilakukan menerapkan statistik, dengan mengumpulkan data, menganalisisnya, penafsiran hasil. (Anggito dan Setiawan, 2018).

Lebih lanjut dikemukakan bahwa penelitian kualitatif bersifat deskriptif artinya peneliti mempromosikan suatu obyek, fenomena, atau setting sosial yang dapat diberikan pada tulisan yang bersifat cerita, lebih menceritakan dengan detail. Penulisan data dan fakta yang dihimpun menjadi kata atau gambar dari pada angka (Anggito dan Setiawan, 2018). Menurut Sugiyono (2014), teknik pengambilan data apa dilakukan melalui kuisioner (angket), observasi (pengamatan), maupun kombinasi keduanya. Dalam pengumpulan data, penulis lebih banyak menggunakan observasi di Stasiun Kereta Api Bandung. Menurut Indrawati (2015), teknik pengumpulan data merupakan langkah yang begitu strategis karena tujuan utama penelitian adalah memperoleh data. Tanpa memahami yang tepat mengenai teknik

pengumpulan data, peneliti tidak akan mendapatkan data yang memenuhi standar penelitian. Pengumpulan data dapat diupayakan dalam berbagai cara, berbagai sumber, dan berbagai kegiatan. Jika dilihat dari informasi data, maka pengumpulan data memakai sumber utama dan sumber tambahan. Teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan observasi, wawancara, dan studi dokumentasi. Sugiyono (2014) mengemukakan bahwa analisis data yaitu suatu cara mencari dan menyusun secara terstruktur data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan dan dokumentasi melalui organisasi data ke dalam kategori, menjelaskan melalui unit, melakukan sintesa, menyusun ke dalam pola, memilih nama yang wajib dan yang akan dipelajari dan membuat keputusan sehingga mudah dipahami. Data yang akan dianalisis yaitu data dari pendekatan survei penelitian dari penelitian lapangan dan penelitian kepustakaan. Penelitian ini menggunakan data kualitatif untuk mendapatkan sumber informasi yang diperlukan.

ANALISIS PENELITIAN

Kajian evaluasi fasilitas fisik di Stasiun Kereta Api Bandung dilakukan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 47 Tahun 2014. Adapun evaluasi yang dilakukan merupakan analisis ketersediaan fasilitas fisik yang ada di Stasiun Kereta Api berdasarkan standar yang telah ditetapkan. Stasiun Kereta Api Bandung memiliki 2 layanan transportasi yaitu layanan transportasi antar kota dan layanan lokal dengan masing-masing stasiun yang berbeda lokasi namun masih dalam satu kawasan. Berkenaan dengan hal itu, evaluasi fasilitas dilakukan pada kedua stasiun kereta api tersebut dengan memperhatikan kondisi pada fasilitas. Hasil pengamatan dari fasilitas fisik di Stasiun Kereta Api Bandung akan diuraikan sebagai berikut ini.

Tempat Parkir

Tempat parkir di Stasiun Kereta Api Bandung disediakan dengan lahan tersedia yang cukup luas bagi kendaraan roda dua dan kendaraan roda empat. Tempat parkir kedua jenis kendaraan dipisahkan sehingga sirkulasi kendaraan ditempat parkir tersebut lancar baik di stasiun pintu utara maupun pintu selatan. Adapun gambaran lokasi parkir dapat dilihat pada gambar 4.1. Sebagai stasiun besar, PT KAI menyediakan kanopi atau atap dari mulai pintu masuk dekat parkir menuju ke ruang tunggu di stasiun kereta api.



Gambar 1. Tempat Parkir Kendaraan di Pintu Utara Stasiun

Kondisi lahan parkir pada stasiun kereta api Bandung pintu utara terlihat baik, akan tetapi pada pintu selatan memiliki akses yang kurang memadai karena jalanan disekitar parkir pintu selatan mengalami kerusakan. Adapun gambaran kondisi jalan menuju lahan parkir pintu selatan dapat dilihat pada gambar 2 berikut.



Gambar 2. Jalan Tempat Parkir Kendaraan di Pintu Selatan Stasiun

Papan Informasi

Informasi yang jelas baik berupa gambar maupun tulisan akan memudahkan penumpang mendapatkan pelayanan yang terbaik. Informasi visual yang berkaitan dengan layanan kereta api seperti nomor KA, nama KA, stasiun pemberangkatan dan pemberhentian, dll perlu diletakkan ditempat strategis yang mudah dilihat pembaca seperti di ruang tunggu, dekat loket atau pintu masuk stasiun. Berdasarkan hasil pengamatan, informasi yang diberikan secara visual oleh PT KAI sudah cukup jelas karena terletak di tempat yang berada dalam jangkauan visual pengguna jasa yang dapat dilihat pada gambar 3 berikut.



Gambar 3. Papan Informasi

Selain informasi secara visual, informasi audio juga berperan dalam Stasiun Kereta Api yang selalu riuh dengan penumpang. Pada Stasiun Kereta Api Bandung, Audio disusun di area yang mudah dijangkau dapat mendengarnya dengan jelas yaitu diruang tunggu umum sehingga pengguna yang menunggu keberangkatan kereta api dapat mendengar pengumuman keberangkatan dengan jelas.

Fasilitas Layanan Penumpang

Fasilitas layanan penumpang adalah tersedianya sarana informasi secara personal kepada penumpang mengenai perjalanan kereta api dan layanan pengaduan. Fasilitas ini memerlukan minimal 1 orang *customer service* untuk membantu pelanggan. Pada Stasiun Kereta Api Bandung terdapat 2 orang *customer service* yang disediakan untuk menjawab kebutuhan pelanggan, baik dalam bahasa Indonesia ataupun bahasa Inggris. Berikut gambar 4.4. adalah *customer service* yang sedang memberikan layanan kepada pengguna jasa.



Gambar 4. Fasilitas Layanan Penumpang

Loket

Evaluasi loket pelayanan dinilai dari ketersediaan informasi kursi untuk seluruh kelas KA dan durasi pelayanan waktu cetak tiket yaitu maksimum 180 detik per nama penumpang. Dari hasil observasi dan pengalaman diketahui bahwa pelayanan loket sudah baik. Petugas loket dapat memberikan informasi mengenai kelas manapun yang akan kita gunakan. Untuk waktu cetak pun kurang dari 3 menit dengan asumsi bahwa pengguna sudah memberitahukan asal dan tujuan keberangkatan dengan jelas. Stasiun Kereta Api Bandung juga memberikan layanan pembelian tiket online dan pengguna dapat melakukan *check-in mandiri* untuk mempermudah proses layanan. Disamping itu, terdapat tempat duduk di ruang tunggu depan loket sehingga antrian tidak terlalu banyak karena sebagian penumpang dapat menunggu beberapa waktu seperti yang terlihat pada gambar 5.



Gambar 5. Loket Stasiun Utara

Ruang Tunggu

Standar penyediaan ruang tunggu bagi penumpang dan calon penumpang sebelum melakukan *check-in* adalah dengan luas minimum 0.6 m² untuk 1 orang. Stasiun Kereta Api Bandung dipintu utara menyediakan ruang tunggu yang cukup luas di dalam ruangan sehingga ruang tunggu terasa nyaman. Adapun stasiun pintu selatan menyediakan ruang tunggu di dalam dan diluar ruangan. Gambar 4.6 merupakan ruang tunggu yang tersedia di stasiun selatan pada PT KAI.



Gambar 6. Ruang Tunggu Stasiun Selatan

Stasiun pintu selatan yang melayani transportasi kereta lokal memiliki banyak penumpang sehingga ruang tunggu terasa penuh dan perlu dilakukan analisis lebih lanjut mengenai kapasitas kereta dengan penyediaan tempat duduk calon penumpang atau penumpang kereta api.

Ruang *Boarding*

Ruang *boarding* merupakan ruang tunggu bagi penumpang yang telah melakukan *check-in*. Standar penyediaan ruang *boarding* adalah dengan luas minimum 0.6 m² untuk 1 orang yang dilengkapi dengan tempat duduk. Stasiun utara yang melayani transportasi kereta antarkota memiliki ruang *boarding* yang cukup luas dan lebih nyaman dengan kursi yang tersedia. Sedangkan lokal selatan yang melayani transportasi kereta lokal memiliki ruang *boarding* yang kurang nyaman karena masih banyak penumpang yang menunggu kereta dengan duduk di depan lintasan kereta seperti yang ada pada gambar 4.7. Hal ini dikarenakan jumlah penumpang kereta lokal sangat banyak. Dalam ini, PT KAI dapat melakukan analisis kebutuhan penumpang dengan jumlah kereta api yang tersedia kemudian merancang analisis kebutuhan penumpang.



Gambar 7. Ruang *Boarding* Stasiun Selatan

Tempat Ibadah

Fasilitas yang disediakan untuk beribadah di stasiun besar dilihat dari kapasitas tempat tersebut. Tempat ibadah yang diperlukan adalah tempat ibadah yang berkapasitas 11 orang

bagi pria normal dan 2 pria penyandang disabilitas. Selain itu, perlu disediakan tempat beribadah bagi wanita dengan kapasitas 9 orang normal dan 2 penyandang disabilitas. Sebagai negara yang bermayoritas penduduk muslim, PT KAI menyediakan ruang ibadah bagi umat muslim yaitu mushola. Ruang mushola yang disediakan tersebut memiliki kapasitas lebih dari standar minimum orang baik untuk pria dan wanita. Ruang mushola tersebut dapat dilihat pada gambar 8 berikut.



Gambar 8. Ruang Mushola Stasiun Utara

Ruang Ibu Menyusui

Standar ruang menyusui yang ditetapkan adalah luas untuk 2 orang dan terdapat 1 wastafel. Stasiun Kereta Api Bandung menyediakan sebuah ruang menyusui di stasiun selatan. Adapun penumpang kereta antarkota yang berada di utara dapat menggunakan ruang menyusui tersebut apabila sudah memiliki tiket dan *check in* kemudian melintasi beberapa jalur kereta dan diantar petugas. Secara umum, kondisi ruang menyusui sudah cukup baik seperti yang ada pada gambar 9.



Gambar 9. Ruang Ibu Menyusui

Toilet

Standar penyediaan toilet yang perlu disiapkan PT KAI adalah 4 urinoir, 3 WC, 1 WC penyandang disabilitas dan 2 *wastafel* untuk toilet pria. Sedangkan toilet wanita perlu memenuhi jumlah 6 WC, 1 WC penyandang disabilitas dan 2 *wastafel* . Kondisi toilet yang disediakan di Stasiun Kereta Api cukup bersih dan terpelihara sebagaimana gambar 10.



Gambar 10. Toilet

Toilet di stasiun selatan dan utara sudah memenuhi standar jumlah yang ditetapkan dengan penyediaan ruangan yang berbeda yaitu sebagian di ruang tunggu dan sebagian disediakan di ruang *boarding*.

Fasilitas kemudahan naik/turun penumpang

Pengelola Stasiun Kereta Api perlu memberikan kemudahan untuk naik/turun penumpang. Pada stasiun yang peronnya lebih rendah dari lantai kereta hingga perlu bangku/pijakan tambahan. Dalam hal ini, PT KAI sudah menyediakan peron tidak permanen untuk kemudahan penumpang seperti yang terlihat pada gambar 11 berikut.



Gambar 11. Akses Naik Turun Penumpang

Fasilitas penyandang disabilitas

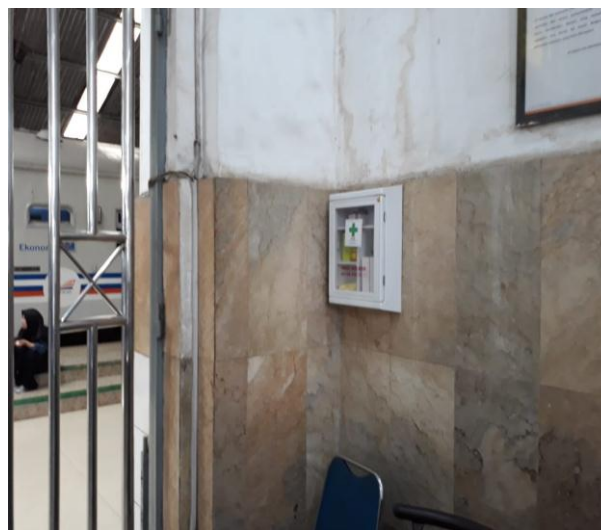
Diantara fasilitas yang perlu disiapkan bagi penyandang disabilitas adalah perlu lift atau eskalator/tangga berjalan dan dilengkapi jalur landai dengan kemiringan maksimum 20°, serta akses penghubung antar peron. Stasiun Kereta Api merupakan stasiun yang hanya memiliki lantai 1 sehingga kebutuhan penyandang disabilitas yang perlu disediakan adalah jalur landai dengan kemiringan maksimal 20° dan sarana jalan penghubung antar peron. Kebutuhan tersebut sudah disediakan oleh PT.KAI. Adapun gambaran mengenai fasilitas tersebut dapat dilihat pada gambar 12 berikut.



Gambar 12. Fasilitas penyandang disabilitas

Fasilitas kesehatan

Fasilitas kesehatan yang disediakan merupakan fasilitas yang akan digunakan untuk penanganan darurat. Hal ini meliputi adanya Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan (P3K), Kursi Roda dan Tandu. Kotak P3K disediakan baik di stasiun utara maupun selatan seperti yang terlihat pada gambar 4.13. Fasilitas kesehatan lain seperti kursi roda dan tandu disediakan di stasiun utara dan dapat digunakan di stasiun selatan saat dibutuhkan.



Gambar 13. Kotak P3K

Fasilitas keselamatan dan keamanan

Perlengkapan keselamatan dan keamanan yaitu alat-alat penyelamatan darurat dalam bahaya (kebakaran, bencana alam dan kecelakaan) dan pencegahan tindak criminal.

Hal yang perlu disiapkan meliputi Alat Pemadam Api Ringan (APAR), petunjuk jalur evakuasi, titik kumpul evakuasi, nomor telepon darurat, Tenaga Pengamanan dan CCTV. Semua fasilitas tersebut sudah tersedia di Stasiun Kereta Api Bandung baik di stasiun utara maupun selatan. Berikut salah satu contoh fasilitas keselamatan yaitu APAR yang terdapat pada gambar 14.



Gambar 14. APAR

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil evaluasi fasilitas fisik di Stasiun Kereta Api Bandung, maka dapat disimpulkan bahwa fasilitas papan informasi, fasilitas layanan penumpang, loket, ruang ibadah, ruang perawatan bayi, sanitasi, titik pemberhentian penumpang, aksesibilitas difabel, unit medis, sarana proteksi dapat dikatakan sudah baik karena kriterianya yang memenuhi standar Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 47 Tahun 2014 tentang Standar Pelayanan Minimum untuk Angkutan Orang dengan Kereta Api. Adapun fasilitas tempat parkir, ruang tunggu dan ruang boarding masih memerlukan penanganan lebih lanjut untuk dapat memberikan pelayanan yang unggul kepada pengguna layanan.

Berdasarkan hasil evaluasi fasilitas fisik di Stasiun Kereta Api Bandung yang meliputi ketersediaan dan kondisi berdasarkan standar serta analisis untuk pengembangan kota berkelanjutan Oleh karena itu, peneliti merekomendasikan hal-hal berikut :

Melakukan identifikasi kebutuhan fasilitas bagi pengguna jasa yang didasarkan pada analisis permintaan dan penawaran

1. Membuat rancangan untuk pembangunan fasilitas yang berbasis teknologi untuk mencapai konsep smart city dalam rangka memberikan kemudahan bagi pengguna

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Anggito, A., & Setiawan, J. (2018). *Metodologi penelitian kualitatif*. CV Jejak (Jejak Publisher). Sukabumi.
- [2] Harahap, F.R. (2013). “Dampak urbanisasi bagi perkembangan kota di Indonesia”. *Society*, 1(1), 35-45.
- [3] Hidayat, R., & AH, D. S. (2017). “Dampak Kemacetan terhadap sosial Ekonomi Pengguna Jalan di Kota Banda Aceh”. *Jurnal Ilmiah Mahasiswa Ekonomi Pembangunan*, 2(1), 176-186.
- [4] Indrawati, P.D. (2015). *Metode Penelitian Manajemen dan Bisnis Konvergensi Teknologi Komunikasi dan Informasi*. PT Refika Aditama. Bandung.
- [5] Permen Perhubungan 47/14. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 47 Tahun 2014 tentang Standar Pelayanan Minimum untuk Angkutan Orang dengan Kereta Api. Menteri Perhubungan Republik Indonesia. Jakarta
- [6] PO (2015). *Facility Management. Marketing Book 2015*, GPO Ingeniera y Arquitectura. Barcelona.
- [7] Sapri, Maimunah, et al (2013). *Sustainable Facilities Management Model for State Mosque*. Naprec Real Estate Research Fund. Research Report, CRES – Center for Real Estate Study. Universiti Teknologi Malaysia. Johor Bahru.

- [8] Soemitro, R.A.A. & Suprayitno, H. (2018). “Pemikiran Awal tentang Konsep Dasar Manajemen Aset Fasilitas”. *Jurnal Manajemen Aset Infrastruktur & Fasilitas*, Vol. 2, Sup. 1, Juni 2018
- [9] SRT (2009). “Facility Management”. Information Booklet March 2009. Sport and Recreation Tasmania. Tasmania.
- [10] Sugiyono. (2014). *Metode Penelitian Kualitatif, kuantitatif dan R&D*. Alfabeta. Bandung.
- [11] Susanti, A. Soemitro, R.A.A. & Suprayitno, H. (2018). “Identifikasi Kebutuhan Fasilitas Bagi Penumpang di Stasiun Kereta Api Berdasarkan Analisis Pergerakan Penumpang”. *Jurnal Manajemen Aset Infrastruktur & Fasilitas*, Vol. 2, No. 1, Maret 2018
- [12] Tamara, S., & Sasana, H. (2017). “Analisis dampak ekonomi dan sosial akibat kemacetan lalu lintas di jalan raya Bogor-Jakarta”. *Jurnal REP (Riset Ekonomi Pembangunan)*, 2(2), 185-196.
- [13] Utama, I. (2020). “Analisis Tekanan Penduduk Terhadap Lingkungan Hidup Provinsi Sumatera Utara”. *Jurnal Manajemen Bisnis (JMB)*, 33(1), 8-29.
- [14] Yunas, N. S., & Huda, M. (2017). “Kebijakan Revitalisasi Sistem Transportasi Publik Sebagai Langkah Antisipatif Kemacetan Total Di Kota Malang”. *CosmoGov: Jurnal Ilmu Pemerintahan*, 3(1), 116-126.