

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

1. Kinerja dan permasalahan integrasi antarmoda di Stasiun Kiaracondong pada kondisi eksisting diperoleh nilai *segment disutility* terbesar pada moda angkutan kota yaitu 27,04 menit pada saat penumpang masuk sedangkan saat keluar sebesar 23,22. Semakin besar nilai *segment disutility* maka kinerja integrasi semakin buruk. Berdasarkan hasil *Importance Performance Analysis*, didapatkan tingkat kesesuaian dari 30 atribut yaitu sebesar 68% atau bisa disimpulkan pelayanan belum dapat memenuhi harapan penumpang.
2. Upaya yang dapat direkomendasikan untuk meningkatkan kinerja integrasi antarmoda di Stasiun Kiaracondong yaitu berdasarkan kuadran I pada diagram cartesius adalah ketersediaan ruang khusus pejalan kaki, ketersediaan ruang khusus *drop zone*, dan ketersediaan fasilitas naik/turun dari angkutan umum.
3. Desain fasilitas yang dibutuhkan untuk meningkatkan kinerja integrasi antarmoda di Stasiun Kiaracondong yaitu perencanaan fasilitas pejalan kaki sesuai dengan SE Dirjen Bina Marga Nomor 18 Tahun 2023 lebar minimum trotoar yaitu 1,85 m sepanjang 220 m dilengkapi dengan kenopi dan *guide block*. Perencanaan fasilitas halte dengan dimensi 4 m x 2,5 m x 2,7 m yang terhubung dengan trotoar. Perencanaan fasilitas *drop zone / pick up point* didapatkan titik *drop zone* cukup satu dengan ukuran *drop zone* berdasarkan SRP mobil yang direncanakan terletak didepan ruang tunggu. Perubahan pola sirkulasi untuk moda angkutan umum, transportasi *online*, ojek konvensional dan kendaraan pengantar/penjemput dapat langsung menuju area *drop zone*.
4. Kinerja integrasi antarmoda di Stasiun Kiaracondong setelah dilakukan upaya peningkatan mengalami penurunan nilai *segment disutility* yaitu pada moda angkutan kota turun sebesar 4 menit untuk penumpang masuk dan keluar karena telah direncanakan fasilitas pejalan kaki yang memisahkan jalur pejalan kaki dan kendaraan. Pada moda transportasi *online* mengalami penurunan nilai *disutility* sebesar 20,07 menit untuk

penumpang masuk dan 10,48 menit untuk penumpang keluar dikarenakan penambahan fasilitas *drop zone* yang berada didepan ruang tunggu sehingga meminimalisir jarak berjalan kaki untuk penumpang yang menggunakan transportasi *online*. Moda ojek konvensional mengalami penurunan nilai *disutility* sebesar 6,74 menit pada saat penumpang masuk dengan langsung menuju area *drop zone* yang telah disediakan.

6.2 Saran

1. Perlu adanya analisis lebih lanjut terkait dengan penjadwalan antara moda kereta dengan moda angkutan kota agar lebih mempermudah penumpang.
2. Pihak stasiun dapat mempertimbangkan desain fasilitas pelayanan penumpang dan perpindahan moda sehingga dapat mengurangi waktu perjalanan menuju fasilitas.
3. Penentuan kecepatan berjalan kaki dan kendaraan bisa dilakukan survei langsung agar dapat memperoleh data yang sesuai dengan pengguna Stasiun Kiaracandong.