

BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

1. Kondisi eksisting angkutan yang melayani dari dan menuju Stasiun Kertapati hanya tersedia ojek online dan ojek konvensional. Berdasarkan hasil analisis data survey wawancara penumpang diperoleh total permintaan potensial (potensial *demand*) penumpang dari dan menuju Stasiun Kertapati sebesar 1916 orang/hari.
2. Berikut adalah penentuan rute rencana, jenis kendaraan serta sistem operasional angkutan umum terintegrasi yang diusulkan oleh penulis
 - d. Rute rencana yang diusulkan diawali dari Stasiun Kertapati - Jl. KH. Wahid Hasyim – Jl. Sultan M Mansyur – Jl. Srijaya Negara – Jl. Demang Lebar Daun – Jl. Parameswara – Jl. Soekarno Hatta – Jl. Bypass Alang-alang Lebar. Rute tersebut memiliki jarak 18 km dengan estimasi waktu tempuh 36 menit pada kondisi lalu lintas normal.
 - e. Armada yang diusulkan untuk melayani permintaan potensial angkutan umum terintegrasi di Stasiun Kertapati adalah bus kecil dengan total 14 unit serta memiliki kapasitas 16 tempat duduk.
 - f. Angkutan umum terintegrasi Stasiun Kertapati direncanakan memiliki headway 6 menit. Dimana headway angkutan umum terintegrasi di Stasiun Kertapati tidak tetap dikarenakan menyesuaikan dengan jadwal kedatangan kereta api, angkutan umum terintegrasi melayani sebanyak 6 rit/hari.
3. Biaya Operasional kendaraan adalah sebesar Rp. 4.515,71 per km. Sehingga tarif rencana yang dibebankan adalah sebesar Rp 7.983 per penumpang untuk sekali perjalanan. Dengan total subsidi per harinya Rp. 7.631.428 dan per tahunnya Rp. 2.747.080, sedangkan jika diberlakukannya subsidi penuh maka tarif angkutan umum terintegrasi akan digratiskan pada rute Stasiun Kertapati-Terminal Alang-alang lebar dengan subsidi yang harus dikeluarkan sebesar Rp. 15.295.428 per hari

dan Rp. 5.506.354.080 per tahunnya. Sedangkan untuk tarif berdasarkan ATP atau kemampuan penumpang membayar tarif didapatkan Rp. 6.734 atau dikenakan menjadi Rp. 7000 sekali perjalanan dan WTP atau keinginan penumpang membayar tarif didapatkan tarif Rp 5.000.

6.2 Saran

1. Perlu dilakukan kajian lanjutan oleh Dinas Perhubungan Kota Palembang mengenai implementasi pengelola angkutan umum terintegrasi nantinya akan beroperasi. Seiring dengan meningkatnya jumlah penumpang, perubahan karakteristik masyarakat dan berkembangnya sektor ekonomi di Kota Palembang.
2. Dinas Perhubungan Kota Palembang perlu melakukan kajian ulang kinerja operasional tentang frekuensi kendaraan, kebutuhan armada, *headway*, dan penjadwalan angkutan umum terintegrasi dimasa yang akan datang dan jadwal dapat disesuaikan kembali.
3. Dinas Perhubungan Kota Palembang perlu melakukan kajian mengenai kebutuhan angkutan *feeder* pada daerah yang belum terlayani angkutan umum. Dikarenakan angkutan umum terintegrasi yang direncanakan hanya melayani rute dengan permintaan terbanyak.
4. Stasiun kertapati perlu melakukan sosialisasi serta promosi yang ditujukan kepada masyarakat terhadap angkutan umum terintegrasi yang akan dioperasikan.
5. Penyelenggara angkutan umum terintegrasi dapat menambahkan sistem informasi mengenai penjadwalan, pemesanan maupun pembayaran non-tunai pada angkutan umum terintegrasi dengan sistem digital terintegrasi guna terciptanya angkutan umum terintegrasi yang efisien dan efektif.