

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

1. Kondisi eksisting fasilitas integrasi antarmoda di Stasiun Cilegon saat ini penumpang yang menggunakan angkot berjalan kaki dari halte menuju stasiun terdapat hambatan samping berupa pedagang kaki lima dan kendaraan yang parkir di bahu jalan, sehingga pejalan kaki dan pengendara bercampur. Belum tersedia fasilitas shelter ojek online dan konvensional sebagai tempat untuk menaikan dan menurunkan penumpang agar lebih teratur. Belum tersedia fasilitas parkir yang memadai di Stasiun Cilegon untuk penumpang yang membawa kendaraan pribadi. Setelah dilakukan pengukuran kinerja integrasi antarmoda di Stasiun Cilegon dengan menggunakan metode analisis modal interaction matrix didapatkan nilai *normalized score* nya sebesar - 213,333. hasil tersebut menunjukkan bahwa rentang nilai -200 sampai -250 merupakan tingkat interaksi fasilitas yang ada di Stasiun Cilegon memiliki kategori sangat buruk.
2. Khusus pada analisis trip segment analysis penumpang yang menggunakan moda ojek online mengalami peningkatan dari yang sebelumnya untuk penumpang naik nilai segment disutility nya sebesar 7,12 menit. Setelah dilakukan peningkatan kinerja integrasi, nilai segment disutility nya menjadi 3,50 menit. Sedangkan untuk penumpang turun nilai segment disutility nya sebesar 15,27 menit menjadi 11,02 menit. Pada segment disutility ojek konvensional – halte untuk penumpang naik yang berjalan kaki menuju stasiun atau sebaliknya membutuhkan waktu 37,67 menit. sedangkan untuk penumpang turun nilai segment disutility nya 49,16 menit. Namun untuk penumpang yang ingin menggunakan ojek konvensional untuk menuju stasiun terjadi peningkatan nilai segment disutility nya menjadi 5,10 menit. Hal tersebut sebagai bentuk alternative bagi penumpang yang memilih

menggunakan ojek konvensional untuk menuju stasiun. Fasilitas shelter ojek konvensional dibangun berjarak 29,34 meter dari halte angkutan umum.

3. Setelah dilakukan peningkatan kinerja integrasi antarmoda menggunakan metode analisis modal interaction matrix nilai normalized meningkat menjadi -140. Hasil tersebut menunjukkan bahwa rentang nilai -100 sampai -150 merupakan tingkat interaksi fasilitas yang ada di Stasiun Cilegon memiliki kategori cukup.

6.2 Saran

berikut beberapa saran yang disampaikan berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan :

1. Sistem integrasi antarmoda yang baik dapat membuat masyarakat lebih berminat menggunakan angkutan umum. Hal tersebut dapat membuat masyarakat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dan akan berdampak pada pengurangan kepadatan lalu lintas sekitar kawasan Stasiun Cilegon. Lembaga instansi seperti Dishub, BPTD, PT KAI sebagai regulator dapat memberikan dorongan kepada masyarakat agar lebih berminat menggunakan angkutan umum dengan cara meningkatkan sistem integrasi yang lebih baik.
2. Penataan fasilitas yang ada di Stasiun Cilegon saat ini yang telah direncanakan sudah memenuhi standar sesuai dengan ketentuan integrasi antarmoda. Untuk dapat meningkatkan fasilitas integrasi antarmoda yang telah direncanakan saat ini pemerintah sebagai regulator (Dishub, BPTD, PT KAI) dapat memindahkan akses jalan untuk penumpang dan kendaraan depan stasiun ketempat baru. Pemindahan akses jalan penumpang dan kendaraan ini dilakukan bertujuan agar di dalam kawasan stasiun penumpang tidak terlalu banyak berinteraksi dengan kendaraan lain nya yang melintasi jalan depan Stasiun Cilegon yaitu Jalan Cut Nyak Dien, sehingga penumpang dapat lebih aman dan nyaman ketika beraktivitas di

lingkungan stasiun.

3. fasilitas integrasi pada Stasiun Cilegon yaitu pembuatan fasilitas trotoar dengan tujuan sebagai penghubung halte dengan stasiun, sehingga memberikan keselamatan dan kenyamanan bagi penumpang yang berjalan kaki dari halte menuju stasiun. Dilakukan peningkatan dengan pembuatan fasilitas shelter ojek online dan konvensional dengan tujuan agar kegiatan menaikan dan menurunkan penumpang menjadi lebih teratur. Peningkatan berikutnya adalah pembuatan fasilitas parkir dengan tujuan untuk memberikan fasilitas parkir bagi penumpang yang menggunakan kendaraan pribadi yang lebih memadai dibandingkan sebelumnya yaitu parkir hanya tersedia bahu jalan di depan stasiun. Selanjutnya peningkatan fasilitas berupa pembuatan drop zone dengan tujuan untuk kegiatan menaikan dan menurunkan penumpang di satu titik yang telah ditentukan bagi penumpang yang menggunakan kendaraan pribadi. Terakhir upaya yang dapat dilakukan dalam peningkatan adalah pembuatan fasilitas way finder dengan tujuan pemberi petunjuk informasi moda lanjutan kepada penumpang dalam bentuk papan informasi yang diletakkan di tempat banyak dilalui penumpang.
4. Usulan desain setelah dilakukan peningkatan berupa Gambar V.18 sampai Gambar V.32
5. Untuk penelitian berikutnya bisa dikembangkan lagi dari jadwal kereta dengan angkutan umum