

BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

1. Berdasarkan analisis pengukuran kinerja integrasi antarmoda di Stasiun DJKA dengan menggunakan pedoman Horowitz & Thompson,(1994) didapatkan segment disutility yang terbesar adalah penumpang menggunakan moda angkutan kota sebesar 27,56 menit untuk penumpang naik dan 28,83 menit untuk penumpang turun yang berarti semakin besar nilai disutility maka kinerja integrasi antarmoda pada stasiun semakin buruk.
2. Setelah dilakukan pengukuran kinerja integrasi antarmoda menggunakan analisis Trip Segment Analysis maka dapat ditentukan upaya peningkatan kinerja integrasi antarmoda di Stasiun DJKA yaitu:
 - a. Mengatur sirkulasi orang dan kendaraan di kawasan stasiun
 - b. Peningkatan fasilitas pejalan kaki dengan menggunakan analisis pejalan kaki di dapatkan rekomendasi lebar trotoar 1,6 meter di Jalan Stasiun sebagai akses utama untuk menjangkau angkutan umum dari atau menuju stasiun.
 - c. Merencanakan titik halte untuk naik turun dan perpindahan penumpang dengan usulan ukuran 5 meter x 2 meter dan tinggi 2,5 meter sesuai dengan SK. Dirjen Perhubungan Darat Nomor: 271/HK.105/DRJD/96
 - d. Merencanakan integrasi jadwal antara kereta api dengan angkutan kota yang direncanakan menyesuaikan kedatangan kereta api serta keterbatasan armada angkutan kota.
3. Hasil pengukuran kinerja integrasi antarmoda setelah dilakukan upaya peningkatan kinerja berdasarkan Trip Segment Analysis didapatkan nilai segment disutility yang sebelumnya 27,56 menit menjadi 17,67 menit untuk penumpang naik dan 28,83 menit menjadi 18,94 menit untuk penumpang turun.

6.2 Saran

1. Untuk pemerintah sebagai regulator

Untuk mendorong penumpang menggunakan angkutan umum maka pemerintah perlu membuat suatu regulasi atau peraturan untuk membatasi penggunaan angkutan online agar penumpang dari kereta api lebih memilih menggunakan angkutan umum untuk melanjutkan perjalanan melalui halte yang sudah direncanakan. Pembatasan tersebut dilakukan untuk menghindari terjadinya konflik sosial antara angkutan konvensional dengan angkutan online . Angkutan umum disesuaikan mengikuti jumlah kebutuhan penumpang.

2. Untuk operator sebagai penyedia jasa

Perlu di tambah adanya fasilitas informasi dan penunjuk arah lokasi fasilitas dan moda penghubung yang tersedia guna mengakomodir kemudahan dan kelancaran kegiatan alihmoda.

3. Untuk peneliti selanjutnya

- a. Perlu dilakukan analisis lebih lanjut mengenai pengembangan Stasiun DJKA berdasarkan tingkat kenyamanan, keamanan, keselamatan, realibilitas, equitas, dan konsumsi energi. Karena pada Evaluation of Intermodal Passenger Transfer Facilities hanya mengukur kinerja integrasi antarmoda jarak, kecepatan berjalan kaki , dan waktu pada proses perpindahan moda.
- b. Setelah peningkatan fasilitas pejalan kaki tersebut perlu dilakukan analisis kelayakan untuk mengetahui layak tidaknya fasilitas tersebut pada tahun kedepannya.

DAFTAR PUSTAKA

- _____. 2009. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 56 Tahun 2009 Tentang Penyelenggaraan Perkeretaapian. Indonesia.
- _____. 2009. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 72 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Kereta Api. Indonesia.
- _____. 2021. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 30 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Indonesia
- _____. 2014. PERMENPUPR Republik Indonesia Nomor PM 03/PRT/M/2014 Tentang Pedoman Perencanaan, Penyediaan, Dan Pemanfaatan Prasarana Dan Sarana Jaringan Pejalan Kaki Di Kawasan Perkotaan. Indonesia.
- _____. 2018. PERMENPUPR Republik Indonesia Nomor PM 02/SE/M/2018 Tentang Fasilitas Pejalan Kaki. Indonesia.
- _____. 2018. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 117 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek. Indonesia.
- _____. 2019. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek
- _____. 1996. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 271/HK.105/DRJD/96 Tentang Pedoman Teknis Perekayasaan Tempat Perhentian Kendaraan Penumpang Umum. Indonesia.
- , S.-. (2017). Pengaruh Rotasi Pegawai, Kepuasan Kerja Dan Perilaku Kerja Terhadap Kinerja Pegawai Negeri Sipil Di Lingkungan Balai Pendidikan Dan Pelatihan Transportasi Darat Palembang. Jurnal Media Wahana Ekonomika, (Vol 13, No 4 (2017): Jurnal Media W, 61–68.
- Achmad Dwityanto, S. P. (2018). Hubungan TIngkat kerja dengan kepuasan kerja kwryawan, 6(4).
- Abdul, R., Laiya, R., Jan, A. H., & Pondaag, J. (2018). PENGARUH TOTAL QUALITY MANAGEMENT (TQM) TERHADAP KINERJA MANAJERIAL PADA PT . BANK MANDIRI (PERSERO) TBK AREA MANADO EFFECT OF TOTAL QUALITY MANAGEMENT (TQM) ON MANAGERIAL PERFORMANCE IN PT . M, 9–21.

- Agusalim, L., Karim, M., & Yaddarabullah, Y. (2019). Indonesia Cooperative and Members Welfare : a Panel Data Analysis. *Economics Development Analysis Journal*, 8(1), 9–21.
- Ahamad, Abdul Muis, Mursyid Mustafa, Andi Annisa Amalia, Salmiah Zainuddin, Citra Amalia Amal, and Irnawaty Idrus. "Perancangan Stasiun Kereta Api Dengan Konsep Arsitektur Furistik Di Kota Pare-Pare." *Journal of Muhammadiyah's Application Technology* 1, no. 2 (2022): 238–45.
- Bawias, Christo N.A. "Perencanaan Angkutan Berbasis Integrasi Antarmoda Di Stasiun Tanjung Karang, Kota Bandar Lampung," 2020, 1–9.
- Connolly, D. T., and S. B. Oppenheimer. "Cell Density-Dependent Stimulation of Glutamine Synthetase Activity in Cultured Mouse Teratoma Cells." *Experimental Cell Research* 94, no. 2 (1975): 459–64.
- Horowitz, Alan J, and Nick A. Thompson. "Evaluation of Intermodal Passenger Transfer Facilities." *Transportation Research Record*, no. September (1994): 216.
- Mulyadi, Agah Muhammad. "Tingkat Pelayanan Fasilitas Pejalan Kaki Di Kawasan Transit Oriented Development." *Jurnal HPJI (Himpunan Pengembangan Jalan Indonesia)* 6, no. 2 (2020): 139–50.
- Sefaji, Ghavi Yuda, Soedwiwahjono, and Kuswanto Nurhadi. "Kesiapan Aksesibilitas Stasiun Solo Balapan Dalam Melayani Trayek Kereta Api Penghubung Bandara Adi Soemarmo Dan Kota Surakarta Readiness of Solo Balapan Train Station s ' Accessibility in Serving." *Pembangunan Wilayah Dan Perencanaan Partisipatif* 13, no. 1 (2018): 51–63.
- Soimun, Ahmad, and Arinda Leliana. "Analisis Fasilitas Dan Aksesibilitas Halte Dan Stasiun Kereta Commuter Surabaya Porong." *Jurnal Perkeretaapian Indonesia (Indonesian Railway Journal)* 5, no. 2 (2021): 1–11. <https://doi.org/10.37367/jpi.v5i2.168>.
- Sukmarini, Herlin, dan Saiful Bahri. "Kajian Penataan Jalur Pejalan Kaki Koridor Stasiun Tanah Abang Jakarta Pusat.Pdf." *Jurnal Ilmiah Planokrisna*, 2021.
- Suseno, Priyo Dhony. "Analisis Efektifitas Kereta Api Bandara Di Indonesia." *Jurnal Teknik Sipil* 13 (2021): 46–59.
- Wahab, Wilton, and Angelalia Roza. "Pemodelan Pemilihan Moda Transportasi Darat Antara Angkutan Kota Dan Gojek Di Kota Bukittinggi Dengan Teknik Stated Preference." *Jurnal Ilmiah Rekayasa Sipil* 17, no. 1 (2020): 63–74.
- Wibawa, Baju Arie, Ratri Septina Saraswati, Fakultas Teknik, Progran Studi Arsitektur, and Universitas PGRI Semarang. "1885-4097-1-Pb" 3, no. 2 (2017).

LAMPIRAN

LAMPIRAN



Formulir Survei Wawancara Integrasi Antarmoda di Stasiun DJKA Tim PKL Kota Palembang 2023

1. JENIS KELAMIN dan USIA anda?

(L) Laki-laki

(P) Perempuan

ket : (dalam tahun)

a. <20

d. 41 - 50

b. 21- 30

e. > 50

c. 31 - 40

Nama Surveyor :

Hari / Tgl Survei :

Lokasi Survei :

Waktu Survei :

2. Darimana ASAL daerah perjalanan anda?

3. Kemanakah daerah TUJUAN anda?

4. Lama waktu perjalanan dari rumah sampai ke tempat Stasiun (menit)?

a. 0-15

e. 46-60

b. 16-30

f. 1 – 2 jam

c. 31-45

g. > 2jam

5. Berapa jarak tempuh anda dari rumah menuju ke Stasiun?

a. 500 meter

b. 1-3 km

c. 4-6km

d. >6 km

6. Apakah perjalanan anda menuju tempat ini menemui kendala? Apa jenis kendalanya?

- a. Tidak ada angkutan
- b. Kemacetan
- c. Hari Libur/ Hari Besar
- d. Headway kendaraan yang lama
- e. Lain-lain

7. Lama waktu menunggu kendaraan di Stasiun(menit)?

- a. 0-10
- b. 11-20
- c. 21-30
- d. 31-40
- e. 41-50
- f. 51-60
- g. >60

8. Waktu tempuh total anda dari asal menuju Stasiun berapa lama?

- a. 15 menit
- b. 20 menit
- c. 40 menit
- d. 50 menit
- e. > 1 jam

9. Maksud perjalanan anda menuju Stasiun?

- a. Bekerja
- b. Pulang
- c. Lainnya
- d. Kuliah
- e. Sosial
- f. Rekreasi

10. Kendaraan yang digunakan untuk menuju/meninggalkan Stasiun ?

- a. Sepeda motor
- b. Mobil pribadi
- c. Ojek Online
- d. Ojek Konvensional
- e. MPU
- f. Damri
- g. Berjalan kaki

11. Banyaknya perjalanan ke Stasiun (naik kereta) dalam satu bulan?

- a. 1 perjalanan e. 5 perjalanan
- b. 2 perjalanan f. >5 perjalanan
- c. 3 perjalanan
- d. 4 perjalanan

12. Menurut anda, faktor yang lebih penting dalam pemilihan moda transport?

- a. Biaya terjangkau
- b. Waktu cepat
- c. Kenyamanan saat perjalanan
- d. Kecepatan sampai tujuan

13. Apa saran anda yang di inginkan terhadap pelayanan di stasiun?



FORMULIR SURVEI KEDATANGAN DAN KEBERANGKATAN DI

STASIUNSTASIUN :
HARI/TANGGAL :
TITIK SURVEI :
SURVEYOR :
LOKASI :

MENGHITUNG WAKTU (SECOND) DAN JARAK (METER) TIAP
SEGMENTSTASIUN

***Menuju Pintu Keluar**

Segment Analysis Kereta Menuju Pintu Keluar Dengan Sepeda Motor

1. KERETA - PINTU KELUAR WAKTU: menit
 JARAK : meter
2. PINTU KELUAR - PARKIR MOTORWAKTU : menit
 JARAK : meter
3. PARKIR MOTOR - GERBANG KELUAR WAKTU : menit
 JARAK : meter

Trip Segment Analysis dari kereta menuju pintu keluar dengan
AngkutanUmum

1. KERETA - PINTU KELUAR WAKTU: menit
 JARAK : meter
2. KELUAR - TEMPAT MENUNGGU ANGKUTAN UMUMWAKTU :
 menit
 JARAK : meter

Trip Segment Analysis dari kereta menuju pintu keluar dengan Ojek

- 1 KERETA - PINTU KELUAR WAKTU : menit
JARAK : meter
- 2 KELUAR - TEMPAT MENUNGGU OJEK WAKTU : menit
JARAK : meter

Trip Segment Analysis dari kereta menuju pintu keluar dengan Moda Online

- 1 KERETA - PINTU KELUAR WAKTU : menit
JARAK : meter
- 2 KELUAR – TEMPAT MENUNGGU MODA ONLINE WAKTU : menit
JARAK : meter

Trip Segment Analysis dari kereta menuju pintu keluar dengan Kiss and Ride

- 1 KERETA - PINTU KELUAR WAKTU : menit
JARAK : meter
- 2 KELUAR - TEMPAT MENUNGGU KISS AND RIDE WAKTU : menit
JARAK : meter

***Menuju kereta (masuk)**

Trip Segment Analysis dari pintu masuk menuju kereta di dengan sepeda motor

- | | | | | |
|---|------------------------------|-------|-------|-------|
| 1 | GERBANG MASUK - PARKIR MOTOR | WAKTU | : | menit |
| | JARAK | : | meter | |
| 2 | PARKIR MOTOR - RUANG TUNGGU | WAKTU | : | menit |
| | JARAK | : | meter | |
| 3 | RUANG TUNGGU – KERETA | WAKTU | : | menit |
| | JARAK | : | meter | |

Trip Segment Analysis dari pintu masuk menuju kereta di dengan Angkutan Umum

- | | | | |
|---|--|---------|-------|
| 1 | TURUN DARI ANGKUTAN UMUM - PINTU MASUK | WAKTU: | menit |
| | JARAK | : | meter |
| 2 | PINTU MASUK - RUANG TUNGGU | WAKTU : | menit |
| | JARAK | : | meter |
| 3 | RUANG TUNGGU – KERETA | WAKTU : | menit |
| | JARAK | : | meter |

Trip Segment Analysis dari pintu masuk menuju kereta dengan Ojek

- | | | | | |
|---|-------------------------------|---------|-------|-------|
| 1 | TURUN DARI OJEK - PINTU MASUK | WAKTU | : | menit |
| | JARAK | : | meter | |
| 2 | PINTU MASUK - RUANG TUNGGU | WAKTU : | menit | |
| | JARAK | : | meter | |
| 3 | RUANG TUNGGU – KERETA | WAKTU : | menit | |
| | JARAK | : | meter | |

**Trip Segment Analysis dari pintu masuk menuju kereta dengan
ModaOnline**

- | | | |
|---|--|-------|
| 1 | TURUN DARI MODA ONLINE – RUANG TUNGGUWAKTU : | menit |
| | JARAK : | meter |
| 2 | RUANG TUNGGU – KERETAWAKTU : | menit |
| | JARAK : | meter |

**Trip Segment Analysis dari pintu masuk menuju kereta dengan
Kissand Ride**

- | | | |
|---|--|-------|
| 1 | TURUN DARI MODA ONLINE – RUANG TUNGGUWAKTU : | menit |
| | JARAK : | meter |
| 2 | RUANG TUNGGU – KERETA WAKTU : | menit |
| | JARAK : | meter |