

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

- Karakteristik pengguna angkutan umum dan angkutan *online* di Stasiun Palmerah memiliki keberagaman seperti jenis kelamin dan kelompok umurnya. Yaitu di dominasi oleh perempuan dengan umur 20-30 tahun pada bagian timur dan barat. Tujuan pergi pasca turun KRL pada bagian timur berdasarkan hasil kuesioner yang dilakukan yaitu menuju tempat kantor. Sedangkan bagian barat di dominasi dengan tujuan pergi ke universitas. Hal ini didukung pada kawasan sekitar Stasiun Palmerah terdapat 2 (dua) universitas dengan radius 800 Meter hingga 1 Km.
- Pengguna KRL cenderung memilih menggunakan transportasi angkutan *online* berupa ojek *online* pasca turun dari KRL dikarenakan beberapa faktor. Faktor utama adalah ketepatan waktu, hal ini di karena kendaraan motor lebih fleksibel daripada kendaraan lainnya. Selain adanya ojek *online* di Stasiun Palmerah terdapat halte Transjakarta di sebelah timur dan barat stasiun. Biaya yang dikeluarkan untuk sekali *tap in* dan *tap out* pada alat TOB (*Tap On Bus*) yang terdapat di dalam bus dengan tarif reguler yaitu Rp. 3,500. Hal ini juga menjadi salah satu moda transportasi yang dipilih pengguna pasca turun KRL dikarenakan biaya murah dan aman.
- Daya tampung halte terbagi pada titik A dan titik B. Kondisi titik jemput pada Stasiun Palmerah menurut hasil kuesioner adalah “Baik”. Hal ini dikarenakan pada halte timur dan barat telah selesai tahap revitalisasi pada tahun 2021. Halte timur dan barat dirancang dengan jenis *high deck* sehingga hanya bisa digunakan oleh penumpang Transjakarta. Penataan kawasan Stasiun Palmerah pada halte bagian timur dan barat merupakan upaya untuk menghindari kemacetan di kemudian hari.
- Hasil kecenderungan jumlah penggunaan angkutan umum dan angkutan *online* pada jam sibuk dengan asumsi 10% yaitu berjumlah 1004 orang. Terdapat 4 (empat) titik jemput di Stasiun Palmerah yaitu titik A, titik B, titik C, dan titik D. Pada jam sibuk dengan *range* waktu 5-10 menit terdapat 3-5 orang naik dan turun di titik jemput Stasiun Palmerah.

5.2 Rekomendasi

Berdasarkan hasil analisis dan kesimpulan yang telah dilakukan sebelumnya, peneliti mengusulkan beberapa rekomendasi atau saran bagi pemerintah daerah atau instansi dan kajian lanjutan. Yang pertama hasil dari penelitian ini dapat menjadi pertimbangan dan masukan bagi pemerintah DKI Jakarta dan PT KAI dalam merencanakan ruang titik jemput di kawasan Stasiun Palmerah. Yaitu melalui kerja sama dengan perusahaan *startup* selaku jasa pengusaha angkutan *online*, terkait dalam rencana pembangunan *shelter* yang memiliki kenyamanan, keamanan, dan kepastian titik jemput. Tujuan pembangunan *shelter* yaitu agar memudahkan pengguna pasca turun KRL di Stasiun Palmerah dalam melanjutkan tujuan perjalanan selanjutnya.

Pembuatan *shelter* dapat diadaptasi dari Stasiun Bogor yang sudah mengoperasikan *shelter* khusus ojek *online* (Ojol) di Jalan Mayor Oking di samping Stasiun Bogor, yang sudah mulai beroperasi. Tujuan dari pembuatan *shelter* ini diharapkan dapat menertibkan operasional penumpang naik dan turun penumpang maupun kendaraan lainnya di kawasan tersebut serta memperluas zona nyaman di sekitar Stasiun Kereta Api di Jabodetabek.



Sumber: [republika.co.id/Antara Arif Firmansyah](http://republika.co.id/Antara%20Arif%20Firmansyah)

Gambar 5. 1 Shelter Goride Stasiun Bogor

Pada angkutan umum seperti taksi konvensional/non *online* yang menunggu penumpang di sepanjang kedua sisi jalan Stasiun Palmerah bisa mengadaptasi dari negara Singapura yang memiliki sistem dan infrastruktur yang memadai. Sehingga tidak adanya penumpukan kendaraan terutama penumpukan taksi konvensional/non *online* di Stasiun Palmerah. Negara Singapura memiliki banyak transportasi salah satunya taksi, yang merupakan pilihan lain untuk melanjutkan tujuan pergi masyarakat dengan tarifnya lebih murah jika dibandingkan

oleh kota-kota besar di dunia. Sistem pengemudi taksi menggunakan meter dan sistem tersebut dikatakan aman. Taksi di negara Singapura tidak diperbolehkan untuk berhenti di sepanjang jalan sehingga tidak terjadinya penumpukan angkutan umum taksi konvensional di titik pusat kegiatan masyarakat. Singapura juga memiliki tempat pemberhentian taksi sendiri pada kawasan yang memiliki potensi kegiatan masyarakat.



Sumber: yuktravel.com

Gambar 5. 2 Ruang Tunggu Taksi Konvensional Negara Singapura