

ANALISIS IMPLEMENTASI TANGGAP DARURAT PADA *ELEVATED TRACK* LRT SUMATERA SELATAN DENGAN METODE *ANALYTICAL HIERARCHY PROCESS* (AHP)

Shafa Cesania Gianto Prodi Manajemen Transportasi Perkeretaapian Politeknik Perkeretaapian Indonesia Jl. Tirta Raya, Pojok, Nambangan Lor, Kec. Manguharjo, Kab. Madiun, Jawa Timur 63161	Handoko¹ Politeknik Perkeretaapian Indonesia Jl. Tirta Raya, Pojok, Nambangan Lor, Kec. Manguharjo, Kab. Madiun, Jawa Timur 63161	Endras Setyo Darmawan Politeknik Perkeretaapian Indonesia Jl. Tirta Raya, Pojok, Nambangan Lor, Kec. Manguharjo, Kab. Madiun, Jawa Timur 63161
---	--	--

Abstract

The evacuation process on the South Sumatra LRT is hazardous because using a walkway along the LRT rails with high-voltage electricity can endanger passengers. This study aims to analyze the implementation of emergency response according to applicable SOP and determine appropriate alternative strategies for handling emergency conditions in elevated track South Sumatra LRT. This study used data collection techniques through observation, interviews, and documentation and then analyzed using the Analytical Hierarchy Process (AHP) method with the app Expert Choice. After conducting interviews and calculating with the AHP method, according to the expert's opinion, there are deficiencies in the SOP, and the best alternative for the evacuation process is obtained, namely using passenger evacuation lorries. From the results of this research, a suggestion can be made to improve the contents of the applicable SOP, which can be used to evacuate passengers for passenger evacuation lorries.

Keywords: emergency response, SOP, implementation, AHP, alternatives

Abstrak

Proses evakuasi pada LRT Sumatera Selatan sangat berisiko dengan cara menggunakan *walkway* di sepanjang rel LRT yang terdapat aliran listrik tegangan tinggi dan dapat membahayakan penumpang. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis implementasi tanggap darurat sesuai SOP yang berlaku dan menentukan strategi alternatif yang tepat dalam penanganan kondisi darurat pada *elevated track* LRT Sumatera Selatan. Pada penelitian ini menggunakan teknik pengumpulan data melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi yang kemudian dianalisis menggunakan metode *Analytical Hierarchy Process* (AHP) dengan aplikasi *Expert Choice*. Setelah dilakukan wawancara dan dilakukan perhitungan dengan metode AHP, menurut pendapat ahli terdapat kekurangan pada SOP dan diperoleh alternatif terbaik untuk proses evakuasi yaitu menggunakan lori evakuasi penumpang. Dari hasil penelitian tersebut dapat diberikan usulan untuk menyempurnakan isi SOP yang berlaku serta dapat digunakan dalam proses evakuasi penumpang untuk lori evakuasi penumpang.

Kata Kunci: tanggap darurat, SOP, implementasi, AHP, alternatif

PENDAHULUAN

Light Rail Transit (LRT) merupakan salah satu *urban passenger transportation* yang beroperasi di kawasan perkotaan, dan memiliki konstruksi ringan serta dibangun dalam konstruksi jalur layang (*elevated*) dengan menggunakan *third rail* pada lintasan rel yang mengandung listrik tegangan tinggi sebesar 750 VDC. Pembangunan LRT di Kota Palembang dengan panjang lintasan 23,4 km memiliki 13 stasiun dan 1 depo yang terhubung

¹ Corresponding author: handoko@ppi.ac.id

dari stasiun bandara Sultan Mahmud Badaruddin II dan berakhir di stasiun DJKA (Gumano, 2020). Namun, sejak mulai aktif beroperasi mengangkut penumpang berdasarkan data yang diperoleh dari Balai Pengelola Kereta Api Ringan Sumatera Selatan, LRT Sumatera Selatan diketahui sebanyak 19 kali mengalami kendala teknis baik dari sarana maupun prasarannya. Kendala teknis tersebut terdiri dari seluruh tegangan *third rail off* akibat transmisi pada PLN mati total, *train set* mati total, pipa angin patah, dan mengalami gangguan kebocoran kompresor.

Proses penanganan tanggap darurat tentunya harus dilakukan dengan melihat berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 69 Tahun 2018 Tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perkeretaapian (SMKP), yang dilaksanakan mengikuti SOP atau instruksi kerja yang telah disusun dan disahkan oleh pejabat yang berwenang di lingkungan penyelenggara perkeretaapian. Proses evakuasi pada LRT Sumatera Selatan dilakukan sangat berisiko, karena penumpang di evakuasi dengan cara *walkway* di sepanjang rel LRT yang terdapat aliran listrik dalam tegangan tinggi dan dapat membahayakan penumpang (Kompas, 2018).



Gambar 1. Evakuasi penumpang melalui *walkway*

Dengan adanya permasalahan pada gambar diatas, saat ini pihak Divre III Sumatera Selatan menerapkan Standar Operasional Prosedur terkait penanganan gangguan sarana dan prasarana kereta api ringan di Provinsi Sumatera Selatan. Namun setelah melakukan wawancara kepada salah satu pihak *Operation Control Centre* (OCC), pada SOP tersebut belum adanya peraturan atau tata cara yang lebih spesifik mengenai penanganan evakuasi penumpang saat terjadi gangguan operasional pada *elevated track* LRT Sumatera Selatan. Oleh karena itu, perlu dilakukan implementasi tanggap darurat yang tepat sesuai SOP yang berlaku dan perlu dilakukan penentuan alternatif penanganan tanggap darurat yang tepat terhadap evakuasi penumpang dalam pengoperasian LRT Sumatera Selatan agar tetap berjalan memenuhi kebutuhan penumpang dan dapat dijadikan penunjang dalam mengambil keputusan apabila terjadi keadaan darurat pada *elevated track*.

LANDASAN TEORI

Keadaan Darurat

Menurut FEMA (*Federal Emergency Management Agency*) keadaan darurat adalah kejadian yang tidak direncanakan dan tidak diinginkan. Tanggung jawab utama dari tanggap darurat

adalah merencanakan sesuatu tindakan kearah pencegahan sebelum terjadinya peningkatan ke kondisi kritis (Maula & Vestabilivy, 2020).

Gangguan

Gangguan adalah suatu hal yang dapat menyebabkan ketidaklancaran. Menurut Santoso dkk. (2022), adapun faktor-faktor untuk menunjang agar tidak terjadi gangguan pada sarana maupun prasarana kereta api, terdiri dari kemudahan/aksesibilitas, kenyamanan, keamanan, dan efisiensi waktu.

Elevated Track

Pada LRT dibangun *elevated track* agar saat beroperasi nantinya tidak mengganggu lalu lintas yang sudah ada dan tujuannya ingin mengurangi kemacetan serta mengurangi seringnya terjadi kecelakaan. Selain itu, LRT dibangun *elevated* dan dilengkapi dengan *walkway* sebagai jalur untuk evakuasi penumpang apabila terjadi gangguan pada *elevated track* (Gumano, 2020).

Analitycal Hierarchy Process (AHP)

Analitycal Hierarchy Process (AHP) adalah metode untuk memecahkan suatu situasi yang tidak terstruktur kedalam susunan yang hierarki untuk menetapkan variabel mana yang memiliki prioritas paling tinggi yang berdasar pada ahli (Parhusip, 2019). *Analitycal Hierarchy Process (AHP)* digunakan sebagai metode pendukung keputusan untuk pemecahan suatu masalah dibanding dengan metode yang lain karena alasan-alasan berikut (Munthafa & Mubarak, 2017):

1. Struktur yang berhierarki, sebagai konsekuensi dari kriteria yang dipilih, sampai pada sub kriteria yang paling dalam.
2. Memperhitungkan validitas sampai dengan batas toleransi konsistensi sebagai kriteria dan alternatif yang dipilih oleh pengambil keputusan.
3. Memperhitungkan daya tahan *output* analisis sensitivitas pengambilan keputusan.

METODOLOGI

Metode Pengumpulan Data

Dalam melaksanakan penelitian, untuk penentuan sampel menggunakan teknik *purposive sampling* dengan pemilihan informan berdasarkan kriteria yaitu mengetahui dan paham mengenai penanganan tanggap darurat pada *elevated track* LRT Sumatera Selatan serta yang berpengalaman dan diutamakan aktif dalam sebuah jabatan. Berdasarkan Creswell J. W., (2016) untuk penentuan informan berkisar 5-25 orang, maka penulis mengambil informan sebanyak 5 orang, yang terdiri dari *Head of Depo Rollingstock*, *Head of OCC*, Penyetia Instruktur, Kepala Stasiun, dan PPKA LRT Sumatera Selatan. Terdapat dua jenis data yang diperlukan dalam penelitian ini, yaitu data primer dan data sekunder. Data primer yang diperlukan meliputi implementasi SOP terhadap penanganan tanggap darurat LRT Sumatera Selatan dan alternatif penanganan tanggap darurat. Data primer tersebut diperoleh melalui observasi, wawancara, dan dokumentasi. Observasi yang digunakan adalah observasi tidak

terstruktur untuk mengamati fasilitas penunjang dalam hal prosedur untuk evakuasi penumpang apabila terjadi keadaan darurat. Wawancara yang digunakan adalah wawancara terstruktur dan wawancara tidak terstruktur serta dokumentasi digunakan untuk pelengkap dari teknik pengumpulan data setelah dilakukannya observasi dan wawancara dalam metode penelitian kualitatif. Sedangkan data sekunder diperoleh dari instansi terkait, yaitu Balai Pengelola Kereta Api Ringan Sumatera Selatan berupa data gangguan sarana dan prasarana LRT Sumatera Selatan dan dokumen SOP penanganan gangguan sarana dan prasarana KA ringan di Provinsi Sumatera Selatan.

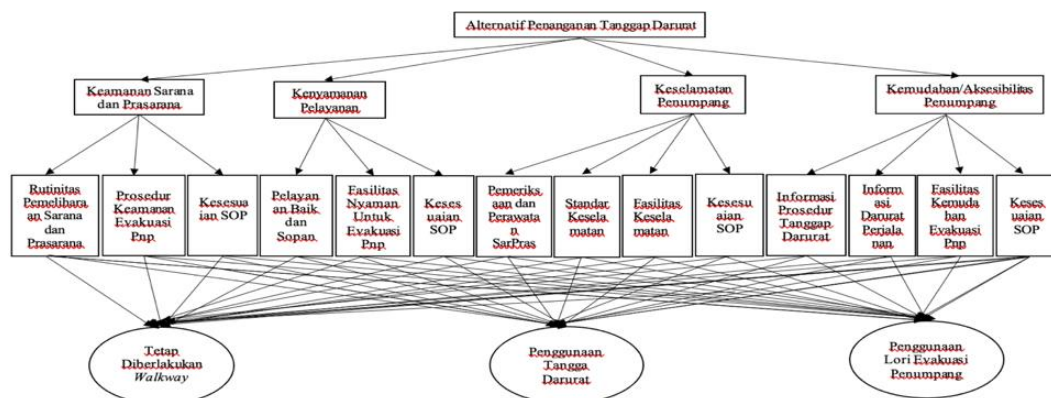
Metode Pengolahan Data

Pengolahan data pada penelitian ini menggunakan teknik triangulasi sumber untuk mengecek keabsahan data di lapangan, dengan cara peneliti melakukan wawancara dengan sumber yang berbeda tetapi dengan beberapa pertanyaan yang sama. Dari informan yang sudah peneliti pilih, bahwasanya hasil yang diperoleh dari triangulasi sumber adalah informasi yang *valid* terkait implementasi tanggap darurat dalam penanganan tanggap darurat yang nantinya dapat dijadikan rekomendasi untuk menyempurnakan dokumen SOP yang sudah berlaku serta dapat diberikan rekomendasi mengenai alternatif penanganan tanggap darurat untuk evakuasi penumpang.

Metode Analisis Data

Metode analisis yang digunakan adalah metode *Analytical Hierarchy Process* (AHP) dengan bantuan aplikasi sistem pendukung keputusan (SPK), yaitu *Expert Choice*. Tahapan analisis data sebagai berikut:

1. Mengidentifikasi permasalahan dan menentukan tujuan untuk pengembangan alternatif.
2. Menyusun dan membuat struktur hierarki untuk membuat penilaian terhadap setiap elemen yang akan dikembangkan agar dapat ditinjau lebih jelas. Di dalam sebuah hierarki terdapat tujuan utama, kriteria-kriteria, sub kriteria-sub kriteria dan alternatif-alternatif yang akan dibahas. Elemen dengan bobot yang tinggi memiliki prioritas untuk penanganan.
3. Mengukur rasio konsistensi mengenai seberapa baik konsistensi yang diinginkan dalam pengambilan keputusan dengan acuan apabila hasil dari *Concistency Ratio* (CR) $\leq 10\%$ atau $\leq 0,1$ maka hasil perhitungan dianggap konsisten. Tetapi, jika hasil *Concistency Ratio* (CR) $\geq 10\%$ atau $\geq 0,1$, maka perlu meninjau kembali kebijakan yang diambil.



Gambar 2. Bagan hierarki

HASIL DAN PEMBAHASAN

Implementasi Tanggap Darurat

Berkaitan dengan kondisi darurat, perlu adanya implementasi dalam pengendalian dan penanganan kondisi darurat. Implementasi yang dilakukan berdasarkan manajemen keadaan darurat terdiri dari:

1. Tahap Pencegahan (*Prevention*)

Untuk pencegahan agar tidak terjadi gangguan terhadap sarana LRT Sumatera Selatan adalah dengan cara melakukan perawatan *preventive* dan *corrective maintenance* serta *daily check* atau pemeriksaan harian.

2. Tahap Persiapan (*Preparation*)

Pada LRT Sumatera Selatan kegiatan yang mengarah pada tindakan jika akan terjadi kondisi darurat yaitu dengan cara pelatihan SDM dan pegawai sudah tersertifikasi. Selain itu, terdapat *monitoring* sarana dengan cara *cabin ride* serta tersedia teknisi kereta api di setiap sarana.

3. Tahap Tindakan (*Response*)

Cara yang tepat dalam mengimplementasikan tanggap darurat pada saat terjadinya keadaan darurat di *elevated track* adalah dengan menerapkan regulasi atau peraturan yang sudah berlaku. Pada LRT Sumatera Selatan memiliki pedoman dalam prosedur menangani kondisi darurat. Tertuang dalam Peraturan Kepala Divisi Regional III Palembang PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor: SOP.EVP.DV.III/KL.101/VIII/2/DV.3-2018 Tentang Standar Operasional Prosedur Penanganan Gangguan Sarana dan Prasarana Kereta Api Ringan di Provinsi Sumatera Selatan. Prosedur tersebut membahas mengenai penanganan yang harus dilakukan pada kondisi darurat yang meliputi kejadian yang tidak diinginkan.

4. Tahap Pemulihan (*Recovery*)

Pada tahap pemulihan pasca terjadi gangguan pada sarana LRT Sumatera Selatan, sarana tersebut diidentifikasi mengenai penyebab awal lalu diklasifikasikan jenis gangguannya. Kemudian setelah hal tersebut dilakukan maka diterbitkan lembar investigasi dan bentuk tindakan lanjutan sarana tersebut apabila memerlukan tindakan lebih lanjut.

Pada Peraturan Kepala Divisi Regional III Palembang PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor: SOP.EVP.DV.III/KL.101/VIII/2/DV.3-2018 Tentang Standar Operasional Prosedur Penanganan Gangguan Sarana dan Prasarana Kereta Api Ringan di Provinsi Sumatera Selatan tersebut sudah cukup lengkap. Namun, berdasarkan hasil wawancara kepada 5 informan masih terdapat kekurangan, diantaranya belum dijelaskan mengenai bagaimana SOP apabila ada gangguan sarana yang mati di petak jalan tetapi dicoba dihidupkan kembali agar dapat beroperasi sampai dengan stasiun terdekat, belum dijelaskan mengenai bagaimana SOP tersebut untuk melakukan cara penanganan apabila sarana mati di petak jalan saat lengkungan, dan penjelasan pada SOP terkait hal penanganan lanjutan untuk evakuasi penumpang untuk penumpang yang tetap diperbolehkan tetap berada pada sarana kereta api ringan.

Tabel 1. Indikator pertanyaan wawancara dengan informan

No.	Indikator Pertanyaan
1	Apakah Anda mengetahui SOP Penanganan Gangguan Sarana dan Prasarana KA Ringan di Provinsi Sumatera Selatan?
2	Faktor apa saja yang menyebabkan bahaya pada <i>elevated track</i> ?
3	Apakah pernah ada kendala-kendala khusus pada saat terjadi keadaan darurat di <i>elevated track</i> ?
4	Apakah sudah dibentuk tim khusus evakuasi pada saat terjadi keadaan darurat di <i>elevated track</i> ?
5	Siapakah yang paling bertanggung jawab terhadap keselamatan di <i>elevated track</i> ?
6	Apakah himbauan sudah diberikan secara maksimal terkait evakuasi keselamatan penumpang?
7	Bagaimana tindakan peningkatan evakuasi keselamatan yang sudah ada? Apakah sudah sesuai dengan SOP yang berlaku?
8	Bagaimana pada setiap stasiun LRT Sumatera Selatan dalam menghadapi evakuasi penumpang untuk keadaan darurat, bagaimana dengan fasilitasnya?
9	Apa rekomendasi/alternatif untuk meningkatkan keselamatan dalam evakuasi penumpang di <i>elevated track</i> LRT Sumatera Selatan?

Berdasarkan tabel 1 hasil wawancara kepada kelima informan, bahwa dari masing-masing kelima informan sudah mengetahui tentang SOP Penanganan Gangguan Sarana dan Prasarana KA Ringan di Provinsi Sumatera Selatan. Dari masing-masing kelima informan juga menjawab bahwa himbauan, pengumuman, informasi, tindakan, dan upaya yang dilakukan apabila terjadi keadaan darurat pada *elevated track* sudah diberlakukan sesuai SOP yang berlaku. Namun, ada empat informan yang menjawab bahwa di dalam SOP tersebut juga terdapat kekurangan mengenai prosedur yang dijelaskan kurang spesifik.

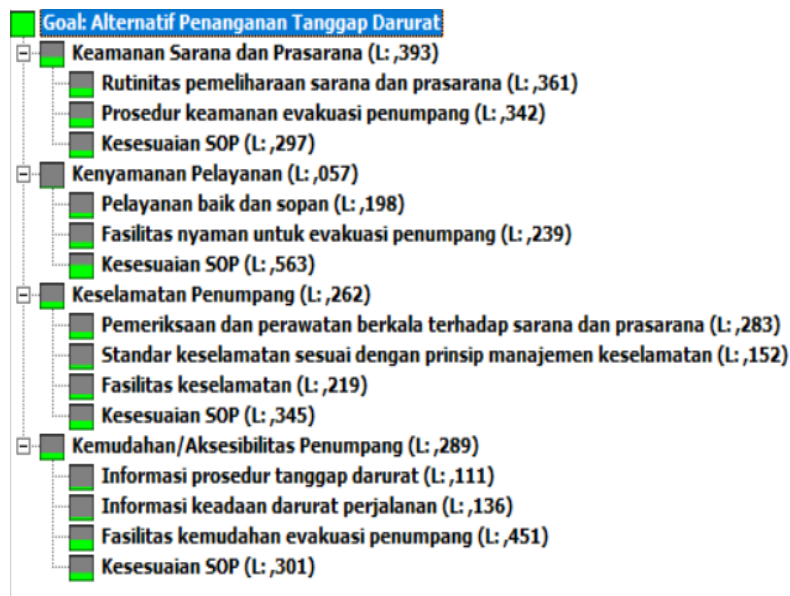
Alternatif Penanganan Tanggap Darurat

Tahap yang dilakukan untuk melakukan perhitungan dalam penelitian diperoleh dari preferensi *expert* yang menggunakan metode AHP dengan bantuan aplikasi *expert choice* seperti berikut:

1. *Goal* merupakan tujuan dari penelitian yang akan dicapai dalam pengambilan keputusan yang terdapat pada paling atas.

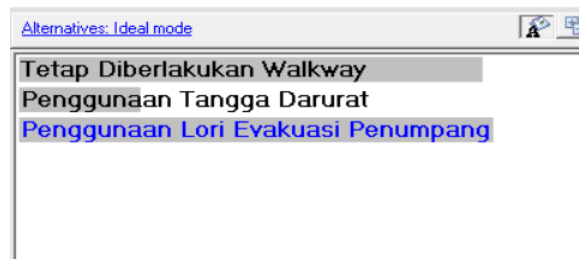
Gambar 3. *Input* tujuan penelitian

2. Kriteria merupakan syarat yang menjadi dasar dalam pengambilan keputusan yang digunakan untuk menentukan *goal* atau tujuan pada perhitungan menentukan alternatif. Sedangkan sub kriteria merupakan hal yang mempengaruhi kriteria yang digunakan untuk menentukan alternatif.



Gambar 4. *Input* kriteria penelitian

- Alternatif merupakan pilihan dari beberapa persepsi *expert* untuk mencapai tujuan penelitian.



Gambar 5. *Input* alternatif penelitian

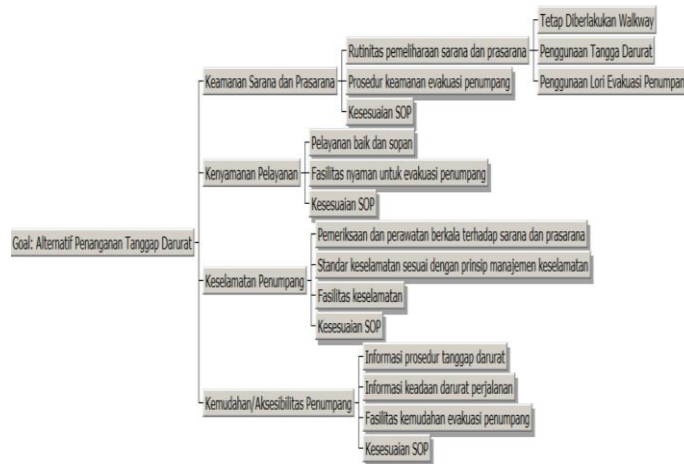
- Penilaian kriteria, sub kriteria dan alternatif yang dilakukan dengan perbandingan berpasangan menggunakan skala Saaty 1 sampai dengan 9.

Compare the relative importance with respect to: Keselamatan Penumpang

	Pemeriksaan dan perawatan berkala terhadap sarana dan prasarana	Standar keselamatan sesuai dengan prinsip manajemen keselamatan	Fasilitas keselamatan	Kesesuaian SOP
Pemeriksaan dan perawatan berkala terhadap sarana dan prasarana	1,0	7,0	1,0	
Standar keselamatan sesuai dengan prinsip manajemen keselamatan		5,0	6,0	
Fasilitas keselamatan			8,0	
Kesesuaian SOP				1,07

Gambar 6. Contoh *input* pembobotan kriteria, sub kriteria, dan alternatif

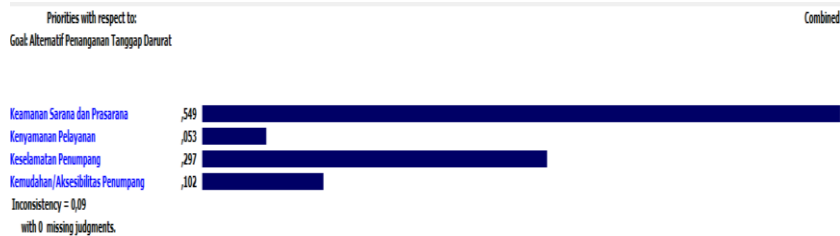
5. Bentuk Bagan Hierarki oleh Aplikasi *Expert Choice*



Gambar 7. Bagan hierarki AHP

Berikut merupakan hasil keputusan akhir analisis dengan AHP yaitu hasil kombinasi perbandingan kriteria, hasil kombinasi perbandingan sub kriteria, dan hasil kombinasi perbandingan alternatif:

1. Hasil Kombinasi Kriteria

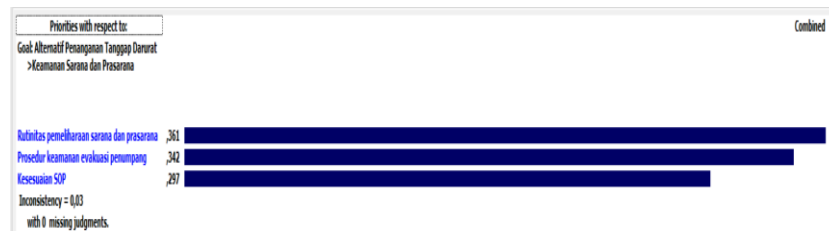


Gambar 8. Hasil kombinasi kriteria

Berdasarkan hasil kombinasi analisis AHP terhadap 5 (lima) pendapat informan dapat dilihat bahwa Keamanan Sarana dan Prasarana > Kemudahan/Aksesibilitas Penumpang > Keselamatan Penumpang > Kenyamanan Pelayanan. Dengan persentase tersebut, secara tidak langsung dari kelima informan menyatakan bahwa untuk meningkatkan keamanan sarana dan prasarana adalah lebih penting dan lebih baik dalam pengoperasian LRT Sumatera Selatan untuk mendukung keselamatan perkeretaapian dan meminimalisir terjadinya gangguan terhadap sarana maupun prasarana. Dan diperoleh nilai CR (*Consistency Ratio*), yaitu 0,09 atau 9% yang artinya kurang dari 10% atau 0,1, maka hasil analisis dinyatakan konsisten.

2. Hasil Kombinasi Sub Kriteria

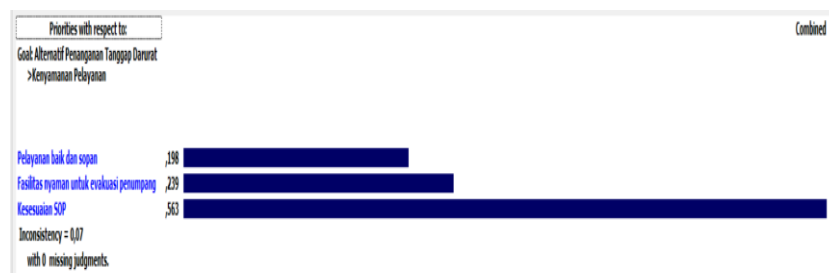
a. Sub Kriteria Pada Kriteria Keamanan Sarana dan Prasarana



Gambar 9. Hasil kombinasi sub kriteria pada kriteria keamanan sarana dan prasarana

Berdasarkan hasil kombinasi analisis AHP terhadap 5 (lima) pendapat informan untuk kriteria keamanan sarana dan prasarana memiliki 3 (tiga) sub kriteria yang didominasi oleh rutinitas pemeliharaan sarana dan prasarana dengan persentase 36,1%. Dari hasil perhitungan diatas diperoleh nilai CR (*Consistency Ratio*) sebesar 0,03 atau 3% yang berarti kurang dari 10% atau 0,1, maka hasil analisis dinyatakan konsisten.

b. Sub Kriteria Pada Kriteria Kenyamanan Pelayanan



Gambar 10. Hasil kombinasi sub kriteria pada kriteria kenyamanan pelayanan

Berdasarkan hasil kombinasi analisis AHP terhadap 5 (lima) pendapat informan untuk kriteria kenyamanan pelayanan memiliki 3 (tiga) subkriteria yang didominasi oleh kesesuaian SOP yang digunakan dengan persentase 56,3%. Dari hasil perhitungan diatas diperoleh nilai CR (*Consistency Ratio*) sebesar 0,07 atau 7% yang berarti kurang dari 10% atau 0,1, maka hasil analisis dinyatakan konsisten.

c. Sub Kriteria Pada Kriteria Keselamatan Penumpang

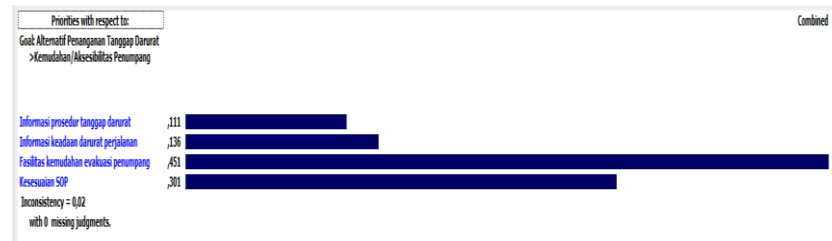


Gambar 11. Hasil kombinasi sub kriteria pada kriteria keselamatan penumpang

Berdasarkan hasil kombinasi analisis AHP terhadap 5 (lima) pendapat informan untuk kriteria keselamatan penumpang memiliki 3 (tiga) subkriteria yang didominasi

oleh kesesuaian SOP yang digunakan dengan persentase 34,5%. Dari hasil perhitungan diatas diperoleh nilai CR (*Consistency Ratio*) sebesar 0,08 atau 8% yang berarti kurang dari 10% atau 0,1, maka hasil analisis dinyatakan konsisten.

d. Sub Kriteria Pada Kemudahan/Aksesibilitas Penumpang

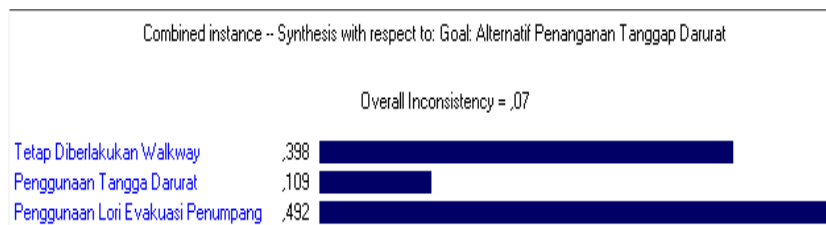


Gambar 12. Hasil kombinasi sub kriteria pada kriteria kemudahan/aksesibilitas penumpang

Berdasarkan hasil kombinasi analisis AHP terhadap 5 (lima) pendapat informan untuk kriteria kemudahan/aksesibilitas penumpang memiliki 4 (empat) subkriteria yang didominasi oleh fasilitas kemudahan evakuasi penumpang dengan persentase 45,1%. Dari hasil perhitungan diatas diperoleh nilai CR (*Consistency Ratio*) sebesar 0,02 atau 2% yang berarti kurang dari 10% atau 0,1, maka hasil analisis dinyatakan konsisten.

3. Hasil Alternatif

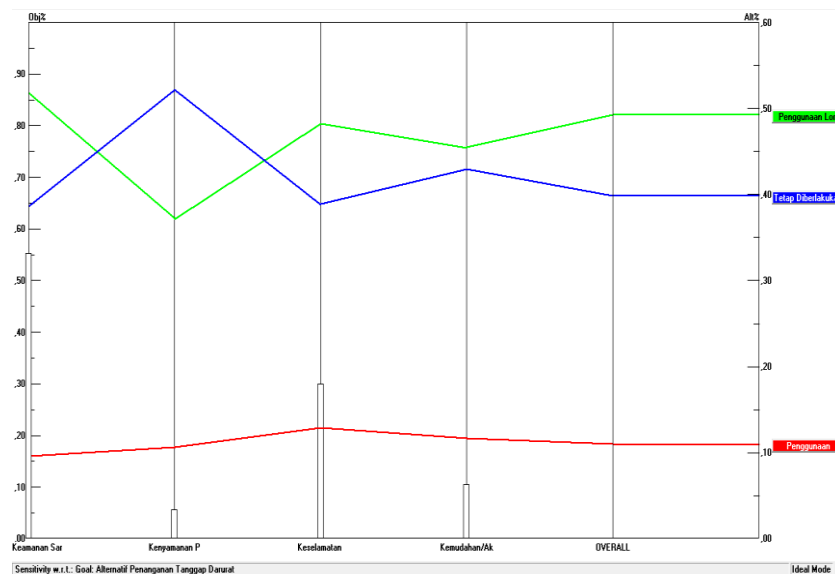
Analisis hasil alternatif ini mengombinasikan hasil analisis pendapat narasumber beserta seluruh kriteria, subkriteria, dan alternatif dan diperoleh hasil sebagai berikut:



Gambar 13. Hasil alternatif AHP

Mengacu pada perhitungan di atas hasil perhitungan total ranking menunjukkan bahwa dari kelima informan lebih mendominasi dalam pemilihan penggunaan lori evakuasi penumpang yaitu sebesar 0,492 atau 49,2%. Hal ini diharapkan akan memberikan inovasi baru selain menggunakan *walkway* bahwa dalam penanganan tanggap darurat khususnya mengenai evakuasi penumpang apabila terjadi gangguan sarana dan prasarana dapat menggunakan lori tersebut. Berkaitan dengan hasil alternatif terhadap penggunaan lori evakuasi penumpang, agar dapat memudahkan bagi Awak Sarana Perkeretaapian dan unit terkait dalam mengevakuasi penumpang dan dapat memberikan keamanan, kenyamanan, kemudahan, dan keselamatan pada penumpang dalam penanganan evakuasi jika terjadi gangguan sarana dan prasarana pada *elevated track*.

4. Grafik Hasil Kombinasi



Gambar 14. Grafik hasil kombinasi AHP

Berdasarkan gambar diatas dapat dilihat bahwa terdapat grafik hasil analisis AHP kombinasi dari seluruh informan yang ditandakan dengan garis berwarna hijau yang tergambar paling atas adalah alternatif terbaik dalam pengambilan keputusan yaitu penggunaan lori evakuasi penumpang dibandingkan dengan nilai lainnya.

KESIMPULAN DAN SARAN

1. Peraturan yang digunakan sebagai pedoman penanganan tanggap darurat di *elevated track* adalah Keputusan Kepala Divisi Regional III Palembang Tentang Standar Operasional Prosedur Penanganan Gangguan Sarana dan Prasarana Kereta Api Ringan di Provinsi Sumatera Selatan. Pada SOP tersebut belum dijelaskan mengenai penanganan sarana yang mati di petak jalan namun dicoba dihidupkan untuk melakukan evakuasi, penanganan sarana mati di lengkung, dan penanganan evakuasi penumpang yang diperbolehkan tetap berada di sarana LRT Sumatera Selatan. Dengan adanya hal tersebut untuk meningkatkan keselamatan, diharapkan pihak BPKARSS melakukan penyempurnaan dari isi SOP. Agar dalam penanganan tanggap darurat pada *elevated track* LRT Sumatera Selatan memiliki acuan secara lebih jelas dan terarah.
2. Pada penanganan tanggap darurat memiliki hasil kriteria, subkriteria, dan alternatif dari kelima informan yang kemudian dikombinasikan menggunakan metode AHP dengan aplikasi *expert choice*. Kemudian dapat diputuskan alternatif terbaik yang diambil dalam penanganan tanggap darurat adalah diberlakukan penggunaan lori evakuasi penumpang. Dengan adanya hasil penelitian terhadap alternatif penanganan tanggap darurat untuk penggunaan lori evakuasi penumpang, diharapkan pihak BPKARSS dapat menindaklanjuti hal tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Creswell, J. (2016). *Research Design Pendekatan Kualitatif, Kuantitatif, dan Mixed*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Gumano, H. N. (2020). *Kajian Arahan Dan Strategi Pengembangan Kawasan Potensial Transit Oriented Development (TOD) Di Sekitar Stasiun Transit LRT Kota Palembang*. *Jurnal Kacapuri*.
- Kompas. (2018, Agustus 13). Diambil kembali dari <https://regional.kompas.com/read/2018/08/13/06041201/dalam-seminggu-lrt-palembang-mogok-3-kali-apa-penyebabnya?page=all>
- Maula, H., & Vestabilivy, E. (2020). *Gambaran Penerapan Sistem Tanggap Darurat Kebakaran di Rumah Sakit Islam Jakarta Sukapura*.
- Munthafa, A. E., & Mubarok, H. (2017). *Penerapan Metode Analytical Hierarchy Process Dalam Sistem Pendukung Keputusan Penentuan Mahasiswa Berprestasi*.
- Parhusip, J. (2019). *Penerapan Metode Analytical Hierarchy Process (AHP) Pada Desain Sistem Pendukung Keputusan Pemilihan Calon Penerima Bantuan Pangan Non Tunai (BPNT) Di Kota Palangka Raya*.
- Santoso, S. A. (2022). *Penerapan Metode Analytical Hierarchy Process Dalam Mengetahui Kriteria Minat Masyarakat Terhadap Penggunaan Automated People Mover System*. *Jurnal Al-Azhar Indonesia Seri Sains dan Teknologi*.
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta.