



Analisis Alternatif Kebijakan Reaktivasi Jalur Kereta Api Kertalaya Dalam Upaya Mengatasi Keterbatasan Transportasi Mahasiswa Unsri Yang Aman dan Terjangkau

Muhammad Prayoga Irawan*, Muhammad Adhitya Prasetya, Junaidi, Adelia Anggraini, Melly Sagita Abelia, Ihwan Nuddin

Administrasi Publik, Universitas Sriwijaya, Indonesia

Abstrak: Permasalahan Penelitian ini bertujuan menganalisis alternatif kebijakan transportasi yang aman dan terjangkau bagi mahasiswa Universitas Sriwijaya. Penelitian menggunakan pendekatan kualitatif melalui telaah dokumen, observasi lapangan, dan wawancara informal. Evaluasi alternatif kebijakan dilakukan dengan menggunakan kerangka Patton & Sawicki yang meliputi efektivitas, efisiensi, ekuitas, kelayakan politik, dan kelayakan administratif. Tiga alternatif kebijakan dianalisis, yaitu optimalisasi layanan DAMRI, reaktivasi jalur Kereta Api Kertalaya yang terintegrasi dengan feeder kampus, serta penerapan Kawasan Akses Terpadu dan Aman Pendidikan (KATAP). Hasil penelitian menunjukkan bahwa reaktivasi KA Kertalaya merupakan alternatif paling layak dengan perolehan skor evaluasi tertinggi. Alternatif ini dinilai mampu meningkatkan keselamatan perjalanan, menekan biaya transportasi mahasiswa, serta menyediakan kapasitas angkut yang lebih besar dibandingkan moda transportasi darat lainnya. Penelitian ini menyimpulkan bahwa reaktivasi jalur Kereta Api Kertalaya yang terintegrasi dengan feeder kampus merupakan solusi kebijakan paling strategis dan berkelanjutan bagi mobilitas mahasiswa Universitas Sriwijaya.

Kata Kunci: Transportasi Mahasiswa, Kebijakan Publik, KA Kertalaya, Mobilitas Kampus.

DOI:

<https://doi.org/10.53697/iso.v6i1.3550>

*Correspondence: Muhammad Prayoga Irawan

Email: prayogairawanmmm@gmail.com

Received: 08-04-2026

Accepted: 08-05-2026

Published: 08-06-2026



Copyright: © 2026 by the authors. Submitted for open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY) license (<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

Abstract: This study aims to analyze alternative transportation policy options that are safe and affordable for Universitas Sriwijaya students. A qualitative approach was employed through document analysis, field observations, and informal interviews. Policy alternatives were evaluated using the Patton & Sawicki framework, which includes effectiveness, efficiency, equity, political feasibility, and administrative feasibility. Three policy alternatives were examined: optimizing DAMRI services, reactivating the Kertalaya Railway integrated with campus feeder routes, and implementing the Education Safe and Integrated Access Zone (KATAP). The results indicate that reactivating the Kertalaya Railway is the most feasible alternative, achieving the highest evaluation score. This option is considered capable of improving travel safety, reducing student transportation costs, and providing greater passenger capacity compared to other land-based transport modes. The study concludes that reactivating the Kertalaya Railway integrated with campus feeder services represents the most strategic and sustainable policy solution for improving student mobility at Universitas Sriwijaya.

Keywords: Student Transportation, Public Policy, Kertalaya Railway, Campus Mobility.

Pendahuluan

Mobilitas mahasiswa menuju kampus merupakan aspek fundamental dalam akses pendidikan tinggi yang sering kali diabaikan dalam perumusan kebijakan transportasi publik. Kristyanto et al. (2022) menegaskan bahwa pemilihan moda transportasi mahasiswa tidak hanya mempengaruhi efisiensi waktu perjalanan, tetapi juga berdampak langsung pada kualitas pembelajaran dan keselamatan pengguna jalan. Di Indonesia, persoalan transportasi mahasiswa menjadi semakin krusial seiring dengan ekspansi kampus ke wilayah pinggiran kota yang minim layanan transportasi massal, seperti yang terjadi pada Universitas Sriwijaya (Unsri) di Indralaya, Kabupaten Ogan Ilir, Sumatera Selatan.

Jalur Palembang–Indralaya sepanjang 32 kilometer menjadi koridor mobilitas harian bagi lebih dari 28.000 mahasiswa aktif Universitas Sriwijaya. Kondisi ini menciptakan tekanan luar biasa terhadap sistem transportasi yang ada. Budiman et al. (2022) menunjukkan bahwa faktor biaya perjalanan, waktu tempuh, dan keselamatan menjadi variabel dominan dalam keputusan pemilihan moda transportasi mahasiswa. Sayangnya, ketiga aspek tersebut belum terpenuhi secara memadai di jalur Palembang–Indralaya. Data Badan Pusat Statistik Kabupaten Ogan Ilir. (2025) mencatat 176 kasus kecelakaan lalu lintas dengan 70 korban meninggal dunia pada tahun 2024, dengan proporsi signifikan melibatkan kelompok usia mahasiswa. Analisis kerawanan kecelakaan di ruas jalan arteri Kota Palembang menunjukkan bahwa kelompok usia 21-30 tahun, yang identik dengan usia mahasiswa, merupakan kelompok paling rentan menjadi korban kecelakaan lalu lintas (Andarini et al., 2021; Utami et al., 2023).

Kerangka regulasi transportasi publik di Indonesia sesungguhnya telah mengatur tanggung jawab pemerintah dalam menyediakan layanan transportasi yang aman dan terjangkau. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan secara eksplisit menyatakan pada Pasal 138 ayat (1) bahwa pemerintah bertanggung jawab menjamin ketersediaan layanan transportasi orang dengan kendaraan umum. Peraturan ini diperkuat dengan Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan yang menetapkan standar pelayanan minimal mencakup aspek keselamatan, kenyamanan, dan tarif yang terjangkau. Namun, implementasi regulasi ini di Kabupaten Ogan Ilir masih jauh dari ideal. Hasil uji kelayakan kendaraan pada tahun 2024 menunjukkan dari 49 unit bus angkutan mahasiswa yang diuji, sebanyak 87,7% atau 43 unit dinyatakan tidak laik jalan karena tidak memenuhi persyaratan teknis (Pahlevi, 2025).

Kondisi empiris di lapangan menunjukkan tiga masalah utama yang saling berkelindan. Pertama, keterbatasan kapasitas transportasi publik yang aman. Hanya 29 unit bus terdiri dari 16 unit DAMRI dan 13 unit Organda yang layak beroperasi untuk melayani lebih dari 30.000 mahasiswa, menciptakan defisit kapasitas yang ekstrem. Kedua, tingginya biaya transportasi harian yang mencapai Rp30.000–Rp50.000 per mahasiswa, memberatkan terutama bagi mahasiswa dari keluarga berpenghasilan rendah. Studi perbandingan biaya transportasi menunjukkan bahwa meskipun secara teknis angkutan umum lebih hemat tanpa biaya perawatan dan servis kendaraan, mahasiswa tetap cenderung memilih sepeda motor karena faktor efisiensi waktu, kenyamanan, dan fleksibilitas yang ditawarkan (Karma et al., 2024). Nazila et al. (2025) menemukan estimasi Nilai Waktu (Value of Time)

pengguna jalur Palembang–Indralaya hanya Rp365 per menit, menunjukkan sensitivitas harga yang sangat tinggi di kalangan pengguna. Ketiga, tingkat kecelakaan yang mengkhawatirkan di koridor ini, dengan beberapa kasus menelan korban jiwa mahasiswa seperti insiden yang menimpa Meirin Asti (20 tahun) di Km 28 Kecamatan Indralaya (Nursatria, A., & Arief, 2024).

Akar permasalahan terletak pada minimnya pilihan moda transportasi public yang layak dan terjangkau. Kebijakan penertiban bus tidak laik jalan yang dilakukan Dinas Perhubungan Sumatera Selatan pada tahun 2024 telah melarang 43 unit bus kaleng beroperasi di kawasan kampus tanpa disertai penyediaan alternative transportasi yang memadai (Pahlevi, 2025). Kondisi ini memaksa mahasiswa beralih ke kendaraan pribadi, terutama sepeda motor yang mendominasi lebih dari 80% total kendaraan bermotor di Kabupaten Ogan Ilir (Data Badan Pusat Statistik Kabupaten Ogan Ilir, 2025). Qubro et al. (2022) mengidentifikasi beberapa titik rawan kecelakaan (black spot) di jalur Palembang–Indralaya, memperkuat urgensi intervensi kebijakan yang komprehensif.

Dari perspektif teoretis, evaluasi kebijakan transportasi publik memerlukan kerangka analisis yang sistematis dan multidimensi. Patton et al. (2016) menyediakan framework evaluasi kebijakan yang komprehensif meliputi lima kriteria utama: efektivitas dalam mencapai tujuan, efisiensi penggunaan sumber daya, ekuitas dalam distribusi manfaat, kelayakan politik, dan kelayakan administratif. Framework ini telah digunakan secara luas dalam evaluasi kebijakan publik namun aplikasinya dalam konteks transportasi mahasiswa di Indonesia, khususnya untuk kasus reaktivasi moda transportasi massal yang terhenti, masih terbatas. Penelitian tentang efektivitas penggunaan moda transportasi umum dengan kendaraan pribadi menunjukkan bahwa meskipun layanan transportasi umum dinilai efektif pada aspek biaya dan kapasitas, kelemahan pada aspek rute dan ketepatan waktu menjadi faktor penghambat utama peralihan moda (Pramesti et al., 2024).

Kajian literatur menunjukkan bahwa sebagian besar penelitian tentang pemilihan moda transportasi mahasiswa di Indonesia berfokus pada analisis preferensi individu tanpa mengintegrasikan dimensi kebijakan publik yang lebih luas. Kristyanto et al. (2022) dan Moi & Yuliana (2022) mengidentifikasi faktor-faktor pemilihan moda seperti waktu, biaya, dan kenyamanan, namun belum membahas bagaimana kebijakan transportasi publik dapat direkonstruksi untuk mengakomodasi kebutuhan tersebut. Priyambodho et al. (2025) melangkah lebih jauh dengan menganalisis probabilitas pemilihan moda menggunakan model logit binomial, namun tidak menyediakan rekomendasi kebijakan operasional. Sementara itu, studi tentang keselamatan transportasi seperti yang dilakukan Nisak & Febrian (2025) dan Putra et al. (2023) cenderung menekankan aspek pembinaan dan pengawasan tanpa mengaitkannya dengan penyediaan alternatif moda transportasi yang layak.

Gap penelitian yang signifikan terletak pada minimnya kajian yang mengintegrasikan analisis kebijakan transportasi publik dengan evaluasi alternative solusi berbasis infrastruktur eksisting. Reaktivasi jalur Kereta Api Kertalaya, yang sempat beroperasi melayani rute Kertapati–Indralaya namun terhenti sejak 2019, merupakan opsi kebijakan yang belum dikaji secara komprehensif menggunakan kerangka evaluasi

sistematis. Kondisi ini menciptakan celah pengetahuan tentang bagaimana memanfaatkan infrastruktur transportasi yang sudah ada untuk menjawab kebutuhan mobilitas mahasiswa yang aman, terjangkau, dan berkelanjutan.

Penelitian ini bertujuan menganalisis alternatif kebijakan transportasi publik bagi mahasiswa Universitas Sriwijaya dengan fokus pada reaktivasi jalur Kereta Api Kertalaya terintegrasi sistem feeder kampus. Secara khusus, penelitian ini akan: (1) mengevaluasi kondisi kebijakan transportasi publik saat ini dan mengidentifikasi gap implementasi regulasi yang ada, (2) menganalisis tiga alternatif kebijakan menggunakan kerangka evaluasi Patton & Sawicki yang meliputi efektivitas, efisiensi, ekuitas, kelayakan politik, dan kelayakan administratif, serta (3) merumuskan rekomendasi kebijakan operasional yang dapat diimplementasikan untuk meningkatkan keselamatan dan keterjangkauan transportasi mahasiswa di jalur Palembang–Indralaya.

Kontribusi penelitian ini adalah penyediaan framework evaluasi kebijakan transportasi publik yang aplikatif untuk konteks transportasi mahasiswa di Indonesia, khususnya dalam pemanfaatan kembali infrastruktur transportasi yang tidak aktif. Hasil penelitian diharapkan dapat menjadi rujukan bagi pembuat kebijakan di tingkat daerah dalam merancang sistem transportasi publik yang responsif terhadap kebutuhan komunitas akademik dan masyarakat sekitar kawasan pendidikan tinggi.

Metode Penelitian

Menurut Abdussamad (2021), penelitian kualitatif digunakan untuk memahami fenomena sosial secara mendalam melalui makna, pengalaman, dan pandangan subjek penelitian, dengan peneliti berperan langsung sebagai instrumen utama pengumpulan data. Sugiyono (2022) menjelaskan bahwa penelitian kualitatif deskriptif bertujuan menggambarkan kondisi objek penelitian secara apa adanya berdasarkan data lapangan yang bersifat kontekstual dan naratif. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif untuk memahami persoalan kebijakan transportasi publik. Pendekatan ini dipilih karena isu transportasi menyangkut pengalaman pengguna, kondisi lapangan, dan interpretasi terhadap kebijakan sehingga membutuhkan data yang bersifat naratif dan kontekstual. UU Nomor 22 Tahun 2009 dan PP Nomor 74 Tahun 2014 yang tercantum digunakan sebagai dasar pemahaman mengenai struktur kebijakan yang berlaku. Desain penelitian mengikuti model studi kebijakan berbasis dokumen dan data kualitatif.

Data dikumpulkan melalui telaah dokumen yang dilakukan terhadap regulasi UU Nomor 22 Tahun 2009 dan PP Nomor 74 Tahun 2014 yang menjadi acuan analisis kebijakan, observasi lapangan yang telah dilakukan, dan wawancara informal. Zurianti dan Hayati (2024) menjelaskan bahwa penelitian kualitatif menggunakan teknik observasi dan wawancara untuk memperoleh pemahaman mendalam mengenai praktik yang berlangsung di lapangan, sehingga data yang dihasilkan tidak hanya bersifat deskriptif tetapi juga kontekstual sesuai dengan situasi nyata.

Data primer berasal dari kutipan wawancara dan hasil observasi lapangan yang telah didokumentasikan. Pengumpulan data dilakukan melalui telaah dokumen, observasi lapangan, dan wawancara. Observasi lapangan dilakukan pada titik-titik aktivitas

transportasi publik yang berkaitan langsung dengan mobilitas mahasiswa dan masyarakat, dengan fokus pada kondisi armada, pola operasional, tingkat kepadatan penumpang, aspek keselamatan, serta keterjangkauan layanan. Wawancara dilakukan secara informal dan semi terstruktur dengan mahasiswa sebagai pengguna transportasi, pihak pengelola atau pelaksana layanan di lapangan, serta perwakilan instansi yang memiliki kewenangan pengawasan. Data sekunder diperoleh dari dokumen dan sumber, seperti laporan Dinas Perhubungan, data Badan Pusat Statistik Kabupaten Ogan Ilir, serta pemberitaan media yang digunakan sebagai rujukan analisis. Validitas data dijaga melalui triangulasi sumber dan metode. Triangulasi sumber dilakukan dengan membandingkan isi dokumen kebijakan, catatan observasi, kutipan wawancara, serta data sekunder seperti laporan Dishub dan pemberitaan media. Triangulasi metode dilakukan dengan menggabungkan tiga bentuk data yakni dokumen, observasi, dan wawancara.

Menurut Setyowahyudi (2025), analisis data kualitatif dilakukan melalui tahapan reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan yang berlangsung secara berulang agar temuan penelitian tetap terikat pada data empiris. Analisis data mengikuti konsep Miles dan Huberman yang terdiri dari reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan. Reduksi data dilakukan dengan memilah dan mengelompokkan informasi yang relevan dari dokumen, observasi, dan pernyataan informan. Penyajian data dilakukan dengan menyusun informasi tersebut ke dalam narasi tematik atau matriks kebijakan. Tahap penarikan kesimpulan dilakukan dengan menafsirkan pola dan hubungan antar-konsep yang muncul dari data.

Analisis kebijakan dalam penelitian ini menggunakan kerangka evaluasi yang dikemukakan oleh Patton et al. (2016). Evaluasi kebijakan perlu dilakukan melalui penetapan kriteria dan perbandingan alternatif kebijakan, yang meliputi efektivitas, efisiensi, ekuitas, kelayakan politik, dan kelayakan administratif (Patton et al., 2016). Setiap kriteria menegaskan bahwa kelima kriteria tersebut digunakan untuk menilai alternatif kebijakan secara sistematis. Penelitian ini mengikuti tahapan evaluasi Patton & Sawicki, yaitu menentukan tujuan evaluasi, menetapkan kriteria, menyusun alternatif, dan melakukan penilaian terhadap alternatif berdasarkan kriteria tersebut.

Hasil dan Pembahasan

Pernyataan Kebijakan

Masalah transportasi mahasiswa UNSRI Indralaya telah mencapai titik kritis yang memerlukan intervensi kebijakan segera. Penelitian ini bertujuan menganalisis dan merekomendasikan kebijakan transportasi publik yang dapat mengatasi tiga permasalahan mendesak secara bersamaan: tingginya angka kecelakaan yang merenggut 70 nyawa per tahun, beban biaya transportasi yang mencapai Rp30.000-50.000 per hari, dan keterbatasan drastis armada layak jalan di mana hanya 29 dari 49 bus yang memenuhi standar keselamatan untuk melayani lebih dari 30.000 mahasiswa.

Dalam proses penelitian ini, terdapat beberapa aktor utama yang memiliki peran penting, yaitu PT Kereta Api Indonesia Divre III Palembang sebagai pengelola teknis infrastruktur dan operasional kereta, pemerintah provinsi dan kabupaten sebagai regulator

sekaligus penyedia subsidi dari APBD, Universitas Sriwijaya yang berperan sebagai mitra aktif dengan menyediakan fasilitas pendukung seperti halte kampus dan sistem informasi digital, serta Dinas Perhubungan yang bertugas mengkoordinasikan jalannya seluruh program agar berjalan selaras.

Dalam penelitian ini kebijakan yang kami rancang berpeluang besar untuk berhasil karena didasarkan pada minat nyata mahasiswa terhadap moda transportasi yang lebih aman dan terjangkau, pengalaman dari kegagalan sebelumnya yang memberikan pelajaran penting terutama terkait kebutuhan transportasi lanjutan yang efektif, komitmen institusional yang mulai tampak melalui alokasi dana untuk studi kelayakan, serta kesesuaian program dengan rencana pembangunan daerah dan dukungan legislatif yang memberikan peluang pendanaan. Dengan landasan tersebut, kebijakan diharapkan nantinya mampu menawarkan solusi transportasi publik yang lebih baik dan berkelanjutan bagi mahasiswa UNSRI dan Masyarakat.

Kriteria Evaluasi

Evaluasi terhadap berbagai alternatif kebijakan transportasi mahasiswa dilakukan dengan menggunakan kriteria dari Patton dan Sawicki (2016), yaitu efektivitas, efisiensi, ekuitas, kelayakan politik, dan kelayakan administratif. Setiap kriteria dibuat dengan skala penilaian 1-5 agar penilaian dapat dilakukan secara objektif. Kriteria tersebut digunakan untuk menilai kelayakan dari masing-masing alternative kebijakan agar menghasilkan pilihan yang paling sesuai dengan kondisi nyata di jalur Palembang–Indralaya.

Kriteria efektivitas digunakan untuk menilai sejauh mana kebijakan mampu mencapai tujuan penyediaan transportasi publik yang aman dan terjangkau bagi mahasiswa UNSRI. Nilai 1 (sangat rendah) menggambarkan kondisi seperti saat ini, di mana transportasi publik masih sangat terbatas, banyak bus tidak layak jalan, mahasiswa kesulitan mendapat angkutan, dan risiko kecelakaan masih tinggi, sehingga kebijakan belum berdampak pada perbaikan mobilitas mahasiswa. Nilai 3 (cukup) menunjukkan efektivitas yang mulai terlihat, misalnya ketika sebagian armada transportasi sudah beroperasi dengan baik, ada penurunan keterlambatan mahasiswa, dan keselamatan mulai meningkat meskipun belum merata. Nilai 5 (sangat tinggi) berarti kebijakan mampu menyediakan transportasi publik secara signifikan, ditandai dengan peningkatan jumlah armada layak, stabilnya jadwal keberangkatan, penurunan angka kecelakaan, dan tercapainya pengurangan penggunaan kendaraan pribadi yang berdampak pada mobilitas mahasiswa yang lebih aman dan lancar.

Dalam konteks transportasi mahasiswa di Palembang–Indralaya, efisiensi berkaitan dengan kemampuan menyediakan layanan transportasi yang optimal meskipun anggaran, armada, tenaga operasional, dan infrastruktur pendukung masih terbatas. Nilai 1 (sangat rendah) mencerminkan kondisi saat ini, ketika armada sangat sedikit, waktu tunggu sangat lama, biaya operasional tinggi karena tidak ada subsidi, dan sistem tiket masih manual, sehingga upaya yang besar tidak menghasilkan peningkatan layanan yang signifikan. Nilai 3 (cukup) menggambarkan situasi ketika sebagian proses operasional mulai berjalan lebih baik berkat koordinasi antarinstansi atau penggunaan sistem digital, namun masih ada

pemborosan waktu dan biaya. Nilai 5 (sangat tinggi) berarti kebijakan berjalan efisien, dengan pemanfaatan armada, anggaran, dan infrastruktur yang optimal, sistem tiket digital yang memudahkan, serta waktu tempuh yang lebih singkat sehingga mampu memaksimalkan hasil meskipun sumber daya terbatas.

Ekuitas mencakup pemerataan akses mahasiswa dan masyarakat terhadap layanan transportasi publik, termasuk kelompok mahasiswa berpenghasilan rendah. Ekuitas juga menilai apakah beban biaya transportasi terdistribusi secara adil atau justru memberatkan kelompok tertentu. Nilai 1 (sangat rendah) menggambarkan kondisi saat ini, ketika manfaat transportasi publik belum dirasakan secara merata karena armada terbatas dan hanya mahasiswa dengan kemampuan ekonomi tertentu yang dapat mengakses transportasi yang aman, sementara mahasiswa dari keluarga kurang mampu terpaksa menggunakan kendaraan pribadi yang berisiko tinggi. Nilai 3 (cukup) menunjukkan pemerataan yang mulai membaik, di mana sebagian mahasiswa sudah mendapat akses transportasi yang terjangkau, tetapi sebagian lainnya masih kesulitan karena tarif atau ketersediaan armada yang belum memadai. Nilai 5 (sangat tinggi) menggambarkan kebijakan yang adil, ketika seluruh kelompok mahasiswa, termasuk yang berpenghasilan rendah, merasakan manfaat secara merata dan mendapatkan akses yang sama terhadap layanan transportasi publik yang aman dan terjangkau.

Kelayakan politik mencakup sejauh mana suatu kebijakan dapat diterima oleh para pemangku kepentingan, terutama aktor politik seperti pemerintah daerah, DPRD, universitas, serta mahasiswa yang terkena dampaknya. Nilai 1 (sangat rendah) mencerminkan situasi ketika kebijakan tidak mendapat dukungan politik yang memadai, misalnya ketika anggaran tidak dialokasikan dan program pendampingan pemerintah tidak berjalan konsisten sehingga penyediaan transportasi publik tetap lemah. Nilai 3 (cukup) menunjukkan bahwa kebijakan telah memperoleh dukungan sebagian pihak, misalnya adanya komitmen dari universitas atau pemda tetapi implementasinya belum optimal sehingga dukungan politik belum sepenuhnya kuat. Nilai 5 (sangat tinggi) berarti kebijakan memiliki legitimasi politik yang kuat, dukungan anggaran dan program pendampingan berjalan konsisten, serta ada komitmen nyata dari pemerintah daerah, universitas, dan PT KAI untuk memperkuat sistem transportasi mahasiswa secara menyeluruh.

Kelayakan administratif berkaitan dengan kesiapan struktur organisasi, SDM, prosedur, dan sarana pelaksanaan kebijakan. Nilai 1 (sangat rendah) mencerminkan kondisi saat ini, yaitu koordinasi antarinstansi yang lemah, minim SDM terlatih untuk mengelola transportasi publik, infrastruktur rusak, belum ada SOP yang jelas, dan koordinasi antara Dishub, universitas, dan operator transportasi belum berjalan baik sehingga kebijakan sulit dijalankan. Nilai 3 (cukup) menunjukkan bahwa layanan transportasi sudah dapat beroperasi tetapi masih memerlukan peningkatan kapasitas, supervisi pemerintah, dan perbaikan sarana agar tugas kelembagaan dapat berjalan lebih konsisten. Nilai 5 (sangat tinggi) menunjukkan kesiapan administratif yang baik, di mana ada SOP yang jelas, fasilitas memadai, SDM cukup dan kompeten, serta koordinasi antarinstansi berjalan efektif sehingga kebijakan dapat diimplementasikan secara konsisten dan berkelanjutan.

Analisis Alternatif Kebijakan

Berdasarkan pemetaan masalah mobilitas mahasiswa Universitas Sriwijaya pada jalur Palembang–Indralaya, dirumuskan tiga opsi kebijakan sebagai respon terhadap meningkatnya angka kecelakaan lalu lintas serta minimnya pilihan transportasi yang aman dan terjangkau bagi mahasiswa. Penyusunan alternatif kebijakan ini mempertimbangkan kondisi faktual di lapangan, dinamika sistem transportasi, serta pandangan para pemangku kepentingan terkait. Proses penilaiannya mengacu pada kerangka analisis kebijakan yang menekankan aspek efektivitas, efisiensi, kelayakan, dan keberlanjutan layanan, sebagaimana dipaparkan oleh Dunn (2018) dan Patton et al. (2016) dalam literatur evaluasi kebijakan publik. Beberapa alternatif kebijakan yang dirumuskan, yaitu:

1. Optimalisasi Layanan DAMRI melalui Kemitraan Pemerintah–Universitas

Alternatif pertama menitikberatkan pada pembentukan model kemitraan pengelolaan DAMRI kampus antara PT DAMRI, Pemerintah Kabupaten Ogan Ilir, dan Universitas Sriwijaya. Pemilihan alternatif ini dilandasi temuan lapangan bahwa setelah diberlakukannya penertiban bus kaleng, ketersediaan armada menjadi sangat minim. Kondisi ini menunjukkan adanya kesenjangan besar antara kebutuhan mobilitas mahasiswa dan kapasitas penyedia layanan, sehingga dibutuhkan kebijakan yang tidak sekadar menertibkan operasional kendaraan, tetapi juga mampu meningkatkan suplai armada Teguh, S. (2025).

Alternatif ini dirumuskan melalui proses brainstorming dengan menggabungkan ide dari artikel jurnal, dokumen pemerintah, serta kondisi nyata di lapangan. Gagasan kebijakan disusun bukan berdasarkan satu sumber tunggal, melainkan melalui proses “menghimpun beragam ide dan kemungkinan penyelesaian dari berbagai sumber sehingga terbentuk kerangka kebijakan yang integratif” (mengacu pada data pengguna). Usulan utamanya adalah penerapan pola pembiayaan bersama (cost-sharing) dan pembuatan MoU resmi tiga pihak, sehingga universitas dan pemerintah daerah tidak hanya berperan sebagai konsumen layanan, tetapi juga sebagai actor kolaboratif dalam penyelenggaraan transportasi publik kampus. Pendekatan ini berpotensi menjawab tiga permasalahan utama sekaligus: keterbatasan armada, ketidakteraturan jadwal operasi, dan tingginya beban biaya yang selama ini sepenuhnya dipikul oleh PT DAMRI.

Untuk memperkuat peluang implementasi, alternatif ini juga menyertakan pengaturan teknis berupa penyelarasan jadwal operasional dengan kalender akademik, penerapan sistem reservasi melalui aplikasi Unsri Mobile, serta evaluasi berkala antar lembaga setiap tiga bulan. Dengan demikian, opsi kebijakan ini tidak hanya berorientasi pada peningkatan layanan transportasi, tetapi juga pada pembentukan model tata kelola mobilitas akademik yang lebih kolaboratif, aman, terjangkau, dan berkesinambungan.

2. Reaktivasi Kereta Api Kertalaya Terintegrasi Feeder Kampus Unsri

Alternatif kebijakan kedua dirumuskan melalui pendekatan status quo, yaitu mengevaluasi kembali layanan transportasi publik yang pernah ada dan menilai kemungkinan pengaktifannya kembali untuk memenuhi kebutuhan mobilitas mahasiswa saat ini. Dalam hal ini, layanan Kereta Api (KA) Kertalaya pada rute

Kertapati–Indralaya dijadikan acuan utama karena moda rel dikenal sebagai transportasi massal yang berkarakteristik lebih aman, memiliki jadwal tetap, daya angkut penumpang besar, dan efisiensi operasional yang relatif tinggi. Secara empiris, KA Kertalaya mampu menampung hingga 180 penumpang, tetapi tingkat penggunaan sebelumnya hanya mencapai sekitar 30–40% atau sekitar 50–70 penumpang per hari. Minimnya pemanfaatan di masa lalu bukan disebabkan oleh kapasitas kereta yang terbatas, melainkan oleh hambatan aksesibilitas seperti lokasi stasiun yang jauh dari area aktivitas kampus, tidak tersedianya moda lanjutan (feeder), serta ketidaksesuaian jadwal operasional dengan jadwal perkuliahan mahasiswa Timessumatera. (2025).

Berdasarkan kondisi tersebut, alternatif kebijakan ini menawarkan solusi berupa reaktivasi KA Kertalaya yang dipadukan dengan layanan feeder menuju kampus sehingga keunggulan kapasitas angkut kereta dapat dimaksimalkan sesuai kebutuhan mobilitas mahasiswa di jalur Palembang–Indralaya. Perumusan alternative ini selaras dengan kerangka penyusunan kebijakan berbasis brainstorming, sebagaimana sebelumnya disebutkan bahwa kebijakan “dikembangkan dengan cara berbagai gagasan dan kemungkinan solusi dari beragam sumber tidak hanya disalin dari satu sumber, tetapi menghubungkan dan membandingkan berbagai pendekatan sehingga terbentuk kerangka kebijakan yang integratif.” Kutipan ini kembali relevan karena proses penyusunan alternatif tidak sekadar mengulang pola layanan KA Kertalaya terdahulu, melainkan menggabungkan konsep aktivasi ulang, integrasi antar moda, dan digitalisasi layanan transportasi kampus ke dalam satu sistem terpadu Kurnia. (2025).

Guna mendukung realisasi implementasi, beberapa langkah operasional yang diusulkan meliputi perbaikan jalur dan infrastruktur stasiun, pengadaan layanan feeder dalam bentuk bus mini atau kendaraan listrik, penerapan mekanisme One Ticket System, serta pemberlakuan subsidi tarif pendidikan agar harga layanan tetap dapat dijangkau mahasiswa. Integrasi layanan KA Kertalaya dengan feeder dinilai mampu menjawab tiga isu mendasar transportasi mahasiswa Unsri: keterbatasan jumlah armada berbasis darat, faktor keselamatan perjalanan mahasiswa, dan ketidakpastian jadwal keberangkatan. Oleh karena itu, alternatif kebijakan kedua menjadi opsi strategis untuk mewujudkan transportasi kampus yang modern, aman, terjangkau, dan berkelanjutan melalui sinergi moda kereta api dan angkutan kampus.

3. Kawasan Akses Terpadu dan Aman Pendidikan (KATAP)

Alternatif kebijakan ketiga dirumuskan melalui pendekatan tinjauan literatur, yaitu penyusunan kebijakan berdasarkan temuan akademik dan praktik keselamatan transportasi pendidikan yang telah diterapkan di lokasi lain. Salah satu acuan utama adalah penelitian Tamara et al. (2025) terkait penerapan Zona Selamat Sekolah (ZoSS) yang menunjukkan bahwa penyediaan fasilitas keselamatan seperti marka jalan, rambu lintas, penerangan, dan sistem pengawasan berdampak signifikan dalam menekan angka kecelakaan di lingkungan pendidikan. Hasil penelitian tersebut menjadi pijakan bahwa penguatan aspek keselamatan fisik dan pengawasan merupakan elemen penting dalam membangun mobilitas pendidikan yang minim risiko.

Kebijakan KATAP dirancang sebagai kebijakan pendukung layanan transportasi publik yang sudah ada, bukan sebagai penyedia layanan transportasi baru. Fokus utamanya adalah menciptakan lingkungan transportasi yang aman, tertib, dan kondusif agar moda yang telah tersedia, seperti DAMRI, bus kampus, maupun transportasi masyarakat yang dapat beroperasi secara optimal. Hal ini sejalan dengan prinsip kebijakan integratif sebagaimana disebutkan sebelumnya bahwa kebijakan “menghubungkan dan membandingkan berbagai pendekatan sehingga terbentuk kerangka kebijakan yang integratif.” Kutipan ini kembali relevan dalam penyusunan alternatif KATAP karena kebijakan ini mengombinasikan pendekatan keselamatan transportasi, manajemen kawasan pendidikan, dan dukungan terhadap sistem transportasi publik dalam satu model berbasis kawasan.

Secara teknis, pelaksanaan KATAP menetapkan Dinas Perhubungan Kabupaten Ogan Ilir sebagai pelaksana utama, dengan dukungan Universitas Sriwijaya dan Satlantas Polres Ogan Ilir. Tahapan implementasi meliputi peningkatan kualitas penerangan jalan umum (PJU), pemasangan rambu “Zona Pendidikan”, serta patrol rutin untuk memperkuat pengawasan lalu lintas di kawasan kampus dan sepanjang koridor Indralaya–Palembang. Seluruh langkah ini diarahkan untuk menekan angka kecelakaan, khususnya pada titik rawan seperti area tanpa penerangan memadai dan ruas jalan dengan kecepatan kendaraan tinggi. Dengan demikian, KATAP berfungsi sebagai pondasi keselamatan bagi seluruh sistem transportasi publik, memastikan mobilitas mahasiswa maupun masyarakat berlangsung tanpa meningkatkan risiko kecelakaan.

Dari sisi kontribusi kebijakan, alternatif ini menawarkan solusi pada aspek jaminan keamanan dan keselamatan transportasi, sekaligus melengkapi dua alternative sebelumnya yang berfokus pada penambahan kapasitas armada serta efisiensi layanan. Dengan keberadaan KATAP, peningkatan sarana transportasi kampus dapat berjalan seiring dengan penerapan standar keselamatan lingkungan pendidikan yang semestinya RadarTV, D. (2023)

Tabel 1. Perbandingan Keuntungan dan Kerugian Setiap Alternatif kebijakan

No	Alternatif Kebijakan	Keuntungan	Kerugian
1	Optimalisasi Layanan DAMRI melalui Kemitraan Pemerintah–Universitas	Dapat meningkatkan kapasitas layanan transportasi tanpa harus menaikkan tarif secara signifikan bagi mahasiswa. Dengan pembagian peran antara PT DAMRI, Pemerintah Kabupaten Ogan Ilir, dan Universitas Sriwijaya, keberlanjutan operasional lebih terjamin karena tanggung jawab pendanaan dan pengelolaan tidak terpusat pada satu pihak. Selain itu, penerapan sistem reservasi berbasis digital membuat jadwal keberangkatan lebih teratur, tepat waktu, dan mudah diprediksi. Alternatif ini juga menjadi jawaban segera terhadap	Koordinasi antara tiga lembaga berpotensi rumit, sehingga dapat menghambat proses pengambilan keputusan operasional. Keberhasilan jangka panjang program sangat bergantung pada konsistensi komitmen pendanaan dari pemerintah daerah dan pihak universitas. Selain itu, penggunaan sistem reservasi digital bisa memunculkan kendala apabila terdapat masalah jaringan internet atau keterbatasan perangkat teknologi di kalangan mahasiswa.

No	Alternatif Kebijakan	Keuntungan	Kerugian
2	Reaktivasi Kereta Api Kertalaya Terintegrasi Feeder Kampus Unsri	<p>kekosongan layanan transportasi setelah penertiban “bus kaleng”, sehingga mampu memenuhi kebutuhan mobilitas mahasiswa secara cepat.</p> <p>Dengan tersedianya moda transportasi massal dengan kapasitas besar, tingkat keamanan tinggi, dan jadwal yang konsisten. Mengingat risiko kecelakaan kereta api jauh lebih rendah dibandingkan kendaraan darat, pengoperasian kembali jalur Kertapati–Indralaya dapat meningkatkan keselamatan perjalanan mahasiswa. Kehadiran layanan feeder dari Stasiun Indralaya menuju fakultas juga mampu mengatasi permasalahan akses akhir yang sebelumnya menjadi penyebab rendahnya minat pengguna KA Kertalaya. Ditambah dengan skema subsidi tarif pendidikan, mahasiswa tetap dapat menikmati layanan transportasi massal yang berkualitas dengan biaya yang tetap terjangkau.</p>	<p>Biaya investasi awal terbilang besar karena memerlukan perbaikan jalur rel, infrastruktur stasiun, armada kereta, serta penyediaan feeder. Selain itu, keberhasilan implementasi sangat bergantung pada pihak eksternal, terutama PT KAI dan Pemerintah Provinsi Sumatera Selatan, sehingga otoritas Universitas Sriwijaya maupun Pemerintah Kabupaten Ogan Ilir tidak memiliki kendali penuh. Tidak hanya itu, waktu pelaksanaan program relatif panjang sehingga belum dapat menjawab kebutuhan transportasi mahasiswa dalam waktu dekat.</p>
3	Kawasan Akses Terpadu dan Aman Pendidikan (KATAP)	<p>Kebijakan KATAP adalah meningkatnya keamanan pengguna jalan di wilayah kampus melalui penguatan infrastruktur keselamatan seperti penerangan jalan, rambu pendidikan, dan pengawasan lalu lintas berkala. Langkah ini secara langsung mendukung kelancaran operasional seluruh moda transportasi yang telah tersedia—DAMRI, bus kampus, maupun transportasi masyarakat—tanpa harus menambah jumlah armada, sehingga biaya implementasinya relatif efisien. Dengan menurunnya risiko kecelakaan, kebijakan ini dapat menjadi dasar penting bagi keberlangsungan sistem transportasi publik kampus.</p>	<p>Kebijakan ini tidak menambah kapasitas layanan transportasi, sehingga meskipun keselamatan meningkat, jumlah kendaraan dan daya tampung tetap tidak berubah. Keberhasilan jangka panjang juga sangat bergantung pada konsistensi pengawasan; jika patroli rutin dan perawatan infrastruktur tidak dilakukan secara berkelanjutan, tingkat keselamatan dapat kembali menurun. Selain itu, elemen fisik seperti rambu dan penerangan jalan berpotensi mengalami kerusakan seiring waktu, dan penanganan yang tidak cepat dapat mengurangi efektivitas kebijakan ini.</p>

Sumber: Diolah Penulis, 2025

Rekomendasi Kebijakan

Reaktivasi jalur kereta api Kertapati–Indralaya sebagai moda transportasi massal dipandang sebagai solusi yang mampu menyediakan akses mobilitas mahasiswa yang lebih aman, memiliki kepastian jadwal, dan tetap ekonomis. Integrasi layanan kereta dengan bus feeder di dalam kawasan kampus memungkinkan mahasiswa mencapai setiap fakultas secara langsung tanpa menimbulkan tambahan biaya besar. Penggunaan moda rel juga

dapat mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi, sehingga risiko kecelakaan menurun sekaligus meringankan beban pengeluaran mahasiswa untuk kebutuhan transportasi harian.

Meski demikian, sejumlah kerentanan tetap dapat muncul apabila koordinasi antarinstansi dan penyelenggaraan operasional tidak dikelola secara optimal, atau jika kesiapan infrastruktur pendukung belum terpenuhi sepenuhnya. Layanan feeder juga harus menjangkau seluruh fakultas agar manfaat konektivitas last-mile dapat dirasakan secara merata oleh mahasiswa. Karena itu, reaktivasi layanan kereta perlu diiringi dengan tata kelola transportasi terintegrasi dan sistem evaluasi kinerja yang berkelanjutan.

Tabel 2. Rekapitulasi skor Evaluasi

Alternatif	Efektivitas	Efisiensi	Equity	Kelayakan Publik	Kelayakan Administrasi Publik	Rata-Rata Skor
Alt 1 – DAMRI Kampus	4	4	4	4	4	4,0
Alt 2 – Reaktivasi KA Kertalaya	5	4	5	5	4	4,6
Alt 3 - KATAP	3	3	3	3	3	3,0

Sumber: Diolah Penulis, 2025

Hasil penilaian menunjukkan bahwa Alternatif 2 (Reaktivasi KA Kertalaya Terintegrasi Feeder Kampus Unsri) memperoleh skor tertinggi dengan nilai rata-rata 4,6, sehingga paling layak dijadikan pilihan kebijakan. Alternatif ini unggul dalam efektivitas, keadilan, dan dukungan politik karena mampu memberikan solusi menyeluruh terhadap masalah transportasi mahasiswa Unsri dan masyarakat Indralaya.

Kebijakan ini tidak hanya mengurangi beban biaya perjalanan dan risiko kecelakaan, tetapi juga memperkuat konektivitas antarwilayah serta meningkatkan efisiensi sistem transportasi publik secara berkelanjutan. Dengan dukungan kelembagaan kuat dari PT KAI, Dishub, dan Unsri, reaktivasi Kertalaya dinilai realistis dan strategis untuk diterapkan dalam jangka menengah.

Berdasarkan Metode Perbandingan menurut Dunn (1981), seluruh alternative kebijakan dinilai menggunakan kriteria evaluasi yang sama, yaitu efektivitas, efisiensi, keadilan (ekuitas), kelayakan politik, dan kelayakan administratif, dengan rentang skor 1–5 yang mencerminkan tingkat sangat rendah hingga sangat tinggi. Hasil penilaian menunjukkan bahwa Alternatif 2 – Reaktivasi KA Kertalaya Terintegrasi Feeder Kampus Unsri memperoleh nilai tertinggi dan menjadi opsi paling layak direkomendasikan. Dominasi skor tersebut didasari oleh kemampuannya menjawab permasalahan keselamatan, keterjangkauan, dan daya tampung mobilitas mahasiswa secara langsung, serta dukungan administratif dan politik yang relatif kuat.

Simpulan

Berdasarkan hasil analisis, Penelitian ini menyimpulkan bahwa persoalan transportasi mahasiswa Universitas Sriwijaya masih didominasi oleh keterbatasan armada yang layak, tingginya biaya perjalanan, serta risiko kecelakaan yang relatif tinggi pada jalur Palembang–Indralaya. Hasil evaluasi terhadap tiga alternatif kebijakan menunjukkan bahwa reaktivasi Kereta Api Kertalaya yang terintegrasi dengan layanan feeder kampus merupakan pilihan paling layak karena mampu memberikan tingkat keselamatan yang lebih baik, biaya perjalanan yang lebih terjangkau, serta kapasitas angkut yang lebih besar dibandingkan moda transportasi darat lainnya. Temuan ini menunjukkan pentingnya pengembangan sistem transportasi massal berbasis rel sebagai solusi utama dalam meningkatkan mobilitas mahasiswa secara berkelanjutan.

Hasil penelitian ini menuntut adanya kerja sama yang lebih kuat antara pemerintah daerah, PT Kereta Api Indonesia, dan Universitas Sriwijaya dalam menyiapkan infrastruktur, pengaturan operasional, serta skema pendanaan yang berkelanjutan. Untuk penelitian selanjutnya, diperlukan kajian lanjutan mengenai aspek kelayakan ekonomi dan tingkat minat pengguna agar kebijakan yang dirumuskan dapat diimplementasikan secara lebih efektif dan sesuai dengan kebutuhan mahasiswa.

Referensi

- Abdussamad, Z. (2021). *Metode Penelitian Kualitatif*. Makassar: Syakir Media Press.
- Andarini, D., Camelia, A., & Ibrahim, M. M. (2021). *Factors related to road accidents in Palembang, South Sumatera, Indonesia*. 10(3), 638–645. <https://doi.org/10.11591/ijphs.v10i3.20768>
- Budiman, A., Bethary, R. T., & Hilzams, F. F. (2022). Analisis Pemilihan Moda Transportasi Mahasiswa Fakultas Teknik Untirta (Studi Kasus Cilegon-Tangerang). 11(1), 13–23.
- Data Badan Pusat Statistik Kabupaten Ogan Ilir*. (2025). 12.
- Karma, A., Fallo, E. M., Liuk, M. Y., & Lian, P. (2024). *Perbandingan Biaya Transportasi Umum dan Pribadi Sebagai Moda Transportasi Mahasiswa Akuntansi Unwira*. 3(4), 36–40.
- Kristyanto, A., Hasanuddin, A., & Putra, P. P. (2022). Analisis Pemilihan Moda Transportasi Mahasiswa Universitas Jember Menuju Kampus. 10(1), 49–58.
- Kurnia. (2025, February 18). Reaktivasi rute kereta Kertalaya ditargetkan beroperasi 2025, mahasiswa Unsri akan diuntungkan. Akurat.Co. <https://sumsel.akurat.co/news/1865660300/reaktivasi-rute-kereta-kertalaya-ditargetkan-beroperasi-2025-mahasiswa-unsri-akan-diuntungkan>

- Moi, F., & Yuliana, N. P. I. (2022). Analisis Pemilihan Moda Transportasi Untuk Perjalanan Ke Kampus (Studi Kasus: Civitas Akademik Politeknik Negeri Bali). *Jurnal Talenta Sipil*, 5(2), 305–310. <https://doi.org/10.33087/talentasipil.v5i2.38>
- Nazila, I., Kadarsa, E., & Agustien, M. (2025). Analysis of Route Choice Between Toll Road and National Highway in Palembang - Prabumulih , South Sumatra. 53(2), 109–119.
- Nisak, R. Y., & Febrian, R. A. (2025). Peran Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Dalam Pembinaan Keselamatan Transportasi. 2, 109–118.
- Nursatria, A., & Arief, T. M. V. (2024). Mahasiswi Unsri Tewas dalam Kecelakaan di Jalan Lintas Palembang-Indralaya.
- Pahlevi, R. (2025). Kadishub Sumsel Sebut Bus Kaleng Tak Masuk Unsri karena Tidak Lulus Uji KIR.
- Patton, C., Sawicki, D., & Jennifer, C. (2016). *Basic Methods of Policy Third Edition*.
- Pramesti, D., Luh, N., Jeni, P., Aurum, D., Raharjo, K., & Dwipayana, A. D. (2024). *Efektivitas Penggunaan Moda Transportasi Umum Dengan Kendaraan Pribadi*. 2(1), 6–16.
- Priyambodho, B. A., Asyiah, S., Bethary, R. T., & Novi, D. (2025). Analisis Pemilihan Moda Transportasi bagi Mahasiswa Kampus Untirta. 9(1), 205–214.
- Putra, D. D., Aufaa, R. D., Luthfiah, H., & Sahara, S. (2023). Peningkatan Mutu Transportasi Umum Demi Kenyamanan dan Keamanan Pengguna. 20(1).
- Qubro, K. Al, Fauzi, M., & Cristine, A. (2022). PENENTUAN TITIK RAWAN KECELAKAAN (BLACK SPOT) PADA RUAS JALAN NASIONAL PALEMBANG – INDRALAYA. 7(629), 151–158.
- RadarTV, D. (2023, Oktober). Kini Jarak Tempuh Palembang—Indralaya –Prabumulih Cuma 45 Menit. <https://radartv.disway.id/nasional/read/17904/kini-jarak-tempuh-palembang-indralaya-prabumulih-cuma-45-menit>
- Setyowahyudi, R., Indrawati, N. P. V., & Paramita, M. V. A. (2025). Melibatkan orangtua dalam setiap kegiatan pendidikan anak usia dini, apa saja strateginya? *Jurnal Caksana: Pendidikan Anak Usia Dini*, 8(2), 873–887.
- Sugiyono. (2022). *Metode Penelitian: Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D* (Cet. 27). Bandung: Alfabeta.
- Tamara, P., Praja, S. W., & Suryandari, M. (2025). EVALUASI EFEKTIVITAS ZONA SELAMAT SEKOLAH (ZoSS) DALAM MENINGKATKAN KESELAMATAN

PELAJAR (STUDI KASUS SD NEGERI SELOMERTO). JURNAL PENELITIAN
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA - STTD EVALUASI

- Teguh, S. (2025, Agustus). Berharap lebih ekonomis, mahasiswa Unsri minta bus kaleng bisa masuk kampus: 43 bus tak laik jalan. *TribunSumsel.Com*.
<https://sumsel.tribunnews.com/palembang/985992/berharap-lebih-ekonomis-mahasiswa-unsri-minta-bus-kaleng-bisa-masuk-kampus-43-bus-tak-laik-jalan>
- Timessumatera. (2025, July 8). Hidupkan Kembali Jalur Kertapati–Indralaya, KAI dan Unsri Kolaborasi Kaji Reaktivasi KA Kertalaya. *Timessumatera.Id*.
<https://timessumatera.id/hidupkan-kembali-jalur-kertapati-indralaya-kai-dan-unsri-kolaborasi-kaji-reaktivasi-ka-kertalaya/>
- Utami, R. A., Andarini, D., Camelia, A., Lestari, M., & Rosyada, A. (2023). *Analisis Tingkat Kerawanan Kecelakaan Lalu Lintas di Ruas Jalan Arteri Kota Palembang*. 25(1), 1–13.
- Zurianti, N. A., & Hayati, N. (2024). *Implementasi pembelajaran STEAM di TK ABA Karang Kalasan*. *Jurnal Pendidikan Anak*, 13(1), 100–113.