

BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil pengamatan dari hasil data survei, dapat diambil kesimpulan sebagai berikut sebagai berikut :

1. Dari hasil pengolahan data dan analisis *stated preference* diketahui bahwa akan ada kemungkinan perpindahan moda transportasi dari kendaraan pribadi ke moda transportasi umum kereta api pada rute Semarang-Ambarawa dan sebaliknya sebagai berikut:
 - a. Apabila selisih biaya tarif kereta api lebih murah Rp 3.000 dari tarif standar Rp 9.000 menjadi Rp 6.000, kereta api bisa menjadi alternatif pemilihan moda.
 - b. Apabila selisih waktu tempuh kereta api lebih cepat 15 menit dari waktu tempuh standart 90 menit menjadi 75 menit, kereta api bisa menjadi alternatif pemilihan moda.
 - c. Apabila selisih *Headway* kereta api lebih cepat 30 menit dari waktu tempuh standart 60 menit menjadi 30 menit, kereta api bisa menjadi alternatif pemilihan moda.

Sedangkan pada perpindahan moda transportasi dari kendaraan pribadi ke moda transportasi umum bus pada rute Semarang-Ambarawa dan sebaliknya adalah sebagai berikut:

- a. Apabila selisih biaya tarif bus lebih murah Rp 2.000 dari tarif standart Rp 8.000 menjadi Rp 6.000, bus bisa menjadi alternatif pemilihan moda.
- b. Apabila selisih waktu tempuh bus lebih cepat 15 menit dari waktu tempuh standart 60 menit menjadi 45 menit, bus bisa menjadi alternatif pemilihan moda.
- c. Apabila selisih *Headway* bus lebih cepat 10 menit dari waktu tempuh standart 20 menit menjadi 10 menit, bus bisa menjadi alternatif pemilihan moda.

2. Dari hasil analisis maka model pemilihan moda angkutan antara kereta api dengan kendaraan pribadi untuk rute Semarang-Ambarawa dalam penelitian menggunakan model logit binominal dengan fungsi selisih utilitas antara kereta api dengan kendaraan pribadi dalam bentuk persamaan linier, diperoleh sebagai berikut:

Dengan persamaan selisih utilitas antara kereta api dan kendaraan :

$$(U_{KA} - U_{Kendaraan}) = 0,11423 - 0,00030 \cdot X_1 - 0,04859 \cdot X_2 + 0,0000 \cdot X_3$$

Dengan:

$U_{(KA-Kendaraan)}$ = Utilitas moda kereta dengan kendaraan pribadi.

X_1 = Selisih tarif antara kereta api dan kendaraan pribadi

X_2 = Selisih waktu tempuh antara kereta api dan kendaraan pribadi

X_3 = Selisih *Headway* antara kereta api dan kendaraan pribadi

Sedangkan fungsi selisih utilitas antara bus dengan kendaraan pribadi dalam bentuk persamaan linier, diperoleh sebagai berikut:

$$(U_{\text{Bus}} - U_{\text{Kendaraan}}) = -0,77396 - 0,00025.X_1 - 0,03745.X_2 - 0,01550.X_3$$

Dengan:

$U_{(\text{Bus-Kendaraan})}$ = Utilitas moda bus dengan kendaraan pribadi.

X_1 = Selisih tarif antara bus dan kendaraan pribadi

X_2 = Selisih waktu tempuh antara bus dan kendaraan pribadi

X_3 = Selisih *Headway* antara bus dan kendaraan pribadi

6.2 Saran

1. Kesulitan yang diperoleh dalam penelitian ini adalah pada saat survei pengumpulan data, karena responden pada umumnya memiliki waktu yang terbatas untuk mengisi dan menjawab kuesioner, sehingga seringkali jawaban yang diperoleh tidak memadai bahkan terkesan seadanya. Untuk itu pada penelitian-penelitian yang menggunakan Teknik *Stated Preference* disarankan agar dilakukan survei dengan metode *home interview survei*, supaya surveyor dan responden dapat berinteraksi dengan baik serta jawaban yang diperoleh diharapkan lebih baik.
2. Dalam merencanakan transportasi umum untuk wilayah Semarang sampai Ambarawa khususnya kereta api, pemerintah sebelumnya harus memberikan kemudahan mobilitas dari stasiun hingga ke kantor para pegawai maupun dari

rumah menuju ke stasiun agar masyarakat benar-benar akan pindah menggunakan transportasi umum ini.

3. Untuk bus, pemerintah harus membangun jalur khusus untuk bus sehingga waktu tempuh bisa lebih cepat dan terhindar dari kemacetan.
4. Stasiun, terminal, dan halte harus layak untuk menunggu kedatangan moda transportasi sehingga masyarakat merasa nyaman dan mau beralih menggunakan transportasi umum.
5. Pengelola harus mampu memberikan kenyamanan dan keamanan dalam moda transportasi tersebut sehingga tidak ada kejahatan kriminal yang terjadi.
6. Melakukan sosialisasi kepada masyarakat secara terus menerus untuk menggunakan atau beralih ke moda transportasi umum.

