

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan data hasil survei dengan menggunakan kuesioner yang sudah dianalisa maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

- 1) Responden paling banyak dikategori umur 21-35 itu berarti umur yang produktif, sehingga baik untuk sasaran sebagai pengguna kebijakan yang akan diberikan. Yaitu dengan adanya angkutan umum baru seperti kereta api dan bus dengan kriteria yang sudah ada saat ini.
- 2) Model pemilihan moda antara angkutan umum dengan kendaraan pribadi adalah sebagai berikut :
 - a. $(U_{KA}-U_{KP}) = 0,21234 + -0,00060X1 + -0,06076X2 + -0,00928X3$
 - b. $(U_{Bus}-U_{KP}) = 0,29320 + -0,00032X1 + -0,02477X2 + -0,00943X3$

Keterangan :

 - X1 = selisih tarif antara KA/Bus dengan kendaraan pribadi
 - X2 = selisih waktu tempuh antara KA/Bus dengan kendaraan pribadi
 - X3 = selisih *headway* antara KA/Bus dengan kendaraan pribadi
- 3) Hasil yang diperoleh dari analisa dan pembahasan sensitivitas dan pengaruh atribut terhadap probabilitas pemilihan moda adalah tarif, waktu tempuh, dan *headway*. Namun dari ketiga atribut yang paling sensitiv adalah tarif, karena saat tarif diubah dengan sejumlah asumsi memiliki nilai fungsi selisih utilitas paling tinggi. Dapat disimpulkan rata-rata responden dipengaruhi tarif dalam pemilihan moda.

6.2 Saran

Berikut adalah beberapa saran yang mengacu pada penelitian yang dilakukan pada bulan April-Mei 2014:

- 1) Dalam merencanakan transportasi massal untuk wilayah Semarang sampai Kendal khususnya Kereta api, pemerintah sebelumnya harus memberikan kemudahan mobilitas dari tempat asal menuju stasiun atau sebaliknya. Pihak kereta api atau pemerintah harus menyediakan alat transportasi lain, misalkan bus, sepeda, minibus dll. Alat transportasi lain tersebut digunakan untuk mempermudah akses masyarakat menuju stasiun kereta api atau dari stasiun menuju tempat tujuan.
- 2) Untuk bus, pemerintah harus membangun jalur khusus untuk bus sehingga waktu tempuh bisa lebih cepat dan terhindar dari kemacetan.
- 3) Stasiun, terminal, dan halte harus layak untuk menunggu kedatangan moda transportasi sehingga masyarakat merasa nyaman dan mau beralih menggunakan transportasi massal.
- 4) Pengelola harus mampu memberikan kenyamanan dan keamanan dalam moda transportasi tersebut sehingga tidak ada kejahatan kriminal yang terjadi
- 5) Melakukan sosialisasi kepada masyarakat secara terus menerus untuk menggunakan atau beralih ke moda transportasi massal