

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil pengamatan dari hasil survei dan kemudian dianalisis dapat diambil kesimpulan sebagai berikut.

a. Pemilihan Rute

Pemilihan rute dapat disimpulkan calon pengguna angkutan BRT sebagian besar memilih rute yang melewati jalan Pamularsih dikarenakan pada rute tersebut terdapat banyak tempat rekreasi, tempat kesehatan, tempat belanja, tempat pendidikan, dan lain-lain. Calon penumpang tidak mempermasalahkan walaupun rute yang melewati jalan Pamularsih ditempuh dalam waktu yang lama karena calon penumpang kebanyakan hanya mementingkan tujuan perjalanan.

b. Pergerakan dari arah Simpanglima-Gunungpati dan Gunungpati-Simpanglima

Pergerakan dari arah Simpanglima-Gunungpati dan Gunungpati-Simpanglima dapat disimpulkan pergerakan calon penumpang dari arah Simpanglima-Gunungpati dan Gunungpati-Simpanglima sebagian terbesar terjadi pada jam sibuk yaitu pukul 07.00-09.00 dan pergerakan terbesar dengan maksud tujuan untuk rekreasi. Banyak tujuan pergerakan rekreasi merupakan informasi untuk pemerintah agar membenahi tempat rekreasi atau wisata di sepanjang rute Simpanglima-Gunungpati. Rute Simpanglima-Gunungpati merupakan untuk dikunjungi dan apabila dikelola dengan baik maka dapat menambah anggaran pemerintah untuk kemajuan pariwisata Semarang.

c. Potensi Peminat BRT dibanding Kendaraan Pribadi

Potensi peminat BRT dibanding kendaraan pribadi dapat diketahui dari sebagian besar calon penumpang memilih tarif Rp 3.500,00 waktu tempuh 45 menit dan *headway* 10 menit. Dapat disimpulkan dengan tarif tertinggi yang ditawarkan BRT namun dengan diimbangi waktu yang cepat dan *headway* yang cepat calon penumpang akan beralih dari menggunakan kendaraan pribadi ke BRT.

- d. Responden akan tetap memilih kendaraan pribadi dengan ketentuan sebagai berikut :
- 1) Apabila biaya pengeluaran per bulan untuk transportasi Rp 700.000,00 – Rp 800.000,00.
 - 2) Apabila biaya pengeluaran per bulan untuk transportasi kurang dari Rp 1.500.000,00.
- e. Responden paling banyak dikategori umur 21-35 tahun. Umur responden tersebut termasuk golongan umur produktif, sehingga baik untuk sasaran sebagai pengguna kebijakan yang akan diberikan. Yaitu dengan adanya angkutan umum baru seperti BRT dengan kriteria yang sudah ada saat ini.
- f. Hasil dari analisa dan pembahasan sensitivitas dan pengaruh variabel terhadap probabilitas pemilihan moda adalah tarif, waktu tempuh, dan *headway*. Namun dari ketiga variabel yang paling sensitif adalah tarif, karena dengan tinggi rendahnya tarif yang ditawarkan menentukan responden untuk memilih BRT dan kendaraan pribadi (mobil dan kendaraan bermotor).

g.

Regression Statistics	
Multiple R	0.619072
R Square	0.38325
Adjusted R Square	0.381464
Standard Error	0.963315
Observations	1040

Nilai R pada tabel *Output Summary* menunjukkan hubungan antara Variabel X dan Variabel Y adalah moderat/sedang, dengan nilai koefisien korelasi (R) sebesar 0,619, dimana apabila nilai koefisien korelasi $\geq 0,4 < 0,7$ maka hubungan antara variabel adalah korelasinya moderat/sedang (Guilford,1956). Nilai *R Square* (R²) atau koefisien determinasi adalah 0,383 atau 38,3%. Sedangkan besarnya angka *Adjusted R Square* adalah 0,381 atau 38,1% menunjukkan bahwa faktor terpilihnya BRT sebesar 38,1% sedangkan 61,9% nya ditentukan oleh faktor lain. Menurut Santoso (2000:263), Dalam penelitian ini kita dapat melihat pengaruh melalui dua cara yaitu dengan melihat *R square* dapat digunakan apabila jumlah variabel X terdiri dari tiga (3) variabel saja dan Menurut Santoso (2000:290) *Adjusted R square* digunakan apabila jumlah variabel independent

(bebas) lebih dari dua variabel bebas. Angka tersebut dapat digunakan untuk melihat besarnya pengaruh variabel tarif, waktu tempuh, dan waktu antara terhadap Kepuasan tingkat pelayanan dengan cara menghitung Koefisien Determinasi (KD).

Adapun cara menghitung Koefisien Determinasi (KD) menurut Sarwono (2009: 99) dengan menggunakan rumus sebagai

berikut:

$$KD = r^2 \times 100\%$$

$$KD = 0,381 \times 100\%$$

$$KD = 38,1\%$$

Angka tersebut mempunyai maksud bahwa Pengaruh Variabel tarif, waktu tempuh, dan waktu antara terhadap tingkat kepuasan pelayanan moda sebesar 38,1%, sedangkan sisanya sebesar 61,9 % dipengaruhi oleh variabel lain diluar penelitian ini. Sedangkan *Standard Error of Estimate (SEE)* adalah 0,96332. Jika angka tersebut dibandingkan dengan angka standar deviasi (STD) yang terdapat di *descriptive statistics*, sebesar 1.88922 maka angka SEE ini lebih kecil. Ini artinya angka SEE baik untuk dijadikan *predictor* dalam menentukan besarnya kepuasan tingkat pelayanan moda. Angka tersebut baik untuk dijadikan sebagai *predictor variable* tergantung harus lebih kecil dari angka standar deviasi ($SEE < STD$). Jadi, semakin kecil SEE akan membuat model makin tepat memprediksi variabel dependen (Sarwono, 2009: 99).

- h. Responden dalam mengambil keputusan dapat berubah pada waktu tertentu oleh karena suatu kondisi tertentu. Kondisi tertentu ini yang paling utama adalah tingkat kesejahteraan yang tinggi yaitu ditunjukkan dengan kepemilikan mobil keluarga. Berdasarkan nilai R Square dapat ditarik kesimpulan bahwa jika pada mulanya responden menjawab “YA” (membutuhkan BRT), maka dengan kondisi yang lebih sejahtera jawaban tersebut akan berubah menjadi “TIDAK”. Kekuatan jawaban “YA” hanya sebesar 38,1%.

- i. Model matematis pemilihan moda BRT sebagai berikut :

$$Y = 2,41827 - 0,00023 (X1) - 0,17828 (X2) - 0,08664 (X3)$$

Keterangan :

Y = Respon masyarakat terhadap terpilihnya BRT

X1 = Tarif BRT

X2 = Waktu tempuh BRT

X3 = *Headway* (waktu tunggu) BRT

6.2 Saran

Berdasarkan hasil pengamatan dari hasil survei dan kemudian dianalisis dapat diambil saran sebagai berikut.

- a. Kesulitan pada penelitian ini adalah ketika saat survei data responden, responden pada sebagian kecil memiliki waktu yang terbatas untuk mengisi dan menjawab kuisisioner, sehingga sering kali jawaban yang diperoleh tidak memadai atau terkesan seadanya. Untuk penelitian-penelitian yang menggunakan metode teknik *stated preference* disarankan agar dilakukan survei dengan metode *home interview survey*, supaya surveyor dan responden dapat berinteraksi dengan baik serta jawaban yang diperoleh lebih baik.
- b. Dalam merencanakan transportasi massal untuk wilayah Simpanglima-Gunungpati khususnya BRT, pemerintah sebelumnya harus memberikan kemudahan mobilitas dari tempat asal menuju halte atau sebaliknya. Pihak BLU atau pemerintah harus menyediakan alat transportasi lain, misalkan mobil penumpang umum (MPU). Alat transportasi lain tersebut digunakan untuk mempermudah akses masyarakat menuju halte BRT atau dari halte BRT menuju tempat tujuan.
- c. Halte BRT harus layak untuk menunggu kedatangan BRT sehingga masyarakat merasa nyaman dan mau beralih menggunakan BRT.
- d. Pengelola BRT harus mampu memberikan kenyamanan dan keamanan sehingga tidak ada kejahatan kriminal yang terjadi dalam BRT.
- e. Dalam hal ini pemerintah perlu melakukan sosialisasi kepada masyarakat secara terus menerus untuk menggunakan atau beralih ke moda transportasi massal seperti BRT.
- f. Pengadaan BRT harus dipertimbangkan secara mendalam karena tuntutan adanya BRT sebesar 38,1%. Hal ini juga dikuatkan dengan temuan bahwa masyarakat membutuhkan BRT untuk pergerakan rekreasi.
- g. Jika BRT memang harus diadakan maka tanggungjawab sepenuhnya harus ada dipihak Pemerintah.