



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 dengan prosentase wilayah Tembalang 70 % dan Sekaran 60 % itu berarti umur yang produktif, sehingga baik untuk sasaran sebagai pengguna kebijakan yang akan diberikan.
2. Berdasarkan hasil penelitian terhadap beberapa alternatif jenis armada bus yang ditawarkan, responden wilayah Tembalang dan Sekaran lebih memilih bus Sedang dengan prosentase wilayah Tembalang 53,33% dan 54,17% untuk wilayah Sekaran.
3. Model pemilihan moda antar angkutan umum wilayah Tembalang dan Sekaran
 - a. Model pemilihan moda antara angkutan umum dengan kendaraan pribadi wilayah Tembalang adalah sebagai berikut :
$$(U_F - U_{KP}) = 0,585 + (-0,0009) X_1 + (-0,065) X_2 + (-0,055) X_3$$
 - b. Model pemilihan moda antara angkutan umum dengan kendaraan pribadi wilayah Sekaran adalah sebagai berikut :
$$(U_F - U_{KP}) = 0,089 + (-0,002) X_1 + (-0,065) X_2 + (-0,03) X_3$$

Keterangan :

X_1 = selisih tarif antara *Feeder* dengan kendaraan pribadi
 X_2 = selisih waktu tempuh antara *Feeder* dengan kendaraan pribadi
 X_3 = selisih waktu tunggu antara *Feeder* dengan kendaraan pribadi
4. Potensi terpilihnya angkutan *feeder* berdasarkan masing – masing variabel di wilayah Tembalang dan Sekaran adalah sebagai berikut:

No	Variabel	Potensi	
		Tembalang	Sekaran
1	Tarif	87,92 %	98,59 %
2	Waktu Tempuh	74,03 %	80,15 %
3	Waktu Tunggu	61,67 %	52,24 %



5. Hasil yang diperoleh dari analisa dan pembahasan sensitivitas dan pengaruh atribut terhadap peluang pemilihan moda adalah tarif, waktu tempuh, dan waktu tunggu. Dari tiga atribut di atas yang paling mempengaruhi masyarakat atau responden dalam memilih angkutan umum adalah atribut tarif dan waktu tempuh dengan prosentase tarif sebesar 87,92% untuk wilayah Tembalang dan 98,59% untuk wilayah Sekaran, sedangkan untuk tempuh prosentase untuk kedua wilayah sebesar 74,03% untuk wilayah Tembalang dan 80,16% untuk wilayah Sekaran.

6.2. Saran

Berikut adalah beberapa saran yang mengacu pada penelitian yang dilakukan:

1. Untuk memaksimalkan kinerja transportasi massal BRT khususnya koridor II Sisemut-Terboyo, pemerintah harus memberikan kemudahan mobilitas yaitu dengan mengadakan angkutan umum *Feeder* di wilayah bangkitan dan tarikan (Tembalang dan Sekaran) untuk mempermudah akses masyarakat dari tempat asal menuju halte dan sebaliknya.
2. Jumlah dan fasilitas armada harus memenuhi kebutuhan masyarakat agar masyarakat tidak menunggu lama untuk menggunakan layanan angkutan umum *Feeder*.
3. Agar sistem angkutan *Feeder* dapat berjalan dengan baik maka pemerintah dapat menyediakan prasarana transportasi berupa titik-titik pemberhentian sementara (halte) yang memenuhi persyaratan sehingga kinerja *Feeder* dapat optimal.
4. Pengelola harus mampu memberikan kenyamanan dan keamanan dalam moda transportasi serta tempat pemberhentian sementara (halte) sehingga tidak ada kejahatan kriminal yang terjadi.
5. Melakukan sosialisasi kepada masyarakat secara terus menerus untuk menggunakan atau beralih ke moda transportasi massal.
6. Agar peminat angkutan umum angkutan *Feeder* lebih maksimum maka dianjurkan pemerintah menyediakan subsidi biaya operasional sebagaimana diamanatkan pada Undang - Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan pada pasal 185 ayat 1 yang berbunyi angkutan penumpang umum dengan tarif kelas ekonomi pada trayek tertentu dapat diberi subsidi oleh Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah.