

## BAB V

### PENUTUP

#### 5.1 Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang dilakukan dan hasil analisis data yang diuraikan sebelumnya dapat disimpulkan sebagai berikut.

##### 1. Karakteristik kinerja angkutan umum travel dan bus rute Palangkaraya – Banjarmasin

Travel melayani keberangkatan dari Palangkaraya - Banjarmasin setiap harinya pada pukul 08.00 WIB, 10.00 WIB, 12.00 WIB, 14.00 WIB dan 16.00 WIB dengan tarif Rp. 90.000. Pelaku perjalanan rute Palangkaraya – Banjarmasin yang menggunakan travel lebih sering melakukan perjalanan pada pagi hari dengan waktu tempuh menggunakan travel untuk rute Palangkaraya – Banjarmasin adalah 4 jam. Bus yang melayani rute Palangkaraya – Banjarmasin berangkat setiap harinya pada pukul 03.00 WIB dengan tarif Rp. 70.000 dengan menggunakan bus sedang berkapasitas 27 orang. Waktu tempuh menggunakan bus untuk rute Palangkaraya – Banjarmasin adalah 5 jam.

##### 2. Karakteristik sosial ekonomi dan karakteristik perjalanan penumpang rute Palangkaraya – Banjarmasin

Berdasarkan deskripsi karakteristik sosial ekonomi diketahui bahwa penumpang rute Palangkaraya-Banjarmasin mayoritas berusia 20-40 tahun dengan jenis kelamin laki-laki yang mempunyai pekerjaan swasta dan telah menempuh pendidikan terakhir sebagai sarjana. Pengeluaran untuk transportasi per bulan Rp. 100.000-Rp. 200.00 dengan pendapatan Rp. 1.000.000-Rp.3.000.000 dan memilih moda berdasarkan pertimbangan logis seperti pertimbangan biaya yang mampu dikeluarkan dan pertimbangan waktu perjalanan yang dibutuhkan. Berdasarkan deskripsi karakteristik perjalanan diketahui bahwa penumpang rute Palangkaraya-Banjarmasin mayoritas berasal dari kota Palangkaraya yang bertujuan ke kota Banjarmasin yang memiliki maksud perjalanan sosial seperti mengunjungi saudara atau kerabat dan ekonomi seperti bekerja dengan waktu perjalanan dilakukan pada pagi hari. Lama perjalanan yang ditempuh 4-5 jam dengan biaya total yang dihabiskan dalam perjalanan Rp. 75.000-Rp.90.000. Penumpang merasa nyaman apabila jumlah penumpang yang berada dalam moda kurang dari 70% kapasitas moda dan merasa travel lebih aman daripada bus.

### 3. Model pemilihan moda dengan analisis *stated preference*

Dari analisis yang dilakukan terhadap data *stated preference* dengan tiga macam atribut diperoleh model yang berbentuk fungsi utilitas model moda travel dan bus sebagai berikut.

#### a. Atribut harga tiket

Diperoleh model utilitas  $(U_B - U_T) = -3,203 - 0,00009862\Delta X_1$ . Dari tabel perhitungan dan grafik probabilitas harga tiket diperoleh pada selisih harga tiket Rp. 32.500 bus lebih murah daripada travel probabilitas travel dan bus berimbang. Jika selisih harga tiket lebih besar maka probabilitas bus akan naik dan probabilitas travel akan turun, demikian sebaliknya.

#### b. Atribut waktu tempuh

Diperoleh model utilitas  $(U_B - U_T) = -0,537 - 1,354\Delta X_2$ . Dari tabel perhitungan dan grafik probabilitas waktu tempuh diperoleh pada selisih waktu tempuh 0,43 jam (26 menit) bus lebih cepat daripada travel probabilitas travel dan bus berimbang. Jika selisih waktu tempuh lebih besar maka probabilitas bus akan naik dan probabilitas travel akan turun, demikian sebaliknya.

#### c. Atribut frekuensi keberangkatan

Diperoleh model utilitas  $(U_B - U_T) = 0,403 + 0,883\Delta X_3$ . Dari tabel perhitungan dan grafik probabilitas frekuensi keberangkatan diperoleh apabila frekuensi bus 4,6 kali maka probabilitas bus akan naik dan probabilitas travel akan turun, demikian sebaliknya.

### 4. Potensi penumpang yang beralih moda dari travel ke bus

Dari analisis *stated preference* antara moda travel dan bus rute Palangkaraya - Banjarmasin diperoleh kesimpulan yaitu berdasarkan atribut harga tiket pada saat harga bus Rp 57.500 potensi penumpang bus 51% yakni sebanyak 54 orang per hari kemudian saat harga tiket Rp. 55.000 potensi penumpang bus 56% yakni 59 orang per hari dan pada saat harga tiket Rp. 50.000 potensi penumpang bus 68% yakni 72 orang per hari. Berdasarkan atribut waktu tempuh saat waktu tempuh bus 3 jam 34 menit potensi penumpang bus 51% yakni 54 orang per hari dan pada saat waktu tempuh bus 3 jam 30 menit potensi penumpang 53% yakni 56 orang per hari. Sedangkan berdasarkan atribut frekuensi keberangkatan saat frekuensi keberangkatan bus 4,6 kali per hari potensi penumpang bus 51% yakni 54 orang per hari dan ketika frekuensi keberangkatan bus lima kali per hari potensi penumpang bus 60% yakni 63 orang per hari

## 5.2 Saran

Dari keseluruhan pembahasan dan kesimpulan pada studi ini dapat diberikan saran-saran sebagai berikut:

1. Kuisisioner yang diberikan sebaiknya dalam format yang mudah dipahami oleh responden.
2. Saat pengisian kuisisioner, responden harus didampingi oleh surveyor agar responden dapat memahami apa tujuan pengisian kuisisioner tersebut.
3. Jika penulis memakai bantuan surveyor dalam pelaksanaan survei maka surveyor harus diberikan pengarahan dan pemahaman yang baik agar jangan sampai terjadi kesalahan dalam pengambilan data.
4. Responden diberikan waktu yang cukup untuk mengisi kuisisioner agar mendapatkan hasil yang maksimal.
5. Penelitian selanjutnya dapat dikaji lebih jauh mengenai keterkaitan antar atribut dan atribut lainnya yang mungkin mempunyai pengaruh yang cukup berarti terhadap penelitian moda transportasi antara travel dan bus.
6. Hasil penelitian dapat dijadikan bahan pertimbangan dalam pengambilan kebijakan yang berkaitan dengan pemilihan moda antara travel dan bus, serta untuk meningkatkan mutu pelayanan travel dan bus kepada masyarakat.

