

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang dilakukan dan analisis data yang telah diuraikan hasilnya, maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Karakteristik Sosial – Ekonomi dan Karakteristik Perjalanan Responden

Berdasarkan jenis kelamin responden, didominasi oleh responden laki-laki (68%). Berdasarkan usia responden, didominasi oleh kelompok usia 21 – 30 tahun (40,5%). Berdasarkan pekerjaan responden, mayoritas responden merupakan pelajar/mahasiswa (30,5%). Mayoritas responden memiliki jenjang pendidikan terakhir SMA (52,5%). Mayoritas responden memiliki pendapatan sebesar <Rp 1.000.000,00 per bulan (37,5%). Berdasarkan biaya transportasi per bulan, mayoritas responden mengeluarkan Rp100.000,00 – 200.000,00 per bulan (39,5%). Sebanyak 58,5% responden melakukan perjalanan untuk berwisata, bertemu keluarga atau keperluan pribadi. Sebanyak 52% responden melakukan perjalanan sebanyak 4 – 6 kali per tahun. Berdasarkan jumlah orang yang pergi bersama, mayoritas responden melakukan perjalanan bersama 1 – 3 orang (41,5%). Mayoritas responden membawa 1 koli barang bawaan, yakni sebesar 47,5%. Sebanyak 39,5% responden menggunakan kendaraan umum menuju terminal dan dari terminal ke tempat tujuan akhir. Sebanyak 33% responden memilih moda transportasi bus karena moda tersebut merupakan moda transportasi yang paling murah.

2. Model Pemilihan Moda dengan Analisis *Stated Preference*

Dari analisis *stated preference* antara moda kereta api dan bus rute Bangkalan – Sumenep PP diperoleh kesimpulan yaitu berdasarkan selisih harga tiket didapatkan model pemilihan moda $U_{KA} - U_B = -0,479 - 0,0001 \Delta X_1$. Berdasarkan selisih waktu tempuh perjalanan didapatkan model pemilihan moda $U_{KA} - U_B = 1,232 - 0,029 \Delta X_2$. Sedangkan berdasarkan selisih keberangkatan moda didapatkan model pemilihan moda $U_{KA} - U_B = 4,46 + 0,428 \Delta X_3$.

3. Potensi Penumpang Kereta Api

Dari analisis *stated preference* antara moda kereta api dan bus rute Bangkalan – Sumenep PP diperoleh kesimpulan yaitu berdasarkan selisih harga tiket potensi penumpang sebesar 923 orang per hari saat harga kereta api Rp25.000,00. Berdasarkan selisih waktu tempuh perjalanan potensi penumpang sebesar 990 orang per hari saat waktu tempuh kereta api tidak lebih lambat di atas 30 menit dari waktu tempuh bus. Sedangkan berdasarkan selisih

keberangkatan moda potensi penumpang sebesar 923 orang per hari ketika keberangkatan kereta api ada lima kali per hari.

5.2 Saran

Berdasarkan keseluruhan pembahasan dan kesimpulan pada studi ini maka dapat diberikan saran-saran seperti berikut:

1. Dalam menentukan pilihan selisih biaya perjalanan, sebaiknya diberikan pilihan lebih banyak agar dapat ditemukan titik potong pada grafik probabilitas moda kereta api dan bus.
2. Dalam melakukan survei dinamis untuk mengetahui jumlah penumpang yang menggunakan bus, sebaiknya dilakukan pada lebih banyak keberangkatan agar mendapatkan data yang lebih akurat.
3. Pada saat melakukan wawancara kepada responden sebaiknya diberikan penjelasan lebih jelas mengenai kereta api. Hal ini dikarenakan masih ada masyarakat Pulau Madura yang belum pernah menggunakan moda transportasi kereta api.
4. Untuk penelitian selanjutnya diharapkan diadakan perhitungan dengan menggabungkan atribut-atribut yang digunakan dalam perhitungan *stated preference* agar hasil perhitungan lebih akurat karena menggabungkan faktor-faktor yang berpengaruh dalam menentukan pemilihan moda.
5. Kepada pemerintah yang berwenang untuk menyelenggarakan sistem transportasi kereta api di Pulau Madura, diharapkan rencana reaktifasi perkeretaapian di Pulau Madura dapat terealisasi karena sudah tercantum pada Peraturan Menteri nomor 43 tahun 2011 tentang Rencana Induk Perkeretaapian Nasional (RIPNAS).
6. Dengan adanya rencana reaktifasi kereta api di Pulau Madura, diharapkan dapat mengisi kekurangan pada moda transportasi umum yang lain sehingga dapat saling melengkapi antara moda bus dan kereta api.