

## BAB V

### PENUTUP

#### 5.1 Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang dilakukan dan hasil analisis data yang telah diuraikan sebelumnya, dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Berdasarkan hasil survei karakteristik sosial-ekonomi telah diperoleh karakteristik sosial ekonomi responden yang melakukan perjalanan rute Makassar-Parepare. Mayoritas responden berusia 21-30 tahun dengan terbanyak berjenis kelamin perempuan serta memiliki pekerjaan mayoritas PNS/ABRI. Di samping itu, pendidikan terakhir responden hingga universitas dengan pengeluaran untuk transportasi berkisar Rp 100.000 – Rp 200.000 perbulan serta memiliki pendapatan > Rp 2.500.000 perbulannya. Sedangkan dari hasil survei karakteristik perjalanan responden telah diperoleh karakteristik perjalanan responden yang melakukan perjalanan rute Makassar-Parepare. Mayoritas responden melakukan perjalanan berasal dari Makassar dan bertujuan ke Parepare dengan maksud perjalanan sosial (bertemu teman, keluarga) yang menghabiskan waktu perjalanan 3-4 jam dengan mengeluarkan uang < Rp 50.000 untuk tarif perjalanan serta memilih bus dengan alasan kenyamanan.
2. Dari analisis *stated preference* moda bus rute Makassar-Parepare diperoleh model pemilihan moda berdasarkan selisih biaya perjalanan adalah  $(U_{KA} - U_{BAK}) = 0,2842 - 0,000092 (\Delta X_1)$ , sedangkan model pemilihan moda berdasarkan selisih waktu tempuh adalah  $(U_{KA} - U_{BAK}) = 0,4376 - 0,7259 (\Delta X_2)$ , dan model pemilihan moda berdasarkan selisih frekuensi keberangkatan adalah  $(U_{KA} - U_{BAK}) = 1,4486 + 0,4674 (\Delta X_3)$ .

Berdasarkan analisis *stated preference*, dapat terjadi perpindahan moda dari bus ke kereta api rute Makassar-Parepare PP apabila dengan kondisi sebagai berikut:

- a. Apabila harga tiket kereta api lebih tinggi sama dengan tiket bus, maka penumpang dapat menjadikan kereta api sebagai alternatif moda dalam melakukan perjalanan.
- b. Apabila waktu tempuh perjalanan kereta api dan bus sama, maka kereta api dapat dijadikan alternatif moda dalam melakukan perjalanan.
- c. Apabila frekuensi keberangkatan kereta api minimal kurang dari 3x keberangkatan bus, maka responden dapat memilih kereta api dalam melakukan perjalanan.

### 3. Potensi Penumpang Kereta Api

Dari analisis *stated preference* antara moda kereta api dan bus rute Makassar-Parepare PP diperoleh kesimpulan yaitu berdasarkan selisih harga tiket potensi penumpang sebesar 127 orang per hari saat harga kereta api Rp45.000,00. Berdasarkan selisih waktu tempuh perjalanan potensi penumpang sebesar 135 orang per hari saat waktu tempuh kereta api sama dengan waktu tempuh bus. Sedangkan berdasarkan selisih keberangkatan moda potensi penumpang sebesar 133 orang per hari ketika keberangkatan kereta api ada 2 kali per hari.

## 5.2 Saran

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

1. Kendala yang dihadapi dalam survei ini adalah kurangnya pengetahuan responden mengenai moda transportasi kereta api, sehingga disarankan kepada peneliti agar memberikan penjelasan mengenai kereta api kepada responden sebelum dilaksanakannya survei.
2. Penelitian selanjutnya dapat dikaji lebih jauh mengenai atribut gabungan yang dapat mempunyai pengaruh berarti terhadap penelitian moda transportasi antara bus dan kereta api.

3. Penelitian selanjutnya dapat dikaji potensi perpindahan penumpang bus ke kereta api untuk waktu yang akan datang.
4. Dari hasil penelitian ini dapat dijadikan bahan pertimbangan oleh Perusahaan Umum Damri agar lebih meningkatkan tingkat kenyamanan serta fasilitas bus maupun ruang tunggu.
5. Hasil penelitian ini dapat dijadikan bahan pertimbangan dalam pengambilan kebijakan yang berkaitan dengan pemilihan moda antara kereta api dan bus, serta untuk meningkatkan mutu pelayanan kereta api dan bus kepada masyarakat.

UNIVERSITAS BRAWIJAYA

