

## BAB V PENUTUP

### 5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil pembahasan dan hasil analisis, dapat ditarik kesimpulan yang dapat menjawab pertanyaan dari rumusan masalah pada bab I. Kesimpulan dalam penelitian ini adalah:

1. Preferensi masyarakat kota Makassar berdasarkan hasil survey yang dilakukan terhadap penumpang angkutan kota dan BRT adalah sebanyak 50,37% atau 68 orang masyarakat menyatakan ingin berpindah dari kendaraan umum ke kendaraan pribadi, sementara sebanyak 40 orang 29,63% bersikap netral, serta sisanya sebanyak 27 orang atau 20,00% menyatakan tidak ingin berpindah atau tetap ingin memakai kendaraan umum. Sementara, berdasarkan hasil analisis regresi multinomial, urutan kecenderungan pemilihan moda adalah masyarakat lebih cenderung bersikap netral, kemudian mau berpindah, dan terakhir tidak mau berpindah. (gambar 4.14 halaman 74 )
2. Tingkat keterpaduan moda transportasi darat Kota Makassar berdasarkan 13 kriteria penilaian, terdapat 2 kategori yang memiliki nilai sangat rendah, yaitu jumlah penumpang yang naik dan turun di terminal serta index waktu tunggu penumpang (PWI). Selain itu, terdapat 4 kriteria yang berada pada nilai rendah, yaitu jumlah moda, indeks alpha trayek, jumlah trayek yang melewati terminal, serta rasio OVTT/IVTT. Untuk yang berada di kategori sedang, terdapat juga 4 kriteria yaitu jumlah moda yang digunakan, indeks alpha, indeks gamma, serta jumlah penumpang yang naik dan turun di halte. Sementara untuk sisanya, yaitu 2 kriteria berada pada kriteria tinggi yaitu pada kriteria Rasio Waktu Perjalanan (RWP), dan *Running Index* (RI) dan 1 kategori pada kriteria sangat tinggi yaitu jumlah penumpang. (Gambar 4.21 mengenai kanvas penilaian halaman 92). Peningkatan keterpaduan moda transportasi darat dapat dilakukan dengan memperbaiki variabel yang memiliki nilai keterpaduan rendah, serta memiliki pengaruh yang besar berdasarkan

hasil persepsi masyarakat. (tabel 4.13 perbandingan nilai keterpaduan dan *severity index* hal 90).

3. Variabel tingkat keterpaduan yang berpengaruh terhadap preferensi masyarakat adalah jumlah armada, ketersediaan rute, jumlah penumpang, lokasi terminal terhadap tempat naik turun penumpang, serta lokasi tempat naik turun penumpang terhadap tempat asal dan tujuan. Variabel yang paling berpengaruh terhadap preferensi masyarakat berdasarkan hasil perbandingan dengan tingkat pelayanan masyarakat secara berurutan adalah jumlah armada, ketersediaan rute, jumlah penumpang dibandingkan dengan *load factor*, lokasi tempat henti dengan tempat naik turun, serta yang terakhir adalah lokasi terminal dengan tempat naik turun (Hasil analisis regresi multinomial halaman 102-103)

## 5.2 Saran

Saran yang dapat diberikan terkait penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Saran untuk akademisi, yaitu perlu adanya penelitian lebih lanjut mengenai:
  - a. Penilaian tingkat keterpaduan moda dengan menggunakan teknik analisis yang lain, karena adanya kesulitan oleh peneliti dalam menjabarkan hasil keterpaduan (kanvas penilaian)
  - b. Tingkat keterpaduan dalam lingkup yang luas, antar dan intra moda berupa transportasi darat, laut dan udara
  - c. Evaluasi tingkat keterpaduan berdasarkan perspektif penyedia jasa berupa operator atau dinas terkait, dalam penelitian ini hanya menggunakan perspektif pengguna jasa yaitu penumpang kendaraan umum
  - d. Strategi untuk meningkatkan keterpaduan moda dan agar masyarakat tetap mau menggunakan kendaraan umum
  - e. Preferensi masyarakat pengguna kendaraan pribadi dan berdasarkan factor kuantitatif selain waktu
2. Bagi instansi terkait, yaitu BAPPEDA dan Dinas Perhubungan Kota Makassar, penelitian ini dapat digunakan untuk mengetahui kondisi terkini mengenai tingkat keterpaduan moda transportasi darat, preferensi

masyarakat pengguna kendaraan umum, serta hubungan antara tingkat keterpaduan dan preferensi tersebut.

Beberapa hal yang dapat dilakukan oleh stakeholder terkait untuk meningkatkan keterpaduan moda, serta agar masyarakat dapat lebih memilih kendaraan umum daripada kendaraan pribadi adalah mengatur kembali jumlah armada dan menyesuaikan dengan waktu tunggu penumpang agar tidak lebih dari 6 menit, jumlah penumpang dengan tingkat keterisian kendaraan antara 60%-70%, adanya pilihan trayek yang melewati lokasi asal penumpang sebanyak minimal 1 trayek, serta lokasi dan jumlah terminal yang belum dapat melayani seluruh bagian wilayah Kota Makassar.

3. Saran bagi masyarakat, yaitu masyarakat sebaiknya mendukung program pemerintah dalam mendukung terwujudnya konsep multimoda, masyarakat sebaiknya lebih menggunakan kendaraan umum untuk mendukung kebijakan tersebut. Masyarakat juga diharapkan tetap memberikan kritik dan saran terhadap penyedia jasa angkutan umum.

