

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Mengacu pada rumusan masalah yang telah ditetapkan serta berdasarkan hasil penelitian dan analisis data yang telah dilakukan, maka dapat disimpulkan hal-hal sebagai berikut:

1. Faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi pada rute yang ditinjau perihal karakteristik pelaku perjalanan yaitu jenis kelamin perempuan dengan persentase sebesar 65%, usia responden mayoritas 20 - 30 tahun dengan persentase sebesar 67%, tingkat pendidikan terakhir SMA sebesar 52 %, status pekerjaan pelajar/mahasiswa sebesar 55%, asal perjalanan responden mayoritas asal perjalanan responden dari Stasiun Surabaya Pasarturi sebesar 45%, pendapatan per bulan $\leq 2.500.000$ per bulan sebesar 32%, maksud perjalanan responden mayoritas untuk kunjungan keluarga atau pulang kampung sebesar 35%, frekuensi perjalanan responden yaitu sebanyak 2 kali per bulan dengan persentase sebesar 41%.
2. Faktor-faktor yang menjadi dasar dalam pemilihan moda transportasi *Commuter Line* Blorasura dan *Commuter Line* Arjonegoro, yaitu ditinjau dari pengalaman Responden Berdasarkan Moda Transportasi Yang Pernah Digunakan didapatkan bahwa responden yang pernah menggunakan kedua moda transportasi yaitu CL Blorasura dan CL Arjonegoro sebanyak 84% transportasi. Ditinjau dari alasan Memilih Moda Transportasi Kereta Api karena waktu tempuh lebih cepat sebanyak 45%. Ditinjau dari moda yang dipilih Responden antara CL Blorasura dan CL Arjonegoro didapatkan bahwa mayoritas responden memilih moda

transportasi CL Blorasura yaitu sebanyak 68%. Sedangkan sebanyak 32%. Ditinjau dari alasan responden Memilih CL Blorasura atau CL Arjonegoro, didapatkan bahwa 69 responden memilih CL Blorasura dengan alasan karena waktu tempuh lebih cepat sebanyak 30 responden dengan persentase 44%.

3. Respon penumpang terhadap fasilitas pelayanan dan pengaruhnya terhadap pemilihan moda transportasi antara *Commuter Line* Blorasura didominasi oleh tingkat pelayanan yang baik dengan persentase sebesar 48%. Untuk kondisi pelayanan CL Arjonegoro rute Surabaya - Bojonegoro memiliki jumlah persentase terbesar yang didominasi oleh tingkat pelayanan yang baik, dengan 57%.
4. Berdasarkan hasil dan tanggapan responden, diperlukan rekomendasi untuk peningkatan pelayanan pada *Commuter Line* Blorasura dan *Commuter Line* Arjonegoro guna meningkatkan kenyamanan, kepuasan, dan minat masyarakat dalam menggunakan moda transportasi yang ditinjau. Prioritas utama yang perlu ditingkatkan yaitu untuk meningkatkan kenyamanan tempat duduk sebesar 23%. Lalu sebesar 22% merekomendasikan penambahan jumlah gerbong.
5. Nilai probabilitas dan persamaan regresi dari pemilihan moda transportasi pada rute Surabaya - Bojonegoro antara *Commuter Line* Blorasura dan *Commuter Line* sebagai berikut :

- a. Probabilitas Atribut Selisih Biaya Perjalanan

Berdasarkan hasil perhitungan pada selisih biaya perjalanan didapatkan nilai probabilitas terbesar pada CL Blorasura (PCLB) sebesar 0,787, sementara CL Arjonegoro (PCLA) sebesar 0,213 ketika selisih harga tiket Rp4.000 dengan tarif CL Blorasura Rp10.000 dan CL Arjonegoro Rp6.000.

Hal tersebut sesuai dengan hasil survei kuesioner, yang menunjukkan bahwa CL Blorasura memperoleh jumlah peminat lebih tinggi meskipun tarifnya lebih mahal dibandingkan CL Arjonegoro. Kondisi tersebut menunjukkan bahwa responden lebih mempertimbangkan waktu tempuh perjalanan yang lebih singkat dengan fasilitas layanan yang lebih baik dalam menentukan pilihan moda transportasi.

b. Probabilitas Atribut Selisih Waktu Tempuh

Berdasarkan hasil perhitungan probabilitas atribut waktu tempuh (ΔX_2), didapatkan nilai probabilitas terbesar ketika CL Blorasura lebih cepat 9 menit (CL Blorasura 2 jam 28 menit dan CL Arjonegoro 2 jam 37 menit), dengan probabilitas pemilihan CL Blorasura sebesar 0,873, sedangkan nilai probabilitas CL Arjonegoro sebesar 0,127. Sehingga menunjukkan bahwa responden cenderung memilih moda dengan waktu tempuh yang lebih cepat serta fasilitas yang lebih baik. Maka responden mayoritas memilih moda *Commuter Line* Blorasura dibandingkan *Commuter Line* Arjonegoro.

Berdasarkan hasil perhitungan nilai probabilitas selisih biaya perjalanan dan selisih waktu tempuh didapatkan bahwa mayoritas responden memilih moda *Commuter Line* Blorasura dibandingkan *Commuter Line* Arjonegoro dengan biaya perjalanan pada *Commuter Line* Blorasura Rp10.000 dan waktu tempuh selama 2 jam 28 menit.

6. Berdasarkan hasil regresi, variabel selisih waktu tempuh (TT) dan selisih biaya (C) sama-sama berpengaruh signifikan terhadap probabilitas pemilihan moda antara CL Blorasura dan CL Arjonegoro, dengan nilai signifikansi sebesar 0,000 ($< 0,05$) pada kedua variabel dan koefisien masing-masing sebesar 0,205 untuk

TT serta 0,0003 untuk *Cost*. Nilai koefisien TT yang jauh lebih besar dibandingkan koefisien *Cost* membuktikan bahwa selisih waktu tempuh merupakan faktor yang jauh lebih dominan dan signifikan dalam menentukan probabilitas pemilihan moda dibandingkan selisih biaya perjalanan.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, saran yang dapat diberikan adalah sebagai berikut:

1. Studi mengenai pemilihan moda angkutan penumpang ini terbatas pada koridor rute Surabaya-Bojonegoro. Untuk penelitian selanjutnya, cakupan penelitian dapat dikembangkan lebih lanjut dengan mengamati perilaku pergerakan penumpang pada rute lainnya.
2. Pada penelitian ini hanya menggunakan dua variabel bebas, yaitu biaya perjalanan dan waktu tempuh. Oleh karena itu, penelitian selanjutnya diharapkan dapat menambahkan variasi variabel bebas lainnya sehingga dapat meningkatkan akurasi pemodelan ini sekaligus memperluas wawasan mengenai keputusan pemilihan moda.
3. Penelitian selanjutnya disarankan untuk melakukan kajian teknis terkait penambahan jumlah gerbong kereta api, meliputi analisis *headway*, *load factor*, dan sebagainya, sehingga dapat diketahui secara pasti jumlah gerbong yang perlu ditambahkan untuk mengoptimalkan kapasitas angkut dan meningkatkan kualitas pelayanan, sebagaimana direkomendasikan oleh pelaku perjalanan dalam penelitian ini.
4. Penelitian ini menggunakan asumsi skenario perubahan harga yang didasarkan pada pertimbangan bahwa nilai tersebut merupakan nominal yang wajar dan

realistis untuk merepresentasikan perubahan biaya perjalanan yang mungkin terjadi di lapangan skenario perubahan harga disarankan ditentukan berdasarkan perhitungan yang lebih objektif, seperti analisis *Willingness to Pay* (WTP) dan *Ability to Pay* (ATP), atau *Bill of Quantity* (BOQ) biaya operasional kendaraan pada masing-masing moda, sehingga besaran perubahan tarif yang digunakan mencerminkan kondisi riil dan dapat dibandingkan secara konsisten antar kedua moda.

5. Penelitian ini menggunakan asumsi skenario perubahan waktu tempuh dalam interval tertentu yang ditentukan secara sederhana agar mudah diinterpretasikan. Untuk penelitian selanjutnya, skenario perubahan waktu tempuh disarankan menggunakan perhitungan *headway* sebagai dasar penentuannya, mengingat *headway* turut memengaruhi waktu tunggu (*waiting time*) dan total waktu perjalanan pada masing-masing moda angkutan umum, sehingga hasil analisis sensitivitas lebih mencerminkan kondisi operasional yang sebenarnya.