

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **V.1. Kesimpulan**

Kesimpulan yang diperoleh dari penelitian yang dilakukan dan analisis data yang telah diuraikan sebelumnya adalah sebagai berikut :

1. Berdasarkan rekapitulasi karakteristik sosial – ekonomi responden di Kota Tegal, didapatkan hasil bahwa responden adalah paling banyak berjenis kelamin perempuan (53%), berusia 18 – 25 tahun (43%), berpendidikan terakhir SMA (57%), memiliki pekerjaan sebagai pelajar atau mahasiswa (50%), dan memiliki pendapatan perbulan  $\leq$  500.000 (47%). Sedangkan rekapitulasi karakteristik perjalanan responden di Kota Tegal, mendapatkan hasil bahwa sebagian besar responden pernah menggunakan moda angkutan *online* dan konvensional (80%) dan 63% dari 270 responden lebih memilih angkutan *online* sebagai moda transportasi sehari-hari mereka. Maksud tujuan perjalanan responden terbanyak adalah untuk pendidikan (45%), dengan frekuensi perjalanan tidak menentu (43%), waktu perjalanan terbanyak dilakukan pada pagi hari (58%) dengan jarak tempuh terbanyak  $\leq$  5 km (36%).
2. Berdasarkan hasil kuesioner, faktor yang menjadi pertimbangan responden dalam memilih moda transportasi tersebut adalah karena faktor kecepatan atau waktu tempuh (29%), diikuti dengan faktor kenyamanan (23%), kemudian faktor biaya perjalanan (20%), faktor jarak tempuh (14%), waktu tunggu (9%) dan terakhir adalah faktor keamanan atau keselamatan (5%).
3. Berdasarkan rekapitulasi tingkat kepuasan responden, didapatkan hasil 36% responden merasa puas dengan angkutan *Online*, 32% merasa cukup puas, 18% tidak puas dan 14% sangat puas. Berdasarkan perhitungan dengan perankingan semua variabel, didapat nilai kepuasan responden terhadap angkutan *online* sebesar 0,667 atau 66,7%. Faktor terbesar yang mempengaruhi kepuasan moda angkutan

*online* adalah adalah kondisi fisik kendaraan (14,13%) dan faktor terendahnya adalah biaya perjalanan (8,64%).

Pada angkutan konvensional, sebagian besar responden menilai tidak puas (45%), 32% cukup puas, 17% puas dan hanya 6% saja yang merasa sangat puas. Hasil perhitungan perangkungan seluruh variabel diperoleh nilai kepuasan 0,442 atau 44,2%. Faktor yang paling mempengaruhi ketidakpuasan dari angkutan konvensional adalah dari segi keamanan (9,7%) dan kenyamanannya (9,8%), sedangkan faktor biaya merupakan satu-satunya yang mempunyai tingkat kepuasan tertinggi (43%). Tabel perbandingan kepuasan antara kedua moda terlampir.

4. Hasil permodelan utilitas pemilihan moda adalah sebagai berikut:
  - a. Model utilitas pemilihan moda pada atribut biaya perjalanan adalah sebagai berikut:

$$(U_{AO} - U_{AK}) = -0,52855 + 0,05423\Delta X1$$

Probabilitas penumpang yang akan memilih angkutan konvensional akan memiliki nilai lebih dari 50% jika selisih biaya perjalanan antara moda angkutan *online* dan konvensional lebih dari Rp 9745. Bila selisih biaya perjalanan kurang jumlah tersebut, maka probabilitas penumpang memilih moda angkutan konvensional akan turun dan moda angkutan *online* akan naik.

- b. Model utilitas pemilihan moda pada atribut waktu tunggu adalah sebagai berikut:

$$(U_{AO} - U_{AK}) = -0.18068 + 0.03288.\Delta X1$$

Pada saat selisih waktu tunggu sebesar 5,49 menit, maka responden cenderung tidak mempermasalahkan pemilihan moda transportasi atau pilihan berimbang. Jika waktu tunggu angkutan *online* lebih dari 5,49 menit maka probabilitas angkutan *online* akan menurun dan probabilitas angkutan konvensional untuk dipilih akan semakin besar dan sebaliknya.

- c. Model utilitas pemilihan moda pada atribut waktu tempuh adalah sebagai berikut:

$$(U_{AO} - U_{AK}) = -0.195439 + 0.029605.\Delta X2$$

Probabilitas pemilihan moda responden akan mencapai nilai 50% atau berimbang jika selisih waktu tempuh perjalanan antara moda angkutan *online* dan konvensional sebesar 6,6 menit yang artinya responden tidak terlalu memperlumahkan pemilihan modanya. Jika selisih waktu tempuh perjalanan kurang dari 6,6 menit, maka probabilitas responden untuk memilih moda transportasi *online* akan meningkat dan mengakibatkan probabilitas pemilihan angkutan konvensional akan menurun.

## V.2. Saran

1. Untuk meningkatkan minat konsumen pada transportasi umum konvensional, bagi penyedia jasa transportasi konvensional (angkot) di Kota Tegal disarankan agar dapat meningkatkan kualitas keamanan dan kenyamanan pada angkot serta memperbaiki kondisi fisik angkutan yang sudah tidak layak karena faktor yang paling mempengaruhi ketidakpuasan terhadap angkutan konvensional di Kota Tegal berdasarkan penelitian ini adalah ketiga faktor tersebut.
2. Bagi penyedia jasa transportasi berbasis *online*, untuk dapat meningkatkan minat konsumen dapat dilakukan dengan menurunkan tarif biaya atau dengan memberi promo-promo khusus bagi pelanggan namun tetap mempertahankan atau meningkatkan kualitas keamanan dan kenyamanannya.
3. Diharapkan penelitian ini kedepannya dapat dikembangkan lebih lanjut agar dapat menemukan solusi yang lebih baik untuk meningkatkan minat masyarakat terhadap angkutan konvensional yang lebih bersifat massal.

## DAFTAR PUSTAKA

- \_\_\_\_\_. 2003. *Keputusan Menteri Perhubungan RI No. 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Angkutan Umum*. Jakarta.
- \_\_\_\_\_. 2019. *Keputusan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KP 348 Tahun 2019 Tentang Pedoman Perhitungan Biaya Jasa Penggunaan Kendaraan Bermotor yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat yang Dilakukan dengan Aplikasi*. Jakarta.
- \_\_\_\_\_. 2019. *Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM 12 Tahun 2019 Tentang Keselamatan Pengguna Sepeda Motor yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat*. Jakarta.
- \_\_\_\_\_. 2013. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 8 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek*. Jakarta.
- \_\_\_\_\_. 2015. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 29 Tahun 2015 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek*. Jakarta
- \_\_\_\_\_. 2018. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 118 Tahun 2018 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus*. Jakarta.
- Alfadin, M.R., dkk. 2018. *Kajian Pemilihan Moda Antara Taksi Berbasis Aplikasi Online dan Taksi Konvensional Studi Kasus Kota Surabaya*. Surabaya : Universitas Brawijaya.
- Andaresta, Nanda. 2018. *Analisis Pemilihan Moda Transportasi Online dan Angkutan Konvensional*. Lampung : Fakultas Teknik Universitas Lampung.
- Ekamarta, Rimamunanda. 2018. *Analisa Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pemilihan Moda Transportasi Pada mahasiswa Universitas Lampung*. Lampung : Fakultas teknik Universitas Lampung.
- Miro, Fidel. 2005. *Perencanaan Transportasi*. Jakarta: Penerbit Erlangga.

- Munawar, Ahmad. 2011. *Dasar-dasar Teknik Transportasi*. Yogyakarta:Beta Offset.
- Priyastama, Romie. 2017. *Buku Sakti Kuasai SPSS*. Bantul : Start Up.
- Rangkuti, Mulya S.,& Sugiri, Agung. 2014. *Karakteristik preferensi Pengguna Moda Transportasi Pribadi dan Publik Kasus : Perjalanan Harian ke Undip Tembalang*. Semarang : Jurnal Teknik PWK Vol.3 No. 4
- Sugiyono. 2016. *Metodologi Riset*. Bandung : CV. Alfabeta.
- Supit, R.M. dkk. 2019. *Model Pemilihan Moda Transportasi Online di Kota Manado*. Manado : Jurnal Sipil Statik Vol.7 No.1.
- Tamin, O.Z. (2003). *Perencanaan, Pemodelan, & Rekayasa Transportasi*. Bandung: Penerbit ITB.
- Tamin, O.Z. (2008). *Perencanaan, Pemodelan, & Rekayasa Transportasi Edisi 2*. Bandung: Penerbit ITB.
- Tangkudung, Cindy, dkk. 2019. *Pengaruh Gender Terhadap Pemilihan Moda Transportasi di Kota Manado*. Manado: Jurnal Sipil Statik. Vol.7. No.7