

BAB V

Penutup

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang dilakukan dan hasil analisis data karakteristik pengguna moda dalam pemilihan moda dapat diuraikan sebagai berikut

- 1 Berdasarkan deskripsi karakteristik Sosial ekonomi dan karakteristik Perjalanan diketahui bahwa penumpang yang memilih Bus dan Mobil Travel sebagai moda transportasi rute Kupang – Atambua yaitu
 - a Berdasarkan jenis kelamin pengguna moda Bus lebih didominasi oleh laki-laki dengan presentase sebesar 50 orang Sedangkan presentase terkecil didominasi oleh perempuan sebesar 25 orang. Untuk pengguna moda Mobil Travel didominasi oleh laki laki sebesar 42 orang dan presentase terkecil didominasi oleh perempuan sebesar 33 orang.
 - b Berdasarkan usia pengguna moda Bus lebih didominasi oleh usia 17 – 25 tahun dengan presentase sebesar 34 orang Sedangkan presentase terkecil didominasi oleh usia 41 – 60 tahun sebesar 8 orang. Untuk pengguna moda Mobil Travel didominasi oleh usia 26 – 40 tahun sebesar 45 orang dan presentase terkecil didominasi oleh usia 17 – 25 tahun sebesar 10 orang.
 - c Berdasarkan pendidikan terakhir moda Bus lebih didominasi oleh upendidikan SLTA dengan presentase sebesar 42 orang Sedangkan presentase terkecil didominasi oleh pendidikan SD sebesar 2 orang. Untuk pengguna moda Mobil Travel didominasi oleh pendidikan Sarjana dengan presentase sebesar 47 orang dan presentase terkecil didominasi pendidikan SD sebesar 1 orang.
 - d Berdasarkan pekerjaan moda Bus lebih didominasi oleh pekerjaan Wiraswasta dengan presentase sebesar 42 orang Sedangkan presentase terkecil didominasi oleh pekerjaan TNI/POLRI sebesar 1 orang. Untuk pengguna moda Mobil Travel didominasi oleh pekerjaan Wiraswasta dengan presentase sebesar 49 orang dan presentase terkecil didominasi pekerjaan TNI/POLRI sebesar 23 orang.

- e Berdasarkan pilihan moda yang sering digunakan, moda Bus lebih didominasi oleh pilihan salah satunya pernah dengan prosentase sebesar 65 orang Sedangkan presentase terkecil didominasi pilihan kedua duanya pernah sebesar 10 orang. Untuk pengguna moda Mobil Travel didominasi oleh pilihan salah satunya pernah dengan presentase sebesar 63 orang dan presentase terkecil didominasi oleh pilihan kedua duanya pernah sebesar 12 orang.
- f Berdasarkan Alasan menggunakan moda, moda Bus lebih didominasi oleh alasan pertimbangan harga dengan presentase sebesar 62 orang Sedangkan presentase terkecil didominasi alasan pertimbangan kemudahan sebesar 1 orang. Untuk pengguna moda Mobil Travel didominasi oleh alasan pertimbangan kecepatan waktu dengan presentase sebesar 33 orang dan presentase terkecil didominasi alasan pertimbangan harga sebesar 1 orang.
- g Berdasarkan Maksud dan tujuan perjalanan, moda Bus lebih didominasi oleh maksud perjalanan berlibur/berrekreasi dengan presentase sebesar 49 orang Sedangkan presentase terkecil didominasi oleh maksud perjalanan pendidikan sebesar 5 orang. Untuk pengguna moda Mobil Travel didominasi oleh alasan maksud perjalanan Bisnis/kerja dengan presentase sebesar 40 orang dan presentase terkecil didominasi oleh maksud perjalanan pendidikan sebesar 1 orang.
- h Berdasarkan pendapatan atau penghasilan perbulan, moda Bus lebih didominasi oleh pendapatan Rp.600.000 – Rp.1.000.000 dengan presentase sebesar 40 orang Sedangkan presentase terkecil didominasi oleh pendapatan <Rp.500.000 sebesar 2 orang. Untuk pengguna moda Mobil Travel didominasi oleh pendapatan >Rp.1.000.000 dengan presentase sebesar 49 orang dan presentase terkecil didominasi oleh pendapatan <Rp.500.000 sebesar 1 orang.
- i Berdasarkan biaya perjalanan yang dikeluarkan selama perjalanan moda Bus lebih didominasi oleh pengeluaran Rp.100.000 – Rp 150.000 dengan presentase sebesar 47 orang Sedangkan presentase terkecil didominasi oleh pengeluaran >Rp.150.000 sebesar 28 orang. Untuk pengguna moda Mobil Travel didominasi oleh pengeluaran >Rp.150.000 dengan presentase sebesar 63 orang dan presentase terkecil didominasi oleh pengeluaran Rp.100.000 – Rp 150.000 sebesar 12 orang.
- j Berdasarkan waktu tempuh perjalanan moda Bus lebih didominasi oleh waktu tempuh perjalanan > 7 jam dengan prosentase sebesar 39 orang Sedangkan presentase terkecil didominasi oleh waktu tempuh perjalanan 5 jam- 7 jam sebesar 36

Orang. Untuk pengguna moda Mobil Travel didominasi oleh waktu tempuh perjalanan 5 jam- 7 jam dengan presentase sebesar 48 orang dan presentase terkecil didominasi oleh waktu tempuh perjalanan > 7 jam sebesar 27 orang.

k Berdasarkan waktu keterlambatan moda Bus lebih didominasi oleh waktu keterlambatan 5 menit – 25 menit dengan presentase sebesar 59 orang Sedangkan presentase terkecil didominasi oleh waktu keterlambatan > 25 menit sebesar 16 orang. Untuk pengguna moda Mobil Travel didominasi oleh waktu keterlambatan 5 menit – 25 menit dengan presentase sebesar 40 orang dan presentase terkecil didominasi oleh waktu keterlambatan > 25 menit sebesar 35 orang.

l Berdasarkan frekuensi keberangkatan moda Bus lebih didominasi oleh frekuensi keberangkatan >1-2x/bulan dengan prosentase sebesar 47 orang Sedangkan presentase terkecil didominasi oleh frekuensi keberangkatan 1-2x/bulan sebesar 28 orang. Untuk pengguna moda Mobil Travel didominasi oleh frekuensi keberangkatan >12x/bulan dengan presentase sebesar 39 orang dan presentase terkecil didominasi sebesar 1 orang frekuensi keberangkatan 1-2x/bulan sebesar 36 orang

2. Dari analisis yang dilakukan terhadap data *stated preference* dengan empat macam atribut dan hanya dua atribut perjalanan yang diperoleh model yang berbentuk utilitas yaitu selisih harga tiket Perjalanan (ΔX_1), dan selisih waktu tempuh perjalanan (ΔX_2). Model moda travel dan bus sebagai berikut.

- Atribut Harga Tiket

.Dari tabel perhitungan dan grafik probabilitas harga tiket diperoleh pada selisih harga tiket tidak mengalami perubahan atau 0 maka probabilitas pada travel 0,52 % dan probabilitas pada bus 0,48% . Bus lebih murah daripada travel probabilitas travel dan bus berimbang. Jika selisih harga tiket lebih besar maka probabilitas bus akan naik dan probabilitas travel akan turun, demikian sebaliknya.

- Atribut Waktu Tempuh

. Dari tabel perhitungan dan grafik probabilitas waktu tempuh diperoleh pada selisih waktu tempuh tidak mengalami perubahan yaitu 0 probabilitas travel 0,58% dan probabilitas bus 0,42% Travel lebih cepat daripada Bus, probabilitas travel dan bus berimbang, jika selisih waktu tempuh lebih besar maka probabilitas bus akan naik dan probabilitas travel akan turun, demikian sebaliknya.

5.2 Saran

1. Kesulitan yang diperoleh dalam penelitian ini adalah pada saat survei pengumpulan data, karena responden pada umumnya memiliki waktu yang terbatas untuk mengisi dan menjawab kuisioner, sehingga seringkali jawaban yang diperoleh tidak memadai bahkan terkesan seadanya. Untuk itu pada penelitian-penelitian yang menggunakan *Teknik Stated Preference* disarankan agar dilakukan survei dengan metode *home interview survei*, supaya surveyor dan responden dapat berinteraksi dengan baik serta jawaban yang diperoleh diharapkan lebih baik.
- 2 Perlu dilakukan penelitian pada rute atau trayek lain terutama untuk transportasi yang berada di Nusa Tenggara Timur.

DAFTAR PUSTAKA

- Azuar, juliandy. 2007 *uji validitas dan reliabilitas*.
- Black, John. 1981. *Urban Transport Planning*. London: Croom Helm.
- Gordon, G. 1978. *System Simulation*. NJ : Prentice Hall, Englewood Cliffs,
- Kushardjoko, W. 2000. *Studi Kelayakan dan Optimasi Frekuensi pada Jaringan Trayek Bus Kota Sedang di Kota Semarang, Proseding Simposium III Forum Studi Transportasi antar Perguruan Tinggi*. Yogyakarta: Universitas Gajah Mada.
- Munawar, A. 2005. *Dasar-dasar TeknikTransportasi*. Yogyakarta: Beta Offset.
- Narendra, A. 2000. *Evaluasi Pelayanan dan Kelayakan Trayek Angkutan Umum Perkotaan di Kota Semarang, Proseding Simposium III Forum Studi Transportasi antar Perguruan Tinggi*. Yogyakarta: Universitas Gajah Mada.
- Ortuzar, J.D and Willumsen, L.G (1994). *Modelling Transport*, Second Edition.
- Simatupang, Togar M. 1995. *Pemodelan Sistem*. Klaten: Nindita
- Tamin, Ofyar Z. 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: Institut Teknologi Bandung.
- Vuchic, V.R. 1981. *Urban Public Transportation Systems and Technology*. New Jersey: Prentice - Hall Inc.