

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Dari penelitian yang dilakukan, diketahui bahwa 4 model *utilitas* pemilihan moda *real bus* dan *kendaraan pribadi* untuk 4 kondisi variabel biaya perjalanan dan kecepatan perjalanan menunjukkan bahwa utilitas pemilihan moda pengguna angkutan kota masih mengarah ke moda real bus sebagai moda angkutan umum yang lebih untuk bepergian dari pada moda Kendaraan Pribadi yang rencananya akan diterapkan di Kota Padang nantinya. Dimana hasil ini dipengaruhi oleh nilai utilitas masing-masing variabel bebas yang ditinjau yaitu usia responden, pekerjaan Jenis Kelamin responden, penghasilan frekuensi keberangkatan, lama perjalanan.

Berdasar pengaruh karakteristik terhadap pemilihan moda dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. Karakteristik usia dengan pemilihan moda jika dilihat dari data uji chi-square tabel; Chi-Square hitung dari hasil output SPSS adalah 4.058 pada tingkat signifikan = 5% dan dilihat dari nilai Asymp-sig > 0.05 (0.225 > 0.05) artinya usia tidak mempengaruhi pemilihan moda baik Rail Bus maupun Kendaraan Pribadi.
2. Jenis kelamin dengan pemilihan moda transportasi dilihat dari hasil output Chi-square diperoleh nilai Asymp-sig > 0.05 (0.242 > 0.05) artinya jenis kelamin tidak mempengaruhi pemilihan moda baik Rail Bus maupun Kendaraan Pribadi.
3. Jenis pekerjaan dengan pemilihan moda transportasi dilihat dari hasil output Chi-square diperoleh nilai Asymp-sig > 0.05 (0.217 > 0.05) artinya pekerjaan tidak mempengaruhi pemilihan moda baik Rail Bus maupun Kendaraan Pribadi.
4. Penghasilan dengan pemilihan moda transportasi dilihat dari hasil output Chi-square diperoleh nilai Asymp-sig > 0.05 (0.151 > 0.05) artinya penghasilan tidak mempengaruhi pemilihan moda baik Rail Bus maupun Kendaraan Pribadi.
5. Lama perjalanan dengan pemilihan moda transportasi dilihat dari hasil output Chi-square diperoleh nilai Asymp-sig < 0.05 (0.02 < 0.05) artinya Lama

perjalanan mempengaruhi pemilihan moda baik Rail Bus maupun Kendaraan Pribadi.

Model Utilitas pemilihan angkutan umum Rail Bus dan angkutan pribadi koridor simpang haru – Bandara Internasional Minangkabau sebagai berikut :

1. Konstanta sebesar 1.625 menyatakan bahwa jika ada selisih biaya Cost (X1), waktu (X2), Frekuensi keberangkatan (X3) dan kenyamanan X4 maka nilai utilitas sebesar positif 1.625
2. Koefisien regresi biaya (X1) sebesar negatif 0.202 menyatakan bahwa setiap penurunan sebesar satu satuan maka akan ada penurunan selisih utilitas sebesar negatif 0.202
3. Koefisien regresi waktu (X2) sebesar negatif 0.026 menyatakan bahwa setiap penurunan sebesar satu satuan maka akan ada penurunan selisih utilitas sebesar negatif 0.026
4. Koefisien regresi frekuensi keberangkatan (X3) negatif 0.042 menyatakan bahwa setiap penurunan sebesar satu maka akan menurunkan selisih utilitas sebesar negatif 0.042
5. Koefisien regresi frekuensi kenyamanan (X4) positif 0.130 menyatakan bahwa setiap penambahan sebesar satu maka akan ada peningkatan selisih utilitas sebesar positif 0.130

B. Saran

1. Agar kedepannya dilakukan penelitian serupa dengan objek penelitian pengelola dan teknik yang berbeda
2. Agar kedepannya metode penelitian mulai dari pengambilan dan pemilihan sampel, desain kuisisioner yang akan digunakan sampai pengambilan data primer, agar diperhatikan lebih detail, sehingga dapat mengcover semua data-data yang dibutuhkan dalam penelitian.
3. Untuk pemerintah agar kedepannya lebih memperhatikan lagi kelayakan kebijakan-kebijakan yang diambil dalam pemecahan masalah kemacetan di Kota Padang agar kebijakan yang diambil bisa lebih efektif dan efisien.