BAB V

PENUTUP

Bab ini merupakan bab penutu yang berisikan mengenai kesimpulan dari seluruh isi laporan pada bab sebelumnya mengenai hubungan antara penilaian tingkat pelayanan kereta api dengan karakteristik sosioekonomi, tingkat penggunaan kereta api dan maksud perjalanan. Selain itu bab ini juga berisikan rekomendasi bagi pihak terkait, serta akan dijelaskan pula mengenai keterbatasan studi dan saran studi lanjutan dari penelitian ini.

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil pengolahan data dan analisis yang telah dilakukan didapat kesimpulan mengenai penelitian ini, yaitu :

1. Penilaian tentang tingkat pelayanan kereta api

   Responden kereta api lebih banyak menjawab setuju mengenai aksesibilitas stasiun kereta api Cicalengka, hal ini dapat dilihat dari persentase responden yang menjawab setuju paling tinggi dari jawaban lainnya yaitu sebesar 56%. Ini menunjukan bahwa lokasi stasiun Cicalengka mudah dijangkau atau dengan kata lain cukup strategis, selain dari aksesibilitas stasiun yang strategis responden pengguna kereta api juga menjawab hal yang sama untuk penilaian yang lainnya seperti : penilaian tarif kereta api dengan menjawab setuju sebesar 53%, penilaian waktu perjalanan kereta api dengan jawaban setuju sebesar 50%, penilaian kenyamanan kereta api dengan jawaban setuju sebesar 51%, penilaian keselamatan kereta api dengan jawaban setuju sebesar 50%, penilaian keamanan kereta api dengan jawaban setuju sebesar 45%, dari seluruh penilaian pengguna kereta api Bandung raya, rata – rata mempunyai jawaban yang positif dengan persentase diatas 50% artinya tingkat pelayanan kereta api Bandung raya sejauh ini sudah sangat baik dengan kata lain sudah memenuhi standar pelayanan yang telah ditentukan.

2. Hubungan antara penilaian tingkat pelayanan kereta api dengan karakteristik sosioekonomi

Berdasarkan hasil perhitungan crosstab terdapat 1 aspek yang saling berhubungan antara penilaian tingkat pelayanan kereta api dengan karakteristik sosioekonomi. Dapat dilihat pada **Tabel V-1**:

Tabel V-1
Kesimpulan Hubungan Antaraa Penilaian Tingkat Pelayanan Kereta Api Dengan Karakteristik Sosioekonomi

No	Valiabel yang saling berhubungan	Nilai probabilitas	Keterangan
1	Penilaian waktu perjalanan kereta api dengan jenis kelamin	0.021	Berdasarkan hasil analisis didapatkan bahwa responden yang menjawab sangat tidak setuju terdapat 1 orang dengan jenis kelamin laki-laki, responden menjawab tidak setuju terdapat 1 orang dengan jenis kelamin perempuan, 15 orang dengan jenis kelamin laki-laki dan 9 orang dengan jenis kelamin perempuan menjawab biasa. Sedangkan orang paling banyak menjawab setuju dan sangat setuju sebanyak 177 orang dengan jenis kelamin laki-laki sebanyak 95 dan perempuan 86 orang.

Sumber : Hasil analisis, 2017

3. Hubungan antara penilaian tingkat pelayanan kereta api dengan perilaku perjalanan

Berdasarkan hasil perhitungan crosstab terdapat 2 aspek yang saling berhubungan antara penilaian tingkat pelayanan kereta api dengan perilaku perjalanan. Dapat dilihat pada **Tabel V-2**:

Tabel V-2
Kesimpulan Hubungan Antaraa Penilaian Tingkat Pelayanan Kereta Api Dengan Perilaku Perjalanan

No	Valiabel yang saling berhubungan	Nilai probabilitas	Keterangan
1	Penilaian kenyamanan kereta	0.032	Berdasarkan hasil analisis didapatkan bahwa responden paling

	api dengan maksud pergerakan		banyak menjawaban setuju yaitu responden dengan maksud pergerakan untuk bekerja dengan jumlah 43 responden, sedangkan responden paling sedikit dengan menjawab tidak setuju yaitu responden dengan maksud pergerakan untuk sekolah dan bekerja dengan jumlah masing-masing 1 responden.
2	Penilaian keamanan kereta api dengan maksud pergerakan	0.003	Berdasarkan hasil analisis didapatkan bahwa responden paling banyak menjawab setuju adalah responden dengan maksud pergerakan untuk bekerja dengan jumlah 47 responden paling sedikit yaitu responden dengan maksud pergerakan untuk belanja hanya 6 orang, sedangkan responden yang menjawab tidak setuju responden dengan maksud pergerakan untuk bekerja dengan jumlah 2 reponden dan paling kecil adalah reponden dengan maksud pergerakan untuk sekolah dengan jumlah 1 responden.

Sumber : Hasil analisis, 2017

5.2. Rekomendasi

Setelah melalui tahapan penelitian maka dipahamilah karakteristik sosioekonomi dan penilaian tentang tingkat pelayanan kereta api, serta dipahimi hubungan antara penilaian tingkat pelayanan kereta api dengan karakteristik sosioekonomi dan perilaku perjalanan. Berikut ini disusun beberapa rekomendasi yang dilandaskan pada hal-hal yang menjadi temuan studi, yaitu :

- Meskipun penilaian tentang tingkat pelayanan kereta api menurut responden sudah sangat baik terbukti dengan tingkat kesetujuan antara aspek penilaian

rata-rata mempunyai nilai persentase melebihi 50%, namun bukan berarti kereta api tidak memiliki masalah. Menurut hasil penelitian bahwa penilaian tentang keamanan kereta api responden menjawab biasa sebesar 30% hanya selisih sekitar 10% dari responden yang menjawab setuju yang artinya masih ada responden yang merasa kurang aman menggunakan moda kereta api, dengan demikian pengelola kereta api dalam hal ini PT.KAI daop 2 Bandung harus lebih meningkatkan kualitas keamanan agar kepercayaan pengguna kereta api untuk menggunakan moda jenis ini lebih bertambah.

- Hubungan antara tingkat pelayanan kereta api dengan karakteristik sosioekonomi dan perilaku perjalanan pengguna kereta api merupakan bahan rekomendasi untuk pihak – pihak terkait dalam memperbaiki sistem pengoprasian dan meningkatkan pelayanan dilihat dari aspek sosioekonomi penumpang dan perilaku perjalanan penumpang.

5.3. Keterbatasan Studi dan Usulan Studi Lanjutan

Setelah melakukan penelitian mengenai hubungan antara penilaian tentang tingkat pelayanan kereta api dengan karakteristik sosioekonomi, tingkat penggunaan kereta api dan maksud perjalanan, terdapat keterbatasan dalam penelitian ini, diantaranya :

- Penelitian ini hanya dilakukan pada kereta api Bandung raya dengan rute keberangkatan dari stasiun Cicalengka – Bandung.
- Dalam penelitian ini penentuan sampel hanya pada jam kerja pada pagi hari, tidak dilakukan diseluruh jadwal keberangkatan kereta api Bandung raya.

Dari keterbatasan studi yang sudah diketahui, maka penulis memberikan saran untuk studi lanjutan yang dapat dilakukan sebagai penyempurnaan atas penelitian ini adalah melakukan studi dengan rute yang lebih banyak dan membandingkan antara jam keberangkatan pagi hari dengan jam siang hari.