

## **BAB VI**

### **PENUTUP**

#### **6.1 Kesimpulan**

Berdasarkan penelitian Tugas Akhir yang telah kami lakukan dengan judul "Peluang Pengembangan Angkutan Khusus Ke Bandara Ahmad Yani Semarang", penulis mendapatkan beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Untuk penentuan persebaran tempat tinggal pengguna jasa penerbangan (calon penumpang angkutan khusus bandara) dilakukan pengambilan sampel berupa penyebaran koisioner mengingat populasinya mencapai 4037 orang per hari, baik untuk aktivitas keberangkatan maupun kedatangan penumpang. Berdasarkan koisioner yang disebar di lokasi penelitian (bandara Ahmad Yani Semarang) didapat prosentase persebaran tempat tinggal responden, sebagai berikut:

- ✓ Kecamatan Banyumanik sebesar 10,15 %.
- ✓ Kecamatan Candisari sebesar 15,52 %.
- ✓ Kecamatan Gajahmungkur sebesar 9,55 %.
- ✓ Kecamatan Genuk sebesar 2,39 %.
- ✓ Kecamatan Gayamsari sebesar 4,78 %.
- ✓ Kecamatan Gunung Pati sebesar 0,30 %.
- ✓ Kecamatan Mijen sebesar 0,60 %.
- ✓ Kecamatan Ngalian sebesar 8,36 %.
- ✓ Kecamatan Pedurungan sebesar 10,75 %.
- ✓ Kecamatan Semarang Barat sebesar 13,13 %.
- ✓ Kecamatan Semarang Selatan sebesar 23,88 %.
- ✓ Kecamatan Semarang Tengah sebesar 23,88 %.
- ✓ Kecamatan Semarang Timur sebesar 12,54 %.
- ✓ Kecamatan Semarang Utara sebesar 11,49 %.
- ✓ Kecamatan Tembalang sebesar 6,27 %.
- ✓ Luar Kota Semarang sebesar 24,48 %.

2. Dari hasil *cross tab* didapat keluaran sebagai berikut:
  - ✓ Dominasi penggunaan moda transportasi menuju Bandara Ahmad Yani adalah kendaraan pribadi (56,70%) dan taxi (35,61%).
  - ✓ Dari hasil *cross tab* diperoleh korelasi antara jam keberangkatan dengan ketersediaan pengantar maupun ketersediaan kendaraan pribadi yang mengantar, bahwa pada jam – jam kerja cenderung pihak pengantar tidak tersedia (di luar penggunaan sopir pribadi) mengingat pihak keluarga yang mengantar terikat oleh jam kerja. Sedangkan di luar jam kerja (sebelum jam 8 pagi dan setelah jam 5 sore) pihak pengantar selalu tersedia mengingat pihak pengantar tidak ada kesibukan di luar jam kerja.
  - ✓ Diperoleh prosentase ketidaktersediaan kendaraan pribadi untuk semua waktu keberangkatan pada tingkat penghasilan 1 – 2 juta sebesar 8,11%, tingkat penghasilan 2 – 3 juta sebesar 10,81 %, tingkat penghasilan 3 – 5 juta sebesar 14,67 %, dan tingkat penghasilan di atas 5 juta sebesar 12,36%. Prosentase ini dapat mengindikasikan peluang dioperasikannya angkutan khusus bandara disamping statement responden terhadap biaya penggunaan moda taxi yang relatif mahal jika dibandingkan dengan jarak tempuh yang dilakukan.
  - ✓ Diperoleh prosentase tidak selalu tersedianya pihak pengantar untuk semua waktu keberangkatan pada tingkat penghasilan 1 – 2 juta sebesar 6,87 %, tingkat penghasilan 2 – 3 juta sebesar 7,63 %, tingkat penghasilan 3 – 5 juta sebesar 14,50 %, dan tingkat penghasilan di atas 5 juta sebesar 12,98 %. Prosentase ini dapat mengindikasikan adanya *demand* perjalanan menuju Bandara Ahmad Yani dalam penggunaan moda alternatif baik taxi maupun rencana pengoperasian angkutan khusus bandara, dan tentunya hal ini menjadi *preference* tersendiri bagi penumpang.
3. Ada beberapa alasan yang melatarbelakangi responden ingin menggunakan angkutan khusus, antara lain:
  - ✓ Relatif murah dan praktis
  - ✓ Perjalanan efektif dan efisien karena terjadwal
  - ✓ Nyaman dan aman

Sedangkan alasan responden yang melatarbelakangi responden tidak ingin menggunakan angkutan khusus, antara lain:

- ✓ Kemungkinan adanya keterlambatan waktu.
- ✓ Sudah ada fasilitas kendaraan (kendaraan kantor dan taxi)

(dapat dilihat di Gambar 5.15. Statement Terhadap Pengoperasian Angkutan Khusus)

4. Dari pola persebaran tempat tinggal responden yang ada serta berdasarkan pola pergerakan masyarakat Semarang, maka ditetapkan 4 rute angkutan khusus yang bertitik tolak dari koridor – koridor jalan masuk ke wilayah Semarang dan penentuan halte khusus bus bandara yang direncanakan, seperti telah diuraikan pada Bab V.
5. Dari perhitungan biaya operasi kendaraan (BOK) dan kelayakan pengoperasian bus dengan penetapan tarif sebesar Rp. 6,500,- / penumpang diperoleh *benefit* yang cukup memuaskan dalam periode pengoperasiannya dengan nilai *benefit cost ratio* (BCR) sebesar 1,12 serta IRR sebesar 24% . Selain menggunakan perhitungan kelayakan ada beberapa pertimbangan dalam penetapan tarif di atas, antara lain:
  - ✓ Dengan harga yang relatif lebih murah dibandingkan taxi, masyarakat mendapatkan tingkat keamanan dan kenyamanan yang sama.
  - ✓ Dapat menjangkau semua kalangan masyarakat dengan fasilitas yang memadai.
  - ✓ Penetapan tarif diatas memang belum bisa dikatakan murah jika dibandingkan dengan bus Damri (non ekonomi) yang beroperasi di Semarang, hal ini dikarenakan pemerintah belum membantu dalam pemberian subsidi.

Tentunya nominal ini sangat terjangkau bagi calon penumpang dengan tujuan rute ke Bandara Ahmad Yani Semarang.

## 6.2 Saran

Berdasarkan hasil studi penulis memberikan beberapa saran, antara lain:

1. Agar tidak terjadi defisit, mengingat perhitungan pengoperasian bus di atas masih berupa penggunaan kuantitas sampel dan belum menunjukkan *demand* yang pasti, maka angkutan khusus bisa juga dioperasikan tidak hanya untuk pengguna jasa penerbangan saja, melainkan juga bisa

digunakan oleh penumpang lain dengan tujuan tempat sesuai yang dilalui angkutan khusus ini. Apabila pemerintah kota Semarang ikut ambil bagian dalam pengelolaan dan pengoperasian angkutan khusus serta terhadap wacana pengoperasian angkutan massal untuk mengurangi kepadatan lalu lintas di Kota Semarang, maka hal ini sangat membantu sekali.

2. Untuk memperoleh hasil yang optimal tentunya rencana pengoperasian angkutan khusus ini harus mendapat respon yang baik dari masyarakat, dilakukan publikasi yang maksimal, serta pelayanan operasi yang maksimal.
3. Diharapkan pemerintah daerah dapat membantu pengadaan fasilitas halte angkutan khusus. Hal ini sangat membantu dalam proses pengoperasian angkutan khusus dan para pengguna jasa yang ingin menggunakannya, sehingga tercipta keamanan dan kenyamanan yang mendukung.