

## BAB 6 KESIMPULAN, IMPLIKASI, DAN SARAN

### 6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan tentang pengaruh gaya hidup terhadap pemilihan moda transportasi sungai Kota Banjarmasin, dapat disusun simpulan sebagai berikut:

- 1) Angkutan sungai Kota Banjarmasin yang dikehendaki masyarakat Kota Banjarmasin adalah angkutan sungai yang menjamin kepastian keselamatan, keamanan, kenyamanan, utilisasi, dan keterjangkauan daya beli. Oleh karena itu, desain perahu harus memenuhi kriteria: (a) bertipe lambung ganda (*catamaran*); (b) akses masuk/keluar dapat dilakukan dari depan atau belakang; (c) kecepatan standar; (d) sisi perahu dapat terbuka dan/atau tertutup; (e) penumpang dapat berdiri pada saat angkutan sungai beroperasi; (f) dapat melayani penumpang bersepeda; (g) posisi lantai perahu di atas permukaan air sungai; dan (h) posisi duduk nahkoda di tengah bagian belakang perahu yang lebih tinggi daripada lantai perahu.
- 2) Faktor-faktor gaya hidup yang mempengaruhi pelaku pergerakan dalam menyikapi angkutan sungai adalah: (a) sikap prestise, yaitu sikap yang berkaitan dengan kemampuan diri; (b) reputasi, yaitu sikap yang berkaitan dengan nama baik; (c) arogansi, yaitu sikap gengsi; (d) skeptis, yaitu sikap tidak suka karena tidak layak digunakan untuk kondisi sekarang; (e) status sosial, yaitu sikap malu terhadap orang lain; (f) pengaruh dari kerabat; dan (g) pengaruh dari lingkungan pelaku pergerakan.
- 3) Model pemilihan moda antara angkutan sungai, angkutan kota, dan kendaraan pribadi terbentuk dari 14 atribut yang terdiri dari 9 (sembilan) atribut struktural dan 5 (lima) atribut psikologikal. Sembilan atribut struktural dikelompokkan dalam 3 (tiga) karakteristik yaitu karakteristik sosio-demografi, karakteristik pergerakan, dan karakteristik sistem transportasi. Atribut berdasarkan karakteristik sosio-demografi meliputi: (a) struktur keluarga; (b) gender; (c) kepemilikan kendaraan; (d) umur; dan (e) jenis pekerjaan. Atribut berdasarkan karakteristik pergerakan adalah kondisi kecepatan kendaraan pribadi terhadap

angkutan umum. Atribut berdasarkan karakteristik sistem transportasi meliputi: (a) waktu perjalanan; (b) tarif angkutan umum; dan (c) kondisi angkutan sungai. Atribut berdasarkan karakteristik psikologikal adalah: (a) sikap prestise; (b) reputasi; (c) arogansi; (e) skeptis; dan (f) pengaruh lingkungan (sikap masyarakat) pelaku pergerakan.

- 4) Model pemilihan moda yang mempertimbangkan 14 atribut dibangun dengan pendekatan MNL (*multinomial logit*). Proses permodelan yang tidak mempertimbangkan pengaruh faktor gaya hidup ternyata menghasilkan nilai ukuran ketepatan model pseudo- $R^2$  sebesar 0,25406. Selanjutnya proses permodelan yang mempertimbangkan pengaruh faktor gaya hidup ternyata dapat: (a) meningkatkan nilai pseudo- $R^2$  sebesar 2,97%; dan (b) meningkatkan akurasi pilihan moda secara keseluruhan sebesar 1,09%.
- 5) Pengaruh faktor gaya hidup terhadap probabilitas pilihan angkutan sungai pada kondisi eksisting sebesar 0,079 sampai dengan 0,167 tanpa perbaikan angkutan sungai. Jika desain perahu angkutan sungai diperbaiki sesuai rencana, terjadi peningkatan probabilitas pilihan angkutan sungai sebesar 0,225 sampai dengan 0,296.
- 6) Usulan revitalisasi angkutan sungai adalah: (a) restrukturisasi angkutan sungai terhadap proses peralihan jenis angkutan dan sistem pengelolaannya; (b) penerapan bentuk prototipe perahu bertipe lambung ganda (*catamaran*); (c) penyiapan prasarana yang andal untuk mengintegrasikan pelayanan angkutan sungai terhadap angkutan jalan; (d) peran aktif *stakeholder* terkait dengan sosialisasi dan promosi angkutan sungai di dalam transportasi kota; (e) pengaruh gaya hidup yang bersifat negatif harus diubah menjadi positif dengan perbaikan *image* pelaku pergerakan yang kurang baik terhadap angkutan sungai dengan perbaikan kualitas sarana dan prasara transportasi; dan (f) waktu perjalanan dan tarif angkutan sungai dipertahankan pada kondisi normal agar tidak berbeda dengan angkutan kota.

## 6.2 Implikasi

Revitalisasi angkutan sungai akan memperlihatkan dampak yang baik apabila peran dari angkutan sungai terintegrasi dengan jaringan transportasi jalan. Oleh

karena itu, peran pemerintah dan masyarakat diperlukan untuk mewujudkannya, antara lain:

- 1) Komitmen dari Pemerintah Daerah untuk merevisi struktur tata ruang kota dengan memasukkan sungai sebagai bagian dari sistem jaringan multimoda yang berkelanjutan dan terpadu.
- 2) Integrasi dan koordinasi antar *stakeholder* terkait dalam merumuskan sistem pengelolaan yang tepat untuk angkutan sungai sebagai bagian dari jaringan transportasi kota.
- 3) Dukungan dari masyarakat dan media dalam upaya mengubah pola pikir gaya hidup pelaku pergerakan dalam menyikapi atau memandang angkutan sungai. Komunikasi persuasif diperlukan baik melalui sosialisasi maupun promosi kepada publik.

### **6.3 Saran**

Hasil penelitian pengaruh gaya hidup terhadap pemilihan moda transportasi sungai Kota Banjarmasin masih banyak memiliki kekurangan, antara lain: (a) model pemilihan hanya untuk kondisi rute perjalanan yang sama, belum komprehensif dengan melihat keterkaitan asal perjalanan ke simpul awal dan simpul akhir ke tujuan akhir perjalanan; (b) model pemilihan tidak memperhitungkan kondisi terjadi perpindahan antar moda; (c) model pemilihan tidak dipilah berdasarkan maksud perjalanan; (d) faktor gaya hidup lebih terfokus kepada gaya hidup pelaku pergerakan dalam menyikapi angkutan sungai; dan (e) usulan revitalisasi angkutan sungai diambil secara umum berdasarkan hasil pengaruh atribut model pemilihan moda dan studi kasus pada daerah lain.

Berdasarkan kekurangan tersebut, dapat disarankan untuk peneliti selanjutnya lebih mempertimbangkan persoalan-persoalan sebagai berikut: (a) model pemilihan moda dapat berlaku untuk kondisi jarak perjalanan yang berbeda dan dapat digunakan untuk pergerakan dari asal perjalanan ke simpul awal dan simpul akhir ke tujuan akhir perjalanan; (b) model pemilihan perlu memperhatikan integrasi intramoda dan antarmoda terutama koneksinya dengan angkutan di jalan; (c) model pemilihan moda dikembangkan dengan meng*cluster* model berdasarkan maksud perjalanan; (d) faktor gaya hidup pelaku pergerakan perlu mempertimbangkan

pengaruhnya terhadap moda lain (angkutan kota dan kendaraan pribadi); dan (e) usulan revitalisasi angkutan sungai perlu kajian yang lebih mendalam terutama penyediaan infrastruktur yang andal seperti desain dermaga yang sesuai dengan kondisi sungai dan angkutan sungai, akses dan egres yang baik, penjadwalan yang terencana, serta sistem manajemen pengelolaan yang tepat.