

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **5.1. Kesimpulan**

Dari hasil analisis dan pembahasan dalam penelitian ini dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Zona yang digunakan dalam penelitian ini sebanyak 16 zona sesuai dengan batas administrasi Kota Purbalingga menurut Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang bagian Penataan Ruang. Terdapat beberapa zona yang tidak memiliki perumahan, diantaranya adalah zona A1, A2, A3, B1, B4, E1 dan E3.
2. Karakteristik rumah tangga di zona Kota Purbalingga yaitu:
  - a. Jumlah anggota keluarga sebesar 3-4 orang per zona kecuali zona B3 dengan persentase 45,45% mempunyai anggota keluarga 1-2 orang dan 3-4 orang.
  - b. Jumlah pendapatan terbesar di zona Kota Purbalingga sangat variatif. Jumlah pendapatan sebesar 1-2 juta rupiah terdapat zona C3 dan D1. Jumlah pendapatan sebesar 3-4 juta rupiah terdapat zona A4, B2, B3, dan C1. Jumlah pendapatan sebesar 4-5 juta rupiah terdapat zona C2 dan D2. Jumlah pendapatan sebesar 5-6 juta rupiah terdapat zona E2.
  - c. Sebagian besar kepemilikan kendaraan sebesar 2 unit kecuali pada zona C1 dan D2 yang memiliki kendaraan sebanyak 3 unit.

3. Karakteristik Perjalanan di zona Kota Purbalingga sebagai berikut:
- Sebagian besar tujuan perjalanan di zona Kota Purbalingga adalah bekerja kecuali pada zona C1 dan E2 tujuan perjalanannya adalah belanja. Zona B3 juga mempunyai dua tujuan perjalanan terbesar yaitu bekerja dan belanja.
  - Sebagian besar jarak dari rumah ke tempat bekerja sebesar  $\geq 15$  km kecuali pada zona B2 dan D2 sebesar 3-4 km, C1 dan D1 sebesar 2-3 km.
  - Jarak dari rumah ke sekolah sangat variatif. Untuk jarak  $\leq 1$  km terdapat zona A4. Jarak 1-2 km terdapat zona B2, B3, C2 dan E2. Jarak 2-3 km terdapat zona C1. Jarak 3-4 km terdapat zona C3 dan D1. Sedangkan jarak 4-5 km terdapat zona D2.
  - Sebagian besar jarak dari rumah ke tempat belanja adalah  $\leq 1$  km kecuali hanya satu zona yaitu, C2 sebesar 1-2 km.
4. Dari hasil analisis regresi didapatkan model bangkitan untuk perumahan di Kota Purbalingga yaitu,  $Y = -4556,557 + 2123,093.X1 - 104,078.X4 - 1998,7.X5 - 214,12.X7 + 447,0411.X8$  dengan  $R^2 = 0,552704$ . Diketahui variabel yang signifikan pengaruhnya terhadap jumlah perjalanan adalah jumlah anggota keluarga, jarak ke tempat kerja, jarak ke tempat sekolah, waktu tempuh ke tempat kerja dan waktu tempuh ke tempat sekolah. Sedangkan variabel yang lainnya seperti jumlah pendapatan, kepemilikan kendaraan dan jarak ke tempat belanja pengaruhnya kurang signifikan terhadap jumlah perjalanan.
5. Hasil analisis matriks asal – tujuan masa sekarang didapatkan asumsi nilai tingkat pertumbuhan tiap zona sebesar 1,24%. Dengan metode analogi tanpa

batasan, semua matriks asal–tujuan dikalikan dengan faktor 1,24 untuk mendapatkan matriks asal–tujuan masa mendatang.

6. Dari hasil MAT rata–rata pergerakan yang terjadi adalah pergerakan intrazona. Apabila pergerakan intrazona tidak diperhitungkan maka pergerakan interzona yang terbesar terjadi di zona A1, A2, C1, C3, D1 dan E1 dikarenakan pada zona tersebut terdapat pusat pemerintahan Kabupaten Purbalingga, perkantoran, industri, tempat pendidikan, pasar tradisional dan terminal. Sehingga pada zona tersebut banyak menarik seseorang untuk bergerak ke tempat tersebut.
7. Dampak yang terjadi pada pertumbuhan penggunaan lahan perumahan terhadap pola perjalanan di Kota Purbalingga adalah pergerakan di Kota Purbalingga semakin meningkat setiap tahunnya dikarenakan laju pertumbuhan semakin meningkat.
8. Pada penelitian ini juga terdapat kelemahan dikarenakan mengasumsikan jumlah bangkitan pergerakan menggunakan jumlah penduduk Kota Purbalingga sesuai daerahnya. Menggunakan jumlah penduduk sebagai asumsi dikarenakan tidak ada penelitian sebelumnya atau data bangkitan pergerakan dari instansi tetapi nilainya yang paling mendekati dengan jumlah bangkitan.

## **5.2. Saran**

Dari hasil analisis dan pembahasan, maka saran yang diberikan sebagai berikut:

1. Harus dilakukan ketelitian untuk mengetahui lokasi tujuan dikarenakan terdapat 16 zona di Kota Purbalingga.

2. Hasil penelitian ini juga dapat dijadikan bahan pendukung dalam bidang perencanaan transportasi, pengembangan perumahan ataupun instansi Perkotaan Purbalingga apabila ingin mengembangkan atau merencanakan kawasan.
3. Perlu dilakukan penelitian selanjutnya seperti pembebanan jaringan dan pemilihan moda Perkotaan Purbalingga. Tujuan pembebanan jaringan untuk memahami karakteristik sistem transportasi atau mengetahui total perjalanan di dalam jaringan yang ditinjau. Tujuan pemilihan moda untuk mengidentifikasi besarnya pergerakan yang menggunakan moda transportasi tertentu.

