

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

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

1. Atribut perjalanan yang berpengaruh dalam perilaku pemilihan untuk model golongan pelajar, buruh, veteran adalah biaya perjalanan, *headway*, dan tingkat pelayanan/ fasilitas di luar moda (lokasi halte *Bus Rapid Transit* (BRT)). Sedangkan untuk model golongan masyarakat umum adalah biaya perjalanan, waktu tempuh, *headway*, tingkat pelayanan/ fasilitas di dalam moda dan tingkat pelayanan/ fasilitas di luar moda (lokasi halte *Bus Rapid Transit* (BRT)).
2. Berdasarkan estimasi parameter dengan *Multiple Linier Regression*, persamaan model logit binomial selisih dari moda BRT dan moda bus AKDP untuk model golongan pelajar, buruh, veteran adalah:

$$U_{BRT} - U_{bus\ AKDP} = 87,0333 - 0,04841 X_1 - 15,7834 X_3 + 11,8005 X_5$$

Dimana:

X_1 = selisih biaya perjalanan (*cost*) BRT dan bus AKDP

X_3 = selisih *headway* antara BRT dan bus AKDP

X_5 = selisih lokasi halte antara BRT dan bus AKDP

Untuk model golongan masyarakat umum adalah:

$$U_{BRT} - U_{bus\ AKDP} = -110,3729 - 0,0169 X_1 - 9,5795 X_2 - 11,6920 X_3 + 495,7758 X_4 + 23,9750 X_5$$

Dimana:

X_1 = selisih biaya perjalanan (*cost*) BRT dan bus AKDP

X_2 = selisih waktu tempuh antara BRT dan bus AKDP

X_3 = selisih *headway* antara BRT dan bus AKDP

X_4 = selisih tingkat pelayanan antara BRT dan bus AKDP

X_5 = selisih lokasi halte antara BRT dan bus AKDP

3. Pada analisis elastisitas langsung untuk model golongan pelajar, buruh, veteran, atribut *headway* merupakan atribut yang paling sensitif mempengaruhi probabilitas pemilihan moda BRT dan bus AKDP, hal ini terlihat dari nilai elastisitas langsung *headway* sebesar -31,5660. Untuk elastisitas silang atribut lokasi halte merupakan atribut yang paling sensitif mempengaruhi probabilitas pemilihan moda BRT dan bus AKDP dengan nilai sebesar -23.6004. Sedangkan untuk model golongan masyarakat umum, pada elastisitas langsung dan silang atribut lokasi halte merupakan atribut yang paling sensitif mempengaruhi probabilitas pemilihan moda BRT dan bus AKDP dengan nilai sebesar 23.7104 untuk elastisitas langsung dan -26.4634 untuk elastisitas silang.
4. Pada analisis sensitivitas model golongan pelajar, buruh, veteran, probabilitas pengguna BRT akan lebih tinggi dari probabilitas pengguna bus AKDP jika selisih atribut biaya perjalanan moda BRT lebih murah dari bus AKDP sebesar (Rp 1.707,00), selisih atribut *headway* lebih besar dari (7,7 menit) dan selisih lokasi halte dengan titik tambahan lebih besar dari (2 titik lokasi). Untuk model golongan masyarakat umum, probabilitas pengguna BRT akan lebih tinggi dari probabilitas pengguna bus AKDP jika selisih atribut biaya perjalanan moda BRT lebih murah dari bus AKDP sebesar dari (Rp 6.266,00), selisih atribut waktu tempuh lebih besar dari (-10,5 menit) atau jika waktu tempuh moda BRT lebih cepat dari bus AKDP 10,5 menit, selisih atribut *headway* lebih besar dari (8,7 menit) atau moda BRT lebih

lama 8,7 menit dari moda bus AKDP, selisih atribut tingkat pelayanan lebih besar dari (10%) dan selisih lokasi halte dengan titik tambahan lebih besar dari (2 titik lokasi).

5.2 **Saran**

1. Untuk mendapatkan model pemilihan moda terbaik dapat dilakukan dengan memilih atribut penelitian untuk kuisioner *stated preference* dengan nilai-nilai atribut yang dapat dibandingkan dengan setara. Contoh kasus adalah penggunaan atribut lokasi halte moda BRT tidak berbanding, hal itu karena moda bus AKDP tidak dibatasi oleh halte, dan dapat naik/ turun penumpang dimana saja sesuai trayek/ jalur yang berlaku.
2. Untuk memperkaya referensi model logit binomial, dalam studi kasus pemilihan moda lainnya perlu dicoba model logit binomial rasio. Selanjutnya dapat dibandingkan model logit binomial selisih atau rasio yang lebih tepat digunakan pada kasus tersebut.

