

BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Pada sub bab kesimpulan ini akan dibahas mengenai hasil dari analisis yang telah dilakukan berdasarkan fakta lapangan yang didapatkan. Berikut kesimpulan dari penelitian ini yang berjudul model pemilihan moda antara bus trans margonda dan sepeda motor di kota depok yaitu :

1. Karakteristik pemilihan moda dapat diketahui dengan persentase terbesar yang terdiri dari karakteristik pelaku perjalanan yaitu Dominasi

- kelompok usia pengguna bus trans margonda ada di rentang usia 20-25 sebesar 33% dan pengguna sepeda motor ada direntang usia 25-30 sebesar 36%,
- Kepemilikan kendaraan yaitu pengguna bus trans margonda memiliki kendaraan sebanyak 33% dan pengguna sepeda motor memiliki kendaraan sebanyak 78%,
- Kepemilikan SIM untuk pengguna bus trans margonda sebanyak 67%, dan pengguna sepeda motor memiliki SIM sebanyak 64%
- Pendapatan keluarga pada pengguna bus trans margonda sekitar antar 3-5 juta perbulan sebanyak 44% dan pengguna sepeda motor sekitar antar 3-5 juta sebanyak 40%,

karakteristik perjalananyaitu

- jarak tempuh pada pengguna bus trans margonda sekitar antara 7-15 km sebesar 54% dan spengguna sepeda motor antara 7-15 km sebesar 69%
- waktu yang diperlukan menuju tempat tujuan pada pengguna bus trans margonda sekitar >30 menit sebanyak 75% dan pengguna sepeda motor sekitar 20-30 menit sebanyak 54%

karakteristik fasilitas sistem transportasi yaitu

- waktu tunggu pengguna bus trans margonda sekitar >30 menit sebanyak 65%
- Tempat parkir pengguna sepeda motor banyak memilih parkir off street sebanyak 59% dengan biaya parkir sebanyak Rp.3000 dengan persentase 64%
- Biaya Perjalanan yang diperlukan menuju tempat tujuan dalam sehari pengguna bus trans margonda sekitar antara Rp.5.000-Rp.10.000 sebanyak 79%, dan pengguna sepeda motor sekitar antara Rp.10,000–Rp.15.000 sebanyak 55%.

2. Analisis Pemilihan Moda

Analisis probabilitas pemilihan moda nilai regresi konstanta intersepnya yaitu 0,205609563 dan koefisien regresinya yaitu -0,000127576 ,kemudian didapatkan Skenario yang memiliki probabilitas pengguna bus trans margonda terkecil ada pada skenario 1 yaitu dengan tarif bus trans margonda Rp.7000, waktu tunggu 30 menit, dan waktu tempuhnya adalah 30 menit sedangkan skenario yang memiliki probabilitas pengguna bus trans margonda terbesar ada pada skenario 5 dimana, tarif pengguna bus trans margonda sebesar Rp.5000, waktu tunggu 25 menit, dan waktu tempuhnya adalah 325 menit.

- ## 3. Faktor yang berpengaruh adalah waktu tunggu yang memperoleh nilai probabilitas pengguna bus trans margonda terbesar yaitu 73%. Sehingga implikasi terhadap kebijakan operasi bus trans margonda yaitu perubahan waktu tunggu yang awalnya 30 menit menjadi 25 menit atau bahkan hanya 20 menit dalam sekali perjalanan dimana ini akan sangat berpotensi mendorong masyarakat untuk dapat menggunakan bus trans margonda .

6.2 **Saran**

Beberapa saran atau rekomendasi yang dapat penulis diberikan setelah melakukan penelitian diantaranya adalah sebagai berikut :

1. Apabila salah satu skenario diatas diterapkan maka perlu dilakukannya penambahan jumlah armada dan frekuensi bus trans margonda pada jam puncak guna mendukung kebutuhan perjalanan masyarakat untuk memberikan pelayanan yang baik bagi calon penumpang.
2. Selain itu, diperlukan perencanaan penambahan jalur trayek bus trans margonda kota depok agar lebih mudah dijangkau oleh masyarakat yang menggunakan moda transportasi umum.
3. Kemudian, penataan fasilitas bus trans margonda kota depok seperti penataan halte agar lebih nyaman, penataan/merancang jalur pejalan kaki menuju halte agar masyarakat lebih tertarik lagi untuk menggunakan angkutan umum bus trans margonda kota depok.

