BAB VI
KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Dari hasil penelitian ini, dapat disimpulkan bahwa KBM roda empat rata-rata menempuh jarak lebih jauh dibandingkan KBM roda dua. Jarak tempuh rata-rata KBM roda empat dan KBM roda dua paling banyak berada pada kelompok II dan paling sedikit berada pada kelompok IV. Rata-rata PKB KBM roda empat pada kondisi existing yaitu Rp. 2.174.513,- dan pada KBM roda dua yaitu sebesar Rp. 160.634,-. Rata-rata PKB KBM roda empat hasil rekalkulasi yaitu sebesar Rp. 2.409.478,- dan pada KBM roda dua yaitu sebesar Rp. 181.204,-. Dari hasil analisis, didapatkan *ATP* untuk KBM roda empat sebesar Rp.3.392.015,53,- dan *ATP* untuk KBM roda dua sebesar Rp.270.231,-. Dengan melakukan implementasi *TDM* melalui *road pricing* dan dengan analisis *ATP*, jumlah penggunaan KBM roda empat yang mampu direduksi yaitu sebesar 16,89% sedangkan jumlah penggunaan KBM roda dua yang mampu direduksi yaitu sebesar 2,19%. Angka *VCR* juga menurun sebesar 8,271%. Jumlah PKB yang didapatkan dari KBM roda dua dan PKB roda empat meningkat dari sebesar 0,124% dari kondisi *existing*.

6.2 Saran

Berdasarkan analisis yang telah dilakukan, dapat disimpulkan berbagai hal berikut.

1. Analisis perlu dilanjutkan dengan jenis kendaraan yang berbeda, jumlah pengeluaran dapat dihitung sendiri dan *ATP* dapat dihitung dengan dua metode metode lainnya.

2. Pengambilan data dapat dilakukan di berbagai ruas jalan agar bisa menjadi perbandingan antara ruas jalan yang satu dengan ruas jalan yang lainnya.
3. Melakukan analisis sendiri untuk perhitungan Biaya Operasional Kendaraan (BOK) di dalam *ATP*.
4. Perlunya analisis *Willingness to Pay* (*WTP*) untuk penelitian selanjutnya.
5. Penelitian lebih lanjut untuk validasi perhitungan kilometer jarak tempuh.
6. Penelitian ini menggunakan sampel dari populasi volume lalu lintas pada jam puncak. Untuk mendapatkan hasil yang lebih akurat, maka dapat dikembangkan dengan cara menghitung populasi berupa volume total harian, sehingga sampel didapatkan dari jam puncak.