

BAB 5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, dapat disimpulkan bahwa karakteristik pengguna angkutan umum di Koridor 6 Kota Padang tersegmen secara kontras berdasarkan variabel sosio-ekonomi dan spasial. Pengguna moda Angkot didominasi oleh kelompok dengan tingkat pendapatan di bawah UMK dan perjalanan jarak pendek (< 2 km), sementara layanan Trans Padang menjadi pilihan utama bagi kelompok pendapatan menengah-atas untuk perjalanan jarak jauh (> 10 km).

Hasil pengujian statistik menunjukkan bahwa seluruh variabel independen, yaitu tingkat pendapatan, jarak tempuh, dan aksesibilitas fisik, memiliki hubungan yang signifikan secara statistik terhadap preferensi pemilihan moda. Hal ini membuktikan bahwa keputusan mobilitas masyarakat di koridor ini merupakan hasil pertimbangan simultan antara kemampuan ekonomi dan kendala geografis.

Lebih lanjut, melalui pemodelan Regresi Logistik, teridentifikasi bahwa variabel Aksesibilitas Fisik merupakan determinan yang paling dominan dalam memengaruhi peluang pemilihan moda, mengungguli faktor jarak tempuh dan pendapatan. Variabel ini memiliki daya konsistensi prediksi tertinggi ($R^2 = 0.753$) dengan daya dorong peluang (*Odds Ratio*) yang sangat fantastis, di mana kondisi akses halte yang lebih dekat memberikan peluang hingga 400 kali lipat bagi responden untuk memilih Trans Padang. Temuan ini menegaskan bahwa kemudahan akses pejalan kaki menuju titik henti moda (*first mile*) adalah kunci utama yang menentukan okupansi angkutan massal di Koridor 6, bahkan melampaui pertimbangan biaya perjalanan.

Terkait aspek sensitivitas harga melalui analisis Elastisitas Busur, ditemukan bahwa permintaan terhadap layanan Trans Padang secara umum bersifat inelastis dengan koefisien elastisitas busur sebesar 0,266. Hal ini tercermin dari tingkat loyalitas yang tinggi, di mana 91,0% pengguna bersedia tetap bertahan meskipun tarif disesuaikan menjadi Rp 5.000 dengan jaminan peningkatan kualitas. Meskipun demikian, kerentanan tetap terdeteksi pada dua segmen pasar spesifik. Pertama, pada kelompok pendapatan rendah yang memiliki tingkat sensitivitas tinggi (koefisien 0,809) dengan potensi peralihan sebesar 25%. Kedua, pada perjalanan jarak pendek (< 2 km) yang terbukti bersifat Elastis (koefisien 1,133) dengan potensi peralihan tertinggi mencapai 33,3%. Hal ini menunjukkan bahwa bagi pengguna jarak dekat,

nilai utilitas kenaikan tarif dianggap tidak lagi sebanding dengan jarak yang ditempuh, sehingga mereka cenderung lebih responsif untuk beralih ke moda alternatif yang lebih ekonomis dan fleksibel.

5.2. SARAN

Berdasarkan kesimpulan di atas, penulis memberikan saran sebagai berikut:

5.2.1. Bagi Pemerintah dan Operator

1) Optimalisasi Frekuensi (*Headway*) pada Jam Sibuk

Mengingat kapasitas Trans Padang sering penuh (*overload*) terutama pada jam pulang aktivitas mahasiswa, disarankan agar operator menambah frekuensi keberangkatan atau jumlah armada khusus pada jam-jam sibuk pagi dan sore. Hal ini lebih prioritas dilakukan daripada menaikkan tarif, guna menjaga kenyamanan pengguna dominan agar tidak berdesakan.

2) Perbaiki Akses Menuju Halte

Mengingat budaya masyarakat yang cenderung enggan berjalan kaki menuju halte, pemerintah perlu memfasilitasi integrasi antara Trans Padang dengan transportasi ojek (*online/pangkalan*). Penyediaan area *Drop-off/Pick-up* khusus ojek di sekitar halte strategis akan sangat membantu aksesibilitas *first mile/last mile* tanpa memaksa pengguna berjalan jauh.

3) Penerapan Sistem Pengumpanan (*Feeder*) Angkot

Daripada bersaing di jalur utama, Angkot sebaiknya direvitalisasi fungsinya menjadi angkutan pengumpan yang masuk ke area pemukiman/kos-kosan untuk mengantar penumpang langsung ke depan halte Trans Padang. Ini mengakomodasi kebutuhan akses *door-to-door* masyarakat.

5.2.2. Bagi Penelitian Selanjutnya

1) Eksplorasi Faktor Kenyamanan

Disarankan bagi peneliti selanjutnya untuk mendalami variabel kenyamanan secara lebih luas, tidak hanya terbatas pada kenyamanan fisik (seperti tingkat kepadatan penumpang atau *crowding*), tetapi juga kenyamanan operasional.

2) Perluasan Lokasi Penelitian

Penelitian ini hanya terbatas di Koridor 6. Disarankan untuk melakukan penelitian serupa di koridor lain di Kota Padang untuk melihat apakah pola perilakunya sama.