

BAB V

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Besarnya Nilai ERP Dilihat Dari Willingness To Pay (WTP) Pengguna Jalan

Faktor-faktor yang mempengaruhi besarnya nilai WTP responden dianalisis dengan menggunakan analisis regresi linear berganda. Terdapat tujuh variabel penjelas (independen) yang diduga akan mempengaruhi besarnya nilai WTP (variabel independen), yaitu keinginan untuk memperbaiki kemacetan (KMK), tingkat pendidikan (TP), rata-rata pengeluaran untuk bahan bakar (PB), tingkat pendapatan (PD), jumlah tanggungan (JT), jenis pekerjaan (JP), dan durasi terkena kemacetan (DR). Analisis regresi linier berganda meliputi pengujian hipotesis untuk mengetahui berapa besar dan nyata pengaruh faktor-faktor tersebut terhadap besarnya nilai WTP. Hasil analisis nilai WTP responden dapat terlihat pada Tabel 5.3.

Pengujian parameter dalam analisis regresi berganda dilakukan untuk mengetahui pengaruh dari variabel independen terhadap variabel dependen yang dapat diketahui dengan uji statistik t (parsial) dan uji statistik F (simultan). Hasil uji statistik t dan uji statistik F dapat dilihat dalam Tabel 5.3.

1. Uji Statistik t

Pengaruh parsial setiap variabel independen dapat diketahui dengan melihat signifikan atau tidaknya koefisien regresi dari masing-masing variabel independen tersebut. Jika nilai t hitung lebih besar dari nilai t tabel maka variabel tersebut berpengaruh nyata terhadap variabel dependennya. Namun, apabila telah diketahui nilai *Sig* dari hasil analisis regresi linear berganda maka untuk mengetahui apakah variabel tersebut nyata atau tidaknya dengan melihat dari nilai *Sig* yang harus lebih kecil dari nilai α . Berdasarkan tabel 5.1 dapat diketahui bahwa lima variabel penjelas berpengaruh nyata dan dua variabel tidak berpengaruh nyata karena nilai *Sig* yang lebih besar dari nilai α . Variabel keinginan untuk mengurangi kemacetan, tingkat pendidikan, rata-rata pengeluaran bahan bakar, tingkat pendapatan, dan durasi terkena kemacetan

berpengaruh nyata pada taraf kepercayaan (α) 5%, menunjukkan bahwa tingkat pendidikan, rata-rata pengeluaran bahan bakar, tingkat pendapatan, dan durasi terkena kemacetan responden 95% secara parsial berpengaruh nyata terhadap nilai WTP responden. Variabel keinginan untun mengurangi kemacetan, jumlah tanggungan dan jenis pekerjaan secara parsial tidak berpengaruh nyata kerana nilai *Sig* ketiga variabel tersebut lebih besar dari taraf kepercayaan (α) 5%.

2. Uji Statistik F

Uji statistik F merupakan pengujian model regresi secara keseluruhan, dimana semua koefisien yang terlibat secara simultan berpengaruh nyata terhadap variabel dependen. Berdasarkan hasil analisis regresi linier berganda yang dapat dilihat pada Tabel 5.1 dapat diketahui bahwa nilai F_{hitung} sebesar 8,218 dengan nilai *Sig* 0,000 menunjukkan bahwa variabel-variabel penjelas dalam model secara bersama-sama (simultan) berpengaruh nyata terhadap nilai WTP responden pada taraf (α) 5%

3. Uji Multikolinear

Berdasarkan hasil analisis regresi linear berganda tidak ditemukan adanya pelanggaran asumsi regresi multikolinearitas. Hal tersebut dapat dilihat dari nilai *Variance Inflation Factor* (VIF) pada masing-masing variabel independennya. Jika nilai VIF tidak lebih dari 10 maka model dapat dikatakan terbebas dari multikolinearitas. Nilai masing-masing variabel independen pada model memiliki nilai kurang dari 10 untuk semua variabel sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada multikolinearitas dalam model

4. Uji Heteroskedastisitas

Heteroskedastisitas dapat dilihat dari hasil uji Levene. Jika nilai *Sig* lebih besar dari nilai α maka model tersebut homogen atau tidak terdapat heteroskedastisitas dalam model. Berdasarkan uji Levene diperoleh bahwa nilai *Sig* sebesar 0,067 lebih besar dari nilai $\alpha = 5\%$, sehingga dapat disimpulkan bahwa model yang dihasilkan tidak terdapat heteroskedastisitas.

Hasil analisis regresi linear berganda menunjukkan bahwa model yang dihasilkan baik dan tidak terdapat pelanggaran asumsi regresi linear berganda yaitu multikolinearitas, heteroskedastisitas, dan autokorelasi yang dapat dilihat pada Tabel 5.1 dan 5.2.

Table 5.1 Nilai *Variance Inflation Factor* (VIF)

Variabel	Constant	KMK	TP	PB	PD	JT	JP	DR
VIF	-	1.192	1.111	1.089	1.216	1.104	1.087	1.169

Sumber: Data Primer Setelah diolah (2017)

Table 5.1 Uji Levene

F	df1	df2	Sig
2.260	4	119	0.067

Sumber: Data Primer Setelah diolah (2017)

Table 5.3 Hasil analisis nilai WTP responden pengguna jalan malioboro

Variabel	Koefisien	T	Sig	Keterangan
Constan	15678,627	1,960	,052	(-)
KMK	1049,173	1,273	,206	Tidak Berpengaruh Nyata
TP	2177,495	1,997	,048	Berpengaruh Nyata
PB	-,028	-4,492	,000	Berpengaruh Nyata
PD	,004	4,621	,000	Berpengaruh Nyata
JT	-1450,222	-,923	,358	Tidak Berpengaruh Nyata
JP	5083,833	1,290	,200	Tidak Berpengaruh Nyata
DR	499,211	3,665	,000	Berpengaruh Nyata
R ²	53,4%			
F-Statistik	16,081	0,000		

Sumber : Data Primer setelah diolah (2017)

Berdasarkan hasil analisis regresi linear berganda diketahui bahwa model yang dihasilkan dalam penelitian ini cukup baik. Hal ini dapat ditunjukkan dari nilai R² sebesar 53,4%. Nilai tersebut menjelaskan bahwa keragaman nilai WTP responden dapat dijelaskan oleh variabel-variabel penjelas dalam model sebesar 53,4% sedangkan sisanya 46,6% dijelaskan oleh variabel-variabel lain diluar model. Fungsi besarnya nilai WTP responden yang dihasilkan dari analisis regresi linier berganda ditunjukkan oleh model sebagai berikut:

$$WTP = 15678,627 + 2177,495 TP - 0,028 PB + 0,004 PD + 499,211 DR \quad (5.1)$$

Berdasarkan model tersebut diketahui bahwa variabel-variabel penjelas yang berpengaruh nyata terhadap besarnya nilai WTP responden adalah sebagai berikut:

1. Tingkat pendidikan

Variabel tingkat pendidikan memiliki nilai *sig* sebesar 0,048 menunjukkan bahwa variabel keinginan untuk mengurangi kemacetan responden signifikan pada taraf kepercayaan (α) 5%. Nilai koefisien pada variabel ini bertanda positif yaitu sebesar 2.177,495. Hal tersebut menunjukkan bahwa setiap kenaikan satu level tingkat pendidikan maka diduga nilai WTP responden akan meningkat sebesar Rp 2.177,495. Hal ini karena responden yang memiliki tingkat pendidikan tinggi cenderung lebih menghargai waktu dan memiliki kesadaran akan pentingnya waktu sehingga lebih cenderung ingin membayar lebih tinggi agar jalan yang dilalui lancar.

2. Rata-rata pengeluaran bahan bakar

Variabel rata rata pengeluaran bahan bakar memiliki nilai *sig* sebesar 0,000 menunjukkan bahwa variabel keinginan untuk mengurangi kemacetan responden signifikan pada taraf kepercayaan (α) 5%. Nilai koefisien pada variabel ini bertanda negatif yaitu sebesar 0.028. Hal tersebut menunjukkan bahwa setiap kenaikan pengeluaran bahan bakar sebesar satu juta rupiah maka diduga nilai WTP responden akan menurun sebesar Rp 28.000,00. Hal ini karena peningkatan pengeluaran responden akan mengurangi alokasi dana WTP responden akibat adanya penambahan pengeluaran untuk membeli bahan bakar.

3. Tingkat pendapatan

Variabel tingkat pendapatan memiliki nilai *sig* sebesar 0,000 menunjukkan bahwa variabel keinginan untuk mengurangi kemacetan responden signifikan pada taraf kepercayaan (α) 5%. Nilai koefisien pada variabel ini bertanda positif yaitu sebesar 0,004. Hal tersebut menunjukkan bahwa setiap kenaikan tingkat pendapatan satu juta rupiah maka diduga nilai WTP responden akan meningkat sebesar Rp 4.000,00. Hal ini karena responden yang memiliki pendapatan lebih tinggi akan bersedia membayar lebih besar untuk ikut serta dalam upaya memperbaiki kemacetan sehingga dapat berdampak pada penurunan tingkat kemacetan pada Jalan Malioboro.

4. Durasi terkena kemacetan

Variabel durasi terkena kemacetan memiliki nilai *sig* sebesar 0,000 menunjukkan bahwa variabel keinginan untuk mengurangi kemacetan responden

signifikan pada taraf kepercayaan (α) 5%. Nilai koefisien pada variabel ini bertanda positif yaitu sebesar 499,211. Hal tersebut menunjukkan bahwa setiap kenaikan durasi terkena kemacetan sebesar satu menit maka diduga nilai WTP responden akan meningkat sebesar Rp 499,211. Hal ini karena semakin lama terkena kemacetan maka responden akan bersedia membayar lebih besar agar dapat mengurangi kemacetan.

Variabel yang tidak berpengaruh nyata terhadap besarnya nilai WTP responden adalah jumlah tanggungan dan jenis pekerjaan. Variabel keinginan untuk mengurangi kemacetan, jumlah tanggungan dan jenis pekerjaan tidak berpengaruh nyata karena masing-masing memiliki nilai *Sig* yang lebih besar dari taraf kepercayaan (α) 5%, yaitu sebesar 0,206; 0,358; dan 0,200. Variabel keinginan untuk mengurangi kemacetan tidak berpengaruh nyata karena kurangnya kepedulian responden dalam mengurangi kemacetan pada saat ini sehingga responden belum terlalu merasakan dampak kemacetan yang semakin meningkat. Variabel jumlah tanggungan tidak berpengaruh nyata karena responden rata-rata memiliki penghasilan yang besar sehingga banyak atau sedikitnya jumlah tanggungan tidak berpengaruh terhadap besarnya nilai WTP. Variabel jenis pekerjaan tidak berpengaruh nyata karena responden dengan pekerjaan yang mengharuskan menggunakan kendaraan belum tentu memiliki nilai WTP yang lebih besar dibandingkan dengan responden yang pekerjaannya tidak mengharuskan untuk menggunakan kendaraan.

B. Estimasi Nilai WTP Pengguna jalan untuk Menentukan Besarnya Nilai ERP

Nilai WTP responden terhadap upaya pengurangan kemacetan melalui kebijakan *Electronic Road Pricing* (ERP) diestimasi dengan pendekatan *Contigent Valuation Method* (CVM) melalui survei langsung terhadap masyarakat pengguna jalan. Hasil pelaksanaan CVM adalah sebagai berikut:

1. Membangun Pasar Hipotetik

Responden diberikan situasi hipotetik yang menggambarkan kondisi lingkungan Kota Yogyakarta yang mengalami peningkatan kemacetan yang semakin parah sehingga menimbulkan berbagai masalah erat kaitannya dengan sektor lingkungan, sosial, dan ekonomi sehingga akan diberlakukan kebijakan

dalam hal manajemen transportasi darat untuk mengatasi kemacetan yaitu kebijakan ERP dengan pengaplikasian instrumen ekonomi berupa *road pricing* atau pengenaan biaya secara langsung terhadap pengguna jalan karena melewati ruas jalan tertentu untuk mengendalikan laju penggunaan kendaraan pribadi sehingga tercapai tujuan transportasi berkelanjutan yang dapat mengurangi kemacetan di Kota Yogyakarta. Dengan demikian, responden memperoleh gambaran tentang situasi hipotetik yang dibangun dalam upaya mengurangi kemacetan.

2. Memperkirakan Nilai Rata-Rata WTP

Dugaan nilai rata-rata WTP responden diperoleh berdasarkan data distribusi WTP responden dan menggunakan rumus. Distribusi nilai WTP responden dapat dilihat pada Tabel 5.4.

Table 5.1 Distribusi nilai WTP responden

No.	Kelas WTP (Rp)	Frekuensi (Orang)	Frekuensi Relatif	Jumlah (Rp)
1	10.000	37	0.30	2.960
2	20.000	21	0.17	3.360
3	30.000	26	0.21	6.240
4	40.000	41	0.33	13.120
Total		125	1	25.680

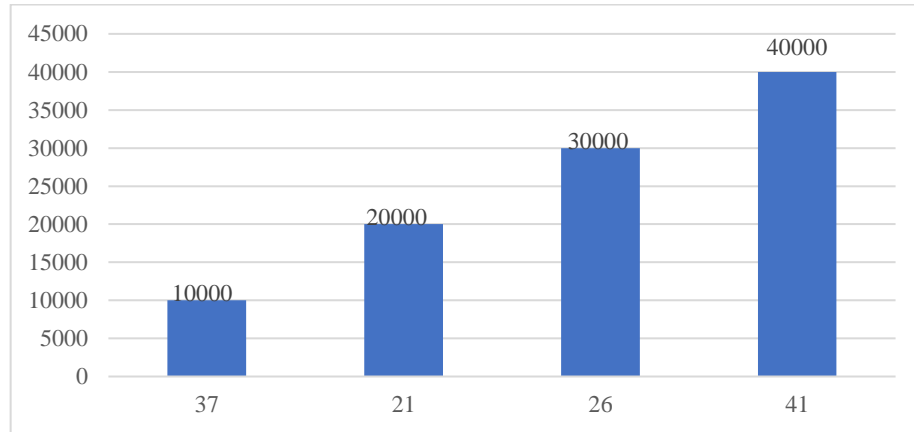
Sumber: Data Primer setelah diolah (2017)

Kelas WTP responden diperoleh dengan menentukan nilai terkecil sampai nilai terbesar WTP yang bersedia dibayarkan oleh responden. Berdasarkan Tabel 5.3 besarnya nilai WTP responden mulai dari Rp 10.000 – Rp 40.000 Hasil perhitungan diperoleh bahwa nilai rata-rata WTP(EWTP) sebesar Rp 25.680 Nilai rata-rata WTP responden tersebut dapat dijadikan acuan dalam penetapan tarif dalam kebijakan *Electronic Road Pricing* (ERP) sehingga tujuan untuk mengendalikan laju penggunaan kendaraan pribadi sebagai penyebab kemacetan lalu lintas.

3. Memperkirakan kurva WTP

Pendugaan kurva WTP responden dapat dilakukan dengan menggunakan jumlah kumulatif dari jumlah responden yang menjawab suatu nilai WTP.

Asumsinya adalah individu yang bersedia pulamembayar suatu nilai WTP yang lebih kecil. Kurva yang menggambarkan penawaran WTP dapat dilihat pada Gambar 5.1.



Gambar 5.1 Kurva Penawaram WTP

4. Menjumlahkan Data untuk Menentukan Total WTP

Nilai total (TWTP) responden dihitung berdasarkan data distribusi WTP responden dan dengan menggunakan rumus. Nilai WTP pada setiap kelas dikalikan dengan frekuensi relatif (n_i/N) kemudian dikalikan dengan populasi dari tiap kelas WTP. Selanjutnya hasil perkalian tersebut dijumlahkan sehingga didapatkan total WTP (TWTP) responden. Hasil perhitungan totalWTP dapat dilihat pada Tabel 5.5.

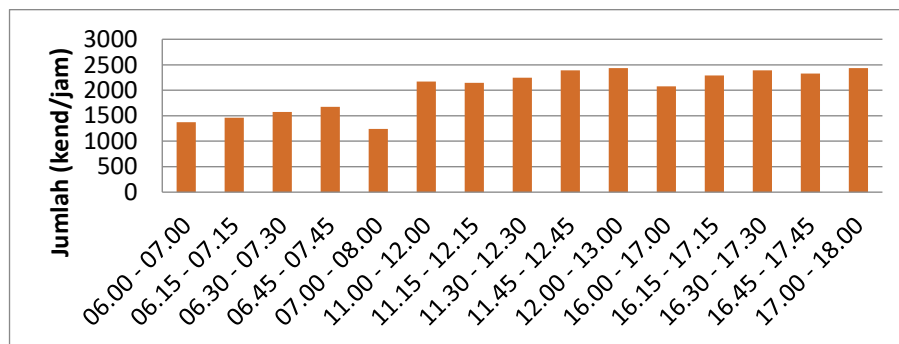
Table 5.2 Total WTP masyarakat Pengguna Jalan Malioboro

No	Kelas WTP (Rp)	Frekuensi (Orang)	Frekuensi Relatif	Populasi (unite kendaraan)	Jumlah WTP (Rp)
1	10.000	37	0.30	1.050.610,56	3.109.807.257,60
2	20.000	21	0.17	596.292,48	2.003.542.732,80
3	30.000	26	0.21	738.266,88	4.606.785.331,20
4	40.000	41	0.33	1.164.190,08	15.274.173.849,60
Total		125	1	3.549.360,00	24.994.309.171,20

Sumber : *Data Primer Setelah diolah (2017)*

Berdasarkan perhitungan pada Tabel 5.5 diperoleh bahwa nilai total WTP responden pengguna Jalan Malioboro sebesar Rp 24.994.309.171,20 /tahun, dimana populasinya merupakan jumlah kendaraan yang memasuki Jalan

Malioboro yang didasarkan pada data volume lalu lintas Jalan Malioboro yang diperoleh dari data primer untuk *peak* pagi, *peak* siang, *peak* sore. Survei dilakukan pada pukul 06.00-08.00 (*peak* pagi), pukul 11.00-13.00 (*peak* siang), dan pukul 16.00-18.00 (*peak* sore) dengan rentang waktu per 15 menit. Gambar 5.2 menunjukkan bahwa volume lalu lintas tertinggi pada saat *peak* sore antara pukul 17.00-18.00, karena pada waktu tersebut merupakan waktu dimana orang pulang kerja. Kendaraan yang digunakan untuk perhitungan merupakan kendaraan berat meliputi truk dan kendaraan ringan meliputi mobil pribadi dengan asumsi bahwa, ERP berlaku mulai pukul 06.00-19.00, dan ERP berlaku pada hari aktif yaitu Senin-Jumat. Berdasarkan data primer yang diperoleh bahwa total volume lalu lintas Jalan Malioboro untuk *peak* pagi sebesar 3.116 kendaraan, *peak* siang sebesar 4.601 kendaraan, dan *peak* sore sebesar 4.510 kendaraan, sehingga perkiraan total kendaraan yang memasuki Jalan Malioboro perharinya sebesar 12.227 unit kendaraan. Jumlah kendaraan yang memasuki Jalan Jendral Sudirman per tahun diperoleh dengan mengalikan jumlah kendaraan perhari dengan hari aktif, yaitu Senin-Jumat (1tahun = 230 hari aktif). Dengan demikian, perkiraan total kendaraan yang memasuki Jalan Malioboro per tahun sebesar 3.549.360 unit kendaraan. Nilai WTP ini menggambarkan kesediaan pengguna jalan untuk membayar dalam rangka memperbaiki kondisi lingkungan agar sesuai dengan standar yang diinginkan yaitu pengurangan kemacetan. Namun, nilai total WTP tersebut tidak dapat dijadikan acuan karena nilainya yang tidak seragam.



Gambar 5.2 Grafik Volume Lalu Lintas Jalan Malioboro

5. Mengevaluasi Pengguna CVM

Pengguna CVM dalam penelitian ini dievaluasi dengan menihat nilai R^2 yang diperoleh dari hasil analisis regresi linear berganda. Penelitian ini yang

berkaitan dengan benda-benda lingkungan dapat mentolerir nilai R^2 sampai dengan 15%, hal ini karena penelitian tentang lingkungan berhubungan dengan perilaku manusia sehingga nilai R^2 tidak harus besar. Nilai R^2 yang diperoleh dari hasil analisis regresi liner berganda dalam penelitian ini sebesar 53,4% sehingga dapat disimpulkan bahwa hasil pelaksanaan CVM dalam penelitian ini dapat diyakini kebenaran keandalannya.

C. Analisis Kelayakan Penerapan *Electronic road pricing* (ERP)

Kota Yogyakarta dikenal sebagai kota yang menawarkan pendidikan, kebudayaan, dan pariwisata, Kota Yogyakarta tentunya memiliki daya tarik tersendiri untuk para pendatang baik dari dalam negeri maupun luar negeri, hal ini menyebabkan kepadatan penduduk di Kota Yogyakarta adalah paling tinggi diantara daerah-daerah lain di D.I.Yogyakarta. berdasarkan data yang diperoleh dari Badan Pusat Statistik D.I.Yogyakarta pada tahun 2014, Yogyakarta dengan luas daerah 32,5 km² memiliki kepadatan 12.322 jiwa/km², sangat jauh dibandingkan dengan kabupaten-kabupaten lainnya di D.I.Yogyakarta seperti Kulonprogo yaitu sebesar 691 jiwa/km², Bantul sebesar 1.911 jiwa/km², Gunung Kidul sebesar 470 jiwa/km², dan Sleman sebesar 2.025 jiwa/km². Dengan alasan di atas tentunya kota Yogyakarta diwajibkan memiliki infrastruktur transportasi yang baik dari segi kualitas dan cukup dalam segi kuantitas. Namun melihat kondisi saat ini, kewajiban tersebut nyatanya masih menjadi PR besar yang harus segera diselesaikan bagi pemerintah Kota Yogyakarta.

Masalah transportasi di Yogyakarta mungkin secara umum sama dengan masalah transportasi di kota-kota besar lainnya. Dapat dirasakan, dalam beberapa tahun terakhir peningkatan volume kendaraan cukup tinggi. Seperti volume lalu lintas yang melewati Jalan Malioboro angka yang dihasilkan cukup tinggi sebesar 2.437,4 smp/jam dan berdasarkan perhitungan yang diperoleh berdasarkan Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI 1997) Jalan Malioboro termasuk pada tingkat pelayanan F, dengan kondisi arus tertahan dan terjadi antrian kendaraan yang panjang dengan kecepatan kurang dari 20 km/jam, kepadatan lalu lintas sangat tinggi dan volume rendah serta terjadi kemacetan untuk durasi yang cukup lama, dan dalam keadaan antrian, kecepatan maupun volume turun sampai 0 (nol).

Tentunya masalah ini haruslah mendapatkan perhatian yang cukup serius agar diperoleh solusinya. Ada beberapa hal yang menyebabkan peningkatan volume lalu lintas, salah satu penyebabnya adalah mobilitas manusia yang meningkat dan keberagaman daerah asal dan tujuan perjalanan. Untuk menangani masalah tersebut, hal yang dapat dilakukan adalah dengan mengurangi perjalanan atau dengan mengalihkan penggunaan kendaraan pribadi ke penggunaan kendaraan umum dalam melakukan perjalanan.

Table 5.3 Tabel Kecepatan Kendaraan

Soal/ Arah	Arus Lalulintas Q smp/jam	Derajat kejuhan Ds	Kecepatan VLV Gbr.D-2:1 atau 2 km/jam	Panjang segmen jalan L km	Waktu tempuh TT jam	TINGKAT PELAYANAN
	2437.4	1.27	16,41			F

Sumber: Data Primer setelah diolah (2017)

Pada saat ini, kondisi transportasi umum di Kota Yogyakarta sendiri bisa dibilang kurang baik. Jika kita tinjau dari segi fisik misalnya, cukup banyak angkutan umum di Kota Yogyakarta yang rusak dan sebenarnya sudah seharusnya mendapatkan uji kelayakan. Kerangka bus yang rusak, dan mesin bus yang menghasilkan asap berlebihan tentunya akan menimbulkan kesan kotor dan semerawut sehingga akan menurunkan daya tarik angkutan itu sendiri bagi penumpang.



Gambar 5.3 Air Hujan yang masuk ke Area Penumpang



Gambar 5.4 Mesin Bus yang menghasilkan Asap Berlebih

Dilihat dari permasalahan transportasi di atas seperti alat transportasi masal yang ada di Kota Yogyakarta, belum layak untuk diterapkan kebijakan *Electronic Road Pricing* (ERP) karena belum adanya kesiapan dari segi transportasi Kota Yogyakarta untuk diterapkan ERP. Menurut (Mumpuni, 2013) survei yang dilakukan Departemen Kajian Strategis yang terdiri dari 95, menemukan bahwa responden memilih memperbaiki transportasi umum guna mengatasi permasalahan kemacetan di Yogyakarta. Sebanyak 65% responden percaya bahwa transportasi publik dapat mengatasi kemacetan. Akan tetapi, responden masih enggan berpindah ke transportasi umum dikarenakan seringnya ketidak tepatan jadwal kedatangan bus.

BAB VI

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil dan pembahasan penelitian, maka dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut :

1. Berdasarkan hasil estimasi pada model regresi linier berganda diketahui bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi besarnya nilai ERP dilihat dari *Willingness To Pay* (WTP) pengguna jalan adalah tingkat pendidikan, rata-rata pengeluaran bahan bakar, tingkat pendapatan, durasi terkena kemacetan. Sementara variable yang tidak berpengaruh nyata terhadap besarnya nilai WTP responden adalah keinginan untuk mengurangi kemacetan, jumlah tanggungan, dan jenis pekerjaan.
2. Nilai rata-rata WTP (EWTP) sebesar Rp 25.680 nilai tersebut dapat dijadikan acuan untuk menetapkan harga tarif ERP yang bertujuan untuk mengendalikan laju penggunaan kendaraan pribadi sebagai penyebab kemacetan lalu lintas.
3. Dilihat dari volume lalu lintas yang melewati Jalan Malioboro, angka yang dihasilkan cukup tinggi yaitu sebesar 2.437,4 smp/jam, dan berdasarkan perhitungan yang diperoleh berdasarkan Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI 1997) Jalan Malioboro termasuk pada tingkat pelayanan F, dengan kondisi arus tertahan dan terjadi antrian kendaraan yang panjang dengan kecepatan kurang dari 20 km/jam, kepadatan lalu lintas sangat tinggi dan volume rendah serta terjadi kemacetan untuk durasi yang cukup lama, dan dalam keadaan antrian, kecepatan maupun volume turun sampai 0 (nol).

B. Saran

Berdasarkan hasil yang diperoleh dari penelitian ini, peneliti memberikan beberapa saran sebagai berikut:

1. Pemerintah harus tegas agar kebijakan ini segera bisa dilaksanakan dengan cara menetapkan dasar hukum terkait pemungutan retribusi ERP yang belum ada.
2. Harus adanya kerjasama yang erat antara pemerintah dengan pihak terkait dalam membangun sistem transportasi yang terintegrasi. Dengan alat transportasi yang telah memadai maka pengguna Jalan akan mendapatkan solusi apabila mereka tidak menggunakan kendaraan pribadi Karena menghindari ERP
3. Untuk penelitian selanjutnya harus melakukan survei terhadap tingkat pelayanan transportasi umum di Yogyakarta agar mengetahui kondisi pelayanan transportasi umum baik atau tidaknya, karena penelitian ini tidak melakukan survei tingkat pelayanan transportasi tersebut.