

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

Pada BAB ini akan diuraikan mengenai kesimpulan dari moda yang digunakan untuk bekerja dan hubungan antara Pemilihan Moda dengan Kepemilikan Kendaraan dan kepemilikan SIM untuk maksud bekerja, kesimpulan diperoleh dari hasil analisis. Pada BAB ini juga berisikan saran untuk penelitian selanjutnya.

5.1. Kesimpulan

5.1.1. Moda Transportasi yang digunakan untuk Bekerja

Masyarakat yang bertempat tinggal di daerah pusat kota Bandung (Alun-alun), untuk melakukan pergerakan dengan maksud bekerja, didominasi oleh pemilihan moda pribadi, meskipun di daerah pusat kota telah memiliki angkutan umum dengan berbagai pilihan trayek. Namun hal tersebut tidak menjadi pilihan bagi masyarakat untuk menggunakan angkutan umum sebagai moda pilihan untuk maksud bekerja. Hal ini terlihat dari hasil analisis yang dilakukan kepada 130 responden, menunjukkan penggunaan moda untuk bekerja didominasi oleh Mobil dan Sepeda Motor, yaitu Mobil (25%) dan Sepeda Motor (66%), sedangkan 9 % lainnya memilih untuk menggunakan moda transportasi lainnya (ojek 1%, 2% ojek/taxi online, 2% taxi, 2 % bus, 1% berjalan, dan 1% menggunakan kendaran kantor).

Oleh sebab itu, pada penelitian ini melakukan analisis hubungan antara kepemilikan kendaraan dan kepemilikan SIM dengan penggunaan moda transportasi (mobil dan sepeda motor) untuk maksud bekerja.

5.1.2. Hubungan Kepemilikan Kendaraan dengan Penggunaan Moda untuk bekerja

Dari hasil analisis diperoleh kepemilikan mobil berhubungan dengan penggunaan mobil untuk bekerja, bahkan kekuatan hubungannya adalah **kuat** (0,673), sehingga untuk hubungan ini, H1 diterima. Begitupun untuk kepemilikan sepeda motor juga memiliki hubungan dengan penggunaan sepeda motor untuk bekerja, akan tetapi hubungannya tergolong **lemah** (0,228), Perbedaan kekuatan hubungan antara kepemilikan mobil dengan penggunaan mobil, dan kepemilikan sepeda motor dengan

penggunaan sepeda motor, dikarenakan untuk hubungan antara kepemilikan mobil dan penggunaan mobil, apabila dilihat berdasarkan karakteristik sosio-demografi dan sosio-ekonomi, menunjukkan kekuatan hubungan yang **kuat** disetiap karakteristiknya, sedangkan untuk hubungan antara kepemilikan sepeda motor dengan penggunaan sepeda motor untuk maksud bekerja, berdasrakan karakteristik sosio-demografi dan sosio-ekonomi menunjukkan bahwa hanya beberapa kelompok responden saja berdasarkan setiap kriteria yang memiliki hubungan, dengan kekuatan hubungan yang juga tergolong **lemah**.

Sedangkan untuk hubungan antara kepemilikan mobil dan sepeda motor dengan penggunaan mobil atau sepeda motor untuk maksud bekerja, menunjukkan bahwa keduanya memiliki hubungan, akan tetapi kekuatan hubungannya berbeda (H1 diterima). Kepemilikan mobil dan sepeda motor dengan penggunaan mobil untuk maksud bekerja menunjukkan hubungan dengan kekuatan hubungan yang tergolong **kuat dan searah (0,648)**, sedangkan untuk hubungan dengan penggunaan sepeda motor untuk maksud bekerja, memiliki kekuatan hubungan yang tergolong **kuat tetapi berlawanan (-0,534)**. Perbedaan arah hubungan antara kepemilikan mobil dan sepeda motor dengan penggunaan mobil atau sepeda motor untuk maksud bekerja, dikarenakan jika responden memiliki mobil dan sepeda motor, kecenderungan moda yang akan digunakan oleh responden tersebut adalah mobil, sehingga meskipun keduanya memiliki hubungan, penggunaan mobil memiliki hasil yang searah, tetapi untuk sepeda motor arahnya berlawanan yang berarti apabila jumlah responden yang memiliki mobil dan sepeda motor meningkat, maka penggunaan sepeda motor untuk maksud bekerja akan mengalami penurunan.

5.1.3. *Hubungan Kepemilikan SIM dengan Penggunaan Moda untuk bekerja*

Begitupun untuk hubungan antara kepemilikan SIM A dengan penggunaan mobil untuk bekerja menunjukkan hubungan dengan tingkat kekuatan hubungan yang tergolong **kuat (0,648)**, hal ini memiliki kesamaan dengan hubungan antara kepemilikan mobil dengan penggunaan mobil untuk bekerja , sehingga dapat diartikan

jika responden tersebut memiliki SIM A maka persentasi responden tersebut untuk menggunakan mobil juga akan semakin besar, maka untuk kepemilikan SIM A dan penggunaan mobil untuk masud bekerja, H1 diterima.

Sebaliknya untuk hubungan antara kepemilikan SIM C dengan penggunaan sepeda motor untuk bekerja menunjukkan tidak adanya hubungan (0,051), ini menunjukkan meskipun responden tersebut memiliki SIM C, responden tersebut belum secara pasti menggunakan sepeda motor untuk maksud bekerja, hal ini dapat dipengaruhi oleh kepemilikan kendaraan dan kepemilikan SIM A, yang berdasarkan pada analisis sebelumnya apabila kepemilikan kendaraan responden adalah mobil dan sepeda motor, maka persentasi responden tersebut untuk menggunakan sepeda motor akan kecil sehingga mempegaruhi hubungan antara kepemilikan SIM C dengan penggunaan sepeda motor untuk maksud bekerja (berdasarkan karakteristik sosial-demografi dan sosial ekonomi responden, menunjukkan hanya responden dengan karaktersitik usia 18-29 tahun (cukup kuat), jenis pekerjaan sebagai Pegawai Sipil/Swasta (cukup kuat), dan jumlah pendapatan < 2.000.000 (sangat kuat), yang mempengaruhi kepemilikan SIM C dan penggunaan sepeda motor untuk saling berhubungan). Akan tetapi, dikarenakan jenis atau klasifikasi responden dengan kriteria lainnya lebih mendominasi untuk tidak berhubungan, maka secara keseluruhan kepemilikan SIM C dengan penggunaan sepeda motor untuk maksud bekerja tidak berhubungan, maka pada kepemilikan SIM C dan penggunaan sepeda Motor, H1 ditolak.

Hubungan kepemilikan SIM A dan SIM C dengan penggunaan mobil atau sepeda motor untuk maksud bekerja, menunjukkan hubungan dan tingkat kekuatan hubungan yang sama dengan hubungan antara kepemilikan mobil dan sepeda motor dengan penggunaan mobil atau sepeda motor untuk maksud bekerja, yaitu kepemilikan SIM A dan SIM C memiliki hubungan dengan penggunaan mobil untuk maksud bekerja, dan kekuatan hubungan yang tergolong **kuat dan searah** (0,660), hal ini juga terlihat dari karakteristik sosial-demografi dan sosial-ekonomi yang juga memiliki hubungan dengan tingkat hubungan yang kuat. Sedangkan, penggunaan sepeda motor

menunjukkan hubungan, dengan tingkat kekuatan hubungan yang tergolong **kuat tetapi berlawanan** (-0,540). Berdasarkan hal tersebut, dapat diketahui jika responden memiliki SIM A dan SIM C, maka persentasi terbesar dari jenis moda yang digunakan untuk maksud bekerja adalah mobil, ini terlihat dari arah hubungan yang searah (jika jumlah responden yang memiliki SIM A dan SIM C meningkat maka jumlah penggunaan mobil untuk maksud bekerja juga akan meningkat), maka untuk hubungan kepemilikan SIM A dan SIM C dengan penggunaan sepeda motor, H1 diterima meskipun arah hubungannya adalah berlawanan (negatif)

5.2. Saran

Berdasarkan analisis yang telah dilakukan, dapat terlihat jika ketersediaan trayek angkutan umum yang ada di suatu lingkungan, tidak dapat dipastikan jika masyarakat di lingkungan tersebut akan memilih untuk menggunakan angkutan umum tersebut, maka kecenderungan pemilihan moda mobil dan sepeda motor untuk maksud bekerja lebih disebabkan oleh karakteristik kepemilikan kendaraan dan kepemilikan SIM, sehingga untuk mendukung visi transportasi Kota Bandung yaitu Terwujudnya transportasi Kota Bandung yang Berkeselamatan, Handal dan Ramah Lingkungan, dengan semboyan Bandung Lancar 2031, selain melalui penyediaan transportasi public yang ramah lingkungan, aman, nyaman, terjangkau, dan terkoneksi dengan moda lainnya, diperlukan penanganan lebih kepada kepemilikan kendaraan dan kepemilikan SIM di masyarakat. Akan tetapi penelitian ini memiliki keterbatasan terhadap variabel penelitian yang hanya meneliti kepada kepemilikan kendaraan dan kepemilikan SIM, serta berdasarkan karakteristik sosial-demografi (Jenis kelamin dan Usia), dan karakteristik sosio-ekonomi (Pekerjaan dan Pendapatan), dan tidak melihat karakteristik sosial-demografi dan sosial-ekonomi lainnya secara lebih lanjut. Selain itu, maksud perjalanan yang diteliti hanya untuk maksud bekerja dan ruang lingkup penelitian yang berfokus pada 6 kecamatan di sekitar alun-alun kota Bandung (Kecamatan Andir, Kecamatan Astanaanyar, Kecamatan Bojongloa Kaler, Kecamatan Lengkong, Kecamatan Regol, dan Kecamatan Sumur Bandung).