BAB V
PENUTUP

Bab ini merupakan bab penutup yang berisikan mengenai kesimpulan dari seluruh isi laporan pada bab sebelumnya mengenai hubungan karakteristik sosial ekonomi dengan perilaku perjalanan penumpang TMB. Selain itu pada bab ini berisikan rekomendasi bagi pihak terkait, serta akan dijelaskan pula mengenai keterbatasan studi dan saran studi lanjutan dari penelitian ini.

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil pengolahan data dan analisis yang dilakukan didapat beberapa kesimpulan mengenai penelitian ini, yaitu:

1. Karakteristik Sosial Ekonomi Penumpang TMB

Pada penelitian ini karakteristik sosial ekonomi responden paling dominan menggunakan TMB dengan tujuan bekerja pada koridor 2 Cicaheum – Cibeureum PP adalah berjenis kelamin laki – laki dengan persentase 52%, dengan tingkat usia responden paling dominan antara 20 tahun – 29 tahun dengan persentase 39%, untuk jenis pekerjaan responden paling dominan sebagai pegawai swasta dengan persentase 56%, untuk pendapatan responden paling dominan antara 1,5 jt sampai 2 jt dengan persentase 38% dengan pendidikan terakhir responden paling dominan adalah SMA persentase 44%, untuk status dalam keluarga responden paling dominan sebagai ayah dengan persentase 35% dan status rumah responden paling dominan berstatus hak milik dengan persentase 70% dan kepemilikan kendaraan bermotor di dominasi tidak mempunyai kendaraan sebanyak 88 responden dengan persentase 65% artinya penumpang TMB dapat dikategorikan sebagai penumpang yang *captive user*, mereka tidak mempunyai pilihan moda pribadi dalam melakukan perjalanan, jika dilihat dari frekuensinya pengguna TMB dengan tidak mempunyai kendaraan bermotor baik itu mobil atau motor frekuensi menggunakan TMB paling dominan adalah setiap hari dengan persentase 36,3%.

2. Perilaku Perjalanan Penumpang TMB

Perilaku perjalanan penumpang TMB dengan tujuan bekerja pada koridor 2 Cicaheum – Cibeureum PP berdasarkan asal perjalanan responden paling dominan berasal dari rumah dengan persentase 73% dan untuk tujuan perjalanan responden

paling banyak dengan tujuan kantor/ tempat bekerja dengan persentase 70% selain itu untuk lokasi asal menggunakan TMB responden paling banyak dari Cicaheum dengan persentase 47% dan Elang dengan persentase 28%, untuk lokasi turun dari TMB sangat beragam dan tersebar hampir merata di 15 lokasi akan tetapi yang paling dominan responden turun di Cicaheum dan Alun – alun dengan persentase masing – masing 15%, adapun moda yang digunakan sebelum menggunakan TMB paling banyak menggunakan angkot dengan persentase 48% dan moda yang digunakan setelah menggunakan TMB paling banyak berjalan kaki dengan persentase 58%, untuk waktu perjalanan menggunakan TMB paling banyak memerlukan waktu 30 menit - 1 jam dengan persentase 60%, sedangkan untuk waktu perjalanan total termasuk menggunakan TMB paling banyak memerlukan waktu 30 menit – 1 jam dengan persentase 41% dan biaya yang dikeluarkan untuk TMB per minggu paling banyak kurang dari 15 ribu dengan persentase 36% dan biaya transportasi total per minggu termasuk menggunakan TMB paling banyak 26 ribu – 50 ribu dengan persentase 27%, untuk frekuensi menggunakan TMB paling banyak dengan instensitas setiap hari dengan persentase 51% dan alamat atau lokasi asal responden tersebar di 26 kecamatan akan tetapi paling banyak berasal dari kecematan Cibeunying kidul dengan persentase 14%.

3. Hubungan antar Aspek Perilaku Perjalanan Penumpang TMB pada Koridor 2 Cicaheum – Cibeureum PP

Berdasarkan hasil perhitungan hubungan antar aspek perilaku perjalanan yang telah dilakukan, telah memberikan gambaran berdasarkan lokasi naik TMB paling banyak naik di Cicaheum 47% dan Elang 28%. Lokasi asal perjalanan responden pengguna TMB paling banyak berasal dari Kecamatan Cibeunying kidul 15 responden, Kecamatan Andir 14 responden, Kecamatan Ujung berung dan Kiaracondong 13 responden, dan Keceamatan Bandung kulon serta Cimahi selatan 10 responden, sedangkan untuk moda yang digunakan dari tempat asal menuju lokasi naik TMB paling banyak menggunakan angkot dengan lokasi asal berdasarkan alamat responden yang paling banyak menggunakan angkot untuk menuju shelter/ lokasi naik TMB yaitu dari Kecamatan Cibeunying kidul 15 responden, Kecamatan Andir 14 responden, Kecamatan Ujung berung 13 responden, dan Keceamatan Cimahi selatan 6 responden.

Berdasarkan hasil perhitungan untuk tujuan perjalanan paling banyak adalah menuju kantor/ tempat bekerja, terdapat 94 responden dengan lokasi turun yang beragam yang tersebar di 15 lokasi, mulai dengan lokasi turun yang paling banyak yaitu di Alun – alun 19 responden, Ahmad yani 14 responden, Kosambi 13 responden, Asia Afrika 10 responden, Cibeureum 8 responden, Cicadas 6 responden, Pasar baru dan Andir 4 responden, serta Elang, Sudirman, Veteran dan Jl. Sunda masing – masing 3 responden. Adapun moda yang digunakan setelah turun dari TMB menuju tujuan perjalanan paling banyak dengan berjalan kaki, terdapat 78 responden. Hal ini menjelaskan bahwa responden pengguna TMB untuk lokasi tempat kerja paling banyak berada pada rute TMB Cicaheum – Cibeureum.

4. Hubungan antara Karakteristik Sosial Ekonomi dengan Perilaku Perjalanan Penumpang TMB Pada Koridor 2 Cicaheum – Cibeureum PP

Berdasarkan hasil perhitungan *crosstab* terdapat 15 aspek yang saling berhubungan antara karakteristik sosial ekonomi dengan perilaku perjalanan penumpang TMB pada koridor 2 Cicaheum – Cibeureum PP, dapat dilihat pada **Tabel V-1.**

Tabel V-1
Kesimpulan Hubungan antara Karakteristik Sosial Ekonomi dengan Perilaku Perjalanan

No	Variabel yang Saling Berhubungan	Nilai Probabilitas	Keterangan
1	Rata- rata waktu perjalanan menggunakan TMB dengan jenis kelamin responden	0,037	Berdasarkan hasil analisis didapatkan bahwa responden baik itu berjenis kelamin laki-laki maupun perempuan memerlukan waktu perjalanan yang relative sama yaitu 30 menit – 1 jam, hal ini karena moda yang digunakan sama.
2	Frekuensi menggunakan TMB dengan jenis kelamin	0,043	Berdasarkan hasil analisis didapatkan bahwa responden berjenis kelamin perempuan frekuensi penggunaan TMB paling banyak yaitu setiap hari sedangkan untuk laki-laki frekuensi penggunaan TMB paling banyak yaitu jarang/ kadang-kadang.
3	Asal perjalanan dengan jenis pekerjaan	0,015	Berdasarkan hasil analisis didapatkan bahwa responden untuk jenis pekerjaan baik itu PNS/TNI, pegawai swasta dan wiraswasta untuk asal perjalanan terbanyak yaitu dari rumah, hal ini karena responden pada penelitian ini tujuan perjalanannya untuk bekerja.

No	Variabel yang Saling Berhubungan	Nilai Probabilitas	Keterangan
4	Tujuan perjalanan dengan jenis pekerjaan	0,048	Berdasarkan hasil analisis didapatkan bahwa responden untuk jenis pekerjaan baik itu PNS/TNI, pegawai swasta dan wiraswasta, tujuan perjalanan terbanyak yaitu menuju kantor/ tempat kerja, hal ini karena responden pada penelitian ini tujuan perjalanannya untuk bekerja.
5	Asal perjalanan dengan tingkat usia	0,008	Berdasarkan hasil analisis didapatkan bahwa responden mulai dari tingkat usia 20 tahun sampai dengan lebih dari 50 tahun untuk asal perjalanannya di dominasi dari rumah.
6	Tujuan perjalanan dengan pendidikan terakhir	0,025	Berdasarkan hasil analisis didapatkan bahwa responden dengan pendidikan terakhirnya SMA dan lebih dari SMA tujuan perjalannya di dominasi menuju kantor/ tempat bekerja.
7	Lokasi naik TMB dengan pendidikan terakhir	0,006	Berdasarkan hasil analisis didapatkan bahwa responden dengan pendidikan terakhirnya SMA dan lebih dari SMA lokasi naik paling banyak dari Cicaheum dan Elang.
8	Rata- rata waktu perjalanan total untuk satu kali perjalanan termasuk menggunakan TMB dengan pendidikan terakhir	0,036	Berdasarkan hasil analisis didapatkan bahwa responden dengan tingkat pendidikan paling dominan yaitu SMA dan lebih dari SMA memerlukan waktu perjalanan total paling banyak 30 menit – 1.5 jam. Hal ini karena tingkat pendidikan SMA dan lebih dari SMA tujuan perjalannya untuk bekerja dengan lokasi turun yang beragam.
9	Alokasi biaya menggunakan TMB (per minggu) dengan pendidikan terakhir	0,034	Berdasarkan hasil analisis didapatkan bahwa responden dengan tingkat pendidikan SMA mengeluarkan biaya transportasi paling banyak kurang dari 15 rb sedangkan untuk lebih dari SMA mengeluarkan biaya transportasi paling banyak 16 – 30 ribu.
10	Alokasi biaya total termasuk menggunakan TMB (per minggu) dengan pendidikan terakhir	0,009	Berdasarkan hasil analisis didapatkan bahwa responden dengan tingkat pendidikan SMA mengeluarkan biaya transportasi paling banyak 26 – 50 ribu sedangkan untuk lebih dari SMA mengeluarkan biaya transportasi paling banyak kurang dari 25 ribu
11	Asal perjalanan dengan status dalam keluarga	0,002	Berdasarkan hasil analisis didapatkan bahwa responden dengan status sebagai ayah, ibu dan anak untuk asal perjalanan paling dominan dari rumah, karena asal

No	Variabel yang Saling Berhubungan	Nilai Probabilitas	Keterangan
			perjalanan dari rumah merupakan asal perjalanan paling dominan.
12	Tujuan perjalanan dengan status dalam keluarga	0,027	Berdasarkan hasil analisis didapatkan bahwa responden dengan status sebagai ayah, ibu dan anak untuk tujuan perjalanan paling dominan menuju kantor/ tempat bekerja, karena tujuan perjalanan menuju kantor/ tempat bekerja merupakan tujuan perjalanan paling dominan.
13	Asal perjalanan dengan pendapatan	0,019	Berdasarkan hasil analisis didapatkan bahwa responden dengan pendapatan paling dominan adalah 1.5 jt – 2 jt dengan asal perjalanan paling banyak dari rumah.
14	Lokasi naik TMB dengan pendapatan	0,021	Berdasarkan hasil analisis didapatkan bahwa responden dengan pendapatan paling dominan adalah 1.5 jt – 2 jt dengan lokasi naik TMB paling banyak di Cicaheum dan Elang.
15	Alokasi biaya transortasi total termasuk menggunakan TMB (per minggu) dengan pendapatan	0,049	Berdasarkan hasil analisis didapatkan bahwa responden dengan pendapatan 1.5 jt – 2 jt alokasi biaya transportasi total (per minggu) yaitu 26 rb – 100rb, sedangkan untuk pendapatan 2 – 2.5 jt paling banyak alokasi biayanya 26 – 50 rb sedangkan untuk pendapatan lebih dari 2.5 jt alokasi biayanya lebih dari 100 rb.

Sumber: Hasil analisis, 2015

5.2 Rekomendasi

Setelah melalui tahapan penelitian maka dipahamilah karakteristik sosial ekonomi dan perilaku perjalanan penumpang TMB dengan tujuan bekerja pada koridor 2 Cicaheum – Cibeureum PP, serta dipahami hubungan antar aspek perilaku perjalanan dan hubungan antara karakteristik sosial ekonomi dengan perilaku perjalanan. Berikut ini disusun beberapa rekomendasi yang dilandaskan pada hal – hal yang menjadi temuan studi, yaitu:

- Moda yang digunakan oleh calon penumpang TMB dari tempat asal menuju lokasi naik TMB paling banyak menggunakan angkot, untuk itu secara khusus rute angkutan umum yang menjadi *feeder* bagi TMB harus lebih ditingkatkan lagi pelayanannya agar calon penumpang dapat merasa nyaman meskipun harus menggunakan angkutan umum terlebih dahulu sebelum menggunakan TMB, sedangkan secara umum rute angkutan umum lainnya yang belum terintegrasi dengan TMB harus di kaji kembali agar terciptanya sistem angkutan umum

massal sebagai penghubung seluruh simpul perkotaan di Kota Bandung dan sekitarnya.

- Moda yang digunakan oleh calon penumpang TMB sesudah turun dari TMB paling banyak dengan berjalan kaki, oleh sebeb itu jalur – jalur pejalan kaki/ *pedestrian way* yang berada pada jalur TMB, khusunya jalur pejalan kaki yang banyak digunakan oleh penumpang TMB berdasarkan dari lokasi turun menuju tempat/ tujuan perjalanan harus lebih diperhatikan dan tingkatkan kenyamanannya. Selai itu jalur pelajan kaki ini harus terintegrasi dengan *shelter* yang ada
- Berdasrkan temuan studi untuk lokasi naik dan turun dari TMB tidak dilakukan di *shelter* yang sudah di sediakan, oleh sebeb itu agar pengoperasian TMB sesuai dengan tujuan maka harus dilakukan evaluasi mengenai ketentuan pengoperasian TMB agar *shelter* yang sudah ada dapat digunakan sebagaimana fungsinya.
- Berdasarkan temuan studi untuk karakteristik sosial ekonomi berdasarkan tingkat usia responden 33% di dominasi oleh lebih dari 40 tahun, jika dilihat dari desain bus TMB harus ada perubahan. Hal ini di dasarkan pada temuan studi bahwa tempat naik dan turun dari bus TMB terlalu tinggi sehingga pengguna TMB kesulitan pada saat masuk maupun turun dari bus, oleh sebab itu untuk desain bus harus terdapat perubahan.
- Berdasarkan temuan studi untuk jumlah pengguna TMB yang terus meningkat serta dilihat dari frekuensi penggunaan TMB dengan tujuan bekerja yang di dominasi oleh penggunaan setiap hari dan kondisi di dalam bus TMB pada waktu - waktu tertentu seperti pagi hari dan sore hari melebihi kapasitas bus sebanyak 55 orang, maka untuk itu perlu adanya penambahan armada, agar kondisi di dalam bus maupun waktu tunggu kedatangan bus berjalan sesuai standar palayanan dan masyarakat calon pengguna TMB maupun pengguna moda lain dapat beralih menggunakan TMB sehingga dapat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi.
- Berdasarkan hasil temuan studi didapatkan bahwa untuk kondisi *shelter* TMB tidak berfungsi sebagaimana mestinya, untuk itu perlu adanya evaluasi mengenai *shelter* TMB, karena *shelter* ini merupakan bagian yang tidak dapat dipisahkan

dari terciptanya pelayanan yang baik. Rekomendasi bagi pengelola TMB yaitu mengkaji ulang mengenai desain dan tata letak shelter yang ada, karena jika disesuaikan dengan kondisi jalan di Kota Bandung yang tidak terlalu lebar maka desain *shelter* yang ada tidak sesuai, seharusnya dengan desain seperti itu TMB memiliki jalur khusus, sehingga *shelter* tersebut dapat digunakan untuk tempat naik dan turun penumpang.

- Hubungan karakteristik sosial ekonimi dan perilaku perjalanan penumpang TMB yang telah diketahui merupakan bahan rekomendasi untuk pihak – pihak terkait dalam memperbaiki sistem pengoperasian dan meningkatkan pelayanan dilihat dari aspek sosial ekonomi dan perilaku perjalanan penumpang.

5.3 Keterbatasan Studi dan Saran Studi Lanjutan

Setelah melakukan penelitian mengenai hubungan antara karakteristik sosial ekonomi dengan perilaku perjalanan penumpang TMB dengan tujuan bekerja pada koridor 2 Cicaheum – Cibeureum PP, terdapat keterbatasan dalam penelitian ini, diantaranya:

- Penelitian ini hanya dilakukan pada jalur TMB koridor 2 saja, tidak dilakukan pada semua koridor.
- Penelitian ini hanya melihat variabel sosial ekonomi dan perilaku perjalanan penumpang saja, tidak melihat persepsi serta preferensi penumpang maupun pelayanan bus TMB.
- Penelitian ini tidak melihat perilaku perjalanan berdasarkan lokasi *shelter* yang ada, karena *shelter* belum berfungsi sebagai tempat tunggu dan naik serta turun penumpang.

Dari temuan studi dan keterbatasan studi yang sudah diketahui, maka penulis memberikan saran untuk studi lanjutan yang dapat dilakukan sebagai penyempurnaan atas penelitian ini:

- Melakukan studi lanjutan mengenai hubungan antara sosial ekonomi dan perilaku perjalanan penumpang TMB dengan tujuan bekerja dengan melihat juga persepsi serta perferesi penumpang serta pelayanan bus TMB.