

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan analisis yang telah dilakukan tentang hubungan antara tujuan perjalanan dengan kepemilikan kendaraan sepeda motor dapat ditarik beberapa kesimpulan, yaitu:

1. Data menunjukkan bahwa tujuan perjalanan di Kota Bandung untuk bekerja sebesar 31,1%, untuk sekolah 37,6%, jalan-jalan 19,4%. Pada Kota Yogyakarta proporsi tujuan perjalanan untuk bekerja adalah sebesar 42,27%, sekolah 28,31%, jalan-jalan 16,4%. Proporsi tujuan perjalanan pada Kota Surabaya untuk bekerja adalah 54,2%, sekolah 21,2%, dan jalan-jalan 16,4%.
2. Proporsi jumlah sepeda motor menurut responden di Kota Bandung adalah sebesar 1,5% (0 unit), 46,8% (1 unit), 35,6% (2 unit), dan 16% (3 unit atau lebih). Kota Yogyakarta memiliki proporsi sebesar 1,4% (0 unit), 26,4% (1 unit), 39% (2 unit), 33,2% (3 unit atau lebih). Proporsi pada Kota Surabaya adalah 1,4% (0 unit), 31,7% (1 unit), 43% (2 unit), 23,8% (3 unit atau lebih).
3. Proporsi jumlah mobil di Kota Bandung adalah 35,1% (0 unit), 39,4% (1 unit), 19,7% (2 unit), 5,7% (3 unit atau lebih). Proporsi di Kota Yogyakarta adalah 63,7% (0 unit), 27,1% (1 unit), 6,8% (2 unit), 2,4% (3 unit atau lebih). Untuk Kota Surabaya proporsinya adalah 59% (0 unit), 28,2% (1 unit), 9,1% (2 unit), 3,6% (3 unit atau lebih).
4. Proporsi kepemilikan kendaraan yang digunakan saat ini oleh responden di Kota Bandung adalah milik sendiri (53,6%), milik orang tua (37,7%), milik saudara (3,8%), milik teman (2,9%). Pada Kota Yogyakarta kepemilikan sepeda motor adalah milik sendiri (60,7%), milik orang tua (31%), milik saudara (3%), milik teman (3,2%). Untuk Kota Surabaya distribusi kepemilikan adalah milik sendiri (64,2%), milik orang tua (28,7%), milik saudara (4,2%), dan milik teman (1,9%).

5. Analisis menunjukkan bahwa ada hubungan tujuan perjalanan dengan jumlah motor, jumlah mobil, dan jenis kepemilikan sepeda motor yang digunakan. Pada Kota Bandung dan Yogyakarta terdapat hubungan yang signifikan antara tujuan perjalanan dengan jenis kepemilikan kendaraan dalam rumah tangga. Namun, pada Kota Surabaya terdapat hubungan yang tidak signifikan antara tujuan perjalanan dengan jenis kepemilikan sepeda motor.

5.2 Saran

Untuk mengembangkan studi ini lebih dalam lagi, maka disarankan untuk:

1. Membangun model antara variabel tujuan perjalanan dengan kepemilikan kendaraan sepeda motor. Model ini digunakan dikarenakan adanya satu variabel yang bersifat ordinal, yaitu jumlah kendaraan.
2. Melakukan analisis tentang keterkaitan siklus perjalanan menggunakan sepeda motor terhadap kepemilikan sepeda motor, serta menganalisis pula hubungannya dengan penghasilan.