

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan analisis yang telah dilakukan untuk mengetahui pola perjalanan penduduk daerah pinggiran Kota Kupang didapatkan hasil sebagai berikut.

1. Pola perjalanan transportasi penduduk daerah pinggiran kota kupang dibagi menjadi tiga major tujuan yaitu bekerja, bersekolah dan berbelanja. Dengan pengendara motor menjadi mayoritas diantara pelaku perjalanan, kemudian disusul dengan angkutan umum, mobil pribadi dan *pick-up*. Jarak yang ditempuh mayoritas pengendara adalah jarak 5 km – 10 km, sedangkan dalam waktu perjalanan pergi didominasi jam 5 pagi hingga jam 8 pagi dan pulang didominasi pada jam 1 siang hingga jam 4 sore. Dapat disimpulkan pola perjalanan transportasi penduduk di daerah pinggiran kota kupang adalah pekerja dengan pengendara sepeda motor dengan waktu berangkat jam 5 sampai jam 8 pagi dan waktu pulang dari jam 1 siang hingga jam 4 sore yang mengakibatkan lalu lintas padat pada waktu yang disebutkan sehingga pada waktu diluar itu lalu lintas menjadi lebih senggang.

2. Dari perhitungan di aplikasi *SSPS (Statistical Program for Social Science)* versi 25 didapat hasil sebagai berikut:
 - a) Jumlah Dan Komposisi Orang Dalam Keluarga
 $Uji\ Wald\ (0,371) > Chi-Square\ (9,236)$, atau $Sig.\ (0,542) > 0,10$
Yang menyimpulkan jumlah dan komposisi orang dalam keluarga tidak berpengaruh signifikan terhadap berapa perjalanan dalam seminggu.
 - b) Jenis Kendaraan Yang Digunakan
 $Uji\ Wald\ (0,000) < Chi-Square\ (9,236)$, atau $Sig.\ (0,993) > 0,10$
Yang menyimpulkan jenis kendaraan yang digunakan tidak berpengaruh signifikan terhadap berapa perjalanan dalam seminggu.
 - c) Jarak Rumah Ke Sekolah Atau Ke Kantor

Uji Wald (2,045) < Chi-Square (9,236), atau Sig. (0,153) > 0,10

Yang menyimpulkan jarak rumah ke sekolah atau ke kantor tidak berpengaruh signifikan terhadap berapa perjalanan dalam seminggu.

d) Total Waktu Perjalanan

Uji Wald (1,638) < Chi-Square (9,236), atau Sig. (0,201) > 0,10

Yang menyimpulkan total waktu perjalanan tidak berpengaruh signifikan terhadap berapa perjalanan dalam seminggu.

e) Maksud Perjalanan

Uji Wald (8,639) < Chi-Square (9,236), atau Sig. (0,003) > 0,05

Yang menyimpulkan maksud perjalanan tidak berpengaruh signifikan terhadap berapa perjalanan dalam seminggu.

Dari lima variabel yang ada tidak terlalu memiliki pengaruh signifikan akibat perjalanan akan harus dilakukan dengan hari yang konstan setiap minggunya. Namun, variabel Maksud Perjalanan hampir memiliki pengaruh terhadap Berapa Hari Perjalanan dalam Seminggu.

5.2 Saran

Berdasarkan pada hasil penelitian yang telah dilakukan ini maka dapat diberikan beberapa saran sebagai berikut.

- a. Hasil penelitian ini dapat dijadikan salah satu bahan pertimbangan dan pendukung untuk pengembangan kawasan hunian terutama yang berada didaerah pinggiran kota.
- b. Hasil penelitian ini juga dapat dijadikan salah satu bahan pertimbangan dan pendukung dalam bidang transportasi, yang mana dari penelitian ini diketahui bahwa terdapat kecenderungan penduduk daerah pinggiran lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi terutama sepeda motor untuk melakukan perjalanan ke tempat kerja / sekolah.
- c. Dampak dari adanya kecenderungan penggunaan kendaraan pribadi tersebut adalah timbulnya kemacetan di beberapa ruas jalan menuju pusat kota. Dan untuk mengatasi hal tersebut salah satunya adalah dengan lebih meningkatkan penggunaan angkutan umum untuk melakukan perjalanan ke tempat kerja atau sekolah. Hal ini menjadi tantangan tersendiri bagi penyedia jasa angkutan umum untuk dapat menyediakan angkutan umum yang nyaman dan tepat waktu.