

## **BAB 5**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **5.1. Kesimpulan**

Berdasarkan analisis yang dilakukan pada penelitian ini dapat diambil beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Hasil analisis menunjukkan bahwa mayoritas pesepeda setuju akan semua persepsi. Proporsi kesetujuan tertinggi terdapat pada persepsi kotak sepeda (blok hijau) di simpang bersinyal membuat pesepeda merasa aman saat menunggu waktu hijau dari gangguan kendaraan bermotor dan proporsi kesetujuan terendah terdapat pada persepsi permukaan lajur sepeda yang rata / tidak rusak membuat pesepeda merasa aman dan nyaman saat bersepeda.
2. Analisis menggunakan model regresi ordinal mendapatkan hasil berikut:
  - a. Persepsi yang paling mempengaruhi frekuensi bersepeda adalah persepsi kotak sepeda (blok hijau) di simpang bersinyal membuat pesepeda merasa aman saat menunggu waktu hijau dari gangguan kendaraan bermotor. Persepsi ini berpengaruh pada tiga frekuensi bersepeda. Persepsi tersebut berpengaruh negatif kepada frekuensi bersepeda sehingga pesepeda setuju dengan persepsi tersebut akan cenderung melakukan perjalanan lebih jarang ke tempat kerja, bersepeda untuk berolahraga, dan bersepeda untuk pergi ke rumah teman.
  - b. Persepsi yang paling berpengaruh setelah persepsi kotak sepeda adalah, persepsi lajur sepeda membuat pesepeda merasa aman bersepeda dari gangguan kendaraan bermotor dan persepsi layanan angkutan publik saat ini mendukung untuk integrasi/perpaduan penggunaan sepeda dan angkutan publik. Persepsi ini masing-masing berpengaruh pada dua frekuensi bersepeda. Persepsi lajur sepeda berpengaruh positif, sehingga pesepeda yang setuju dengan persepsi ini cenderung melakukan perjalanan ke tempat kerja, dan bersepeda ke pasar lebih sering. Untuk persepsi layanan angkutan publik berpengaruh positif pada frekuensi bersepeda untuk olahraga,

dan bersepeda untuk ke rumah teman, sehingga perjalanan cenderung akan lebih sering dilakukan pada pesepeda yang setuju dengan persepsi ini.

- c. Persepsi permukaan lajur yang rata/tidak rusak membuat para pesepeda merasa aman dan nyaman saat bersepeda juga memberikan berpengaruh kepada frekuensi bersepeda, tetapi persepsi ini hanya berpengaruh ke satu frekuensi perjalanan. Persepsi ini berpengaruh positif pada frekuensi bersepeda untuk ke rumah teman, pesepeda yang tidak setuju dengan persepsi ini cenderung akan melakukan perjalanan yang lebih sering.
- d. Variabel demografi yang dianalisis pada studi ini memberikan pengaruh yang signifikan kepada frekuensi bersepeda. Pada aspek demografi variabel usia 17-25 tahun berpengaruh secara signifikan pada perjalanan ke kantor/kampus/sekolah, variabel ini berpengaruh negatif sehingga pesepeda yang berumur 17-25 tahun cenderung akan melakukan perjalanan lebih jarang. Variabel lain yang berpengaruh signifikan adalah jenis kelamin laki-laki, variabel ini berpengaruh positif pada perjalanan ke pasar, untuk berolahraga, dan ke rumah teman, sehingga pesepeda laki-laki akan cenderung melakukan lebih sering perjalanan pada kegiatan tersebut.
- e. Variabel karakteristik perjalanan yang dianalisis memiliki pengaruh yang signifikan. Variabel hari bersepeda pada selain hari rabu memberikan pengaruh yang signifikan pada semua frekuensi bersepeda, variabel tersebut berpengaruh negatif sehingga pesepeda yang akan bersepeda selain hari rabu akan cenderung melakukan perjalanan lebih jarang. Variabel jenis sepeda (sepeda balap) berpengaruh negatif pada frekuensi perjalanan ke pasar, untuk berolahraga, dan ke rumah teman, pesepeda yang menggunakan sepeda selain sepeda balap cenderung akan melakukan perjalanan lebih jarang.

## 5.2. Saran

Untuk pengembangan penelitian selanjutnya dapat diberikan beberapa saran sebagai berikut:

1. Dalam studi ini belum dilakukan studi dengan variabel bebas tentang ‘preferensi fasilitas oleh pesepeda’ dan ‘Penggunaan sepeda pada berbagai kondisi’ untuk menganalisis frekuensi bersepeda.
2. Diperlukan studi penggunaan sepeda dengan tujuan dan perilaku perjalanan yang lebih spesifik.



## DAFTAR PUSTAKA

- Aldred, A., Elliott, B., Woodcock, J., & Goodman, A. (2017). Cycling provision separated from motor traffic: A systematic review exploring whether stated preferences vary by gender and age. *Transport Reviews*, 37(1), 29–55. <https://doi.org/10.1080/01441647.2016.1200156>.
- American Association of State Highway and Transportation Officials. (2008). *Standard Specifications for Transportation Materials and Methods of Sampling and Test Part 1B*. Washington, D.C.: American Association of State Highway and Transportation Officials.
- Anshori, F. R. (2017). “Komunitas GOWES Sepeda Menjadi Gaya Hidup Sehat (Pada Komunitas Sepeda GOWES Rumah Sakit Soeradji Tirtonegoro Klaten atau SCCK)” Skripsi.
- Ardi, G.(2012). “SEPEDA *FIXED GEAR* SEBAGAI IDENTITAS KELOMPOK CYCLEBANDIDOS DI YOGYAKARTA”. Skripsi
- Bates, J., Polak, J., Jones, P., & Cook, A. (2001). The valuation of reliability. *Transportation Research Part E*, 37 (2–3), 191–229.
- BPS Kota Jakarta. (2018). Jakarta: Badan Pusat Statistika.
- Budyandra, B., & Azzahra, G. N. (2017). Penerapan Regresi Logistik Ordinal Proportional Odds Model pada Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Kelengkapan Imunisasi Dasar Anak Balita di Provinsi Aceh Tahun 2015. *MEDIA STATISTIKA 10(1) 2017:37-47*, 39.
- Branion-Calles, M., Nelson, T., Fuller, D., Gauvin, L., & Winters, M. (2019). Associations between individual characteristics, availability of bicycle infrastructure, and city-wide safety perceptions of bicycling: a cross-sectional survey of bicyclists in 6 Canadian and U.S. cities. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.10.024>.
- Bopp, M., Sims, D., & Piatkowski, D. (2018). The Bicycle: A Technological and Social History. *Bicycling for Transportation*, 1–19. <https://doi.org/10.1016/b978-0-12-812642-4.00001-5>
- Clark, C., Mokhtarian, P., Circella, G., & Watkins, K. (2019). User preferences for bicycle infrastructure in communities with emerging cycling cultures. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2673(12), 89–102. <https://doi.org/10.1177/0361198119854084>.
- Crow, F. (2017). *Design manual for bicycle traffic*. Netherlands: Crow.
- de Vos, J., Schwanen, T., van Acker, V., Witlox, F. (2019). Do satisfying walking and cycling trips result in more future trips with active travel modes? An exploratory study. *Int. J. Sustain. Transp.* 13, 180–196.
- Fernandez-Heredia, A., Jara-Diaz, S. R., Monzón, A. (2014). “Modelling bicycle use intention: the role of perceptions”.
- Gatersleben, B., & Haddad, H. (2010). Who is the typical bicyclist? *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 13(1), 41–48. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2009.10.003>
- Ghozali, Imam. 2011. “Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program SPSS”. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro
- Ghozali, Imam. 2013. *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 21 Update PLS Regresi*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.



- Ghozali, Imam. (2017). Model Persamaan Struktural Konsep Dan Aplikasi Dengan Program AMOS 24. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Gutiérrez, M., Hurtubia, R., Ortúzar, Juan de Dios. (2020). The role of habit and the built environment in the willingness to commute by bicycle.
- Habib, K. M., Kattan, L., & Islam, M. T. (2011). Model of personal attitudes towards transit service quality. *J Adv Transport* 2011; 45: 271–285.
- Hesse, C., Ofori, J., & Nortey, E. (2017). *Introduction to Nonparametric Statistical Methods*. Ghana: Akrong Publications Ltd.
- Hosmer, D., & Lemeshow, S. (2000). *Applied Logistic Regression*. New York: John Wiley & Sons, Inc.
- Irawan, M. Z. (2020). “Survei Potensi Penggunaan Sepeda Setelah Pandemi Covid-19 di Kawasan Perkotaan Yogyakarta” Kuesioner.
- Kenyon, S., & G., L. (2003). The value of integrated multimodal information and its potential contribution to modal change. *Transportation Research Part F*, 6:1–21.
- Kleinbaum, D.G., Klein, M. (2011). *Survival Analysis a Self-Learning Text*. Third Edition. New York: Springer.
- Kotler, P. (1997). Manajemen Pemasaran. Edisi Bahasa Indonesia jilid satu. Jakarta: Prentice Hall.
- Laurens, Marcella, J. (2004). Arsitektur dan Perilaku Manusia. Jakarta: PT. Grasindo
- Lestari, N. G. (2017). Pengelolaan Sistem Transportasi oleh Dinas Perhubungan Kota Pekanbaru Tahun 2013-2015. *Jom FISIP Volume 4 NO. 1 - Februari 2017*.
- Mandhuwanthi, R., Marasinghe, A., Rajapakse, R., Dharmawansa, A. D., & Nomura, S. (2015). Factors Influencing to Travel Behavior on Transport Mode Choice.
- Manheim, M. L. (1979). *Fundamental of Transportation System Analysis, Volume 1: Basic Concepts*. Cambridge, Massachusetts, and London, England: The MIT Press.
- Mertens, L., Van Cauwenberg, J., Ghekiere, A., De Bourdeaudhuij, I., Deforche, B., Van De Weghe, N., & Vand Dyck, D. (2016). Differences in environmental preferences towards cycling for transport among adults: a latent class analysis. *BMC Public Health*, 16(782). <https://doi.org/10.1186/s12889-016-3471-5>
- Misra, A., & Watkins, K. (2018). Modeling cyclist route choice using revealed preference data: An age and gender perspective. *Transportation Research Record: Journal of the Transportation Research Board*, 2672(3), 145–154. <https://doi.org/10.1177/0361198118798968>.
- Mintesnot, G., & Shin-ei. (2007). The Effect of Travelers’ Level of Satisfaction on Transport Mode Choice: An Input for Policy Analysis. *World Conference on Transport Research*.
- Mokhtarian, P. L., Salomon, I. (2001). How derived is the demand for travel? Some conceptual and measurement considerations. *Transportation Research*, A 35(8), 695-719
- Morlok, E. K. (1978). *Introductions to Transportation Engineering and Planning*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Norusis, J. (2005). *SPSS 14.0 Advance Statistical Procedures Companion*.

- Haloho, O., Sembiring, P., Manurung, A. (2013). Penerapan Analisis Regresi Logistik Pada Pemakaian Alat Kontrasepsi Wanita.
- Oktaviani, R., Joewono, T.B. (2019). "Persepsi Masyarakat Kota Bandung dan Kota Bangkok Terhadap Transportasi *Online*".
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (2020). PM 59 Tahun 2020: Keselamatan Pesepeda di Jalan.
- Piatkowski, D., Bronson, R., Marshall, W., Krizek, K. J. (2015). Measuring the Impacts of Bike-to-Work Day Events and Identifying Barriers to Increased Commuter Cycling.
- Pucher, J., Dill, J., Handy, S. (2010). Infrastructure, programs, and policies to increase bicycling: An international review. *Preventive Medicine*, 50(SUPPL.),<https://doi.org/10.1016/j.ypmed.2009.07.028>.
- Rakhmad, Jalaluddin, 2005, Psikologi Komunikasi. Bandung: PT Remaja Rosdakarya
- Sartika, E. (2010). Pengolahan Data Berskala Ordinal "Ordinal Data Scale Analysis". *Sigma-Mu Vol.2 No.1 – Maret 2010*.
- Sidi, I. D. (2005). Menuju Masyarakat Belajar. Jakarta : Paramadina
- Slameto. (2010). *Persepsi Masyarakat*. Jakarta: PT. Rineka Cipta.
- Tamin, O. Z. (1997). *Perencanaan dan Permodelan Transportasi*. Bandung: Edisi Pertama, Institut Teknologi Bandung.
- Thoha, M. 2003. Perilaku Organisasi Konsep Dasar dan Aplikasinya. PT. Raja Grafindo Persada. Jakarta
- Walgito. (2003). Pengantar Psikologi Umum, Yogyakarta: ANDI.
- Yilmaz, V., & Celik, H. E. (2007). A model for explanation of personal attitudes toward trafficof candidate drivers attending drivers' courses: Risky candidate driver's attitude model. *Transportation Research Part F 11 (2008) 233–241*.
- Zhang, L., Hong, J., Nasri, A., & Shen, Q. (2012). How built environment affects travel behavior: A comparative analysis of the connections between land use and vehicle miles traveled in US cities. *The Journal of Transport and Land Use Vol. 5 No. 3*.