

BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil dari penelitian yang telah diuraikan di atas, dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Berdasarkan karakteristik responden diperoleh bahwa lebih banyak responden didominasi oleh laki-laki, responden lebih banyak ada pada kelompok usia 18 – 35 tahun, responden lebih banyak didominasi oleh pelajar/mahasiswa, responden lebih banyak yang belum berpenghasilan, responden lebih banyak memiliki motor, dan umumnya 43% responden sudah pernah menggunakan moda transportasi yang ada di Kabupaten Subang.
2. Berdasarkan hasil analisis *Structural Equation Modeling* (SEM) dengan menggunakan aplikasi *SmartPLS* diperoleh pengaruh faktor-faktor pemilihan moda di Kabupaten Subang. Dimana ada tidaknya pengaruh dilihat dari nilai t-statistik dan nilai *p-value*. Apabila memiliki nilai t-statistik $> 1,96$ dan nilai *p-value* $< 0,05$ maka terdapat pengaruh, dan apabila memiliki nilai t-statistik $< 1,96$ dan nilai *p-value* $> 0,05$ maka tidak terdapat pengaruh.
 - a. Terdapat pengaruh variabel biaya perjalanan terhadap angkutan perkotaan dengan nilai t-statistik sebesar 2,112 dan *p-value* 0,035.
 - b. Tidak terdapat pengaruh variabel biaya perjalanan terhadap mobil dengan nilai t-statistik sebesar 1,252 dan *p-value* 0,211.
 - c. Tidak terdapat pengaruh variabel biaya perjalanan terhadap motor dengan nilai t-statistik sebesar 0,600 dan *p-value* 0,549.
 - d. Terdapat pengaruh variabel biaya perjalanan terhadap ojek konvensional dengan nilai t-statistik sebesar 3,923 dan *p-value* 0,000.
 - e. Terdapat pengaruh variabel biaya perjalanan terhadap transportasi *online* dengan nilai t-statistik sebesar 3,622 dan *p-value* 0,000.

- f. Terdapat pengaruh variabel jarak tempuh terhadap angkutan perkotaan dengan nilai t-statistik sebesar 4,550 dan *p-value* 0,000.
- g. Terdapat pengaruh variabel jarak tempuh terhadap mobil dengan nilai t-statistik sebesar 4,982 dan *p-value* 0,000.
- h. Terdapat pengaruh variabel jarak tempuh terhadap motor dengan nilai t-statistik sebesar 4,205 dan *p-value* 0,000.
- i. Terdapat pengaruh variabel jarak tempuh terhadap ojek konvensional dengan nilai t-statistik sebesar 3,831 dan *p-value* 0,000.
- j. Terdapat pengaruh variabel jarak tempuh terhadap transportasi *online* dengan nilai t-statistik sebesar 3,081 dan *p-value* 0,002.
- k. Terdapat pengaruh variabel kemudahan mendapat moda terhadap angkutan perkotaan dengan nilai t-statistik sebesar 3,123 dan *p-value* 0,002.
- l. Terdapat pengaruh variabel kemudahan mendapat moda terhadap mobil dengan nilai t-statistik sebesar 4,041 dan *p-value* 0,000.
- m. Terdapat pengaruh variabel kemudahan mendapat moda terhadap motor dengan nilai t-statistik sebesar 4,083 dan *p-value* 0,000.
- n. Terdapat pengaruh variabel kemudahan mendapat moda terhadap ojek konvensional dengan nilai t-statistik sebesar 3,791 dan *p-value* 0,000.
- o. Terdapat pengaruh variabel kemudahan mendapat moda terhadap transportasi *online* dengan nilai t-statistik sebesar 3,862 dan *p-value* 0,000.
- p. Tidak terdapat pengaruh variabel kondisi kendaraan terhadap angkutan perkotaan dengan nilai t-statistik sebesar 0,829 dan *p-value* 0,407.
- q. Tidak terdapat pengaruh variabel kondisi kendaraan terhadap mobil dengan nilai t-statistik sebesar 0,910 dan *p-value* 0,363.
- r. Tidak terdapat pengaruh variabel kondisi kendaraan terhadap motor dengan nilai t-statistik sebesar 1,565 dan *p-value* 0,118.
- s. Tidak terdapat pengaruh variabel kondisi kendaraan terhadap ojek konvensional dengan nilai t-statistik sebesar 0,713 dan *p-value* 0,476.

- t. Tidak terdapat pengaruh variabel kondisi kendaraan terhadap transportasi *online* dengan nilai t-statistik sebesar 1,843 dan *p-value* 0,066.

Tabel VI. 1 Pengaruh Faktor-Faktor Pemilihan Moda

Moda	T Statistics	P Values	Keterangan
Angkutan Perkotaan			
Biaya Perjalanan	2,112	0,035	Terdapat pengaruh
Jarak Tempuh	4,550	0,000	Terdapat pengaruh
Kemudahan Mendapat Moda	3,123	0,002	Terdapat pengaruh
Kondisi Kendaraan	0,829	0,407	Tidak terdapat pengaruh
Mobil			
Biaya Perjalanan	1,252	0,211	Tidak terdapat pengaruh
Jarak Tempuh	4,982	0,000	Terdapat pengaruh
Kemudahan Mendapat Moda	4,041	0,000	Terdapat pengaruh
Kondisi Kendaraan	0,910	0,363	Tidak terdapat pengaruh
Motor			
Biaya Perjalanan	0,600	0,549	Tidak terdapat pengaruh
Jarak Tempuh	4,205	0,000	Terdapat pengaruh
Kemudahan Mendapat Moda	4,083	0,000	Terdapat pengaruh
Kondisi Kendaraan	1,565	0,118	Tidak terdapat pengaruh
Ojek Konvensional			
Biaya Perjalanan	3,923	0,000	Terdapat pengaruh
Jarak Tempuh	3,831	0,000	Terdapat pengaruh
Kemudahan Mendapat Moda	3,791	0,000	Terdapat pengaruh
Kondisi Kendaraan	0,713	0,476	Tidak terdapat pengaruh
Transportasi Online			
Biaya Perjalanan	3,622	0,000	Terdapat pengaruh
Jarak Tempuh	3,081	0,002	Terdapat pengaruh
Kemudahan Mendapat Moda	3,862	0,000	Terdapat pengaruh
Kondisi Kendaraan	1,843	0,066	Tidak terdapat pengaruh

6.2 Saran

1. Regulator perlu meningkatkan pelayanan terhadap moda angkutan perkotaan, ojek konvensional dan transportasi *online* baik dari segi tarif, aksesibilitas, tingkat kenyamanan dan keamanan sehingga masyarakat lebih memanfaatkan moda transportasi yang ada di Kabupaten Subang.
2. Untuk penelitian selanjutnya, disarankan kepada peneliti agar lebih memperbanyak atau menambahkan variabel-variabel di luar dari variabel yang telah dibahas dalam penelitian ini, misalnya tujuan perjalanan, waktu perjalanan, pelayanan angkutan umum dan lain-lain yang dapat berpengaruh terhadap pemilihan moda.
3. Penelitian ini dapat digunakan sebagai referensi dan diharapkan lebih dikembangkan lagi untuk penelitian selanjutnya. Disarankan untuk lokasi penelitian lebih diperluas dan objek penelitian lebih dikhususkan kepada pelajar/anak sekolah.