

POTENSI PENERAPAN *CARSHARING* DI LINGKUNGAN PEGAWAI PABRIK KABUPATEN BANDUNG

Ulfah Aliifah Rahmah¹ dan Ibnu Syabri²

¹Kelompok Keahlian Infrastruktur Wilayah dan Kota, SAPPK ITB, Bandung
E-mail: ulfahaliifah95@gmail.com

²Program Studi Wilayah dan Kota, SAPPK ITB, Bandung
E-mail: syabri@pl.itb.ac.id

Abstrak. *Carsharing* atau berbagi kendaraan dengan menyewanya bersama- sama sudah menjadi fenomena yang lazim di kota- kota Eropa dan Amerika Utara. Perkembangan *carsharing* di negara berkembang, khususnya di perkotaan Indonesia mengalami beberapa tantangan dan persoalan dalam penerapannya. Persoalan- persoalan tersebut antara lain terdiri dari persoalan *supply- demand*, gender dan biaya dari *carsharing*. Kurangnya *supply* yang memadai serta kesenjangan dengan demand yang ada menjadi permasalahan tersendiri bagi penerapan *carsharing*. Selain itu keterbatasan dana yang dimiliki oleh masyarakat berpendapatan rendah pun menjadi tantangan yang cukup besar untuk menerapkan *carsharing*. Tujuan studi ini adalah untuk melihat potensi penggunaan “*carsharing*” dalam lingkungan yang dipertimbangkan memiliki kelayakan secara *demand*, khususnya pada pekerja pabrik yang tinggal dan tempat kerja yang berdekatan. Studi ini dilakukan di kawasan pabrik di Kabupaten Bandung dengan menggunakan metoda *binary logit*. Temuan dari studi menunjukkan bahwa dari 150 responden pegawai pabrik yang diwawancarai menunjukkan 70% diantaranya setuju akan *carsharing*, dengan pertimbangan biaya perjalanan, gender, usia dan lama perjalanan serta faktor keamanan bagi wanita.

Kata kunci : *carsharing* pegawai pabrik, *binary logit*, Kabupaten Bandung

I. PENDAHULUAN

Carsharing merupakan alternatif penyelesaian permasalahan transportasi di perkotaan yang lazim digunakan. Alternatif ini dianggap efektif dalam mengurangi volume kendaraan. Beberapa negara seperti Canada dan Washington sudah menerapkan *carsharing* secara berkelanjutan. Selain mengatasi kemacetan, *carsharing* juga mampu mengatasi pencemaran udara yang disebabkan oleh CO₂. Indonesia sebagai penghasil emisi terbesar ke 6 berkomitmen akan menurunkan 29% emisinya pada tahun 2030, sehingga berupaya mengurangi jumlah kendaraan bermotor. Namun jumlah kendaraan terus meningkat seiring dengan waktu. Hal tersebut juga terjadi di Kota Bandung, peningkatan jumlah kendaraan di Bandung di dominasi oleh sepeda motor yang terus mengalami pertumbuhan.

Terdapat beberapa lokasi kemacetan di Kota Bandung yang sebagian besar merupakan kawasan pabrik, salah satunya di Jalan Mohammad Toha Kabupaten Bandung. Terdapat 16.950 pegawai yang setiap harinya datang dan pergi ke kawasan tersebut. Pegawai pabrik yang berpendapatan rendah berupaya

memiliki sepeda motor karena mereka membutuhkan transportasi yang murah namun, transportasi umum tidak memadai. Hal tersebut ternyata menimbulkan permasalahan lain seperti masalah keselamatan, kesehatan, terutama kemacetan dan juga emisi CO₂.

Beberapa negara yang selama ini sudah mengimplementasikan *carsharing*, menggunakan *carsharing* sebagai pemecahan permasalahan kemacetan di perkotaan bagi masyarakat berpendapatan tinggi. Sedangkan permasalahan yang terjadi saat ini di Bandung adalah kemacetan yang terjadi dikarenakan keterbatasan masyarakat berpendapatan rendah. *Carsharing* dapat menjadi solusi paling potensial untuk dilakukannya karena pegawai pabrik memiliki rumah, tempat kerja dan waktu kerja yang hampir bersamaan. Perbedaan target pengguna antara negara berkembang dan negara maju akan menyebabkan tantangan yang berbeda, karena faktor yang mempengaruhi masyarakat untuk menggunakan *carsharing* pun akan berbeda. Untuk dapat menerapkan *carsharing*, perlu diketahui terlebih dahulu faktor apa saja yang mempengaruhi keberlanjutan dan penerapannya. Studi ini berupaya memahami faktor apa saja yang mempengaruhi keberlanjutan potensi penerapan *carsharing* di Koridor

Jalan Mohammad Toha.

Jurnal ini terdiri dari beberapa bagian yaitu pendahuluan, tinjauan literature, metoda, pembahasan dan juga kesimpulan. Pada bagian selanjutnya yaitu tinjauan literature akan dipaparkan temuan- temuan faktor yang mempengaruhi individu dalam memilih moda berdasarkan beberapa ahli. Kemudian pada sub bab metode akan dijelaskan pendekatan dan juga teknik analisis dari penelitian yang dilakukan. Sedangkan pada sub bab Faktor Yang Mempengaruhi Tanggapan Terhadap *Carsharing*, akan dijelaskan gambaran umum dari responden, analisis dan juga hasil analisis yang telah dilakukan. Selanjutnya pada bagian terakhir yaitu kesimpulan dari penelitian yang sudah dilakukan yaitu mengenai faktor-faktor penentu keberlanjutan penerapan *carsharing*.

II. TINJAUAN LITERATUR

Proses pemilihan moda transportasi terjadi dengan beberapa pertimbangan tertentu. Pertimbangan-pertimbangan itu dapat disebut sebagai faktor- faktor yang mempengaruhi proses pemilihan moda. Sejak tahun 1979 hingga saat ini sudah ada beberapa kali penelitian yang dilakukan oleh beberapa ahli seperti Manheim, Ben Akiva dan Lerman, Ortuzar dan Graze Corpuz terkait faktor yang mempengaruhi seorang individu di dalam melakukan pemilihan moda. Beberapa variable itu diantaranya adalah penghasilan, pekerjaan, usia, jenis kelamin, tujuan perjalanan, ketersediaan moda, keamanan, kenyamanan, biaya, keandalan, tariff parkir, kepemilikan SIM, total waktu perjalanan, waktu transfer kendaraan, frekuensi perjalanan dan jumlah ganti kendaraan. Setiap ahli memiliki penekanan yang berbeda- beda pada variable tersebut. Berikut ini adalah tabel perbedaan penekanan dari setiap ahli.

Dari tabel 1, dapat terlihat bahwa penelitian yang dilakukan Manheim pada 1979 menghasilkan variable yang menitik beratkan pada kondisi perjalanan yang terjadi, terlihat dari jenis variable yang dihasilkan yaitu keamanan, kenyamanan, biaya, waktu perjalanan, waktu transfer kendaraan, jumlah ganti kendaraan dan frekuensi perjalanan. Ben- Akiva dan Lerman juga lebih menitik beratkan kondisi perjalanan yang akan terjadi disertai pertimbangan perizinan berupa kepemilikan SIM. Sedangkan Ortuzar pada tahun 1995 menghasilkan beberapa variable yang menitik beratkan kepada latar belakang perjalanan itu terjadi serta fasilitas yang tersedia dari perjalanan yang akan dilakukan. Berbeda lagi dengan Graze Corpus yang lebih menitik beratkan pada karakteristik dari pelaku perjalanannya sendiri, seperti penghasilan, pekerjaan, usia dan jenis kelamin.

Dalam penelitian ini dari tabel 1. di atas, hanya beberapa variabel saja yang digunakan menjadi faktor-faktor dalam pemilihan moda. Beberapa variabel yang dimaksud adalah: penghasilan, usia, jenis kelamin, jarak perjalanan, biaya dan total waktu perjalanan. Variabel lainnya tidak digunakan karena dianggap tidak sesuai dengan konteks penelitian.

Tabel 1. Faktor- faktor yang mempengaruhi pemilihan moda

	Manheim	Ben-Akiva dan Lerman	J. de. D. Ortuzar dan LG Willumse	Graze Corpus
	1979	1985	1995	2006
Penghasilan		X	X	X
Pekerjaan				X
Usia				X
Jenis Kelamin				X
Tujuan/ Maksud Perjalanan		X	X	
Ketersediaan Moda			X	
Keamanan	X		X	
Kenyamanan	X			X
Biaya	X	X	X	X
Keandalan				
Tarif Parkir			X	
Kepemilikan SIM		X		
Total waktu Perjalanan	X	X	X	X
Waktu Transfer Kendaraan	X	X	X	
Frekuensi Perjalanan	X			
Jumlah Ganti Kendaraan	X			

A. Model Logit Binomial

Model regresi logistik atau sering disebut dengan logit binomial merupakan salah satu bentuk dari analisis regresi. Model logit binomial merupakan model paling sederhana dari model pemilihan diskrit. Model ini dapat digunakan mengukur kecenderungan suatu variabel terhadap salah satu dari dua respon yang ada (Sembiring,1995). Bentuk persamaan logit binomial adalah sebagai berikut:

$$P_{ji} = \frac{e^{(U_{ji})}}{e^{U_{ji}} + e^{U_{ki}}} = \frac{e^{(U_{ji}-U_{ki})}}{1 + e^{(U_{ji}-U_{ki})}} \quad (1)$$

$$P_{ki} = 1 - P_{ji} \quad (2)$$

Keterangan:

P_{ji} = Probabilitas pemilihan moda j untuk setiap individu i

P_{ki} = Probabilitas pemilihan moda k untuk setiap individu i

U_{ji} = Utilitas yang diberikan oleh moda j

U_{ki} = Utilitas yang diberikan oleh moda k

III. METODOLOGI

Studi ini dilakukan dengan pendekatan campuran atau mix methods. Pendekatan ini menggabungkan metode kualitatif dan kuantitatif di dalam pengambilan dan analisis data. Studi literatur digunakan untuk

mengetahui faktor apa saja yang membuat seseorang mau ikut menggunakan sistem *carsharing*. Analisis Deskriptif untuk memberikan penjelasan terkait karakteristik dari pegawai pabrik dan supir angkutan dan hasil analisis atas preferensi terhadap *carsharing*. Sedangkan analisis regresi untuk menghitung probabilitas penerapan sistem *carsharing* dari pegawai pabrik menggunakan model binary logit.

Pendekatan sampling yang digunakan adalah teknik non probability sampling dengan jenis sampling berupa kuota sampling. Penentuan jumlah sampel dari kuisisioner yang disebarkan menggunakan Rumus Slovin. Tingkat kepercayaan yang digunakan dalam studi ini adalah 90%, sehingga nilai batas toleransi kesalahan adalah 0.1. Dengan jumlah populasi sebesar 16.950 jiwa. Sehingga didapatkan jumlah sampel sebanyak 99,413, kemudian dibulatkan menjadi 150 jiwa. Kemudian 150 jiwa itu dibagi ke 50 pabrik dengan stratifikasi terhadap jumlah pegawai pada setiap pabrik. Wawancara menggunakan pendekatan kuota sampling untuk supir angkutan kota (angkot). Wawancara pegawai pabrik, dilakukan kepada 10 pegawai yang memiliki karakteristik berbeda-beda berdasarkan gender, lokasi tinggal dan kendaraan yang digunakan saat ini.

IV. FAKTOR YANG MEMPENGARUHI TANGGAPAN TERHADAP CARSHARING

Untuk dapat menentukan faktor yang mempengaruhi dilakukan analisis yang dilakukan terdiri dari analisis kualitatif dan kuantitatif. Analisis kualitatif dilakukan pada hasil wawancara mendalam terkait faktor yang mempengaruhi kesediaan menggunakan *carsharing*. Sedangkan analisis kuantitatif menggunakan metoda analisis binary logit untuk melihat karakteristik apa saja yang secara signifikan mempengaruhi tanggapan akan *carsharing*.

Kedua analisis dilakukan terhadap pegawai pabrik yang bekerja di kawasan pabrik Mohammad Toha. 150 pegawai pabrik yang menjadi responden memiliki karakteristik seperti berikut ini.

Berdasarkan Tabel 2, diketahui bahwa ternyata setiap variabel atau faktor memiliki statistik yang beragam. Terlihat dari beragamnya nilai range, nilai minimal, nilai maksimal, rata-rata (mean), standar deviasi dan juga variansi yang ada. Diketahui bahwa ternyata usia pegawai pabrik cukup beragam, usia pegawai termuda yaitu 18 tahun dan tertua adalah 49 tahun. Ternyata rata-rata usia pegawai pabrik adalah 27,65 dengan standar deviasi sebesar 6.879. Keberagaman itu terjadi juga pada data-data di setiap variabel lainnya.

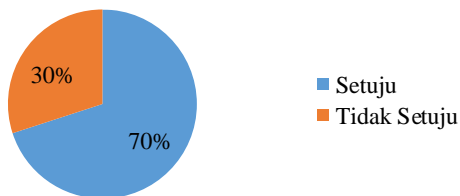
Tabel 2. Deskriptif statistik

	Jumlah Data	Range	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation	Variance
Usia	150	31	18	49	27.65	6.879	47.315
Gender	150	1	0	1	0.92		
Jarak rumah ke angkot	150	4999	1	5000	617.3	781.741	611118.93
Status kepemilikan tempat tinggal	150				72% (1); 27% (2); 1% (3)		
Jarak rumah pabrik	150	24	1	25	6.23	4.866	23.68
Pendidikan terakhir	150				4% (1); 25% (2); 66% (3); 5% (4)		
					1 (SD); 2 (SMP); 3 (SMA); 4 (Diploma); 5 (Sarjana)		
Penghasilan	150	2	3	5	3.87	0.514	0.264
Pengeluaran	150	4	1	5	3.59	0.868	0.753
Jumlah hari kerja	150	3	24	27	25.43	0.822	0.676
Tipe Kerja	150	1	0	1	.84	.368	.135
Jenis kendaraan untuk waktu kerja pagi	150				29% (1); 69% (2); 2% (3)		
					1 (Motor); 2 (Angkot); 3 (Jalan Kaki); 4 (Jemputan Pabrik)		
Biaya untuk kendaraan pagi	150	25000	0	25000	7060	4544.31	2.07E+07
Lama perjalanan pagi	150	85	5	90	39.9	18.405	338.748
Jenis kendaraan untuk waktu kerja siang	125				15% (1); 28% (2); 1% (3); 56% (4)		
					1 (Motor); 2 (Angkot); 3 (Jalan Kaki); 4 (Jemputan Pabrik)		
Lama perjalanan siang	125	85	5	90	39.92	17.098	292.332
Biaya untuk kendaraan siang	125	20000	0	20000	3620	4592.86	2.11E+07
Tanggapan <i>carsharing</i>	150	1	0	1	0.3		
					0 (setuju); 1 (tidak setuju)		

Untuk variabel gender dan tanggapan *carsharing*, diketahui bahwa mereka terdiri dari jawaban biner yaitu 0 dan 1. Sehingga ketika nilai mean mendekati 1 artinya mayoritas data adalah 1. Pada variabel gender diketahui nilai mean adalah 0.92 dan data 1 adalah wanita. Sehingga dapat diinterpretasikan bahwa mayoritas gender adalah wanita. Begitu pun untuk tanggapan akan *carsharing*. Ketika mean nya bernilai 0.3 artinya hanya 0.3 atau 30% yang menjawab tidak setuju.

Sedangkan untuk variabel yang berjenis nominal, dapat diketahui sebaran data berdasarkan kategorinya. Untuk variabel status kepemilikan tempat tinggal, ternyata pegawai pabrik mayoritas tinggal di rumah milik mereka sendiri. Sedangkan yang lainnya ada yang tinggal di tempat kos/sewa/kontrak sebanyak 27%, dan 1% tinggal di asrama. Beberapa data nominal yang ada adalah, status kepemilikan tempat tinggal, pendidikan terakhir, jenis kendaraan untuk waktu kerja pagi, jenis kendaraan untuk waktu kerja siang.

Dari 150 responden yang merupakan pegawai pabrik, berikut Gambar 1. merupakan tanggapan responden akan *carsharing*.



Gambar 1. Tanggapan akan *carsharing*

Berdasarkan Gambar 1. dapat diketahui ternyata 70% responden atau sekitar 105 pegawai pabrik setuju akan adanya *carsharing*. Tanggapan akan *carsharing* itu dipengaruhi oleh minat yang mereka miliki dan juga beberapa faktor.

A. Minat Pegawai Pabrik terhadap Carsharing

Penggunaan moda transportasi saat ini yang cukup beragam, mereka gunakan dengan alasan dan pertimbangan tertentu. Berikut ini adalah pertimbangan dari pegawai pabrik dalam menentukan moda yang mereka akan gunakan:

Pertimbangan pegawai wanita

“Biasanya sih naik motor, soalnya kan angkot mah mahal sekarang teh. Belum lagi ngetemnya, lama pisan hehe. Kan kalau motor mah enak, murah terus cepet lagi. Cuma itu aja sih masalahnya, kalau pulang malem. Kadang suka bingung, soalnya kan disini mah sepi kalau malem teh, takut ada begal ato orang jahat gitu. Jadinya suka ikut nginep di rumah temen deket pabrik, atau paling suka ikut nebeng ke temen. Itu juga kalau ada temennya, hehe (Neng Nisa Asih, 17 Mei 2016)”

Kata kunci : biaya, waktu tempuh, keamanan

Sedangkan pertimbangan pegawai pria

“iyah sih de bener, gak aman daerah sini mah. Tapi kan aa mah laki- laki, gak takut sama yang kaya gitu mah. Haha tinggal dilawan we, kalau perempuan tah

rada bahaya emang. Kan ari perempuan mah takutnya teh gak bisa gelut ya de. (Rizal Rahman, 17 Mei 2016)”

Kata kunci: keamanan bukan masalah

Berdasarkan kata kunci dari hasil wawancara di atas diketahui bahwa pada dasarnya, pegawai pabrik berupaya mencari moda yang paling murah dibandingkan dengan yang lainnya. Sehingga beberapa pegawai bersedia berjalan kaki 500-700 meter untuk mencapai pabrik karena tidak memerlukan biaya. Begitu pula dengan pegawai yang memiliki motor, mereka saat ini menggunakan motor karena biayanya yang lebih irit dibandingkan dengan angkot. Sedangkan yang tidak memiliki kendaraan maka akan menggunakan angkot berapapun harganya, jika tidak memungkinkan untuk pegawai berjalan kaki menuju pabrik. Setelah itu baru mereka mempertimbangkan faktor waktu yaitu lama perjalanan. Pegawai pabrik yang berjenis kelamin wanita setelah itu mempertimbangkan juga faktor keamanan dari penggunaan moda. Sedangkan pegawai pria, hanya mempertimbangkan biaya dan waktu tempuh saja. Kondisi transportasi pegawai pabrik saat ini adalah seperti berikut ini:

- Beberapa narasumber yang diwawancarai saat ini kondisinya belum terlayani oleh kendaraan umum seperti angkot. Sehingga setiap hari mereka harus berjalan kaki cukup jauh untuk bisa naik angkot.
- Angkot memakan waktu yang cukup lama di perjalanan karena sering berhenti di setiap persimpangan, dan tidak mau berjalan sebelum angkotnya penuh.
- Angkot sering sulit ditemui pada malam hari, karena biasanya angkot sudah berhenti beroperasi pada pukul 20.00. Sehingga tidak sedikit pegawai pabrik harus berjalan kaki, atau meminta dijemput oleh keluarga.
- Jemputan pegawai yang disediakan oleh pabrik ternyata sistemnya adalah rebutan. Sehingga tidak sedikit pegawai yang tidak mendapatkan tempat duduk di jemputan tersebut.
- Beberapa narasumber menggunakan motor pribadi, namun kesulitan pada saat musim hujan. Selain itu pegawai pabrik yang menggunakan motor juga sering terkendala saat pulang malam karena harus melewati daerah rawan preman dan penjahat.
- Pegawai yang biasa berjalan kaki juga terkendala apabila pulang malam karena melewati daerah yang rawan akan penjahat.

Dapat disimpulkan bahwa kendaraan apapun pada malam hari bagi wanita itu tidaklah aman. Ketidakamanan penggunaan moda yang saat ini digunakan oleh pegawai wanita, membuat pegawai wanita cenderung lebih setuju terhadap adanya *carsharing*.

Ketidakamanan penggunaan moda yang saat ini digunakan oleh pegawai wanita, membuat pegawai wanita cenderung lebih setuju terhadap adanya *carsharing*. Berikut ini adalah beberapa tanggapan dari narasumber ketika di tanyakan hal apa saja yang membuat mereka mau bersepakat untuk *carsharing*:

“Kalau nyarter bareng mah kan bayarnya teh iuran yang neng, jadi bisa ditawarkan nanti ke mang angkotnya.

Jadi bisa lebih murah berarti kan. Belum lagi kalau nyarter mah kan berarti selalu ada pas kita butuh ya neng. Jadinya lebih cepet ke pabrik teh, bisa berangkat 30 menit sebelum waktu kerja. Jadinya di rumah bisa bebersih lebih lama. Terus kalau pulang malem teh jadi gak usah ketakutan pas jalan sendirian, da aman ada angkot yang nungguin kan ya. Cuma paling pengennya teh ada yang dikenal, kalau bisa mah minimal 1 we atau 2 orang yang dikenal sama ibu. Temen kerja di pabrik atau tetangga gitu, jadinya kan gak takut kalau ada apa apa teh. Nanti penumpang lainnya mah tinggal kenalan we da setiap hari kan bakal bareng terus. Nah cuma biar aman mah menurut ibu harusnya teh supirnya dikenal biar gak berani macem- macem supirnya teh (Dila, 17 Mei 2016)”

Kata kunci: biaya murah, waktu operasional sesuai, waktu tempuh cepat, keamanan terjamin, ada kenalan, supir dikenal, berasal dari lingkungan yang sama

“Kalau itu lebih murah dari pada naik angkot biasa, terus ada yang teteh kenal dari anggota yang nyarter itu. Supirnya bener nyupirannya, terus menurut teteh mah bakal lebih enak kalau dikoordinir gitu de, da ketuanya jadi bener gitu nyarter teh gak cuma ngomong hungkul. Kalau bisa mah sederhana tempat tinggalnya teh, disini juga kan banyak pisan atuh yang kerja di pabrik teh. Gak apa apa gak sepabrik juga asal sederhana tempat tinggalnya. Jadi kalau nanti turun dari angkot teh bareng jalan kaki nya. Terus kalau ada apa apa teh gampang gitu, tinggal disusulin. Nah tiap anggota teh harusnya saling kontak- kontakannya gitu sama si mang nya juga. Jadi biar gampang kalau mau geser waktu teh. (Iis Yuliani, 17 Mei 2016)”

Kata kunci: biaya murah, berasal dari lingkungan yang sama, koordinator penumpang

Berdasarkan kata kunci dari jawaban narasumber adapun beberapa kondisi yang menyebabkan pegawai pabrik bersedia bersepakat menggunakan *carsharing* adalah:

1. Mengenal minimal 1 orang penumpang lain
2. Supir dikenali oleh salah satu penumpang
3. Penumpang satu mobil berada pada jalur pulang yang sama
4. Mobil berhenti sedekat mungkin dengan tempat tinggal pegawai
5. Penumpang dan supir saling bertukar nomor handphone sehingga mudah menjalin komunikasi
6. Terdapat ketentuan yang jelas akan waktu penjemputan dan pengantaran penumpang
7. Ada penumpang yang menjadi koordinator dari setiap mobil, untuk koordinasi komunikasi ataupun pembayaran

Sedangkan berikut ini adalah tanggapan dari narasumber ketika di tanyakan hal apa saja yang membuat mereka tidak mau bersepakat untuk *carsharing*

“Kalau supirnya teh ugal- ugalan de. Terus kalau pada gak komitmen, soalnya kalau gak komit mah jadi ngerugiin orang lain. Nanti teh jadi telat- telatan misalnya teh, atau tiba tiba berenti nyarternya di tengah- tengah. Kan jadi gak paruguh de kalau gitu mah (Iis Yuliani, 17 Mei 2016)”

Kata kunci: supir tidak patuh aturan, pegawai tidak komitmen

Sedangkan kondisi yang menyebabkan pegawai pabrik tidak bersedia menggunakan *carsharing*, adalah:

1. Supir melanggar aturan, baik aturan pemerintah yaitu mengendarai kendaraan secara ugal- ugalan, atau pun peraturan yang sudah disepakati seperti datang tidak tepat waktu.
2. Pegawai yang merupakan anggota *carsharing* tidak komitmen, sehingga menghambat sistem yang berjalan. Contohnya dengan tidak data tepat waktu, berhenti mengikuti sistem di tengah perjalanan, dll.

B. Faktor- Faktor Keputusan Memilih *Carsharing*

Berdasarkan analisis *binary logit* didapatkan ringkasan dari model yang dihasilkan adalah sebagai berikut

Tabel 3. Model summary

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	66.032 ^a	.482	.694

a. Estimation terminated at iteration number 20 because maximum iterations has been reached. Final solution cannot be found.

Dengan melihat nilai *Nagelkerke R Square*, maka dapat diketahui seberapa besar variansi variabel dependen dapat dijelaskan oleh variabel independen. Ternyata berdasarkan tabel 3, diketahui bahwa berdasarkan hasil analisis nilai *Nagelkerke R Square* yang ada adalah 0.694. Artinya, 69.4% variansi dari tanggapan akan *carsharing*, dapat dijelaskan oleh variabel- variabel independen.

Dari 15 variabel yang memiliki korelasi dengan tanggapan akan *carsharing* ternyata hanya 3 variabel yang secara statistik berpengaruh secara signifikan. Tiga variabel yang berpengaruh adalah usia, gender dan pengeluaran dengan model regresi *logistic* berikut:

$$Ln(P / 1 - P) = U_{carhsaring} = -27,950 + (-2,316)X_1 + (0,131)X_2 + (-2,148)X_3 \quad (3)$$

Keterangan:

- x1 = Pengeluaran
- x2 = Usia
- x3 = Gender

Nilai konstanta yang negatif mengartikan bahwa peluang tanggapan pegawai akan *carsharing* setuju itu lebih besar dibanding dengan tidak setuju. Berdasarkan nilai koefisiennya diketahui bahwa nilai terbesar dimiliki oleh variabel pengeluaran. Hal ini menunjukkan bahwa diantara 3 variabel yang signifikan berpengaruh paling kuat terhadap tanggapan akan *carsharing* adalah pengeluaran, sedangkan tanda negative pada koefisien menunjukkan bahwa hubungan

diantara variable ini bersifat terbalik. Ketika pegawai pabrik bertambah pengeluarannya sebanyak 1 unit (Rp. 750.000) maka kecenderungan untuk tidak setuju semakin bertambah. Besarnya pertambahan kecenderungan dapat dilihat dari nilai odd ratio atau Exp (B), yaitu 0.099 kali.

Sama seperti pengeluaran, gender juga memiliki hubungan yang terbalik dengan tanggapan akan *carsharing*. Ketika gender pegawai adalah pria maka kecenderungan tanggapan untuk tidak setuju dengan *carsharing* adalah sebesar 0.117 dibandingkan dengan pegawai wanita.

Berbeda dengan pengeluaran dan gender, usia memiliki hubungan yang searah. Ketika usia pegawai bertambah tua, maka kecenderungan pegawai untuk setuju akan *carsharing* bertambah besar. Setiap penambahan usia (1 tahun) maka kecenderungan pegawai untuk setuju akan *carsharing* bertambah sebesar 1.14 kali.

V. KESIMPULAN

Dari jumlah responden sebanyak 150 pegawai pabrik, ternyata 70% diantaranya atau sekitar 105 pegawai pabrik setuju pada adanya *carsharing*. beberapa pertimbangan yang dimiliki responden dalam memilih moda transportasi yang digunakan yaitu prioritas utama biaya dan lama perjalanan. Bagi pegawai wanita pertimbangan ketiga adalah keamanan.

Faktor-faktor yang mempengaruhi tanggapan *carsharing* adalah usia, gender, pengeluaran, kendaraan pagi dan kendaraan siang dengan pengaruh seperti berikut:

- Ketika terjadi pertambahan pengeluaran sebesar 1 unit (Rp. 750.000) maka kecenderungan pegawai untuk setuju akan *carsharing* berkurang sebesar 0.099 kali.
- Pegawai pria cenderung tanggapan untuk tidak setuju dengan *carsharing* adalah sebesar 0.117 dibandingkan dengan pegawai wanita.
- Pertambahan usia sebanyak 1 tahun meningkatkan kecenderungan pegawai pabrik untuk setuju akan *carsharing* sebanyak 1.14 kali.

Selain itu karakteristik pegawai pabrik diatas, terdapat pula faktor lain yang mempengaruhi pegawai pabrik mau menggunakan *carsharing*. Faktor lainnya seperti: adanya hubungan saling mengenal dan juga interaksi diantara penumpang- penumpang dan penumpang- supir menjadi pertimbangan yang menyebabkan responden mau menggunakan *carsharing*. kedekatan lokasi antar penumpang yang akan mempengaruhi lokasi pertemuan kendaraan *carsharing* dengan penumpang pun menjadi pertimbangan. Semakin dekat jarak antar tempat tinggal semakin ingin pegawai pabrik menggunakan *carsharing*. Selain itu diperlukan adanya komitmen serta pengelolaan yang jelas akan *carsharing* sangatlah berpengaruh bagi keberlanjutan potensi penerapan *carsharing*.

DAFTAR PUSTAKA

- Abianto, Bima. 2013. *Studi Pengembangan Sistem Operasi Angkutan Khusus Mahasiswa ITB*. Tugas Akhir. Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota ITB.
- Disnaker Kabupaten Bandung. 2013. *Laporan Pengawasan Dinas Tenaga Kerja*.
- Faisol, Arif & Indarto. 2012. *Konsep Dasar Analisis Spasial*. Yogyakarta: C.V Andi Offset.
- Faruq, Umar. 2015. *Peluang Pergeseran Pemilihan Moda Pengguna Kendaraan Pribadi ke Bus Rapid Transit di Koridor 2 Trans Metro Bandung*. Tugas Akhir. Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota ITB.
- Kodransky, Michael. 2014. *Connecting Low-Income People to Opportunity with Shared Mobility*. Institute for Transportation & Development Policy
- Sjarfruddin, Aziz. 2014. *Studi Pemilihan Moda Angkutan Khusus dan Angkutan Pribadi bagi Mahasiswa Pelaku Pergerakan Ulang- Alik (Studi Kasus: Koridor Kampus ITB- Kota Cimahi)*. Tugas Akhir. Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota ITB.
- Transportation Research Board of the National Academies. 2015. *TCRP Report 108 Car- Sharing: Where and How it Succeeds*. Washington, D.C.
- Tumlin, Jeffrey. 2012. *Sustainable Transportation Planning: Tools for Creating Vibrant, Healthy, and Resilient Communities*. Canada: John Wiley & Sons, Inc.