



PTDI-STTD
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA

**KARAKTERISTIK PELAKU PERJALANAN TERHADAP
PEMILIHAN MODA DI KAWASAN CBD
KABUPATEN JEPARA**

SKRIPSI

DIAJUKAN OLEH :

BAMBANG PRIYAMBODO

NOTAR : 18.01.048

**POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA-STTD
PROGRAM STUDI SARJANA TERAPAN TRANSPORTASI DARAT**

BEKASI

2022

**KARAKTERISTIK PELAKU PERJALANAN TERHADAP
PEMILIHAN MODA DI KAWASAN CBD
KABUPATEN JEPARA**

SKRIPSI

Diajukan Dalam Rangka Penyelesaian
Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Transportasi Darat



PTDI – STTD
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA

DIAJUKAN OLEH :

BAMBANG PRIYAMBODO

NOTAR : 18.01.048

**POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA–STTD
PROGRAM STUDI SARJANA TERAPAN TRANSPORTASI DARAT
BEKASI
2022**

SKRIPSI

**KARAKTERISTIK PELAKU PERJALANAN TERHADAP
PEMILIHAN MODA DI KAWASAN CBD
KABUPATEN JEPARA**

Yang Dipersiapkan dan Disusun Oleh:

BAMBANG PRIYAMBODO

NOTAR 18.01.048

Telah Disetujui Oleh :

PEMBIMBING I



Tatang Adhiatna, ATD, Dip, TPP,
M.Sc, M.DEV Plg
NIP. 19660331 198903 1 004

Tanggal : 20 Juli 2022

PEMBIMBING II



Johnny Nelson Pangaribuan S.H, M.H
NIP. 19610101 199003 1 001

Tanggal : 20 Juli 2022

SKRIPSI

**KARAKTERISTIK PELAKU PERJALANAN TERHADAP
PEMILIHAN MODA DI KAWASAN CBD
KABUPATEN JEPARA**

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Kelulusan
Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat

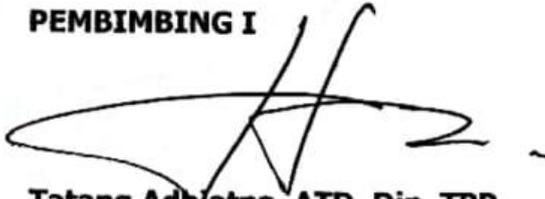
Oleh:

BAMBANG PRIYAMBODO

NOTAR 18.01.048

**TELAH DIPERTAHANKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI
PADA TANGGAL 26 JULI 2022
DAN DINYATAKAN TELAH LULUS DAN MEMENUHI SYARAT**

PEMBIMBING I



**Tatang Adhjatna, ATD, Dip, TPP,
M.Sc, M.Dev Plg
NIP. 19660331 198903 1 004**

Tanggal : 03 Agustus 2022

PEMBIMBING II



**Johnny Nelson Pangaribuan S.H, M.H
NIP. 19610101 199003 1 001**

Tanggal : 03 Agustus 2022

**JURUSAN SARJANA TERAPAN TRANSPORTASI DARAT
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD
BEKASI, 2022**

HALAMAN PENGESAHAN
SKRIPSI
KARAKTERISTIK PELAKU PERJALANAN TERHADAP PEMILIHAN MODA
DIKAWASAN CBD KABUPATEN JEPARA

BAMBANG PRIYAMBODO
NOTAR : 18.01.048

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan pada Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat

Pada Tanggal : 26 Juli 2022

DEWAN PENGUJI



Masrono Yugihartiman, ATD, M.Sc
(ENG)

NIP : 19610808 198703 1 002



Tatang Adhiatna, ATD, Dip. TPP, M.Sc,
M.DEV Plg

NIP : 19660331 198903 1 004



Yudi Karyanto, ATD, MSc

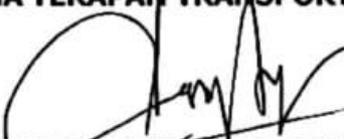
NIP : 19650505 198803 1 004



Drs. Wijiarto, M.S

NIP : 19621110 198703 1 001

MENGETAHUI
KETUA PROGRAM STUDI
SARJANA TERAPAN TRANSPORTASI DARAT



DESSY ANGGA AFRIANTI, S.SiT, MSc, MT

NIP. 19880101 200912 2 002

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar.

Nama : BAMBANG PRIYAMBODO

Notar : 18.01.048

Tanda Tangan :

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized initial 'B' followed by a long horizontal stroke that extends to the right.

Tanggal : 11 Agustus 2022

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai civitas akademik Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD, saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : BAMBANG PRIYAMBODO
Notar : 18.01.048
Program Studi : Sarjana Terapan Transportasi Darat
Jenis Karya : Tugas Akhir

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD. **Hak Bebas Royalti Non Eksklusif (*Non-Exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul :

"KARAKTERISTIK PELAKU PERJALANAN TERHADAP PEMILIHAN MODA DI KAWASAN CBD KABUPATEN JEPARA"

Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif ini Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD berhak menyimpan, mengalih media/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (database), merawat, dan mempublikasikan Tugas Akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta. Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Bekasi

Pada Tanggal : 12 Agustus 2022

Yang Menyatakan



BAMBANG PRIYAMBODO

KATA PENGANTAR

Assalamu'alaikum Wr.Wb.

Alhamdulillahirobbil'alamin, puji syukur kehadiran Allah SWT atas segala rahmat, hidayah, karunia, dan kasih sayang'Nya sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan skripsi dengan judul : **KARAKTERISTIK PELAKU PERJALANAN TERHADAP PEMILIHAN MODA DI KAWASAN CBD KABUPATEN JEPARA.**

Tujuan penyusunan skripsi ini adalah salah satu prasyarat untuk menyelesaikan program sarjana Terapan Transportasi Darat di Politeknik Perhubungan Darat Indonesia – STTD Bekasi. Pada kesempatan ini penulis mengucapkan puji syukur atas rahmat dan hidayah-Nya sehingga diberikan kemudahan dan solusi atas segala permasalahan. Orang tua dan keluarga yang selalu memberikan doa dan dukungan serta ucapan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Ahmad Yani, ATD., MT selaku Direktur PTDI-STTD.
2. Ibu Dessy Angga Afrianti, M. Sc selaku Kepala Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat;
3. Bapak Tatang Adhiatna, ATD, DIP, TPP, M.SC, M.DEV selaku dosen pembimbing I;
4. Bapak Johny Nelson Pangaribuan, MH. selaku dosen pembimbing II;
5. Para dosen penguji atas koreksi dan sarannya yang menjadikan skripsi ini lebih baik;
6. Seluruh dosen beserta staf pengajaran Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD Bekasi;

Penulis menyadari bahwa terdapat kekurangan dalam penulisan karya ini dan masih jauh dari sempurna karena kekurangan dan keterbatasan penulis. Penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan membawa berkah bagi semua orang. Oleh karena itu, penulis sangat mengharapkan kritik dan saran demi perbaikan karya ini.

Wassalamu'alaikum Wr.Wb.

Bekasi, 26 Juli 2022

Penulis

Bambang Priyambodo

Notar : 18.01.048

ABSTRAK

Berawal dari permasalahan bahwa kawasan CBD Kabupaten Jepara memiliki internal drive yang besar dibandingkan dengan kawasan lain dan memiliki kepemilikan kendaraan yang banyak. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik pelaku perjalanan dalam pemilihan moda, mengetahui faktor-faktor apa saja yang mempengaruhinya, mengetahui kemungkinan pemilihan moda dan memberikan gambaran pemilihan moda dengan perencanaan transportasi di kawasan CBD. Data diperoleh dengan mengadopsi data survei rumah tangga dari TIM PKL Jepara 2021 dan data dari instansi terkait. Responden adalah warga yang tinggal dan beraktivitas di kawasan CBD. Analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis statistik deskriptif, analisis korelasi, dan analisis regresi logistik biner. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pilihan transportasi dibandingkan dengan variabel umur, jenis kelamin, pekerjaan, status perkawinan, pendapatan, kepemilikan kendaraan dan jumlah anggota keluarga. Faktor-faktor yang mempengaruhi pilihan transportasi termasuk jenis pekerjaan, pendapatan dan kepemilikan kendaraan. Persamaan yang digunakan untuk menentukan peluang pemilihan mode adalah $Y = -6,823 + 0,742 (x_1) + 1,735 (x_2)$

Kata kunci : Karakteristik, pemilihan moda, regresi logistik.

ABSTRACT

Starting from the problem that the CBD area of Jepara Regency has a large internal drive compared to other areas and has a lot of vehicle ownership. This study aims to determine the characteristics of tourists in mode selection, to know what factors influence it, to know the possibility of mode selection and to provide an overview of mode selection with transportation planning in the CBD area. The data was obtained by adopting household survey data from the TIM PKL Jepara 2021 and data from related agencies. Respondents are residents who live and work in the CBD area. The analysis used in this research is descriptive statistical analysis, correlation analysis, and binary logistic regression analysis. The results showed that the choice of transportation was compared with the variables of age, gender, occupation, marital status, income, vehicle ownership and number of family members. Factors that influence transportation choices include type of occupation, income and vehicle ownership. The equation used to determine the probability of selecting a mode is $Y = -6,823 + 0,742 (x_1) + 1,735 (x_2)$.

Keyword : Characteristic, moda split, logistic regression.

DAFTAR ISI

COVER LUAR	i
COVER.....	ii
KATA PENGANTAR.....	iv
ABSTRAK.....	v
ABSTRACT	v
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL	viii
DAFTAR GAMBAR	ix
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1. 1 Latar Belakang	1
1. 2 Identifikasi Masalah	2
1. 3 Rumusan Masalah	3
1. 4 Maksud dan Tujuan Penelitian	3
1. 5 Ruang Lingkup	3
BAB II GAMBARAN UMUM.....	5
2. 1 Kondisi Transportasi	5
2. 2 Kondisi Wilayah Kajian	8
2.2.1 Kondisi Geografis	8
2.2.2 Wilayah Administratif.....	10
2.2.3 Wilayah Kajian Penelitian	11
2.2.4 Kondisi Demografi.....	11
BAB III KAJIAN PUSTAKA	13
3.1 Karakteristik Pelaku Perjalanan	13
3.2 Transportasi.....	13
3.3 Pemilihan Moda	16
3.4 Moda Transportasi	17
3.5 Penentuan Sampel.....	18
3.6 Kajian Teori Analisis.....	19
3.7 Hipotesis Pemandu Penelitian	21
BAB IV METODOLOGI PENELITIAN	22
4.1 Alur Pikir	22

4.2	Bagan Alir Penelitian	22
4.3	Teknik Pengumpulan Data.....	24
4.4	Teknik Analisis Data.....	25
4.5	Lokasi dan Jadwal Penelitian.....	27
BAB V ANALISIS DATA DAN PEMECAHAN MASALAH.....		29
5.1	Analisis Karakteristik Pelaku Perjalanan	29
5.1.1	Penentuan Sampel	29
5.1.2	Analisis Statistik Deskriptif	29
5.2	Analisis Korelasi/Faktor yang Berpengaruh dalam Pemilihan Moda	41
5.3	Analisis Probabilitas Tiap Variabel.....	42
5.3.1	Persamaan regresi	42
5.3.2	Uji Keseluruhan Model Regresi Logistik Biner	44
5.3.3	Uji Kelayakan Model	44
5.3.4	Uji Hipotesis	45
5.4	Gambaran Transportasi di Kawasan CBD	47
BAB VI PENUTUP.....		53
6.1	Kesimpulan	53
6.2	Saran	54
DAFTAR PUSTAKA		55
LAMPIRAN.....		56
	Lampiran 1. Analisis Korelasi	57
	Lampiran 2. Analisis Regresi Logistik Biner.....	58
	Lampiran 3. Uji Kelayakan Model & Uji Chi-Square.	60

DAFTAR TABEL

Tabel II. 1 Trayek angkot Jepara	5
Tabel II. 2 Faktor muat (load factor) statis angkot.....	6
Tabel II. 3 Faktor muat (load factor) statis angdes.	7
Tabel II. 4 Faktor muat (load factor) dinamis.	7
Tabel II. 5 Batas Wilayah Kabupaten Jepara	9
Tabel II. 6 Luas wilayah Kabupaten Jepara	10
Tabel II. 7 Kondisi Demografi Kabupaten Jepara	12
Tabel III. 1 Interpretasi koefisien korelasi.....	20
Tabel IV. 1 Jadwal penyusunan skripsi.....	28
Tabel V. 1 Jumlah keseluruhan responden menurut jenis moda.....	30
Tabel V. 2 Variabel usia	30
Tabel V. 3 Variabel jenis kelamin	31
Tabel V. 4 Variabel jenis pekerjaan	33
Tabel V. 5 Variabel status dalam keluarga	35
Tabel V. 6 Variabel pendapatan	36
Tabel V. 7 Variabel kepemilikan kendaraan.....	38
Tabel V. 8 Variabel jumlah keluarga.....	39
Tabel V. 9 Analisis korelasi	42
Tabel V. 10 Analisis logistik binary logic	43
Tabel V. 11 Iteration History	44
Tabel V. 12 Model summary.....	44
Tabel V. 13 Hosmer and Lemeshow Test	45
Tabel V. 14 Omnibus Tests of Model Coefficients	46
Tabel V. 15 Hasil output logistik binary logic.....	46

DAFTAR GAMBAR

Gambar II. 1	Peta Administrasi Kabupaten Jepara.....	9
Gambar II. 2	Pembagian Wilayah Per-zona.....	11
Gambar IV. 1	Alur Pikir Penelitian	22
Gambar IV. 2	Bagan Alir Penelitian	23
Gambar V. 1	Grafik pemilihan moda menurut usia.....	30
Gambar V. 2	Diagram pemilihan moda menurut usia	31
Gambar V. 3	Grafik pemilihan moda menurut jenis kelamin.....	32
Gambar V. 4	Diagram pemilihan moda menurut jenis kelamin	32
Gambar V. 5	Diagram pemilihan moda menurut jenis pekerjaan.....	34
Gambar V. 6	Grafik pemilihan moda menurut jenis pekerjaan.....	34
Gambar V. 7	Grafik pemilihan moda menurut status di keluarga	35
Gambar V. 8	Diagram pemilihan moda menurut status di keluarga	35
Gambar V. 9	Diagram pemilihan moda menurut pendapatan	37
Gambar V. 10	Grafik pemilihan moda menurut pendapatan	37
Gambar V. 11	Grafik pemilihan moda menurut kepemilikan kendaraan.....	38
Gambar V. 12	Diagram pemilihan moda menurut kepemilikan kendaraan	39
Gambar V. 13	Grafik pemilihan moda menurut anggota keluarga.....	40
Gambar V. 14	Diagram pemilihan moda menurut anggota keluarga	40
Gambar V. 15	Grafik maksud perjalanan	41
Gambar V. 16	Peta zona di kawasan CBD Kab. Jepara	47
Gambar V. 18	Peta daerah pemukiman di kawasan CBD Kab. Jepara.....	48
Gambar V. 17	Peta jaringan jalan di kawasan CBD Kab. Jepara.....	48
Gambar V. 19	Peta daerah tarikan di kawasan CBD Kab. Jepara	49
Gambar V. 20	Desire line Pengkol.....	50
Gambar V. 21	Desire line Panggang.....	50
Gambar V. 22	Desire line Bapangan.....	51
Gambar V. 23	Desire line Saripan	51
Gambar V. 24	Desire line Potroyudan	52

BAB I

PENDAHULUAN

1. 1 Latar Belakang

Kabupaten Jepara merupakan salah satu daerah yang termasuk dalam aglomerasi Karisidenan Pati. Berbatasan dengan Kabupaten Demak di sebelah selatan, Kabupaten Kudus dan Pati disebelah timur, serta memiliki pantai sebelah utara dan barat. Memiliki kawasan industri furniture, ukir, dan daerah pariwisata andalan, Karimunjawa yang menjadikan Kabupaten Jepara memiliki potensi untuk menjadi daerah yang dikunjungi. Banyak masyarakat yang menggantungkan perekonomiannya dengan usaha furniture dan ukir untuk dikirimkan di berbagai kota di Indonesia, hal tersebut tercatat nilai ekspor lebih dari US \$190 Juta atau menyumbang Produk Domestik Regional Bruto sebesar 34,87% pada tahun 2018.

Pada bulan Oktober hingga Desember 2021, dilakukan serangkaian kegiatan praktek kerja lapangan yang dilaksanakan oleh tim PKL Taruna PTDI-STTD Kabupaten Jepara. Dari beberapa perolehan hasil PKL, mendapati beberapa temuan yang diantaranya adalah perhitungan perjalanan warga Jepara dikawasan CBD (*central business district*), sebesar 26.307 perjalanan perhari. Hal tersebut sesuai dengan kondisi wilayah CBD, dimana didominasi oleh pusat kegiatan, diantaranya adalah perkantoran, pusat pemerintahan, pendidikan, tempat ibadah, alun-alun, dan pusat jajanan malam hari.

Didukung adanya data diatas, rata-rata perjalanan (*trip rate*) di kawasan CBD adalah sebesar 4,3. Angka tersebut tergolong besar apabila kita membandingkan dengan *trip rate* di daerah lain seluruh Kabupaten Jepara. Hal tersebut perlu adanya perhatian lebih mengingat jumlah yang lebih tinggi tersebut, sehingga seiring bertambah tahun, penambahan perjalanan maupun *trip rate* masih bisa dikondisikan.

Data kepemilikan kendaraan di Kabupaten Jepara, dikutip dari Polres Jepara dimana untuk total kepemilikan kendaraan pribadi yang berjumlah 73.777, untuk kendaraan roda dua sendiri berjumlah 71.558 kendaraan. Banyaknya penggunaan kendaraan roda dua di Kabupaten Jepara, membuktikan bahwa

kendaraan pribadi roda dua lebih digemari oleh mayoritas warga Jepara dibandingkan dengan penggunaan kendaraan umum.

Dari berbagai informasi awal diatas, diharapkan dapat diketahui secara lebih detail mengenai perjalanan masyarakat di Kabupaten Jepara, terkhusus di daerah CBD. Sehingga dari banyaknya perjalanan masyarakat di kawasan CBD dapat diketahui untuk asal dan tujuan perjalanannya. Sesuai data tim PKL Kabupaten Jepara mengenai *trip rate* sebesar 4,39 dapat diketahui lebih lanjut mengenai karakteristik perjalanan masyarakat di daerah perkotaan.

Data dukung diatas dapat digunakan sebagai rujukan dan sumber mengenai pembangunan di wilayah kota Kabupaten Jepara. Sesuai dengan peraturan daerah RTRW (Rencana Tata Ruang Wilayah) tahun 2011-2031 Kabupaten Jepara, sebagaimana yang disebutkan akan dilakukan pengembangan yang mencakup kegiatan seperti peninjauan kembali rencana Tata Ruang Kawasan Perkotaan Kabupaten, penetapan fungsi perkotaan, pengembangan prasarana dan sarana dasar kawasan perkotaan, dan pengembangan kawasan perkotaan sebagai pusat pelayanan ekonomi dan sosial. Selain itu dapat membantu dalam penentuan kendaraan umum di kawasan perkotaan.

1. 2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan latar belakang permasalahan dan kondisi langsung dilapangan, identifikasi masalah yang ada adalah sebagai berikut:

1. Jumlah perjalanan internal - internal dari zona 1 menuju ke zona 1 tergolong besar, yaitu sejumlah 26.307 perjalanan orang/hari.
2. Kepemilikan kendaraan pribadi lebih besar, dengan total kepemilikan kendaraan 73.777 unit.
3. *Trip rate* di kawasan CBD memiliki angka tertinggi se-Kabupaten jepara, yaitu sebesar 4.3 perjalanan orang per hari.
4. Sesuai rencana tata ruang wilayah Kabupaten Jepara tahun 2011-2031 tentang Rencana Pengembangan Pusat Wilayah (RTRW), yang mencakup kegiatan pengembangan prasarana dan sarana kawasan perkotaan, serta pengembangan kawasan perkotaan sebagai pusat pelayanan dan ekonomi sosial.

1.3 Rumusan Masalah

Dengan melihat permasalahan diatas, maka muncul rumusan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana karakteristik pelaku perjalanan terhadap pemilihan moda angkutan di kawasan CBD Kabupaten Jepara ?
2. Apa saja faktor yang berpengaruh dalam pemilihan moda di kawasan CBD Kabupaten Jepara?
3. Bagaimana probabilitas tiap variabel dalam pemilihan angkutan umum dan pribadi dikawasan CBD ?
4. Bagaimana gambaran perencanaan transportasi dengan karakteristik pelaku perjalanan terhadap pemilihan moda?

1.4 Maksud dan Tujuan Penelitian

Penelitian ini dimaksudkan untuk menyampaikan kaitan perencanaan transportasi di kawasan CBD Kabupaten Jepara dengan karakteristik pelaku perjalanan terhadap pemilihan moda.

Sementara tujuan dari pembuatan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui karakteristik pelaku perjalanan terhadap pemilihan moda angkutan di kawasan CBD Kabupaten Jepara.
2. Mengetahui apa saja faktor yang berpengaruh dalam pemilihan moda di kawasan CBD Kabupaten Jepara.
3. Menganalisis probabilitas tiap variabel dalam pemilihan angkutan umum dan pribadi.
4. Menganalisis perencanaan transportasi di kawasan CBD dengan karakteristik pelaku perjalanan terhadap pemilihan moda.

1.5 Ruang Lingkup

Agar dalam penelitian ini dapat lebih fokus maka ruang lingkupnya dibatasi, dimana lokasi penelitiannya adalah di kawasan CBD Kabupaten Jepara. Adapun batasan masalah pembahasan dari penelitian yang akan difokuskan hanya pada hal-hal sebagai berikut :

1. Karakteristik pelaku perjalanan terhadap pemilihan moda angkutan di kawasan CBD Kabupaten Jepara.

2. Faktor yang berpengaruh dalam pemilihan moda di kawasan CBD Kabupaten Jepara.
3. Probabilitas tiap variabel dalam pemilihan angkutan umum dan pribadi.
4. Keterkaitan perencanaan transportasi di kawasan CBD dengan karakteristik pelaku perjalanan terhadap pemilihan moda.

BAB II

GAMBARAN UMUM

2.1 Kondisi Transportasi

Dalam menentukan pilihan moda terdapat banyak faktor yang mempengaruhi setiap individu dalam memilih kendaraan yang akan digunakan untuk berpindah ke tempat tujuan, namun cara pemilihan moda hanya terbagi menjadi dua jenis yaitu kendaraan pribadi dan kendaraan umum. Salah satu angkutan umum yang beroperasi di wilayah Kabupaten Jepara adalah angkot.

Peraturan Menteri Perhubungan No. 15 tahun (2019) tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek, menjelaskan angkutan perkotaan adalah angkutan dari satu lokasi dalam kota ke lokasi lain dengan menggunakan bus umum atau mobil umum yang dihubungkan oleh suatu rute. Terdapat 15 trayek angkutan kota di Kabupaten Jepara, namun yang beroperasi hanya 8 trayek, rinciannya dapat dilihat pada tabel di bawah ini.

Tabel II. 1 Trayek angkot Jepara

Kode Trayek	Rute Trayek
K.01	Jepara-bandengan
K.02	Jepara-tahunan-ngabul
K.03	Jepara-mantingan-ngabul
K.05	Jepara-pekeng-batealit
K.06	Jepara-kecapi-lebak
K.07	Jepara-kuwasen-lebak
K.11	Jepara-mulyoharjo-bulungan-lebak
K.15	Jepara-bugel

Sumber : Tim PKL Kabupaten Jepara, 2021

Jenis Kendaraan yang digunakan untuk angkutan perkotaan di Kabupaten Jepara merupakan jenis kendaraan MPU, yaitu carry, panther dan bus sedang dengan kapasitas kendaraan yang digunakan untuk angkutan perkotaan di Kabupaten Jepara berkapasitas 8 orang untuk MPU, 82 orang untuk bus besar dan 16 untuk bus berukuran medium. Kepemilikan kendaraan angkutan perkotaan di

Kabupaten Jepara dimiliki oleh Koperasi dan pribadi untuk angkutan kota dan pemerintah untuk angkutan umum masal.

Jumlah angkutan perkotaan di Kabupaten Jepara yang sesuai izin sebanyak 79 kendaraan dan yang beroperasi terdapat 53 kendaraan. Warna dari angkutan perkotaan di Kabupaten Jepara sudah diatur, yaitu warna cokelat.

Waktu operasi dari angkutan perkotaan di Kabupaten Jepara untuk tiap lintasan berbeda sesuai keinginan pengendara tapi memiliki waktu terpanjang yaitu 10-14 jam. Untuk usia rata-rata tiap kendaraan angkutan perkotaan di Kabupaten Jepara berusia diatas 10 tahun.

Hasil analisis data PKL mengenai faktor muat angkutan umum memiliki dua jenis, diantaranya adalah :

- a. Faktor muat (*load factor*) statis.

Faktor muat statis dimaksudkan untuk menghitung utilitas dari kapasitas beban kendaraan yang tersedia atau merupakan perbandingan persentase jumlah penumpang dalam kendaraan dan kapasitas kendaraan. *Load factor* dihasilkan dari pencatatan jumlah penumpang saat melewati titik survei statis. Berikut adalah faktor muat dari survey statis angkot dan angdes Kab.Jepara :

Tabel II. 2 Faktor muat (*load factor*) statis angkot.

TRAYEK ANGKOT	RATA-RATA
K01	20%
K02	27%
K03	22%
K05	23%
K06	25%
K07	22%
K11	14%
K15	14%

Sumber : Tim PKL Kabupaten Jepara, 2021

Tabel II. 3 Faktor muat (*load factor*) statis angdes.

TRAYEK ANGKOT	RATA-RATA
D02	15%
D14	42%
D16	30%
D17	30%
D21	32%
D22	29%

Sumber : Tim PKL Kabupaten Jepara, 2021

Dari data diatas diketahui bahwa faktor muat angkot Yang paling tinggi adalah trayek K02 dengan nilai rata-rata 27% dan yang terendah adalah K11 dan K15 dengan faktor muat rata-rata 14 %. Adapun untuk angkutan pedesaan, factor muat tertinggi adalah D14 dengan faktor muat senilai 42 % dan yang terendah adalah trayek D02 dengan factor muatnya senilai 15 % Saja.

b. Faktor muat (*load factor*) dinamis.

Faktor muat dinamis adalah faktor beban rata-rata untuk setiap segmen yang dihasilkan dari rata-rata jumlah penumpang kendaraan di setiap segmen atau segmen yang dinyatakan dalam persentase.

Tabel II. 4 Faktor muat (*load factor*) dinamis.

Trayek	LF%			Rata- rata
	Peak	Off Peak	Peak	
K01	35%	30%	13%	33%
K02	35%	29%	23%	32%
K03	29%	27%	17%	28%
K05	24%	24%	16%	24%
K06	27%	31%	24%	29%
K07	16%	12%	16%	14%
K011	24%	15%	16%	20%

Trayek	LF%			Rata- rata
	Peak	Off Peak	Peak	
K015	30%	19%	13%	25%
D02	47%	46%	69%	55%
D14	71%	36%	58%	55%
D16	70%	39%	63%	57%
D17	62%	35%	56%	51%
D21	68%	39%	63%	57%
D22	43%	34%	51%	43%

Sumber : Tim PKL Kabupaten Jepara, 2021

2. 2 Kondisi Wilayah Kajian

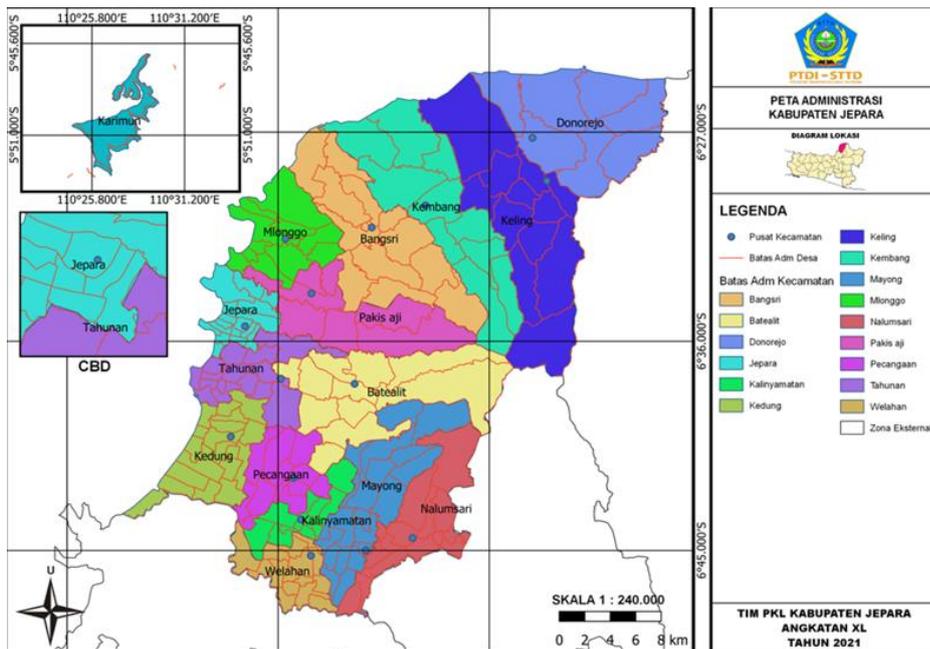
2.2.1 Kondisi Geografis

Secara geografis Kabupaten Jepara terletak pada koordinat 5° 43' 20.67" sd 6° 47' 25.83" LS, 110° 9' 48.02" sd 110° 58' 37.40" BT, menjadikannya sebagai kabupaten paling utara di provinsi ini. Satu-satunya kotamadya di Provinsi Jawa Tengah yang bernama Kabupaten Jepara adalah Kabupaten Jepara dengan luas 1.057,10 km².

Kata "Ujungpara" berasal dari bahasa Jawa dan merupakan gabungan dari kata "Ujung" dan "Para", yang berarti "tempat yang menghadap ke laut". Arti lain dari ujungpara juga mengacu pada tempat pertemuan orang-orang dari berbagai daerah. Sebatas barat-utara adalah Laut Jawa, pada batas timur-selatan adalah Kabupaten Kudus dan Pati, dan pada batas barat adalah Kabupaten Demak. Jarak dari pusat pemerintahan ke desa terdekat adalah 7 km untuk Kecamatan Tahunan dan 90 km untuk Karimunjawa. Luas wilayah Provinsi Jepara adalah 104.740.657 hektar. Kecamatan terbesar adalah Keling dengan 11.661.811 ha, dan Kalinyamatan terkecil dengan 2.604.790 ha.

Adapun batas-batas wilayah administratif Kabupaten Jepara adalah sebagai berikut :

- Sebelah Barat = Laut Jawa
- Sebelah Timur = Kabupaten Kudus dan Kabupaten Pati
- Sebelah Utara = Laut Jawa
- Sebelah Selatan = Kabupaten Demak



Sumber : Tim PKL Kabupaten Jepara, 2021

Gambar II. 1 Peta Administrasi Kabupaten Jepara

Kabupaten Jepara memiliki batas – batas wilayah administrasi yang disajikan dalam tabel II.1

Tabel II. 5 Batas Wilayah Kabupaten Jepara

		LETAK LINTANG	KETERANGAN
1	Sebelah Utara	5°43` 20,67"	Laut Jawa
2	Sebelah Selatan	6°47` 25,83"	Kab. Demak
3	Sebelah Barat	110°9` 48,02"	Laut Jawa
4	Sebelah Timur	110°58` 37,40"	Kab. Kudus dan kab. Pati

Sumber : Badan Pusat Statistik Kabupaten Jepara, 2020

2.2.2 Wilayah Administratif

Kabupaten Jepara secara administratif memiliki luas 1.057,10 km² yang terdiri dari 16 kecamatan yang dibagi lagi menjadi 195 desa/Kelurahan seperti terlihat pada tabel di bawah ini.

Tabel II. 6 Luas wilayah Kabupaten Jepara

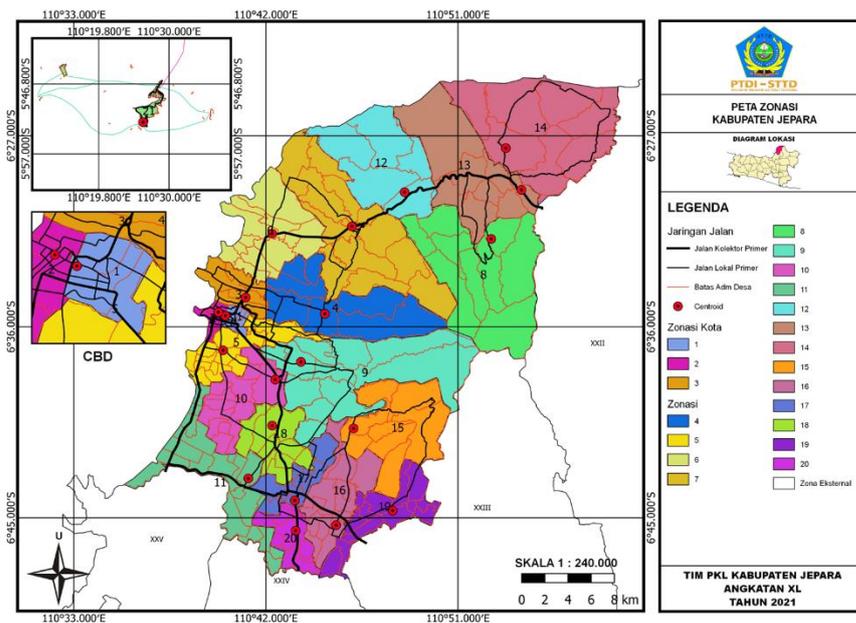
NO	KECAMATAN	LUAS WILAYAH / AREA (KM ²)		JUMLAH KELURAHAN / DESA	RT	RW
		KM ²	%			
1.	Kedung	47,87	4,53	18	63	257
2.	Pecangaan	38,62	3,65	12	84	340
3.	Kalinyamatan	26,05	2,46	12	51	257
4.	Welahan	30,43	2,88	15	44	217
5.	Mayong	68,71	6,5	18	75	387
6.	Nalumsari	57,6	5,45	15	78	365
7.	Batealit	100,28	9,49	11	51	283
8.	Tahunan	44,51	4,21	15	75	311
9.	Jepara	28,16	2,66	16	84	305
10.	Mlonggo	49,51	4,68	8	51	278
11.	Pakis Aji	67,93	6,43	8	51	263
12.	Bangsri	94,63	8,95	12	120	434
13.	Kembang	122,68	11,61	11	78	331
14.	Keling	126,31	11,95	12	68	332
15.	Donorejo	105,32	9,96	8	54	252
16.	Karimunjava	48,47	4,59	4	14	53
Jumlah Total		1057,1	100	195	1041	4665

Sumber : Badan Pusat Statistik Kabupaten Jepara, 2020

Jepara merupakan kabupaten yang terletak di Provinsi Jawa Tengah. Perjalanan dapat dicapai dengan kendaraan dalam waktu sekitar 2 jam. Wilayah ini berbatasan langsung dengan Laut Jawa, Pati dan Kudus disisi timur, Demak di selatan dan barat.

Selain kota Jepara, wilayah ini juga mencakup pulau-pulau terdekat yaitu Karimunjawa. Untuk menuju kawasan ini, kapal cepat dan kapal feri dapat digunakan untuk melakukan perjalanan ke wilayah tersebut dari pelabuhan Kartini di Kabupaten Jepara dan Tanjung Emas di kota Semarang. Terdapat juga bandara perintis di kawasan yang bisa menampung pesawat kecil.

2.2.3 Wilayah Kajian Penelitian



Sumber : TIM PKL Kabupaten Jepara, 2021

Gambar II. 2 Pembagian Wilayah Per-zona

Dari gambar diatas dapat diketahui pembagian zona di seluruh Kabupaten Jepara menjadi 21 wilayah dengan empat zona eksternal. Wilayah yang akan dilakukan kajian penelitian adalah zona nomor satu (1) dimana zona tersebut daerah perkotaan/CBD di Kabupaten Jepara.

2.2.4 Kondisi Demografi

Berdasarkan data BPS Kabupaten Jepara, jumlah penduduk total pada tahun 2020 berjumlah 1.184.947 jiwa, yang terdiri dari 596.126 jiwa berjenis kelamin laki-laki dan 588.821 jiwa berjenis kelamin perempuan. Kepadatan penduduk untuk setiap kecamatan memiliki perbedaan. Persentase tertinggi terletak di daerah tahunan yaitu sebesar 9,2% dan terendah sebesar 0,83% yang berada di daerah karimunjawa. Kecamatan tahunan memiliki kategorisasi wilayah berupa

permukiman, sedangkan untuk karimunjawa berupa kepulauan dan pantai tempat wisata.

Tabel II. 7 Kondisi Demografi Kabupaten Jepara

Kecamatan	Penduduk	Persentase penduduk	Kepadatan penduduk per km ²
Kedung	77.052	6,5	1.609,61
Pecangaan	82.924	7	2.147,18
Kalinyamatan	61.087	5,16	2.344,99
Welahan	75.971	6,41	2.496,58
Mayong	90.788	7,66	1.321,32
Nalumsari	74.737	6,31	1.297,52
Batealit	84.741	7,15	845,04
Tahunan	108.962	9,2	2.448,03
Jepara	81.838	6,91	2.906,18
Mlonggo	83.732	7,07	1.691,21
Pakis Aji	60.144	5,08	885,38
Bangsri	99.965	8,44	1.056,38
Kembang	70.530	5,95	574,91
Keling	64.106	5,41	507,53
Donorejo	58.581	4,94	556,22
karimunjawa	9.789	0,83	201,96
Kabupaten Jepara	1.184.947	100	1.120,94

Sumber : *Jepara dalam Angka, 2021*

Data penduduk pada tahun 2020, terhitung jumlah penduduk sebanyak 1.184.947 jiwa. Pada Kecamatan Mayong yang dimana berdekatan dengan Kabupaten Kudus dan Demak membuat banyak orang melakukan kegiatan seperti bekerja. Hal tersebut terjadi akibat banyaknya pusat kegiatan seperti industri di Kecamatan Mayong.

BAB III

KAJIAN PUSTAKA

3.1 Karakteristik Pelaku Perjalanan

Karakteristik perilaku perjalanan adalah kumpulan berbagai faktor terkait pengguna (individu) dalam menentukan pilihan moda perjalanan untuk bepergian dari asal ke tujuan. Menurut Tamin (2000), ada beberapa faktor yang menentukan seseorang dalam memilih moda transportasi, antara lain :

1. Kondisi SES seseorang (status ekonomi sosial)
2. Ketersediaan/kepemilikan kendaraan
3. Memiliki Surat Izin Mengemudi
4. Struktur rumah tangga (pasangan muda, pensiunan, keluarga dengan anak, dll)
5. Faktor yang mengharuskan seseorang menggunakan kendaraan tertentu, baik dalam bekerja atau mengantar anak ke sekolah.

3.2 Transportasi

1. Pengertian

Menurut Morlok, transportasi didefinisikan sebagai kegiatan tertentu untuk memindahkan sesuatu barang atau orang dari satu tempat ke tempat lain. (Morlok , 1978).

Bowersox berpendapat transportasi adalah suatu perpindahan (penumpang dan/atau barang) dari suatu tempat ke tempat lain, baik dengan maupun tanpa menggunakan sarana. Produk diangkut dengan cara dipindahkan dari satu lokasi ke lokasi lain dengan tujuan untuk memenuhi suatu kebutuhan. (Bowersox, Closs, Cooper, & Bowersox, 2013).

Berdasarkan pengertian para ahli di atas, transportasi adalah kegiatan memindahkan seseorang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dalam jangka waktu tertentu dengan menggunakan kendaraan yang dikemudikan oleh orang, hewan, atau mesin.

2. Peranan transportasi

Transportasi merupakan komponen vital dalam kehidupan sehari-hari dan memiliki banyak fungsi dalam politik, masyarakat, ekonomi, dan mobilitas tenaga kerja di banyak sektor dan industri. Berbagai moda transportasi di seluruh masyarakat umum:

- a. Peranan ekonomi
- b. Peranan politik
- c. Peranan sosial
- d. Peranan kewilayahan

3. Perencanaan transportasi

Perencanaan transportasi adalah kegiatan perencanaan sistem transportasi yang bertujuan untuk menyediakan sarana dan prasarana pelayanan transportasi yang memenuhi kebutuhan transportasi dan tujuan sosial lainnya dari masyarakat setempat. (Tamin, 2000)

Secara garis besar, transportasi memiliki tiga komponen utama, antara lain adalah :

- a. Sub sistem tata guna lahan
- b. Sub sistem transportasi
- c. Lalu lintas

4. Konsep perencanaan transportasi (4 step model).

Menurut Tamin (2000), konsep perencanaan transportasi terdiri dari empat tahap :

a. *Trip generation*

Suatu pemodelan yang memperkirakan jumlah pergerakan yang dihasilkan dari suatu zona atau penggunaan lahan dan jumlah pergerakan yang tertarik pada penggunaan lahan atau zona tersebut. Pergerakan lalu lintas merupakan fungsi penggunaan lahan yang mengakibatkan pergerakan lalu lintas. Pembangkitan Lalu Lintas Pembangkitan lalu lintas ini meliputi lalu lintas yang keluar dari lokasi dan lalu lintas yang masuk dan keluar lokasi.

b. Trip distribution

Distribusi pergerakan adalah tingkat pemodelan yang mengukur jumlah (jumlah) perjalanan/keluar dari suatu zona asal yang menyebar ke banyak zona tujuan, atau sebaliknya jumlah (jumlah) perjalanan/kedatangan yang menyatu ke suatu zona tujuan yang sebelumnya terdiri dari suatu datang menunjukkan jumlah zona asal.

c. Moda split

Pemilihan moda adalah transportasi yang dirancang untuk menentukan jumlah orang dan barang (dalam hal proporsi) untuk menggunakan atau memilih berbagai moda transportasi yang tersedia untuk menentukan biaya perjalanan atau untuk menyediakan layanan Pemodelan atau fase proses perencanaan.

d. Traffic assignment

Pemilihan rute adalah suatu model yang menampilkan dan memprediksi lalu lintas yang menghubungkan suatu jaringan transportasi dengan seseorang yang memilih rute lain.

5. Klasifikasi Perjalanan

Menurut Tamin (2000), terdapat lima kategori tujuan pergerakan berbasis rumah (*home based trip*), yaitu :

- a. Bekerja
- b. Pergerakan ke sekolah atau universitas
- c. Berbelanja
- d. Kepentingan sosial
- e. Rekreasi

3.3 Pemilihan Moda

1. Pengertian

Pemilihan moda adalah tahapan di mana proses perencanaan transportasi bertanggung jawab untuk menentukan beban perjalanan atau mengetahui jumlah orang dan barang, kemudian memilih model transportasi yang tersedia yang berfungsi sebagai titik awal tujuan.

Menurut Warpani (2002) menyatakan bahwa pilihan transportasi bagi seseorang dipengaruhi oleh usia dan status sosial ekonomi. Menurut Miro (2005), saat ini terdapat sekelompok faktor perjalanan yang memiliki pengaruh kuat terhadap perilaku perjalanan seseorang, (*trip maker behavior*), diantaranya adalah:

1. Pendapatan
2. Kepemilikan kendaraan
3. Kondisi kendaraan
4. Kepadatan permukiman
5. Kondisi sosial ekonomi seseorang (struktur keluarga, usia, jenis kelamin, jenis pekerjaan, lokasi pekerjaan, kepemilikan SIM)

Menurut Morlok (1978), pemilihan mode adalah ketika jumlah total dari asal ke tujuan diperkirakan untuk setiap tujuan dan perjalanan. Faktor yang menentukan pemilihan moda transportasi diantaranya waktu perjalanan, biaya total perjalanan, kenyamanan, dan keselamatan.

Pemilihan moda dikelompokkan menjadi dua, yaitu:

- a. *Captive*, dimana individu terpaksa menggunakan suatu moda transportasi. Pada umumnya akibat permasalahan ekonomi, atau tingkat perekonomian menengah kebawah, sehingga keterbatasan kendaraan di suatu daerah, atau kurang kemampuan dalam memilih moda.
- b. *Choice*, sering ditemui di negara maju, dimana masyarakat memiliki kemudahan untuk memilih moda transportasi, baik kendaraan umum atau kendaraan pribadi.

2. Faktor yang Mempengaruhi Pemilihan Moda

Menurut Tamin (2000), faktor yang dapat mempengaruhi pemilihan moda dikelompokkan menjadi empat, yaitu :

a. Ciri Pengguna Jalan

- 1) Kepemilikan SIM (Surat Izin Mengemudi)
- 2) Struktur rumah tangga (pasangan muda, keluarga dengan anak, pensiunan, bujang, dll)
- 3) Pendapatan
- 4) Faktor lain

b. Ciri Pergerakan

- 1) Tujuan perjalanan
- 2) waktu perjalanan
- 3) Jarak yang ditempuh

c. Ciri Fasilitas Moda Transportasi

- 1) Waktu : waktu perjalanan, menunggu, waktu berjalan, dll.
- 2) Biaya transportasi
- 3) Ketersediaan ruang dan tarif parkir

d. Ciri Kota/Zona

Beberapa karakteristik yang dapat mempengaruhi pilihan transportasi adalah jarak dari pusat kota dan kepadatan penduduk.

3.4 Moda Transportasi

Bentuk Alat (Moda) Transportasi/Jenis pelayanan transportasi secara umum, ada 2 kelompok besar moda transportasi, yaitu :

1. Kendaraan pribadi (*private transportation*), moda yang dimiliki seorang individu yang bisa digunakan kapan saja, kapan saja, dan dimana saja.
2. Kendaraan umum (*public transportation*), moda yang diperuntukkan memenuhi kebutuhan bersama yang mana waktu, trayek, titik asal dan tujuan sudah ditentukan.

3.5 Penentuan Sampel

Menurut Margono (2004) populasi adalah jumlah total data yang menarik bagi kita dalam rentang dan waktu yang kita tentukan. Sampel adalah sebagian dari populasi yang digunakan dalam penelitian, sehingga sampel secara kasar mewakili gambaran keseluruhan dari populasi.

Penelitian ini menggunakan metode *Slovin* untuk menentukan berapa banyak sampel yang digunakan. Tujuan pengambilan sampel adalah untuk mempermudah proses penelitian. Penentuan sampel dapat dilakukan antara 10% dan 25% dari populasi (Arikunto, 2002). *Margin of error* 5% digunakan dalam penelitian ini, sehingga tingkat kepercayaannya adalah 95%. Angka ini dipilih karena 95% dianggap mendekati angka sebenarnya, membenarkan kebenaran data dari lapangan.

Penentuan sampel perlu diperhatikan agar bisa menentukan sampel yang akan ditentukan, yaitu :

1. Jumlah sampel diharapkan dapat mewakili populasi
2. Jumlah kesalahan berkurang ketika sampel mendekati populasi
3. Besar kecilnya sampel ditentukan oleh tingkat ketelitian atau kesalahan yang diinginkan, tergantung dari biaya, tenaga, dan waktu.

Penentuan sampel menurut rumus Slovin sebagai berikut:

$$n = \frac{N}{1 + NE^2}$$

Keterangan :

N = jumlah populasi

n = ukuran sampel

e = taraf signifikansi (%)

3.6 Kajian Teori Analisis

1. Analisis Statistik Deskriptif

Menurut Ghozali (2018) uji statistik ini dapat memberikan gambaran singkat tentang data penelitian seperti rata-rata (*mean*), standar deviasi, nilai maksimum, nilai minimum dan lain-lain. Analisis ini biasanya digunakan untuk mengumpulkan data dasar dalam bentuk deskriptif untuk mengubahnya menjadi informasi yang jelas dan mudah dipahami. Penyajian data dalam analisis ini dapat berupa tabel, bagan, diagram batang, diagram garis, diagram lingkaran, diagram peta atau dalam bentuk gambar.

2. Analisis Korelasi

Menurut Sugiyono (2017), koefisien korelasi adalah angka yang memiliki hubungan kuat antara dua variable atau lebih. Berikut adalah penulisan rumus dalam mencari korelasi :

Keterangan :

r_{yx} = Koefisien korelasi antara Y dan X

$$r_{yx} = \frac{n \sum X_i Y - (\sum X_i)(\sum Y)}{\sqrt{n \sum X_i^2 - \sum X_i^2} \sqrt{n \sum Y^2 - \sum Y^2}}$$

X_i = Variabel Bebas (*independent*)

Y = Variabel Terikat (*dependent*)

n = Banyak data

Korelasi *product-moment* diwakili oleh (r), dengan koefisien korelasi positif maksimum = 1 dan negatif maksimum = -1, dengan minimum 0. Suatu hubungan dikatakan sempurna jika koefisien korelasi hubungan antara dua variabel atau lebih adalah 1 atau = -1. Berikut adalah interpretasi hasil korelasinya:

Tabel III. 1 Interpretasi koefisien korelasi

Interval Koefisien	Tingkat Hubungan
0.00 – 0.199	Sangat Rendah
0.20 – 0.399	Rendah
0.40 – 0.599	Sedang
0.60 – 0.799	Kuat
0.80 – 1.00	Sangat Kuat

Sumber : Sugiyono, 2017

3. Regresi Logistik Biner

Menurut (Harlan, 2078) Regresi logistik digunakan untuk melihat pengaruh antara variabel bebas/independen (x) terhadap variabel terikat/dependen (y) dalam bentuk kategori.

Penelitian ini menggunakan prosedur analisis regresi logistik biner untuk menganalisis hubungan antara variabel respon dan variabel prediktor ganda. Variabel respon "Y" terdiri dari 2 kategori, yaitu menggunakan angkutan umum ($y=0$) dan menggunakan kendaraan pribadi ($y=1$).

Bentuk umum dari regresi logistik biner dengan *link function* logit adalah :

$$\pi(x) = \frac{\exp(\beta_0 + \beta_1 x_1 + \dots + \beta_n x_n)}{1 + \exp(\beta_0 + \beta_1 x_1 + \dots + \beta_n x_n)}$$

Keterangan :

\exp = nilai eksponensial (2,71828)

n = banyaknya variabel prediktor x_i

Untuk regresi logistik biner dengan satu faktor atau satu kovariat, rasio *odds* untuk penggunaan angkutan pribadi adalah :

$$\frac{\pi_j}{1 - \pi_j} = \exp(\beta_0 + \beta_1 x)$$

Bentuk *odds ratio* ini mempunyai interpretasi untuk β_1 sebagai berikut : *odds ratio* bertambah besar dengan kelipatan $exp(\beta_1)$ untuk pertambahan satu unit x .

Odds didefinisikan sebagai : $\frac{p}{1-p}$ (resiko)

4. Kriteria Statistik

Dalam mendapatkan model regresi logistik yang terbaik, maka model regresi yang diajukan akan diuji sesuai kriteria sebagai berikut :

1. Uji Wald

Uji Wald digunakan untuk menguji apakah koefisien konstanta regresi logistik dan koefisien variabel yang mempengaruhi pemilihan moda adalah signifikan. Uji Wald sama dengan kuadrat rasio koefisien regresi logistik B dan *standar error* $S.E.$

Secara perhitungan manual untuk memperoleh bilangan Wald dipakai rumus berikut :

$$Wald = \left(\frac{B}{S.E} \right)^2$$

2. Uji *Chi-square*

Uji ini digunakan untuk menguji hipotesis. Uji ini akan bernilai baik apabila nilai *chi-square* (p-value) lebih kecil dari pada $\alpha = 0,05$ maka uji ini signifikan.

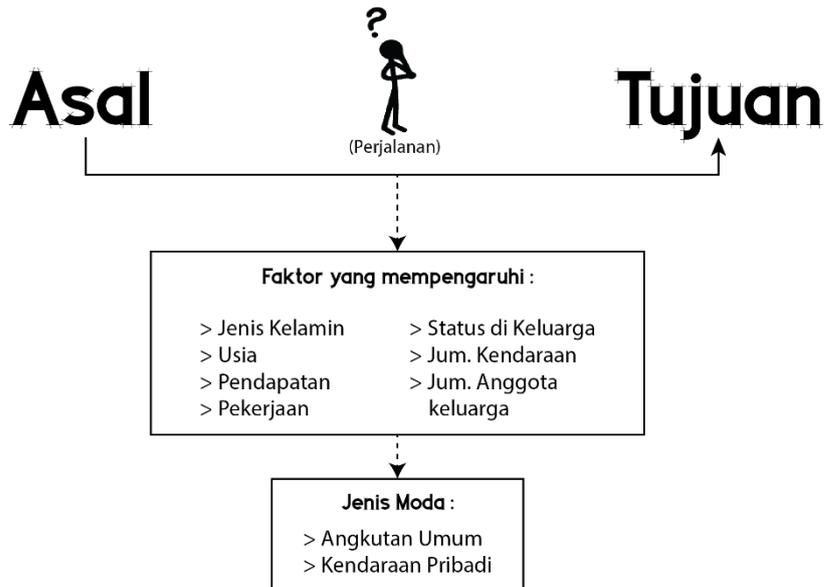
3.7 Hipotesis Pemandu Penelitian

Berdasarkan masalah yang akan diteliti, terdapat asumsi awal yang dapat dijadikan acuan untuk menyelesaikannya, dan karakteristik pemilihan mode dipengaruhi oleh faktor-faktor berikut: Jenis kelamin, usia, pendapatan, pekerjaan, kepemilikan kendaraan, biaya perjalanan, dan jarak tempuh.

BAB IV METODOLOGI PENELITIAN

4.1 Alur Pikir

Alur pikir dalam penelitian ini dapat dilihat dari tampilan gambar dibawah ini:

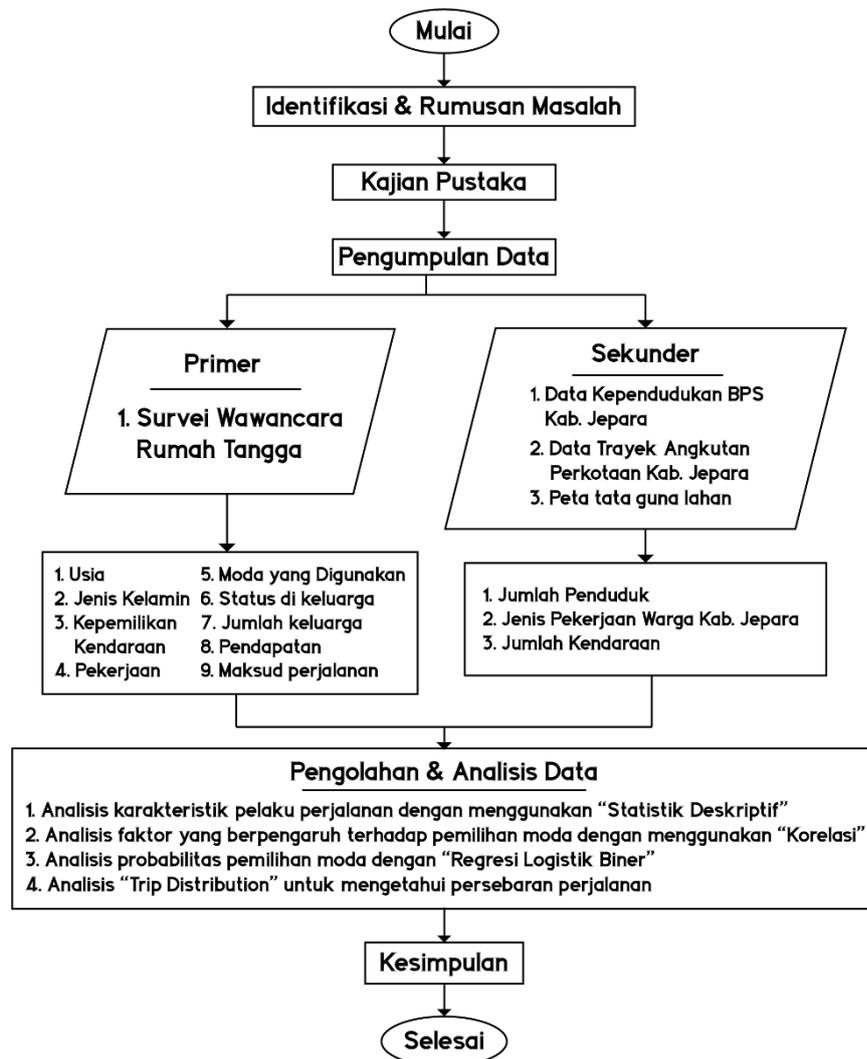


Gambar IV. 1 Alur Pikir Penelitian

Setiap individu dalam melakukan perjalanan pastilah dipengaruhi beberapa faktor, sehingga hal tersebut mempengaruhi jenis kendaraan apa yang nantinya akan digunakan dalam melakukan perjalanan dari asal menuju tempat tujuannya. Dari uraian gambar diatas dapat diketahui bahwa beberapa faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi untuk setiap individu adalah: jenis kelamin, usia, pendapatan individu, jenis pekerjaan seseorang, kepemilikan kendaraan, biaya perjalanan dan jarak tempuh dari asal ke tujuan. Penyebab-penyebab itulah yang nantinya akan mempengaruhi individu dalam memilih kendaraan pribadi atau kendaraan umum sebagai pilihannya.

4.2 Bagan Alir Penelitian

Agar lebih mudah memahami alur dan proses pelaksanaan penelitian ini, maka perlu dibangun pola pikir penelitian. Disini akan ada penjelasan mengenai proses, mulai dari *inputing data* sampai dengan hasil *output* sebagai berikut :



Gambar IV. 2 Bagan Alir Penelitian

1. Identifikasi masalah

Penelitian ini berangkat dari permasalahan yang ditemukan ketika Tim PKL Taruna STTD melakukan praktek kerja di Kabupaten Jepara. Dimana untuk perjalanan internal dikawasan CBD banyak, penggunaan kendaraan pribadi lebih banyak dibandingkan kendaraan umum, dan *trip rate* di kawasan CBD paling tinggi di Kabupaten Jepara

2. Pengumpulan data

Data yang diperlukan untuk penelitian ini berupa data sekunder yang diperoleh dari dinas atau instansi terkait.

Kemudian untuk data primer dengan menggunakan survei wawancara rumah tangga (*Home Interview*), guna memperoleh data *real* dilapangan.

3. Pengolahan data

Beberapa langkah dalam pengolahan data adalah :

- a. Melakukan rekapitulasi hasil survei dengan bantuan Ms. Excel
- b. Melakukan tabulasi data untuk mempermudah pengolahan data
- c. Melakukan analisis data

4. Keluaran output

Memperoleh hasil data berupa alasan individu memilih kendaraan, beserta alasannya sesuai karakteristik yang dimiliki individu.

4.3 Teknik Pengumpulan Data

Penelitian ini menggunakan perolehan data primer dan sekunder dari lapangan sesuai dengan kondisi saat ini. Pengumpulan data dalam penyusunan skripsi dikelompokkan sebagai berikut :

1. Data Primer

Merupakan data yang diperoleh peneliti dari lapangan dengan menggunakan metode survei secara langsung sesuai wilayah kajian saat ini. Beberapa survei yang digunakan antara lain survei wawancara rumah tangga (*Home Interview*). Penelitian ini mengadopsi hasil survei yang telah dilakukan TIM PKL Jepara 2021, dimana peneliti juga terlibat dalam kegiatan praktek kerja lapangan tersebut.

Data yang akan dikumpulkan adalah hasil wawancara rumah tangga, dimana menggunakan perjalanan berbasis rumah (*home-based trip*). Menurut Tamin (2000) dalam kasus pergerakan berbasis rumah ini, umumnya memiliki lima kategori tujuan pergerakan yang sering digunakan, diantaranya adalah :

- Kepentingan pekerjaan
- Pergerakan menuju sekolah atau universitas (pendidikan)
- Pergerakan di area perbelanjaan
- Tujuan sosial, rekreasi, dll.

Tujuan yang sering dilakukan orang untuk melakukan perjalanan ada dua (pekerjaan dan pendidikan), umumnya dilakukan oleh setiap orang setiap harinya.

2. Data Sekunder

Penelitian ini juga memerlukan data-data yang bersumber dari instansi terkait, yang kemudian dari beberapa data tersebut dikumpulkan dan disusun dalam bentuk rangkuman berupa tabel, diagram, atau uraian, sehingga mempermudah dalam analisis data. Beberapa data tersebut antara lain:

- a. Data statistik dari BPS Kabupaten Jepara
- b. Peta administrasi wilayah kabupaten jepara
- c. Peta trayek angkutan umum

4.4 Teknik Analisis Data

Setelah dilakukannya survei untuk memperoleh data di lapangan selesai dilakukan, selanjutnya adalah melakukan tabulasi data dengan menggunakan bantuan *software Microsoft Excel* untuk mempermudah pengelompokan data. Dari form survei yang sudah diisi oleh responden, kemudian diperoleh beberapa variabel, yang selanjutnya dilihat korelasi antara satu variabel dengan variabel lainnya.

1. Statistik Deskriptif

Digunakan dalam menganalisis penggunaan moda dan melihat pengaruh variabel yang ada terhadap penggunaan moda oleh warga dikawasan CBD Kabupaten Jepara. Dalam penelitian ini variabel yang digunakan dikelompokkan menjadi empat variabel, diantaranya adalah

- a. Variabel sosial ekonomi
 - Pendapatan
 - Kepemilikan kendaraan pribadi
- b. Variabel sosial demografi
 - Jenis kelamin
 - Usia

- Jenis pekerjaan
 - Kendaraan yang dipakai
 - Status dalam keluarga (ayah, ibu, anak)
 - Jumlah anggota keluarga
- c. Variabel atribut moda
- Kendaraan yang dipakai
 - Waktu tempuh/perjalanan
 - Tarif/biaya
 - Alasan pemilihan moda
- d. Maksud perjalanan

Berupa pernyataan-pernyataan yang dikemukakan oleh responden, sehingga bisa diketahui apa saja alasan seseorang dalam melakukan perjalanan.

2. Regresi Logistik Biner

Menurut (Harlan, 2078) Regresi logistik digunakan untuk melihat pengaruh antara variabel bebas/independen (x) terhadap variabel terikat/dependen (y) dalam bentuk kategori.

Penelitian ini menggunakan prosedur analisis regresi logistik biner untuk menganalisis hubungan antara variabel respon dan variabel prediktor ganda. Variabel respon "Y" terdiri dari 2 kategori, yaitu menggunakan angkutan umum ($y=0$) dan menggunakan kendaraan pribadi ($y=1$).

Bentuk umum dari regresi logistik biner dengan *link function* logit adalah :

$$\pi(x) = \frac{\exp(\beta_0 + \beta_1 x_1 + \dots + \beta_n x_n)}{1 + \exp(\beta_0 + \beta_1 x_1 + \dots + \beta_n x_n)}$$

Keterangan :

\exp = nilai eksponensial (2,71828)

n = banyaknya variabel prediktor x_i

3. Kriteria statistik

Untuk memperoleh model regresi yang baik, perlu memenuhi beberapa syarat berikut:

a. Uji wald

Uji wald digunakan untuk menguji apakah masing masing koefisien konstan regresi logistik maupun koefisien tiap variabel yang berpengaruh terhadap pemilihan moda adalah signifikan. Secara perhitungan manual untuk memperoleh bilangan Wald dipakai rumus berikut :

$$Wald = \left(\frac{B}{S.E}\right)^2$$

b. Uji *Chi-square*

Uji ini digunakan untuk menguji hipotesis. Uji ini akan bernilai baik apabila nilai *chi-square* (p-value) lebih kecil dari pada $\alpha = 0,05$ maka uji ini signifikan.

4.5 Lokasi dan Jadwal Penelitian

1. Lokasi penelitian

Daerah yang akan dilakukan kajian penelitian adalah kawasan CBD di Kabupaten Jepara. Penelitian tersebut dilaksanakan bersama dengan kegiatan praktek kerja lapangan oleh TIM PKL Jepara yang dilaksanakan tiga bulan. Kawasan CBD Kabupaten Jepara meliputi daerah/kelurahan Pengkol, Panggang, Saripan, Potrohidan, dan Bapangan.

2. Jadwal penelitian

Pelaksanaan pengumpulan data lapangan dilakukan selama tiga bulan. Kegiatan dilaksanakan mulai dari tanggal 25 september – 19 desember 2021. Selanjutnya untuk penyusunan skripsi dimulai setelahnya dengan rincian sesuai pada tabel dibawah.

Tabel IV. 1 Jadwal penyusunan skripsi

No	Kegiatan	2021			2022							
		sep - nov	des	jan	feb	mar	apr	mei	jun	jul		
1	tahap persiapan											
	pengumpulan data	■	■	■	■	■						
	pengajuan judul				■	■	■	■	■			
	penyusunan proposal judul						■	■	■	■		
	bimbingan skripsi						■	■	■	■		
	seminar proposal							■	■			
2	tahap penyusunan skripsi											
	analisis data									■	■	■
	sidang progres									■		
	penyusunan akhir									■	■	■
	seminar akhir											■

BAB V

ANALISIS DATA DAN PEMECAHAN MASALAH

5.1 Analisis Karakteristik Pelaku Perjalanan

5.1.1 Penentuan Sampel

Sebelum penelitian dilaksanakan, peneliti melakukan pengambilan sampel dengan menggunakan metode *slovin*. Penentuan sampel menggunakan rumus *slovin* sebagai berikut :

$$\begin{aligned} \text{Rumus} \quad n &= \frac{N}{1+NE^2} \\ n &= \frac{21.969}{1 + (21.969 \times 0,05^2)} \\ n &= 393,00 \end{aligned}$$

Keterangan :

N = jumlah populasi

n = ukuran sampel

e = taraf signifikansi (%)

Dari rumus diatas dapat diketahui bahwa untuk jumlah populasi di kawasan CBD adalah sebesar 21.969 jiwa, dan menggunakan *margin of error* sebesar 0,05 sehingga diperoleh jumlah sampel sebanyak 393 orang sebagai responden. Setelah diperoleh jumlah responden, langkah selanjutnya adalah mencari data sebanyak jumlah sampel, sehingga data tersebut dapat dianalisis guna memperoleh informasi mengenai kondisi masyarakat di kawasan CBD Kabupaten Jepara.

5.1.2 Analisis Statistik Deskriptif

Karakteristik pelaku perjalanan dalam melakukan pemilihan moda pada penelitian ini, dilaksanakan dengan cara wawancara rumah tangga dikawasan CBD Kabupaten Jepara sebagai modal dalam memperoleh data dilapangan. Dari hasil wawancara rumah tangga, dapat diketahui untuk penggunaan kendaraan pribadi yaitu sebesar 91,3% sedangkan untuk penggunaan moda angkutan umum sebesar 8,7%. Perolehan data tersebut dapat diketahui untuk penggunaan kendaraan

pribadi di kawasan CBD Kabupaten Jepara lebih dominan dibandingkan dengan moda angkutan umum. Berikut adalah rekapitulasi data secara umum :

Tabel V. 1 Jumlah keseluruhan responden menurut jenis moda

No.	Jenis kendaraan	Jumlah	Prosentase
1	Angkutan umum	44	11,2 %
2	Kendaraan pribadi	349	88,8 %
Total		393	100 %

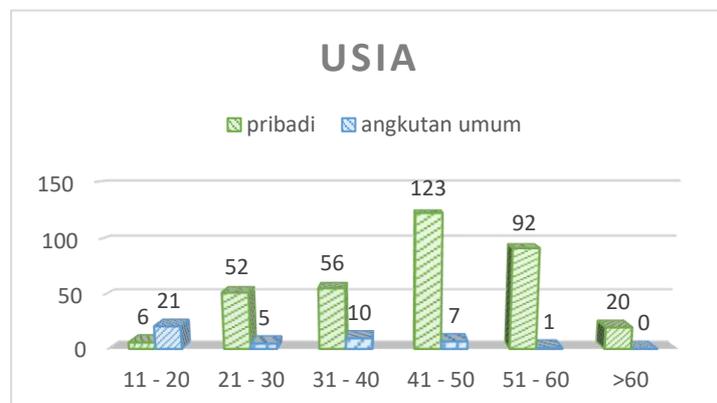
1. Usia

Hasil analisis variabel usia terhadap pemilihan moda, dapat dilihat dari tabel dibawah.

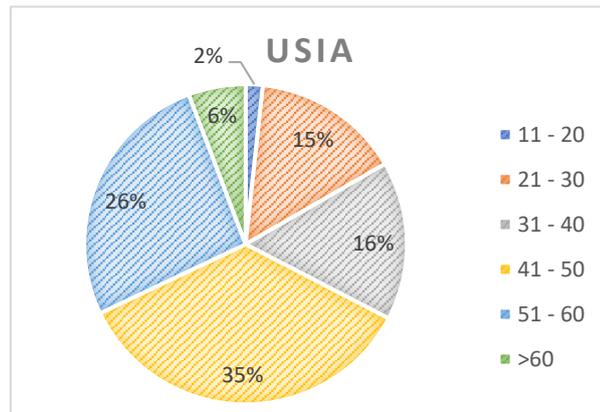
Tabel V. 2 Variabel usia

No	Usia	Jenis moda				Total	%
		Angkutan Umum		Kendaraan Pribadi			
		Jumlah	%	Jumlah	%		
1.	11 – 20 th	21	47,8 %	6	1,7 %	27	6,8 %
2.	21 – 30 th	5	11,4 %	52	14,9 %	57	14,5%
3.	31 – 40 th	10	22,7 %	56	16 %	66	16,7%
4.	41 – 50 th	7	15,9 %	123	35,2 %	130	33,1%
5.	51 – 60 th	1	2,3 %	92	26 %	93	23,7%
6.	>60 th	0	0 %	20	5,7 %	20	5,1 %
Total		44		349		393	

Hasil pengolahan data survei menunjukkan pada variabel usia, untuk responden yang berusia 11- 20 th berjumlah 27 responden, berusia 21-30 th berjumlah 57 responden, 31–40 th berjumlah 66 responden, 41–50 th berjumlah 130 responden, 51-60 th berjumlah 93 responden, >60 th berjumlah 20 responden.



Gambar V. 1 Grafik pemilihan moda menurut usia



Gambar V. 2 Diagram pemilihan moda menurut usia

Dari total responden 44 orang yang diketahui menggunakan angkutan umum, kelompok usia yang paling banyak menggunakan adalah 11-20 th dengan jumlah 21 orang (47,8%), sedangkan paling sedikit adalah kelompok usia >60 th dengan jumlah 0% responden.

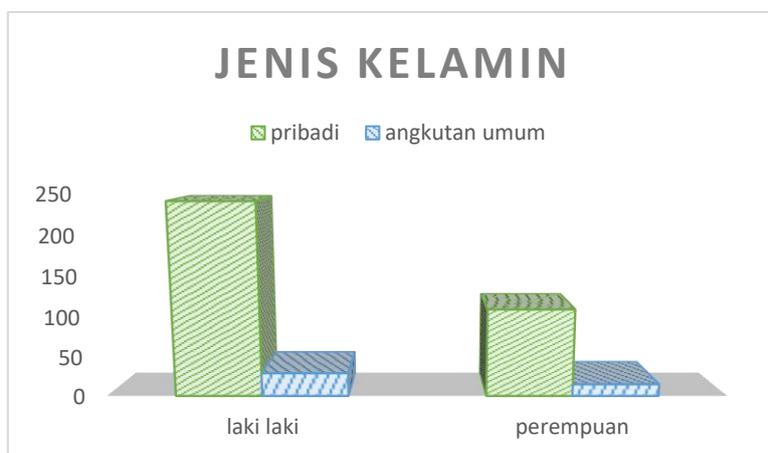
Penggunaan kendaraan pribadi berjumlah 349 orang yang, dimana didominasi oleh kelompok usia 41-50 th dengan jumlah 130 responden (35,2%), sedangkan paling sedikit kelompok usia 11-20 th yang berjumlah 6 (1,7%) responden.

2. Jenis kelamin

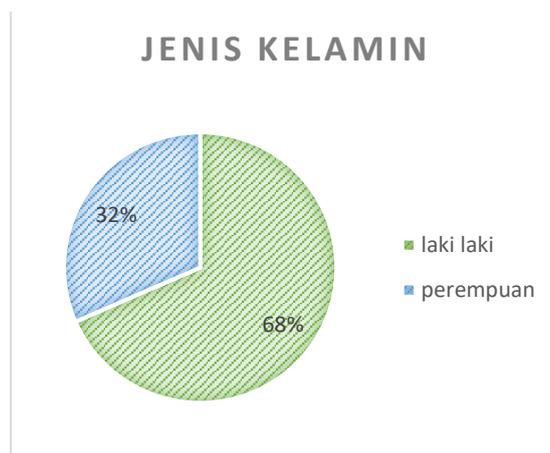
Hasil analisis variabel jenis kelamin terhadap pemilihan moda, dapat dilihat dari tabel dibawah.

Tabel V. 3 Variabel jenis kelamin

No	Jenis kelamin	Jenis moda				Total	%
		Angkutan Umum		Kendaraan Pribadi			
		Jumlah	%	Jumlah	%		
1.	Laki-laki	29	65,9 %	240	68,8 %	269	68,5%
2.	perempuan	15	34,1 %	109	31,2 %	124	31,5%
Total		44		349			



Gambar V. 3 Grafik pemilihan moda menurut jenis kelamin



Gambar V. 4 Diagram pemilihan moda menurut jenis kelamin

Hasil pengolahan data survei menunjukkan pada variabel jenis kelamin laki-laki berjumlah 269 responden dan perempuan berjumlah 124 responden. Dari total responden 393 orang, diketahui untuk penggunaan angkutan umum berjumlah 44 orang yang terdiri dari 29 orang (65,9%) laki-laki dan (34,1%) perempuan. Penggunaan kendaraan pribadi berjumlah 349 yang terdiri dari 240 laki-laki (68,8%) dan 109 perempuan (31,2%).

3. Jenis pekerjaan

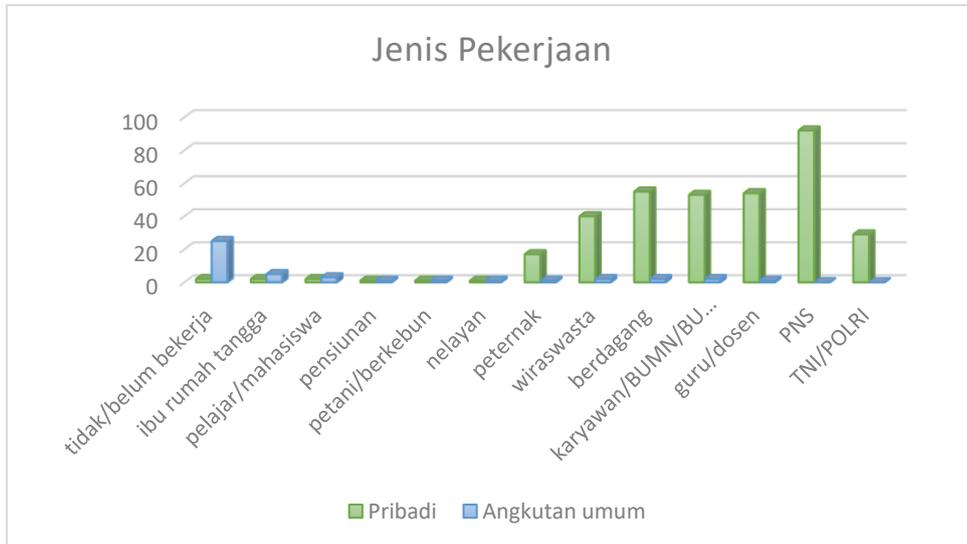
Perolehan hasil analisis variabel jenis pekerjaan terhadap pemilihan moda, dapat dilihat dari tabel dibawah.

Tabel V. 4 Variabel jenis pekerjaan

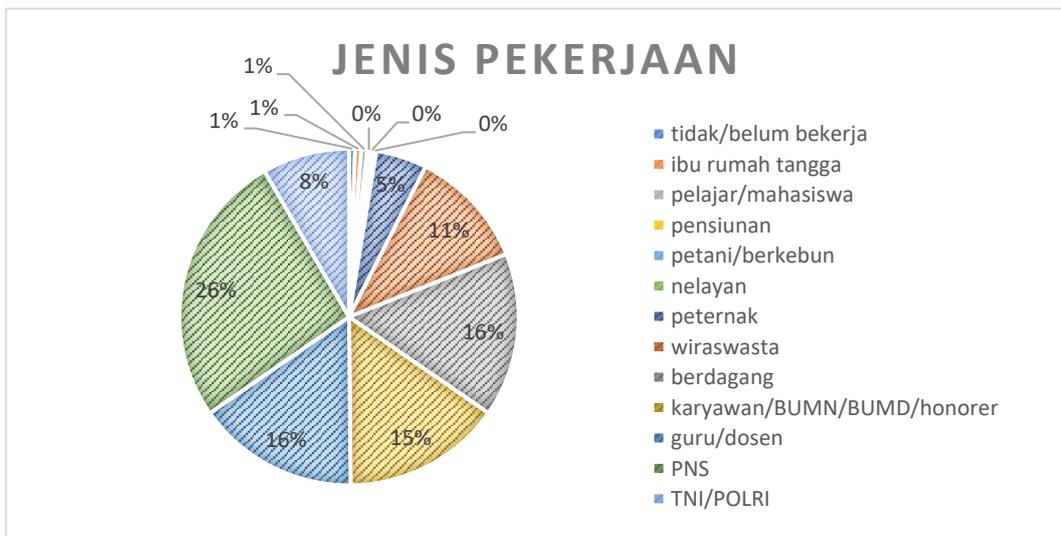
No	Jenis Pekerjaan	Jenis moda				Total	%
		Angkutan Umum		Kendaraan Pribadi			
		Jumlah	%	Jumlah	%		
1	tidak/belum bekerja	25	56,8%	2	0,6%	27	6,9%
2	ibu rumah tangga	5	11,3%	2	0,6%	7	1,7%
3	pelajar/mahasiswa	3	6,8%	2	0,6%	5	1,3%
4	pensiunan	1	2,3%	1	0,2%	2	0,5%
5	petani/berkebun	1	2,3%	1	0,2%	2	0,5%
6	nelayan	1	2,3%	1	0,2%	2	0,5%
7	peternak	1	2,3%	17	4,8%	18	19,8%
8	wiraswasta	2	4,5%	40	11,5%	42	10,6%
9	berdagang	2	4,5%	55	15,8%	57	14,5%
10	karyawan/BUMN/BUMD/honoror	2	4,5%	53	15,2%	55	14%
11	guru/dosen	1	2,3%	54	15,5%	55	14%
12	PNS	0	0%	92	26,4%	92	23,4%
13	TNI/POLRI	0	0%	29	8,3%	29	7,3%
Total		44		349		393	

Hasil pengolahan data survei menunjukkan pada variabel pekerjaan, untuk responden yang tidak/belum bekerja berjumlah 27 responden, ibu rumah tangga berjumlah 7 responden, pelajar/mahasiswa berjumlah 5 responden, pensiunan berjumlah 2 responden, petani berjumlah 2 responden, nelayan berjumlah 2 responden, peternak berjumlah 18 responden, berdagang berjumlah 57 responden, karyawan/BUMN/BUMD/honoror berjumlah 55 responden, guru/dosen

berjumlah 55 responden, PNS berjumlah 92 responden, TNI/POLRI berjumlah 29 responden.



Gambar V. 6 Grafik pemilihan moda menurut jenis pekerjaan



Gambar V. 5 Diagram pemilihan moda menurut jenis pekerjaan

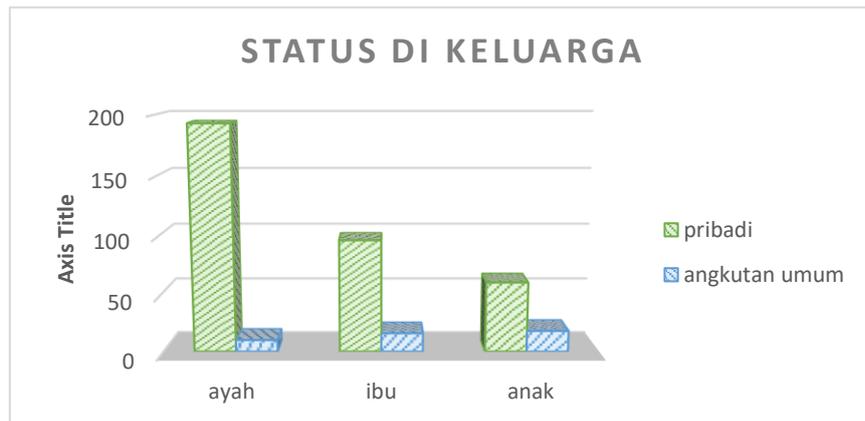
Dari total responden 44 orang yang diketahui menggunakan angkutan umum, paling banyak adalah masyarakat yang tidak/belum bekerja dengan jumlah 25 orang (56,8% dari total pengguna angkutan umum). Sedangkan untuk Pegawai Negeri Sipil dan TNI/POLRI adalah 0%. Penggunaan kendaraan pribadi berjumlah 349 orang yang, dimana didominasi oleh Pegawai Negeri Sipil dengan jumlah 92 responden (26,4%).

4. Status dalam keluarga

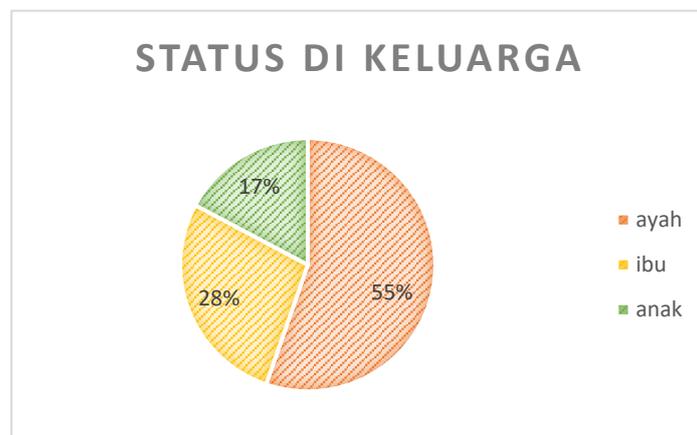
Hasil analisis variabel status dalam keluarga terhadap pemilihan moda, dapat dilihat dari tabel dibawah.

Tabel V. 5 Variabel status dalam keluarga

No	Status dalam Keluarga	Jenis moda				Total	%
		Angkutan Umum		Kendaraan Pribadi			
		Jumlah	%	Jumlah	%		
1.	Ayah	10	22,7	193	55,3	203	51,7
2.	Ibu	16	36,3	96	27,5	112	24,5
3.	Anak	18	40,9	60	17,2	78	19,8
Total		44		349		393	



Gambar V. 7 Grafik pemilihan moda menurut status di keluarga



Gambar V. 8 Diagram pemilihan moda menurut status di keluarga

Hasil pengolahan data survei menunjukkan pada variabel status dalam keluarga, untuk ayah berjumlah 114 responden, ibu 50 responden,

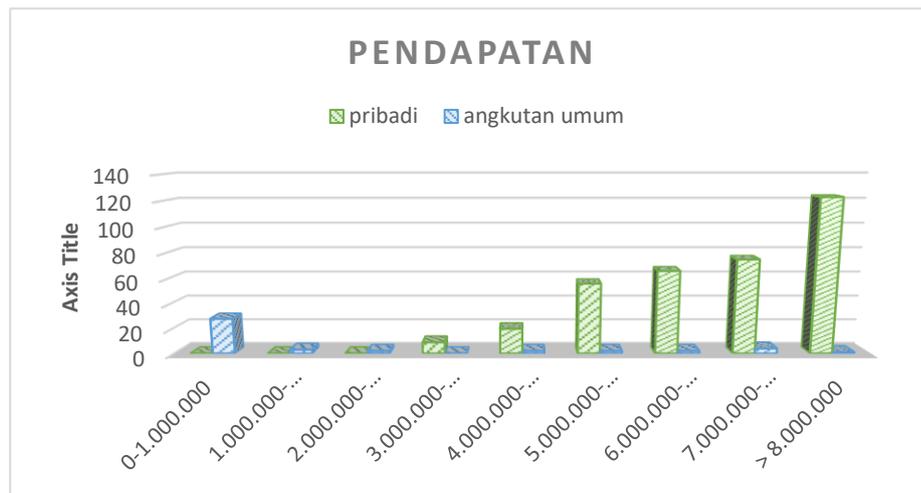
dan anak berjumlah 229 responden. Dari total responden 393 orang, diketahui untuk penggunaan angkutan umum berjumlah 44 orang yang terdiri dari 6 orang (13,6%) ayah, 5 orang (11,4%) ibu dan 33 orang (75 %) anak. Penggunaan kendaraan pribadi berjumlah 349 orang yang terdiri dari 108 orang (30,9%) ayah, 45 orang (12,9%) ibu dan 196 orang (56,1%) anak.

5. Pendapatan

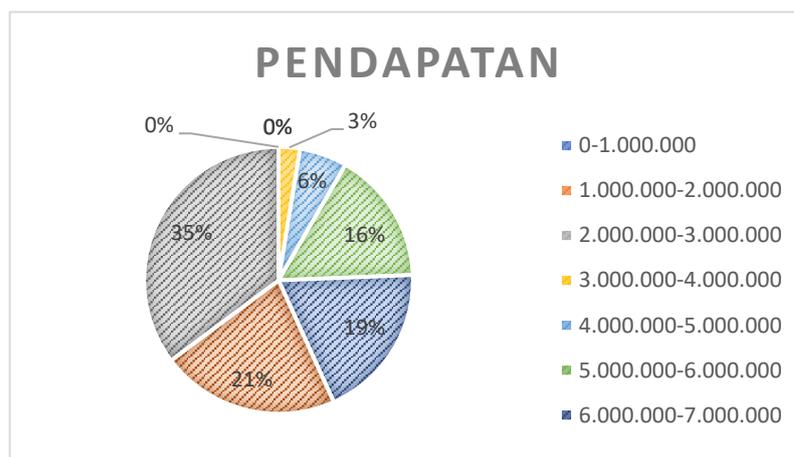
Hasil analisis variabel pendapatan terhadap pemilihan moda, dapat dilihat dari tabel dibawah.

Tabel V. 6 Variabel pendapatan

No	Pendapatan	Jenis moda				Total	%
		Angkutan Umum		Kendaraan Pribadi			
		Jumlah	%	Jumlah	%		
1	0-1.000.000	28	63,6	0	0	28	7,1
2	1.000.000-2.000.000	3	6,8	0	0	3	0,8
3	2.000.000-3.000.000	2	4,5	0	0	2	0,5
4	3.000.000-4.000.000	0	0	9	2,6	9	2,3
5	4.000.000-5.000.000	2	4,5	20	5,7	22	5,6
6	5.000.000-6.000.000	2	4,5	56	16,1	58	14,8
7	6.000.000-7.000.000	2	4,5	66	18,9	68	17,3
8	7.000.000-8.000.000	4	9	75	21,5	79	20
9	> 8.000.000	1	2,3	123	35,2	124	31,5
Total		44		349		393	



Gambar V. 10 Grafik pemilihan moda menurut pendapatan



Gambar V. 9 Diagram pemilihan moda menurut pendapatan

Hasil pengolahan data survei menunjukkan pada variabel pendapatan, untuk responden yang berpendapatan 0-1.000.000 berjumlah 28 responden, 1.000.000-2.000.000 berjumlah 3 responden, 2.000.000-3.000.000 berjumlah 2 responden, 3.000.000-4.000.000 berjumlah 9 responden, 4.000.000-5.000.000 berjumlah 22 responden, 5.000.000-6.000.000 berjumlah 58 responden, 6.000.000-7.000.000 berjumlah 68 responden, 7.000.000-8.000.000 berjumlah 79 responden, >8.000.000 berjumlah 124 responden,

Dari total responden 44 orang yang diketahui menggunakan angkutan umum, kelompok yang memiliki pendapatan 0-1.000.000

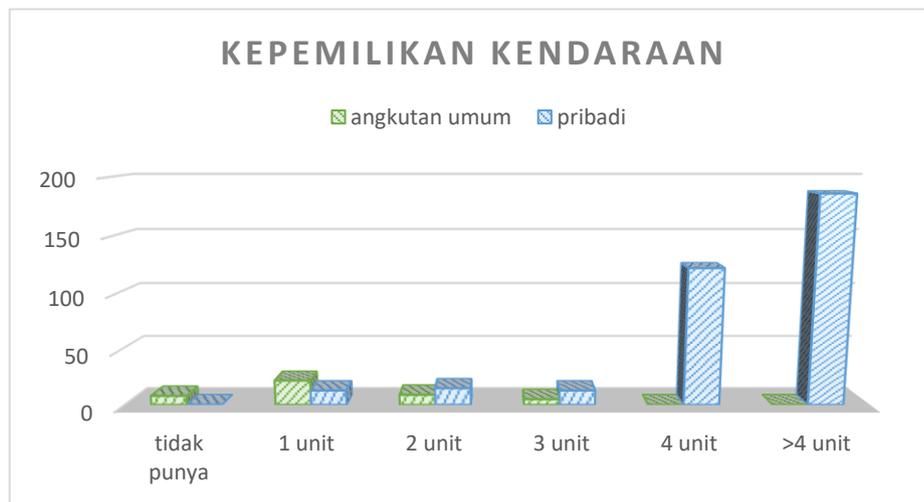
sebanyak 28 orang (63,6%). Penggunaan kendaraan pribadi berjumlah 349 orang yang, dimana didominasi oleh kelompok yang memiliki pendapatan >8.000.000 sebanyak 124 orang (35,2%).

6. Jumlah kendaraan

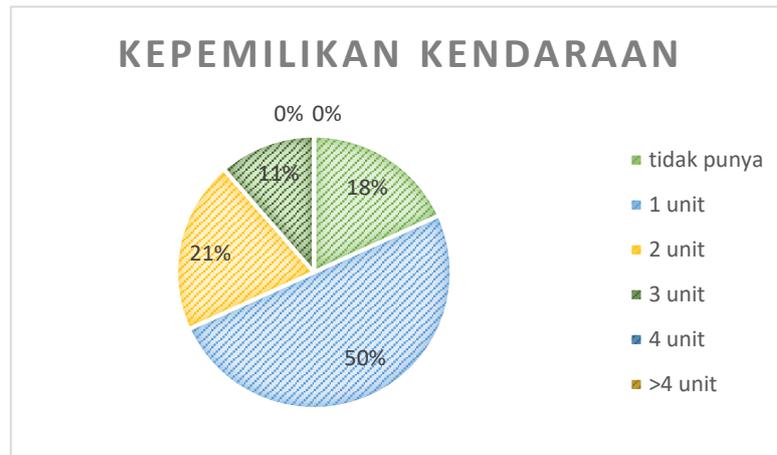
Hasil analisis variabel jumlah kepemilikan kendaraan terhadap pemilihan moda, dapat dilihat dari tabel dibawah.

Tabel V. 7 Variabel kepemilikan kendaraan

No	Jumlah Kendaraan	Jenis moda				Total	%
		Angkutan Umum		Kendaraan Pribadi			
		Jumlah	%	Jumlah	%		
1.	Tidak memiliki	8	18,2	0	0	8	2
2.	1 unit	22	50	13	3,7	35	8,9
3.	2 unit	9	20,5	15	4,3	24	6,1
4.	3 unit	5	11,4	13	3,7	18	4,5
5.	4 unit	0	0	122	34,9	122	31
6.	> 4 unit	0	0	186	53,3	186	47,3
Total		44		349		393	



Gambar V. 11 Grafik pemilihan moda menurut kepemilikan kendaraan



Gambar V. 12 Diagram pemilihan moda menurut kepemilikan kendaraan

Hasil pengolahan data survei menunjukkan pada variabel kepemilikan kendaraan, untuk responden yang tidak memiliki kendaraan berjumlah 8 orang, kepemilikan 1 unit berjumlah 8 orang, 2 unit berjumlah 8 orang, 3 unit berjumlah 8 orang, 4 unit berjumlah 8 orang, dan lebih dari 4 unit 185 orang.

Dari total responden yang diketahui menggunakan angkutan umum, kelompok terbanyak ditemukan untuk yang tidak memiliki kendaraan 1 unit sebanyak 22 orang (50%). Sedangkan pada angkutan pribadi didominasi orang yang memiliki >4 unit sebanyak 186 orang (53,3%)

7. Jumlah anggota keluarga

Hasil analisis variabel jumlah anggota keluarga terhadap pemilihan moda, dapat dilihat dari tabel dibawah.

Tabel V. 8 Variabel jumlah keluarga

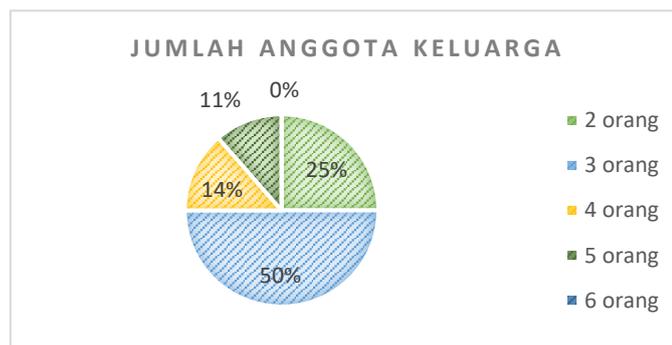
No	Jumlah Keluarga	Jenis moda				Total	%
		Angkutan Umum		Kendaraan Pribadi			
		Jumlah	%	Jumlah	%		
1.	2 orang	11	25	69	19,8	80	22,9
2.	3 orang	22	50	142	40,7	164	46,9
3.	4 orang	6	13,6	70	20	76	21,8
4.	5 orang	5	11,3	44	12,6	49	14,0
5.	6 orang	0	0	24	6,9	24	6,9
Total		44		349		393	



Gambar V. 13 Grafik pemilihan moda menurut anggota keluarga

Hasil pengolahan data survei menunjukkan pada variabel jumlah keluarga, untuk keluarga responden yang berjumlah 2 orang sebanyak 80 responden, 3 orang sebanyak 164 responden, 4 orang sebanyak 76 responden, 5 orang sebanyak 49 responden, dan 6 orang sebanyak 24 responden.

Dari total responden 44 orang yang diketahui menggunakan angkutan umum, paling banyak adalah masyarakat yang beranggotakan 3 orang dengan jumlah 22 orang (50% dari total pengguna angkutan umum).

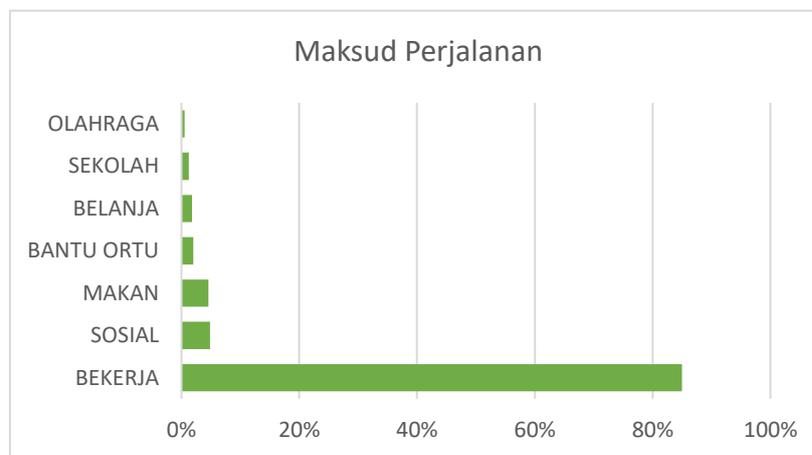


Gambar V. 14 Diagram pemilihan moda menurut anggota keluarga

Penggunaan kendaraan pribadi berjumlah 349 orang yang, dimana didominasi oleh keluarga yang beranggotakan 3 orang dengan jumlah 142 responden (40,7%).

8. Maksud perjalanan

Berdasarkan hasil survei terhadap warga dikawasan CBD Kabupaten Jepara, ditemukan beberapa maksud perjalanan yang dilakukan baik menggunakan kendaraan angkutan umum maupun kendaraan pribadi. Dari berbagai jenis jawaban dari masyarakat, dapat dikelompokkan menjadi 7 jenis kegiatan, yaitu olahraga, sekolah, berbelanja, membantu orangtua, membeli makan, bersosial, dan bekerja. Persentase dari setiap kegiatan dapat dilihat pada tabel dibawah ini :



Gambar V. 15 Grafik maksud perjalanan

Sesuai dengan perolehan data diatas, dapat diketahui untuk kegiatan sekolah dan olahraga sebesar 1%, belanja dan membantu orang tua sebesar 2%, sosial dan mencari makan sebesar 5% dan bekerja sebesar 85%. Persentase untuk bekerja sangat banyak mengingat responden yang didominasi adalah para pekerja dan pegawai, dan responden yang diambil hanyalah orang yang tinggal dan melakukan kegiatan sehari-hari di Kawasan CBD/perkotaan saja, mengingat Batasan masalah pada penelitian ini adalah Kawasan CBD. Selain bekerja, kegiatan berupa sekolah sangat sedikit diakibatkan untuk responden pelajar/mahasiswa hanya 5 orang.

5.2 Analisis Korelasi/Faktor yang Berpengaruh dalam Pemilihan Moda

Penelitian ini melihat nilai korelasi dan melakukan analisis korelasi untuk melihat bagaimana variabel independen (X) mempengaruhi variabel dependen (Y). Korelasi produk-momen diwakili oleh (r), dengan koefisien positif maksimum = 1

dan koefisien negatif maksimum = -1, dengan minimum 0. Analisis pada penelitian ini dilakukan dengan menggunakan software SPSS versi 26.0 dan menghasilkan data seperti berikut :

Tabel V. 9 Analisis korelasi

Variabel	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7
Faktor	Usia	Jenis kelamin	Jenis pekerjaan	Status di keluarga	Pendapatan	Jumlah kendaraan	Jumlah anggota keluarga
Koef. koreasi	0.419	-0.019	0.719	-0.128	0.701	0.699	0.097
Sig.	0.000	0.701	0.000	0.011	0.000	0.000	0.054

Dari perhitungan analisis korelasi diatas, diketahui bahwa dari ketujuh variabel bebas terdapat tiga variabel yang memiliki pengaruh kuat terhadap variabel (Y) pemilihan moda. Ketiga variabel tersebut adalah jenis pekerjaan (X_3), pendapatan (X_5), dan jumlah kendaraan (X_6). Angka korelasi dari variabel jenis pekerjaan adalah sebesar 0.719, kemudian variabel pendapatan adalah sebesar 0.701, dan variabel jumlah kendaraan sebesar 0.699.

Dari variabel diatas, dilakukan analisis uji korelasi dengan menggunakan uji Z dengan menggunakan pengambilan keputusan sebagai berikut :

1. Jika nilai (p-value) > signifikansi (0.05), artinya variabel *independent* tidak berpengaruh terhadap variabel *dependent*.
2. Jika nilai (p-value) < signifikansi (0.05), artinya variabel *independent* berpengaruh terhadap variabel *dependent*.

Merujuk dari data diatas terdapat keempat variabel yaitu, usia, jenis kelamin, status dalam keluarga, dan jumlah anggota keluarga tidak digunakan pada analisis berikutnya, hal tersebut dikarenakan tidak memiliki pengaruh terhadap pemilihan moda dimana angka korelasi (r) kurang dari 0,5 .

5.3 Analisis Probabilitas Tiap Variabel

5.3.1 Persamaan regresi

Setelah dilakukan analisis korelasi, selanjutnya dilakukan uji analisis regresi binary logic dengan menggunakan software SPSS versi 26.0 dan menghasilkan keluaran sebagai berikut :

Tabel V. 10 Analisis *logistic binary logic*

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 1^a	Pendapatan	0,742	0,135	30,431	1	,000	2,101
	Jum.	1,735	0,331	27,445	1	,000	5,668
	Kepemilikan kendaraan						
	Constant	-6,823	1,203	32,143	1	,000	0,001

Hasil analisis regresi pada tabel diatas diperoleh persamaan dalam pemilihan moda sebagai berikut :

$$Y = -6,823 + 0,742 (x_1) + 1,735 (x_2)$$

Keterangan :

$$Y = \text{Pemilihan moda}$$

$$x_1 = \text{Pendapatan}$$

$$x_2 = \text{Kepemilikan kendaraan}$$

Setelah diperoleh persamaan diatas, selanjutnya masuk pada rumus probabilitas sebagai berikut :

$$\text{Probabilitas} = \frac{e^{-6,823+0,742(\text{pendapatan})+1,735(\text{kepemilikan kendaraan})}}{1 + e^{-6,823+0,742(\text{pendapatan})+1,735(\text{kepemilikan kendaraan})}}$$

$$P = \frac{e^{-6,823+0,742(9)+1,735(5)}}{1 + e^{-6,823+0,742(9)+1,735(5)}}$$

$$P = \frac{5064,445}{5065,445}$$

$$P = 0,9998 \Rightarrow 99,98\% \text{ (memilih kendaraan pribadi)}$$

Dari perhitungan rumus probabilitas diatas, diperoleh untuk skenario responden ke-1, dimana memiliki pendapatan yang termasuk kategori 9 (> Rp.8.000.000,~), dan kepemilikan kendaraan lebih dari empat unit, menghasilkan nilai probabilitas sebesar 0,9998, yang berarti akan memilih menggunakan kendaraan pribadi sebesar 99,98 %.

Untuk skenario responden ke-95, memiliki pendapatan kategori 2 (1.000.000-2.000.000) dengan jumlah kendaraan 1 unit, memiliki probabilitas 0,0264, yang artinya kemungkinan menggunakan kendaraan pribadi sebesar 2,64%.

5.3.2 Uji Keseluruhan Model Regresi Logistik Biner

Uji ini dilakukan untuk melihat kualitas dari data. Pada keluaran SPSS ditemukan tabel *iteration history* dan tabel *model summary* seperti pada tabel dibawah ini:

Tabel V. 11 Iteration History

Iteration	-2 Log likelihood		Coefficients
			Constant
Step 0	1	287,579	1,552
	2	275,842	1,988
	3	275,566	2,068
	4	275,565	2,071
	5	275,565	2,071

Tabel V. 12 Model summary

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	56,719 ^a	0,427	0,847

Dari kedua tabel diatas, kita dapat membandingkan angka *-2 Log likelihood* pada tabel *iteration history* dan tabel *model summary* diperoleh hasil 275,565 dan 56,719. Dari temuan tersebut dapat diketahui *-2 Log likelihood* pada *step 1 model summary* mengalami penurunan, dari 275,565 menjadi 56,719. Penurunan tersebut dapat diartikan bahwa model regresi logistik biner dapat diterima.

5.3.3 Uji Kelayakan Model

Uji selanjutnya adalah uji kelayakan model (*Godnes of Fit Test*) dapat dilakukan dengan melihat tabel *Hosmer and Lemeshow Test* yang dapat diukur dengan nilai *Chi-Square*. dengan syarat pengambilan keputusan sebagai berikut :

1. Jika nilai probabilitas (*P-Value*) $\leq 0,05$ (nilai signifikan), maka H_0 ditolak. Hal ini berarti terdapat perbedaan yang signifikan antara data dan model.
2. Jika nilai probabilitas (*P-Value*) $\geq 0,05$ (nilai signifikan), maka H_0 diterima. Hal ini berarti tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara data dan model

Tabel V. 13 Hosmer and Lemeshow Test

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	56,719 ^a	0,427	0,847

Dari perolehan spss seperti pada tabel diatas, diketahui untuk nilai signifikansi dari model adalah 0,847. Hal tersebut menunjukkan bahwa nilai sig. model > 0.05 sehingga model dapat diterima. Artinya tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara data dan model. Sehingga model regresi dapat diterima dan digunakan.

5.3.4 Uji Hipotesis

Uji hipotesis ini dilakukan untuk menguji hipotesis yang diajukan dari analisis regresi logistik biner yang telah dilakukan pada tahapan sebelumnya. Uji ini dilakukan mengetahui apakah variabel independent yang telah lolos uji korelasi dan uji model regresi pada tahap analisis sebelumnya memiliki pengaruh yang signifikan terhadap variabel dependent pada penelitian ini. Uji hipotesis yang digunakan pada penelitian ini adalah uji – uji sebagai berikut :

1. Uji *Chi-Square*

Uji hipotesis *Chi-Square* ini dapat dilihat dari tabel pada hasil keluaran SPSS pada tabel Omnibus Test dengan syarat sebagai berikut :

1. Jika X^2 hitung $> X^2$ tabel dan (*P-Value*) $< 0,05$ maka H_0 ditolak dan H_1 diterima. Artinya, variabel independent mempengaruhi variabel dependent.

2. Jika X^2 hitung $< X^2$ tabel dan $(P\text{-}Value) > 0,05$ maka H_0 diterima dan H_1 ditolak. Artinya, variabel independent tidak mempengaruhi variabel dependent.

Dari proses analisis yang dilakukan dengan menggunakan aplikasi SPSS didapatkan tabel Omnibus Test yang digunakan untuk mengetahui hasil uji hipotesis menggunakan nilai *Chi-Square*. Tabel Omnibus Test dapat dilihat dibawah ini :

Tabel V. 14 Omnibus Tests of Model Coefficients

		Chi-square	df	Sig.
Step 1	Step	218,847	2	0
	Block	218,847	2	0
	Model	218,847	2	0

Pada tabel omnibus test dapat dilihat bahwa nilai X^2 hitung (*Chi-Square*) sebesar 218,847 , dengan nilai X^2 tabel sebesar 5,991 dilihat pada tabel df *chi-square* dengan signifikan $\alpha = 0,05$. Maka, diperoleh hasil nilai X^2 hitung sebesar 218,847 $> X^2$ tabel yaitu 5,991 dan nilai signifikan (p-value) 0,000 $< 0,05$. Sehingga H_0 ditolak dan H_1 diterima, artinya variabel *independent* mempengaruhi variabel *dependent*.

2. Uji Wald

Uji ini dilakukan untuk mengetahui apakah setiap variabel bebas memiliki pengaruh yang signifikan terhadap koefisien konstan regresi logistik. Dari keluaran SPSS diperoleh hasil analisis seperti berikut :

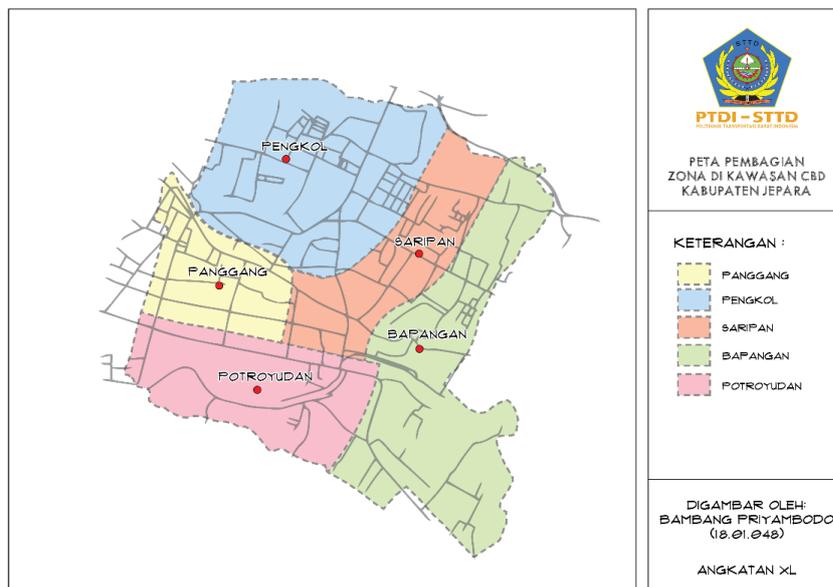
Tabel V. 15 Hasil *output logistic binary logic*

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 1^a	pendapatan	0,742	0,135	30,431	1	,000	2,101
	jum. Kepemilikan kendaraan	1,735	0,331	27,445	1	,000	5,668
	Constant	-6,823	1,203	32,143	1	,000	0,001

Dari hasil keluaran SPSS diatas, ada atau tidaknya pengaruh dari variabel independen terhadap dependen dapat kita lihat pada kolom signifikansi. Apabila nilai signifikansi kurang dari 0,05 maka artinya ada pengaruh variabel independen terhadap dependen, namun apabila lebih

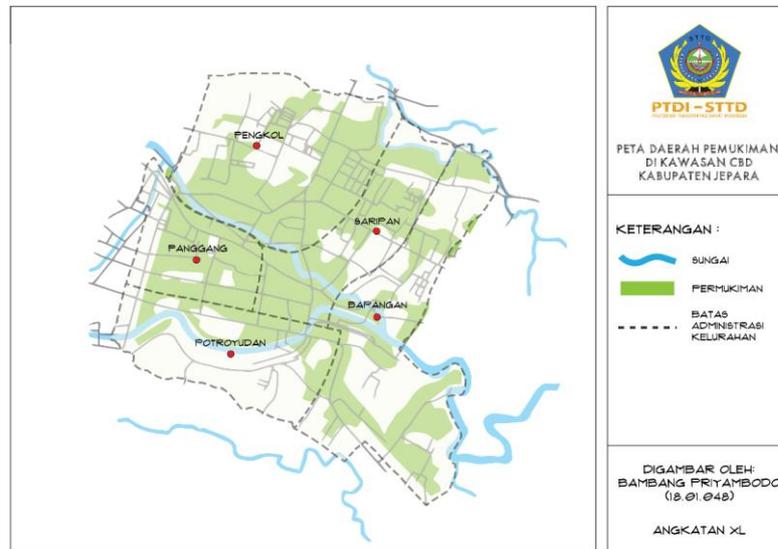
dari 0,05 berarti tidak ada pengaruh antara variabel independen terhadap dependen. Berdasarkan tabel diatas, baik variabel jenis pekerjaan, pendapatan, dan jumlah kendaraan memiliki nilai signifikansi dibawah 0,05 yang berarti ketiga variabel tersebut memiliki pengaruh terhadap variabel dependen, yaitu pemilihan moda.

5.4 Gambaran Transportasi di Kawasan CBD



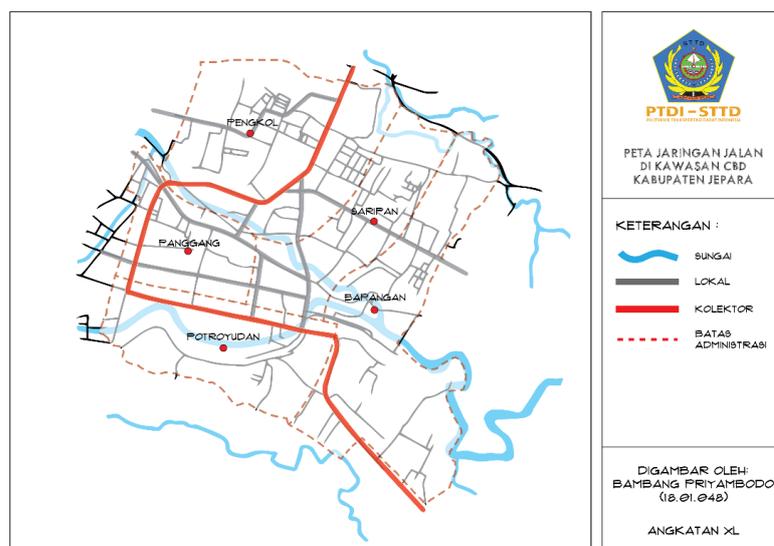
Gambar V. 16 Peta zona di kawasan CBD Kab. Jepara

Berdasarkan data sekunder yang diperoleh dari dinas terkait, dilakukan seleksi pada daerah yang menjadi fokus kajian penelitian ini. Sesuai hasil penelitian TIM PKL Kabupaten Jepara, kawasan CBD mencakup lima kelurahan, yaitu Panggang, Pengkol, Saripan, Bapangan, dan Potroyudan. Pembagian menurut administrasi kelurahan dilakukan untuk menyesuaikan daerah asal responden yang terjaring dalam survei wawancara rumah tangga.



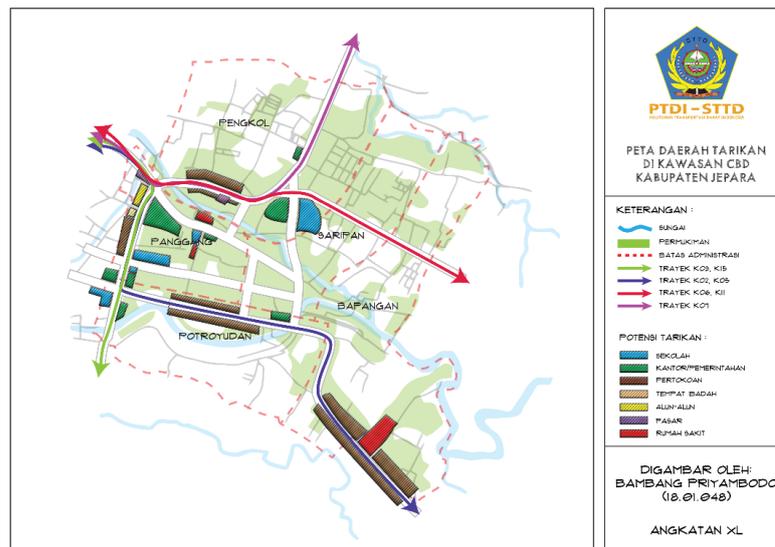
Gambar V. 17 Peta daerah pemukiman di kawasan CBD Kab. Jepara

Pada gambar diatas memberikan informasi mengenai daerah pemukiman di kelima kelurahan. Sesuai data dari Badan Pusat Statistik Kabupaten Jepara, kelurahan Panggang ditempati penduduk dengan jumlah 3.294 jiwa, kemudian kelurahan Pengkol sejumlah 6.146 jiwa, kelurahan saripan berjumlah 4.447 jiwa, selanjutnya untuk kelurahan bapangan 4.809 jiwa, dan pada kelurahan potroyudan ditempati penduduk sebanyak 3.273 jiwa. Sesuai gambar diatas, pemberian warna hijau adalah tata guna lahan permukiman, biru adalah sungai, dan garis putus-putus adalah garis batas administrasi pembagian zona.



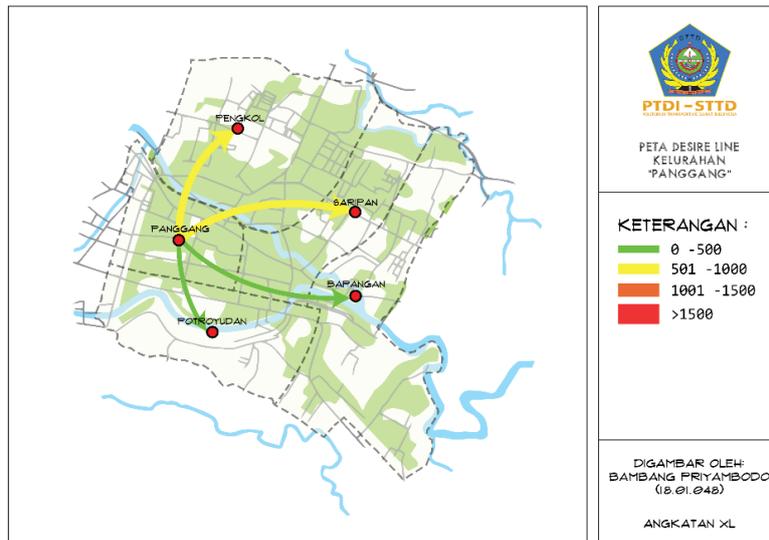
Gambar V. 18 Peta jaringan jalan di kawasan CBD Kab. Jepara

Selanjutnya adalah gambaran mengenai jaringan jalan yang ada dikawasan CBD Kabupaten Jepara. Sesuai dengan keterangan legenda, warna biru mewakili garis sungai, warna abu-abu adalah jalan lokal, dan warna merah adalah jalan kolektor.



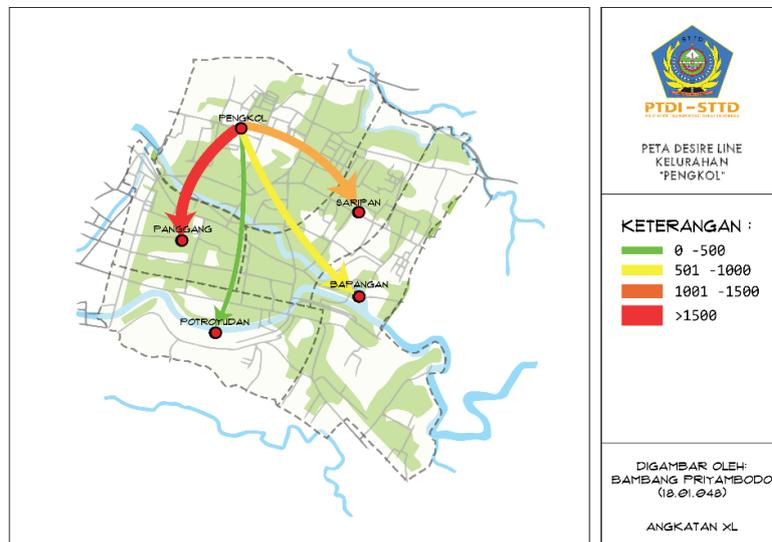
Gambar V. 19 Peta daerah tarikan di kawasan CBD Kab. Jepara

Selanjutnya adalah peta yang menggambarkan mengenai daerah-daerah yang berpotensi memberikan tarikan di kawasan CBD Kabupaten Jepara. Sesuai informasi yang tertera pada gambar, warna biru menggambarkan lokasi sekolah – sekolah yang berada di daerah kajian penelitian. Warna hijau memberikan informasi mengenai lokasi kantor-kantor dan pusat pemerintahan. Warna coklat pada peta menunjukkan daerah tersebut adalah kawasan pertokoan. warna coklat muda adalah tempat ibadah, dimana disana ada masjid raya dan klenteng. Warna kuning adalah alun-alun yang setiap pagi dan sore banyak pengunjung untuk melakukan olahraga ataupun nongkrong. Warna ungu adalah pasar yang terdapat di kawasan perkotaan. Sedangkan untuk warna merah memberikan informasi mengenai lokasi rumah sakit yang ada wilayah kajian.



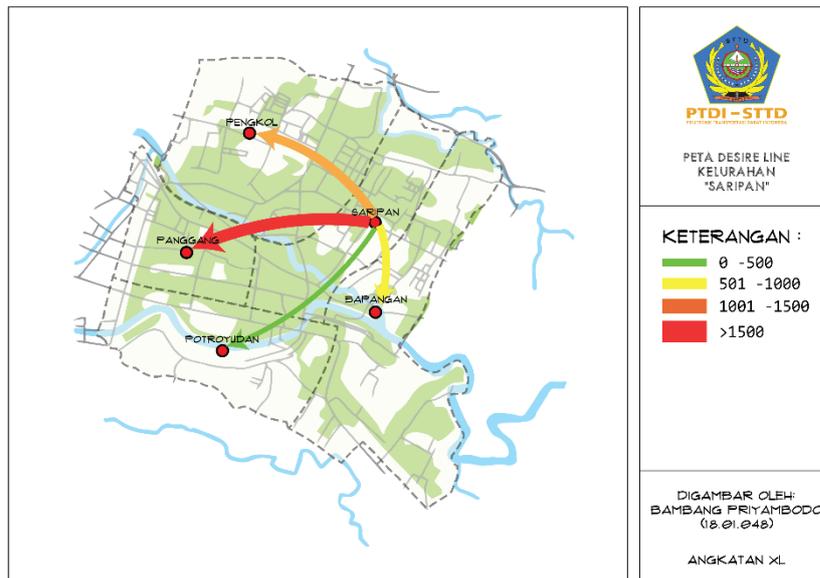
Gambar V. 21 Desire line Panggang

Diketahui daerah panggang memiliki populasi sebanyak 3.294 jiwa, dimana untuk sebaran penduduk terbanyak kedaerah pengkol sebanyak 889 perjalanan orang/hari, dan sebaran paling sedikit 231 perjalanan orang/hari menuju Potroyudan.



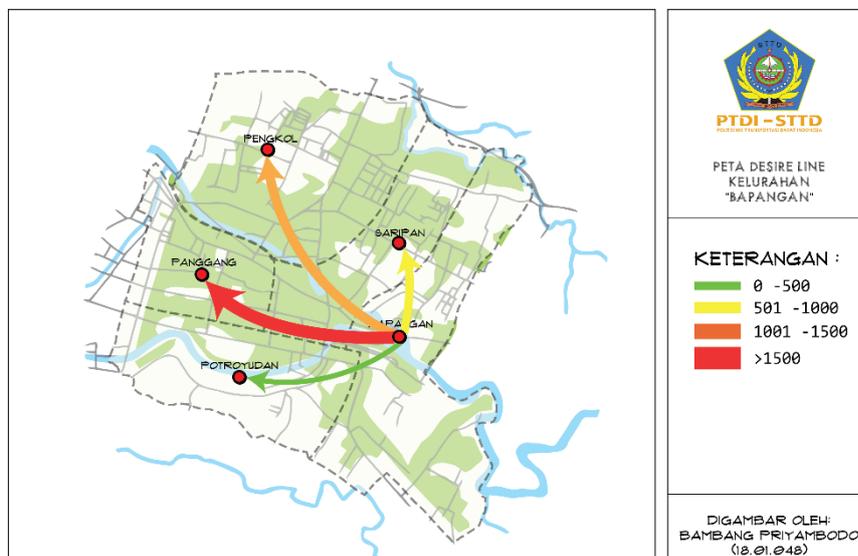
Gambar V. 20 Desire line Pengkol

Daerah Pengkol memiliki populasi sebanyak 6.146 jiwa, dimana untuk sebaran penduduk terbanyak kedaerah Panggang sebanyak 2.213 perjalanan orang/hari, dan sebaran paling sedikit 430 perjalanan orang/hari menuju Potroyudan.



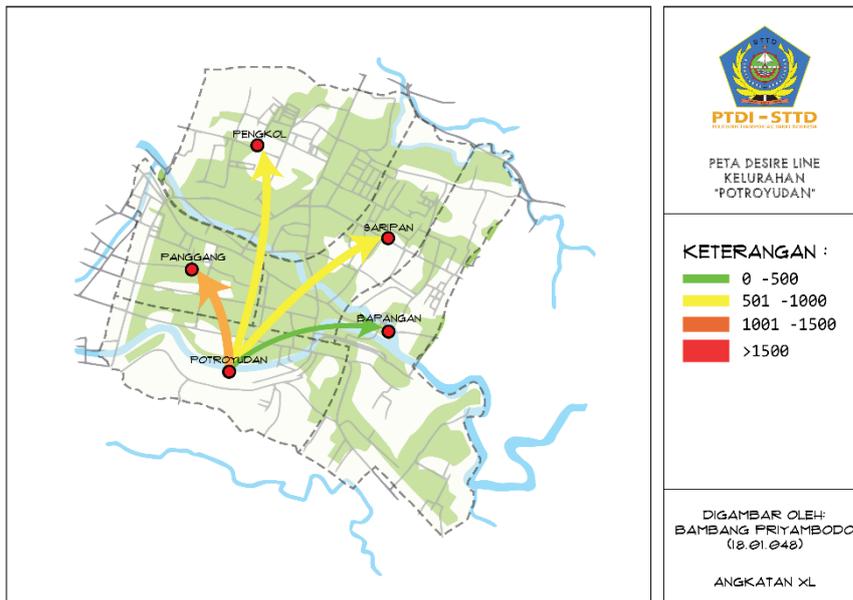
Gambar V. 23 Desire line Saripan

Pada daerah Saripan memiliki populasi sebanyak 4.447 jiwa, dimana untuk sebaran penduduk terbanyak kedaerah Panggang sebanyak 1.601 perjalanan orang/hari, dan sebaran paling sedikit 311 perjalanan orang/hari.



Gambar V. 22 Desire line Bapangan

Diketahui daerah Bapangan memiliki populasi sebanyak 4.809 jiwa, dimana untuk sebaran penduduk terbanyak kedaerah Panggang sebanyak 1.731 perjalanan orang/hari, dan sebaran paling sedikit 337 perjalanan orang/hari.



Gambar V. 24 Desire line Potroyudan

Diketahui daerah Potroyudan memiliki populasi sebanyak 3.273 jiwa, dimana untuk sebaran penduduk terbanyak kedaerah Panggang sebanyak 1.178 perjalanan orang/hari, dan sebaran paling sedikit 425 perjalanan orang/hari.

BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan analisis data dan pembahasan yang telah dilakukan, dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Karakteristik pelaku perjalanan terhadap pemilihan moda angkutan di kawasan CBD Kabupaten Jepara terdiri dari : usia, jenis kelamin, pekerjaan, status di keluarga, pendapatan, jumlah kepemilikan kendaraan pribadi, jumlah anggota keluarga.
2. Faktor yang berpengaruh dalam pemilihan moda di kawasan CBD Kabupaten Jepara adalah variabel pekerjaan dengan nilai (r) korelasi sebesar 0.719, pendapatan dengan nilai (r) korelasi sebesar 0.701, dan jumlah kepemilikan kendaraan pribadi dengan nilai (r) korelasi sebesar 0.699.
3. Probabilitas dalam pemilihan angkutan umum dan pribadi dikawasan CBD dapat diketahui dengan persamaan regresi logistik biner sebagai berikut :

$$Y = -6,823 + 0,742 (\text{pendapatan}) + 1,735 (\text{kepemilikan kendaraan})$$

Setelah diperoleh persamaan diatas kemudian masuk pada rumus probabilitas :

$$P(y = 1) = \frac{e^{-6,823+0,742(\text{pendapatan})+1,735(\text{kepemilikan kendaraan})}}{1 + e^{-6,823+0,742(\text{pendapatan})+1,735(\text{kepemilikan kendaraan})}}$$

Sehingga apabila nilai probabilitas $> 0,5$ berarti individu memilih kendaraan pribadi, dan apabila $< 0,5$ berarti memilih angkutan umum.

4. Berdasarkan kombinasi antara hasil analisis data dengan kondisi eksisting. Diperoleh gambaran mengenai CBD di Kabupaten Jepara, baik dari sisi tata

guna lahan (peta administrasi, permukiman, jaringan jalan, trayek angkutan umum, potensi tarikan) dan peta *desire line* yang menggambarkan pola pergerakan masyarakat. Berdasarkan informasi tersebut dapat dilihat daerah yang sudah terlayani angkutan dan yang belum, sehingga diharapkan dapat memberikan sumbangan informasi untuk perencanaan di wilayah CBD di Kabupaten Jepara agar bisa tepat sasaran.

6.2 Saran

1. Setiap penelitian pemilihan moda, selain faktor sosial ekonomi dan sosial demografi perlu mempertimbangkan aspek psikologis seseorang. Hal tersebut dikarenakan setiap individu memiliki kondisi yang berbeda-beda. Sehingga hal tersebut mempengaruhi dalam mengambil keputusan dalam memilih moda.
2. Perlu dilakukan penelitian dengan metode kualitatif, sehingga bisa diperoleh beberapa aspek baru yang mempengaruhi seseorang dalam menentukan pilihan moda yang akan digunakan.
3. Pada jenis pekerjaan dan pendapatan bisa ditambahkan kategorisasi, sehingga bisa lebih terperinci lagi.
4. Diharapkan dalam melakukan perencanaan transportasi, baik sarana maupun sarana diawali dengan survei pendahuluan pemilihan moda. Sehingga dapat diketahui gambaran di lapangan mengenai kondisi masyarakat, tata guna lahan, dan data demografi dalam analisisnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, S. (2002). *Metodologi Penelitian Suatu Pendekatan Proposal*. Jakarta: PT. Rineka Cipta.
- Bowersox, D., Closs, D., Cooper, M., & Bowersox, J. (2013). *Supply Chain Logistics Management* (Vol. Fourth Edition). Singapore: McGraw-Hill.
- Ghozali, I. (2018). *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 25*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Hariyanto, & Muchlas, S. (2011). *Konsep dan Model Pendidikan Karakter*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya.
- Harlan, J. (2078). *Analisis Regresi Logistik*. Depok: Gunadarma.
- Margono. (2004). *Metodologi Penelitian Pendidikan*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Miro, F. (2005). *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi*. Jakarta: Erlangga.
- Morlok , E. (1978). *Pengantar Teknik dan Perencanaan*. Yogyakarta: Penerbit Erlangga.
- Permenhub. (2019). *Peraturan Menteri Perhubungan No. 15 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek*.
- Rizqi, A. E. (2008). Kaitan Karakteristik Keluarga Terhadap Pemilihan Moda Untuk Perjalanan Pelajar Di Kabupaten Sidoarjo Dengan Metode. *Skripsi PTDI-STTD*.
- Statistik, B. P. (2022). *JEPARA REGENCY IN FIGURES 2021*. Jepara: BPS.
- Sugiyono. (2017). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung.: Alfabeta.
- Tamin, O. Z. (2000). *perencanaan dan permodelan transportasi*. bandung.
- Tampil, Y. A., Komalig, H., & Langi, Y. (2017). Analisis Regresi Logistik Untuk Menentukan Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Indeks Prestasi Kumulatif (IPK) Mahasiswa FMIPA. *Jdc, 6*.
- Walpole, R. (2012). (2012). *Probability & Statistics for Engineers & Scientists, 9th ed. Boston.:* Boston.: Pearson Education, Inc.
- Warpani, P., & Suwadjoko. (2002). *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: Penerbit ITB.
- Wibowo, A. (2012). *Menjawab Tantangan KrisisMultidimensional*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.

LAMPIRAN

Lampiran 1. Analisis Korelasi

Hasil keluaran SPSS versi 26.0

Correlations									
		moda yang digunakan	usia	jenis kelamin	jenis pekerjaan	status dalam keluarga	pendapatan	jum. kendaraan	jum. anggota keluarga
moda yang digunakan	Pearson Correlation	1	,419**	-0,019	,719**	-,128*	,701**	,699**	0,097
	Sig. (2-tailed)		0,000	0,701	0,000	0,011	0,000	0,000	0,054
	N	393	393	393	393	393	393	393	393
usia	Pearson Correlation	,419**	1	-0,066	,299**	-,256**	,230**	,283**	-0,031
	Sig. (2-tailed)	0,000		0,195	0,000	0,000	0,000	0,000	0,539
	N	393	393	393	393	393	393	393	393
jenis kelamin	Pearson Correlation	-0,019	-0,066	1	-0,023	,362**	-0,010	0,021	0,057
	Sig. (2-tailed)	0,701	0,195		0,646	0,000	0,837	0,673	0,263
	N	393	393	393	393	393	393	393	393
jenis pekerjaan	Pearson Correlation	,719**	,299**	-0,023	1	-0,023	,636**	,527**	,111*
	Sig. (2-tailed)	0,000	0,000	0,646		0,645	0,000	0,000	0,027
	N	393	393	393	393	393	393	393	393
status dalam keluarga	Pearson Correlation	-,128*	-,256**	,362**	-0,023	1	-0,048	-0,048	,218**
	Sig. (2-tailed)	0,011	0,000	0,000	0,645		0,341	0,342	0,000
	N	393	393	393	393	393	393	393	393
pendapatan	Pearson Correlation	,701**	,230**	-0,010	,636**	-0,048	1	,474**	,144**
	Sig. (2-tailed)	0,000	0,000	0,837	0,000	0,341		0,000	0,004
	N	393	393	393	393	393	393	393	393
jum. kendaraan	Pearson Correlation	,699**	,283**	0,021	,527**	-0,048	,474**	1	,112*
	Sig. (2-tailed)	0,000	0,000	0,673	0,000	0,342	0,000		0,026
	N	393	393	393	393	393	393	393	393
jum. anggota keluarga	Pearson Correlation	0,097	-0,031	0,057	,111*	,218**	,144**	,112*	1
	Sig. (2-tailed)	0,054	0,539	0,263	0,027	0,000	0,004	0,026	
	N	393	393	393	393	393	393	393	393

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Lampiran 2. Analisis Regresi Logistik Biner

Hosmer and Lemeshow Test			
Step	Chi-square	df	Sig.
1	1,991	8	0,981

Variables in the Equation									
		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95% C.I. for EXP(B)	
								Lower	Upper
Step 1 ^a	pendapatan	0,742	0,135	30,431	1	0,000	2,101	1,614	2,735
	jum. kendaraan	1,735	0,331	27,445	1	0,000	5,668	2,962	10,848
	Constant	-6,823	1,203	32,143	1	0,000	0,001		

a. Variable(s) entered on step 1: pendapatan, jum. kendaraan.

Dari tabel Variabel *in the equation* diperoleh persamaan regresi sebagai berikut:

$$Y = -6,823 + 0,742(x_1) + 1,735(x_2)$$

Keterangan :

$$Y = \text{pemilihan moda}$$

$$x_1 = \text{Pendapatan}$$

$$x_2 = \text{Kepemilikan kendaraan}$$

Rumus untuk memperoleh angka probabilitas :

$$P(y = 1) = \frac{e^{-6,823+0,742(\text{pendapatan})+1,735(\text{kepemilikan kendaraan})}}{1 + e^{-6,823+0,742(\text{pendapatan})+1,735(\text{kepemilikan kendaraan})}}$$

Kategorisasi variabel pendapatan

Kode	Pendapatan
1	0-1.000.000
2	1.000.000-2.000.000
3	2.000.000-3.000.000
4	3.000.000-4.000.000
5	4.000.000-5.000.000
6	5.000.000-6.000.000
7	6.000.000-7.000.000
8	7.000.000-8.000.000
9	> 8.000.000

Kategorisasi variabel kepemilikan kendaraan

Nomor	Kepemilikan kendaraan
1	0
2	1
3	2
4	3
5	4
6	>4

Lampiran 3. Uji Kelayakan Model & Uji Chi-Square.

Block 0: Beginning Block

Iteration	-2 Log likelihood	Coefficients Constant
Step 0		
1	287,579	1,552
2	275,842	1,988
3	275,566	2,068
4	275,565	2,071
5	275,565	2,071

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	56,719 ^a	,427	,847

a. Estimation terminated at iteration number 8 because parameter estimates changed by less than ,001.

- a. Constant is included in the model.
- b. Initial -2 Log Likelihood: 275,565
- c. Estimation terminated at iteration number 5 because parameter estimates changed by less than ,001.

Terdapat penurunan nilai (*-2 log likelihood*), dimana pada tabel *iteration history* bernilai 275,565 kemudian menurun menjadi 41,040 pada tabel *model summary*. Penurunan angka tersebut memiliki arti bahwa model tersebut cocok.

	Chi-square	df	Sig.
Step 1			
Step	218,847	2	0
Block	218,847	2	0
Model	218,847	2	0

Chi Square Tabel

v	α (alpha)									
	0,995	0,99	0,975	0,95	0,9	0,1	0,05	0,025	0,01	0,005
1	0,0000	0,0002	0,0010	0,0039	0,0158	2,7055	3,8415	5,0239	6,6349	7,8794
2	0,0100	0,0201	0,0506	0,1026	0,2107	4,6052	5,9915	7,3778	9,2103	10,5966
3	0,0717	0,1148	0,2158	0,3518	0,5844	6,2514	7,8147	9,3484	11,3449	12,8382
4	0,2070	0,2971	0,4844	0,7107	1,0636	7,7794	9,4877	11,1433	13,2767	14,8603
5	0,4117	0,5543	0,8312	1,1455	1,6103	9,2364	11,0705	12,8325	15,0863	16,7496
6	0,6757	0,8721	1,2373	1,6354	2,2041	10,6446	12,5916	14,4494	16,8119	18,5476
7	0,9893	1,2390	1,6899	2,1673	2,8331	12,0170	14,0671	16,0128	18,4753	20,2777
8	1,3444	1,6465	2,1797	2,7326	3,4895	13,3616	15,5073	17,5345	20,0902	21,9550
9	1,7349	2,0879	2,7004	3,3251	4,1682	14,6837	16,9190	19,0228	21,6660	23,5894
10	2,1559	2,5582	3,2470	3,9403	4,8652	15,9872	18,3070	20,4832	23,2093	25,1882
11	2,6032	3,0535	3,8157	4,5748	5,5778	17,2750	19,6751	21,9200	24,7250	26,7568
12	3,0738	3,5706	4,4038	5,2260	6,3038	18,5493	21,0261	23,3367	26,2170	28,2995
13	3,5650	4,1069	5,0088	5,8919	7,0415	19,8119	22,3620	24,7356	27,6882	29,8195

Pada tabel *omnibus test of model coefficients* dapat dilihat untuk uji *Chi-Square* hitung sebesar 218,847 yang selanjutnya dibandingkan dengan *chi-square* tabel sebesar 5,991.

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



KARTU ASISTENSI

Nama : Bambang Priyambodo Notar : 1801048 Prodi : D.IV Transportasi Darat	Dosen Pembimbing : Tatang Adhiatna, ATD,Dip.TPP,M.Sc,M.Dev.Plg
Judul Skripsi : KARAKTERISTIK PELAKU PERJALANAN TERHADAP PEMILIHAN MODA DIKAWASAN CBD KABUPATEN JEPARA	Tanggal Asistensi : 13 Mei 2022 Asistensi Ke- 1

No.	Evaluasi	Revisi
1.	Mengirimkan judul yang diajukan, beserta draft dari BAB I - BAB IV via group whatsapp	Telah dilakukan sesuai dengan arahan dari dosen pembimbing

Dosen pembimbing

Tatang Adhiatna ATD, Dip.TPP, M.Sc,
M.DEV.Plg

NIP : 19660331 198903 1 004

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD

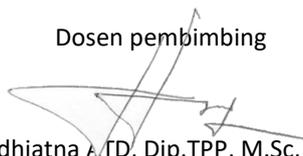


KARTU ASISTENSI

Nama : Bambang Priyambodo Notar : 1801048 Prodi : D.IV Transportasi Darat	Dosen Pembimbing : Tatang Adhiatna, ATD,Dip.TPP,M.Sc,M.Dev.Plg
Judul Skripsi : KARAKTERISTIK PELAKU PERJALANAN TERHADAP PEMILIHAN MODA DIKAWASAN CBD KABUPATEN JEPARA	Tanggal Asistensi : 25 Mei 2022 Asistensi Ke- 2

No.	Evaluasi	Revisi
1.	Menjelaskan mengenai proposal skripsi, diantaranya adalah : <ol style="list-style-type: none">1. Penjelasan judul yang dipilih2. Penjelasan singkat mengenai latar belakang3. Identifikasi masalah4. Merumuskan masalah5. Maksud dan tujuan penelitian6. Menjelaskan batasan masalah penelitian7. Bagan alir penelitian8. Output hasil penelitian	Telah dilakukan dengan arahan dosen pembimbing via <i>zoom meeting</i> .

Dosen pembimbing


Tatang Adhiatna, ATD, Dip.TPP, M.Sc, M.DEV.Plg
NIP : 19660331 198903 1 004

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



KARTU ASISTENSI

Nama : Bambang Priyambodo Notar : 1801048 Prodi : D.IV Transportasi Darat	Dosen Pembimbing : Tatang Adhiatna, ATD,Dip.TPP,M.Sc,M.Dev.Plg
Judul Skripsi : KARAKTERISTIK PELAKU PERJALANAN TERHADAP PEMILIHAN MODA DIKAWASAN CBD KABUPATEN JEPARA	Tanggal Asistensi : 28 Mei 2022 Asistensi Ke- 3

No.	Evaluasi	Revisi
1.	Perbaiki kalimat pada judul	Judul awal : "KARAKTERISTIK PELAKU PEMILIHAN MODA DIKAWASAN CBD KABUPATEN JEPARA " Diperbaiki menjadi : "KARAKTERISTIK PELAKU TERHADAP PEMILIHAN MODA DIKAWASAN CBD KABUPATEN JEPARA".
2.	Latar belakang	Disesuaikan antara identifikasi masalah, dan kalimat untuk mengambil topik atau judul skripsi.
3.	Rumusan masalah	Perbaiki pada penulisan kalimat menjadi : <ol style="list-style-type: none">1. Bagaimana karakteristik pelaku perjalanan terhadap pemilihan moda angkutan di kawasan CBD Kabupaten Jepara ?2. Apa saja faktor yang berpengaruh dalam pemilihan moda di kawasan CBD Kabupaten Jepara?3. Bagaimana probabilitas tiap variabel dalam pemilihan angkutan umum dan pribadi ?4. Bagaimana kaitan perencanaan transportasi di kawasan CBD dengan karakteristik pelaku perjalanan terhadap pemilihan moda?
4.	Maksud dan tujuan	Dilakukan perbaikan kalimat menjadi :

		<ol style="list-style-type: none"> 1. Mengetahui karakteristik pelaku perjalanan terhadap pemilihan moda Angkutan di kawasan CBD Kabupaten Jepara. 2. Mengetahui apa saja faktor yang berpengaruh dalam pemilihan moda di kawasan CBD Kabupaten Jepara. 3. Menganalisis probabilitas tiap variabel dalam pemilihan angkutan umum dan pribadi. 4. Menganalisis perencanaan transportasi di kawasan CBD dengan karakteristik pelaku perjalanan terhadap pemilihan moda.
5.	Batasan masalah	<p>Memfokuskan penelitian dengan memberikan batasan berupa :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Karakteristik pelaku perjalanan terhadap pemilihan moda angkutan di kawasan CBD Kabupaten Jepara. 2. Faktor yang berpengaruh dalam pemilihan moda di kawasan CBD Kabupaten Jepara. 3. Probabilitas tiap variabel dalam pemilihan angkutan umum dan pribadi. 4. Keterkaitan perencanaan transportasi di kawasan CBD dengan karakteristik pelaku perjalanan terhadap pemilihan moda.

Dosen pembimbing



Tatang Adhiatna ATD, Dip.TPP, M.Sc,
M.DEV.Plg

NIP : 19660331 198903 1 004

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



Nama	BAMBANG PRIYAMBODO	Dosen Pembimbing :
Notar	18.01.048	Tatang Adhiatna, ATD,Dip.TPP,M.Sc,M.Dev.Plg
Prodi	D IV. Transportasi darat	Tanggal asistensi : 27 april 2022
Judul	KARAKTERISTIK PELAKU PERJALANAN TERHADAP PEMILIHAN MODA DI KAWASAN CBD KABUPATEN JEPARA	Asistensi ke 4

no	Evaluasi	Revisi
1	Pengumpulan draft SKRIPSI dan PPT kepada dosen melalui grup Whatsapp taruna dengan dosen pembimbing.	Telah dilaksanakan sesuai instruksi

Dosen pembimbing

Tatang Adhiatna ATD, Dip.TPP, M.Sc, M.DEV.Plg

NIP. 19660331 198903 1 004

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



PTDI-STTD
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA
KARTU ASISTENSI

Nama	BAMBANG PRIYAMBODO	Dosen Pembimbing :
Notar	18.01.048	Tatang Adhiatna, ATD,Dip.TPP,M.Sc,M.Dev.Plg
Prodi	D IV. Transportasi darat	Tanggal asistensi : 25 mei 2022
Judul	KARAKTERISTIK PELAKU PERJALANAN TERHADAP PEMILIHAN MODA DI KAWASAN CBD KABUPATEN JEPARA	Asistensi ke 5

no	Evaluasi	Revisi
1	Penulisan sub bab pada analisis, diserasikan dengan rumusan masalah	Urutan penulisan sudah disesuaikan antara rumusan masalah dengan analisis.

Dosen pembimbing

Tatang Adhiatna ATD, Dip.TPP, M.Sc, M.DEV.Plg

NIP. 19660331 198903 1 004

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



PTDI - STTD
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA
KARTU ASISTENSI

Nama	BAMBANG PRIYAMBODO	Dosen Pembimbing :
Notar	18.01.048	Tatang Adhiatna, ATD,Dip.TPP,M.Sc,M.Dev.Plg
Prodi	D IV. Transportasi darat	Tanggal asistensi : 27 juni 2022
Judul	KARAKTERISTIK PELAKU PERJALANAN TERHADAP PEMILIHAN MODA DI KAWASAN CBD KABUPATEN JEPARA	Asistensi ke 6

no	Evaluasi	Revisi
1	Melakukan seminar proposal sekaligus konsultasi mengenai penambahan kurva untuk persamaan	Sudah di lakukan sesuai instruksi, dan ditambahkan di lampiran

Dosen pembimbing

Tatang Adhiatna ATD, Dip.TPP, M.Sc, M.DEV.Plg

NIP. 19660331 198903 1 004

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



PTDI - STTD
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA
KARTU ASISTENSI

Nama	BAMBANG PRIYAMBODO	Dosen Pembimbing :
Notar	18.01.048	Tatang Adhlatna, ATD,Dip.TPP,M.Sc,M.Dev.Plg
Prodi	D IV. Transportasi darat	Tanggal asistensi : 28 juni 2022
Judul	KARAKTERISTIK PELAKU PERJALANAN TERHADAP PEMILIHAN MODA DI KAWASAN CBD KABUPATEN JEPARA	Asistensi ke 7

no	Evaluasi	Revisi
1	Pengumpulan draft SKRIPSI dan PPT kepada dosen melalui grup Whatsapp taruna dengan dosen pembimbing.	Telah dilaksanakan sesuai instruksi

Dosen pembimbing

Tatang Adhlatna ATD, Dip.TPP, M.Sc, M.DEV.Plg

NIP. 19660331 198903 1 004

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



Nama	BIAMBANG PRIYAMBODO	Dosen Pembimbing :
Notar	18.01.048	Tatang Adhlatna, ATD,Dip.TPP,M.Sc,M.Dev.Plg
Prodi	D IV. Transportasi darat	Tanggal asistensi : 11 juli 2022
Judul	KARAKTERISTIK PELAKU PERJALANAN TERHADAP PEMILIHAN MODA DI KAWASAN CBD KABUPATEN JEPARA	Asistensi ke 8

no	Evaluasi	Revisi
1	Penambahan penulisan analisis pada bagan alir penelitian pada BAB IV	Sudah dilakukan perubahan pada bagan alir dengan menambahkan metode analisis apa yang digunakan pada penelitian skripsi.

Dosen pembimbing

Tatang Adhlatna ATD, Dip.TPP, M.Sc, M.DEV.Plg

NIP. 19660331 198903 1 004

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



PTDI - STTD

KARTU ASISTENSI

Nama	BAMBANG PRIYAMBODO	Dosen Pembimbing :
Notar	18.01.048	Tatang Adhiatna, ATD,Dip.TPP,M.Sc,M.Dev.Plg
Prodi	D IV. Transportasi darat	Tanggal asistensi : 15 juli 2022
Judul	KARAKTERISTIK PELAKU PERJALANAN TERHADAP PEMILIHAN MODA DI KAWASAN CBD KABUPATEN JEPARA	Asistensi ke 9

no	Evaluasi	Revisi
1	Penyesuaian kembali mengenai judul penelitian + rumusan masalah + bagan alir penelitian + analisis + kesimpulan dan saran.	Dilakukan bersama dosen pembimbing menggunakan ZOOM secara online
2	Penambahan informasi di PPT sidang akhir.	Sudah dilakukan perbaikan di PPT sidang akhir

Dosen pembimbing

Tatang Adhiatna ATD, Dip.TPP, M.Sc, M.DEV.Plg

NIP. 19660331 198903 1 004

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



KARTU ASISTENSI

Nama : Bambang Priyambodo Notar : 1801048 Prodi : D.IV Transportasi Darat Judul Skripsi : KARAKTERISTIK PELAKU PERJALANAN TERHADAP PEMILIHAN MODA DIKAWASAN CBD KABUPATEN JEPARA	Dosen Pembimbing : Johny Nelson Pangaribuan S.H, M.H Tanggal Asistensi : 13 Mei 2022 Asistensi Ke- 1
--	--

No.	Evaluasi	Revisi
1.	Mengirimkan judul yang diajukan, beserta draft dari BAB I - BAB IV via group whatsapp.	Telah dilakukan sesuai dengan arahan dari dosen pembimbing

Dosen pembimbing

Johny Nelson Pangaribuan S.H, M.H
NIP : 19610101 199003 1 001

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



KARTU ASISTENSI

Nama : Bambang Priyambodo Notar : 1801048 Prodi : D.IV Transportasi Darat	Dosen Pembimbing : Johny Nelson Pangaribuan, MH
Judul Skripsi : KARAKTERISTIK PELAKU PERJALANAN TERHADAP PEMILIHAN MODA DIKAWASAN CBD KABUPATEN JEPARA	Tanggal Asistensi : 25 Mei 2022 Asistensi Ke- 2

No.	Evaluasi	Revisi
1.	Menjelaskan isi dari proposal skripsi, diantaranya : 1. Penjelasan judul yang dipilih 2. Penjelasan singkat mengenai latar belakang 3. Identifikasi masalah 4. Merumuskan masalah 5. Maksud dan tujuan penelitian 6. Menjelaskan batasan masalah penelitian 7. Bagan alir penelitian 8. <i>Output</i> hasil penelitian	Telah dilakukan dengan arahan dosen pembimbing via <i>zoom meeting</i> .
2.	Perbaiki penulisan tahun pada: Peraturan Menteri Perhubungan No. 15 tahun 2019 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.	Telah dilakukan perbaikan sesuai arahan bapak dosen.

Dosen pembimbing


Johny Nelson Pangaribuan S.H, M.H

NIP : 19610101 199003 1 001

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



KARTU ASISTENSI

Nama : Bambang Priyambodo Notar : 1801048 Prodi : D.IV Transportasi Darat	Dosen Pembimbing : Johny Nelson Pangaribuan S.H, M.H
Judul Skripsi : KARAKTERISTIK PELAKU PERJALANAN TERHADAP PEMILIHAN MODA DIKAWASAN CBD KABUPATEN JEPARA	Tanggal Asistensi : 28 Mei 2022 Asistensi Ke- 3

No.	Evaluasi	Revisi
1.	Perbaiki kalimat pada judul	Judul awal : "KARAKTERISTIK PELAKU PEMILIHAN MODA DIKAWASAN CBD KABUPATEN JEPARA " Diperbaiki menjadi : "KARAKTERISTIK PELAKU PERJALANAN TERHADAP PEMILIHAN MODA DIKAWASAN CBD KABUPATEN JEPARA".
2.	Latar belakang	Disesuaikan antara identifikasi masalah, dan kalimat untuk mengambil topik atau judul skripsi.
3.	Rumusan masalah	Perbaiki pada penulisan kalimat menjadi : <ol style="list-style-type: none">1. Bagaimana karakteristik pelaku perjalanan terhadap pemilihan moda angkutan di kawasan CBD Kabupaten Jepara ?2. Apa saja faktor yang berpengaruh dalam pemilihan moda di kawasan CBD Kabupaten Jepara?3. Bagaimana probabilitas tiap variabel dalam pemilihan angkutan umum dan pribadi ?4. Bagaimana kaitan perencanaan transportasi di kawasan CBD dengan karakteristik pelaku perjalanan terhadap pemilihan moda?

4.	Maksud dan tujuan	<p>Dilakukan perbaikan kalimat menjadi :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Mengetahui karakteristik pelaku perjalanan terhadap pemilihan moda Angkutan di kawasan CBD Kabupaten Jepara. 2. Mengetahui apa saja faktor yang berpengaruh dalam pemilihan moda di kawasan CBD Kabupaten Jepara. 3. Menganalisis probabilitas tiap variabel dalam pemilihan angkutan umum dan pribadi. 4. Menganalisis perencanaan transportasi di kawasan CBD dengan karakteristik pelaku perjalanan terhadap pemilihan moda.
5.	Batasan masalah	<p>Memfokuskan penelitian dengan memberikan batasan berupa :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Karakteristik pelaku perjalanan terhadap pemilihan moda angkutan di kawasan CBD Kabupaten Jepara. 2. Faktor yang berpengaruh dalam pemilihan moda di kawasan CBD Kabupaten Jepara. 3. Probabilitas tiap variabel dalam pemilihan angkutan umum dan pribadi. 4. Keterkaitan perencanaan transportasi di kawasan CBD dengan karakteristik pelaku perjalanan terhadap pemilihan moda.

Dosen pembimbing



Johny Nelson Pangaribuan S.H, M.H

NIP : 19610101 199003 1 001

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



KARTU ASISTENSI

Nama	BAMBANG PRIYAMBODO	Dosen Pembimbing :
Notar	18.01.048	Johny Nelson Pangaribuan S.H, M.H
Prodi	D IV. Transportasi darat	Tanggal asistensi : 27 april 2022
Judul	KARAKTERISTIK PELAKU PERJALANAN TERHADAP PEMILIHAN MODA DI KAWASAN CBD KABUPATEN JEPARA	Asistensi ke 4

no	Evaluasi	Revisi
1	Pengumpulan draft SKRIPSI dan PPT kepada dosen melalui grup Whatsapp taruna dengan dosen pembimbing.	Telah dilaksanakan sesuai instruksi

Dosen pembimbing

JOHNY NELSON PANGARIBUAN S.H, M.H

NIP. 19610101 199003 1 001

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



KARTU ASISTENSI

Nama	BAMBANG PRIYAMBODO	Dosen Pembimbing :
Notar	18.01.048	Johny Nelson Pangaribuan S.H, M.H
Prodi	D IV. Transportasi darat	Tanggal asistensi : 25 mei 2022
Judul	KARAKTERISTIK PELAKU PERJALANAN TERHADAP PEMILIHAN MODA DI KAWASAN CBD KABUPATEN JEPARA	Asistensi ke 5

no	Evaluasi	Revisi
1	Penulisan sub bab pada analisis, diserasikan dengan rumusan masalah	Urutan penulisan sudah disesuaikan antara rumusan masalah dengan analisis.

Dosen pembimbing

JOHNY NELSON PANGARIBUAN S.H, M.H
NIP. 19610101 199003 1 001

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



KARTU ASISTENSI

Nama	BAMBANG PRIYAMBODO	Dosen Pembimbing :
Notar	18.01.048	Johny Nelson Pangaribuan S.H, M.H
Prodi	D IV. Transportasi darat	Tanggal asistensi : 27 juni 2022
Judul	KARAKTERISTIK PELAKU PERJALANAN TERHADAP PEMILIHAN MODA DI KAWASAN CBD KABUPATEN JEPARA	Asistensi ke 6

no	Evaluasi	Revisi
1	Melakukan seminar proposal sekaligus konsultasi mengenai penambahan kurva untuk persamaan	Sudah di lakukan sesuai instruksi, dan ditambahkan di lampiran

Dosen pembimbing

JOHNY NELSON PANGARIBUAN S.H, M.H

NIP. 19610101 199003 1 001

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



KARTU ASISTENSI

Nama	BAMBANG PRIYAMBODO	Dosen Pembimbing :
Notar	18.01.048	Johny Nelson Pangaribuan S.H, M.H
Prodi	D IV. Transportasi darat	Tanggal asistensi : 28 juni 2022
Judul	KARAKTERISTIK PELAKU PERJALANAN TERHADAP PEMILIHAN MODA DI KAWASAN CBD KABUPATEN JEPARA	Asistensi ke 7

no	Evaluasi	Revisi
1	Pengumpulan draft SKRIPSI dan PPT kepada dosen melalui grup Whatsapp taruna dengan dosen pembimbing.	Telah dilaksanakan sesuai instruksi

Dosen pembimbing

JOHNY NELSON PANGARIBUAN S.H, M.H

NIP. 19610101 199003 1 001

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



KARTU ASISTENSI

Nama	BAMBANG PRIYAMBODO	Dosen Pembimbing :
Notar	18.01.048	Johny Nelson Pangaribuan S.H, M.H
Prodi	D IV. Transportasi darat	Tanggal asistensi : 11 juli 2022
Judul	KARAKTERISTIK PELAKU PERJALANAN TERHADAP PEMILIHAN MODA DI KAWASAN CBD KABUPATEN JEPARA	Asistensi ke 8

no	Evaluasi	Revisi
1	Penambahan penulisan analisis pada bagan alir penelitian pada BAB IV	Sudah dilakukan perubahan pada bagan alir dengan menambahkan metode analisis apa yang digunakan pada penelitian skripsi.

Dosen pembimbing

JOHNY NELSON PANGARIBUAN S.H, M.H

NIP. 19610101 199003 1 001

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD



KARTU ASISTENSI

Nama	BAMBANG PRIYAMBODO	Dosen Pembimbing :
Notar	18.01.048	Johny Nelson Pangaribuan S.H, M.H
Prodi	D IV. Transportasi darat	Tanggal asistensi : 15 juli 2022
Judul	KARAKTERISTIK PELAKU PERJALANAN TERHADAP PEMILIHAN MODA DI KAWASAN CBD KABUPATEN JEPARA	Asistensi ke 9

no	Evaluasi	Revisi
1	Penyesuaian kembali mengenai judul penelitian + rumusan masalah + bagan alir penelitian + analisis + kesimpulan dan saran.	Dilakukan bersama dosen pembimbing menggunakan ZOOM secara online
2	Penambahan informasi di PPT sidang akhir.	Sudah dilakukan perbaikan di PPT sidang akhir

Dosen pembimbing

JOHNY NELSON PANGARIBUAN S.H, M.H
NIP. 19610101 199003 1 001