PENGARUH KARAKTERISTIK PELAJAR TERHADAP PEMILIHAN MODA PERJALANAN PELAJAR DI KABUPATEN BREBES

SKRIPSI

Diajukan Oleh :

AMELIA ISTARI PUTRI

Notar : 18.01.026

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA –STTD

PROGRAM STUDI SARJANA TERAPAN TRANSPORTASI DARAT

BEKASI

2022

PENGARUH KARAKTERISTIK PELAJAR TERHADAP PEMILIHAN MODA PERJALANAN PELAJAR DI KABUPATEN BREBES

SKRIPSI

Diajukan Dalam Rangka Penyelesaian Program Studi

Sarjana Terapan Transportasi Darat

Guna Memperoleh Sebutan Sarjana Terapan Transportasi Darat

PTDI STTD

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA

Diajukan Oleh :

AMELIA ISTARI PUTRI

Notar : 18.01.026

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA –STTD

PROGRAM STUDI SARJANA TERAPAN TRANSPORTASI DARAT

BEKASI

2022

SKRIPSI

PENGARUH KARAKTERISTIK PELAJAR TERHADAP PEMILIHAN MODA PERJALANAN PELAJAR DI KABUPATEN BREBES

Yang Dipersiapkan dan Disusun Oleh:

AMELIA ISTARI PUTRI

NOTAR 18.01.026

Telah Disetujui Oleh :

PEMBIMBING I

BUDIHARSO HIDAYAT, ATD, MT. **Tanggal :**
NIP. 19661120 199203 1 003

PEMBIMBING II

DITA RAMA INSIYANDA, M.Si **Tanggal :**
NIP. 19880405 201502 2 002

SKRIPSI

PENGARUH KARAKTERISTIK PELAJAR TERHADAP PEMILIHAN MODA PERJALANAN PELAJAR DI KABUPATEN BREBES

Diajukan Untuk Memenuhi Persyaratan Kelulusan
Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat
Yang Dipersiapkan dan Disusun Oleh :

AMELIA ISTARI PUTRI

NOTAR 18.01.026

TELAH DIPERTAHANKAN DI DEPAN DEWAN PENGUJI

PADA TANGGAL 25 JULI 2022

DAN DINYATAKAN TELAH LULUS DAN MEMENUHI SYARAT

PEMBIMBING I

BUDIHARSO HIDAYAT, ATD, MT **Tanggal :**
NIP. 19661120 199203 1 003

PEMBIMBING II

DITA RAMA INSIYANDA, M.Si **Tanggal :**
NIP. 19880405 201502 2 002

JURUSAN SARJANA TERAPAN TRANSPORTASI DARAT

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD

BEKASI 2022

HALAMAN PENGESAHAN

SKRIPSI

PENGARUH KARAKTERISTIK PELAJAR TERHADAP PEMILIHAN MODA PERJALANAN PELAJAR DI KABUPATEN BREBES

AMELIA ISTARI PUTRI
18.01.026

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 : 25 JULI 2022

DEWAN PENGUJI

BUDIHARSO HIDAYAT, ATD MT
NIP. 19661120 199203 1 003

SUBARTO, ATD, MM
NIP. 19660108 198903 1 005

DITA RAMA INSIYANDA, M.Si
NIP. 19880405 201502 2 002

Ir. DJAMAL SUBASTIAN, M.Sc
NIP. 19590310 199103 1 004

MENGETAHUI,
KETUA PROGRAM STUDI
SARJANA TERAPAN TRANSPORTASI DARAT

DESSY ANGGA AFRIANTI, M.Sc, 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 **: AMELIA ISTARI PUTRI**

Notar **: 18.01.026**

Tanda Tangan **:**

Tanggal **: 25 JULI 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 : AMELIA ISTARI PUTRI

Notar : 18.01.026

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 :

"PENGARUH KARAKTERISTIK PELAJAR TERHADAP PEMILIHAN MODA PERJALANAN PELAJAR DI KABUPATEN BREBES"

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 : 25 Juli 2022

Yang Menyatakan

AMELIA ISTARI PUTRI

KATA PENGANTAR

Alhamdulillahi rabbil 'alamin puji syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT, atas berkat limpahan rahmat, hidayah, dan inayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul "Pengaruh Karakteristik Pelajar Terhadap Pemilihan Moda Perjalanan Pelajar di Kabupaten Brebes" sesuai dengan waktu yang telah ditentukan.

Pada kesempatan ini penulis mengucapkan banyak terimakasih kepada pihak yang telah memberikan bantuan dan dukungan, khususnya kepada :

1. Bapak Ahmad Yani, ATD. MT. selaku Direktur Politeknik Transportasi Darat Indonesia – STTD.
2. Ibu Dessy Angga A, M.Sc. selaku Kepala Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat.
3. Bapak Budiharso Hidayat, ATD, MT. dan Ibu Dita Rama Insiyanda, M.Si selaku dosen pembimbing dalam penyusunan skripsi.
4. Dosen – Dosen Program Studi Sarjana Terapan Transportasi Darat yang telah memberikan ilmu selama menempuh pendidikan di PTDI – STTD.
5. Kedua Orangtua dan keluarga yang senantiasa ada untuk memberikan doa, dukungan, dan semangat.
6. Rekan – rekan D.IV Transportasi Darat Angkatan XL PTDI – STTD yang telah memberikan dukungan serta semangat dalam proses penyusunan skripsi ini.

Penulis menyadari skripsi ini masih terdapat banyak kekurangan, saran dan masukan sangat diharapkan bagi kesempurnaan penulisan. Akhir kata, saya berharap semoga skripsi ini dapat berguna dan bermanfaat sebagai referensi atau keperluan sebagaimana mestinya, terima kasih.

Bekasi, 25 Juli 2022

Penulis

AMELIA ISTARI PUTRI

Notar : 18.01.026

ABSTRAKS

PENGARUH KARAKTERISTIK PELAJAR TERHADAP

PEMILIHAN MODA PERJALANAN PELAJAR DI KABUPATEN BREBES

OLEH : AMELIA ISTARI PUTRI
NOTAR : 18.010.026

Kabupaten Brebes termasuk dalam kategori kabupaten kemiskinan ekstrem di Provinsi Jawa Tengah dengan jumlah penduduk miskin 17,03%. Hal ini disebabkan oleh rendahnya kualitas hidup sumber daya manusia salah satunya pada bidang pendidikan. Transportasi berperan penting dalam proses peningkatan pendidikan. Sehingga diperlukan perencanaan dan penentuan kebijakan transportasi.

Untuk melakukan perencanaan dan penentuan kebijakan transportasi, maka diperlukan analisis pemilihan moda antara angkutan umum dan angkutan pribadi dengan menggunakan analisis regresi logistik biner yang dilakukan dengan bantuan aplikasi *Stastistical Product and Service Solution* versi 26.0. Data penelitian diambil melalui survei wawancara pelajar dengan kuisioner.

Berdasarkan analisis regresi logistik biner dilakukan didapatkan bahwa terdapat 4 variabel yang berpengaruh siginifikan terhadap pemilihan moda perjalanan pelajar yaitu kepemilikan kendaraan, pendapatan orangtua, waktu perjalanan, dan pelayanan angkutan umum dengan nilai koefisien regresi masing – masing 0,983; 0,686; 0,527; 0,613.

***Kata Kunci** : Angkutan Umum, Angkutan Pribadi, Pemilihan Moda, Analisis Regresi Logistik, Variabel, SPSS*

Abstract

THE EFFECT OF STUDENT CHARACTERISTICS ON SELECTION OF STUDENT TRAVEL MODE IN BREBES DISTRICT

Brebes Regency is included in the category of extreme poverty district with 17.03% poor community from the total population. This is caused by the low quality of life of human resources, one of which is about the quality of education. Transportation has the important contribution on the process of improving education. So it is necessary to plan and determine transportation policies.

To plan and determine transportation policies, it is necessary to analyze the choice of mode between public transportation and private transportation using binary logistic regression analysis with Statistical Product and Service Solution application version 26.0. The research data was taken through a student interview survey with a questionnaire.

Based on binary logistic regression analysis, it was found that there are 4 variables that have a significant effect on the choice of student travel modes, namely vehicle ownership, parental income, travel time, and public transportation services with a regression coefficient value of 0.983 each; 0.686; 0.527; 0.613.

Keywords: *Public Transportation, Private Transport, Mode Selection, Logistics Regression Analysis, Variables, SPSS.*

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR ..... **i**
DAFTAR ISI ..... **ii**
DAFTAR TABEL ..... **vi**
DAFTAR GAMBAR ..... **vii**
DAFTAR DIAGRAM ..... **viii**
DAFTAR GRAFIK ..... **ix**
DAFTAR LAMPIRAN ..... **x**
BAB I PENDAHULUAN **1**
1.1 Latar Belakang 1
1.2 Identifikasi Masalah 3
1.3 Rumusan Masalah 3
1.4 Maksud dan Tujuan Penelitian 3
1.5 Ruang Lingkup 4
BAB II GAMBARAN UMUM **5**
2.1 Kondisi Transportasi 5
2.2 Kondisi Wilayah Kajian 8
2.2.1 Kondisi Geografi 8
2.2.2 Kondisi Demografi 9
2.2.3 Lokasi Penelitian 13
BAB III KAJIAN PUSTAKA **15**
3.1 Perencanaan Transportasi 15
3.2 Penelitian dan Statistika 17
3.3 Statistika Deskriptif 18
3.4 Analisis Korelasi 19
3.5 Regresi Logistik 20
3.6 Uji Kelayakan Model Regresi 21
3.7 Uji Hipotesis 22
BAB IV METODOLOGI PENELITIAN **24**
4.1 Desain Penelitian 24
4.2 Sumber Data 28

4.3 Teknik Pengumpulan Data 29
4.4 Teknik Analisis Data 30
4.5 Lokasi dan Jadwal Penelitian 35
BAB V ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH 36
5.1 Tujuan dan Metode Penelitian 36
5.2 Statistik Deskriptif 37
5.3 Statistik Inferensial 56
5.4 Tanggapan Keluarga Responden 66
BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN 70
6.1 Kesimpulan 70
6.2 Saran 71
DAFTAR PUSTAKA 72
DAFTAR LAMPIRAN 74

DAFTAR TABEL

Tabel V. 1 Kebutuhan Sampel Per-Sekolah 36
Tabel V. 2 Jumlah Pengguna Menurut Jenis Angkutan 37
Tabel V. 3 Pemilihan Moda Menurut Umur Pelajar 38
Tabel V. 4 Pemilihan Moda Menurut Jenis Kelamin 39
Tabel V. 5 Pemilihan Moda Menurut Ukuran Keluarga 40
Tabel V. 6 Pemilihan Moda Menurut Umur Orangtua Pelajar 42
Tabel V. 7 Pemilihan Moda Menurut Pekerjaan Orangtua Pelajar 43
Tabel V. 8 Pemilihan Moda Menurut Pendidikan Orangtua Pelajar 44
Tabel V. 9 Pemilihan Moda Menurut Kepemilikan Kendaraan 46
Tabel V. 10 Pemilihan Moda Menurut Pendapatan Orangtua Pelajar 47
Tabel V. 11 Pemilihan Moda Menurut Waktu Perjalanan 48
Tabel V. 12 Pemilihan Moda Menurut Jarak Perjalanan 50
Tabel V. 13 Pemilihan Moda Menurut Tarif Perjalanan 51
Tabel V. 14 Pemilihan Moda Menurut Kondisi Parkir Sekolah 52
Tabel V. 15 Pemilihan Moda Menurut Pelayanan Angkutan Umum 54
Tabel V.16 Hubungan antara Pemilihan Moda dengan Karakteristik Pelajar 58
Tabel V. 17 Tabel Hasil Regresi Logistik Biner 59
Tabel V. 18 Hasil Perhitungan -2Log Likelihood 61
Tabel V. 19 Model Summary 61
Tabel V. 20 Hosmer and Lemeshow Test 62
Tabel V. 21 Omnibus Test 63
Tabel V. 22 Variabel Dalam Persamaan 64
Tabel V. 23 Tanggapan Keluarga Terhadap Rencana Adanya Angkutan Khusus Pelajar 68
Tabel V. 24 Usulan Penyelenggara Angkutan Khusus Pelajar 69

DAFTAR GAMBAR

Gambar II. 1 Peta Administrasi Kabupaten Brebes 8
Gambar II. 2 Peta Pembagian Zona di Kabupaten Brebes 13
Gambar II. 3 Peta Lokasi Penelitian 14
Gambar IV. 1 Alur Pikir Penelitian 26
Gambar IV. 2 Bagan Alir Penelitian 27

DAFTAR DIAGRAM

Diagram V. 1 Prosentase Penggunaan Moda 37
Diagram V. 2 Pemilihan Moda Menurut Umur Pelajar 39
Diagram V. 3 Pemilihan Moda Menurut Jenis Kelamin 40
Diagram V. 4 Pemilihan Moda Menurut Ukuran Keluarga 41
Diagram V. 5 Pemilihan Moda Menurut Umur Orangtua Pelajar 42
Diagram V. 6 Pemilihan Moda Menurut Pekerjaan Orangtua 44
Diagram V. 7 Pemilihan Moda Menurut Pendidikan Orangtua Pelajar 45
Diagram V. 8 Pemilihan Moda Menurut Kepemilikan Kendaraan 46
Diagram V. 9 Pemilihan Moda Menurut Pendapatan Orangtua Pelajar 48
Diagram V. 10 Pemilihan Moda Menurut Waktu Perjalanan 49
Diagram V. 11 Pemilihan Moda Menurut Jarak Perjalanan 50
Diagram V. 12 Pemilihan Moda Menurut Tarif Perjalanan 52
Diagram V. 13 Pemilihan Moda Menurut Fasilitas Parkir Sekolah 53
Diagram V. 14 Tingkat Kepuasan Responden Terhadap Pelayanan AU 54
Diagram V. 15 Pemilihan Moda Angkutan Umum 55
Diagram V. 16 Pemilihan Moda Angkutan Pribadi 55
Diagram V. 17 Tanggapan Keluarga Terhadap Rencana Angkutan Khusus Pelajar 68
Diagram V. 18 Usulan Penyelenggara Angkutan Khusus Pelajar 69

DAFTAR GRAFIK

Grafik V. 1 Pemilihan Moda Menurut Umur Pelajar 38
Grafik V. 2 Pemilihan Moda Menurut Jenis Kelamin 39
Grafik V. 3 Pemilihan Moda Menurut Ukuran Keluarga 41
Grafik V. 4 Pemilihan Moda Menurut Umur Orangtua Pelajar 42
Grafik V. 5 Pemilihan Moda Menurut Pekerjaan Orangtua Pelajar 43
Grafik V. 6 Pemilihan Moda Menurut Pendidikan Orangtua Pelajar.....45
Grafik V. 7 Pemilihan Moda Menurut Kepemilikan Kendaraan 46
Grafik V. 8 Pemilihan Moda Menurut Pendapatan Orangtua Pelajar 47
Grafik V. 9 Pemilihan Moda Menurut Waktu Perjalanan 49
Grafik V. 10 Pemilihan Moda Menurut Jarak Perjalanan.....50
Grafik V. 11 Pemilihan Moda Menurut Jarak Perjalanan.....51
Grafik V. 12 Pemilihan Moda Menurut Fasilitas Parkir Sekolah.....53
Grafik V. 13 Pemilihan Moda Menurut Pelayana Angkutan Umum.....54

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran. 1 Rekapitulasi Data Hasil Survei Wawancara Pelajar.....74

Lampiran. 2 Keterangan Range Variabel 87

Lampiran. 3 Hasil Analisis Korelasi 88

Lampiran. 4 Hasil Analisis Regresi Logistik Biner.....90

BAB I
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kabupaten Brebes merupakan salah satu kabupaten di Provinsi Jawa Tengah yang termasuk dalam kategori kabupaten dengan tingkat kemiskinan ekstrem di Jawa Tengah, yaitu dengan persentasi penduduk miskin sebanyak 17,03% (Badan Pusat Statistik Kabupaten Brebes, 2021). Hal ini dikarenakan rendahnya kualitas hidup sumber daya manusia yang dilihat dari faktor usia hidup, kesehatan dan juga pendidikan. Tentunya dalam rangka meningkatkan taraf hidup masyarakat di Kabupaten Brebes perlu adanya dukungan dari sektor transportasi. Salah satunya adalah transportasi yang menunjang pendidikan dengan melakukan perencanaan dan penentuan kebijakan dalam bidang transportasi.

Dalam proses perencanaan dan penentuan kebijakan transportasi pemilihan moda merupakan tahapan terpenting. Hal ini dikarenakan peran kunci angkutan umum dalam berbagai kebijakan transportasi. Faktor pemilihan moda memegang peranan penting karena dalam melakukan pergerakan, seseorang akan mempertimbangkan banyak hal yaitu mengenai moda apa yang akan digunakan. Menurut Tamin (2000), dalam melakukan pemilihan moda ada beberapa faktor yang mempengaruhi seseorang dalam memilih moda yaitu adanya faktor ciri pengguna jalan, ciri pergerakan, ciri fasilitas moda transportasi, dan ciri kota atau zona. Berdasarkan ciri pengguna jalan yang termasuk dalam kategori ini adalah faktor yang berkaitan dengan karakteristik pelaku perjalanan seperti umur orangtua, pendapatan, pekerjaan, latar belakang pendidikan orang tua , kepemilikan kendaraan, ukuran keluarga, dan lain – lain. Sehingga dapat disimpulkan bahwa karakteristik pelaku perjalanan berpangaruh terhadap pemilihan moda angkutan perjalanan pelajar yang akan digunakan.

Transportasi sebagai penunjang pendidikan di Kabupaten Brebes tentunya memberikan kontribusi terhadap kemudahan pelajar untuk

melakukan perjalanan menuju ke sekolah. Hal ini dapat diterapkan dengan ketersediaan angkutan umum untuk melayani perjalanan pelajar. Berdasarkan data dari Dinas Perhubungan Kabupaten Brebes Tahun 2021 sebanyak 38 trayek masih aktif dengan jumlah armada siap operasi sebanyak 623 armada. Namun, pada kenyataannya banyaknya jumlah trayek dan armada yang beroperasi menjadikan adanya tumpang tindih rute yang menjadi salah satu penyebab kemacetan di titik tertentu. Hal ini berpengaruh pada waktu layanan angkutan umum yang menjadi tidak tentu (tidak sesuai jadwal) dan menjadi salah satu hambatan bagi para pelajar untuk sampai di sekolah dengan tepat waktu. Selain itu, adanya kondisi cuaca yang buruk juga menjadikan siswa kesulitan dalam melakukan perjalanan menuju ke sekolah dikarenakan belum ada angkutan khusus pelajar yang menaikturunkan siswa tepat di depan sekolah. Beberapa permasalahan itulah yang menjadi hambatan bagi pelajar untuk datang tepat waktu di sekolah. Sehingga muncul kecenderungan penggunaan angkutan pribadi sebagai moda angkutan perjalana pelajar. Namun, dalam penggunaaan moda angkutan pribadi juga memiliki beberapa pertimbangan yaitu efektifitas penggunaan kendaraan tak bermotor dan adanya batasan umur minimal seseorang dalam penggunaan kendaraan bermotor. Selain itu, kondisi eksisting dilapangan menunjukkan bahwa tidak semua keluarga memiliki kendaraan pribadi dan menjadikan keharusan penggunaan angkutan umum sebagai moda angkutan pelajar. Hal ini terjadi karena adanya perbedaan karakteristik keluarga dan pelajar yang melatarbelakangi pemilihan moda. Berdasarkan permasalahan tersebut maka perlu dilakukan analisis mengenai pemilihan moda transportasi untuk perjalanan pelajar dan kemungkinan status sosial ekonomi yang mempengaruhi dalam hal pemilihan moda. Oleh karena itu, penulis melakukan penelitian dengan judul **"PENGARUH KARAKTERISTIK PELAJAR TERHADAP PEMILIHAN MODA PERJALANAN PELAJAR DI KABUPATEN BREBES"**

1.2 Identifikasi Masalah

Berdasarkan pemaparan latar belakang permasalahan di atas dan melihat kondisi eksisting di lapangan maka dapat identifikasi masalah yang ada adalah sebagai berikut :

1. Perbedaan karakteristik pelajar yang berpengaruh terhadap pemilihan moda untuk perjalanan pelajar ke sekolah.
2. Kendala dan kemudahan antara penggunaan angkutan umum dan angkutan pribadi yang menjadi pertimbangan dalam pemilihan moda untuk perjalanan pelajar ke sekolah
3. Belum tersedianya angkutan khusus pelajar di Kabupaten Brebes.

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan identifikasi masalah yang telah diuraikan di atas, maka dapat dirumuskan permasalah utama yang dipecahkan untuk mendukung perencanaan angkutan sekolah di Kabupaten Brebes adalah sebagai berikut :

1. Bagaimana pengaruh karakteristik pelajar terhadap pemilihan moda perjalanan pelajar ke sekolah?
2. Faktor – faktor apa saja yang berpengaruh terhadap pemilihan moda angkutan perjalanan pelajar ke sekolah ?
3. Bagaimana respon keluarga terhadap rencana adanya angkutan khusus pelajar?

1.4 Maksud dan Tujuan Penelitian

Maksud dari penelitian ini adalah untuk mengetahui hubungan serta kaitan karakteristik pelajar terhadap pemilihan moda yang digunakan untuk melakukan perjalanan pelajar di Kabupaten Brebes.

Adapun beberapa tujuan yang diperoleh dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui pengaruh karakteristik pelajar terhadap pemilihan moda yang digunakan pelajar dalam melakukan perjalanan ke sekolah;

2. Untuk menganalisis faktor yang berpengaruh terhadap pelajar dalam penentuan moda yang digunakan pelajar dalam melakukan perjalanan ke sekolah;
3. Untuk mengetahui respon keluarga terhadap adanya rencana angkutan khusus pelajar.

1.5 Ruang Lingkup

Dalam sebuah penelitian yang dilakukan dengan adanya keterbatasan waktu, sumber daya, dan biaya dalam proses survei maka perlu adanya ruang lingkup penelitian sebagai pembatasan masalah yang berfungsi untuk memperkecil wilayah penelitian. Sehingga permasalahan penelitian dapat dikaji lebih dalam dan lebih rinci dan dapat menghasilkan strategi pemecahan masalah yang dapat dijelaskan secara sistematis. Batasan – batasan tersebut adalah sebagai berikut :

1. Sekolah yang dijadikan sampel dalam penelitian adalah sekolah yang letaknya berada di Kecamatan Brebes sebagai daerah pusat kabupaten (CBD/*Central Bussines District*);
2. Tingkatan pendidikan yang dijadikan sampel dalam penelitian adalah Sekolah Menengah Umum/MA;
3. Objek yang diteliti dalam penelitian pemilihan moda ini hanya meliputi angkutan umum dan angkutan pribadi
4. Variabel yang digunakan berkaitan dengan kondisi sosial ekonomi, demografi, dan fasilitas moda transportasi
5. Perhitungan Statistika menggunakan aplikasi SPSS (*Statistical Product and Service Solutions*) versi 26.0

BAB II
GAMBARAN UMUM

2.1 Kondisi Transportasi

Transportasi merupakan sarana penting bagi pembangunan dan perkembangan suatu daerah. Selain itu transportasi juga menjadi bagian yang tak terpisahkan dari kehidupan manusia karena dengan adanya transportasi mampu memudahkan masyarakat dalam melakukan kegiatan sehari – hari. Jalan raya sebagai penunjang kelancaran akses transportasi di Kabupaten Brebes pada saat ini sebagian besar sudah dalam kondisi baik, yaitu sepanjang 389,51 km dari Panjang total jalan raya yang ada di Kabupaten Brebes yaitu 886,23 km dengan jenis permukaan jalan yang diaspal sepanjang 254,05 km dan dibeton sepanjang 386,68 km. Selain itu, ada jalan tol yang membentang sepanjang 57,5 km yang menghubungkan Kabupaten Brebes dan Kabupaten Pemalang.

Kondisi transportasi di Kabupaten Brebes terbilang sudah cukup berkembang. Hal ini dikarenakan moda transportasi darat baik angkutan pribadi maupun angkutan umum sudah gampang dijumpai. Pada sektor angkutan umum pada saat ini, sesuai dengan data dari Dinas Perhubungan Kabuoaten Brebes terdapat 38 trayek yang masih aktif melayani rute angkutan umum di Kabupaten Brebes dengan jumlah armada siap operasi sejumlah 623 armada. Angka tersebut menujukkan bahwa angkutan umum di Kabupaten Brebes sudah banyak dan gampang dijumpai. Namun pada kondisi eksisting di lapangan dengan banyaknya trayek yang masih aktif, pengoperasian angkutan umum di Kabupaten Brebes yang dilihat dari sudut pandang pengguna jasa dan diukur dari tingkat pelayanan tergolong dalam tingkat pelayanan yang kurang memadai. Hal ini disebabkan karena kondisi rute trayek yang masih tumpang tindih dan juga pelayanan yang kurang merata dan memadai. Sistem operasi angkutan umum di Kabupaten Brebes masih memerlukan penataan yang tepat sehingga terjadi peningkatan kinerja pelayanan. Berikut merupakan 38 trayek angkutan umum di Kabupaten Brebes

Tabel II. 1 Trayek Angkutan Umum di Kabupaten Brebes

No	No. Trayek	Rute	Status Operasi	Jenis Kendaraan
1	A1	Brebes - Jatibarang	Beroperasi	MPU
2	A2	Brebes – Klampok – Sitanggal	Beroperasi	MPU
3	A3	Brebes – Klampok – Sawojajar	Beroperasi	MPU
4	A4	Brebes – Pebatan – Jagalampeni - Rengaspendawa	Beroperasi	MPU
5	A6	Brebes – Banjaranyar – PasarPegeg – Jatibarang	Tidak Beroperasi	MPU
6	B1	Jatibarang – Rengaspendawa – Poncol – Larangan – Pamulihan	Tidak Beroperasi	MPU
7	B2	Jatibarang – Sitanggal – Ketanggungan	Beroperasi	MPU
8	B3	Jatibarang – Tanggok – Karangsembung – Jatirokeh – Songgom	Beroperasi	MPU
9	B4	Jatibarang – Lengkong – Kalipucang – Gumalar – Adiwerna	Beroperasi	MPU
10	B5	Jatibarang – Karangasem – Margasari	Beroperasi	MPU
11	B6	Jatibarang – Slawi – Balapulang	Beroperasi	MPU
12	B7	Jatibarang – Wanacala – Wanatawang	Beroperasi	MPU
13	B8	Jatibarang – Dukuhmaja – Jatirokeh – Tegalurung	Beroperasi	MPU
14	B9	Jatibarang – Gumalar – Kalinyamat – Terminal Kota Tegal	Beroperasi	MPU
15	C1	Tanjung – Kersana – Banjarharjo	Tidak Beroperasi	MPU
16	C2	Tanjung – Pejagan – Ketanggungan– Larangan	Beroperasi	MPU
17	F1	Bulakamba – Slatri – Kendaga	Tidak Beroperasi	MPU
18	G1	LosariTimur – Bojongsari – Ciledug	Tidak Beroperasi	MPU
19	G2	Losari – Prapag (Kemaron)	Tidak Beroperasi	MPU

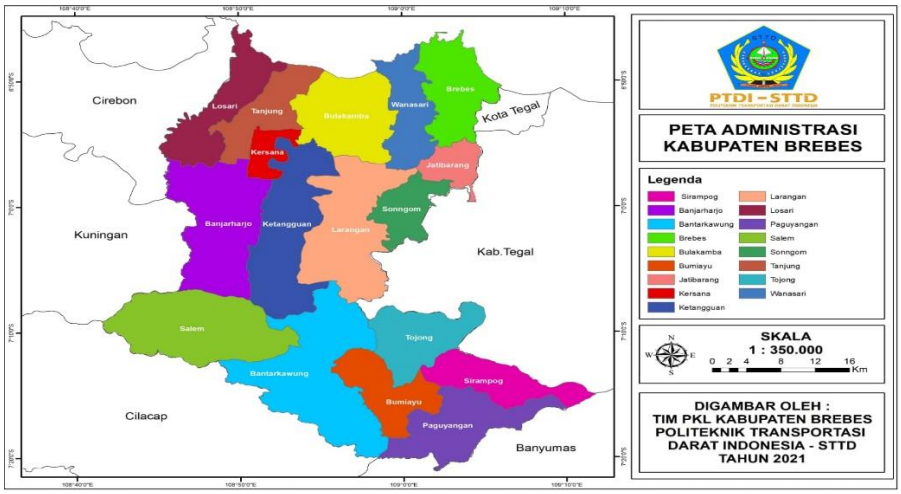
Tabel II.1 Lanjutan

No.	No. Trayek	Rute	Status Operasi	Jenis Kendaraan
20	G3	Losari – Tengguli – Mundu – KubangPutat – Cibuniwangi	Tidak Beroperasi	MPU
21	I1	Larangan - Margasari - Klonengan	Beroperasi	MPU
22	I2	Sitanggal – Larangan	Beroperasi	MPU
23	H1	Bumiayu – LapanganAsri/Kaligadung – Benda – Manggis – Sirampog	Beroperasi	MPU
24	H2	Bumiayu –Pruwatan	Beroperasi	MPU
25	H3	Bumiayu –Buaran	Beroperasi	MPU
26	H5	Bumiayu –Bantarkawung – Jipang	Beroperasi	MPU
27	H7	Bumiayu –Paguyangan	Beroperasi	MPU
28	H9	Kalinusu – Bumiayu – Ptuguran / Winduaji	Beroperasi	MPU
29	H10	Bumiayu –Tonjong	Beroperasi	MPU
30	H11	Bumiayu –Negaradaha	Beroperasi	MPU
31	H12	Bumiayu – Adisana	Beroperasi	MPU
32	H13	Bumiayu – Kaligadung – Benda – Sirampog / Pengasinan	Beroperasi	MPU
33	H14	Bumiayu – Talok – SMA Negeri 1	Beroperasi	MPU
34	H15	Bumiayu – Buniwah	Beroperasi	MPU
35	H16	Bumiayu – Cilibur	Beroperasi	MPU
36	H17	Bumiayu – Pandansari – Ragatunujung	Beroperasi	MPU
37	H18	Linggapura – Bumijawa – Guci	Beroperasi	MPU
38	H19	Bumiayu – Taraban	Beroperasi	MPU
39	H20	Bumiayu – Wanatirta – Kedawung	Beroperasi	MPU
40	H21	Pasar Tonjog – Linggapura – Purwodadi - Karangjongkang	Beroperasi	MPU
41	H22	Purwodadi –Tanggera – Kutayu - Rajawetan	Beroperasi	MPU
41	H24	Winduaji-Gumelar	Beroperasi	MPU

Sumber : Laporan Umum TIM PKL Kabupaten Brebes Tahun 2021

2.2 Kondisi Wilayah Kajian

2.2.1 Kondisi Geografi



Gambar II. 1 Peta Administrasi Kabupaten Brebes

Sumber : Laporan Umum TIM PKL Kabupaten Brebes Tahun 2021

Kabupaten Brebes merupakan salah satu kabupaten di Provinsi Jawa Tengah yang terletak di sepanjang pantai utara laut jawa. Kabupaten ini merupakan salah satu daerah otonom di Provinsi Jawa Tengan dan berbatasan langsung dengan Provinsi Jawa Barat yaitu Kabupaten Cirebon dan Kabupaten Kuningan.

Secara geografis Kabupaten Brebes terletak di antara Secara geografis Kabupaten Brebes terletak di antara 6º 44' – 7º 21' Lintang Selatan dan antara 108º41' - 109º11' Bujur Timur dengan luas wilayah 1.769,62 km² Kabupaten Brebes memiliki batas-batas administrasi sebagai berikut :

Tabel II. 2 Batas Wilayah Kabupaten Brebes

No	Uraian	Batas Wilayah
1	Sebelah Utara	Laut Jawa
2	Sebelah Barat	Provinsi Jawa Barat (Kabupaten Cirebon)
3	Sebelah Selatan	Kabupaten Banyumas
4	Sebelah Timur	Kabupaten Tegal dan Kota Tegal

Sumber : Badan Pusat Statistik Kabupaten Brebes

Kabupaten Brebes memiliki luas sebesar 1.769,62 km^2 yang terdiri dari 17 kecamatan dan 297 desa/kelurahan dengan jumlah penduduk sebanyak 1.966.385 jiwa. Luas wilayah per kecamatan dan jumlah desa/kelurahan di Kabupaten Brebes dapat diuraikan sebagai berikut :

Tabel II. 3 Luas Wilayah Perkecamatan di Kabupaten Brebes

Kecamatan	Luas Daerah	Desa/Kelurahan
Brebes	92,23 km²	23
Jatibarang	36,39 km²	22
Songgom	52,65 km²	10
Wanasari	75,34 km²	20
Bulakamba	120,36 km²	19
Kersana	26,97 km²	13
Tanjung	72,09 km²	18
Losari	91,79 km²	22
Banjarharjo	161,75 km²	25
Ketanggungan	153,41 km²	21
Larangan	160,25 km²	11
Tonjong	86,55 km²	14
Sirampog	74,19 km²	13
Paguyangan	108,17 km²	12
Bumiayu	82,09 km²	15
Bantarkawung	208,18 km²	18
Salem	167,21 km²	21

Sumber : Badan Pusat Statistik Kabupaten Brebes

2.2.2 Kondisi Demografi

1. Jumlah Penduduk

Kabupaten Brebes berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik Kabupaten Brebes memiliki luas wilayah sebesar 1.769,62 km^2 memiliki jumlah penduduk pada tahun 2020 sebanyak 1.966.385 jiwa dengan laju pertumbuhan penduduk per tahun sebesar 1,29% sejak tahun 2010. Jumlah penduduk laki-laki sebanyak 998.614 jiwa atau 50,78% dan jumlah penduduk

perempuan sebanyak 967.771 jiwa atau 49,22%. Berikut merupakan jumlah penduduk berdasarkan jenis kelamin per kecamatan di Kabupaten Brebes :

Tabel II. 4 Jumlah Penduduk Kabupaten Brebes

No	Kecamatan	Laki-laki	Perempuan	Jumlah
1	Brebes	92450	90335	182785
2	Jatibarang	44565	43508	88073
3	Songgom	42940	42064	85004
4	Wanasari	81696	78362	160058
5	Bulakamba	92514	88777	181291
6	Kersana	33555	32893	66448
7	Tanjung	52861	51039	103900
8	Losari	69439	67617	137056
9	Banjarharjo	64291	63658	127949
10	Ketanggungan	72732	70598	143330
11	Larangan	78669	76873	155542
12	Tonjong	39103	37923	77026
13	Sirampog	35551	33976	69527
14	Paguyangan	56924	54268	111192
15	Bumiayu	56998	54714	111712
16	Bantarkawung	52276	50025	102301
17	Salem	32050	31141	63191
Jumlah		998614	967771	1966385

Sumber : Badan Pusat Statisik Kabupaten Brebes

2. Jumlah Sekolah

Sekolah merupakan fasilitas pendidikan yang penting sebagai penunjang meningkatnya kualitas sumber daya manusia di suatu daerah. Pada saat ini di Kabupaten Brebes telah banyak terdapat sekolah mulai dari tingkat terendah hingga tingkat tertinggi di tiap kecamatan di Kabupaten Brebes. Berikut data

jumlah sekolah berdasarkan tingkatan per Kecamatan di Kabupaten Brebes :

Tabel II. 5 Jumlah Sekolah di Kabupaten Brebes

No	Kecamatan	SD/MI		SMP/MTs		SMA/SMK/MA	
		Negeri	Swasta	Negeri	Swasta	Negeri	Swasta
1	Salem	49	5	7	7	1	5
2	Bantarkawung	60	8	9	9	1	6
3	Bumiayu	53	22	4	20	2	18
4	Paguyangan	50	15	4	12	1	10
5	Sirampog	33	16	4	19	1	15
6	Tonjong	42	18	3	11	1	6
7	Larangan	54	25	5	12	1	9
8	Ketanggungan	54	19	6	12	1	11
9	Banjarharjo	68	3	5	9	1	4
10	Losari	56	19	5	8	1	5
11	Tanjung	47	4	5	4	1	3
12	Kersana	35	5	3	3	2	4
13	Bulakamba	57	20	3	20	2	7
14	Wanasari	57	19	4	10	1	4
15	Songgom	34	12	3	9	2	7
16	Jatibarang	44	6	3	3	1	6
17	Brebes	81	20	9	7	5	11
Jumlah		874	236	82	175	25	131

Sumber : Badan Pusat Statistik Kabupaten Brebes

3. Jumlah Pelajar

Kualitas kecerdasan sumber daya manusia suatu daerah dapat dilihat dari jumlah pelajar yang mengenyam Pendidikan di suatu daerah tersebut. Semakin banyak pelajar maka akan semakin mudah suatu daerah meningkatkan kualitas sumber daya

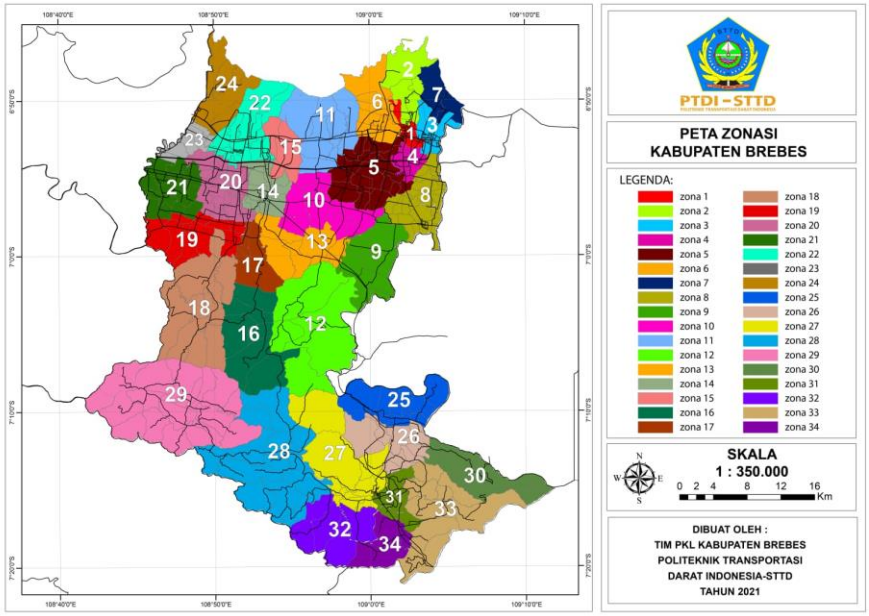
manusianya. Berikut merupakan jumlah pelajar di Kabupaten Brebes :

Tabel II. 6 Jumlah Pelajar di Kabupaten Brebes

No	Kecamatan	SD/MI		SMP/MTs		SMA/SMK/MA	
		Negeri	Swasta	Negeri	Swasta	Negeri	Swasta
1	Salem	4990	561	1554	1261	806	1128
2	Bantarkawung	7667	777	2482	1497	752	2151
3	Bumiayu	7468	3658	2381	4133	2120	6785
4	Paguyangan	8170	2470	1890	3197	673	2821
5	Sirampog	4771	2388	964	3709	538	4702
6	Tonjong	4667	2295	1824	1456	1560	1592
7	Larangan	9738	5462	2840	3192	1266	4265
8	Ketanggungan	10199	3325	3822	2188	934	1796
9	Banjarharjo	11159	352	2653	1876	998	372
10	Losari	9966	4159	3321	1609	679	2731
11	Tanjung	9582	781	3170	971	1232	480
12	Kersana	5525	1018	2323	811	2497	3289
13	Bulakamba	12995	4236	2514	4743	2712	2764
14	Wanasari	11403	3846	2948	2121	628	954
15	Songgom	6074	1701	2080	2191	1031	1028
16	Jatibarang	6574	1580	2456	1066	825	808
17	Brebes	14950	3852	6442	1937	5839	3035
Jumlah		145898	42461	45664	37958	25090	40701

Sumber : Badan Pusat Statistik Kabupaten Brebes

2.2.3 Lokasi Penelitian

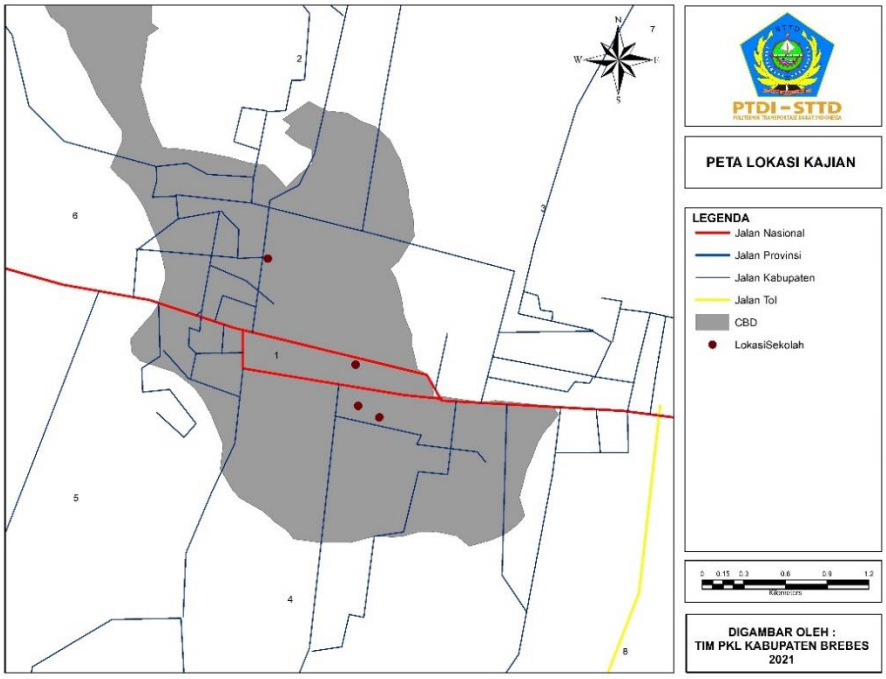


Gambar II. 2 Peta Pembagian Zona di Kabupaten Brebes

Sumber : Laporan Umum TIM PKL Kabupaten Brebes Tahun 2021

Dalam melakukan kajian tim PKL Kabupaten Brebes membagi wilayah menjadi 34 zona internal, 6 zona eksternal, dan 4 zona khusus. Dari 34 zona internal terdapat 1 zona yang diasumsikan sebagai pusat kegiatan dari zona tersebut. Setelah dilakukan survei dan pengambilan data tata guna lahan, dapat di ketahui bawasannya pusat kegiatan Kabupaten Brebes terpusat pada satu titik yang ditempatkan di zona 1.

Zona 1 menjadi pusat kegiatan Kabupaten Brebes yang terdapat pusat kegiatan perkantoran, pendidikan, perdagangan, peribadatan, Kesehatan dan pusat hiburan. Zona 1 menyangkup 3 desa yaitu Kelurahan Brebes, Gandasuli, dan Pasar Batang. Pusat kegiatan Pendidikan berada di kelurahan Brebes, sehingga penulis menggunakan kelurahan Brebes yang termasuk dalam zona 1 sebagai daerah studi penelitian, sebab daerah tersebut dapat mewakili semua wilayah. Berikut peta lokasi sekolah yang digunakan sebagai sampel penelitian.



Gambar II. 3 Peta Lokasi Penelitian

Sumber : TIM PKL Kabupaten Brebes Tahun 2021

Sekolah yang dijadikan sampel dalam penelitian ini adalah Sekolah Menengah Umum yang berada di Kecamatan Brebes. Pengambilan data Primer penelitian ini dilakukan di beberapa sekolah yaitu SMA N 1 Brebes, SMA N 2 Brebes, SMK N 1 Brebes, dan MAN 1 Brebes.

BAB III
KAJIAN PUSTAKA

3.1 Perencanaan Transportasi

Menurut Tamin (1997), perencanaan transportasi merupakan suatu kegiatan perencanaan sistem transportasi yang sistematis yang bertujuan untuk menyediakan layanan transportasi baik dari segi sarana maupun prasarananya yang disesuaikan dengan kebutuhan transportasi masyarakat. Dalam perencaan transportasi terdapat beberapa konsep yang telah berkembang saat ini, yang paling popular adalah model perencanaan transportasi empat tahap. Adapun tahap – tahap tersebut adalah :

a. *Trip Generation*

   Tahapan ini adalah tahapan pertama dalam proses perencanaan transportasi yang berguna untuk memprediksi jumlah perjalanan yang berasal atau menuju zona analisis. Tujuannya adalah untuk mendapat total perjalanan harian dalam tingkat keluarga atau zona untuk tiap maksud perjalanan.

b. *Trip Distribution*

   Pada tahapan ini menunjukkan data jumlah perjalanan tiap asal ke tiap tujuan. Trip distribution ini menghasilkan MAT untuk tiap maksud perjalanan.

c. Pemilihan Moda

   Tahapan ini merupakan tahapan paling penting dalam perencanaan transportasi, karena dalam perencanaan transportasi harus dilihat kecenderungan masyarakat dalam menggunakan moda untuk nantinya dapat dimodelkan bagaimana sistem transportasi yang akan dikembangkan. Tahapan ini menentukan moda transportasi apa yang akan digunakan. Sehingga dapat diidentifikaasi besarnya pergerakan antar zona yang menggunakan moda transportasi tertentu. Dalam memenuhi kebutuhan akan suatu hal, seseorang akan melakukan perjalanan yang menggunakan moda transportasi sebagai alat untuk berpindah

tempat. Untuk menentukan moda apa yang akan digunakan, menurut Ofyar Z Tamin (2000) dalam melakukan pemilihan moda terdapat beberapa faktor yang dapat mempengaruhi pemilihan moda yaitu sebagai berikut :

1. Ciri pengguna jalan :
    a. Ketersediaan atau kepemilikan kendaraan pribadi. Dalam hal ini jika semakin tinggi kepemilikan kendaraan pribadi maka akan semakin kecil ketergantungan seseorang dalam penggunaan angkutan umum
    b. Kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM)
    c. Struktur rumah tangga (pasangan muda, keluarga dengan anak, pension, bujangan, dan lain-lain
    d. Pendapatan, dalam hal ini semakin tinggi pendapatan maka akan berpengaruh terhadap tingginya peluang penggunaan kendaraan pribadi
    e. Faktor lain
2. Ciri Pergerakan
    a. Tujuan pergerakan, dalam hal ini bergantung pada tujuan pergerakan perjalanan yang terjadi. Bisa dicontohkan dengan perjalanan yang dilakukan di negara maju akan lebih mudah menggunakan angkutan umum karena tingkat pelayanan sudah baik, akan tetapi sebaliknya jika di negara berkembang orang akan lebih memilih kendaraan pribadi karena tingkat pelayanan angkutan umum belum baik.
    b. Waktu terjadinya pergerakan, dalam hal ini waktu dalam melakukan perjalanan menjadi faktor yang berpengaruh terhadap pemilihan moda. Jika orang akan melakukan perjalanan pada malam hari maka dibutuhkan kendaraan pribadi karena pada jam itu angkutan umum sudah jarang ditemui dan bahkan tidak beroperasi.

c. Jarak perjalanan, dalam hal ini orang dengan jarak perjalanan semakin jauh akan cenderung memilih angkutan umum.

3. Ciri Fasilitas Moda Transportasi

Fasilitas moda transportasi dibagi menjadi 2 kelompokk faktor, yaitu :

a. Faktor kuantitatif

1) Waktu perjalanan
2) Waktu menunggu di tempat pemberhentian bus
3) Waktu berjalan kaki ke tempat pemberhentian bus
4) Waktu selama bergerak; dan lain – lain

4. Ciri kota atau zona, dalam hal ini yang dapat mempengaruhi pemilihan moda adalah jarak dari pusat kota dan kepadatan penduduk

d. Pemilihan Rute

Tahapan ini merupakan tahapan terakhir dari model perencanaan transportasi empat tahap. Pada tahap ini konsern pada seleksi rute antara asal dan tujuan dalam jaringan transportasi. Sehingga dapat dilihat rute mana yang banyak dipilih dan nantinya akan dilakukan proses pembebanan yang akan menghasilkan pemodelan transportasi pada tahun rencana.

3.2 Penelitian dan Statistika

Menurut Prof. Sugiyono penelitian merupakan cara ilmiah untuk mendapatkan data dengan tujuan dan kegunaan tertentu dengan didasarkan pada ciri keilmuan, yaitu rasional, empiris dan sistematis. Dalam sebuah penelitian dibutuhkan perhitungan statistika dengan menggunakan hal – hal berikut ini :

1. Populasi

Menurut Prof. DR. Sugiyono (2007) populasi adalah wilayah generasi yang terdiri dari objek/subjek yang memiliki kuantitas dan

karakteristik yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya.

2. Sampel

   Menurut Prof. DR. Sugiyono (2007) sampel merupakan bagian dari jumlah dan karakteristik populasi. Sampel ini digunakan sebagai bahan penelitian yang mewakili jumlah seluruh populasi yang ada.

3. Variabel Penelitian

   Variabel merupakan atribur seseorang atau objek yang mempunyai variasi antara satu dengan yang lain atau satu objek dengan objek lain (Hatch dan Farhandy,1981). Selain itu menurut Prof. Dr. Sugiyono (2007) variabel penelitian merupakan suatu atribut atau nilai dari suatu objek atau kegiatan yang memiliki variasi tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajati dan ditarik kesimpulannya.

   Dalam sebuah penelitian, variabel dibedakan menjadi 2 yaitu sebagai berikut :

   a. Variabel Independen

      Variabel independen sering disebut sebagai variabel bebas yang merupakan sebuah variabel yang mempengaruhi atau menjadi sebab perubahan atau munculnya variabel dependen atau sering disebut variabel terikat.

   b. Variabel Dependen

      Variabel dependen merupakan variabel terikat yaitu variabel yang menjadi sebuah akibat atau terpengaruh karena adanya variabel independent atau variabel bebas.

3.3 Statistika Deskriptif

Statistika deskriptif merupakan analisis yang digunakan untuk mengolah data terhadap satu variabel tanpa dikaitkan dengan variabel lain yang berfungsi memberikan informasi data dari suatu penelitian yang dikaji. Hasil analisis ini dapat ditampilkan dalam bentuk angka, persentase, ratio,

prevelensi, mean, median, kuartil, desil, persentil, modus, dan lain-lain. Penyajian data dapat dilakukan dalam bentuk narasi, tabel, diagram, gambar maupun grafik.

3.4 Analisis Korelasi

Analisis korelasi merupakan teknik analisis yang digunakan untuk mengukur asosiasi atau hubungan antar variabel. Pengukuran asosiasi ini merupakan istilah yang mengacu pada sekelompok teknik dalam stastistik bivariat yang digunakan untuk mengukur kekuatan hubungan antara dua variabel. Dalam analisis ini diukur besar dan arah hubungan linear antara dua peubah. Jika kovariansi positif maka kedua peubah berubah searah yang berarti jika variabel X membersar maka Y juga membesar dan begitu juga sebaliknya. Kovariansi yang negatif berarti kedua peubah tersebut berlawanan yaitu jika variabel X membesar maka Y mengecil dan begitu juga sebaliknya. Analisis korelasi dapat dihitung dengan menggunakan rumus sebagai berikut :

$$r_{xy} = s_{xy} / s_x \cdot s_y$$
$$= \frac{\sum(x_i - \bar{x})(y_i - \bar{y})}{[\sum(x_i - \bar{x})^2 \cdot \sum(y_i - \bar{y})^2]^{1/2}}$$

Dari perhitungan ini maka didapat bahwa hubungan antara dua variabel ditandai dengan adanya koefisien korelasi. Dalam perhitungan ini koefisien korelasi positif terbesar = 1 dan koefisien korelasi negative terbesar= -1. Sedangkan untuk koefisien korelasi terkecil = 0. Sehingga apabila hubungan kedua variabel memiliki koefisien korelasi = 1 atau = -1, maka hubungan kedua variabel tersebut adalah sempurna. Berikut interpretasi terhadap koefisien korelasi :

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

Pada penelitian ini perhitungan korelasi dan regresi dilakukan dengan menggunakan aplikasi SPSS (*Statistical Product and Service Solutions*) versi 26.0.

3.5 Regresi Logistik

Analisis regresi logistik merupakan salah satu bagian dari statistika yang digunakan untuk mendiskripsikan hubungan antara variabel terikat dan variabel bebas dalam penelitian. Regresi logistik dilihat dari variabel bebasnya dibagi menjadi dua yaitu regresi logistik sederhana (hanya memiliki satu variabel bebas) dan regresi logistik berganda (memiliki variabel bebas lebih dari satu). Sedangkan dilihat dari variabel responnya regresi logistik dibagi menjadi 2 yaitu regresi logistik biner (variabel responnya dikotomus atau hanya dua kategori) dan regresi logistik multinominal (memiliki variabel respon lebih dari dua kategori). Sehingga analisis ini berguna untuk melihat pengaruh sejumlah variabel bebas (*Variable Independent*) terhadap varibel terikat (*Variable Dependent).* Pada penelitian ini digunakan regresi logistik biner sebagai cara untuk menganalisis hubungan antara satu variabel respon dan beberapa variabel predictor. Penelitian ini memiliki variabel respon berupa data kualitatif dikotomi yaitu penggunaan angkutan umum – angkutan pribadi.

secara matematis bentuk umum dari regresi logistic biner dengan *link function* logit adalah sebagai berikut :

$$logit\left(\pi_j\right) = ln\frac{\pi_j}{1-\pi_j} = \beta_0 + \beta_1 x_{j1} + \beta_2 x_{j2} + \cdots + \beta_k x_{jk} \quad \text{atau}$$

$$\frac{\pi_j}{1-\pi_j} = exp\left(\beta_0 + \beta_1 x_{j1} + \beta_2 x_{j2} + \cdots + \beta_k x_{jk}\right) \quad \text{atau}$$

$$\pi_j = \frac{exp\left(\beta_0 + \beta_1 x_{j1} + \beta_2 x_{j2} + \cdots + \beta_k x_{jk}\right)}{1 + exp\left(\beta_0 + \beta_1 x_{j1} + \beta_2 x_{j2} + \cdots + \beta_k x_{jk}\right)}$$

Dimana :

β_0 = konstanta

β_i = koefisien

x_{ji} = prediktor ke-i

π_j = probabilitas bahwa faktor atau kovariat ke-j mempunyai respon = 1 (memakai angkutan pribadi) dan respon logistik biner yang mempunyai nilai 0 (angkutan umum).

Menurut Ghozali (2018) regresi logistik digunakan jika asumsi *multivariate normal distribution* tidak dipenuhi. Hal ini dikarenakan variabel bebas yang merupakan campuran antara variabel kontinu (metrik) dan kategorial (non-metrik). Sehingga dalam analisis regresi logistik tidak diperlukan asumsi normalitas data variabel bebasnya. Selain alasan itu, regresi logistik tidak memerlukan uji normalitas karena variabel respon merupakan variabel *dummy* (0 dan 1).

3.6 Uji Kelayakan Model Regresi

Menurut Ghozali (2018) analisis regresi logistik memiliki empat pegujian model regresi yaitu, sebagai berikut :

1. menilai keseluruhan model (*Overvall Model Fit*)

   Uji *Overall Model Fit* ini dilakukan untuk mengetahui apakah semua variabel independent dalam penelitian mempengaruhi variabel dependent. Uji ini dapat dilihat pada tabel *Model Summary* pada kolom *Likelihood L* yang merupakan probabilitas model yang dihipotesiskan mampu menggambarkan data yang telah diiinput. Untuk menguji H0 dan H1 dilakukan dengan membandingkan nilai -2*LL* pada step 0 dan dengan nilai -2*LL* pada step berikutnya. Jika nilai -2*LL* pada *block number* = 0 > nilai -2*LL* pada *block number* = 1, maka penurunan nilai ini menggambarkan model regresi yang lebih baik.
2. Uji kelayakan model (*Goodness of Fit Test)*

   Uji kelayakan ini dilakukan dengan menggunakan nilai *Hosmer* dan *Lemeshow Test* yang diukur dengan nilai *chi – square*. Uji ini dilakukan untuk mengetahui H0 apakah data eksisting yang diinput sesuai dengan model (tidak terdapat perbedaan antara data dan model sehingga model regresi dapat dikatakan *fit*). Syarat H0 pada uji *Goodness of Fit Test* adalah sebagai berikut :

1. Jika nilai probabilitas (P-*Value*) ≤ 0,05 (nilai signifikan), maka H0 ditolak. Hal ini berarti terdapat perbedaan yang signifikan antara data dan model.
2. Jika nilai probabilitas (P-*Value*) ≥ 0,05 (nilai signifikan), maka H0 diterima. Hal ini berarti tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara data dan model

3. Koefisien Determinasi (*Nagelkerke's R square)*

   Koefisien determinasi pada analisis regresi logistik dapat dilihat dalam tabel *Nagelkarke R Square.* Nilai *Nagelkarke R Square* yang mendekati 1 menunjukkan bahwa variabel independent mampu memberikan semua informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variabel dependent. Sebaliknya , jika nilai *Nagelkarke R Square* mendekati 0 maka variabel independent memiliki kemampuan terbatas untuk menjelaskan variabel dependent.

4. Matriks Klasifikasi

   Matriks klasifikasi dalam analisis regresi berguna untuk menunjukkan kekuatan dari model regresi untuk memprediksi kemungkinan pemilihan moda yang dilakukan oleh pelajar.

3.7 Uji Hipotesis

Untuk dapat memperoleh regresi logistic terbaik, maka dilakukan pengujian hipotesis pada model regresi hasil perhitungan dengan syarat atau kriteria sebagai berikut :

1. Uji *Chi-Square*

   Uji hipotesis ini menggunakan nilai chi-square untuk menguji hipotesis yang diajukan dan dapat dilihat dari *output* analisis regresi logistik pada tabel *Omnibus Tests of Model Coefficients*. Dalam pengambilan keputusan syarat yang digunakan adalah 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-*Value*) > 0.05 maka H_0 diterima dan H_1 ditolak. Artinya, variabel independent tidak mempengaruhi varibell dependent.

2. Uji Wald atau Uji Parsial

   Uji Parsial ini digunakan untuk menguji apakah masing – masing koefisien konstan regresi logistic maupun konstan tiap variabel yang berpengaruh terhadap pemilihan moda adalah signifikan. Pada dasarnya uji ini dilakukan untuk mengetahui seberapa jauh pengaruh variabel independent terhadap variabel dependent. Rasio yang dihasilkan dari statistic uji dibawah hipotesis H_0 akan mengikuti sebarang normal baku, sehingga untukmemperoleh keputusan dilakukan perbandingan dengan distribusi normal baku (Z).. Adapun kriteria dalam pengambilan keputusan adalah sebagai berikut :

   1. Jika nilai W < $\mathrm{Z}a/2$ atau (P-*Value*) > 0.05 maka H_0 diterima, artinya salah satu variabel independent tidak mempengaruhi variabel dependent
   2. Jika nilai W > $\mathrm{Z}a$ atau (P-*Value*) < 0.05 maka H_0 ditolak, artinya salah satu variabel independent mempengaruhi variabel dependent.

      Secara perhitungan manual untuk memperolah bilangan Wald dipakai rumus berikut :

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

BAB IV
METODOLOGI PENELITIAN

4.1 Desain Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan memperhatikan jenis data yang dibutuhkan dalam proses analisis yang tentunya berkaitan dengan objek yang diteliti yaitu menyangkut pada analisis pemilihan moda angkutan pelajar di Kabupaten Brebes. Data yang dibutuhkan dalam penelitian ini ialah berupa data primer dan sekunder yang diperoleh dari hasil pengumpulan data baik dari instansi terkait maupun pengamatan secara langsung dilapangan. Kemudian setelah didapat data-data yang dibutuhkan maka akan diproses mulai dari memasukkan data sampai didapatkan hasil atau outputnya dengan melalui proses analisis yang dapat diterima secara ilmiah. Adapun alur pikir penelitian penyusunan analisis karakteristik pelajar terhadap pemilihan moda sebagai angkutan perjalanan pelajar di Kabupaten brebes adalah sebagai berikut :

1. Identifikasi masalah

   Pada tahapan ini dilakukan observasi secara langsung di lapangan untuk mengidentifikasi berbagai masalah yang terdapat di wilayah studi yang dikaji. Setelah didapatkan beberapa permasalahan yang ada kemudian diambil beberapa permasalahan untuk dirumuskan.

2. Pengumpulan Data

   Dalam melakukan penelitian ini dibutuhkan data primer dan data sekunder sebagai bahan analisis penelitian. Data primer merupakan data yang didapat secara langsung oleh peneliti di lapangan. Sedangkan data sekunder adalah data yang diperoleh dari instansi terkait dan data dari Laporan Umum PKL Kabupaten Brebes Tahun 2021. Adapun data yang dibutuhkan adalah sebagai berikut :

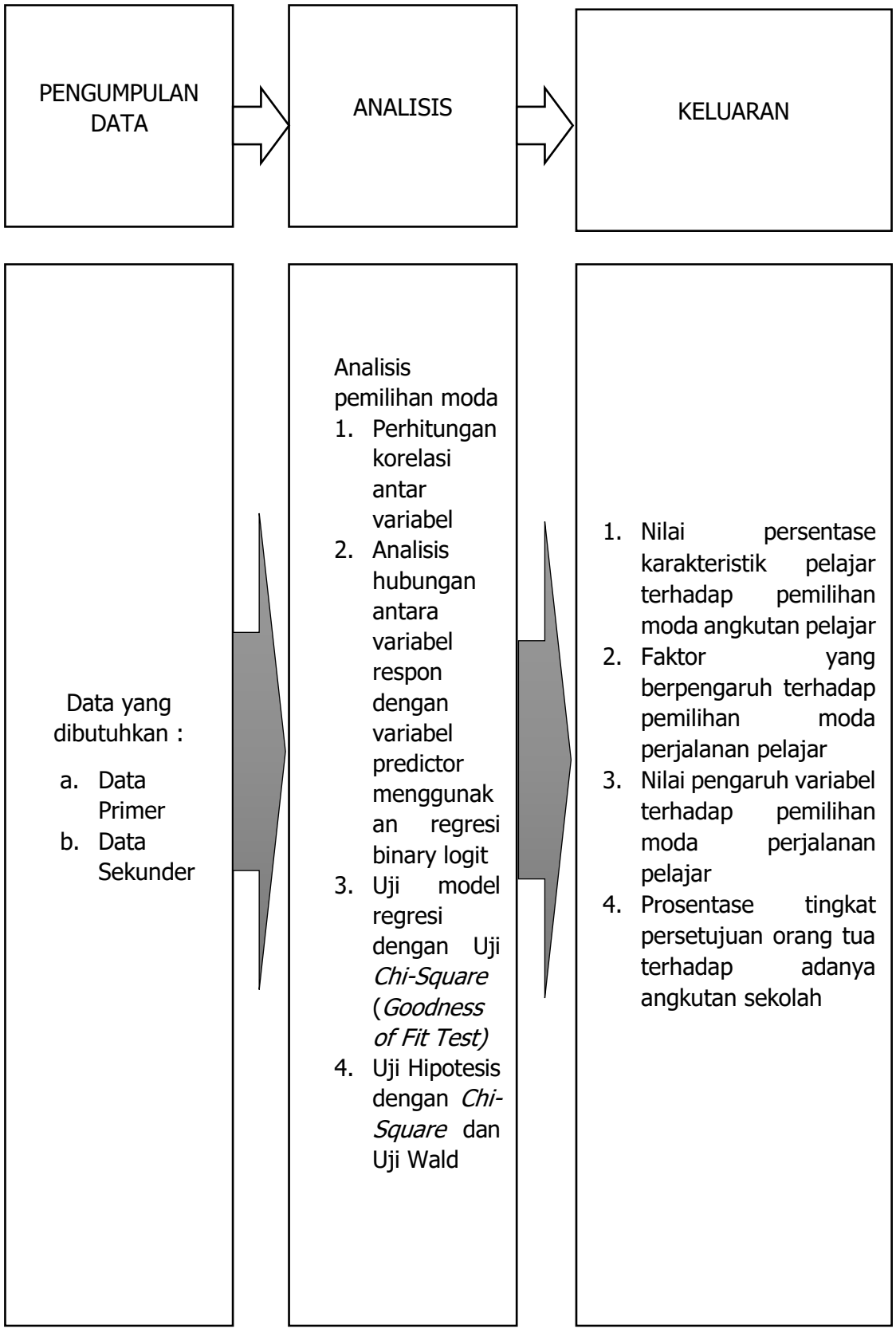
a. Data Primer
    1) Karakteristik pelajar
    2) Karakteristik pergerakan
    3) Karakteristik fasilitas moda transportasi
    4) Pelayanan angkutan umum
b. Data Sekunder
    1) Data statistic jumlah sekolah SMU
    2) Data statistic jumlah pelajar SMU
    3) Data trayek angkutan perkotaan

3. Pengolahan data

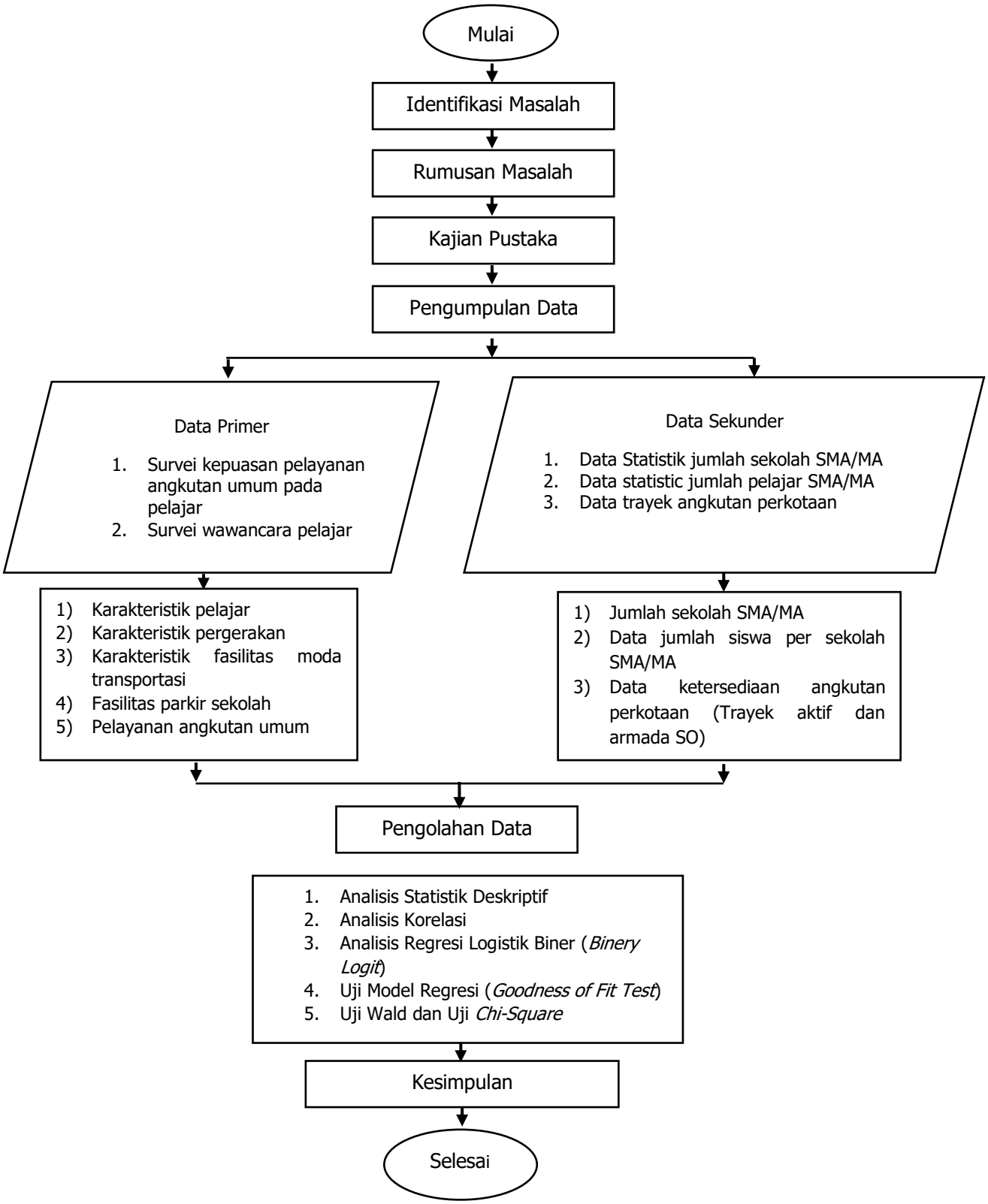
    Setelah dilakukan pengumpulan data maka Langkah selanjutnya yaitu melakukan analisis dan penguraian hasil data statistic yang telah didapatkan untuk mendapatkan hasil kondisi di masa sekarang. Pada tahapan ini merupakan proses untuk menganalisis pemilihan moda angkutan pelajar di masa sekarang.

4. Keluaran (Output)

    Merupakan tahapan akhir dalam penelitian yang berisikan tentang hasil perhitungan analis pemilihan moda yang telah dilakukan sebelumnya. Pada tahap ini dicantumkan hasil perhitungan serta rekomendasi yang dapat diajukan sebagai saran untuk perencanaan angkutan khusus pelajar.



Gambar IV. 1 Alur Pikir Penelitian



Gambar IV. 2 Bagan Alir Penelitian

4.2 Sumber Data

Tabel 4. 1 Sumber Data Penelitian

Data	Jenis Data	Kegunaan Data	Sumber
Primer	Data pelayanan angkutan umum	Untuk mengetahui tingkat pelayanan angkutan umum	survei
	Data karakteristik pelajar atau pengguna jalan	Untuk mengetahu karakteristik pelajar yang berpengaruh terhadap pemilihan moda	Survei
	Data Karakteristik Perjalanan	Untuk mengetahui karakteristik perjalanan pelajar	Survei
Sekunder	1. Data jumlah sekolah SMA/MA 2. Data jumlah pelajar SMA/MA	Untuk mengetahui populasi dan sampel penelitian	Badan Pusat Statistik Kabupaten Brebes
	Data ketersediaan angkutan umum (trayek dan armada siap operasi)	Untuk melihat ketersediaan angkutan umum yang digunakan sebagai moda perjalanan pelajar	Dinas Perhubungan Kabupaten Brebes

4.3 Teknik Pengumpulan Data

Dalam penilitian ini dibutuhkan data primer dan data sekunder untuk melakukan proses analisis. Untuk memenuhi kebutuhan data tersebut maka dibutuhkan survei di lapangan sebagai pemenuhan data primer dan melakukan pengumpulan data dari instansi terkait sebagai pemenuhan data sekunder yang diperlukan.

1. Data Primer

   Pengumpulan data primer diperoleh dengan melakukan survei dan pengamatan secara langsung di lapangan serta mengadakan tanya jawab kepada pihak terkait sebagai responden dengan cara megisi kuisioner untuk mengetahui kondisi eksisting di lapangan yang terjadi pada masing – masing individu untuk memilih moda angkutan yang berbeda dengan tetap mengacu pada keterbatasan potensi sumber yang mereka miliki. Data yang didapat dari kuisioner tersebut adalah sebagai berikut :

   a. Data karakteristik pelajar
      1) Umur pelajar
      2) Jenis kelamin pelajar
      3) Ukuran keluarga
      4) Umur orang tua
      5) Pekerjaan orang tua
      6) Latar belakang pendidikan orang tua
      7) Kepemilikan kendaraan
      8) Pendapatan orang tua
   b. Data karakteristik perjalanan (jarak perjalanan)
   c. Data fasilitas moda angkutan umum
      1) Waktu perjalanan
      2) Tarif/biaya perjalanan
   d. Pelayanan angkutan umum

2. Data sekunder

   Data sekunder diperoleh dari instansi terkait dan juga Laporan Umum PKL Kabupaten Brebes tahun 2021. Kemudian dijadikan dalam suatu data yang baku dalam bentuk tabel, diagram, maupun uraian. Berikut adalah data sekunder tersebut :

   a. Data jumlah sekolah dari tingkatan pendidikan Sekolah Dasar hingga Sekolah Menengah Umum
   b. Data jumlah pelajar dari tingkatan pendidikan Sekolah Dasar hingga Sekolah Menengah Umum
   c. Data trayek angkutan perkotaan

      Data ini diperoleh dari Dinas Perhubungan Kabupaten Brebes dan juga Laporan Umum PKL Kabupaten Brebes tahun 2021

4.4 Teknik Analisis Data

Setelah mendapatkan data yang dibutuhkan dalam penelitian ini, selanjutnya dilakukan analisis data untuk menguraikan hasil data statistic yang telah diperoleh. Selain itu analisis ini dilakukan guna melihat hubungan atau korelasi antar variabel yang saling terkait.

1. Variabel Penelitian

   Variabel penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah variabel yang berpengaruh terhadap pemilihan moda yang akan digunakan untuk perjalanan pelajar. Variabel tersebut adalah sebagai berikut :

   a. Umur pelajar
   b. Jenis kelamin pelajar
   c. Ukuran keluarga
   d. Umur orang tua
   e. Pekerjaan orang tua
   f. Latar belakang pendidikan orang tua
   g. Kepemilikan kendaraan

h. Pendapatan orang tua
i. Waktu perjalanan
j. Jarak perjalanan
k. Tarif/biaya perjalanan
l. Pelayanan angkutan umum

2. Analisis Deskriptif

Analisis deskriptif merupakan analisis dalam statistika yang berfungsi untuk memberikan informasi mengenai data yang diperoleh dalam penelitian ini. Informasi tersebut ditampilkan dalam bentuk tabel, diagram, dan grafik. Data yang ditampikan berupa data variabel yang digunakan dalam penelitian ini.

3. Analisis Korelasi

Analisis korelasi pada penelitian ini dilakukan dengan menggunakan bantuan aplikasi SPSS (*Statistical Product and Service Solutions*). Analisis korelasi ini dilakukan untuk mengetahui kekuatan atau asosiasi dari dua variabel yang berhubungan. Korelasi sempurna ditandai dengan nilai r = ±1. jika nilai r atau bilangan slope positif maka dapat dikatakan hubungan kedua variabel tersebut adalah searah yang berarti jika variabel X meningkat maka variabel Y juga meningkat dan begitu juga sebaliknya. jika nilai r atau bilangan slope negatif maka dapat dikatakan hubungan kedua variabel tersebut berlawanan arah yang berarti jika variabel X meningkat maka variabel Y akan menurun dan begitu juga sebaliknya. jika nilai r = 0 maka dapat dikatakan bahwa dari kedua variabel X dan Y tidak memiliki hubungan. Sehingga dapat disimpulkan bahwa adanya hubungan atau korelasi dari variabel X dan Y dilihat dari nilai r, yaitu jika $-1<r_{xy}<1$.

Secara matematis perhitungan korelasi dapat dilakukan dengan menggunakan rumus sebagai berikut :

$$r_{xy} = s_{xy} / s_x \cdot s_y$$

$$= \frac{\sum(x_i - \bar{x})(y_i - \bar{y})}{[\sum(x_i - \bar{x})^2 . \sum(y_i - \bar{y})^2]^{1/2}}$$

4. Regresi Logistik Biner (*Binary Logit*)

Analisis regresi logistik ini dilakukan untuk mengetahui pengaruh sejumlah variabel independent terhadap suatu variabel dependen. Pada penelitian ini digunakan regresi logistik biner sebagai cara untuk menganalisis hubungan antara satu variabel respon beberapa variabel predictor. Kondisi sosial ekonomi keluarga merupakan faktor yang mempengaruhi seseorang dalam memilih moda perjalanan yang akan digunakan, terkhusus pada penelitian ini adalah pemilihan moda sebagai angkutan perjalanan pelajar. Faktor – faktor yang berpengaruh tersebut selanjutnya akan diuji nilai korelasi antar variabelnya untuk mengetahui kekuatan hubungan antara variabel dependen dan independen dari suatu hasil survei yang telah dilakukan pada suatu populasi tertentu. Variabel yang memenuhi syarat (signifikan < α) kemudian akan diregresi dengan mengguakan metode regresi logistik.

Berikut rumus regresi logistic yang digunakan :

$$logit\left(\pi_j\right) = ln\frac{\pi_j}{1-\pi_j} = \beta_0 + \beta_1 x_{j1} + \beta_2 x_{j2} + \cdots + \beta_k x_{jk}$$

Atau

$$\frac{\pi_j}{1-\pi_j} = exp\left(\beta_0 + \beta_1 x_{j1} + \beta_2 x_{j2} + \cdots + \beta_k x_{jk}\right)$$

Atau

$$\pi_j = \frac{exp\left(\beta_0 + \beta_1 x_{j1} + \beta_2 x_{j2} + \cdots + \beta_k x_{jk}\right)}{1 + exp\left(\beta_0 + \beta_1 x_{j1} + \beta_2 x_{j2} + \cdots + \beta_k x_{jk}\right)}$$

Dengan :

β_0 = konstanta

β_i = koefisien

x_{ji} = predictor ke-i

π_j = probabilitas bahwa faktor atau kovariat ke-j mempunyai respon = 1 (memakai angkutan pribadi) dari respon logistik biner yang mempunyai nilai 0 (angkutan umum) dan 1 (angkutan pribadi).

5. Uji Model Regresi

Uji ini dilakukan untuk mengetahui apakah model regresi hasil analisis dapat diterima. Uji ini dilakukan dengan menggunakan Uji – uji sebagai berikut :

a. Uji Keseluruhan Model (*Overall Model Fit*)

Uji ini dilakukan dengan melihat tabel *Model Summary* pada kolom *Likelihood L* yang merupakan probabilitas model yang dihipotesiskan mampu menggambarkan data yang telah diiinput. Untuk menguji H0 dan H1 dilakukan dengan membandingkan nilai -2*LL* pada step 0 dan dengan nilai -2*LL* pada step berikutnya. Jika nilai -2*LL* pada *block number* = 0 > nilai -2*LL* pada *block number* = 1, maka penurunan nilai ini menggambarkan model regresi yang lebih baik.

b. Uji Kelayakan Model (*Goodness of Fit Test*)

Uji ini dilakukan dengan melihat tabel *Hosmer and Lemeshow* pada hasil analisis yang diukur menggunakan nilai *Chi-Square*. Syarat pengambilan keputusan pada uji ini adalah sebagai berikut :

1. jika nilai probabilitas (P-*Value*) ≤ 0,05 (nilai signifikan), maka H0 ditolak. Hal ini berarti terdapat perbedaan yang signifikan antara data dan model.
2. Jika nilai probabilitas (P-*Value*) ≥ 0,05 (nilai signifikan), maka H0 diterima. Hal ini berarti tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara data dan model

6. Uji Hipotesis

   a. Uji *Chi-Square*

      Uji *Chi-Square* pada hipotesis dilakukan dengan melihat tabel *Omnibus Tests of Model Coefficients* pada hasil analisis dengan syarat pengambilan keputusan 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-*Value*) > 0.05 maka H_0 diterima dan H_1 ditolak. Artinya, variabel independent tidak mempengaruhi varibell dependent.

   b. Uji Wald atau Uji Parsial

      Uji Parsial ini digunakan untuk menguji apakah masing – masing koefisien konstan regresi logistic maupun konstan tiap variabel yang berpengaruh terhadap pemilihan moda adalah signifikan. Syarat pengambilan keputusan pada uji ini adalah sebagai berikut :

      1. Jika nilai W < $Z_{a/2}$ atau (P-*Value*) > 0.05 maka H_0 diterima, artinya salah satu variabel independent tidak mempengaruhi variabel dependent
      2. Jika nilai W > Z_a atau (P-*Value*) < 0.05 maka H_0 ditolak, artinya salah satu variabel independent mempengaruhi variabel dependent.

4.5 Lokasi dan Jadwal Penelitian

Lokasi penelitian dilakukan di Kabupaten Brebes dengan focus penelitian pada karakteristik pelajar yang mempengaruhi pemilihan moda angkutan perjalana pelajar.

Tabel 4. 2 Jadwal Penelitian

No	Kegiatan	Waktu penelitian																																	
		Tahun 2021				Tahun 2022																															
		Desember				Januari				Februari				Maret				April				Mei				Juni				Juli							
1	Tahap Persiapan Penelitian																																		
	a. Pengumpulan Data																																		
	b. Pemilihan Judul Skripsi																																		
	c. Penyusunan Proposal Judul Skripsi																																		
	d. Pelaksanaan Bimbingan Dosen																																		
	e. Seminar Proposal																																		
2	Tahap Penyusunan Skripsi																																		
	a. Analisis Data																																		
	b. Sidang Progres																																		
	c. Penyusunan Skripsi Akhir																																		
	d. Seminar Akhir																																		

BAB V
ANALISIS DAN PEMECAHAN MASALAH

5.1 Tujuan dan Metode Penelitian

Penelitian dengan judul Pengaruh Karakteristik Pelajar Terhadap Pemilihan Moda Perjalanan Pelajar di Kabupaten Brebes ini dilakukan untuk mengetahui pengaruh karakteristik pelajar terhadap pemilihan moda perjalanan yang digunakan pelajar untuk menuju ke sekolah dan menganalisis faktor- faktor yang mempengaruhi pelajar dalam melakukan pemilihan moda. Dalam penelitian ini, responden yang digunakan adalah pelajar, khususnya pelajar SMA/Sederajat di Kawasan CBD Kabupaten Brebes.

Dalam melakukan sebuah penelitian, peneliti harus melakukan pengambilan sampel dari jumlah total populasi objek yang diteliti. Dalam penelitian ini pengambilan sampel yang dilakukan oleh peneliti menggunakan metode slovin, dengan rumus sebagai berikut :

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

$$= \frac{4883}{1+4883.\,0{,}05^2}$$

$$= 369{,}71$$

$$\approx 370$$

Dari sample minimal yang dibutuhkan pada penelitian ini kemudian dilakukan pembagian kebutuhan responden persekolah berdasarkan proporsi populasi sekolah dengan hasil perhitungan sebagai berikut :

Tabel V. 1 Kebutuhan Sampel Per-Sekolah

No	Sekolah	Jumlah Siswa	sampel
1	SMA N 1 Brebes	1172	89
2	SMA N 2 Brebes	1202	91
3	SMK N 1 Brebes	1383	105
4	MAN N 1 Brebes	1126	85
Total		4883	370

Sumber : Hasil Analisis

Penelitian ini menggunakan variabel dependent yang bersifat dikotomi atau *dummy* (0 dan 1) yaitu antara angkutan umum dan angkutan pribadi dan variabel independent lebih dari 2 variabel. Sehingga pada penelitian digunakan analisis regresi logistik biner dengan uji korelasi dan uji model regresi sebagai penentuan pengambilan keputusan hipotesis dan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh variabel independent mempengaruhi variabel dependentnya.

5.2 Statistik Deskriptif

Data karakteristik pelajar dalam penelitian ini diperoleh berdasarkan hasil survei wawancara pelajar dengan cara pengisian kuisioner oleh pelajar SMA/Sederajat di Kawasan CBD Kabupaten Brebes yang dilakukan secara online. Berdasarkan hasil perolehan data yang telah dikumpulkan menunjukkan bahwa penggunaan moda angkutan umum oleh pelajar ke sekolah sebesar 35,14% sedangkan penggunaan moda angkutan pribadi oleh pelajar ke sekolah sebesar 64,86%. Hal ini dapat dijelaskan lebih lengkap pada tabel dan grafik berikut :

Tabel V. 2 Jumlah Pengguna Menurut Jenis Angkutan

No	Jenis Kendaraan	Jumlah	Prosentase(%)
1	Angkutan Umum	130	35.14%
2	Angkutan Pribadi	240	64.86%
Total		370	100%

Sumber : Hasil Data Penelitian

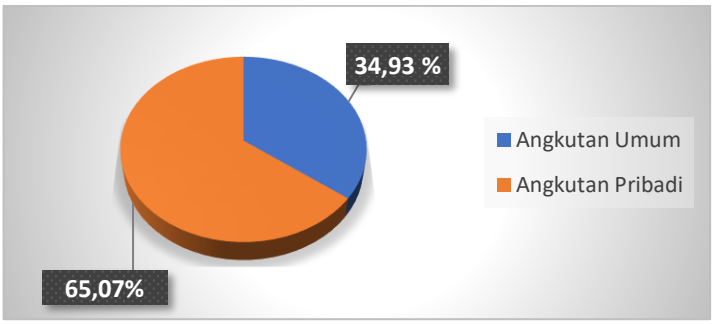


Diagram V. 1 Prosentase Penggunaan Moda

Kemudian, dari hasil survei yang telah dilakukan sebelumnya didapatkan data mengenai karakteristik pelajar responden yang dapat dijelaskan sebagai berikut :

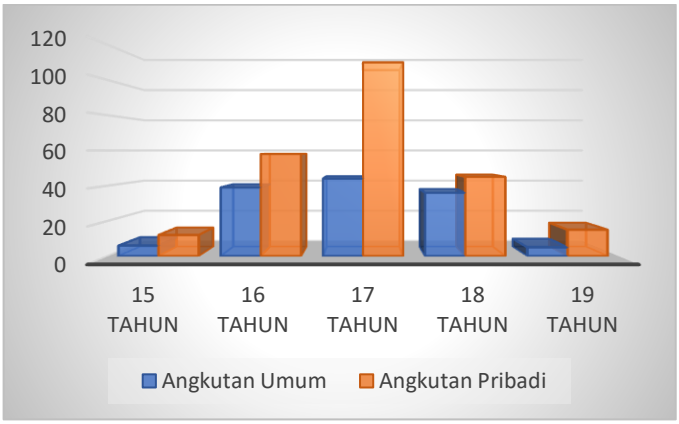
a. Umur Pelajar

Data sampel pelajar yang digunakan diambil dari empat SMA/Sederajat di Kecamatan Brebes. Dengan rentan umur mulai dari usia 15 tahun hingga 19 tahun. Dari data yang diperoleh didapatkan bahwa prosentase pemilihan moda angkutan umum tertinggi pada pelajar dengan usia 17 tahun yaitu sebesar 33,85%. Demikian pula dengan prosentase pemilihan moda angkutan pribadi tertinggi pada pelajar dengan usia 17 tahun yaitu sebesar 45,83%. Data penggunaan moda dapat dilihat pada tabel, grafik, dan diagram dibawah ini :

Tabel V. 3 Pemilihan Moda Menurut Umur Pelajar

No	Umur Pelajar	Jenis Angkutan				Jumlah	Prosentase (%)
		Angkutan Umum		Angkutan Pribadi			
		Jumlah	(%)	Jumlah	(%)		
1	15 Tahun	6	4.62%	12	5.00%	18	4.86%
2	16 Tahun	39	30.00%	58	24.17%	97	26.22%
3	17 Tahun	44	33.85%	110	45.83%	154	41.62%
4	18 Tahun	36	27.69%	45	18.75%	81	21.89%
5	19 Tahun	5	3.85%	15	6.25%	20	5.41%
Total		130	100%	240	100%	370	100%

Sumber : Hasil Analisis



Grafik V. 1 Pemilihan Moda Menurut Umur Pelajar

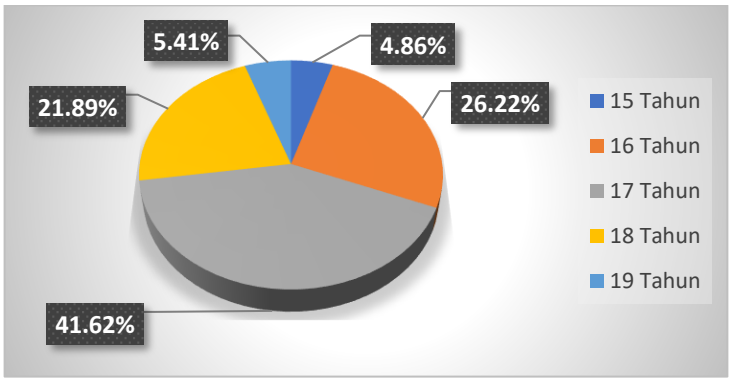


Diagram V. 2 Pemilihan Moda Menurut Umur Pelajar

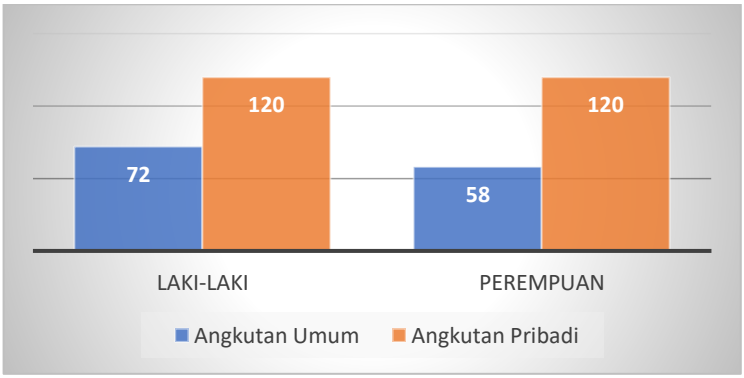
b. Jenis Kelamin

Hasil analisis data menunjukkan bahwa sebagian besar responden (pelajar) berjenis kelamin laki-laki dengan prosentase sebesar 51,89%. Penggunaan angkutan umum Sebagian besar juga berjenis kelamin laki-laki dengan prosentase sebesar 55,38%. Untuk penggunaan angkutan pribadi antara pelajar berjenis kelamin laki-laki dan perempuan berjumlah sama dengan prosentase masing – masing sebesar 50%. Untuk keterangan lebih jelas dapat dilihat dari tabel, grafik, dan diagram dibawah ini :

Tabel V. 4 Pemilihan Moda Menurut Jenis Kelamin

No	Jenis Kelamin	Jenis Angkutan				Jumlah	Prosentase (%)
		Angkutan Umum		Angkutan Pribadi			
		Jumlah	(%)	Jumlah	(%)		
1	Laki-laki	72	55.38%	120	50%	192	51.9%
2	Perempuan	58	44.62%	120	50%	178	48.1%
Total		130	100%	240	100%	370	100%

Sumber : Hasil Analisis



Grafik V. 2 Pemilihan Moda Menurut Jenis Kelamin

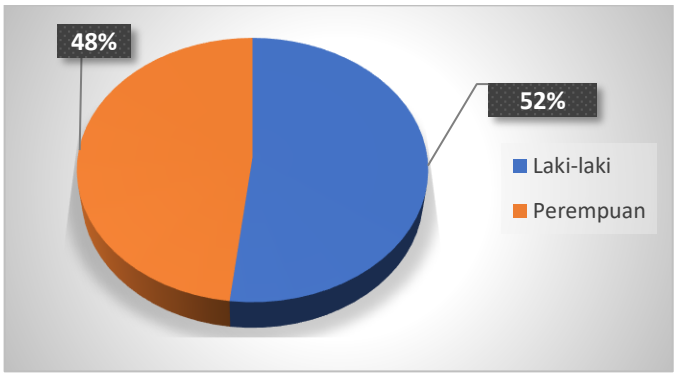


Diagram V. 3 Pemilihan Moda Menurut Jenis Kelamin

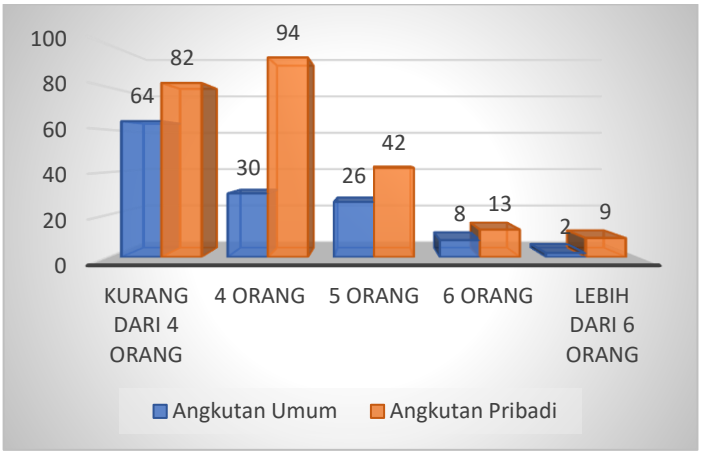
c. Ukuran Keluarga

Hasil analisis data menunjukkan bahwa prosentase tertinggi ukuran keluarga responden (pelajar) berjumlah kurang dari 4 orang dengan prosentase sebesar 39,46. Penggunaan angkutan umum oleh pelajar dilihat dari ukuran keluarga paling banyak yaitu pelajar dengan ukuran keluarga kurang dari 4 orang dengan prosentase sebesar 49,23%. Sedangkan penggunaan angkutan pribadi oleh pelajar dilihat dari ukuran keluarga paling banyak yaitu pelajar dengan ukuran keluarga 4 orang dengan prosentase sebesar 39,17%. Untuk keterangan lebih lengkap dapat dilihat dari tabel, grafik, dan diagram sebagai berikut :

Tabel V. 5 Pemilihan Moda Menurut Ukuran Keluarga

No	Ukuran Keluarga	Jenis Angkutan				Jumlah	Prosentase (%)
		Angkutan Umum		Angkutan Pribadi			
		Jumlah	(%)	Jumlah	(%)		
1	Kurang dari 4 orang	64	49.23%	82	34.17%	146	39.46%
2	4 orang	30	23.08%	94	39.17%	124	33.51%
3	5 orang	26	20.00%	42	17.50%	68	18.38%
4	6 orang	8	6.15%	13	5.42%	21	5.68%
5	lebih dari 6 orang	2	1.54%	9	3.75%	11	2.97%
Total		130	100%	240	100%	370	100%

Sumber : Hasil Analisis



Grafik V. 3 Pemilihan Moda Menurut Ukuran Keluarga

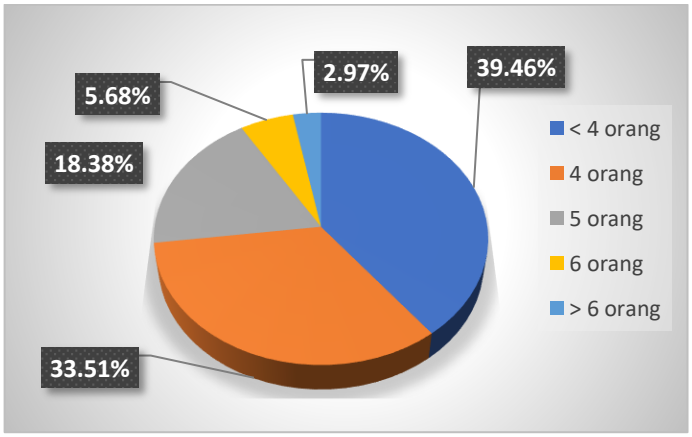


Diagram V. 4 Pemilihan Moda Menurut Ukuran Keluarga

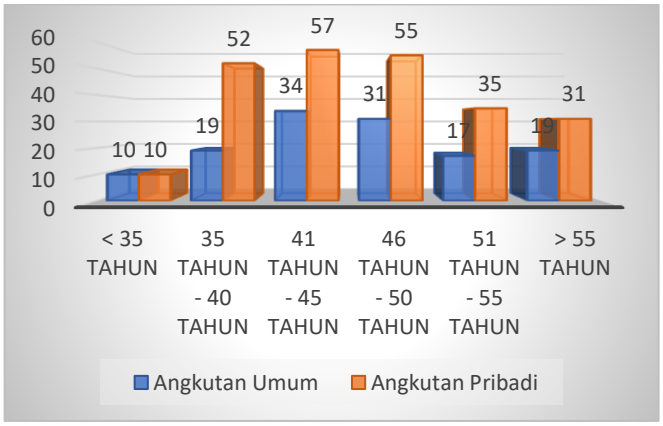
d. Umur Orangtua Pelajar

Hasil analisis menunjukkan bahwa prosentase tertinggi umur orangtua pelajar berumur 41 tahun – 45 tahun dengan nilai prosentase sebesar 24,59%. Untuk prosentase pemilihan moda angkutan umum oleh pelajar tertinggi dengan umur orangtua 41 tahun – 45 tahun dengan prosentase sebesar 26,15%. Begitu pula dengan pemilihan moda angkutan pribadi didominasi oleh rekomendasi orangtua pelajar dengan umur orangtua 41 tahun – 45 tahun. Untuk keterangan lebih lengkap mengenai pemilihan moda berdasarkan umur orangtua pelajar dapat dilihat pada tabel, grafik, diagram dibawah ini :

Tabel V. 6 Pemilihan Moda Menurut Umur Orangtua Pelajar

No	Umur Orang Tua	Jenis Angkutan				Jumlah	Prosentase (%)
		Angkutan Umum		Angkutan Pribadi			
		Jumlah	(%)	Jumlah	(%)		
1	< 35 Tahun	10	7.69%	10	4.17%	20	5.41%
2	35 Tahun - 40 Tahun	19	14.62%	52	21.67%	71	19.19%
3	41 Tahun - 45 Tahun	34	26.15%	57	23.75%	91	24.59%
4	46 Tahun - 50 Tahun	31	23.85%	55	22.92%	86	23.24%
5	51 Tahun - 55 Tahun	17	13.08%	35	14.58%	52	14.05%
6	> 55 Tahun	19	14.62%	31	12.92%	50	13.51%
Total		130	100%	240	100%	370	100%

Sumber : Hasil Analisis



Grafik V. 4 Pemilihan Moda Menurut Umur Orangtua Pelajar

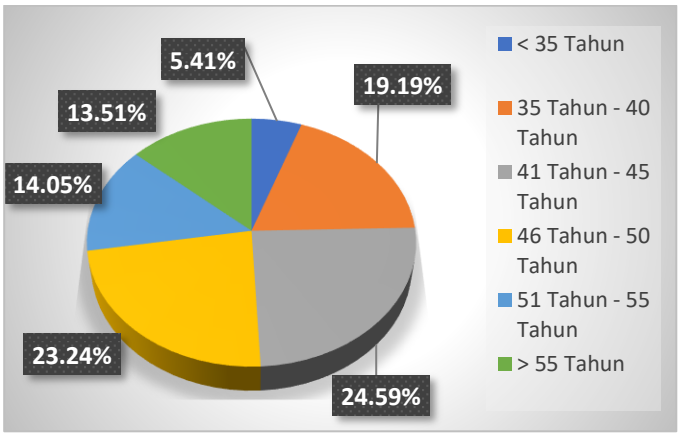


Diagram V. 5 Pemilihan Moda Menurut Umur Orangtua Pelajar

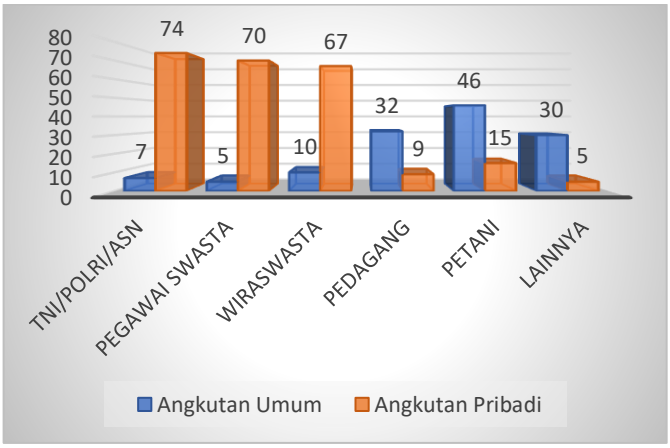
e. Pekerjaan Orangtua Pelajar

hasil analisis menunjukkan bahwa prosentase tertinggi pekerjaan orangtua responden (pelajar) adalah TNI/POLRI/ASN dengan nilai prosentase sebesar 21,89%. Untuk pemilihan moda angkutan umum didominasi oleh responden (pelajar) dengan pekerjaan orangtua sebagai petani yaitu sebesar 35,38%. Sedangkan untuk pemilihan moda angkutan pribadi didominasi oleh responden (pelajar) dengan pekerjaan orangtua sebagai TNI/POLRI/ASN yaitu sebesar 30,83%. Untuk kelengkapan keterangan pemilihan moda menurut pekerjaan orangtua pelajar dapat dilihat dari tabel, grafik, dan diagram sebagai berikut :

Tabel V. 7 Pemilihan Moda Menurut Pekerjaan Orangtua Pelajar

No	Pekerjaan	Jenis Angkutan				Jumlah	Prosentase (%)
		Angkutan Umum		Angkutan Pribadi			
		Jumlah	(%)	Jumlah	(%)		
1	TNI/POLRI/ASN	7	5.38%	74	30.83%	81	21.89%
2	Pegawai Swasta	5	3.85%	70	29.17%	75	20.27%
3	Wiraswasta	10	7.69%	67	27.92%	77	20.81%
4	Pedagang	32	24.62%	9	3.75%	41	11.08%
5	Petani	46	35.38%	15	6.25%	61	16.49%
6	Lainnya	30	23.08%	5	2.08%	35	9.46%
Total		130	100%	240	100%	370	100%

Sumber : Hasil Analisis



Grafik V. 5 Pemilihan Moda Menurut Pekerjaan Orangtua Pelajar

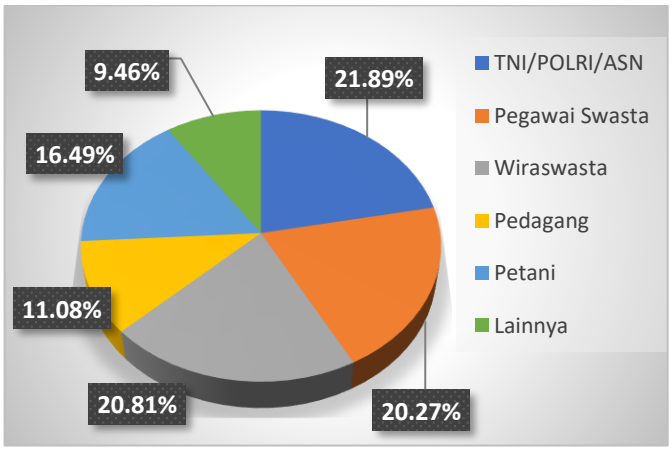


Diagram V. 6 Pemilihan Moda Menurut Pekerjaan Orangtua

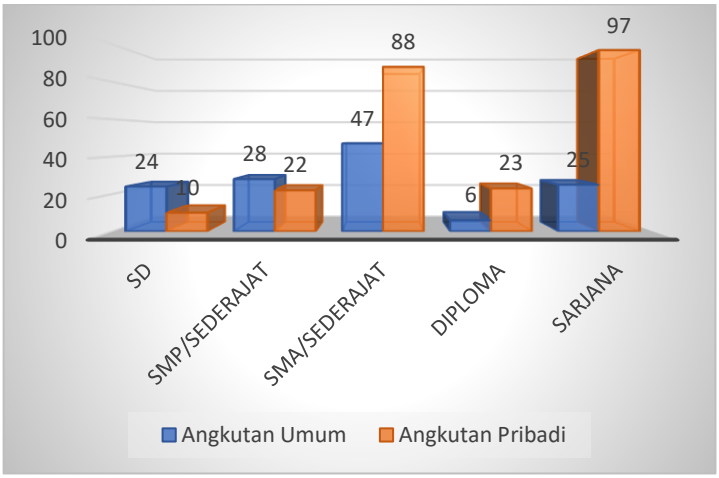
f. Pendidikan Orangtua Pelajar

Dari hasil analisis menunjukkan prosentase pendidikan orangtua responden (pelajar) tertinggi adalah tamatan SMA/Sederajat dengan nilai prosentase sebesar 36,49%. Untuk pemilihan moda angkutan umum didominasi oleh pelajar dengan pendidikan terakhir orangtuanya adalah SMA/Sederajat dengan prosentase sebesar 36,15%. Sedangkan prosentase pendidikan orangtua pelajar dengan pemilhan moda angkutan pribadi tertinggi adalah sarjana yaitu dengan nilai prosentase sebesar 36,67%. Selanjutnya untuk keterangan lebih lengkap dapat dilihat pada tabel, grafik, dan diagram sebagai berikut :

Tabel V. 8 Pemilihan Moda Menurut Pendidikan Orangtua Pelajar

No	Pendidikan	Jenis Angkutan				Jumlah	Prosentase (%)
		Angkutan Umum		Angkutan Pribadi			
		Jumlah	(%)	Jumlah	(%)		
1	SD	24	18.46%	10	4.17%	34	9.19%
2	SMP/Sederajat	28	21.54%	22	9.17%	50	13.51%
3	SMA/Sederajat	47	36.15%	88	36.67%	135	36.49%
4	Diploma	6	4.62%	23	9.58%	29	7.84%
5	Sarjana	25	19.23%	97	40.42%	122	32.97%
Total		130	100%	240	100%	370	100%

Sumber : Hasil Analisis



Grafik V. 6 Pemilihan Moda Menurut Pendidikan Orangtua Pelajar

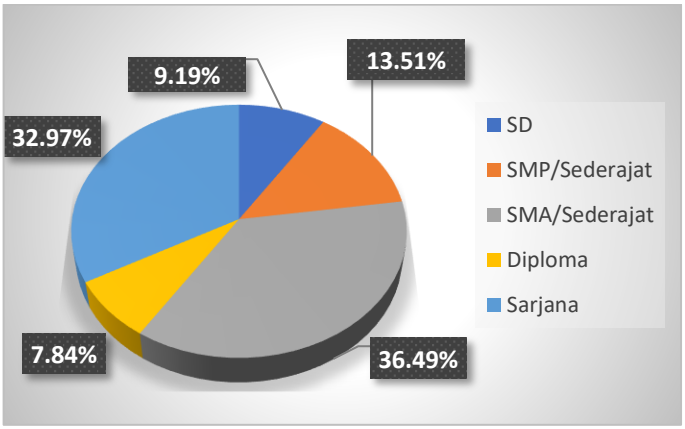


Diagram V. 7 Pemilihan Moda Menurut Pendidikan Orangtua Pelajar

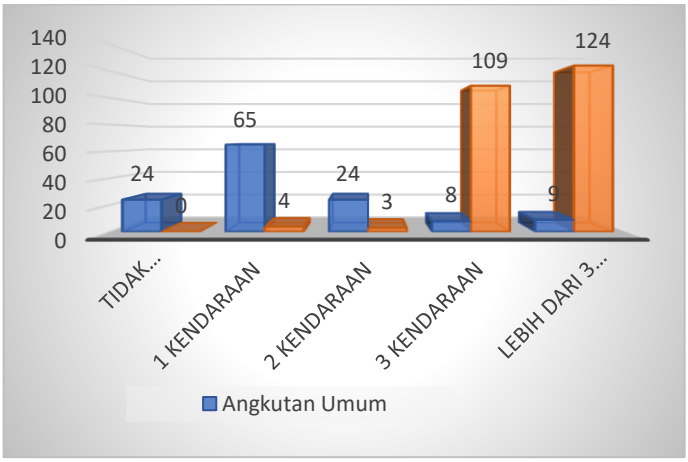
g. Kepemilikan Kendaraan

Kepemilikan kendaraan menjadi salah satu faktor dalam penentuan pemilihan moda. berdasarkan hasil analisis menunjukkan bahwa pemilihan moda oleh responden (pelajar) didominasi oleh pelajar dengan kepemilikan kendaraan lebih dari 3 kendaraan yaitu sebesar 35,95%. Penggunaan angkutan umum didominasi oleh responden dengan kepemilikan kendaraan hanya 1 kendaraan yaitu dengan prosentase sebesar 50,00%. Sedangkan untuk penggunaan angkutan pribadi didominasi oleh pelajar dengan tingkat kepemilikan kendaraan lebih dari 3 kendaraan yaitu dengan prosentase sebesar 51,67%. Data ini dapat dilihat pada tabel, grafik, dan diagram sebagai berikut :

Tabel V. 9 Pemilihan Moda Menurut Kepemilikan Kendaraan

No	Kepemilikan Kendaraan	Jenis Angkutan				Jumlah	Prosentase (%)
		Angkutan Umum		Angkutan Pribadi			
		Jumlah	(%)	Jumlah	(%)		
1	Tidak Mempunyai Kendaraan	24	18.46%	0	0.00%	24	6.49%
2	1 kendaraan	65	50.00%	4	1.67%	69	18.65%
3	2 kendaraan	24	18.46%	3	1.25%	27	7.30%
4	3 kendaraan	8	6.15%	109	45.42%	117	31.62%
5	Lebih dari 3 kendaraan	9	6.92%	124	51.67%	133	35.95%
Total		130	100%	240	100%	370	100%

Sumber : Hasil Analisis



Grafik V. 7 Pemilihan Moda Menurut Kepemilikan Kendaraan

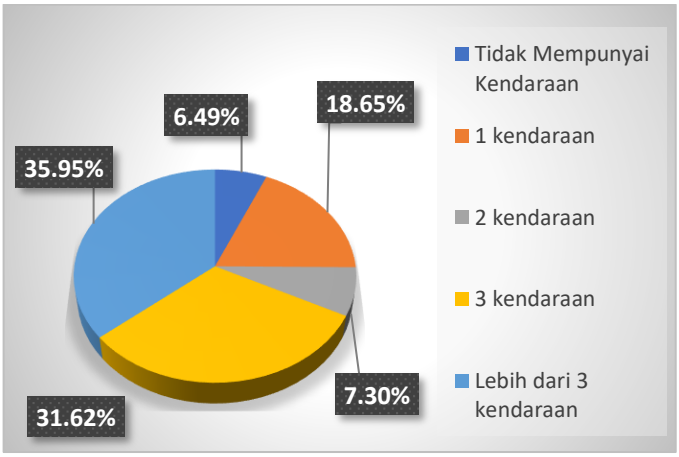


Diagram V. 8 Pemilihan Moda Menurut Kepemilikan Kendaraan

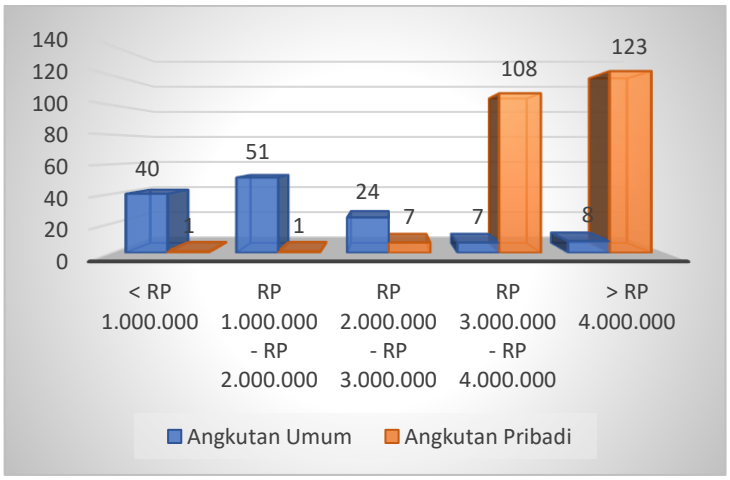
h. Pendapatan Orangtua

Dari hasil analisis dalam penelitian ini prosentase pendapatan tertinggi dari orangtua responden (pelajar) adalah pendapatan pada range Rp 3.000.000n – Rp 4.000.000 dengan nilai prosentase sebesar 31,08%. Dalam pemilihan moda angkutan umum oleh pelajar paling banyak dengan pendapatan orangtua pada range pendapatan Rp 1.000.000 – Rp 2.000.000 yaitu sebesar 39,23%. Sedangkan untuk prosentase pemilihan moda angkutan pribadi tertinggi dilakukan oleh pelajar dengan pendapatan orangtua pada range pendapatan lebih dari Rp 4.000.000 dengan prosentase sebesar 35,41%. Keterangan lebih lengkap dapat dilihat dari tabel, grafik, dan diagram sebagai berikut :

Tabel V. 10 Pemilihan Moda Menurut Pendapatan Orangtua Pelajar

No	Pendapatan	Jenis Angkutan				Jumlah	Prosentase (%)
		Angkutan Umum		Angkutan Pribadi			
		Jumlah	(%)	Jumlah	(%)		
1	< Rp 1.000.000	40	30.77%	1	0.42%	41	11.08%
2	Rp 1.000.000 - Rp 2.000.000	51	39.23%	1	0.42%	52	14.05%
3	Rp 2.000.000 - Rp 3.000.000	24	18.46%	7	2.92%	31	8.38%
4	Rp 3.000.000 - Rp 4.000.000	7	5.38%	108	45.00%	115	31.08%
5	> Rp 4.000.000	8	6.15%	123	51.25%	131	35.41%
Total		130	100%	240	100%	370	100%

Sumber : Hasil Analisis



Grafik V. 8 Pemilihan Moda Menurut Pendapatan Orangtua Pelajar

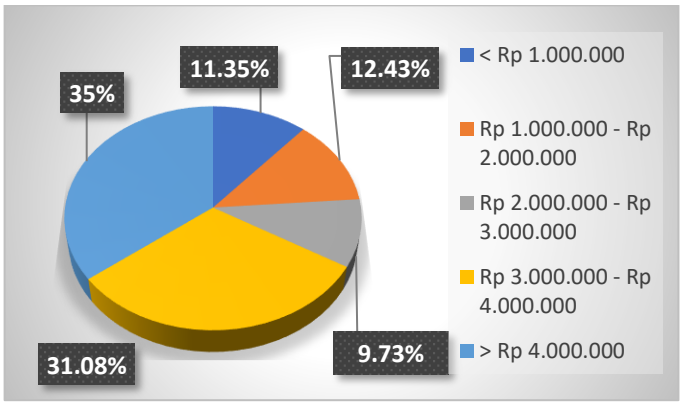


Diagram V. 9 Pemilihan Moda Menurut Pendapatan Orangtua Pelajar

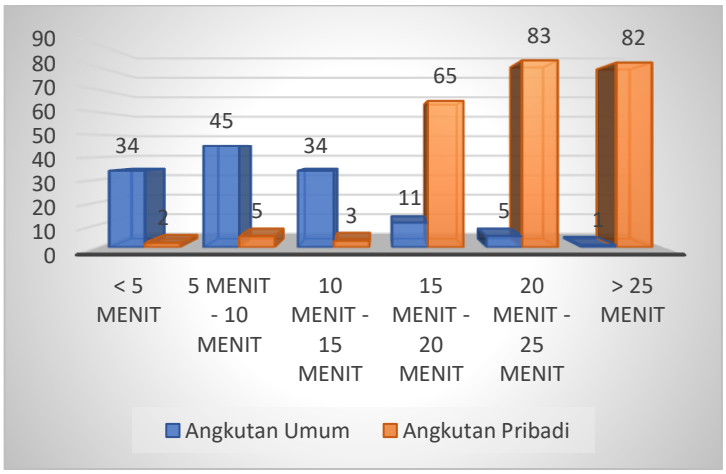
i. Waktu Perjalanan

Hasil analisis menunjukkan bahwa prosentase tertinggi waktu perjalanan yang diperlukan responden (pelajar) menuju ke sekolah adalah 20 menit – 25 menit dengan nilai prosentase sebesar 23,78%. Dari hasil analisis juga didapatkan bahwa pelajar dengan waktu tempuh 5 menit – 10 menit untuk menuju ke sekolah merupakan prosentase tertinggi dalam pemilihan moda angkutan umum dengan nilai prosentase sebesar 34,62%. Sedangkan untuk prosentase tertinggi pemilihan moda angkutan pribadi dilakukan oleh pelajar dengan waktu tempuh 20 menit – 25 menit. Untuk keterangan lebih jelas dapat dilihat pada tabel, grafik, dan diagram dibawah ini :

Tabel V. 11 Pemilihan Moda Menurut Waktu Perjalanan

No	Waktu Perjalanan	Jenis Angkutan				Jumlah	Prosentase (%)
		Angkutan Umum		Angkutan Pribadi			
		Jumlah	(%)	Jumlah	(%)		
1	< 5 menit	34	26.15%	2	0.83%	36	9.73%
2	5 menit - 10 menit	45	34.62%	5	2.08%	50	13.51%
3	10 menit - 15 menit	34	26.15%	3	1.25%	37	10.00%
4	15 menit - 20 menit	11	8.46%	65	27.08%	76	20.54%
5	20 menit - 25 menit	5	3.85%	83	34.58%	88	23.78%
6	> 25 menit	1	0.77%	82	34.17%	83	22.43%
Total		130	100%	240	100%	370	100%

Sumber : Hasil Analisis



Grafik V. 9 Pemilihan Moda Menurut Waktu Perjalanan

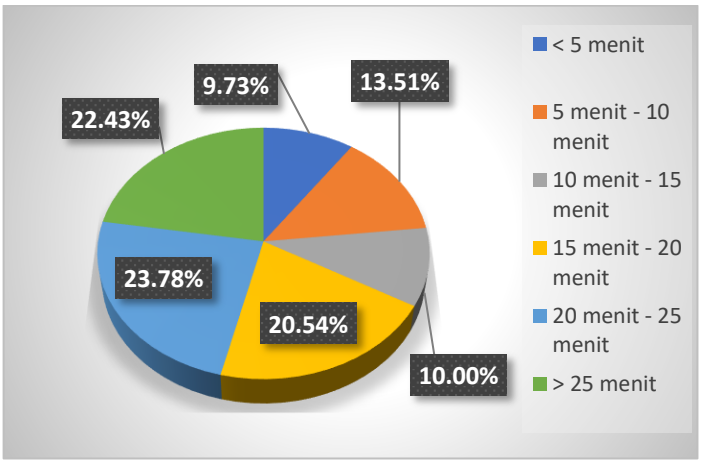


Diagram V. 10 Pemilihan Moda Menurut Waktu Perjalanan

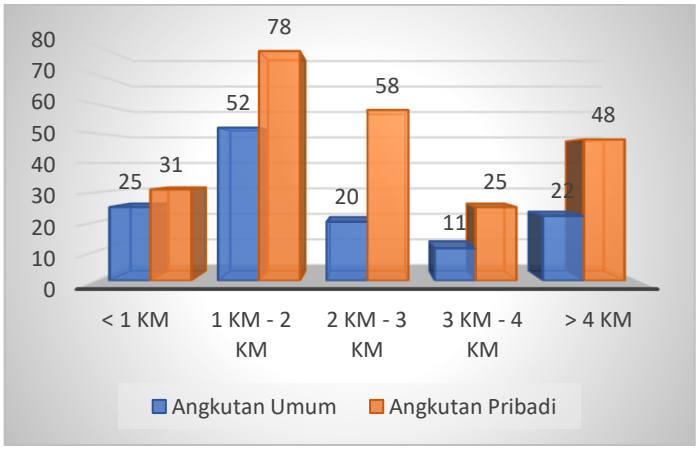
j. Jarak Perjalanan

Hasil analisis menunjukkan bahwa prosentase jarak rumah ke sekolah dari responden (pelajar) tertinggi adalah 1 KM – 2 KM yaitu dengan prosentase sebesar 35,14%. Selain itu dari hasil analisis didapat bahwa pemilihan moda angkutan umum dilakukan oleh pelajar dengan jarak rumah ke sekolah 1 KM – 2 KM yaitu sebesar 40,00%. Kemudian untuk prosentase pemilihan moda angkutan pribadi tertinggi dilakukan oleh pelajar dengan jarak rumah 1 KM – 2 KM dengan nilai prosentase sebesar 35,14%. Untuk keterangan lebih lengkap dapat dilihat pada tabel, grafik, dan diagram dibawah ini :

Tabel V. 12 Pemilihan Moda Menurut Jarak Perjalanan

No	Jarak Perjalanan	Jenis Angkutan				Jumlah	Prosentase (%)
		Angkutan Umum		Angkutan Pribadi			
		Jumlah	(%)	Jumlah	(%)		
1	< 1 KM	25	19.23%	31	12.92%	56	15.14%
2	1 KM - 2 KM	52	40.00%	78	32.50%	130	35.14%
3	2 KM - 3 KM	20	15.38%	58	24.17%	78	21.08%
4	3 KM - 4 KM	11	8.46%	25	10.42%	36	9.73%
5	> 4 KM	22	16.92%	48	20.00%	70	18.92%
Total		130	100%	240	100%	370	100%

Sumber : Hasil Analisis



Grafik V. 10 Pemilihan Moda Menurut Jarak Perjalanan

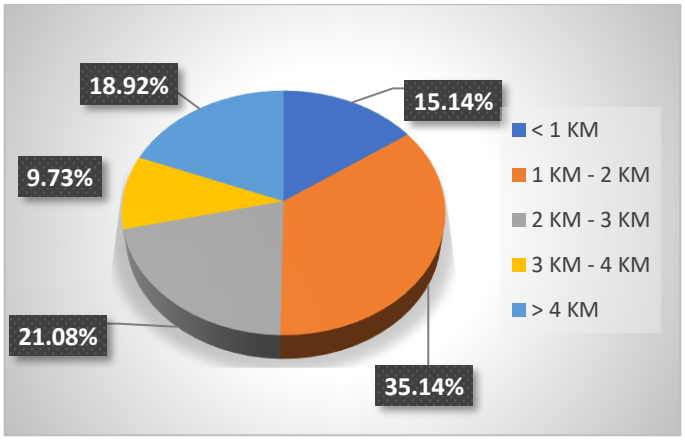


Diagram V. 11 Pemilihan Moda Menurut Jarak Perjalanan

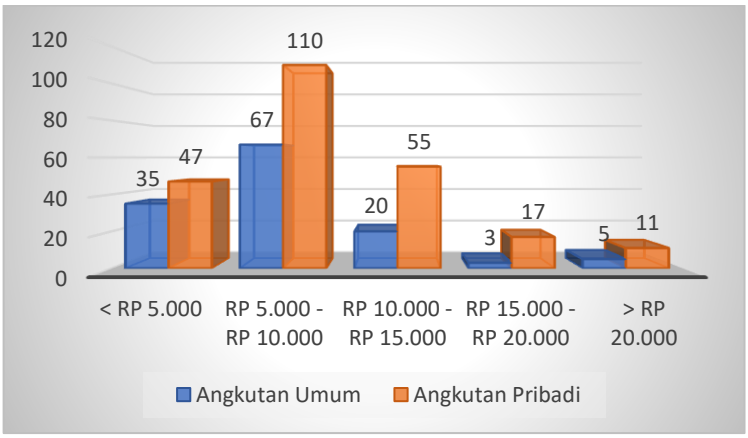
k. Tarif

Hasil analisis data menunjukkan prosentase tertinggi dari tarif perjalanan responden (pelajar) yang diperlukan dalam melakukan perjalanan adalah pada range Rp 5.000 – Rp 10.000 yaitu dengan nilai prosentase sebesar 47,84%. Angkutan umum digunakan oleh pelajar paling banyak dengan tarif perjalanan pada range Rp 5.000 – Rp 10.000 dengan prosentase sebesar 51,54%. Begitu pula dengan penggunaan angkutan pribadi paling tinggi dipilih oleh pelajar dengan tarif perjalanan pada range Rp 5.000 – Rp 10.000 dengan prosentase sebesar 45,83%. Hasil analisis ini dapat dilihat pada tabel, grafik dan diagram dibawah ini :

Tabel V. 13 Pemilihan Moda Menurut Tarif Perjalanan

No	Waktu Perjalanan	Jenis Angkutan				Jumlah	(%)
		Angkutan Umum		Angkutan Pribadi			
		Jumlah	(%)	Jumlah	(%)		
1	< Rp 5.000	35	26.92%	47	19.58%	82	22.16%
2	Rp 5.000 - Rp 10.000	67	51.54%	110	45.83%	177	47.84%
3	Rp 10.000 - Rp 15.000	20	15.38%	55	22.92%	75	20.27%
4	Rp 15.000 - Rp 20.000	3	2.31%	17	7.08%	20	5.41%
5	> Rp 20.000	5	3.85%	11	4.58%	16	4.32%
Total		130	100%	240	100%	370	100%

Sumber : Hasil Analisis



Grafik V. 11 Pemilihan Moda Menurut Jarak Perjalanan

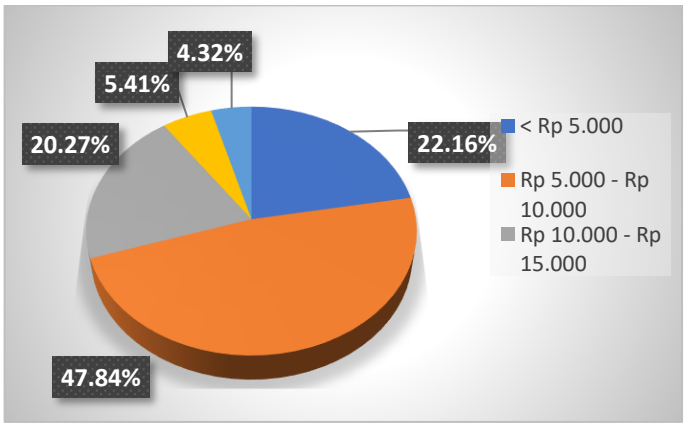


Diagram V. 12 Pemilihan Moda Menurut Tarif Perjalanan

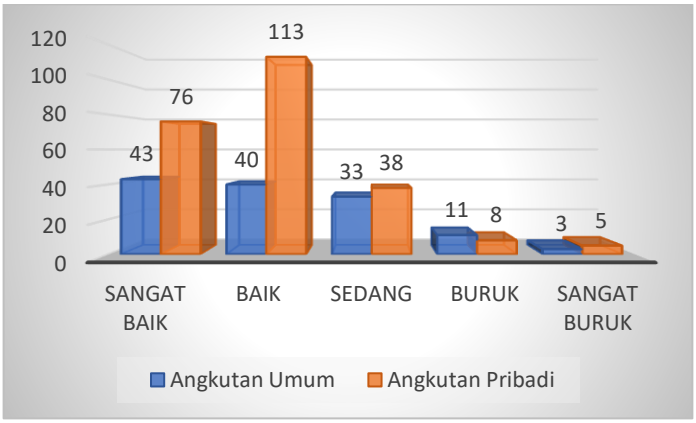
l. Fasilitas Parkir

Dari analisis yang telah dilakukan didapatkan hasil bahwa kondisi fasilitas parkir sekolah dari responden (pelajar) dengan kondisi baik yaitu dengan nilai prosentase sebesar 43,15%. Untuk kondisi fasilitas parkir di sekolah pelajar dengan pemilihan moda angkutan umum tertinggi masih dalam kondisi sangat baik dengan prosentase sebesar 33,08% dan untuk pelajar dengan pemilihan moda angkutan pribadi, kondisi fasilitas parkir yang ada di sekolah masih dalam kondisi baik dengan prosentase sebesar 47,08%. Untuk kelengkapan hasil analisis dapat dilihat dari tabel, grafik, dan diagram sebagai berikut :

Tabel V. 14 Pemilihan Moda Menurut Kondisi Parkir Sekolah

No	Fasilitas Parkir	Jenis Angkutan				Jumlah	Prosentase (%)
		Angkutan Umum		Angkutan Pribadi			
		Jumlah	(%)	Jumlah	(%)		
1	Sangat Baik	43	33.08%	76	31.67%	119	32.16%
2	Baik	40	30.77%	113	47.08%	153	41.35%
3	Sedang	33	25.38%	38	15.83%	71	19.19%
4	Buruk	11	8.46%	8	3.33%	19	5.14%
5	Sangat Buruk	3	2.31%	5	2.08%	8	2.16%
Total		130	100%	240	100%	370	100%

Sumber : Hasil Analisis



Grafik V. 12 Pemilihan Moda Menurut Fasilitas Parkir Sekolah

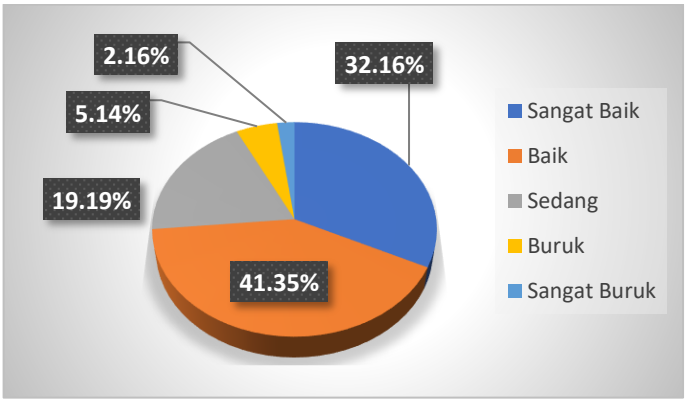


Diagram V. 13 Pemilihan Moda Menurut Fasilitas Parkir Sekolah

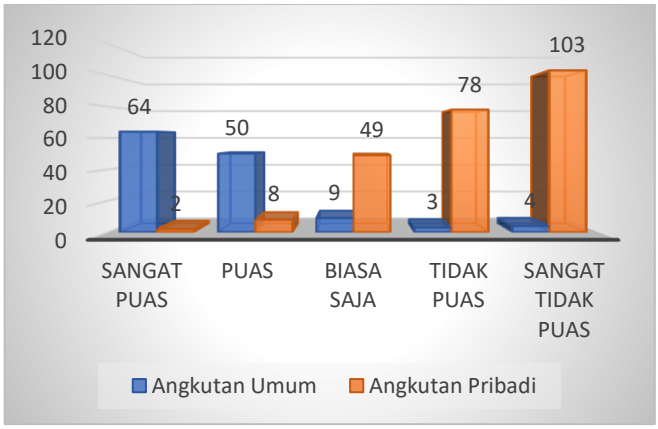
m. Pelayanan Angkutan Umum

Kepuasan pengguna terhadap pelayanan angkutan umum yang ada di Kabupaten Brebes sesuai dengan data hasil survei dan analisisyang telah dilakukan menunjukkan bahwa prosentase tertinggi dari kepuasan pelajar terhadap angkutan umum adalah sangat tidak puas dengan prosentase sebesar 27,84%. Pelajar dengan tingkat kepuasan terhadap angkutan umum sangat puas merupakan pelajar dengan pemilihan moda angkutan umum sebagai moda perjalanan menuju ke sekolah dengan prosentase 49,23%. Sebaliknya pelajardengan tingkat kepuasan sangat tidak puas terhadap pelayanan angkutan umum memilih menggunakan moda angkutan pribadi sebagai moda perjalanan ke sekolah dengan prosentase sebesar 42,92%. Untuk keterangan lebih lengkap dari hasil analisis dapat dilihat pada tabe, grafik, dan diagram dibawah ini :

Tabel V. 15 Pemilihan Moda Menurut Pelayanan Angkutan Umum

No	Pelayanan AU	Jenis Angkutan				Jumlah	Prosentase (%)
		Angkutan Umum		Angkutan Pribadi			
		Jumlah	(%)	Jumlah	(%)		
1	Sangat Puas	64	49.23%	2	0.83%	66	17.84%
2	Puas	50	38.46%	8	3.33%	58	15.68%
3	Biasa Saja	9	6.92%	49	20.42%	58	15.68%
4	Tidak Puas	3	2.31%	78	32.50%	81	21.89%
5	Sangat Tidak Puas	4	3.08%	103	42.92%	107	28.92%
Total		130	100%	240	100%	370	100%

Sumber : Hasil Analisis



Grafik V. 13 Pemilihan Moda Menurut Pelayana Angkutan Umum

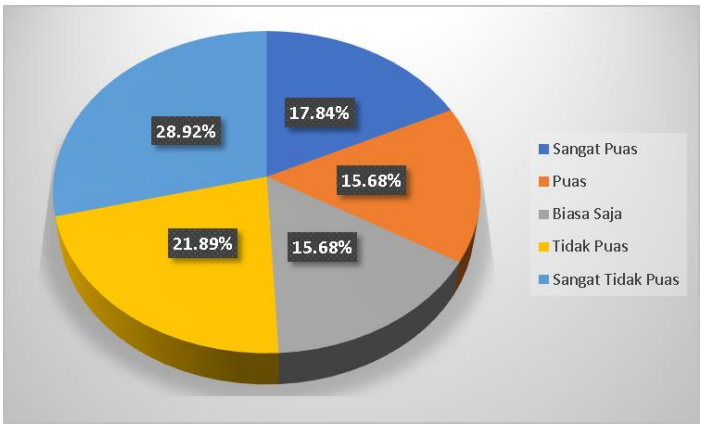


Diagram V. 14 Tingkat Kepuasan Responden Terhadap Pelayanan AU

Dari hasil analisis deskriptif diatas dibuat diagram untuk mengetahui secara keseluruhan faktor-faktor yang mempengaruhi pelajar dalam pemilihan moda perjalanan pelajar menuju ke sekolah. Adapun diagram tersebut adalah sebagai berikut :

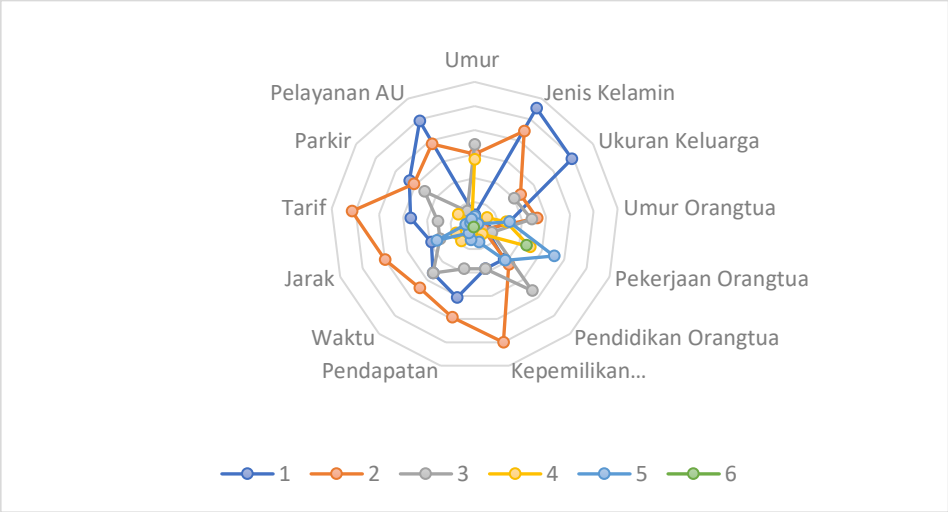


Diagram V. 15 Pemilihan Moda Angkutan Umum

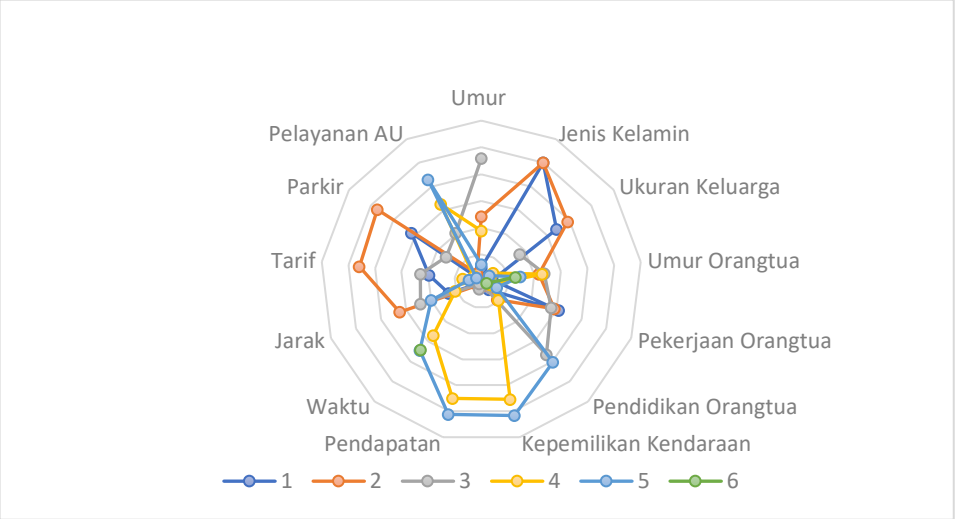


Diagram V. 16 Pemilihan Moda Angkutan Pribadi

Untuk keterangan secara lengkap mengenai range variabel dijelaskan pada **lampiran.2**

Dari kedua diagram diatas didapatkan hasil bahwa perbedaan kurva yang terbentuk secara signifikan adalah kurva yang dihasilkan oleh faktor pekerjaan orangtua, kepemilikan kendaraan, pendapatan orangtua, waktu perjalanan, dan pelayanan angkutan umum. Dapat dilihat bahwa dari kedua diagram faktor kepemilikan kendaraan, pendapatan orangtua, waktu perjalanan, dan pelayanan angkutan umum untuk pelajar yang memilih angkutan umum faktor tersebut didominasi oleh pelajar dengan

kepemilikan kendaraan 0 kendaraan sebesar 18,46%, 1 kendaraan sebesar 50,00%, dan 2 kendaraan sebesar 18.46%. Pendapatan orang tua < Rp 1.000.000 sebesar 30,77%, Rp 1.000.000 – Rp 2.000.000 sebesar 39,23%, dan Rp 2.000.000 – Rp 3.000.000 sebesar 18,46%. waktu perjalanan < 5 menit sebesar 26,15%, 5 menit – 10 menit sebesar 34,62%, dan 10 menit – 15 menit sebesar 26,15%. Pelayanan angkutan umum pada tingkat sangat puas sebesar 49,23%, puas sebesar 38,46%, dan biasa saja sebesar 6,92% Untuk faktor pekerjaan orangtua didominasi oleh pelajar dengan pekerjaan orangtua petani sebesar 35,38% dan lainnya sebesar 23,08%. Sedangkan untuk pelajar yang memilih angkutan pribadi faktor kepemilikan kendaraan, pendapatan orangtua, waktu perjalanan, dan pelayanan angkutan umum didominasi oleh pelajar dengan kepemilikan kendaraan 3 kendaraan sebesar 45,42% dan > 3 kendaraan sebesar 51,67%. Pendapatan orangtua Rp 3.000.000 – Rp 4.000.000 sebesar 45,00% dan > Rp 4.000.000 sebesar 51,25%. Waktu perjalanan 15 menit – 20 menit sebesar 27,08%, 20 menit – 25 menit sebesar 34,58%, dan > 25 menit sebesar 34,17%. Pelayanan angkutan umum tidak puas sebesar 32,50% dan sangat tidak puas sebesar 42,92%. Untuk faktor pekerjaan orangtua didominasi oleh pelajar dengan pekerjaan orangtua TNI/POLRI/ASN sebesar 30,83%, Pegawai Swasta 29,17% dan Wiraswasta sebesar 27,92%. Sehingga dapat dilihat bahwa dari kelima faktor tersebut terjadi perbedaan penggunaan moda angkutan yang digunakan. Oleh karena itu, dimungkinkan kelima faktor tersebut yaitu kepemilikan kendaraan, pendapatan orangtua, waktu perjalanan, pelayanan angkutan umum, dan pekerjaan orangtua mempengaruhi pelajar dalam pemilihan moda perjalanan pelajar menuju ke sekolah.

5.3 Statistik Inferensial

Berdasarkan survei wawancara pelajar yang sebelumnya telah dilakukan menggunakan google formulir, didapatkan data penelitian yang selanjutnya dianalisis menggunakan analisis regresi logistik biner sebagai metode perhitungannya. Regresi logistik biner ini digunakan karena pada

data ini variabel dependent bersifat dikotomi atau *dummy* yaitu antara angkutan umum dan angkutan pribadi.

Berdasarkan data yang diperoleh dalam penelitian ini sebaran data mengikuti distribusi data log-logistik sehingga dalam proses analisis data yang diperoleh tidak diuji menggunakan uji asumsi klasik antara lain uji normalitas, uji heteroskedastisitas, uji auto korelasi, dan uji multikolinearitas. Maka, kualitas data yang digunakan diuji dengan menggunakan uji keseluruhan model (*Overall Model Fit*) dan uji kelayakan model dengan menggunakan *Hosmer and Lemeshow Test*. Selain itu, pada penelitian ini dilakukan uji – uji lain dalam proses analisisnya. Sehingga didapatkan hasil analisis data dengan uji – uji sebagai berikut :

a. Uji Korelasi

Pada penelitian ini dilakukan uji korelasi sebagai analisis awal yang dilakukan untuk melihat hubungan antara variabel terikat dan variabel bebas pada penelitian ini. Variabel bebas tersebut adalah :

1. Umur Pelajar
2. Jenis Kelamin
3. Ukuran Keluarga
4. Umur Orangtua
5. Pekerjaan Orangtua
6. Latar Belakang Pendidikan Orangtua
7. Kepemilikan Kendaraan
8. Pendapatan Orangtua
9. Waktu Perjalanan
10. Jarak Perjalanan
11. Tarif Perjalanan
12. Fasilitas Parkir Sekolah
13. Pelayanan Angkutan Umum

Dari variabel bebas diatas selanjutnya dilakukan perhitungan korelasi untuk mengetahui hubungan atau korelasi dari variabel bebas dan variabel terikat pada penelitian ini yaitu pemilihan moda yang

digunakan pelajar menuju ke sekolah. Uji korelasi ini menggunakan uji korelasi pearson. Dari hasil analisis data diperoleh nilai korelasi antar variabel pada penelitian ini, sebagai berikut :

Tabel V.16 Hubungan antara Pemilihan Moda dengan Karakteristik Pelajar

Variabel	Faktor	Korelasi	Signifikan	N	α
X1	Umur Pelajar	0.005	0.928	370	0.05
X2	Jenis Kelamin	0.051	0.324	370	0.05
X3	Ukuran Keluarga	0.082	0.117	370	0.05
X4	Umur Orangtua	-0.010	0.847	370	0.05
X5	Pekerjaan Orangtua	-0.635	0.000	370	0.05
X6	Pendidikan Orangtua	0.321	0.000	370	0.05
X7	Kepemilikan Kendaraan	0.795	0.000	370	0.05
X8	Pendapatan Orangtua	0.795	0.000	370	0.05
X9	Waktu Perjalanan	0.773	0.000	370	0.05
X10	Jarak Perjalanan	0.101	0.052	370	0.05
X11	Tarif Perjalanan	0.128	0.014	370	0.05
X12	Fasilitas Parkir Sekolah	-0.095	0.067	370	0.05
X13	Pelayanan AU	0.784	0.000	370	0.05

Sumber : Hasil Analisis

Dari hasil analisis diatas dapat diketahui bahwa variabel pekerjaan orangtua (X5), kepemilikan kendaraan (X7), pendapatan orangtua (X8), waktu perjalanan (X9) dan pelayanan angkutan umum (X13) memiliki hubungan yang kuat terhadap variabel terikat moda yang digunakan (Y). Hal ini dibuktikan dengan nilai korelasi dari kelima variabel yang menujukkan angka 0.6 yang berarti hubungan kelima variabel tersebut terhadap variabel pemilihan moda adalah korelasi yang kuat.

Kemudian dari kelima variabel tersebut dilakukan analisis uji korelasi menggunakan uji Z dengan syarat pengambilan keputusan sebagai berikut :

1. Jika nilai (*p-Value*) > signifikan (0.05) berarti H_0 ditolak. Artinya salah satu variabel independent tidak berpengaruh terhadap variabel dependent.
2. Jika nilai (*p-Value*) < signifikan (0.05) berarti H_0 diterima. Artinya salah satu variabel independent berpengaruh terhadap variabel dependent.

Dari hasil uji Z test pada analisis dapat dilihat bahwa dari kelima variabel tersebut memiliki nilai *P-Value* < 0.05. Maka, variabel - variabel tersebut berpengaruh terhadap variabel dependent pada penelitian ini yaitu variabel pemilihan moda. Selanjutnya variabel yang lolos dalam uji korelasi dimasukkan kedalam analisis regresi logistik biner untuk dilakukan analisis selanjutnya.

b. Uji Model Regresi Logistik Biner

Setelah uji korelasi antar variabel dilakukan, maka proses selanjutnya adalah analisis regresi logistik biner dari beberapa variabel yang lolos uji korelasi untuk mengetahui bagaimana pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat pada penelitian ini. Dari hasil analisis didapatkan hasil perhitungan sebagai berikut :

Tabel V. 17 Tabel Hasil Regresi Logistik Biner

Variabel	Koefisien Regresi	S.E.	Wald	Sig	Exp (β)
Pekerjaan Orangtua (X5)	0.321	0.238	1.823	0.177	1.379
Kepemilikan Kendaraan (X7)	0.983	0.313	9.864	0.002	2.673
Pendapatan Orangtua (X8)	0.686	0.300	5.233	0.022	1.986
Waktu Perjalanan (X9)	0.527	0.241	4.777	0.029	1.694
Pelayanan Angkutan Umum (X13)	0.613	0.269	5.190	0.023	1.846
Konstanta	-10.206	2.006	25.890	0.000	0.000

Sumber : Hasil Analisis

Dari hasil perhitungan di atas, jika nilai signifikansi variabel > 0,05 maka variabel tersebut tidak dimasukkan dalam persamaan regresi. Pada tabel dapat diketahui bahwa nilai signifikansi variabel pekerjaan orangtua (X5) > 0,05 sehingga persamaan regresi yang terbentuk dalam pemilihan moda adalah sebagai berikut :

$$Y = -10{,}206 + 0{,}983(X_7) + 0{,}686\ (X_8) + 0{,}527\ (X_9) + 0{,}613(X_{13})$$

Keterangan :

Y = Pemilihan moda

X_7 = Kepemilikan Kendaraan

X_8 = Pendapatan Orangtua

X_9 = Waktu Perjalanan

X_{13} = Pelayanan Angkutan Umum

Perhitungan pada persamaan regresi dapat dicontohkan dengan memasukkan nilai masing – masing variabel. Sebagai contoh apabila masing – masing varibel bernilai 1 maka :

Y = -10,206 + 0,983(1) + 0,686 (1) + 0,527 (1) + 0,613 (1)

= -10,206 + 0,983 + 0,686 + 0,527 + 0,613

= - 7,924

Dengan pengambilan keputusan sebagai berikut :

1. Jika Y < 0, maka kendaraan yang digunakan adalah angkutan umum
2. Jika Y > 0, maka kendaraan yang digunakan adalah angkutan pribadi

Maka dari hasil perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa jika variabel kepemilikan kendaraan (X7), pendapatan orangtua (X8), waktu perjalanan (X9), dan pelayanan angkutan umum (X13) diisi oleh angka 1 maka pemilihan moda yang dilakukan oleh pelajar adalah moda angkutan umum.

Selain itu, dari persamaan dapat dilihat bahwa koefisien pada variabel kepemilikan kendaraan, pendapatan orangtua, waktu perjalanan, dan pelayanan angkutan umum masing-masing bernilai positif (0,983; 0,686; 0,527; 0,613) hal ini menujukkan bahwa ketika terjadi kenaikan 1 tingkatan dari masing-masing variabel sesuai dengan range variabel pada

formulir survei dari range terendah hingga range tertinggi maka kemungkinan pelajar memilih moda angkutan pribadi sebagai moda perjalanan menuju ke sekolah bertambah sesuai dengan koefisien regresinya. Sebagai contoh, apabila kepemilikan kendaraan naik 1 unit maka kemungkinan pelajar memilih angkutan pribadi sebagai moda perjalanan menuju ke sekolah bertambah sebesar 0,983 atau 98,3%.

Setelah didapatkan persamaan pemilihan moda dari hasil analisis regresi, maka selanjutnya akan dilakukan uji terhadap model regresi (persamaan regresi) dari analisis dengan menggunakan uji sebagai berikut :

1. Uji Keseluruhan Model Regresi Logistik Biner (*Overall Model Test*)

   Uji ini dilakukan untuk melihat kualitas data yang dianalisis pada analisis regresi logistik biner yaitu apakah variabel independent mempengaruhi variabel dependent secara keseluruhan. Uji ini dapat dilihat dari tabel *Iteration history* dan *Model Summary* hasil analisis pada nilai -2 Log Likelihood. Nilai ini dibandingkan antara blok step 0 dan blok step 1 sebagai berikut :

Tabel V. 18 Hasil Perhitungan -2Log Likelihood

Step 0	-2 Log Likelihood	Koefisien Konstanta
1	479.756	0.595
2	479.756	0.613
3	479.756	0.613

Sumber : Hasil Analisis

Tabel V. 19 *Model Summary*

Step 1	-2Log Likelihood
	141.486

Sumber : Hasil Analisis

Dari kedua tabel -2Log Likelihood diatas dapat diketahui bahwa nilai dari -2Log Likelihood turun dari 479.756 menjadi 141.486. Maka, pada uji ini dapat disimpulkan bahwa model regresi yang dibuat dapat

menggambarkan data yang diinput. Sehingga model regresi logistik biner hasil analisis ini dapat diterima.

2. Uji Kelayakan Model (*Goodnes of Fit Test*)

Selain uji keseluruhan model, pada regresi logistik biner dilakukan uji kelayakan model regresi sebagai uji untuk mengetahui apakah ada perbedaan model regresi hasil analisis dengan data penelitian yang diinput sebelumnya. Uji ini 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 (P-*Value*) ≤ 0,05 (nilai signifikan), maka H0 ditolak. Hal ini berarti terdapat perbedaan yang signifikan antara data dan model.
2. Jika nilai (P-*Value*) ≥ 0,05 (nilai signifikan), maka H0 diterima. Hal ini berarti tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara data dan model

Dari hasil analisis yang telah dilakukan didapatkan hasil perhitungan uji kelayakan (*Goodness of Fit Test*) pada tabel *Hosmer and Lemeshow Test* sebagai berikut :

Tabel V. 20 *Hosmer and Lemeshow Test*

Step	*Chi-Square*	df	Sig.
1	7.318	8	0.503

Sumber : Hasil Analisis

Dari tabel diatas dapat diketahui bahwa nilai signifikan dari model regresi adalah 0.503. Hal ini menujukkan bahwa nilai signifikan model > 0.05 sehingga model dapat diterima. Artinya, tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara data dan model. Sehingga model regresi dapat diterima dan digunakan.

Hasil dari beberapa uji kelayakan model yang telah dilakukan menunjukkan hasil bahwa model regresi diterima dan dapat digunakan.

selanjutnya akan dilakukan uji hipotesis untuk mengetahui apakah hipotesis dari model regresi dapat diterima.

c. 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 analisis 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-*Value*) > 0,05 maka H_0 diterima dan H_1 ditolak. Artinya, variabel independent tidak mempengaruhi varibell dependent.

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

Tabel V. 21 Omnibus Test

		Chi-square	df	Sig.
Step 1	Step	338.240	5	.000
	Block	338.240	5	.000
	Model	338.240	5	.000

Sumber : Hasil Analisis

Pada tabel omnibus test dapat dilihat bahwa nilai X^2 hitung (*Chi-Square*) sebesar 338,240, dengan nilai X^2 tabel sebesar 11,070 dilihat pada tabel df *chi*-square dengan signifikan α = 0,05. Maka, didapatkan hasil nilai X^2 hitung sebesar 338,240 > X^2 tabel 5 yaitu 11,070 dan nilai signifikan (p-value) 0,000 < 0,05. Sehingga H_0 ditolak dan H_1 diterima, artinya variabel independent mempengaruhi variabel depedentnya.

2. Uji Wald

Uji Wald merupakan yang digunakan untuk untuk mengetahui apakah masing – masing variabel pada regresi logstik biner memiliki pengaruh yang signifikan atau tidak . Uji ini dapat dilihat dari tabel variabel dalam persamaan yang didapat dari hasil analisis sebagai berikut :

Tabel V. 22 Variabel Dalam Persamaan

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95% C.I.for EXP(B)	
								Lower	Upper
Step 1[a]	Pekerjaan Orangtua	.321	.238	1.823	1	.177	1.379	.865	2.197
	Kepemilikan Kendaraan	.983	.313	9.864	1	.002	2.673	1.447	4.937
	Pendapatan Orangtua	.686	.300	5.233	1	.022	1.986	1.103	3.574
	Waktu Perjalanan	.527	.241	4.777	1	.029	1.694	1.056	2.716
	Pelayanan AU	.613	.269	5.190	1	.023	1.846	1.089	3.129
	Constant	-10.206	2.006	25.890	1	.000	.000		

Sumber : Hasil Analisis

Variabel bebas yang berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat pada penelitian ini adalah variabel yang nilai signifikansi uji wald kurang dari 0,05. Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat bahwa variabel pekerjaan orangtua memiliki nilai

signifikan 0,177. Artinya nilai signifikansi variabel pekerjaan orang tua > 0,05 maka H_1 ditolak. Sehingga variabel pekerjaan orangtua tidak berpengaruh signifikan terhadap pemilihan moda. sedangkan nilai signifikansi variabel kepemilikan kendaraan, pendapatan orangtua, waktu perjalanan, dan pelayanan angkutan umum < 0,05 maka H_0 ditolak. Sehingga variabel tersebut berpengaruh signifikan terhadap pemilihan moda.

Dari uji wald yang telah dilakukan menujukkan hasil bahwa 1 variabel yaitu Pekerjaan Orangtua tidak berpengaruh signifikan terhadap pemilihan moda, sedangkan 4 variabel lainnya yaitu Kepemilikan Kendaraan, Pendapatan Orangtua, Waktu Perjalanan, dan Pelayanan Angkutan Umum berpengaruh signifikan terhadap pemilihan moda.

d. Intepretasi Hasil

Berdasarkan hasil analisis dan uji – uji yang dilakukan dalam proses analisis data pada penlitian ini, diperoleh faktor yang berpengaruh signifikan terhadap pemilihan moda perjalanan pelajar ke sekolah oleh responden pelajar sebagai berikut :

1. Kepemilikan kendaraan

   Koefisien variabel pada kepemilikan kendaraan bertanda positif yang berarti hubungan antara variabel kepemilikan kendaraan terhadap pemilihan moda berbanding lurus. Sehingga jika semakin tinggi kepemilikan kendaraan maka semakin tinggi pula penggunaan angkutan pribadi. Bilangan slope pada tabel menunjukkan angka 0,983 artinya apabila kepemilikan kendaraan naik 1 unit (kendaraan) maka kemungkinan pemilihan moda angkutan pribadi akan naik sebesar 98,3%

2. Pendapatan orangtua

   Koefisien variabel pada pendapatan orangtua bertanda positif yang berarti hubungan antara variabel pendapatan orang tua dengan pemilihan moda berbanding lurus. Sehingga jika semakin

tinggi pendapatan orangtua maka semakin tinggi penggunaan angkutan pribadi. Bilangan slope pada tabel menunjukkan angka 0,686 artinya apabila pendapatan orangtua naik 1 unit (Rp 1 juta) maka kemungkinan pemilihan moda angkutan pribadi akan meningkat sebesar 68,6%.

3. Waktu Perjalanan

   Koefisien variabel pada waktu perjalanan bertanda positif yang berarti hubungan antara variabel waktu perjalanan dengan pemilihan moda berbanding lurus. Sehingga jika semakin tinggi waktu perjalanan maka semakin tinggi pula penggunaan angkutan pribadi. Bilangan slope 0,527 artinya apabila waktu perjalanan naik 1 unit (menuju tingkatan terbesar sesuai formulir survey) maka pemilihan moda angkutan pribadi akan meningkat sebesar 52,7%

4. Pelayanan Angkutan Umum

   Koefisien variabel pada waktu perjalanan bertanda positif yang berarti hubungan antara variabel waktu perjalanan dengan pemilihan moda berbanding lurus. Sehingga jika semakin tinggi waktu perjalanan maka semakin tinggi pula penggunaan angkutan pribadi. Bilangan slope 0,613 artinya apabila pelayanan angkutan umum naik 1 unit (menuju tingkat terbesar sesuai formulir survei) maka kemungkinan pemilihan moda angkutan pribadi akan meningkat sebesar 61,3%

5.4 Tanggapan Keluarga Responden

Rencana adanya angkutan khusus pelajar menjadi sebuah rencana yang dilakukan untuk menunjang kegiatan pendidikan dari sektor trnasportasi. Beberapa usulan diberikan kepada orangtua dan pelajar untuk memberikan penjelasan mengenai rencana adanya angkutan khusus sekolah. Beberapa usulan tersebut adalah sebagai berikut :

1. Angkutan khusus pelajar yang disediakan oleh sekolah.

   Kendaraan ini disediakan oleh sekolah dengan melayani penjemputan pelajar di titik kumpul tertentu dari zona tertentu yaitu

menganut sistem zonasi yang melayani penjemputan siswa dengan radius jarak rumah dengan sekolah 5 KM. Usulan mengenai tarif atau biaya yang dikenakan disubsidi oleh pemerintah berupa dana bantuan seperti BOS (Bantuan Operasional Sekolah) dan dana bantuan pendidikan lainnya. Sehingga diharapkan tarif yang diberikan kepada pelajar merupakan tarif subsidi separuh atau tarif subsidi penuh yang disesuaikan dengan anggaran dan juga aturan yang berlaku.

2. Kendaraan sewa oleh sekolah

   Sama dengan angkutan khusus pelajar yang disediakan oleh sekolah, kendaraan ini sewa ini juga disediakan oleh sekolah namun sistem pada sistem penjemputannya radius jarak rumah pelajar ke sekolah lebih jauh yaitu pada radius 7 KM. Usulan tarif yang dikenakan merupakan tarif sewa dengan sistem pembayaran diambil dari uang SPP (Sumbangan Pembinaan Pendidikan). sehingga sistem pembayaran bisa dilakukan pertahun atau perbulan sesuai dengan aturan yang berlaku.

3. Kendaraan Sistem Langganan

   Kendaraan ini disediakan dan disewakan oleh perusahaan angkutan umum tertentu untuk melayani perjalanan pelajar dari zona tertentu menuju ke sekolah dengan bantuan koordinasi dengan Dinas Perhubungan setempat. Usulan sistem pembayaran langganan dilakukan perbulan atau pertahun sesuai dengan kesepakatan dan aturan yang berlaku. Untuk tarif dan biayanya dihitung sesuai perhitungan biaya operasional kendaraan yang dihitung oleh perusahaan.

4. Rute Khusus Angkutan Umum

   Angkutan khusus pelajar ini menggunakan armada angkutan umum dengan rute khusus yang melewati seluruh sekolah yang ada di zona tersebut. Armada disediakan oleh Dinas Perhubungan (Bus Sekolah) atau perusahaan transportasi tertentu yang rutenya dibuat khusus untuk melayani pelajar. Sehingga rute

ini akan terdaftar pada trayek angkutan umum yang melayani perjalanan pelajar menuju ke sekolah dengan rute yang melewati lokasi sekolah – sekolah pada tiap zona. Tarif yang berlaku pada angkutan khusus pelajar ini disesuaikan dengan aturan yang berlaku.

Berbagai tanggapan dari keluarga responden mengenai rencana adanya angkutan khusus pelajar menujukkan adanya minat masyarakat untuk menggunakan angkutan khusus sekolah atau adanya angkutan umum dengan rute angkutan khusus sekolah. dari hasil survei yang telah dilakukan menghasilkan tanggapan terhadap angkutan sekolah dengan respon "sangat setuju" sebesar 60,81%, sedangkan prosentase terendah pada respon "tidak setuju" yaitu sebesar 1,89%. Berbagai tanggapan atau respon keluarga terhadap rencana pelayanan angkutan sekolah ini dapat dlihat pada tabel dibawah ini :

Tabel V. 23 Tanggapan Keluarga Terhadap Rencana Adanya Angkutan Khusus Pelajar

No	Respon	Jumlah	Persentase
1	sangat setuju	225	60.81%
2	setuju	118	31.89%
3	kurang setuju	20	5.41%
4	tidak setuju	7	1.89%
Total		370	100%

Sumber : Hasil Analisis

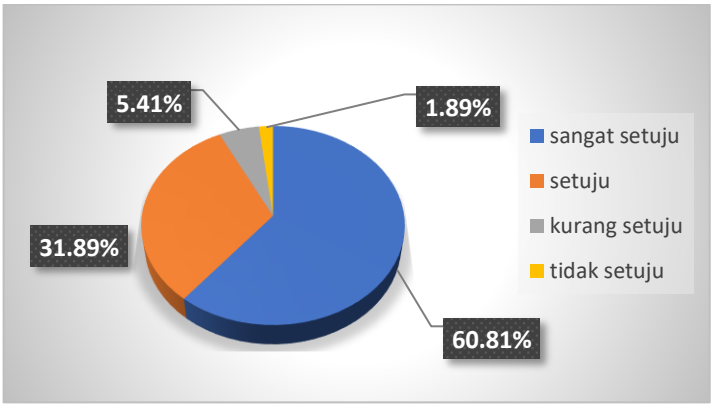


Diagram V. 17 Tanggapan Keluarga Terhadap Rencana Angkutan Khusus Pelajar

Selain analisis tanggapan mengenai rencana adanya angkutan khusus pelajar , selanjutnya ada analisis mengenai pihak penyelenggara angkutan sekolah tersebut. Dari hasil analisis yang telah dilakukan didapatkan hasil bahwa usulan terbanyak mengenai penyelenggara angkutan sekolah dilakukan oleh sekolah sebesar 60,27%. Hasil analisis secara lengkap dapat dilihat pada tabel dibawah ini :

Tabel V. 24 Usulan Penyelenggara Angkutan Khusus Pelajar

No	Usulan	Jumlah	Persentase
1	Sekolah	223	60.27%
2	Kendaraan Sewa oleh Sekolah	37	10.00%
3	Kendaraan Sistem Langganan	36	9.73%
4	Rute khusus Angkutan Umum	60	16.22%
5	Lainnya	14	3.78%
Total		370	100%

Sumber : Hasil Analisis

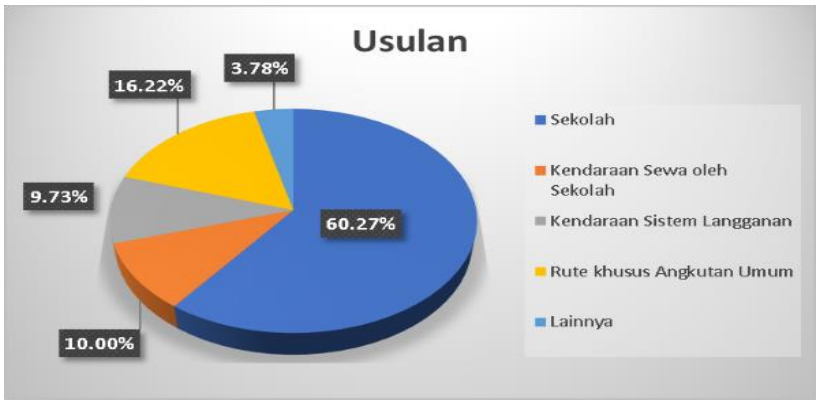


Diagram V. 18 Usulan Penyelenggara Angkutan Khusus Pelajar

BAB VI
KESIMPULAN DAN SARAN

6.1 Kesimpulan

Dari pembahasan pada bab-bab sebelumnya dalam analisis karakteristik pelajar terhadap pemilihan moda perjalanan pelajar di Kabupaten Brebes, dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Dalam pemilihan moda perjalanan pelajar terdapat 5 faktor yang mempengaruhi yaitu pekerjaan orangtua, kepemilikan kendaraan, pendapatan orangtua, waktu perjalanan, dan pelayanan angkutan umum.
2. Terdapat hubungan (korelasi) antara variabel Y (moda yang digunakan) dengan variabel X (pekerjaan orangtua (X5), kepemilikan kendaraan(X7), pendapatan orangtua(X8), waktu perjalanan(X9), dan pelayanan angkutan umum(X13)) dengan masing – masing nilai korelasi -0,635; 0,795; 0,795; 0,773; dan 0,784.
3. Dari 5 faktor yang mempengaruhi pemilihan moda terdapat 4 faktor yang berpengaruh signifikan yaitu kepemilikan kendaraan, pendapatan orangtua, waktu perjalanan, dan pelayanan angkutan umum dengan signifikansi masing – masing 0.002;0.022;0,029; dan 0,023 dan bilangan slobe masing – masing adalah 0,983; 0,686; 0,527; 0,613. Sedangkan 1 faktor lainnya yaitu pekerjaan orangtua tidak berpengaruh signifikan dengan nilai signifikansi 0.177 dan bilangan slobe 0,321
4. Tanggapan keluarga terhadap rencana adanya angkutan khusus pelajar paling banyak menyatakan "sangat setuju" dengan prosentase sebesar 60,81% dan usulan terbanyak terhadap penyelenggara angkutan khusus sekolah adalah angkutan khusus pelajar yang diselenggarakan oleh sekolah dengan prosentase sebesar 60,27%.

6.2 Saran

Transportasi berperan penting dalam upaya peningkatan kualitas hidup masyarakat dari sektor pendidikan. dalam perencanaan dan penentuan kebijakan transportasi berkaitan dengan penelitian usulan pengadaan angkutan khusus pelajar, diharapkan penelitian ini mampu dipertimbangkan sebagai penelitian awal yang digunakan sebagai dasar dalam penelitian yang akan dilakukan selanjutnya. Selain itu penelitian ini dapat menjadi bahan masukan kepada pemerintah daerah dan pihak sekolah dalam perencanaan angkutan khusus pelajar.

DAFTAR PUSTAKA

Ahmadi, W. (2011). *Analysis Of Mode Choice Of Passenger Transport Between KRL Jabodetabek and City Bus With Binomial Logit Difference Methode.* Depok: Universitas Indonesia.

Brebes, B. K. (2021). *Kabupaten Brebes Dalam Angka 2021.* Brebes: BPS Kabupaten Brebes.

Cahyono, T. (2016). *Statistik Deskriptif (Analisis Univariat).* Purwokerto: Yayasan Sanitarian Banyumas.

Djakfar, L., Indriastuti, A. K., & Nasution, A. S. (2010). Studi Karakteristik Dan Model Pemilihan Moda Angkutan Mahasiswa Menuju Kampus (Sepeda Motor aray Angkutan Umum) Di Kota Malang. *Jurnal Rekayasa Sipil*, 37-51.

DR. Felix Kasim, d. (2008). Regresi Logistik. In D. K. Jasaputra, & S. Santosa, *Metodologi Penelitian Biomedis Edisi 2* (p. 291). Bandung: PT. Danamartha Sejahtera Utama.

Ghozali, P. H. (2018). *Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program IBM SPSS 25.* Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.

Harlan, J. (2018). *Analisis Regresi Logistik.* Depok: Gunadarma.

Hasnianti, R. (2020). *Studi Karakteristik dan Pemilihan Moda Angkutan Mahasiswa Dalam Menuju Kampus di Universitas Islam Sultan Agus Semarang.* Semarang: Universitas Negeri Semarang.

Marliana, R. R. (2019). *Probabilitas dan Statistika .* Sumedang: STMIK Sumedang.

Ma'ruf, S. M. (2018). *Statistika Dasar.* Makassar: LPP Unismuh Makassar.

Maryani, T. (2021). *Karakteristik Keluarga Terhadap Pmilihan Moda Angkutan Perjalanan Pelajar di Kota Sukabumi .* Bekasi : Politeknik Transportasi Darat Indonesia-STTD.

Nuryadi, Astuti, T. D., Utami, E. S., & Budiantara, M. (2017). *Dasar - Dasar Statistika Penelitian.* Yogyakarta: Gramasurya.

Primasari, D. W., Etnawati, J., & W, A. D. (2013). Pemilihan Moda Transportasi ke Kampus Oleh Mahasiswa Universitas Brawijaya. *Indonesian Green Technology Journal*, 84-93.

Rizqi, A. E. (2008). *Kaitan Karakteristik Keluarga Terhadap Pemilihan Moda Untuk Perjalanan Pelajat di Kabupaten Sidoarjo Dengan Metode Pendekatan Bayes.* Bekasi: Politeknik Transportasi Darat Indoneisa-STTD.

Sembiring, R. (1995). *Analisis Regresi Edisi Kedua.* Bandung: Penerbit ITB.

Z.Tamin, O. (2000). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi Edisi Kedua.* Bandung: Penerbit ITB.

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran. 1 Rekapitulasi Data Hasil Survei Wawancara Pelajar

NO	MODA YANG DIGUNAKAN	UMUR SISWA (X1)	JENIS KELAMIN (X2)	UKURAN KELUARGA (X3)	UMUR ORANG TUA (X4)	PEKERJAAN ORANG TUA (X5)	PENDIDIKAN ORANG TUA (X6)	KEPEMILIKAN KENDARAAN (X7)	PENDAPATAN ORANG TUA (X8)	WAKTU PERJALANAN (X9)	JARAK (X10)	TARIF(X11)	FASILITAS PARKIR (X12)	PELAYANAN AU (X13)
1	1	15	2	3	5	2	2	2	1	3	1	1	3	1
2	2	15	2	3	3	1	4	5	4	6	3	3	3	4
3	2	16	1	3	5	5	1	5	4	4	4	3	3	5
4	2	16	1	5	4	3	4	4	5	5	2	2	2	5
5	1	17	1	3	6	3	3	2	2	3	1	1	4	1
6	2	17	2	1	3	1	5	5	5	5	2	2	2	5
7	2	17	1	2	5	1	3	4	5	6	3	3	2	5
8	2	17	2	2	5	2	3	5	5	2	1	2	1	4
9	1	16	1	3	6	5	3	2	2	3	2	2	3	2
10	1	18	2	2	6	6	3	2	3	2	2	1	3	1
11	2	16	1	2	6	5	3	4	5	6	2	2	2	4
12	2	16	2	2	6	1	5	5	5	5	1	1	3	4
13	1	16	2	4	4	5	2	3	3	3	2	2	2	2
14	2	17	1	5	6	2	2	5	4	6	2	3	1	5
15	1	16	1	1	4	6	5	2	2	2	3	2	2	1
16	1	15	2	4	6	4	3	2	1	2	2	2	3	3
17	2	17	2	2	4	3	4	5	5	4	2	2	2	4
18	1	17	1	1	4	6	3	2	1	4	1	1	4	1
19	2	18	1	1	6	1	4	4	5	5	2	2	2	4
20	2	17	2	2	3	4	3	5	4	6	3	2	1	4
21	2	17	1	5	6	3	5	4	4	6	3	3	3	4
22	1	18	1	3	2	5	1	2	1	2	5	3	1	1
23	2	16	2	1	2	1	4	5	5	6	3	1	4	3
24	2	17	2	1	4	5	1	4	4	5	3	2	2	2
25	1	18	2	2	6	5	2	2	3	2	3	4	1	1

...

NO	MODA YANG DIGUNAKAN	UMUR SISWA (X1)	JENIS KELAMIN (X2)	UKURAN KELUARGA (X3)	UMUR ORANG TUA (X4)	PEKERJAAN ORANG TUA (X5)	PENDIDIKAN ORANG TUA (X6)	KEPEMILIKAN KENDARAAN (X7)	PENDAPATAN ORANG TUA (X8)	WAKTU PERJALANAN (X9)	JARAK (X10)	TARIF(X11)	FASILITAS PARKIR (X12)	PELAYANAN AU (X13)
26	2	17	2	3	6	2	3	4	4	6	2	2	4	3
27	2	15	1	1	2	3	5	5	5	4	3	3	3	5
28	2	17	2	5	6	5	1	5	4	6	2	1	2	3
29	1	16	1	1	2	5	3	2	2	2	3	4	3	1
30	2	16	2	1	6	3	5	5	5	6	1	1	1	5
31	2	17	1	3	6	4	3	4	4	6	1	1	2	5
32	2	16	2	2	2	2	3	5	5	5	1	1	3	4
33	1	16	1	3	3	6	1	2	2	3	3	2	3	1
34	2	17	1	2	3	1	5	4	4	5	1	2	2	5
35	2	18	1	1	4	2	5	5	4	4	1	3	4	4
36	1	16	2	3	5	4	3	2	3	3	3	2	2	2
37	2	17	2	1	2	1	5	5	5	6	2	2	2	4
38	2	18	1	2	4	2	5	4	5	4	2	3	2	4
39	1	16	1	2	5	5	2	2	1	2	2	2	3	2
40	1	17	1	2	6	5	3	2	1	1	3	2	3	1
41	1	18	2	3	6	4	4	2	2	3	3	2	2	2
42	2	17	2	2	3	2	5	5	5	4	2	2	2	4
43	2	18	1	2	3	1	5	5	4	4	1	1	4	5
44	2	17	1	1	2	3	3	5	4	4	4	2	3	4
45	1	18	1	3	5	3	5	2	5	4	5	3	3	3
46	2	17	2	1	2	2	3	4	4	5	3	2	1	4
47	2	18	1	1	5	1	5	4	5	4	3	1	1	4
48	2	17	1	1	4	1	3	5	4	6	2	2	2	4
49	1	18	1	1	4	5	2	2	1	3	2	1	3	2
50	1	17	1	1	3	3	5	4	2	5	2	2	2	1
51	1	17	2	1	4	5	2	2	2	2	2	2	3	2
52	2	19	1	1	2	2	5	5	4	4	1	4	1	4
53	2	18	1	1	2	1	3	4	4	6	2	1	2	5
54	2	17	1	1	4	3	3	4	4	6	3	3	2	3
55	1	18	1	1	3	4	1	3	1	3	1	1	3	2

...

NO	MODA YANG DIGUNAKAN	UMUR SISWA (X1)	JENIS KELAMIN (X2)	UKURAN KELUARGA (X3)	UMUR ORANG TUA (X4)	PEKERJAAN ORANG TUA (X5)	PENDIDIKAN ORANG TUA (X6)	KEPEMILIKAN KENDARAAN (X7)	PENDAPATAN ORANG TUA (X8)	WAKTU PERJALANAN (X9)	JARAK (X10)	TARIF(X11)	FASILITAS PARKIR (X12)	PELAYANAN AU (X13)
56	1	17	1	1	3	5	1	2	3	2	2	2	2	2
57	1	18	1	1	3	4	3	2	1	1	1	1	2	2
58	2	18	2	1	3	2	5	5	5	4	2	2	3	4
59	1	18	2	1	3	5	2	2	2	2	1	1	3	1
60	2	17	2	4	4	3	3	5	4	6	3	3	4	4
61	1	17	2	1	2	6	1	2	1	1	2	2	2	2
62	2	18	1	1	2	3	5	5	5	5	1	2	3	5
63	2	17	2	1	2	1	5	4	5	4	2	1	3	3
64	2	18	2	1	2	2	2	5	5	6	2	3	2	5
65	1	18	2	1	3	5	2	3	2	2	2	2	3	2
66	1	18	1	1	3	5	3	3	3	1	1	1	5	1
67	2	18	2	2	3	4	4	2	3	3	2	2	2	2
68	1	17	1	1	2	5	3	3	1	1	2	2	4	2
69	1	17	2	2	3	2	2	5	4	4	2	3	1	3
70	2	18	2	1	2	4	5	3	3	2	5	4	4	1
71	1	18	2	1	3	5	3	1	2	1	5	3	4	1
72	1	19	1	1	3	6	5	1	1	2	5	2	3	1
73	1	18	1	1	2	5	1	2	1	3	1	1	2	2
74	2	17	1	1	2	5	2	2	1	1	3	2	1	2
75	1	19	1	3	3	5	1	1	3	2	2	1	3	1
76	2	16	2	1	5	4	1	3	3	2	1	1	2	2
77	1	18	1	1	3	6	2	2	2	3	2	1	3	1
78	1	18	2	1	2	6	2	2	1	1	2	2	2	1
79	1	16	1	1	3	4	1	2	2	3	1	1	2	2
80	2	17	1	1	1	3	5	5	5	4	3	3	1	5
81	1	17	2	2	5	1	5	4	5	4	5	4	1	4
82	1	17	2	1	6	4	2	2	1	3	2	2	2	1
83	1	17	2	1	2	6	3	2	1	2	3	2	1	1
84	1	18	1	1	4	5	2	1	2	3	2	2	2	1
85	2	16	2	2	4	4	5	2	3	2	1	1	1	2

...

NO	MODA YANG DIGUNAKAN	UMUR SISWA (X1)	JENIS KELAMIN (X2)	UKURAN KELUARGA (X3)	UMUR ORANG TUA (X4)	PEKERJAAN ORANG TUA (X5)	PENDIDIKAN ORANG TUA (X6)	KEPEMILIKAN KENDARAAN (X7)	PENDAPATAN ORANG TUA (X8)	WAKTU PERJALANAN (X9)	JARAK (X10)	TARIF(X11)	FASILITAS PARKIR (X12)	PELAYANAN AU (X13)
86	1	16	1	1	1	5	1	3	3	3	1	1	1	1
87	2	17	2	1	5	3	5	5	5	5	5	1	2	4
88	2	17	2	5	4	2	3	4	5	5	3	2	5	5
89	1	17	1	3	6	4	4	1	2	3	2	2	1	1
90	1	18	2	1	1	4	1	2	1	1	2	2	1	2
91	2	16	2	2	4	3	3	4	5	5	1	3	2	3
92	1	16	1	1	5	3	5	4	3	6	2	3	1	3
93	2	18	1	4	3	1	3	5	5	4	5	5	2	5
94	1	16	2	1	2	5	1	1	3	1	5	2	1	1
95	2	16	1	2	4	2	5	5	4	6	2	2	1	4
96	2	17	2	2	4	2	3	4	5	5	5	2	2	5
97	2	18	2	1	1	1	5	4	5	4	4	4	1	5
98	2	19	2	2	2	1	5	5	4	6	3	3	3	4
99	2	16	1	3	3	2	3	5	4	4	3	3	3	5
100	2	18	2	1	2	2	3	4	4	6	3	2	1	5
101	2	16	2	2	4	1	5	5	4	4	2	3	2	4
102	1	18	1	2	5	5	3	2	2	3	2	1	2	2
103	1	16	1	3	3	4	1	3	1	3	3	2	1	1
104	1	16	2	2	5	6	2	2	1	1	2	2	1	1
105	2	16	1	2	3	2	3	4	4	6	2	1	2	5
106	2	16	1	1	1	3	5	4	5	5	3	3	1	4
107	2	18	1	3	4	3	3	4	5	5	2	2	2	3
108	1	17	1	1	1	5	3	1	3	2	2	2	1	1
109	1	17	2	1	2	4	1	3	2	2	2	2	1	1
110	2	17	1	2	6	1	5	5	5	6	4	1	2	3
111	2	17	1	2	4	2	5	5	5	5	1	1	1	5
112	2	15	1	1	2	3	5	5	4	4	3	4	1	3
113	2	16	2	4	5	3	4	4	4	5	3	3	2	5
114	1	16	2	2	4	5	3	1	2	1	5	2	1	1
115	1	16	2	1	1	5	3	1	1	3	5	3	1	1

...

NO	MODA YANG DIGUNAKAN	UMUR SISWA (X1)	JENIS KELAMIN (X2)	UKURAN KELUARGA (X3)	UMUR ORANG TUA (X4)	PEKERJAAN ORANG TUA (X5)	PENDIDIKAN ORANG TUA (X6)	KEPEMILIKAN KENDARAAN (X7)	PENDAPATAN ORANG TUA (X8)	WAKTU PERJALANAN (X9)	JARAK (X10)	TARIF(X11)	FASILITAS PARKIR (X12)	PELAYANAN AU (X13)
116	2	17	1	3	2	1	5	4	5	6	5	2	1	5
117	1	16	2	2	3	5	3	2	2	1	5	3	2	1
118	2	17	1	3	6	1	5	4	5	6	5	1	2	4
119	1	16	2	2	4	6	5	1	2	3	2	1	1	2
120	2	17	2	3	3	3	3	4	5	6	2	1	2	3
121	2	18	1	2	2	1	3	4	5	5	4	3	2	4
122	2	17	1	2	3	2	3	5	5	5	5	2	2	3
123	1	16	2	4	4	4	5	1	3	3	3	3	3	2
124	1	17	1	4	5	5	3	2	2	3	4	3	1	2
125	2	16	2	2	4	3	3	4	5	6	3	2	2	5
126	2	17	2	2	5	3	1	4	5	4	1	1	1	3
127	2	17	1	1	6	1	5	5	5	6	2	2	1	4
128	2	15	1	3	6	1	5	5	4	4	2	2	1	5
129	2	18	1	1	1	2	4	4	5	5	1	2	2	3
130	2	16	1	3	2	2	2	5	4	5	2	1	2	3
131	2	19	1	3	4	1	5	4	4	4	2	1	1	4
132	2	16	2	3	4	2	2	5	5	6	5	2	2	4
133	2	16	1	2	4	2	3	4	4	6	2	1	2	5
134	2	18	2	2	4	2	5	4	5	6	2	1	1	5
135	2	16	2	2	3	3	4	5	4	6	4	3	1	4
136	1	17	1	1	3	6	2	2	1	1	4	2	1	2
137	2	15	2	2	5	3	3	4	4	5	2	2	2	4
138	1	16	1	2	3	5	1	2	2	2	4	3	1	2
139	2	15	1	2	2	2	3	4	4	4	3	2	2	5
140	2	17	2	3	4	1	5	5	5	6	2	2	1	4
141	2	17	1	1	4	2	5	4	5	5	2	2	1	5
142	1	17	1	2	4	5	2	3	1	2	4	3	1	1
143	2	16	1	2	4	2	5	5	4	5	2	1	5	4
144	1	17	2	3	4	4	1	1	3	2	4	2	2	2
145	2	18	1	2	4	1	5	5	4	5	3	2	1	5

...

NO	MODA YANG DIGUNAKAN	UMUR SISWA (X1)	JENIS KELAMIN (X2)	UKURAN KELUARGA (X3)	UMUR ORANG TUA (X4)	PEKERJAAN ORANG TUA (X5)	PENDIDIKAN ORANG TUA (X6)	KEPEMILIKAN KENDARAAN (X7)	PENDAPATAN ORANG TUA (X8)	WAKTU PERJALANAN (X9)	JARAK (X10)	TARIF(X11)	FASILITAS PARKIR (X12)	PELAYANAN AU (X13)
146	2	18	1	2	2	3	3	4	4	4	3	2	1	4
147	2	17	2	1	3	1	5	5	5	5	2	2	4	5
148	2	16	2	3	1	2	4	4	5	4	4	2	5	3
149	2	19	1	3	4	3	5	4	4	6	5	3	2	5
150	2	17	1	2	2	3	3	5	5	4	1	1	2	5
151	1	16	2	1	4	3	5	4	4	4	2	1	2	3
152	2	16	1	1	2	3	3	4	4	5	4	2	5	5
153	2	19	2	3	4	3	4	4	4	5	3	2	2	5
154	2	16	1	2	5	5	5	5	4	4	1	1	2	3
155	2	17	1	1	3	1	3	5	4	5	3	2	2	5
156	2	17	2	1	3	2	5	5	4	6	5	5	3	5
157	1	17	2	5	2	1	3	5	5	3	4	3	2	5
158	2	17	2	2	2	3	5	5	4	5	3	2	3	4
159	2	17	2	2	2	1	4	4	4	4	5	3	2	3
160	2	16	2	1	5	2	3	5	5	5	4	2	2	3
161	2	16	1	2	3	5	3	4	4	4	3	1	3	4
162	2	16	2	1	2	3	3	4	5	5	3	3	3	5
163	2	17	2	3	2	2	2	5	4	5	5	2	2	3
164	2	17	2	5	2	1	3	5	5	6	4	3	1	5
165	2	17	1	1	2	3	3	4	4	5	5	4	3	5
166	2	18	2	4	3	5	3	4	5	5	5	2	2	5
167	2	17	1	2	6	2	3	4	5	5	5	1	1	3
168	2	17	1	2	1	3	5	4	4	5	5	1	2	5
169	1	17	1	2	2	3	3	5	5	5	5	3	2	3
170	2	17	1	1	2	1	3	4	5	5	5	2	2	4
171	2	17	2	1	2	3	3	5	4	5	4	5	1	5
172	2	17	2	1	4	3	1	4	5	4	2	3	3	4
173	2	17	1	2	3	1	5	5	5	5	3	3	2	4
174	2	17	2	1	4	1	5	5	4	6	3	4	2	5
175	1	19	1	1	1	2	5	4	5	4	2	2	2	3

...

NO	MODA YANG DIGUNAKAN	UMUR SISWA (X1)	JENIS KELAMIN (X2)	UKURAN KELUARGA (X3)	UMUR ORANG TUA (X4)	PEKERJAAN ORANG TUA (X5)	PENDIDIKAN ORANG TUA (X6)	KEPEMILIKAN KENDARAAN (X7)	PENDAPATAN ORANG TUA (X8)	WAKTU PERJALANAN (X9)	JARAK (X10)	TARIF(X11)	FASILITAS PARKIR (X12)	PELAYANAN AU (X13)
176	2	17	2	2	6	2	2	4	4	6	3	3	3	4
177	2	17	2	3	3	3	5	5	5	6	5	4	2	5
178	2	18	1	1	1	1	4	5	5	4	4	3	2	5
179	2	16	2	2	4	5	2	4	5	6	5	3	2	3
180	2	16	1	4	3	1	4	5	5	6	2	1	1	4
181	2	17	2	2	5	1	5	5	5	6	1	1	1	4
182	1	17	1	2	3	4	3	3	3	3	2	2	2	2
183	2	17	1	1	4	2	5	4	4	6	5	2	2	3
184	2	17	1	2	5	1	3	5	4	4	5	2	1	4
185	2	17	1	3	5	2	5	5	5	5	4	2	1	5
186	1	17	2	2	2	6	3	1	2	2	2	1	2	1
187	2	17	1	1	4	1	5	5	4	5	2	2	1	5
188	2	16	2	3	2	1	4	5	4	4	3	2	3	4
189	2	17	1	3	5	1	3	4	4	5	5	2	1	5
190	2	16	2	2	3	5	1	4	5	6	3	3	3	4
191	2	18	2	2	6	3	5	4	4	6	5	3	1	5
192	1	17	2	5	5	6	1	1	3	1	5	2	1	2
193	1	17	1	2	4	5	2	3	3	1	1	2	2	1
194	2	19	2	2	5	3	1	5	5	5	2	2	2	5
195	2	18	1	3	6	1	5	4	4	4	3	2	2	4
196	2	17	1	1	5	1	3	5	5	5	5	2	2	5
197	2	17	2	2	3	3	3	4	4	4	2	2	2	4
198	1	18	1	1	1	4	3	1	3	3	4	2	2	2
199	2	18	1	3	3	2	5	4	5	6	2	2	2	4
200	2	19	1	2	2	3	3	5	4	5	2	2	1	5
201	1	16	1	1	3	4	3	2	1	2	1	2	1	1
202	2	19	1	2	3	3	3	4	5	5	4	2	1	4
203	2	16	2	2	3	3	5	4	4	5	5	5	1	5
204	2	17	2	2	3	1	3	5	4	4	4	2	1	5
205	2	17	2	1	3	5	3	5	4	4	4	2	3	5

...

NO	MODA YANG DIGUNAKAN	UMUR SISWA (X1)	JENIS KELAMIN (X2)	UKURAN KELUARGA (X3)	UMUR ORANG TUA (X4)	PEKERJAAN ORANG TUA (X5)	PENDIDIKAN ORANG TUA (X6)	KEPEMILIKAN KENDARAAN (X7)	PENDAPATAN ORANG TUA (X8)	WAKTU PERJALANAN (X9)	JARAK (X10)	TARIF(X11)	FASILITAS PARKIR (X12)	PELAYANAN AU (X13)
206	2	19	1	3	2	3	4	4	5	6	3	2	2	4
207	2	16	2	1	3	3	5	4	5	4	3	1	2	3
208	2	18	1	3	6	1	5	5	5	4	3	2	1	5
209	2	16	1	1	3	3	5	4	5	6	3	1	2	4
210	2	17	1	1	3	1	5	5	4	4	3	1	2	5
211	1	18	2	2	4	3	5	5	4	4	5	3	4	5
212	1	18	1	3	4	2	5	3	4	5	5	3	5	3
213	1	18	1	2	4	6	2	1	2	2	2	2	1	1
214	1	17	2	2	3	2	5	4	4	5	3	1	3	4
215	1	16	1	1	3	6	3	1	2	2	5	5	2	2
216	2	17	2	4	4	2	3	4	4	6	1	2	1	3
217	2	17	2	2	3	2	3	5	4	5	3	3	3	4
218	2	17	1	2	3	2	5	5	4	4	3	2	1	5
219	1	18	1	3	4	3	5	2	5	5	2	1	1	5
220	2	18	1	1	3	1	5	5	5	5	3	2	2	3
221	2	16	2	4	3	5	2	4	5	6	2	4	1	4
222	2	17	2	2	5	1	3	5	4	5	5	3	2	3
223	2	17	2	3	3	3	5	4	5	4	5	5	2	5
224	2	17	2	4	2	5	3	5	4	5	4	4	3	5
225	2	16	2	2	2	2	2	4	4	5	5	5	3	4
226	2	16	1	2	3	4	5	2	3	3	2	5	2	2
227	1	17	2	1	5	6	1	3	2	1	2	2	1	2
228	2	17	2	2	5	1	5	5	5	5	2	1	1	5
229	2	17	1	1	2	5	3	3	3	2	5	5	3	2
230	2	18	1	2	4	1	4	4	4	4	4	2	2	4
231	1	16	2	1	5	6	2	2	2	3	1	2	1	1
232	2	16	1	1	6	1	5	4	5	4	2	5	2	5
233	2	19	2	2	4	2	3	5	4	6	5	2	2	5
234	2	18	2	3	4	2	2	4	4	5	5	4	2	3
235	2	16	2	1	2	1	4	5	5	6	3	3	2	4

...

NO	MODA YANG DIGUNAKAN	UMUR SISWA (X1)	JENIS KELAMIN (X2)	UKURAN KELUARGA (X3)	UMUR ORANG TUA (X4)	PEKERJAAN ORANG TUA (X5)	PENDIDIKAN ORANG TUA (X6)	KEPEMILIKAN KENDARAAN (X7)	PENDAPATAN ORANG TUA (X8)	WAKTU PERJALANAN (X9)	JARAK (X10)	TARIF(X11)	FASILITAS PARKIR (X12)	PELAYANAN AU (X13)
236	1	17	1	1	2	4	1	3	1	2	3	2	1	1
237	2	18	2	2	2	2	2	5	4	4	2	2	2	5
238	2	16	1	2	3	5	2	4	1	3	1	1	1	2
239	2	17	2	2	3	2	3	4	4	5	5	4	2	4
240	2	17	1	3	5	3	3	4	4	4	5	2	2	5
241	2	17	1	3	5	2	3	5	4	4	5	2	2	3
242	1	18	1	3	5	5	2	3	3	1	1	1	1	1
243	2	16	2	2	3	3	5	5	5	4	2	2	1	3
244	2	17	2	2	3	1	5	5	4	4	3	2	2	5
245	2	17	1	2	5	2	2	5	5	5	5	2	3	5
246	1	18	1	1	5	1	3	4	5	4	5	2	2	4
247	2	18	1	3	3	1	5	5	5	5	2	2	3	3
248	2	18	1	1	2	3	3	4	5	5	2	2	1	3
249	2	18	1	1	2	2	2	5	3	1	2	2	1	1
250	2	17	2	1	3	3	1	4	4	6	4	4	2	4
251	2	16	2	4	5	1	3	4	5	5	5	3	2	4
252	1	17	2	2	2	1	1	5	4	4	5	3	1	2
253	2	17	1	2	5	1	5	5	5	5	1	3	2	4
254	2	17	2	1	5	2	2	4	5	4	5	4	2	5
255	2	17	2	4	3	1	3	5	4	5	5	4	2	5
256	2	17	2	1	3	2	3	4	5	6	3	2	1	5
257	2	17	2	3	3	1	3	5	5	6	5	5	2	3
258	1	16	1	1	1	6	3	3	1	3	2	2	1	1
259	2	19	1	1	2	2	3	4	4	6	3	1	3	5
260	2	17	2	3	4	2	5	5	5	4	2	2	1	5
261	2	17	1	2	1	2	3	4	4	4	5	3	1	3
262	2	18	1	4	6	3	5	4	5	6	4	4	2	4
263	2	17	1	1	4	2	5	5	4	4	5	3	2	4
264	1	16	1	1	4	1	5	5	4	4	4	2	1	2
265	1	19	2	2	3	4	3	2	2	2	3	2	1	1

...

NO	MODA YANG DIGUNAKAN	UMUR SISWA (X1)	JENIS KELAMIN (X2)	UKURAN KELUARGA (X3)	UMUR ORANG TUA (X4)	PEKERJAAN ORANG TUA (X5)	PENDIDIKAN ORANG TUA (X6)	KEPEMILIKAN KENDARAAN (X7)	PENDAPATAN ORANG TUA (X8)	WAKTU PERJALANAN (X9)	JARAK (X10)	TARIF(X11)	FASILITAS PARKIR (X12)	PELAYANAN AU (X13)
266	1	17	1	1	1	4	3	1	3	1	5	5	2	2
267	2	17	2	2	6	1	3	5	5	5	4	3	1	3
268	2	19	1	1	6	4	5	5	5	4	5	3	2	5
269	2	16	1	3	5	1	3	4	4	6	5	2	2	5
270	1	19	2	2	3	6	3	1	1	1	5	5	2	1
271	2	15	2	1	2	3	5	5	5	4	1	2	1	5
272	1	16	2	3	4	1	5	2	5	2	3	1	1	1
273	1	15	2	3	5	6	2	2	3	1	1	1	3	2
274	2	15	2	3	3	3	3	5	4	5	3	3	3	3
275	1	16	1	3	5	3	3	2	1	4	4	3	3	3
276	2	16	1	1	4	3	4	4	4	4	2	2	2	3
277	1	17	1	3	6	4	3	2	2	1	1	1	4	2
278	2	17	2	1	3	3	2	4	5	5	2	2	2	4
279	2	17	1	2	5	4	3	5	5	5	3	3	2	5
280	2	17	2	2	5	3	3	5	4	6	1	2	1	3
281	1	16	1	3	6	4	3	2	2	2	2	2	3	1
282	1	18	2	2	6	4	3	3	2	2	2	1	3	2
283	2	16	1	2	6	2	3	5	4	6	2	2	2	4
284	2	16	2	2	6	3	5	5	4	4	1	1	3	5
285	1	16	2	4	4	5	3	2	2	3	2	2	2	1
286	2	17	1	5	6	1	4	4	5	4	2	3	1	4
287	1	16	1	1	4	6	5	2	1	2	3	2	2	2
288	1	15	2	4	6	6	3	2	3	2	2	2	3	1
289	2	17	2	2	4	1	4	4	4	6	2	2	2	3
290	1	17	1	1	4	4	3	2	2	1	1	1	4	2
291	2	18	1	1	6	1	5	4	4	6	2	2	2	4
292	2	17	2	2	3	3	3	5	5	6	3	2	1	5
293	2	17	2	2	5	3	5	4	5	5	5	4	1	5
294	1	17	2	1	6	5	2	2	3	3	5	5	2	1
295	1	17	2	1	2	4	3	2	2	2	5	2	1	1

...

NO	MODA YANG DIGUNAKAN	UMUR SISWA (X1)	JENIS KELAMIN (X2)	UKURAN KELUARGA (X3)	UMUR ORANG TUA (X4)	PEKERJAAN ORANG TUA (X5)	PENDIDIKAN ORANG TUA (X6)	KEPEMILIKAN KENDARAAN (X7)	PENDAPATAN ORANG TUA (X8)	WAKTU PERJALANAN (X9)	JARAK (X10)	TARIF(X11)	FASILITAS PARKIR (X12)	PELAYANAN AU (X13)
296	1	18	1	1	4	4	2	2	1	2	5	5	2	1
297	1	16	2	2	4	5	5	3	2	1	3	3	1	2
298	1	16	1	1	1	4	1	2	2	2	2	2	1	2
299	2	17	2	1	5	1	5	5	5	4	5	1	2	5
300	2	17	2	5	4	1	3	5	4	6	3	2	1	5
301	1	17	1	3	6	4	4	2	2	1	2	2	1	2
302	1	18	2	1	1	5	1	2	3	1	3	2	1	2
303	2	16	2	2	4	1	3	4	5	6	1	3	2	4
304	2	16	1	1	5	2	5	5	5	5	2	3	1	3
305	2	18	1	4	3	3	3	4	4	5	5	5	2	3
306	1	16	2	1	2	6	1	3	1	1	4	3	1	2
307	2	16	1	2	4	1	5	4	5	6	2	2	1	3
308	2	17	2	2	4	2	3	5	4	5	5	2	2	5
309	2	18	2	1	1	3	5	4	5	6	4	4	1	4
310	2	19	2	2	2	2	5	5	4	4	3	3	3	5
311	1	16	1	3	3	3	3	5	2	2	3	3	3	5
312	2	18	2	1	2	6	3	4	4	6	4	2	1	5
313	2	17	1	1	6	2	5	5	5	6	2	2	1	4
314	2	15	1	3	6	1	5	5	4	6	2	2	1	3
315	2	18	1	1	1	6	1	4	5	4	1	2	2	5
316	2	16	1	3	2	2	2	5	5	5	2	1	2	4
317	2	19	1	3	4	3	5	4	4	6	2	1	1	5
318	2	16	2	3	4	2	2	5	4	4	5	2	2	3
319	2	16	1	2	4	2	3	5	5	6	2	1	2	5
320	2	18	2	2	4	1	5	4	5	5	2	1	1	3
321	2	16	2	2	3	3	4	4	4	5	4	3	1	3
322	1	17	1	1	3	5	2	2	2	2	4	2	1	2
323	2	15	2	2	5	1	3	5	5	5	2	2	2	4
324	1	16	1	2	3	5	2	2	1	1	5	2	1	2
325	2	15	1	2	2	6	3	5	5	6	3	2	2	3

...

NO	MODA YANG DIGUNAKAN	UMUR SISWA (X1)	JENIS KELAMIN (X2)	UKURAN KELUARGA (X3)	UMUR ORANG TUA (X4)	PEKERJAAN ORANG TUA (X5)	PENDIDIKAN ORANG TUA (X6)	KEPEMILIKAN KENDARAAN (X7)	PENDAPATAN ORANG TUA (X8)	WAKTU PERJALANAN (X9)	JARAK (X10)	TARIF(X11)	FASILITAS PARKIR (X12)	PELAYANAN AU (X13)
326	2	17	2	3	4	1	5	5	4	6	2	2	1	5
327	2	17	1	1	4	1	5	5	4	5	2	2	5	3
328	1	17	1	2	4	6	5	3	3	1	1	1	4	1
329	2	16	1	2	4	2	5	4	4	6	2	1	1	5
330	1	17	2	3	4	4	2	3	1	3	2	2	1	1
331	2	18	1	2	4	2	5	5	5	6	3	2	1	3
332	1	18	1	2	2	5	3	4	2	2	3	2	2	1
333	2	17	1	1	3	2	5	4	5	6	2	2	2	5
334	1	17	2	1	4	5	2	2	1	3	2	2	3	2
335	2	19	1	1	2	3	5	5	5	6	1	2	1	4
336	2	18	1	1	2	2	3	5	4	4	2	1	2	5
337	2	17	1	1	4	3	3	4	5	5	3	3	2	4
338	1	18	1	1	3	5	1	3	1	2	1	1	3	2
339	1	17	1	1	3	6	5	2	2	1	2	2	2	1
340	1	18	1	1	3	6	5	2	2	2	1	1	2	1
341	2	18	2	1	3	2	5	4	5	4	2	2	3	5
342	1	18	2	1	3	4	3	1	2	2	1	1	3	1
343	2	17	2	4	4	2	3	5	5	6	3	3	4	5
344	1	17	2	1	2	5	5	2	2	3	2	2	2	2
345	2	18	1	1	2	3	5	5	5	4	1	2	3	4
346	2	17	2	1	2	6	5	4	5	5	2	1	3	3
347	2	18	2	1	2	1	5	5	5	6	2	3	2	5
348	1	18	2	1	3	4	5	1	2	1	2	2	3	1
349	1	18	1	1	3	5	5	1	1	2	1	1	5	2
350	1	18	2	2	3	6	4	3	2	1	2	2	2	1
351	1	17	1	1	2	5	4	2	1	1	2	2	4	2
352	2	17	2	2	3	6	2	4	5	5	2	3	1	5
353	1	15	2	3	5	5	2	3	2	2	1	1	3	1
354	2	15	2	3	3	3	3	4	4	5	3	3	3	4
355	2	16	1	3	5	3	3	5	5	6	4	3	3	5

...

NO	MODA YANG DIGUNAKAN	UMUR SISWA (X1)	JENIS KELAMIN (X2)	UKURAN KELUARGA (X3)	UMUR ORANG TUA (X4)	PEKERJAAN ORANG TUA (X5)	PENDIDIKAN ORANG TUA (X6)	KEPEMILIKAN KENDARAAN (X7)	PENDAPATAN ORANG TUA (X8)	WAKTU PERJALANAN (X9)	JARAK (X10)	TARIF(X11)	FASILITAS PARKIR (X12)	PELAYANAN AU (X13)
356	1	16	1	1	4	1	4	5	2	3	2	2	2	2
357	1	17	1	3	6	5	3	2	1	2	1	1	4	1
358	2	17	2	1	3	3	2	5	5	5	2	2	2	4
359	2	17	1	2	5	2	3	4	5	6	3	3	2	5
360	2	17	2	2	5	2	3	5	4	5	1	2	1	4
361	1	16	1	3	6	6	3	1	1	2	2	2	3	1
362	1	18	2	2	6	4	3	2	2	2	2	1	3	1
363	2	16	1	2	6	1	3	4	4	5	2	2	2	5
364	2	16	2	2	6	3	5	5	5	4	1	1	3	5
365	1	16	2	4	4	4	3	2	1	2	2	2	2	1
366	2	17	1	5	6	2	2	4	5	5	2	3	1	5
367	1	16	1	1	4	5	1	2	1	3	3	2	2	2
368	1	15	2	4	6	5	3	1	2	1	2	2	3	1
369	2	17	2	2	4	1	4	5	5	6	2	2	2	5
370	1	17	1	1	4	6	5	2	2	1	1	1	4	1

...

Lampiran. 2 Keterangan Range Variabel

Range	Umur	Jenis Kelamin	Ukuran Keluarga	Umur Orang Tua	Pekerjaan	Pendidikan	Kepemilikan Kendaraan
1	15 Tahun	Laki-laki	< 4 orang	< 35 Tahun	TNI/POLRI/ASN	SD	Tidak Mempunyai Kendaraan
2	16 Tahun	Perempuan	4 orang	35 Tahun - 40 Tahun	Pegawai Swasta	SMP/Sederajat	1 kendaraan
3	17 Tahun		5 orang	41 Tahun - 45 Tahun	Wiraswasta	SMA/Sederajat	2 kendaraan
4	18 Tahun		6 orang	46 Tahun - 50 Tahun	Pedagang	Diploma	3 kendaraan
5	19 Tahun		> 6 orang	51 Tahun - 55 Tahun	Petani	Sarjana	Lebih dari 3 kendaraan
6				> 55 Tahun	Lainnya		

Range	Pendapatan	Waktu Perjalanan	Jarak Perjalanan	Tarif	Fasilitas Parkir	Pelayanan AU
1	< Rp 1.000.000	< 5 menit	< 1 KM	< Rp 5.000	Sangat Baik	Sangat Puas
2	Rp 1.000.000 - Rp 2.000.000	5 menit - 10 menit	1 KM - 2 KM	Rp 5.000 - Rp 10.000	Baik	Puas
3	Rp 2.000.000 - Rp 3.000.000	10 menit - 15 menit	2 KM - 3 KM	Rp 10.000 - Rp 15.000	Sedang	Biasa Saja
4	Rp 3.000.000 - Rp 4.000.000	15 menit - 20 menit	3 KM - 4 KM	Rp 15.000 - Rp 20.000	Buruk	Tidak Puas
5	> Rp 4.000.000	20 menit - 25 menit	> 4 KM	> Rp 20.000	Sangat Buruk	Sangat Tidak Puas
6		> 25 menit				

...

Lampiran. 3 Hasil Analisis Korelasi

Correlations

		Moda yang digunakan	Umur Siswa	Jenis Kelamin	Ukuran Keluarga	Umur Orangtua	Pekerjaan Orangtua	Pendidikan Orangtua	Kepemilikan Kendaraan	Pendapatan Orangtua	Waktu Perjalanan	Jarak Perjalanan	Tarif	Fasilitas Parkir	Pelayanan AU
Moda yang digunakan	Pearson Correlation	1	.005	.051	.082	-.010	-.635**	.321**	.795**	.795**	.773**	.101	.128*	-.095	.784**
	Sig. (2-tailed)		.928	.324	.117	.847	.000	.000	.000	.000	.000	.052	.014	.067	.000
	N	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370
Umur Siswa	Pearson Correlation	.005	1	-.110*	-.147**	-.150**	-.045	.079	-.019	.043	-.003	.060	-.004	-.002	.055
	Sig. (2-tailed)	.928		.034	.005	.004	.384	.131	.720	.405	.954	.251	.939	.975	.289
	N	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370
Jenis Kelamin	Pearson Correlation	.051	-.110*	1	.096	-.016	.000	-.093	.044	.089	.039	.076	.115*	-.010	.024
	Sig. (2-tailed)	.324	.034		.064	.762	.996	.074	.403	.088	.457	.144	.027	.851	.648
	N	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370
Ukuran Keluarga	Pearson Correlation	.082	-.147**	.096	1	.342**	-.109*	-.059	.067	.121*	.154**	.101	.070	.006	.129*
	Sig. (2-tailed)	.117	.005	.064		.000	.036	.257	.201	.020	.003	.053	.178	.912	.013
	N	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370
Umur Orangtua	Pearson Correlation	-.010	-.150**	-.016	.342**	1	-.075	.075	-.016	.018	.069	-.104*	-.125*	.022	.005
	Sig. (2-tailed)	.847	.004	.762	.000		.149	.149	.763	.727	.184	.046	.017	.666	.921
	N	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370
Pekerjaan Orangtua	Pearson Correlation	-.635**	-.045	.000	-.109*	-.075	1	-.416**	-.705**	-.673**	-.645**	-.128*	-.078	.095	-.646**
	Sig. (2-tailed)	.000	.384	.996	.036	.149		.000	.000	.000	.000	.014	.135	.069	.000
	N	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370
Pendidikan Orangtua	Pearson Correlation	.321**	.079	-.093	-.059	.075	-.416**	1	.320**	.386**	.313**	-.033	.002	.035	.341**
	Sig. (2-tailed)	.000	.131	.074	.257	.149	.000		.000	.000	.000	.528	.966	.505	.000
	N	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370
Kepemilikan Kendaraan	Pearson Correlation	.795**	-.019	.044	.067	-.016	-.705**	.320**	1	.764**	.737**	.070	.089	-.083	.767**
	Sig. (2-tailed)	.000	.720	.403	.201	.763	.000	.000		.000	.000	.179	.087	.112	.000
	N	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370
Pendapatan Orangtua	Pearson Correlation	.795**	.043	.089	.121*	.018	-.673**	.386**	.764**	1	.763**	.134**	.115*	-.103*	.766**
	Sig. (2-tailed)	.000	.405	.088	.020	.727	.000	.000	.000		.000	.010	.027	.047	.000
	N	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370
Waktu Perjalanan	Pearson Correlation	.773**	-.003	.039	.154**	.069	-.645**	.313**	.737**	.763**	1	.118*	.101	-.101	.742**
	Sig. (2-tailed)	.000	.954	.457	.003	.184	.000	.000	.000	.000		.024	.053	.051	.000
	N	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370
Jarak Perjalanan	Pearson Correlation	.101	.060	.076	.101	-.104*	-.128*	-.033	.070	.134**	.118*	1	.516**	-.084	.154**
	Sig. (2-tailed)	.052	.251	.144	.053	.046	.014	.528	.179	.010	.024		.000	.107	.003
	N	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370
Tarif	Pearson Correlation	.128*	-.004	.115*	.070	-.125*	-.078	.002	.089	.115*	.101	.516**	1	-.074	.141**
	Sig. (2-tailed)	.014	.939	.027	.178	.017	.135	.966	.087	.027	.053	.000		.153	.007
	N	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370
Fasilitas Parkir	Pearson Correlation	-.095	-.002	-.010	.006	.022	.095	.035	-.083	-.103*	-.101	-.084	-.074	1	-.069
	Sig. (2-tailed)	.067	.975	.851	.912	.666	.069	.505	.112	.047	.051	.107	.153		.184
	N	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370
Pelayanan AU	Pearson Correlation	.784**	.055	.024	.129*	.005	-.646**	.341**	.767**	.766**	.742**	.154**	.141**	-.069	1
	Sig. (2-tailed)	.000	.289	.648	.013	.921	.000	.000	.000	.000	.000	.003	.007	.184	
	N	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370

...

Correlations

		Moda yang digunakan	Umur Siswa	Jenis Kelamin	Ukuran Keluarga	Umur Orangtua	Pekerjaan Orangtua	Pendidikan Orangtua	Kepemilikan Kendaraan	Pendapatan Orangtua	Waktu Perjalanan	Jarak Perjalanan	Tarif	Fasilitas Parkir	Pelayanan AU
Moda yang digunakan	Pearson Correlation	1	0.005	0.051	0.082	-0.010	-.635**	.321**	.795**	.795**	.773**	0.101	.128*	-0.095	.784**
	Sig. (2-tailed)		0.928	0.324	0.117	0.847	0.000	0.000	0.000	0.000	0.000	0.052	0.014	0.067	0.000
	N	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370	370

...

Lampiran. 4 Hasil Analisis Regresi Logistik Biner

Logistic Regression

Case Processing Summary

Unweighted Cases[a]		N	Percent
Selected Cases	Included in Analysis	370	100.0
	Missing Cases	0	.0
	Total	370	100.0
Unselected Cases		0	.0
Total		370	100.0

a. If weight is in effect, see classification table for the total number of cases.

Dependent Variable Encoding

Original Value	Internal Value
1.00	0
2.00	1

Keterangan :

1.00 = Angkutan Umum

2.00 = Angkutan Pribadi

...

Block 0: Beginning Block

Classification Table[a,b]

			Predicted		
			Moda yang digunakan		Percentage Correct
	Observed		1.00	2.00	
Step 0	Moda yang digunakan	1.00	0	130	.0
		2.00	0	240	100.0
	Overall Percentage				64.9

a. Constant is included in the model.

b. The cut value is .500

Variables in the Equation

		B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 0	Constant	.613	.109	31.697	1	.000	1.846

Variables not in the Equation

			Score	df	Sig.
Step 0	Variables	Pekerjaan Orangtua	149.266	1	.000
		Kepemilikan Kendaraan	233.938	1	.000
		Pendapatan Orangtua	233.648	1	.000
		Waktu Perjalanan	220.809	1	.000
		Pelayanan AU	227.670	1	.000
	Overall Statistics		280.457	5	.000

...

Block 1: Method = Enter

Omnibus Tests of Model Coefficients

		Chi-square	df	Sig.
Step 1	Step	338.240	5	.000
	Block	338.240	5	.000
	Model	338.240	5	.000

Model Summary

Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	141.486[a]	.599	.825

a. Estimation terminated at iteration number 7 because parameter estimates changed by less than .001.

Classification Table[a]

			Predicted		
			Moda yang digunakan		Percentage Correct
	Observed		1.00	2.00	
Step 1	Moda yang digunakan	1.00	114	16	87.7
		2.00	9	231	96.3
	Overall Percentage				93.2

a. The cut value is .500

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD

PTDI – STTD
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA

KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : Amelia Istari Putri Notar : 18.01.026 Prodi : D.IV Transportasi Darat Judul KKW : Pengaruh Sosial Ekonomi Keluarga terhadap Pemilihan Moda Angkutan Pelajar Di Kabupaten Brebes	Dosen Pembimbing : Budiharso Hidayat ATD,MT. Tanggal Asistensi : 25 Mei 2022 Asistensi Ke-1

No	Evaluasi	Revisi
1	Daftar isi dirapikan masih ada yang tidak ratapenulisannya.	Telah diubah menjadi : 2. Identifikasi masalah telah dimasukkan dalam latar belakang dan paragraph diringkas dari 4paragraf menjadi 3 paragraf.
2	Identifikasi masalah masukkan dalam latar belakang dan dibuat menjadi lebih singkat (3paragraf)	
3	Tujuan 1 bagaimana dihapus saja	3. Tujuan 1 : Untuk mengetahui karakteristik keluarga yang mempengaruhi pemilihan moda yang digunakan dalam perjalanan pelajar di Kabupaten Brebes
4	Tujuan 2 diganti menjadi untuk menganalisis	4. Tujuan 2 : Untuk menganalisis faktor yang berpengaruh terhadap keluarga dalam penentuan moda yang digunakan pelajar dalam melakukan perjalanan menuju ke sekolah;

Dosen Pembimbing,

Budiharso Hidayat ATD,MT.

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD

PTDI – STTD
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA

KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : Amelia Istari Putri Notar : 18.01.026 Prodi : D.IV Transportasi Darat Judul KKW : Pengaruh Sosial Ekonomi Keluarga terhadap Pemilihan Moda Angkutan Pelajar Di Kabupaten Brebes	Dosen Pembimbing : Budiharso Hidayat ATD,MT. Tanggal Asistensi : 28 Mei 2022 Asistensi Ke-2

No	Evaluasi	Revisi
1.	Pada bab 2 berikan gambaran tentang lokasipenelitian di Kecamatan Brebes	1. Ditambahkan gambaran tentang lokasi penelitian berupa peta zonasi, wilayah lokasi penelitian, dan peta lokasi sekolahyang digunakan sebagai sampel
2.	Landasan teori tidak perlu dipisahkan, sehingga gabungkan saja.	2. Telah diubah menjadi tidak ada sub-bab Landasan Teori tetapi digabungkan menjadibab 3 kajian Pustaka
3.	Pada bab 3 kajian Pustaka pada bagian karakteristik sebutkan sumbernya dari mana	3. Telah disebutkan sumber pendapat mengenai karakteristik yaitu Boeree (2009)

Dosen Pembimbing,

Budiharso Hidayat ATD,MT.

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD

PTDI – STTD
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA

KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : Amelia Istari Putri Notar : 18.01.026 Prodi : D.IV Transportasi Darat Judul KKW : Pengaruh Sosial Ekonomi Keluarga terhadap Pemilihan Moda Angkutan Pelajar Di Kabupaten Brebes	Dosen Pembimbing : Budiharso Hidayat ATD,MT. Tanggal Asistensi : 30 Mei 2022 Asistensi Ke-3

No	Evaluasi	Revisi
1.	Tambahkan binary logit pada analisis variabeldi penjabaran analisis dan di bagan alur pikir penelitian	1. Telah ditambahkan kajian Pustaka regresi logistik biner dan dicantumkan pada baganalur pikir penelitian
2.	Pada karakteristik pemilihan moda yang akandianalisis ada perbedaan dari pelajar SD, SMP dan SMU. Pilih salah satu karena terdapat perbedaan karakteristik	2. Karakteristik pemilihan moda yang dipilih adalah karakteristik pemilihan moda padatingkatan pendidikan SMU
3.	Daftar Pustaka diperbaiki karena ada kesalahan penulisan Badas Pusat Statistik menjadi Badan Pusat Statistik dan buku pedoman penulisan tidak perlu dimasukan dalam daftar pustaka	3. Telah diperbaiki penulisan menjadi BadanPusat Statistik dan buku pedoman penulisan skripsi dihapus dari daftar Pustaka

Dosen Pembimbing,

Budiharso Hidayat ATD,MT.

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD

PTDI – STTD
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA

KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : Amelia Istari Putri Notar : 18.01.026 Prodi : D.IV Transportasi Darat Judul KKW : Pengaruh Sosial Ekonomi Keluarga terhadap Pemilihan Moda Angkutan Pelajar Di Kabupaten Brebes	Dosen Pembimbing : Budiharso Hidayat ATD,MT. Tanggal Asistensi : 10 Juni 2022 Asistensi Ke-4

No	Evaluasi	Revisi
1.	Perbaikan pada daftar Pustaka lengkapisesuai referensi yang digunakan	1. Telah dilengkapi

Dosen Pembimbing

Budiharso Hidayat ATD,MT.

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD

PTDI – STTD
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA

KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : Amelia Istari Putri Notar : 18.01.026 Prodi : D.IV Transportasi Darat Judul KKW : Pengaruh Sosial Ekonomi Keluarga terhadap Pemilihan Moda Angkutan Pelajar Di Kabupaten Brebes	Dosen Pembimbing : Budiharso Hidayat ATD,MT. Tanggal Asistensi : 16 Juni 2022 Asistensi Ke-5

No	Evaluasi	Revisi
1.	Tambahkan perhitungan uji z pada draft beserta hasilnya	1. Sudah dilengkapi perhitungan korelasi dengan uji z

Dosen Pembimbing

Budiharso Hidayat ATD,MT

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD

PTDI – STTD
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA

KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : Amelia Istari Putri Notar : 18.01.026 Prodi : D.IV Transportasi Darat Judul KKW : Pengaruh Sosial Ekonomi Keluarga terhadap Pemilihan Moda Angkutan Pelajar Di Kabupaten Brebes	Dosen Pembimbing : Budiharso Hidayat ATD,MT. Tanggal Asistensi : 25 Juni 2022 Asistensi Ke-6

No	Evaluasi	Revisi
1.	Lengkapi analisis dengan uji yang dilakukan pada tiap tahapan pada draft. Lampirkan juga perhitungan dengan SPSS	1. Sudah diberikan kelengkapan data uji pada draft

Dosen Pembimbing

Budiharso Hidayat ATD,MT.

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD

PTDI – STTD
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA

KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : Amelia Istari Putri Notar : 18.01.026 Prodi : D.IV Transportasi Darat Judul KKW : Pengaruh Sosial Ekonomi Keluarga terhadap Pemilihan Moda Angkutan Pelajar Di Kabupaten Brebes	Dosen Pembimbing : Budiharso Hidayat ATD,MT. Tanggal Asistensi : 1 Juli 2022 Asistensi Ke-7

No	Evaluasi	Revisi
1.	Tambahkan diagram jaring laba – laba pada sub bab analisis statistik deskriptif untuk menampilkan secara keseluruhan hasil analisis pada tiap variabel	1. Telah dilakukan penambahan diagram jaring laba – laba

Dosen Pembimbing

Budiharso Hidayat ATD,MT.

. **POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD**

PTDI – STTD
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA

KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : Amelia Istari Putri Notar : 18.01.026 Prodi : D.IV Transportasi Darat Judul KKW : Pengaruh Sosial Ekonomi Keluarga terhadap Pemilihan Moda Angkutan Pelajar Di Kabupaten Brebes	Dosen Pembimbing : Budiharso Hidayat ATD,MT. Tanggal Asistensi : 7 Juli 2022 Asistensi Ke-8

No	Evaluasi	Revisi
1.	Tambahkan uji z pada analisis korelasi untuk menguji korelasi antar variabel	1. Sudah ditambahkan uji z pada draft

Dosen Pembimbing

Budiharso Hidayat ATD,MT.

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD

PTDI – STTD
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA

KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : Amelia Istari Putri Notar : 18.01.026 Prodi : D.IV Transportasi Darat Judul KKW : Pengaruh Sosial Ekonomi Keluarga terhadap Pemilihan Moda Angkutan Pelajar Di Kabupaten Brebes	Dosen Pembimbing : Budiharso Hidayat ATD,MT. Tanggal Asistensi : 14 Juli 2022 Asistensi Ke-9

No	Evaluasi	Revisi
1.	Tambahkan penjelasan mengenai usulan rencana adanya angkutan khusus sekolah	1. Telah ditambahkan masing – masing usulan rencana dari adanya angkutan khusus sekolah
2.	Cek kembali kesimpulan dan saran sesuai atau belum dengan tujuan dan rumusan masalah	2. Sudah disesuaikan dengan tujuan dan rumusan masalah

Dosen Pembimbing

Budiharso Hidayat ATD,MT.

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD

KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : Amelia Istari Putri Notar : 18.01.026 Prodi : D.IV Transportasi Darat Judul KKW : Pengaruh Sosial Ekonomi Keluarga terhadap Pemilihan Moda Angkutan Perjalanan Pelajar Di Kabupaten Brebes	Dosen Pembimbing : Dita Rama Insiyanda,M.Si Tanggal Asistensi : 9 Mei 2022 Asistensi Ke-1

No	Evaluasi	Revisi
1.	Judul masih kurang tepat, kurang menyertakan referensi di pendahuluan dan masih perlu menambahkan kajian pustaka	Sudah dilakukandengan baik dengan mengganti judul menjadi "Pengaruh Sosial Ekonomi Keluarga Terhadap Pemilihan Moda Angkutan Perjalanan Pelajar di Kabupaten Brebes"

Dosen Pembimbing,

Dita Rama Insiyanda,M.Si

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD

PTDI – STTD
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA

KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : Amelia Istari Putri Notar : 18.01.026 Prodi : D.IV Transportasi Darat Judul KKW : Pengaruh Sosial Ekonomi Keluarga terhadap Pemilihan Moda Angkutan Perjalanan Pelajar Di Kabupaten Brebes	Dosen Pembimbing : Dita Rama Insiyanda,M.Si Tanggal Asistensi : 19 Mei 2022 Asistensi Ke-2

No	Evaluasi	Revisi
1.	Penggunaan metodelogi yang masih mengambang atau kurang jelas	Sudah dilakukan dengan menggambarkan diagram penelitian secara sistematis

Dosen Pembimbing,

Dita Rama Insiyanda,M.Si

KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : Amelia Istari Putri Notar : 18.01.026 Prodi : D.IV Transportasi Darat Judul KKW : Pengaruh Sosial Ekonomi Keluarga terhadap Pemilihan Moda Angkutan Perjalanan Pelajar Di Kabupaten Brebes	Dosen Pembimbing : Dita Rama Insiyanda,M.Si Tanggal Asistensi : 27 Mei 2022 Asistensi Ke-3

No	Evaluasi	Revisi
1.	Penggunaan uji statistika yang kurang pas	Digunakan uji statistika Regresi Binary Logit

Dosen Pembimbing,

Dita Rama Insiyanda,M.Si

PTDI – STTD
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA

KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : Amelia Istari Putri Notar : 18.01.026 Prodi : D.IV Transportasi Darat Judul KKW : Pengaruh Sosial Ekonomi Keluarga terhadap Pemilihan Moda Angkutan Perjalanan Pelajar Di Kabupaten Brebes	Dosen Pembimbing : Dita Rama Insiyanda,M.Si Tanggal Asistensi : 17 Juni 2022 Asistensi Ke-4

No	Evaluasi	Revisi
1.	Tampilkan hasil data secara terpisah antara pemilih angkutan umum dan angkutan pribadi	Sudah ditambahkan diagram dan tabel pada draft

Dosen Pembimbing,

Dita Rama Insiyanda,M.Si

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD

PTDI – STTD
POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA

KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : Amelia Istari Putri Notar : 18.01.026 Prodi : D.IV Transportasi Darat Judul KKW : Pengaruh Karakteristik Pelajar Terhadap Pemilihan Moda Perjalanan Pelajar Di Kabupaten Brebes	Dosen Pembimbing : Dita Rama Insiyanda,M.Si Tanggal Asistensi : 23 Juni 2022 Asistensi Ke- 5

No	Evaluasi	Revisi
1.	Berikan diagram gabungan dari hasil perolehan data agar dapat dilihat pengaruh variabel x terhadapvariableel y	Sudah ditambahkan diagram berupa diagram batang

Dosen Pembimbing,

Dita Rama Insiyanda,M.Si

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD

KARTU ASISTENSI

KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : Amelia Istari Putri Notar : 18.01.026 Prodi : D.IV Transportasi Darat Judul KKW : Pengaruh Karakteristik Pelajar Terhadap Pemilihan Moda Perjalanan Pelajar Di Kabupaten Brebes	Dosen Pembimbing : Dita Rama Insiyanda,M.Si Tanggal Asistensi : 24 Juni 2022 Asistensi Ke- 6

No	Evaluasi	Revisi
1. 2.	Penulisan daftar Pustaka belum disesuaikan dengan pedoman Penomoran halaman diperbaiki lagi, masih ada penomoran yang tidak sesuai	Sudah diperbaiki sesuai dengan pedoman penulisan skripsi yang berlaku

Dosen Pembimbing,

Dita Rama Insiyanda,M.Si

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD

KARTU ASISTENSI

KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : Amelia Istari Putri Notar : 18.01.026 Prodi : D.IV Transportasi Darat Judul KKW : Pengaruh Karakteristik Pelajar Terhadap Pemilihan Moda Perjalanan Pelajar Di Kabupaten Brebes	Dosen Pembimbing : Dita Rama Insiyanda,M.Si Tanggal Asistensi : 30 Juni 2022 Asistensi Ke- 7

No	Evaluasi	Revisi
1.	Siapkan uji normalitas sesuai dengan permintaan dosen penguji	Sudah dilakukan uji normalitas [ada data

Dosen Pembimbing,

Dita Rama Insiyanda,M.Si

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD

KARTU ASISTENSI

KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : Amelia Istari Putri Notar : 18.01.026 Prodi : D.IV Transportasi Darat Judul KKW : Pengaruh Karakteristik Pelajar Terhadap Pemilihan Moda Perjalanan Pelajar Di Kabupaten Brebes	Dosen Pembimbing : Dita Rama Insiyanda,M.Si Tanggal Asistensi : 11 Juli 2022 Asistensi Ke- 8

No	Evaluasi	Revisi
1.	Kesimpulan harus menjawab rumusan masalah dan tujuan penelitian	Sudah diperbaiki sehingga kesimpulan sesuai dengan tujuan penelitian dan rumusan masalah

Dosen Pembimbing,

Dita Rama Insiyanda,M.Si

POLITEKNIK TRANSPORTASI DARAT INDONESIA – STTD

KARTU ASISTENSI

KARTU ASISTENSI SKRIPSI

Nama : Amelia Istari Putri Notar : 18.01.026 Prodi : D.IV Transportasi Darat Judul KKW : Pengaruh Karakteristik Pelajar Terhadap Pemilihan Moda Perjalanan Pelajar Di Kabupaten Brebes	Dosen Pembimbing : Dita Rama Insiyanda,M.Si Tanggal Asistensi : 20 Juli 2022 Asistensi Ke- 9

No	Evaluasi	Revisi
1.	Perbaikan pada tata naskah daftar pustaka	Sudah disesuaikan denganpedoman

Dosen Pembimbing,

Dita Rama Insiyanda,M.Si