

**BAB IV**  
**ANALISIS HUBUNGAN ANTARA KARAKTERISTIK SOSIO**  
**EKONOMI-DEMOGRAFI DAN KARAKTERISTIK PERJALANAN**  
**DENGAN PEMILIHAN MODA**

**4.1 Karakteristik Sosio Ekonomi-Demografi Responden**

Untuk melihat karakteristik responden yang ada di Kecamatan Buahbatu dan Kecamatan Rancasari dari sosio ekonomi dan sosio demografi yang dimana akan membahas terkait jenis kelamin, umur, pekerjaan, dan kepemilikan kendaraan responden. Untuk lebih spesifiknya responden berasal dari Kelurahan Cijaura, Kelurahan Margasari dan Kelurahan Manjahlega.

**4.1.1 Karakteristik Jenis Kelamin Responden**

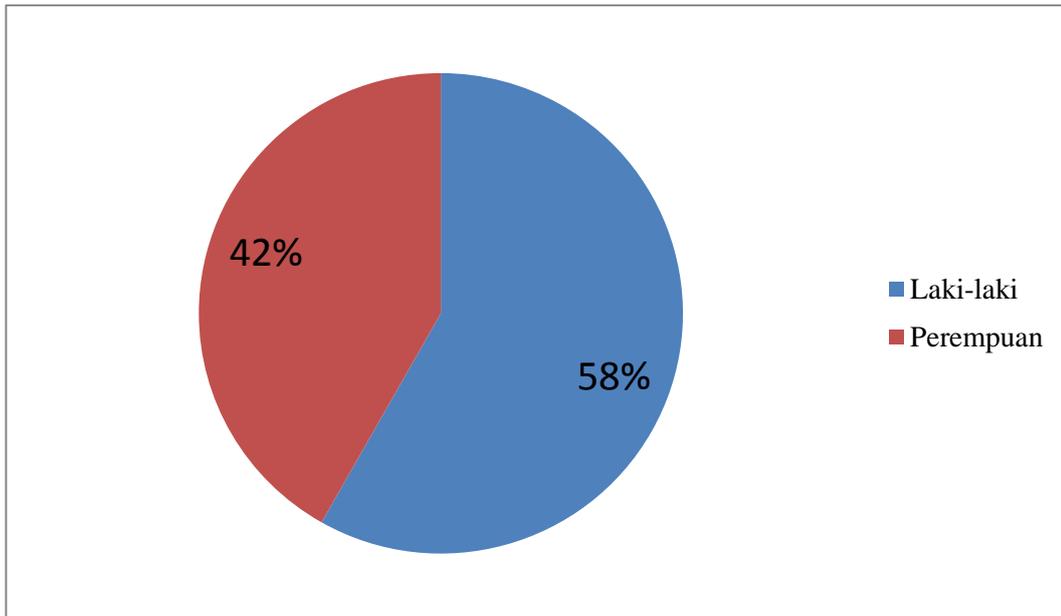
Dari hasil penyebaran kuesioner kepada 122 orang responden perilaku perjalanan bekerja di lokasi Kelurahan Cijaura, Kelurahan Margasari dan Kelurahan Manjahlega. Data jumlah ini pun melebihi kesesuaian standar rumus *slovin* yang menyatakan 100 orang responden. Terdapat 71 orang laki-laki dan 51 orang perempuan dengan persentase laki-laki sebesar 58,2 persen dan perempuan 41,8 persen. Lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel IV-1**.

**Tabel IV-1**  
**Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin**

No	Jenis Kelamin	Frekuensi	Presentase
1	Laki Laki	71	58%
2	Perempuan	51	42%
Jumlah		122	100%

*Sumber : Hasil Survey dan Analisis, 2019*

Untuk melihat persentase karakteristik responden jenis kelamin berada di **Gambar 4.1**.



Sumber : Hasil Analisis, 2019

**Gambar 4.1**

**Persentase Karakteristik Jenis Kelamin Responden**

**4.1.2 Karakteristik Kelompok Umur Responden**

Dari penyebaran 122 Responden di Kelurahan Cijaura, Kelurahan Margasari dan Kelurahan Manjahlega tentang perilaku perjalanan bekerja terdapat 17 Orang yang berumur 18-29 tahun, 58 orang yang berumur 30-44 tahun, 45 orang yang berumur 45-54 tahun dan 2 orang lebih dari 64 tahun. Untuk lebih jelasnya terdapat di **Tabel IV-2**.

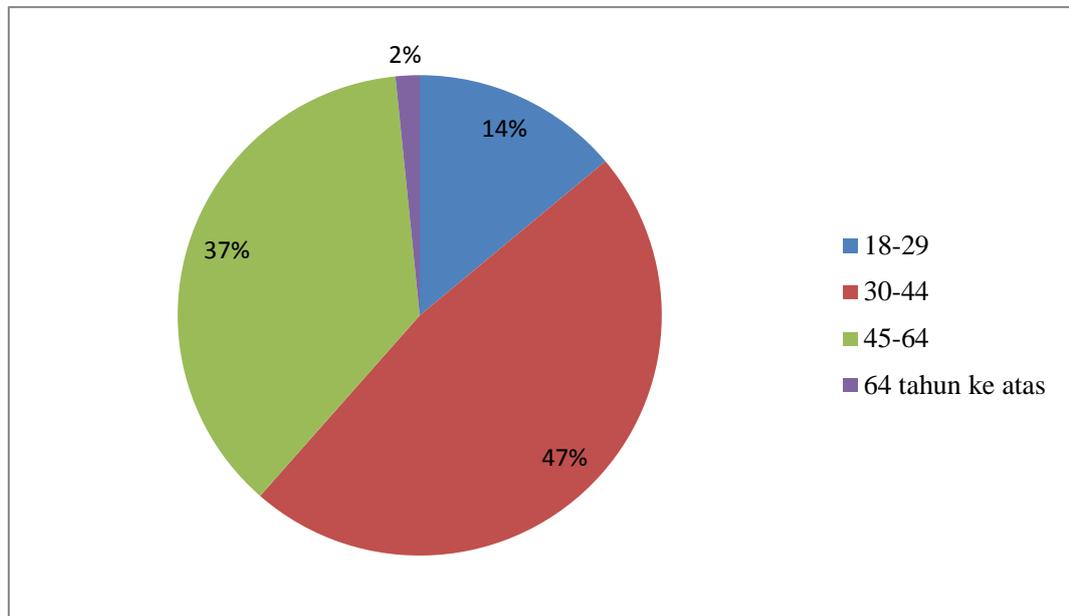
**Tabel IV-2**  
**Karakteristik Responden Berdasarkan Golongan Umur**

No	Golongan Umur	Jumlah	Presentase
1	18-29	17	14%
2	30-44	58	47%
3	45-64	45	37%
4	64 Tahun ke atas	2	2%
Total		122	100%

Sumber : Hasil Analisis, 2019

Untuk persentasi karakteristik responden menurut golongan umur di Kelurahan Cijaura, Kelurahan Manjahlega dan Kelurahan Margasari terdapat umur 18-29 sebesar 13,9 %, umur 30-44 sebesar 47,5%, umur 45-64 sebesar

36,9% dan umur lebih dari 64 sebesar 1,6. Untuk lebih jelasnya terdapat di **Gambar 4.2**.



*Sumber : Hasil Analisis, 2019*

**Gambar 4.2**

### **Persentase Golongan Umur Responden**

Untuk mencari nilai probabilitas menganalisis hubungan golongan umur dengan pemilihan moda, penulis memperkecil golongan umur menjadi 2 kelompok untuk lebih jelasnya ada pada **Tabel IV-3**.

**Tabel IV-3**

#### **Kelompok Umur Responden Untuk Analisis**

No	Golongan Umur	Jumlah	Presentase
1	18-44	75	61%
2	45 atau lebih dari	47	39%
Total		122	100%

*Sumber : Hasil Analisis, 2019*

Pengelompokan umur tersebut berdasarkan karakteristik umur produktif dan umur non produktif untuk lebih dapat menganalisis kelompok umur tersebut digabung menjadi 2.

#### **4.1.3 Karakteristik Jenis Pekerjaan Responden**

Dari penyebaran 122 Responden di Kelurahan Cijaura, Kelurahan Margasari dan Kelurahan Manjahlega tentang perilaku perjalanan bekerja terdapat 35 orang yang bekerja PNS, 58 orang yang bekerja Pegawai Swasta dan 29 orang

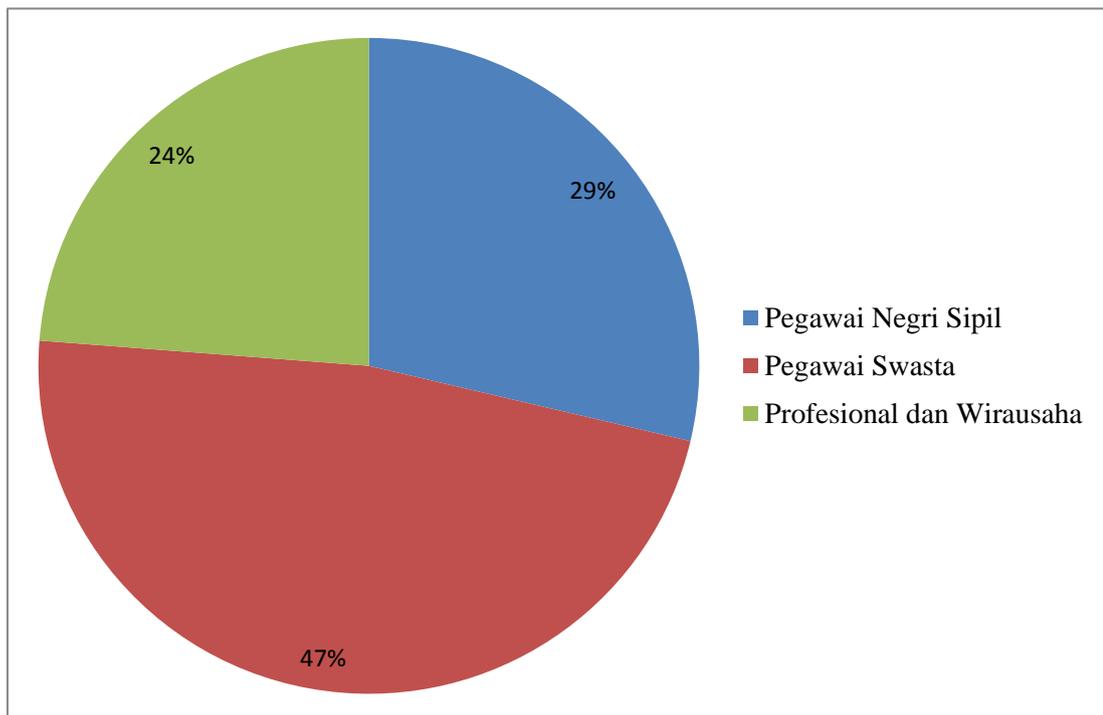
bekerja sebagai Profesional dan Wirasusaha. Untuk lebih jelasnya terdapat di **Tabel IV-4**.

**Tabel IV-4**  
**Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Pekerjaan**

No	Pekerjaan	Frekuensi	Presentase
1	PNS	35	29%
2	Pegawai Swasta	58	47%
3	Profesional dan Wirausaha	29	24%
	Total	122	100%

*Sumber : Hasil Analisis, 2019*

Untuk persentase karakteristik responden menurut pekerjaan di Kelurahan Cijaura, Kelurahan Manjahlega dan Kelurahan Margasari terdapat 29% Orang yang bekerja Pegawai Negri Sipil , 24% orang yang bekerja Profesional dan Wirausaha dan 47% orang yang bekerja sebagai pegawai swasta. Untuk lebih jelasnya terdapat di **Gambar 4.3**



*Sumber : Hasil Analisis, 2019*

**Gambar 4.3**  
**Persentase Karakteristik Jenis Pekerjaan**

#### 4.1.4 Karakteristik Responden Kepemilikan Kendaraan

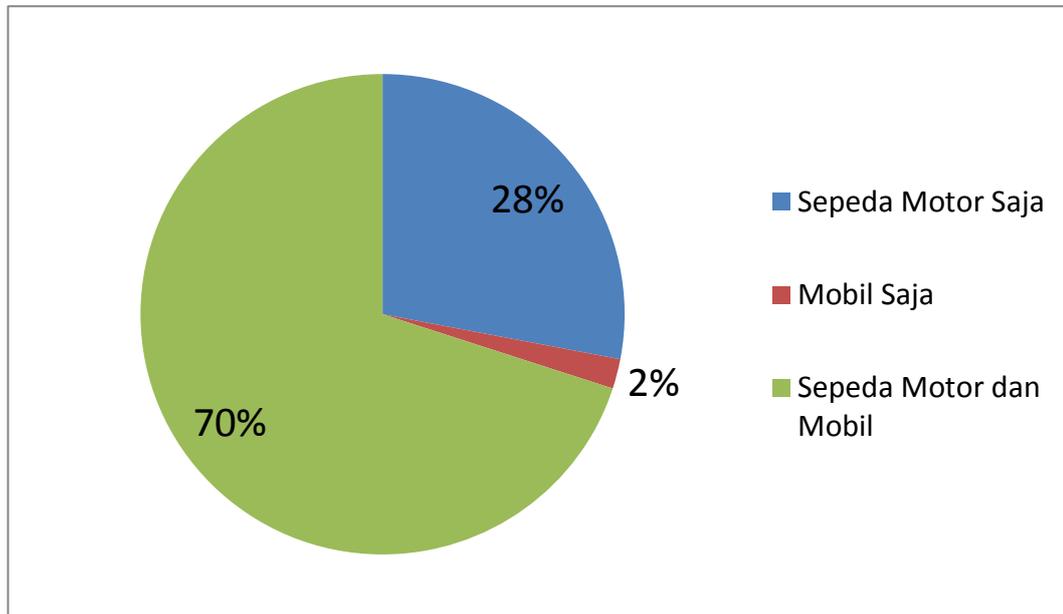
Dari penyebaran 122 Responden di Kelurahan Cijaura, Kelurahan Margasari dan Kelurahan Manjahlega terkait kepemilikan kendaraan 34 orang mempunyai sepeda motor saja, 3 orang mempunyai mobil saja, dan 85 orang mempunyai sepeda motor & mobil. Untuk lebih jelasnya terdapat di **Tabel IV-5**.

**Tabel IV-5**  
**Karakteristik Responden Berdasarkan Kepemilikan Kendaraan**

No	Kepemilikan Kendaraan	Frekuensi	Persentase
1	Sepeda Motor Saja	34	28%
2	Mobil Saja	3	2%
3	Sepeda Motor & Mobil	85	70%
	Total	122	100%

*Sumber : Hasil Analisis, 2019*

Untuk persentase karakteristik responden menurut pekerjaan di Kelurahan Cijaura, Kelurahan Manjahlega dan Kelurahan Margasari terkait kepemilikan kendaraan sebesar 28 % untuk sepeda motor, 2 % untuk mobil, 70 % untuk sepeda motor dan mobil. Untuk lebih jelasnya terdapat di **Gambar 4.4**.



*Sumber : Hasil Analisis, 2019*

**Gambar 4.4**  
**Karakteristik Kepemilikan Kendaraan Responden**

## 4.2 Karakteristik Perjalanan Responden

Berdasarkan kajian literatur maka pada penelitian ini ditetapkan 3 aspek yang termasuk kedalam karakteristik perilaku perjalanan, diantaranya aspek pemilihan moda yang digunakan untuk bekerja, lalu aspek persepsi perjalanan yang dimana didalam nya terdapat aspek jarak perjalanan dari rumah ke kantor dan sebaliknya dan aspek mobilitas aktivitas bekerja tersebut.

### 4.2.1 Pemilihan Moda untuk Maksud Bekerja

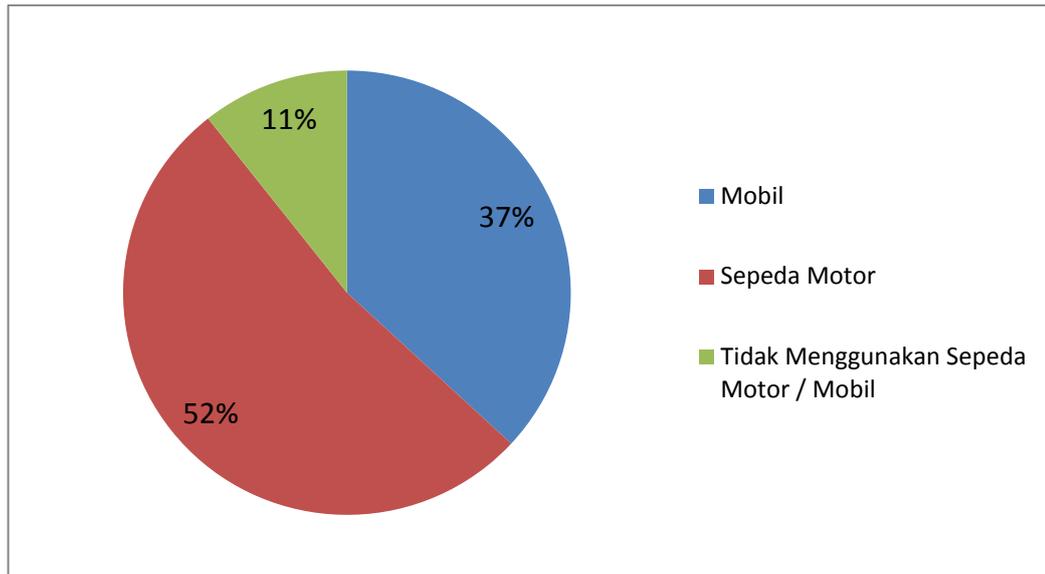
Untuk mengetahui karakteristik perilaku perjalanan aspek yang harus diidentifikasi adalah pemilihan moda. Berikut ini akan dijelaskan informasi mengenai pemilihan moda untuk mencapai tempat bekerja, hal ini dapat dilihat di **Tabel IV-6.**

**Tabel IV- 6**  
**Pemilihan Moda Transportasi Untuk Maksud Bekerja**

No	Jenis Kendaraan	Frekuensi	Persentase
1	Mobil	45	37 %
2	Sepeda Motor	64	52 %
3	Tidak Menggunakan Mobil atau Sepeda Motor	13	11 %
	Total	122	100 %

*Sumber : Hasil Analisis, 2019*

Berdasarkan tabel di atas menunjukkan frekuensi dan persentase pemilihan moda yang digunakan oleh para penduduk di Kelurahan Cijaura, Kelurahan Margasari dan Kelurahan Manjahlega dengan aktivitas bekerja, hal ini menjadi salah satu karakteristik perilaku perjalanan penduduk pinggiran kota, untuk lebih jelasnya pada **Gambar 4.5**



Sumber : Hasil Analisis, 2019

**Gambar 4.5**  
**Pemilihan Moda Transportasi Untuk Maksud Bekerja**

Berdasarkan grafik diagram diatas menunjukkan bahwa dari 122 responden yang berada di Kelurahan Cijaura, Kelurahan Margasari dan Kelurahan Manjahlega dengan aktivitas bekerja terdapat 3 jenis moda transportasi yang digunakan dari 3 jenis moda transportasi yang di survey. Dari diagam tersebut didapatkan bahwa 45 responden dengan persentase 37% yang menggunakan moda transportasi mobil, 64 responden dengan persentase 52% menggunakan moda sepeda motor dan 13 responden dengan persentase 11% tidak menggunakan sepeda motor atau mobil.

Berdasarkan hasil analisis pemilihan moda, pemilihan moda paling banyak berada di sepeda motor dan mobil yang dimana pemilihan kendaraan tersebut masuk dalam kategori kendaraan pribadi. Untuk wilayah pinggiran kota Bandung yaitu Kelurahan Cijaura, Kelurahan Margasari dan Kelurahan Manjahlega masih didominasi oleh kendaraan pribadi *mindset* penduduk masih berpikir bahwa kendaraan pribadi lebih efisien dan efektif dibandingkan harus menggunakan kendaraan umum yang dimana lebih memakan waktu dan biaya. Aktivitas kerja pun identik dengan waktu keberangkatan dan saat pulang jika penduduk harus menggunakan kendaraan umum harusnya fasilitas yang disajikan lebih baik

dibandingkan menggunakan kendaraan pribadi baik dari segi waktu, biaya dan kebijakan. Salah satu faktor penduduk pinggiran menggunakan kendaraan pribadi untuk melakukan perjalanan aktivitas bekerja yaitu murah nya uang muka dan pajak yang dikenakan untuk kendaraan roda dua, hal ini mengakibatkan pembebanan pada jalan yang dimana jika setiap orang menggunakan kendaraan pribadi saat dan pulang kerja akan terjadinya macet di titik-titik persimpangan di bebani juga oleh wilayah perbatasan yang penduduk Kabupaten Bandung melakukan perjalanan antara Kota Bandung dan Kabupaten Bandung.

#### 4.2.2 Karakteristik Jarak Tempat Tinggal dengan Tempat Bekerja

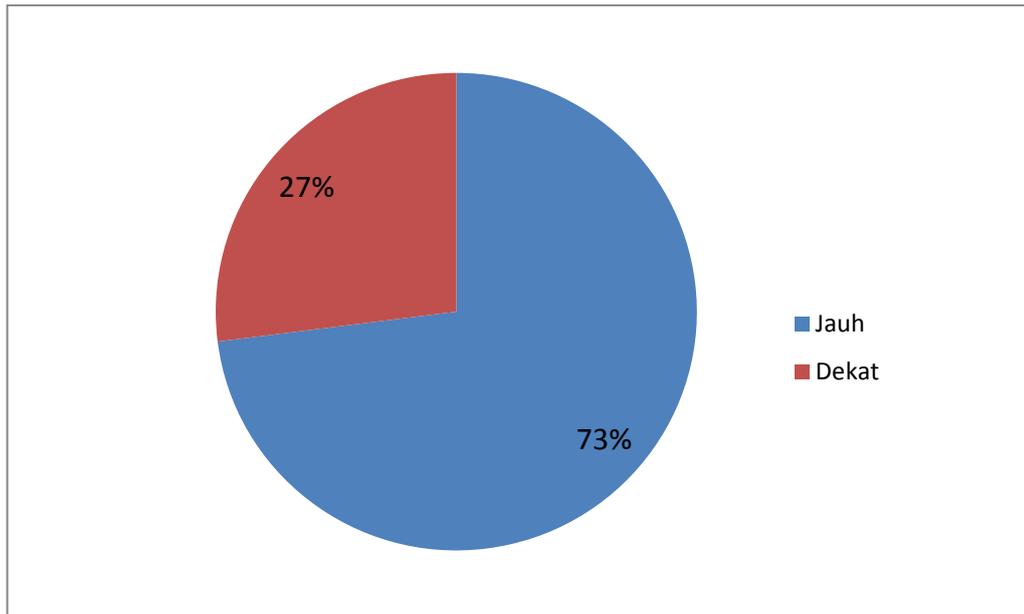
Persepsi lokasi tempat tinggal terhadap jarak jauh atau dekatnya dengan tempat bekerja termasuk ke dalam aspek karakteristik perilaku perjalanan yaitu bagaimana tanggapan penduduk Kelurahan Cijaura, Kelurahan margasari dan Kelurahan Manjahlega terkait jarak tersebut. Penjelasan mengenai persepsi Kelurahan studi terhadap jarak tempat tinggal dengan tempat bekerja ada pada **Tabel IV-7**.

**Tabel IV- 7**  
**Persepsi Jarak Tempat Tinggal dengan Tempat Bekerja**

No	Persepsi	Frekuensi	Persentase
1	Jauh	89	73 %
2	Tidak Jauh	33	27 %
Total		122	100 %

*Sumber : Hasil Analisis, 2019*

Berdasarkan tabel persepsi jarak di atas terkait jarak lokasi tempat tinggal dengan tempat bekerja terdapat 89 orang responden mengatakan lokasi tempat tinggal nya Jauh dengan tempat bekerja dan 33 orang responden mengatakan tempat tinggal nya dekat dengan lokasi tempat bekerja. Dari hal ini kita bisa melihat bahwa penduduk yang berada di pinggiran kota khususnya Kelurahan Cijaura, Kelurahan Margasari dan Kelurahan Manjahlega lokasi tempat bekerja jauh dari lokasi tempat tinggalnya. Untuk lebih jelasnya ada di **Gambar 4.6**.



Sumber : Hasil Analisis, 2019

**Gambar 4.6**  
**Persentase Jarak Tempat Bekerja Responden**

Berdasarkan tabel diagram diatas persepsi penduduk pinggiran kota melakukan perjalanan mereka untuk ke tempat bekerja mayoritas jauh dari lokasi tempat tinggal, sebanyak 73 % mengatakan bahwa lokasi tempat tinggal dan tempat bekerja jauh dan 27 % mengatakan bahwa lokasi tempat tinggal dan tempat bekerja dekat. Fenomena ini membuktikan bahwa lebih dari setengah responden yang disurvei bekerja di luar dari daerah tersebut.

#### **4.2.3 Karakteristik Mobilitas Pekerjaan**

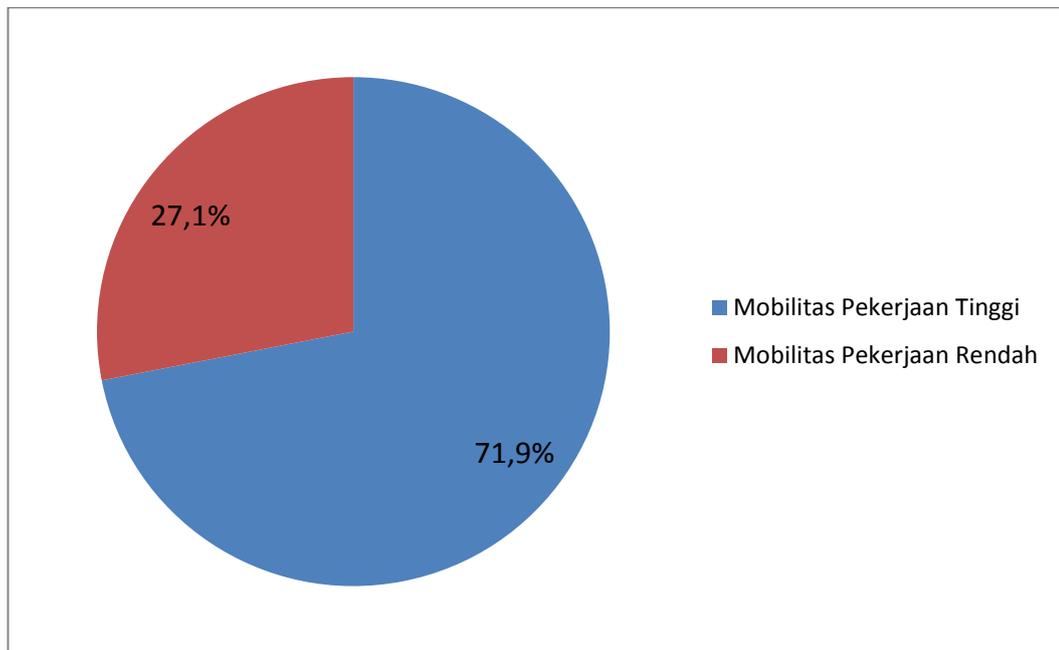
Sub bab ini akan membahas terkait mobilitas pekerjaan penduduk di pinggiran kota dari segi tinggi atau rendahnya pekerjaan mereka. Jenis pekerjaan yang bermacam-macam membuat penduduk memiliki tingkat mobilitas yang berbeda beda dalam aktivitas bekerjanya, hal ini masuk ke dalam karakteristik perilaku perjalanan dari aspek mobilitas pekerjaan. Penduduk yang berada di pinggiran kota khususnya Kelurahan Cijaura, Kelurahan Margasari dan Kelurahan Manjahlega memiliki penduduk yang beragam karena efek dari ubarnisasi Kota Bandung. Untuk lebih jelasnya tentang mobilitas penduduk pinggiran kota ada pada **Tabel IV-8**.

**Tabel IV- 8**  
**Mobilitas Pekerjaan Penduduk**

Mobilitas Pekerjaan Responden			
No	Tingkat Mobilitas	Frekuensi	Persentase
1	Tinggi	88	72 %
2	Rendah	34	28 %
	Total	122	100 %

*Sumber : Hasil Analisis, 2019*

Berdasarkan tabel diatas tentang mobilitas pekerjaan penduduk pinggiran kota, dari 122 responden di 3 Kelurahan yaitu Kelurahan Cijaura, Kelurahan Margasari dan Kelurahan Manjahlega terdapat 88 orang responden yang mengatakan bahwa mobilitas pekerjaannya tinggi dan 34 orang responden mengatakan mobilitas pekerjaannya rendah. Dalam mobilitas pekerjaan tersebut jika mobilitas nya tinggi maka mayoritas penduduk Kelurahan Cijaura, Kelurahan Margasari dan Kelurahan Manjahlega akan kesulitan akan tuntutan pekerjaannya karena jika harus berganti moda ke transportasi umum maka hal tersebut akan menyita banyak waktu. Uraian persentase di 3 Kelurahan ada di **Gambar 4.7**.



*Sumber : Hasil Analisis, 2019*

**Gambar 4.7**  
**Persentase Mobilitas Pekerjaan Responden**

### 4.3 Hubungan Sosio Ekonomi dengan Pemilihan Moda untuk Maksud Bekerja

Sub bab ini akan menjelaskan variabel sosio ekonomi yang di hubungan dengan aspek pemilihan moda. Hal tersebut berkaitan dengan variabel-variabel sosio ekonomi yang telah di pilah mulai dari jenis kelamin, umur, pekerjaan dan kepemilikan kendaraan. Variabel tersebut di kaitkan dengan pemilihan moda dan melihat hubungan dari kedua aspek tersebut yaitu sosio ekonomi dengan pemilihan moda. .

#### 4.3.1 Hubungan Antara Variabel Jenis Kelamin dengan Pemilihan Moda

Hubungan variabel jenis kelamin terbagi menjadi 2 yaitu jenis kelamin laki-laki dan perempuan dan variabel tersebut di hubungkan dengan variabel pemilihan moda dibagi menjadi pengguna sepeda motor dan pengguna selain sepeda motor lalu pengguna mobil dan pengguna selain mobil . Untuk melihat hubungan pemilihan moda pengguna sepeda motor ada di **Tabel IV-9**.

**Tabel IV- 9**  
**Hubungan Antara Jenis Kelamin dengan Pemilihan Moda Sepeda Motor**

No	Jenis Kelamin	Menggunakan Sepeda motor		Total	Probabilitas
		Ya	Tidak Menggunakan		
1	Laki-Laki	41	30	71	0,168
2	Perempuan	23	28	51	

Sumber : Hasil Analisis, 2019

Berdasarkan tabel diatas hubungan antara jenis kelamin dan pemilihan yang menggunakan moda sepeda motor menunjukkan bahwa penduduk dengan pemilihan moda transportasi sepeda motor lebih banyak digunakan oleh laki-laki dibandingkan perempuan.

Berdasarkan hasil analisis tabel *Chi-square Test* didapatkan bahwa nilai *Chi-square* hitung 1.904. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig (2-sided)* dengan nilai probabilitas (0,168) > 0,05 maka  $H_0$  ditolak, dan tidak adanya korelasi diantara 2 variabel tersebut. Maka arti dari hasil analisis *crosstabulation* bahwa jenis kelamin tidak memiliki hubungan dengan variabel pemilihan moda sepeda motor

untuk maksud bekerja, maka tidak memiliki kecenderungan bahwa jenis kelamin laki-laki atau perempuan dalam pemilihan moda sepeda motor. Untuk melihat hubungan jenis kelamin yang menggunakan mobil ada di **Tabel IV-10**.

**Tabel IV- 10**  
**Hubungan Jenis Kelamin dengan Pemilihan Moda Mobil**

No	Jenis Kelamin	Menggunakan Mobil		Total	Probabilitas
		Ya	Tidak Menggunakan		
1	Laki-Laki	28	43	71	0,491
2	Perempuan	17	34	51	

*Sumber : Hasil Analisis, 2019*

Berdasarkan tabel diatas hubungan antara jenis kelamin dan pemilihan yang menggunakan moda mobil menunjukkan bahwa penduduk dengan pemilihan moda transportasi mobil lebih banyak digunakan oleh laki-laki dibandingkan perempuan.

Berdasarkan hasil analisis tabel *Chi-square Test* didapatkan bahwa nilai *Chi-square* hitung 0,475. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig (2-sided)* dengan nilai probabilitas (0,491) > 0,05 maka  $H_0$  diterima, dan tidak adanya korelasi diantara 2 variabel tersebut. Maka arti dari hasil analisis *crosstabulation* bahwa jenis kelamin tidak memiliki hubungan dengan variabel pemilihan moda mobil untuk maksud bekerja, maka tidak memiliki kecenderungan bahwa jenis kelamin laki-laki atau perempuan dalam pemilihan moda mobil.

#### **4.3.2 Hubungan Antara Variabel Umur dengan Pemilihan Moda**

Hubungan variabel umur terbagi menjadi 2 kelompok umur 18-44 dan kelompok umur 45 keatas variabel tersebut di hubungkan dengan variabel pemilihan moda dibagi menjadi pengguna sepeda motor dan pengguna selain sepeda motor lalu pengguna mobil dan pengguna selain mobil . Untuk melihat hubungan variabel kelompok umur dan pemilihan moda pengguna sepeda motor ada di **Tabel IV-11**.

**Tabel IV- 11**  
**Hubungan Kelompok Umur dengan Pemilihan Moda Sepeda Motor**

No	Kelompok Umur	Menggunakan Sepeda Motor		Total	Probabilitas
		Ya	Tidak Menggunakan		
1	18-44	37	38	75	0,383
2	45 Atau lebih dari	27	20	47	
	Total	64	58	122	

*Sumber : Hasil Analisis, 2019*

Berdasarkan tabel diatas hubungan antara kelompok umur dan pemilihan yang menggunakan moda sepeda moor menunjukkan bahwa penduduk dengan pemilihan moda transportasi sepeda moor lebih banyak digunakan oleh kelompok umur 18 hingga 44 tahun.

Berdasarkan hasil analisis tabel *Chi-square Test* didapatkan bahwa nilai *Chi-square* hitung 0,763. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig (2-sided)* dengan nilai probabilitas (0,383) > 0,05 berarti  $H_0$  diterima. Maka hubungan antara kelompok umur dengan pemilihan moda transportasi sepeda motor tidak ada hubungan dalam segala umur yang bermaksud bekerja dalam menggunakan moda transportasi sepeda motor. Untuk melihat hubungan antara kelompok umur dengan pemilihan moda transportasi mobil ada pada **Tabel IV-12**.

**Tabel IV- 12**  
**Hubungan Kelompok Umur dengan Pemilihan Moda Mobil**

No	Kelompok Umur	Menggunakan Mobil		Total	Probabilitas
		Ya	Tidak Menggunakan		
1	18-44	27	48	75	0,798
2	45 Atau lebih dari	18	29	47	
	Total	45	77	122	

*Sumber : Hasil Analisis, 2019*

Berdasarkan tabel diatas hubungan antara kelompok umur dan pemilihan yang menggunakan moda mobil menunjukkan bahwa penduduk dengan pemilihan moda transportasi mobil lebih banyak digunakan oleh kelompok umur 18 hingga 44 tahun.

Berdasarkan hasil analisis tabel *Chi-square Test* didapatkan bahwa nilai *Chi-square* hitung 0,066. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig (2-sided)* dengan nilai probabilitas (0,798) > 0,05 berarti  $H_0$  diterima. Maka hubungan antara kelompok umur dengan pemilihan moda transportasi mobil tidak ada hubungan, kelompok umur dalam pemilihan moda untuk maksud bekerja tidak ada hubungan dia menggunakan mobil.

### 4.3.3 Hubungan Jenis Pekerjaan dengan Pemilihan Moda

Hubungan variabel pekerjaan terbagi menjadi 4 jenis pekerjaan yaitu PNS, Profesional, Pegawai dan lainnya. Variabel tersebut di hubungkan dengan variabel pemilihan moda yang dimana ada 2 pemilihan moda bagi yang menggunakan sepeda motor dan selain sepeda motor lalu menggunakan mobil dan selain menggunakan mobil. Untuk melihat hubungan pemilihan moda dengan jenis pekerjaan ada di **Tabel IV-13**.

**Tabel IV- 13**  
**Hubungan Jenis Pekerjaan dengan Pemilihan Moda Sepeda Motor**

No	Jenis Pekerjaan	Menggunakan Sepeda Motor		Total	Probabilitas
		Ya	Tidak Menggunakan		
1	Pegawai Negeri Sipil	13	22	35	0,099
2	Pegawai Swasta	34	24	58	
3	Profesional dan Wirausaha	17	12	29	
Total		64	58	122	

*Sumber : Hasil Analisis, 2019*

Berdasarkan tabel diatas hubungan antara jenis pekerjaan dan pemilihan yang menggunakan moda sepeda motor menunjukkan bahwa penduduk dengan pemilihan moda transportasi sepeda motor lebih banyak digunakan oleh para pegawai.

Berdasarkan hasil analisis tabel *Chi-square Test* didapatkan bahwa nilai *Chi-square* hitung 4,617. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig (2-sided)* dengan nilai probabilitas (0,099) > 0,05 berarti  $H_0$  diterima. Maka hubungan antara jenis

pekerjaan dengan pemilihan moda transportasi sepeda motor tidak ada hubungan dalam jenis pekerjaan dalam menggunakan moda transportasi sepeda motor. Untuk melihat hubungan antara jenis pekerjaan dengan pemilihan moda transportasi mobil ada pada **Tabel IV-14**.

**Tabel IV- 14**  
**Hubungan Antara Jenis Pekerjaan dengan Pemilihan Moda Mobil**

No	Jenis Pekerjaan	Menggunakan Mobil		Total	Probabilitas	Korelasi
		Ya	Tidak Menggunakan			
1	Pegawai Negeri Sipil	21	14	35	0,004	-0,257
2	Pegawai Swasta	16	42	58		
3	Profesional dan Wirausaha	8	21	29		
Total		45	77	122		

*Sumber : Hasil Analisis, 2019*

Berdasarkan tabel diatas hubungan antara jenis pekerjaan dan pemilihan yang menggunakan moda mobil menunjukkan bahwa penduduk dengan pemilihan moda transportasi mobil lebih banyak digunakan oleh pekerja PNS dan Pegawai.

Berdasarkan hasil analisis tabel *Chi-square Test* didapatkan bahwa nilai *Chi-square* hitung 11,264. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig (2-sided)* dengan nilai probabilitas (0,004) < 0,05 berarti  $H_0$  ditolak. Maka hubungan antara jenis pekerjaan dengan pemilihan moda transportasi mobil ada hubungan, jenis pekerjaan dalam pemilihan moda untuk maksud bekerja ada hubungan seseorang menggunakan mobil namun korelasi hubungan tersebut terbalik yang dimana semakin tinggi nilai jenis pekerjaan yang menggunakan mobil turun dan nilai korelasinya lemah.

#### **4.3.4 Hubungan Variabel Kepemilikan Kendaraan dengan Pemilihan Moda**

Hubungan variabel kepemilikan terbagi menjadi 3 jenis kepemilikan kendaraan yaitu sepeda motor, mobil dan motor dan mobil. Variabel tersebut di hubungkan dengan variabel pemilihan moda yang dimana ada 2 pemilihan moda,

moda yang digunakan sepeda motor dan selain sepeda motor, dan moda transportasi mobil selain mobil. Untuk melihat hubungan kepemilikan kendaraan dengan pemilihan moda ada di **Tabel IV-15**.

**Tabel IV- 15**  
**Hubungan Antara Kepemilikan Kendaraan Pemilihan Moda Sepeda Motor**

No	Kepemilikan Sepeda Motor	Menggunakan Sepeda Motor		Total	Probabilitas	Korelasi
		Ya	Tidak			
1	Tidak Memiliki	3	0	3	0,000	-0,248
2	Sepeda Motor saja	27	7	34		
3	Sepeda Motor dan Mobil	37	48	85		
Total		64	58	122		

*Sumber : Hasil Analisis, 2019*

*Keterangan : Tidak Memiliki = Hanya memiliki mobil saja*

Berdasarkan tabel diatas hubungan antara kepemilikan kendaraan dan pemilihan yang menggunakan sepeda motor menunjukkan bahwa penduduk dengan pemilihan moda transportasi sepeda motor lebih banyak digunakan oleh penduduk yang memiliki sepeda motor dan mobil.

Berdasarkan hasil analisis tabel *Chi-square Test* didapatkan bahwa nilai *Chi-square* hitung 8,961. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig (2-sided)* dengan nilai probabilitas  $(0,003) < 0,05$  berarti  $H_0$  ditolak. Maka hubungan antara seluruh kepemilikan kendaraan dengan pemilihan moda transportasi sepeda motor memiliki hubungan dalam kepemilikan kendaraan dalam menggunakan moda transportasi sepeda motor. Dan nilai hubungan tersebut atau ukuran untuk korelasi 2 variabel tersebut adalah - 0,271 nilai tersebut bersifat tidak searah dapat diartikan nilai tersebut lemah bahwa semakin tingginya kepemilikan kendaraan tingkat pemilihan moda tidak akan meningkat juga. Untuk melihat hubungan antara seluruh kepemilikan kendaraan dengan pemilihan moda transportasi mobil ada pada **Tabel IV-16**.

**Tabel IV- 16**  
**Hubungan Antara Kepemilikan Kendaraan dengan Pemilihan Moda Mobil**

No	Kepemilikan Mobil	Menggunakan Mobil		Total	Probabilitas	Korelasi
		Ya	Tidak Menggunakan			
1	Tidak Memiliki	0	34	34	0,000	0,449
2	Mobil saja	2	1	3		
3	Sepeda Motor dan Mobil	43	42	85		
Total		45	77	122		

*Sumber : Hasil Analisis, 2019*

*Keterangan : Tidak Memiliki = Hanya memiliki Sepeda Motor saja*

Berdasarkan tabel diatas hubungan antara seluruh kepemilikan kendaraan dan pemilihan yang menggunakan moda` mobil menunjukkan bahwa penduduk dengan pemilihan moda transportasi mobil lebih banyak digunakan oleh penduduk yang memiliki sepeda motor dan mobil.

Berdasarkan hasil analisis tabel *Chi-square Test* didapatkan bahwa nilai *Chi-square* hitung 26.427. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig (2-sided)* dengan nilai probabilitas (0,000) < 0,05 berarti  $H_0$  ditolak. Maka hubungan antara seluruh kepemilikan kendaraan dengan pemilihan moda transportasi mobil memiliki hubungan dalam kepemilikan kendaraan dalam menggunakan moda transportasi mobil. Dan nilai hubungan tersebut atau ukuran untuk signifikansi 2 variabel tersebut adalah 0,449 nilai tersebut bersifat searah dapat diartikan nilai tersebut cukup kuat bahwa semakin tingginya nilai kepemilikan kendaraan tingkat pemilihan moda pada mobil akan meningkat juga.

#### 4.3.4.1 Hubungan antara Kepemilikan Sepeda Motor dengan Pemilihan Moda Sepeda Motor

Hubungan antara kepemilikan motor nilai tersebut diambil dari kepemilikan kendaraan sebelumnya dengan asumsi yang memiliki motor dianggap memiliki dan yang memiliki motor dan mobil di anggap tetap memiliki motor dengan pemilihan moda motor ini adalah turunan dari sub bab kepemilikan seluruh kendaraan. Untuk mengidentifikasi kepemilikan motor dengan pemilihan moda sepeda motor untuk maksud bekerja. Untuk melihat hubungan antara kepemilikan kendaraan hanya sepeda motor dengan pemiliha moda sepeda motor untuk maksud bekerja ada pada **Tabel IV-17**.

**Tabel IV- 17**  
**Hubungan Antara Kepemilikan Sepeda Motor dengan Pemilihan Moda Sepeda Motor**

No	Kepemilikan Sepeda Motor	Menggunakan Sepeda Motor		Total	Probabilitas
		Ya	Tidak Menggunakan		
1	Tidak Memiliki	0	3	3	0,065
2	Memiliki Sepeda Motor	64	55	119	
	Total	64	58	122	

*Sumber : Hasil Analisis, 2019*

*Keterangan : Tidak Memiliki = Hanya memiliki mobil saja*

*Memiliki Sepeda Motor = Memiliki antara sepeda motor saja atau mobil dan sepeda motor*

Berdasarkan hasil analisis tabel *Chi-square Test* didapatkan bahwa nilai *Chi-square* hitung 3.394. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig (2-sided)* dengan nilai probabilitas (0,065) > 0,05 berarti  $H_0$  diterima. Maka hubungan antara seluruh kepemilikan kendaraan sepeda motor dengan pemilihan moda transportasi sepeda motor tidak memiliki hubungan dalam kepemilikan kendaraan dalam menggunakan moda transportasi sepeda motor. Dapat diartikan bahwa memiliki sepeda motor tidak berhubungan dalam pemilihan moda untuk maksud bekerja, karena dalam kasus ini yang memiliki mobil dan motor di masukan dikategorikan

menjadi satu mungkin saja dalam pemilihan moda untuk maksud bekerja menggunakan transportasi lainnya.

#### 4.3.4.2 Hubungan antara Kepemilikan Mobil dengan Pemilihan Moda Mobil

Hubungan antara kepemilikan mobil nilai tersebut diambil dari kepemilikan kendaraan sebelumnya dengan asumsi yang memiliki mobil dianggap memiliki dan yang memiliki motor dan mobil di anggap tetap memiliki mobil dengan pemilihan moda mobil ini adalah turunan dari sub bab seluruh kepemilikan kendaraan. Untuk mengidentifikasi kepemilikan mobil dengan pemilihan moda mobil untuk maksud bekerja. Untuk melihat hubungan antara kepemilikan kendaraan hanya mobil dengan pemilihan moda mobil untuk maksud bekerja ada pada **Tabel IV-18**.

**Tabel IV- 18**  
**Hubungan Antara Kepemilikan Mobil dengan Pemilihan Moda Pemilihan Mobil**

No	Kepemilikan Mobil	Menggunakan Mobil		Total	Probabilitas	Kotingensi
		Ya	Tidak Menggunakan			
1	Tidak Memiliki	0	34	34	0,000	0,475
2	Memiliki Mobil	45	43	88		
	Total	45	77	122		

*Sumber : Hasil Analisis, 2019*

*Keterangan : Tidak Memiliki = Hanya memiliki Sepeda Motor saja*

*Memiliki Mobil = Memiliki antara mobil saja atau mobil dan motor*

Berdasarkan hasil analisis tabel *Chi-square Test* didapatkan bahwa nilai *Chi-square* hitung 27.547. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig (2-sided)* dengan nilai probabilitas (0,000) < 0,05 berarti  $H_0$  ditolak. Maka hubungan antara seluruh kepemilikan kendaraan mobil dengan pemilihan moda transportasi mobil memiliki hubungan dalam kepemilikan kendaraan dalam menggunakan moda transportasi mobil. Nilai dari hubungan tersebut adalah 0,475 dengan arti bahwa hubungan tersebut cukup kuat dan hubungan tersebut searah, bahwa jika terjadi peningkatan akan berbanding dengan peningkatan pemilihan moda mobil. Dapat diartikan bahwa memiliki mobil berhubungan dalam pemilihan moda mobil untuk

maksud bekerja, karena dalam kasus ini yang memiliki mobil lebih memaksimalkan dalam pekerjaan mereka.

#### 4.3.4.3 Hubungan antara Kepemilikan Mobil dan Motor dengan Pemilihan Moda Motor

Hubungan antara kepemilikan mobil dan sepeda motor nilai tersebut diambil dari kepemilikan kendaraan sebelumnya dengan asumsi yang memiliki mobil dianggap memiliki dan yang memiliki mobil di anggap memiliki, pengertiannya jika memiliki sepeda motor dan mobil masuk kedalam hitungan namun jika tidak memiliki salah satu nya tidak masuk ke dalam hitungan dan dihubungkan dengan pemilihan moda sepeda motor ini adalah turunan dari sub bab seluruh kepemilikan kendaraan. Untuk mengidentifikasi kepemilikan mobil dan sepeda motor dengan pemilihan moda sepeda motor untuk maksud bekerja. Dalam keterangan tabel tidak memiliki ialah yang hanya memiliki sepeda motor dan mobil saja. Untuk melihat hubungan antara kepemilikan kendaraan mobil dan motor dengan pemiliha moda sepeda motor untuk maksud bekerja ada pada **Tabel IV-19**.

**Tabel IV- 19**  
**Hubungan Antara Kepemilikan Mobil dan Sepeda Motor dengan Pemilihan Moda Sepeda Motor**

No	Kepemilikan Mobil dan Sepeda Motor	Menggunakan Sepeda Motor		Total	Probabilitas	Korelasi
		Ya	Tidak Menggunakan			
1	Tidak Memiliki	27	10	37	0,003	- 0,271
2	Memiliki Mobil dan Sepeda Motor	37	48	85		
	Total	64	58	122		

*Sumber : Hasil Analisis, 2019*

*Keterangan : Tidak Memiliki = Hanya memiliki Sepeda Motor saja dan Mobil saja  
Memiliki Mobil dan Sepeda Motor = Memiliki mobil dan sepeda motor*

Berdasarkan hasil analisis tabel *Chi-square Test* didapatkan bahwa nilai *Chi-square* hitung 8.961. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig (2-sided)* dengan nilai probabilitas (0,003) < 0,05 berarti  $H_0$  ditolak. Maka hubungan antara seluruh

kepemilikan kendaraan mobil dan sepeda motor dengan pemilihan moda transportasi sepeda motor memiliki hubungan dalam kepemilikan kendaraan dalam menggunakan moda transportasi sepeda motor. Nilai korelasi dari hubungan tersebut adalah -0,271 dengan arti bahwa hubungan tersebut lemah dan hubungan tersebut tidak searah, bahwa jika terjadi peningkatan pada kepemilikan kendaraan tidak akan mempengaruhi dalam pemilihan moda sepeda motor. Dapat diartikan bahwa memiliki mobil dan sepeda motor berhubungan dalam pemilihan moda sepeda motor untuk maksud bekerja, karena dalam kasus ini yang memiliki 2 jenis kendaraan sepeda motor dan mobil akan menurunnya jumlah penggunaan sepeda motor.

#### **4.3.4.4 Hubungan antara Kepemilikan Mobil dan Motor dengan Pemilihan Moda Mobil**

Hubungan antara kepemilikan mobil dan sepeda motor nilai tersebut diambil dari kepemilikan kendaraan sebelumnya dengan asumsi yang memiliki mobil dianggap memiliki dan yang memiliki mobil di anggap memiliki, pengertiannya jika memiliki sepeda motor dan mobil masuk kedalam hitungan namun jika tidak memiliki salah satu nya tidak masuk ke dalam hitungan dan dihubungkan dengan pemilihan moda mobil ini adalah turunan dari sub bab seluruh kepemilikan kendaraan. Untuk mengidentifikasi kepemilikan mobil dan sepeda motor dengan pemilihan moda mobil untuk maksud bekerja. Dalam keterangan tabel tidak memiliki ialah yang hanya memiliki sepeda motor dan mobil saja. Untuk melihat hubungan antara kepemilikan kendaraan mobil dan motor dengan pemiliha moda mobil untuk maksud bekerja ada pada **Tabel IV-20**.

**Tabel IV- 20**  
**Hubungan Antara Kepemilikan Mobil dan Motor dengan Pemilihan Moda Mobil**

No	Kepemilikan Mobil dan Sepeda Motor	Menggunakan Mobil		Total	Probabilitas	Korelasi
		Ya	Tidak Menggunakan			
1	Tidak Memiliki	2	35	37	0,000	0,430
2	Memiliki Mobil dan Sepeda Motor	43	42	85		
	Total	45	77	122		

*Sumber : Hasil Analisis, 2019*

*Keterangan : Tidak Memiliki = Hanya memiliki Sepeda Motor saja dan Mobil saja  
Memiliki Mobil dan Sepeda Motor = Memiliki mobil dan sepeda motor*

Berdasarkan hasil analisis tabel *Chi-square Test* didapatkan bahwa nilai *Chi-square* hitung 22.606. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig (2-sided)* dengan nilai probabilitas (0,000) < 0,05 berarti  $H_0$  ditolak. Maka hubungan antara seluruh kepemilikan kendaraan mobil dan sepeda motor dengan pemilihan moda transportasi sepeda motor memiliki hubungan dalam kepemilikan kendaraan dalam menggunakan moda transportasi sepeda motor. Nilai korelasi dari hubungan tersebut adalah 0,430 dengan arti bahwa hubungan tersebut cukup kuat dan hubungan tersebut searah, bahwa jika terjadi peningkatan pada kepemilikan kendaraan akan mempengaruhi dalam pemilihan moda mobil. Dapat diartikan bahwa memiliki mobil dan sepeda motor berhubungan dalam pemilihan moda mobil untuk maksud bekerja, karena dalam kasus ini yang memiliki 2 jenis kendaraan sepeda motor dan mobil berdampak pada pemilihan moda mobil.

#### **4.4 Hubungan Karakteristik Perjalanan dengan Pemilihan Moda dengan Maksud Bekerja**

Sub bab ini akan membahas mengenai hubungan antara karakteristik perilaku perjalanan dengan pemilihan moda menggunakan sepeda motor dan selain sepeda motor lalu menggunakan mobil dan selain mobil. Aspek yang akan dibahas mengenai karakteristik perjalanan ada jarak tempat bekerja menggunakan sepeda motor, jarak tempat bekerja menggunakan mobil dan mobilitas pekerjaan

menggunakan sepeda motor dan mobilitas pekerjaan menggunakan mobil. Dengan melihat hasil dari *Chi-Square Test* dan melihat korelasi hubungan variabel-variabel tersebut.

#### 4.4.1 Hubungan Antara Jarak Tempat Bekerja dengan Pemilihan Moda menggunakan sepeda motor

Karakteristik jarak tempat bekerja di bagi menjadi dua yaitu jarak tempat bekerja jauh dan jarak tempat bekerja dekat lalu dihubungkan oleh variabel pemilihan moda menggunakan sepeda motor. Untuk mengetahui hubungan jarak tempat bekerja dengan pemilihan moda menggunakan sepeda motor ada pada **Tabel IV-21**.

**Tabel IV- 21**  
**Hubungan antara Jarak Tempat Bekerja dengan Pemilihan Moda sepeda motor**

No	Jarak Tempat Bekerja	Menggunakan Sepeda Motor		Total	Probabilitas
		Ya	Tidak Menggunakan		
1	Jarak Jauh	46	43	89	0,779
2	Jarak Tidak Jauh	18	15	23	
	Total	64	58	122	

*Sumber : Hasil Analisis, 2019*

Berdasarkan hasil analisis tabel *Chi-square Test* didapatkan bahwa nilai *Chi-square* hitung 0,079. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig (2-sided)* dengan nilai probabilitas (0,779) > 0,05 berarti  $H_0$  diterima. Maka hubungan untuk jarak tempat bekerja dengan pemilihan moda sepeda motor tidak memiliki hubungan. Dapat diartikan bahwa jauh dekatnya jarak tempat bekerja tidak ada signifikansi dengan pemilihan moda menggunakan sepeda motor.

Dalam hubungan karakteristik perilaku perjalanan terkait jarak tempat bekerja selanjutnya di hubungkan antara jarak tempat bekerja dengan pemilihan moda mobil. Untuk lebih jelasnya ada pada **Tabel IV-22**.

**Tabel IV- 22**  
**Hubungan Antara Jarak Tempat Bekerja dengan Pemilihan Moda Mobil**

No	Jarak Tempat Bekerja	Menggunakan Mobil		Total	Probabilitas
		Ya	Tidak Menggunakan		
1	Jarak Jauh	37	52	89	0,078
2	Jarak Tidak Jauh	8	25	33	
	Total	45	77	122	

*Sumber : Hasil Analisis, 2019*

Berdasarkan hasil analisis tabel *Chi-square Test* didapatkan bahwa nilai *Chi-square* hitung 3.106. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig (2-sided)* dengan nilai probabilitas (0,078) > 0,05 berarti  $H_0$  diterima. Maka hubungan untuk jarak tempat bekerja dengan pemilihan moda mobil tidak memiliki hubungan. Dapat diartikan bahwa jauh dekatnya jarak tempat bekerja tidak ada signifikansi dengan pemilihan moda menggunakan mobil.

#### **4.4.2 Mobilitas untuk Bekerja dengan Pemilihan Moda dengan Maksud Bekerja**

Karakteristik perilaku perjalanan yang dimana di dalamnya terdapat mobilitas pekerjaan, variabel tersebut akan di hubungkan dengan pemiliha moda dengan menggunakan sepeda untuk maksud bekerja. Mobilitas pekerjaan tersebut memiliki dua jenis aspek yaitu mobilitas pekerjaan tinggi dan mobilitas pekerjaan rendah. Untuk melihat hubungan mobilitas pekerjaan dengan pemilihan moda sepeda motor untuk maksud bekerja ada pada **Tabel IV-23**.

**Tabel IV- 23**  
**Hubungan antara Mobilitas Untuk Bekerja dengan Pemilihan Moda sepeda motor**

No	Mobilitas Untuk Bekerja	Menggunakan Sepeda Motor		Total	Probabilitas
		Ya	Tidak Menggunakan		
1	Mobilitas Tinggi	44	44	88	0,382
2	Mobilitas Rendah	20	14	34	
	Total	64	58	122	

*Sumber : Hasil Analisis, 2019*

Berdasarkan hasil analisis tabel *Chi-square Test* didapatkan bahwa nilai *Chi-square* hitung 0,776. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig (2-sided)* dengan nilai probabilitas (0,382) > 0,05 berarti  $H_0$  diterima. Maka hubungan untuk mobilitas pekerjaan dengan pemilihan moda sepeda motor tidak memiliki hubungan. Dapat diartikan bahwa tinggi rendahnya mobilitas pekerjaan responden tidak ada signifikansi dengan pemilihan moda menggunakan sepeda motor.

Dalam hubungan karakteristik perilaku perjalanan terkait mobilitas pekerjaan selanjutnya di hubungkan antara mobilitas dengan pemilihan moda mobil. Untuk lebih jelasnya ada pada **Tabel IV-24**.

**Tabel IV- 24**  
**Hubungan antara Mobilitas untuk Bekerja dengan Pemilihan Moda mobil**

No	Mobilitas untuk Bekerja	Menggunakan Mobil		Total	Probabilitas	Korelasi
		Ya	Tidak Menggunakan			
1	Mobilitas Tinggi	38	50	88	0,020	-0,210
2	Mobilitas Rendah	7	27	34		
	Total	45	77	122		

*Sumber : Hasil Analisis, 2019*

Berdasarkan hasil analisis tabel *Chi-square Test* didapatkan bahwa nilai *Chi-square* hitung 5.378. Dapat dilihat pada *Asymp. Sig (2-sided)* dengan nilai probabilitas (0,020) < 0,05 berarti  $H_0$  ditolak. Maka hubungan untuk mobilitas pekerjaan dengan pemilihan moda mobil memiliki hubungan dan nilai korelasi dari hubungan tersebut -0,210 yang berarti lemah dan terbalik. Dapat diartikan bahwa mobilitas pekerjaan memiliki hubungan dengan pemilihan moda menggunakan mobil namun arah korelasi tersebut terbalik yang dimana jika adanya mobilitas pekerjaan tersebut tinggi penggunaan mobil akan menurun.

#### 4.5 Rekapitulasi Hasil *Crosstabulation*

Dari hasil analisis dan pengolahan data *crosstabulation* di dapatkan bahwa adanya variabel yang berhubungan dan ada yang tidak berhubungan, untuk melihat hasil rekapitulasi terdapat pada **Tabel IV-25**.

**Tabel IV-25**  
**Rekapitulasi Hasil Analisis**

Variabel yang di Uji	Nilai Probabilitas	Keterangan
Hubungan antara Jenis Kelamin dengan pemilihan moda sepeda motor	0,168	Tidak memiliki hubungan
Hubungan antara Jenis Kelamin dengan pemilihan moda mobil	0,491	Tidak memiliki hubungan
Hubungan antara Kelompok Umur dengan pemilihan moda sepeda motor	0,383	Tidak Memiliki hubungan
Hubungan antara Kelompok umur dengan pemilihan moda mobil	0,798	Tidak memiliki hubungan
Hubungan antara jenis pekerjaan dengan pemilihan moda sepeda motor	0,099	Tidak memiliki hubungan
Hubungan antara jenis pekerjaan dengan pemilihan moda mobil	0,004	Memiliki Hubungan dan nilai korelasi -0,257 yang berarti hubungan tersebut lemah dan bertolak belakang
Hubungan antara Jenis Kepemilikan kendaraan dengan pemilihan moda sepeda motor	0,000	Memiliki Hubungan dan nilai korelasi -0,246 yang berarti hubungan tersebut lemah dan bertolak belakang
Hubungan antara Jenis Kepemilikan kendaraan dengan pemilihan moda mobil	0,000	Memiliki hubungan dan nilai korelasi 0,449 yang berarti hubungan tersebut cukup kuat
Hubungan antara Jenis Kepemilikan sepeda motor dengan pemilihan moda sepeda motor	0,065	Tidak memiliki hubungan

Variabel yang di Uji	Nilai Probabilitas	Keterangan
Hubungan antara Jenis Kepemilikan Mobil dengan pemilihan moda mobil	0,000	Memiliki hubungan dan nilai korelasi 0,475 yang berarti hubungan tersebut cukup kuat dan searah
Hubungan antara kepemilikan mobil dan sepeda motor pemilihan moda sepeda motor	0,003	Memiliki Hubungan dan nilai korelasi -0,271 yang berarti hubungan tersebut lemah dan bertolak belakang
Hubungan antara kepemilikan mobil dan sepeda motor pemilihan moda mobil	0,000	Memiliki hubungan dan nilai korelasi 0,430 yang berarti hubungan tersebut cukup kuat dan searah
Hubungan antara jarak tempat bekerja dengan pemilihan moda sepeda motor	0,779	Tidak memiliki hubungan
Hubungan antara Jarak tempat bekerja dengan pemilihan moda mobil	0,078	Tidak memiliki hubungan
Hubungan antara mobilitas untuk bekerja dengan pemilihan moda sepeda motor	0,382	Tidak memiliki hubungan
Hubungan antara mobilitas untuk bekerja dengan pemilihan moda mobil	0,020	Memiliki Hubungan dan nilai korelasi -0,210 yang berarti hubungan tersebut lemah dan bertolak belakang

Sumber : Hasil Analisis, 2019