BAB IV

ANALISIS PENGGUNAAN MODA TRANSPORTASI DENGAN MAKSUD BEKERJA BAGI PENDUDUK YANG TINGGAL DI KAWASAN PUSAT KOTA DAN PINGGIRAN KOTA

Analisis ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik pergerakan penduduk di Kecamatan Cihideung yang sebagai kawasan pusat kota dan Kecamatan Tamansari yang sebagai kawasan pinggiran kota di Kota Tasikmalaya dengan maksud bekerja.

4.1 Hubungan Pilihan Moda Transportasi yang Digunakan dengan Karakteristik Tempat Tinggal

Dari hasil survey yang telah dilakukan, didapat 110 orang responden pelaku pergerakan bekerja di kawasan pusat kota dan pinggiran kota, moda transportasi yang digunakan ketika pergi bekerja maupun bekerja pada umumnya menggunakan kendaraan pribadi khususnya sepeda motor roda dua, hal ini kemungkinan dikarenakan bahwa angkutan pribadi ketepatan waktunya lebih pasti, biaya yang lebih murah dan tidak merepotkan, selain itu untuk dikawasan pinggiran kota bisa saja dikarenakan keterbatasan angkutan umum karena dikecamatan tersebut hanya dilalui 1 jurusan angkutan kota itupun dibatasi dengan waktu dan jarak.

4.1.1 Moda yang Digunakan Untuk Aktivitas Bekerja oleh Masyarakat yang Tinggal di Kawasan Pusat Kota

A Ketika Berangkat Bekerja

Dari hasil survey yang dilakukan di kawasan pusat kota Kota Tasikmalaya, pelaku pergerakan bekerja di pusat kota ketika berangkat bekerja pada umumnya pelaku pergerakan mempunyai ketergantungan menggunakan kendaraan pribadi. Pengguna angkutan pribadi untuk pergerakan ketika berangkat tempat bekerja di kawasan pusat kota sangatlah tinggi yaitu 82,00% dari total responden, sedangkan pengguna angkutan umum hanya 16,00%. Pengguna angkutan pribadi ketika menuju ke tempat bekerja didominasi oleh moda transportasi berjenis kendaraan roda dua yaitu sebanyak 66,00%. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel IV-1**, dibawah ini :

Tabel IV-1
Moda yang Digunakan Untuk Aktivitas Bekerja oleh Masyarakat yang Tinggal di Kawasan Pusat Kota Ketika Berangkat Bekerja

Moda yang Digunakan	Total		
	Jumlah Responden	%	
Kendaraan Umum			
- **Angkot**	8	16,00	16,00
Kendaraan Pribadi			
- **Mobil**	8	16,00	82,00
- **Sepeda motor**	33	66,00	
Jalan Kaki	1	2,00	2,00
Total	**50**	**100,00**	**100,00**

Sumber : Hasil Survey dan Hasil Analisis, 2016

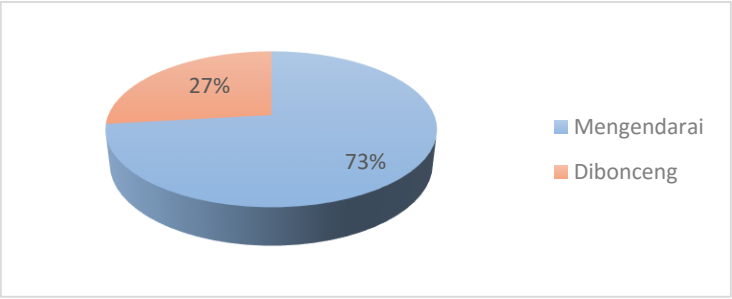
Posisis Pelaku Pergerakan di Kawasan Pusat Kota Ketika Berangkat Bekerja yang Menggunakan Kendaraan Pribadi

Di kawasan pusat kota pelaku pergerakan dengan maksud bekerja ketika berangkat bekerja yang menggunakan angkutan pribadi sebayak 41 orang responden atau sebanyak 82,00%, yang posisinya sebagai pengguna utama atau mengendarai sebanyak 30 orang responden atau 73,17% dari total keseluruhan responden yang menggunakan angkutan pribadi. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel IV-2**, dibawah ini :

Tabel IV-2
Posisi Pelaku Pergerakan Masyarakat yang Tinggal di Kawasan Pusat Kota Ketika Berangkat Bekerja yang Menggunakan Angkutan Pribadi

Posisi Pelaku Pergerakan	Total	
	Jumlah Responden	%
Pengguna Utama/Mengendarai	30	73,17
Penumpang/Dibonceng	11	26,83
Total	**41**	**100,00**

Sumber : Hasil Survey dan Hasil Analisis, 2016



Sumber : Hasil Survey dan Hasil Analisis, 2016

Gambar 4.1
Persentase Posisi Pelaku Pergerakan Masyarakat yang Tinggal di Kawasan Pusat Kota Ketika Berangkat Bekerja yang Menggunakan Angkutan Pribadi

Dari hasil survey yang dilakukan di pusat kota Kota Tasikmalaya, pelaku pergerakan bekerja ketika pulang bekerja mempunyai ketergantungan terhadap kendaraan pribadi. Jumlah pengguna kendaraan pribadi ketika pulang bekerja di kawasan pusat kota sangatlah tinggi yaitu sebanyak 42 orang responden atau 84,00% dari total responden. Para pengguna angkutan pribadi paling banyak pulang menggunakan jenis angkutan kendaraan roda dua/sepeda motor yaitu sebanyak 68,00%. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel IV-3**, dibawah ini :

Tabel IV-3
Moda yang Digunakan Untuk Aktivitas Bekerja oleh Masyarakat yang Tinggal di Kawasan Pusat Kota Ketika Pulang Bekerja

Moda yang Digunakan	Total		
	Jumlah Responden	%	
Kendaraan Umum			
- **Angkot**	7	14,00	14,00
Kendaraan Pribadi			
- **Mobil**	8	16,00	84,00
- **Sepeda motor**	34	68,00	
Jalan Kaki	1	2,00	2,00
Total	**50**	**100,00**	**100,00**

Sumber : Hasil Survey dan Hasil Analisis, 2016

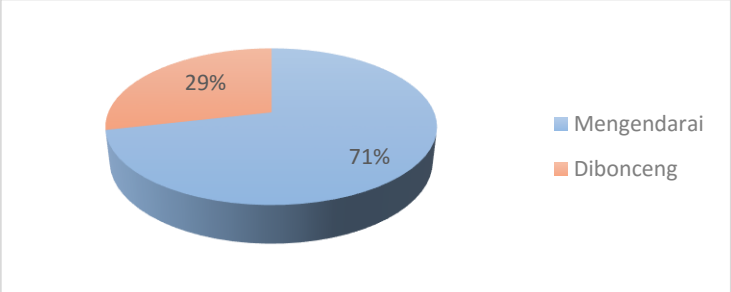
Posisis Pelaku Pergerakan di Kawasan Pusat Kota Ketika Pulang Bekerja yang Menggunakan Kendaraan Pribadi

Di kawasan pusat kota pelaku pergerakan dengan maksud bekerja ketika pulang bekerja yang menggunakan angkutan pribadi sebayak 42 orang responden atau sebanyak 84,00%, yang posisinya sebagai pengguna utama atau mengendarai sebanyak 30 orang responden atau 71,43% dari total keseluruhan responden yang menggunakan angkutan pribadi. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel-4**, dibawah ini :

Tabel IV-4
Posisi Pelaku Pergerakan Masyarakat yang Tinggal di Kawasan Pusat Kota Ketika Pulang Bekerja yang Menggunakan Angkutan Pribadi

Posisi Pelaku Pergerakan	Total	
	Jumlah Responden	%
Pengguna Utama/Mengendarai	30	71,43
Penumpang/Dibonceng	12	28,57
Total	**42**	**100,00**

Sumber : Hasil Survey dan Hasil Analisis, 2016



Sumber : Hasil Survey dan Hasil Analisis, 2016

Gambar 4.2
Persentase Posisi Pelaku Pergerakan Masyarakat yang Tinggal di Kawasan Pusat Kota Ketika Pulang Bekerja yang Menggunakan Angkutan Pribadi

4.1.2 Moda yang Digunakan Untuk Aktivitas Bekerja oleh Masyarakat yang Tinggal di Kawasan Pinggiran Kota

A Ketika Berangkat Bekerja

Dari hasil survey yang dilakukan di kawasan pinggiran kota Kota Tasikmalaya, pelaku pergerakan bekerja di pinggiran kota ketika berangkat bekerja pada umumnya pelaku pergerakan mempunyai ketergantungan menggunakan kendaraan pribadi. Pengguna angkutan pribadi untuk pergerakan ketika berangkat tempat bekerja di kawasan pinggiran kota sangatlah tinggi yaitu 96,67% dari total responden, sedangkan pengguna angkutan umum hanya 3,33%. Pengguna angkutan pribadi ketika menuju ke tempat bekerja didominasi oleh moda transportasi berjenis kendaraan roda dua yaitu sebanyak 76,67%. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel IV-5**, dibawah ini :

Tabel IV-5
Moda yang Digunakan Untuk Aktivitas Bekerja oleh Masyarakat yang Tinggal di Kawasan Pinggiran Kota Ketika Berangkat Bekerja

Moda yang Digunakan	Total		
	Jumlah Responden	%	
Kendaraan Umum			
- **Angkot**	2	3,33	3,33
Kendaraan Pribadi			
- **Mobil**	12	20,00	96,67
- **Sepeda motor**	46	76,67	
Total	**60**	**100,00**	**100,00**

Sumber : Hasil Survey dan Hasil Analisis, 2016

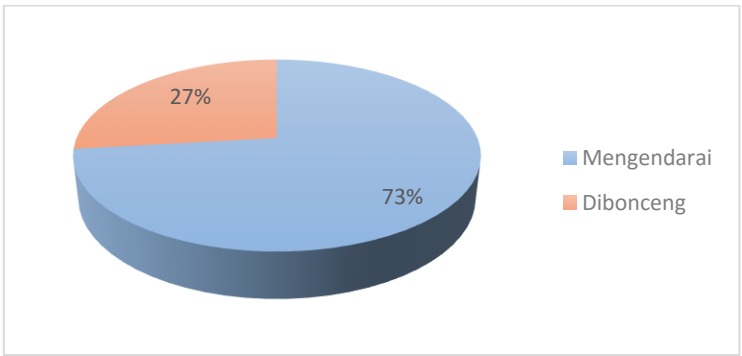
Posisis Pelaku Pergerakan di Kawasan Pinggiran Kota Ketika Berangkat Bekerja yang Menggunakan Kendaraan Pribadi

Di kawasan pinggiran kota pelaku pergerakan dengan maksud bekerja ketika berangkat bekerja yang menggunakan angkutan pribadi sebayak 58 orang responden atau sebanyak 96,67%, yang posisinya sebagai pengguna utama atau mengendarai sebanyak 42 orang responden atau 72,41% dari total keseluruhan responden yang menggunakan angkutan pribadi. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel-6**, dibawah ini :

Tabel-6
Posisi Pelaku Pergerakan Masyarakat yang Tinggal di Kawasan Pinggiran Kota Ketika Berangkat Bekerja yang Menggunakan Angkutan Pribadi

Posisi Pelaku Pergerakan	Total	
	Jumlah Responden	%
Pengguna Utama/Mengendarai	42	72,41
Penumpang/Dibonceng	16	27,00
Total	**58**	**100,00**

Sumber : Hasil Survey dan Hasil Analisis, 2016



Sumber : Hasil Survey dan Hasil Analisis, 2016

Gambar 4.3
Persentase Posisi Pelaku Pergerakan Masyarakat yang Tinggal di Kawasan Pinggiran Kota Ketika Berangkat Bekerja yang Menggunakan Angkutan Pribadi

B Ketika Pulang Bekerja

Dari hasil survey yang dilakukan di pinggiran kota Kota Tasikmalaya, pelaku pergerakan bekerja ketika pulang bekerja mempunyai ketergantungan terhadap kendaraan pribadi. Jumlah pengguna kendaraan pribadi ketika pulang bekerja di kawasan pinggiran kota sangatlah tinggi yaitu sebanyak 58 orang responden atau 96,67% dari total responden. Para pengguna angkutan pribadi paling banyak pulang menggunakan jenis angkutan kendaraan roda dua/sepeda motor yaitu sebanyak 76,67%. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel IV-7**, dibawah ini :

Tabel IV-7
Moda yang Digunakan Untuk Aktivitas Bekerja oleh Masyarakat yang Tinggal di Kawasan Pinggiran Kota Ketika Pulang Bekerja

Moda yang Digunakan	Total		
	Jumlah Responden	%	
Kendaraan Umum			
- **Angkot**	2	3,33	3,33
Kendaraan Pribadi			
- **Mobil**	12	20,00	96,67
- **Sepeda motor**	46	76,67	
Total	**50**	**100,00**	**100,00**

Sumber : Hasil Survey dan Hasil Analisis, 2016

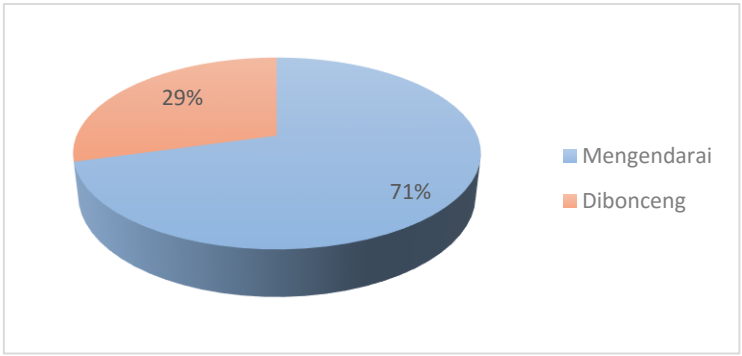
Posisis Pelaku Pergerakan di Kawasan Pinggiran Kota Ketika Berangkat Bekerja yang Menggunakan Kendaraan Pribadi

Di kawasan pinggiran kota pelaku pergerakan dengan maksud bekerja ketika pulang bekerja yang menggunakan angkutan pribadi sebayak 58 orang responden atau sebanyak 96,67%, yang posisinya sebagai pengguna utama atau mengendarai sebanyak 41 orang responden atau 70,69% dari total keseluruhan responden yang menggunakan angkutan pribadi. Untuk lebih jelasnya dapat dilihat pada **Tabel-8**, dibawah ini :

Tabel IV-8
Posisi Pelaku Pergerakan Masyarakat yang Tinggal di Kawasan Pinggiran Kota Ketika Berangkat Bekerja yang Menggunakan Angkutan Pribadi

Posisi Pelaku Pergerakan	Total	
	Jumlah Responden	%
Pengguna Utama/Mengendarai	41	70,69
Penumpang/Dibonceng	17	29,31
Total	**58**	**100,00**

Sumber : Hasil Survey dan Hasil Analisis, 2016



Sumber : Hasil Survey dan Hasil Analisis, 2016

Gambar 4.4
Persentase Posisi Pelaku Pergerakan Masyarakat yang Tinggal di Kawasan Pinggiran Kota Ketika Berangkat Bekerja yang Menggunakan Angkutan Pribadi

Terdapat 110 responden yang akan dilihat ada tidaknya hubungan serta keterkaitan antara moda transportasi dengan karakteristik tempat tinggal. Tujuan dari melihat hubungan antara moda transportasi dengan karakteristik tempat tinggal adalah untuk melihat apakah moda transportasi yang dipilih untuk bekerja ada hubungannya dengan karakteristik tempat tinggal. Aspek moda transportasi dalam penelitian ini yaitu angkot, mobil, sepeda motor dan jalan kaki, sedangkan aspek karakteristik tempat tinggal adalah kawasan pusat kota dan kawasan pinggiran kota.

4.1.3 Hubungan Moda Transportasi yang Digunakan Ketika Berangkat Bekerja dengan Karakteristik Tempat Tinggal

Pada hasil proses pergitungan *crosstabs* yaitu pada tabel *case processing summary*, responden berjumlah 110 orang. Untuk mengetahui hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika berangkat bekerja dengan tempat tinggal maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut :

Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan didapat bahwa nilai *chi-square* hitung sebesar 6,722 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 3 adalah 7,815. Hasil perhitungan menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (6,722<7,815). Berdasarkan perhitungan nilai probabilitasnya adalah 0,081 > 0,05. Maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika berangkat dengan karakteristik tempat tinggal.

Menurut hasil perhitungan *cosstab* responden yang bertempat tinggal di pusat kota ataupun di pinggiran kota moda transportasi ketika berangkat bekerja yang paling banyak digunakannya adalah kendaraan roda dua/sepeda motor, sedangkan pengguna kendaraan roda empat/mobil ketika berangkat bekerja paling banyak adalah yang bertempat tinggal di pinggiran kota yaitu sebanyak 11 orang responden.

4.1.4 Hubungan Moda Transportasi yang Digunakan Ketika Pulang Bekerja dengan Karakteristik Tempat Tinggal

Pada hasil proses pergitungan *crosstabs* yaitu pada tabel *case processing summary*, responden berjumlah 110 orang. Untuk mengetahui hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika pulang bekerja dengan tempat tinggal maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut :

Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan didapat bahwa nilai *chi-square* hitung sebesar 5,514 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 3 adalah 7,815. Hasil perhitungan menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih besar dari pada nilai *chi-square* tabel (5,514<7,815). Berdasarkan perhitungan nilai probabilitasnya adalah 0,123 > 0,05. Maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika pulang dengan karakteristik tempat tinggal.

Menurut hasil perhitungan *cosstab* responden yang bertempat tinggal di pusat kota ataupun di pinggiran kota moda transportasi ketika pulang bekerja yang paling banyak digunakannya adalah kendaraan roda dua/sepeda motor, sedangkan pengguna kendaraan roda empat/mobil ketika pulang bekerja paling banyak adalah yang bertempat tinggal di pinggiran kota yaitu sebanyak 12 orang responden.

Tabel IV-9
Hubungan Moda Transportasi yang Digunakan dengan Karakteristik Tempat Tinggal

Variabel yang Dihibungkan	Nilai Probabilitas	Keterkaitan/Hubungan	Keterangan
Moda Transportasi Ketika Berangkat	0,0081	✕	Hal ini dikarenakan moda trasportasi yang digunakan

Variabel yang Dihibungkan	Nilai Probabilitas	Keterkaitan/Hubungan	Keterangan
dengan Karakteristik Tempat Tinggal			oleh masyarakat yang tinggal di pusat kota ataupun di pinggiran kota tidak jauh berbeda
Moda Transportasi Ketika Pulang dengan Karakteristik Tempat Tinggal	0,0123	✕	

Sumber : Hasil Survey dan Hasil Analisis, 2016

4.2 Hubungan Pilihan Moda Transportasi yang Digunakan dengan Karakteristik Sosial Ekonomi

Terdapat 110 responden yang akan dilihat ada tidaknya hubungan serta keterkaitan antara moda transportasi dengan karakteristik sosial ekonomi, namun dari keseluruhan responden akan dibagi menjadi dua berdasarkan lokasi karakteristik tempat tinggalnya, terdapat 50 orang responden yang bertempat tinggal di kawasan pusat kota sedangkan responden yang bertempat tinggal di pinggiran kota terdapat 60 orang. Tujuan dari melihat hubungan antara moda transportasi dengan karakteristik sosial ekonomi adalah untuk melihat apakah moda transportasi yang dipilih untuk bekerja ada hubungannya dengan karakteristik sosial ekonomi. Aspek karakteristik sosial ekonomi yaitu : kepemilikan kendaraan, status dalam keluarga dan pendapatan responden.

4.2.1 Hubungan Moda Transportasi yang Digunakan oleh Masyarakat yang Tinggal di Pusat Kota dengan Kepemilikan Kendaraan

4.2.1.1 Hubungan Moda Transportasi yang Digunakan Ketika Berangkat dengan Kepemilikan Kendaraan

Pada hasil proses pergitungan *crosstabs* yaitu pada tabel *case processing summary*, responden berjumlah 50 orang. Untuk mengetahui hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika berangkat bekerja dengan kepemilikan kendaraan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut :

Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan didapat bahwa nilai *chi-square* hitung sebesar 32,201 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 6 adalah 12,592. Hasil perhitungan menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih besar dari pada nilai *chi-square* tabel (32,201>12,592). Berdasarkan perhitungan nilai probabilitasnya adalah 0,00 < 0,05. Maka dapat disimpulkan

bahwa terdapat hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika berangkat dengan kepemilikan kendaraan.

Menurut hasil perhitungan *cosstab* responden yang bertempat tinggal di pusat kota terdapat 42 orang yang hanya mempunya sepeda motor dan 32 orangnya berangkat bekerja menggunakan sepeda motor, sedangkan orang yang mempunyai kendaraan lebih dari satu kebanyakan berangkat menggunakan mobil.

4.2.1.2 Hubungan Moda Transportasi yang Digunakan Ketika Pulang dengan Kepemilikan Kendaraan

Pada hasil proses pergitungan *crosstabs* yaitu pada tabel *case processing summary*, responden berjumlah 50 orang. Untuk mengetahui hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika pulang bekerja dengan kepemilikan kendaraan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut :

Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan didapat bahwa nilai *chi-square* hitung sebesar 27,150 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 6 adalah 12,592. Hasil perhitungan menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih besar dari pada nilai *chi-square* tabel (27,150>12,592). Berdasarkan perhitungan nilai probabilitasnya adalah $0,00 < 0,05$. Maka dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika pulang dengan kepemilikan kendaraan.

Menurut hasil perhitungan *cosstab* responden yang bertempat tinggal di pusat kota terdapat 42 orang yang hanya mempunya sepeda motor dan 32 orangnya pulang bekerja menggunakan sepeda motor, sedangkan orang yang mempunyai kendaraan lebih dari satu kebanyakan pulang menggunakan mobil.

4.2.2 Hubungan Moda Transportasi yang Digunakan oleh Masyarakat yang Tinggal di Pusat Kota dengan Status Dalam Keluarga

4.2.2.1 Hubungan Moda Transportasi yang Digunakan Ketika Berangkat dengan Status Dalam Keluarga

Pada hasil proses pergitungan *crosstabs* yaitu pada tabel *case processing summary*, responden berjumlah 50 orang. Untuk mengetahui hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika berangkat bekerja dengan stauts dalam keluarga maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut :

Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan didapat bahwa nilai *chi-square* hitung sebesar 5,967 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 6 adalah 12,592. Hasil perhitungan menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (5,967<12,592). Berdasarkan perhitungan nilai probabilitasnya adalah 0,427 > 0,05. Maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika berangkat dengan status dalam keluarga.

Menurut hasil perhitungan *cosstab* responden yang bertempat tinggal di pusat kota terdapat 28 orang yang berstatus sebagai ayah, 10 orang berstatus sebagai ibu dan 12 orang berstatus sebagai anak, adik, kaka atau kerabat. Responden yang berstatus sebagai ayah paling banyak berangkat bekerja menggunakan sepeda motor, sedangkan yang berstatus sebagai ibu paling banyak berangkat bekerja menggunakan angkot.

4.2.2.2 Hubungan Moda Transportasi yang Digunakan Ketika Pulang dengan Status Dalam Keluarga

Pada hasil proses pergitungan *crosstabs* yaitu pada tabel *case processing summary*, responden berjumlah 50 orang. Untuk mengetahui hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika pulang bekerja dengan status dalam keluarga maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut :

Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan didapat bahwa nilai *chi-square* hitung sebesar 4,828 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat

kebebasan 6 adalah 12,592. Hasil perhitungan menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (4,828<12,592). Berdasarkan perhitungan nilai probabilitasnya adalah 0,566 > 0,05. Maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika pulang dengan status dalam keluarga.

Menurut hasil perhitungan *cosstab* responden yang bertempat tinggal di pusat kota terdapat 28 orang yang berstatus sebagai ayah, 10 orang berstatus sebagai ibu dan 12 orang berstatus sebagai anak, adik, kaka atau kerabat. Responden yang berstatus sebagai ayah paling banyak pulang bekerja menggunakan sepeda motor, sedangkan yang berstatus sebagai ibu paling banyak pulang bekerja menggunakan angkot.

4.2.3 Hubungan Moda Transportasi yang Digunakan oleh Masyarakat yang Tinggal di Pusat Kota dengan Pendapatan

4.2.3.1 Hubungan Moda Transportasi yang Digunakan Ketika Berangkat dengan Status Dalam Keluarga

Pada hasil proses pergitungan *crosstabs* yaitu pada tabel *case processing summary*, responden berjumlah 50 orang. Untuk mengetahui hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika berangkat bekerja dengan stauts dalam keluarga maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut :

Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan didapat bahwa nilai *chi-square* hitung sebesar 12,555 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 9 adalah 16,919. Hasil perhitungan menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (12,555<16,919). Berdasarkan perhitungan nilai probabilitasnya adalah 0,184 < 0,05. Maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika berangkat dengan pendapatan.

Menurut hasil perhitungan *cosstab* responden yang bertempat tinggal di pusat kota terdapat 13 orang yang pendapatan dalam keluarganya Rp. 2.000.000 – Rp. 2.999.000, 10 orang yang pendapatan dalam keluarganya Rp. 3.000.000 – Rp.

3.999.000, 21 orang yang pendapatan keluarganya Rp. 4.000.000 – Rp. 4.999.000 dan 6 orang yang pendapatan keluarganya lebih dari 4.999.000. Orang yang berpendapatan Rp. 4.000.000 – Rp. 4.999.000 adalah yang paling banyak berangkat bekerja menggunakan kendaraan roda dua/sepeda motor dan kendaraan roda empat/mobil.

4.2.3.2 Hubungan Moda Transportasi yang Digunakan Ketika Pulang dengan Pendapatan

Pada hasil proses pergitungan *crosstabs* yaitu pada tabel *case processing summary*, responden berjumlah 50 orang. Untuk mengetahui hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika pulang bekerja dengan pendapatan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut :

Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan didapat bahwa nilai *chi-square* hitung sebesar 10,615 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 9 adalah 16,919. Hasil perhitungan menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (10,615<16,919). Berdasarkan perhitungan nilai probabilitasnya adalah 0,303 > 0,05. Maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika pulang dengan pendapatan.

Menurut hasil perhitungan *cosstab* responden yang bertempat tinggal di pusat kota terdapat 13 orang yang pendapatan dalam keluarganya Rp. 2.000.000 – Rp. 2.999.000, 10 orang yang pendapatan dalam keluarganya Rp. 3.000.000 – Rp. 3.999.000, 21 orang yang pendapatan keluarganya Rp. 4.000.000 – Rp. 4.999.000 dan 6 orang yang pendapatan keluarganya lebih dari 4.999.000. Orang yang berpendapatan Rp. 4.000.000 – Rp. 4.999.000 adalah yang paling banyak pulang bekerja menggunakan kendaraan roda dua/sepeda motor dan kendaraan roda empat/mobil.

4.2.4 Hubungan Moda Transportasi yang Digunakan oleh Masyarakat yang Tinggal di Pinggiran Kota dengan Kepemilikan Kendaraan

4.2.4.1 Hubungan Moda Transportasi yang Digunakan Ketika Berangkat dengan Kepemilikan Kendaraan

Pada hasil proses pergitungan *crosstabs* yaitu pada tabel *case processing summary*, responden berjumlah 60 orang. Untuk mengetahui hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika berangkat bekerja dengan kepemilikan kendaraan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut :

Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan didapat bahwa nilai *chi-square* hitung sebesar 42,799 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 4 adalah 9,488. Hasil perhitungan menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih besar dari pada nilai *chi-square* tabel (42,799>9,488). Berdasarkan perhitungan nilai probabilitasnya adalah 0,00 < 0,05. Maka dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika berangkat dengan kepemilikan kendaraan.

Menurut hasil perhitungan *cosstab* responden yang bertempat tinggal di pinggiran kota terdapat 48 orang yang hanya mempunya sepeda motor dan 45 orangnya berangkat bekerja menggunakan sepeda motor, sedangkan orang yang mempunyai kendaraan lebih dari satu kebanyakan berangkat menggunakan mobil.

4.2.4.2 Hubungan Moda Transportasi yang Digunakan Ketika Pulang dengan Kepemilikan Kendaraan

Pada hasil proses pergitungan *crosstabs* yaitu pada tabel *case processing summary*, responden berjumlah 50 orang. Untuk mengetahui hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika pulang bekerja dengan kepemilikan kendaraan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut :

Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan didapat bahwa nilai *chi-square* hitung sebesar 48,262 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 4 adalah 9,488. Hasil perhitungan menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih besar dari pada nilai *chi-square* tabel (48,262>9,488). Berdasarkan

perhitungan nilai probabilitasnya adalah 0,00 < 0,05. Maka dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika pulang dengan kepemilikan kendaraan.

Menurut hasil perhitungan *cosstab* responden yang bertempat tinggal di pinggiran kota terdapat 48 orang yang hanya mempunya sepeda motor dan 45 orangnya pulang bekerja menggunakan sepeda motor, sedangkan orang yang mempunyai kendaraan lebih dari satu kebanyakan pulang menggunakan mobil.

4.2.5 Hubungan Moda Transportasi yang Digunakan oleh Masyarakat yang Tinggal di Pinggiran Kota dengan Status Dalam Keluarga

4.2.5.1 Hubungan Moda Transportasi yang Digunakan Ketika Berangkat dengan Status Dalam Keluarga

Pada hasil proses pergitungan *crosstabs* yaitu pada tabel *case processing summary*, responden berjumlah 50 orang. Untuk mengetahui hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika berangkat bekerja dengan stauts dalam keluarga maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut :

Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan didapat bahwa nilai *chi-square* hitung sebesar 3,513 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 4 adalah 9,488. Hasil perhitungan menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (3,513<9,488). Berdasarkan perhitungan nilai probabilitasnya adalah 0,476 > 0,05. Maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika berangkat dengan status dalam keluarga.

Menurut hasil perhitungan *cosstab* responden yang bertempat tinggal di pinggiran kota terdapat 25 orang yang berstatus sebagai ayah, 7 orang berstatus sebagai ibu dan 28 orang berstatus sebagai anak, adik, kaka atau kerabat. Responden yang berstatus sebagai anak, adik, kaka atau kerabat paling banyak berangkat bekerja menggunakan sepeda motor.

4.2.5.2 Hubungan Moda Transportasi yang Digunakan Ketika Pulang dengan Status Dalam Keluarga

Pada hasil proses pergitungan *crosstabs* yaitu pada tabel *case processing summary*, responden berjumlah 50 orang. Untuk mengetahui hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika pulang bekerja dengan status dalam keluarga maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut :

Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan didapat bahwa nilai *chi-square* hitung sebesar 2,640 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 4 adalah 9,488. Hasil perhitungan menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (2,640<9,488). Berdasarkan perhitungan nilai probabilitasnya adalah 0,620 > 0,05. Maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika pulang dengan status dalam keluarga.

Menurut hasil perhitungan *cosstab* responden yang bertempat tinggal di pinggiran kota terdapat 25 orang yang berstatus sebagai ayah, 7 orang berstatus sebagai ibu dan 28 orang berstatus sebagai anak, adik, kaka atau kerabat. Responden yang berstatus sebagai ayah, anak, adik, kaka atau kerabat sama-sama paling banyak pulang bekerja menggunakan sepeda motor.

4.2.6 Hubungan Moda Transportasi yang Digunakan oleh Masyarakat yang Tinggal di Pinggiran Kota dengan Pendapatan

4.2.6.1 Hubungan Moda Transportasi yang Digunakan Ketika Berangkat dengan Status Dalam Keluarga

Pada hasil proses pergitungan *crosstabs* yaitu pada tabel *case processing summary*, responden berjumlah 50 orang. Untuk mengetahui hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika berangkat bekerja dengan stauts dalam keluarga maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut :

Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan didapat bahwa nilai *chi-square* hitung sebesar 5,673 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 6 adalah 12,592. Hasil perhitungan menunjukan bahwa *chi-square*

hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (5,673<12,592). Berdasarkan perhitungan nilai probabilitasnya adalah 0,461 > 0,05. Maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika berangkat dengan pendapatan.

Menurut hasil perhitungan *cosstab* responden yang bertempat tinggal di pinggiran kota terdapat 3 orang yang pendapatan dalam keluarganya Rp. 2.000.000 – Rp. 2.999.000, 18 orang yang pendapatan dalam keluarganya Rp. 3.000.000 – Rp. 3.999.000, 28 orang yang pendapatan keluarganya Rp. 4.000.000 – Rp. 4.999.000 dan 11 orang yang pendapatan keluarganya lebih dari 4.999.000. Orang yang berpendapatan Rp. 4.000.000 – Rp. 4.999.000 adalah yang paling banyak berangkat bekerja menggunakan kendaraan roda dua/sepeda motor dan kendaraan roda empat/mobil.

4.2.6.2 Hubungan Moda Transportasi yang Digunakan Ketika Pulang dengan Pendapatan

Pada hasil proses pergitungan *crosstabs* yaitu pada tabel *case processing summary*, responden berjumlah 50 orang. Untuk mengetahui hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika pulang bekerja dengan pendapatan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut :

Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan didapat bahwa nilai *chi-square* hitung sebesar 2,161 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 6 adalah 12,592. Hasil perhitungan menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (2,161<12,592). Berdasarkan perhitungan nilai probabilitasnya adalah 0,904 > 0,05. Maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika pulang dengan pendapatan.

Menurut hasil perhitungan *cosstab* responden yang bertempat tinggal di pinggiran kota terdapat 13 orang yang pendapatan dalam keluarganya Rp. 2.000.000 – Rp. 2.999.000, 10 orang yang pendapatan dalam keluarganya Rp. 3.000.000 – Rp. 3.999.000, 21 orang yang pendapatan keluarganya Rp. 4.000.000

– Rp. 4.999.000 dan 6 orang yang pendapatan keluarganya lebih dari 4.999.000. Orang yang berpendapatan Rp. 4.000.000 – Rp. 4.999.000 adalah yang paling banyak pulang bekerja menggunakan kendaraan roda dua/sepeda motor dan kendaraan roda empat/mobil.

Tabel IV-10
Hubungan Moda Transportasi yang Digunakan dengan Karakteristik Sosial Ekonomi

Pusat Kota			Pinggiran Kota		
Variabel yang Dihibungkan	**Keterkaitan/ Hubungan**	**Keterangan**	**Variabel yang Dihubungkan**	**Keterkaitan/ Hubungan**	**Keterangan**
Moda Transportasi Ketika Berangkat dengan Kepemilikan Kendaraan	✓	Hal ini dikarenakan setiap orang yang tinggal di pusat kota ketika berangkat ataupun pulang bekerja yang menggunakan angkutan umum ataupun angkutan pribadi di dalam keluarganya pasti mempunyai kendaraan pribadi.	Moda Transportasi Berangkat dengan Kepemilikan Kendaaraan	✓	Hal ini dikarenakan setiap orang yang tinggal di pinggiran kota ketika berangkat ataupun pulang bekerja yang menggunakan angkutan umum ataupun angkutan pribadi di dalam keluarganya pasti mempunyai kendaraan pribadi.
Moda Transportasi Ketika Pulang dengan Kepemilikan Kendaraan	✓		Moda Transportasi Pulang Dengan Kepemilikan Kendaaraan	✓	
Moda Transportasi Ketika Berangkat dengan Status Dalam keluarga	×	Hal ini dikarenakan setiap orang yang tinggal di pusat kota ketika berangkat ataupun pulang bekerja, yang berstatus sebagai ayah, ibu, anak, adik, kaka atau kerabat mempunyai kecenderungan memakai kendaraan yang sama terutama kendaraan roda dua.	Moda Transportasi Ketika Berangkat dengan Status Dalam keluarga	×	Hal ini dikarenakan setiap orang yang tinggal di pinggiran kota ketika berangkat ataupun pulang bekerja, yang berstatus sebagai ayah, ibu, anak, adik, kaka atau kerabat mempunyai kecenderungan memakai kendaraan yang sama terutama kendaraan roda dua.
Moda Transportasi Ketika Pulang dengan Status Dalam Keluarga	×		Moda Transportasi Ketika Pulang dengan Status Dalam Keluarga	×	
Moda Transportasi Ketika Berangkat dengan Pendapatan	×	Hal ini dikarenakan setiap orang yang tinggal di pusat kota ketika berangkat ataupun pulang bekerja, yang berpenghasilan tinggi, sedang atau rendah sebagian besar responden menggunakan kendaraan yang hampir sama.	Moda Transportasi Ketika Berangkat dengan Pendapatan	×	Hal ini dikarenakan setiap orang yang tinggal di pinggiran kota ketika berangkat ataupun pulang bekerja, yang berpenghasilan tinggi, sedang atau rendah sebagian besar responden menggunakan kendaraan yang hampir sama.
Moda Transportasi Ketika Pulang dengan Pendapatan	×		Moda Transportasi Ketika Pulang dengan Pendapatan	×	

Sumber : Hasil Survey dan Hasil Analisis, 2016

4.3 Hubungan Pilihan Moda Transportasi yang Digunakan dengan Karakteristik Pergerakan

Terdapat 110 responden yang akan dilihat ada tidaknya hubungan serta keterkaitan antara moda transportasi dengan karakteristik pergerakan, namun dari keseluruhan responden akan dibagi menjadi dua berdasarkan lokasi karakteristik tempat tinggalnya, terdapat 50 orang responden yang bertempat tinggal di kawasan pusat kota sedangkan responden yang bertempat tinggal di kawasan pinggiran kota terdapat 60 orang. Tujuan dari melihat hubungan antara moda transportasi dengan karakteristik pergerakan adalah untuk melihat apakah moda transportasi yang dipilih untuk bekerja ada hubungannya dengan karakteristik pergerakan. Aspek karakteristik pergerakan yaitu : waktu dan zona tujuan.

4.3.1 Hubungan Moda Transportasi yang Digunakan oleh Masyarakat yang Tinggal di Kawasan Pusat Kota dengan Waktu Pergerakan

4.3.1.1 Hubungan Moda Transportasi Ketika Berangkat Bekerja dengan Waktu Berangkat Bekerja

Pada hasil proses pergitungan *crosstabs* yaitu pada tabel *case processing summary*, responden berjumlah 50 orang. Untuk mengetahui hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika berangkat bekerja dengan waktu maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut :

Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan didapat bahwa nilai *chi-square* hitung sebesar 2,046 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 3 adalah 7,815. Hasil perhitungan menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (2,046<7,815). Berdasarkan perhitungan nilai probabilitasnya adalah 0,563 > 0,05. Maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika berangkat dengan waktu.

Menurut hasil perhitungan *cosstab* responden yang bertempat tinggal di pusat kota terdapat 46 orang yang berangkat bekerja pada pagi hari dan 4 orang berangkat bekerja pada siang hari. Orang yang berangkat bekerja pada pagi hari paling banyak

menggunakan kendaraan roda dua/sepeda motor yaitu sebanyak 30 orang dan semua pengguna angkot berangkat bekerja pada pagi hari.

4.3.1.2 Hubungan Moda Transportasi Ketika Pulang Bekerja dengan Waktu Pulang Bekerja

Pada hasil proses pergitungan *crosstabs* yaitu pada tabel *case processing summary*, responden berjumlah 50 orang. Untuk mengetahui hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika pulang bekerja dengan waktu maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut :

Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan didapat bahwa nilai *chi-square* hitung sebesar 7,454 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 4 adalah 9,488. Hasil perhitungan menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (7,680<9,488). Berdasarkan perhitungan nilai probabilitasnya adalah 0,114 > 0,05. Maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika pulang dengan waktu pulang bekerja.

Menurut hasil perhitungan *cosstab* responden yang bertempat tinggal di pusat kota terdapat 41 orang yang pulang bekerja pada sore hari, 6 orang pulang bekerja pada siang hari dan 3 orang pulang pada malam hari. Orang yang pulang bekerja pada sore hari di kawasan pusat kota kebanyakan memakai kendaraan roda dua/sepeda motor yaitu sebanyak 28 orang.

4.3.2 Hubungan Moda Transportasi yang Digunakan oleh Masyarakat yang Tinggal di Kawasan Pusat Kota dengan Zona Tujuan

4.3.2.1 Hubungan Moda Transportasi Ketika Berangkat Bekerja dengan Zona tujuan Bekerja

Pada hasil proses pergitungan *crosstabs* yaitu pada tabel *case processing summary*, responden berjumlah 50 orang. Untuk mengetahui hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika berangkat bekerja dengan zona tujuan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut :

Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan didapat bahwa nilai *chi-square* hitung sebesar 1,362 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 6 adalah 12,592. Hasil perhitungan menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (1,362<12,592). Berdasarkan perhitungan nilai probabilitasnya adalah 0,968 > 0,05. Maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika berangkat dengan zona tujuan.

Menurut hasil perhitungan *cosstab* responden yang bertempat tinggal di pusat kota terdapat 1 orang yang kelurahan tempat kerjanya sama dengan kelurahan tempat tinggalnya, 10 orang yang tempat kerjanya satu kecamatan namun beda kelurahan dengan tempat tinggalnya, 39 orang yang kelurahan dan kecamatannya berbeda dengan tempat tinggalnya. Sedangkan orang yang paling banyak menggunakan kendaraan roda dua dan angkot ketika berangkat bekerja adalah orang yang kelurahan dan kecamatan tempat bekerjanya berbeda dengan tempat tinggalnya.

4.3.2.2 Hubungan Moda Transportasi Ketika Pulang Bekerja dengan Zona tujuan Bekerja

Pada hasil proses pergitungan *crosstabs* yaitu pada tabel *case processing summary*, responden berjumlah 50 orang. Untuk mengetahui hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika pulang bekerja dengan zona tujuan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut :

Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan didapat bahwa nilai *chi-square* hitung sebesar sedangkan nilai *chi-square* tabel pada 709α = 0,05 dengan derajat kebebasan 4 adalah 9,488. Hasil perhitungan menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (0,509<12,592). Berdasarkan perhitungan nilai probabilitasnya adalah 0,950 > 0,05. Maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika pulang dengan zona tujuan.

Menurut hasil perhitungan *cosstab* responden yang bertempat tinggal di pusat kota terdapat 1 orang yang kelurahan tempat kerjanya sama dengan kelurahan tempat tinggalnya, 10 orang yang tempat kerjanya satu kecamatan namun beda kelurahan dengan tempat tinggalnya, 39 orang yang kelurahan dan kecamatannya berbeda dengan tempat tinggalnya. Sedangkan orang yang paling banyak menggunakan kendaraan roda dua dan angkot ketika pulang bekerja adalah orang yang kelurahan dan kecamatan tempat bekerjanya berbeda dengan tempat tinggalnya.

4.3.2.1 Moda Transportasi Pribadi Berjenis Roda Empat/Mobil yang Digunakan oleh Masyarakat yang Tinggal di Kawasan Pusat Kota Berdasarkan Zona Tujuan Pergerakan

Pengguna moda transportasi angkutan pribadi berjenis roda empat/mobil yang tinggal di kawasan pusat kota berjumlah 8 orang atau 16,00% dari total responden. Ketika bergerak bekerja para pengguna roda empat/mobil yang bertempat tinggal di kawasan pusat kota bergerak menuju ke tempat yang berbeda satu dengan yang lainnya, tujuan pergerakan yang menggunakan roda empat semuanya menuju ke zona dimana kecamatan dan kelurahan tempat bekerja berbeda dengan tempat tinggalnya atau dapat dikatan semua responden pengguna roda empat/mobil yang bertempat tinggal di kawasan pusat kota bekerja di luar kecamatan tempat tinggalnya.

4.3.3 Hubungan Moda Transportasi yang Digunakan oleh Masyarakat yang Tinggal di Kawasan Pinggiran Kota dengan Waktu Pergerakan

4.3.3.1 Hubungan Moda Transportasi Ketika Berangkat Bekerja dengan Waktu Berangkat Bekerja

Pada hasil proses pergitungan *crosstabs* yaitu pada tabel *case processing summary*, responden berjumlah 50 orang. Untuk mengetahui hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika berangkat bekerja dengan waktu maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut :

Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan didapat bahwa nilai *chi-square* hitung sebesar 2,385 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 4 adalah 9,488. Hasil perhitungan menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (2,385<9,488). Berdasarkan perhitungan nilai probabilitasnya adalah 0,665 > 0,05. Maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika berangkat dengan waktu.

Menurut hasil perhitungan *cosstab* responden yang bertempat tinggal di pinggiran kota terdapat 46 orang yang berangkat bekerja pada pagi hari dan 13 orang berangkat bekerja pada siang hari dan 1 orang berangkat pada malam hari. Orang yang berangkat bekerja pada pagi hari paling banyak menggunakan kendaraan roda dua/sepeda motor yaitu sebanyak 30 orang dan semua pengguna angkot berangkat bekerja pada pagi hari.

4.3.3.2 Hubungan Moda Transportasi Ketika Pulang Bekerja dengan Waktu Pulang Bekerja

Pada hasil proses pergitungan *crosstabs* yaitu pada tabel *case processing summary*, responden berjumlah 50 orang. Untuk mengetahui hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika pulang bekerja dengan waktu maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut :

Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan didapat bahwa nilai *chi-square* hitung sebesar 5,061 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 6 adalah 12,592. Hasil perhitungan menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (5,061<12,592). Berdasarkan perhitungan nilai probabilitasnya adalah 0,536 > 0,05. Maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika pulang dengan waktu pulang bekerja.

Menurut hasil perhitungan *cosstab* responden yang bertempat tinggal di pinggiran kota terdapat 1 orang yang pulang di pagi hari, 8 orang yang pulang pada siang hari, 50 orang pulang bekerja pada sore hari dan 1 orang yang pulang pada

malam hari. Orang yang pulang bekerja pada sore hari di kawasan pinggiran kota kebanyakan memakai kendaraan roda dua/sepeda motor yaitu sebanyak 37 orang.

4.3.4 Hubungan Moda Transportasi yang Digunakan oleh Masyarakat yang Tinggal di Kawasan Pinggiran Kota dengan Zona Tujuan

4.3.4.1 Hubungan Moda Transportasi Ketika Berangkat Bekerja dengan Zona tujuan Bekerja

Pada hasil proses pergitungan *crosstabs* yaitu pada tabel *case processing summary*, responden berjumlah 60 orang. Untuk mengetahui hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika berangkat bekerja dengan zona tujuan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut :

Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan didapat bahwa nilai *chi-square* hitung sebesar 3,760 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 4 adalah 9,488. Hasil perhitungan menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (3,760<9,488). Berdasarkan perhitungan nilai probabilitasnya adalah 0,440 > 0,05. Maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika berangkat dengan zona tujuan.

Menurut hasil perhitungan *cosstab* responden yang bertempat tinggal di pinggiran kota terdapat 2 orang yang kelurahan tempat kerjanya sama dengan kelurahan tempat tinggalnya, 7 orang yang tempat kerjanya satu kecamatan namun beda kelurahan dengan tempat tinggalnya, 51 orang yang kelurahan dan kecamatannya berbeda dengan tempat tinggalnya. Sedangkan orang yang paling banyak menggunakan kendaraan roda dua dan angkot ketika berangkat bekerja adalah orang yang kelurahan dan kecamatan tempat bekerjanya berbeda dengan tempat tinggalnya.

4.3.4.2 Hubungan Moda Transportasi Ketika Pulang Bekerja dengan Zona Tujuan Bekerja

Pada hasil proses pergitungan *crosstabs* yaitu pada tabel *case processing summary*, responden berjumlah 60 orang. Untuk mengetahui hubungan antara moda

transportasi yang digunakan ketika berangkat bekerja dengan zona tujuan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut :

Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan didapat bahwa nilai *chi-square* hitung sebesar 3,233 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 4 adalah 9,488. Hasil perhitungan menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (3,233<9,488). Berdasarkan perhitungan nilai probabilitasnya adalah 0,520 > 0,05. Maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika berangkat dengan zona tujuan.

Menurut hasil perhitungan *cosstab* responden yang bertempat tinggal di pinggiran kota terdapat 2 orang yang kelurahan tempat kerjanya sama dengan kelurahan tempat tinggalnya, 7 orang yang tempat kerjanya satu kecamatan namun beda kelurahan dengan tempat tinggalnya, 51 orang yang kelurahan dan kecamatannya berbeda dengan tempat tinggalnya. Sedangkan orang yang paling banyak menggunakan kendaraan roda dua dan angkot ketika pulang bekerja adalah orang yang kelurahan dan kecamatan tempat bekerjanya berbeda dengan tempat tinggalnya.

4.3.4.3 Moda Transportasi Pribadi Berjenis Roda Empat/Mobil yang Digunakan oleh Masyarakat yang Tinggal di Kawasan Pinggiran Kota Berdasarkan Zona Tujuan Pergerakan

Pengguna moda transportasi angkutan pribadi berjenis roda empat/mobil yang tinggal di kawasan pinggiran kota berjumlah 12 orang atau 20,00% dari total responden. Ketika bergerak bekerja para pengguna roda empat/mobil yang bertempat tinggal di kawasan pinggiran kota kebanyakan bergerak menuju ke tempat yang berbeda satu dengan yang lainnya namun ada 2 orang responden yang kelurahan dan kecamatan tujuan tempat bekerjanya sama, tujuan pergerakan yang menggunakan roda empat semuanya menuju ke zona dimana kecamatan dan kelurahan tempat bekerja berbeda dengan tempat tinggalnya atau dapat dikatan semua responden pengguna roda empat/mobil yang bertempat tinggal di kawasan pinggiran kota bekerja di luar kecamatan tempat tinggalnya.

Tabel IV-11
Hubungan Moda Transportasi yang Digunakan dengan Karakteristik Pergerakan

Pusat Kota			Pinggiran Kota		
Variabel yang Dihibungkan	**Keterkaitan/ Hubungan**	**Keterangan**	**Variabel yang Dihubungkan**	**Keterkaitan/ Hubungan**	**Keterangan**
Moda Transportasi Ketika Berangakat dengan Zona tujuan	✕	Hal ini dikarenakan setiap orang yang tinggal di pusat kota ketika berangkat ataupun pulang bekerja, moda yang digunakan untuk mencapai lokasi bekerja sebagian besar menggunakan kendaraan yang hampi sama meskipun lokasi kelurahan tempat bekerja jauh maupun dekat.	Moda Transportasi Ketika Berangakat dengan Zona tujuan	✕	Hal ini dikarenakan setiap orang yang tinggal di pinggiran kota ketika berangkat ataupun pulang bekerja, moda yang digunakan untuk mencapai lokasi bekerja sebagian besar menggunakan kendaraan yang hampi sama meskipun lokasi kelurahan tempat bekerja jauh maupun dekat.
Moda Transportasi Ketika Pulang dengan Zona tujuan	✕		Moda Transportasi Ketika Pulang dengan Zona tujuan	✕	
Moda Transportasi Ketika Berangkat dengan Waktu Berangkat Bekerja	✕	Hal ini dikarekan setiap orang yang tinggal di pusat kota ketika berangkat bekerja kebanyakan menggunakan kendaraan yang hampir sama baik itu yang berangkat bekerja pada pagi hari, ataupun siang hari.	Moda Transportasi Ketika Berangkat dengan Waktu Berangkat Bekerja	✕	Hal ini dikarekan setiap orang yang tinggal di pinggiran kota ketika berangkat bekerja kebanyakan menggunakan kendaraan yang hampir sama baik itu yang berangkat bekerja pada pagi hari, ataupun siang hari.
Moda Transportasi Ketika Pulang dengan Waktu Pulang Bekerja	✕	Hal ini dikarekanan setiap orang yang tinggal di pusat kota ketika pulang bekerja menggunakan kendaraan yang hampir sama baik itu yang pulang di siang hari, sore hari ataupun malam hari	Moda Transportasi Ketika Pulang dengan Waktu Pulang Bekerja	✕	Hal ini dikarekanan setiap orang yang tinggal di pinggiran kota ketika pulang bekerja menggunakan kendaraan yang hampir sama baik itu yang pulang di siang hari, sore hari ataupun malam hari

Sumber : Hasil Survey dan Hasil Analisis, 2016

4.4 Hubungan Pilihan Moda Transportasi yang Digunakan dengan Ketersediaan Layanan Angkutan Umum

Terdapat 110 responden yang akan dilihat ada tidaknya hubungan serta keterkaitan antara moda transportasi dengan ketersediaan layanan angkutan umum. Tujuan dari melihat hubungan antara moda transportasi dengan ketersediaan layanan angkutan umum adalah untuk melihat apakah moda transportasi yang dipilih untuk bekerja ada hubungannya dengan ketersediaan layanan angkutan umum. Aspek moda transportasi dalam penelitian ini yaitu angkot, mobil, sepeda motor dan jalan kaki, sedangkan aspek ketersediaan layanan angkutan umum adalah banyak tesedia dan sedikit tersedia.

4.4.1 Hubungan Moda Transportasi yang Digunakan Ketika Berangkat Bekerja dengan Ketersediaan Layanan Angkutan Umum

Pada hasil proses pergitungan *crosstabs* yaitu pada tabel *case processing summary*, responden berjumlah 110 orang. Untuk mengetahui hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika berangkat bekerja dengan tempat tinggal maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut :

Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan didapat bahwa nilai *chi-square* hitung sebesar 6,722 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 3 adalah 7,815. Hasil perhitungan menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (6,722<7,815). Berdasarkan perhitungan nilai probabilitasnya adalah 0,081 > 0,05. Maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika berangkat ketersediaan layanan angkutan umum.

4.4.2 Hubungan Moda Transportasi yang Digunakan Ketika Berangkat Bekerja dengan Ketersediaan Layanan Angkutan Umum

Pada hasil proses pergitungan *crosstabs* yaitu pada tabel *case processing summary*, responden berjumlah 110 orang. Untuk mengetahui hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika pulang bekerja dengan tempat tinggal maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut :

Berdasarkan hasil perhitungan yang dilakukan didapat bahwa nilai *chi-square* hitung sebesar 5,514 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 3 adalah 7,815. Hasil perhitungan menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih besar dari pada nilai *chi-square* tabel (5,514<7,815). Berdasarkan perhitungan nilai probabilitasnya adalah 0,138 > 0,05. Maka dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan antara moda transportasi yang digunakan ketika pulang dengan ketersediaan layanan angkutan umum.

Tabel IV-12
Hubungan Moda Transportasi yang Digunakan dengan Ketersediaan Layanan Angkutan Umum

Variabel yang Dihibungkan	Nilai Probabilitas	Keterkaitan/Hubungan	Keterangan
Moda Transportasi Ketika Berangkat dengan Karakteristik Tempat Tinggal	0,0081	✕	Hal ini dikarenakan responden tidak banyak menggunakan angkutan umum walaupun tinggal di tempat yang tersedia banyak angkutan umum.
Moda Transportasi Ketika Pulang dengan Karakteristik Tempat Tinggal	0,0138	✕	