# BAB IV
# HUBUNGAN ANTARA KARAKTERISTIK SOSIAL EKONOMI DENGAN PERILAKU PERJALANAN PENUMPANG TMB DENGAN TUJUAN BEKERJA PADA KORIDOR 2 CICAHEUM – CIBEUREUM PP

Pada bab ini akan dijelaskan mengenai karakteristik sosial ekonomi, perilaku perjalanan penumpang TMB, serta hubungan antar aspek perilaku perjalanan penumpang TMB dan hubungan perilaku perjalanan dengan karakteristik sosial ekonomi penumpang TMB dengan tujuan bekerja. Karakteristik sosial ekonomi dan perilaku perjalanan penumpang TMB koridor 2 Cicaheum – Cibeureum PP, didapatkan dari hasil survey lapangan dengan cara menyebarkan kuesioner, dimana sampel yang diambil sebanyak 150 responden. Dari data tersebut hanya 135 responden yang valid dan dapat diolah, lebih jelas dapat dilihat di bawah ini.

## 4.1 Karakteristik Sosial Ekonomi Penumpang TMB

Berdasarkan kajian *literature* maka pada penelitian ini ditetapkan 8 aspek yang termasuk ke dalam karakteristik sosial ekonomi penumpang TMB, diantaranya jenis kelamin, jenis pekerjaan, usia, pendidikan terakhir, status dalam keluarga, status rumah tempat tinggal, pendapatan perbulan dan kepemilikan kendaraan bermotor.

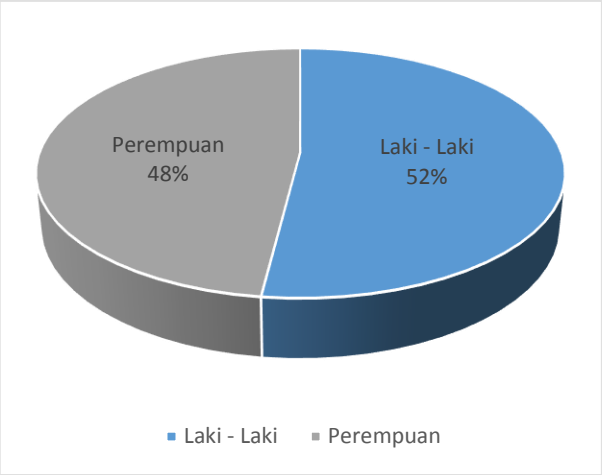
### 4.1.1 Jenis Kelamin Penumpang TMB

Informasi jenis kelamin merupakan salah satu informasi dasar penumpang TMB. Berdasarkan jenis kelamin, penumpang TMB dapat dilihat pada **Tabel IV-1** dan **Gambar 4.1** sebagai berikut:

**Tabel IV-1**
**Penumpang TMB Berdasarkan Jenis Kelamin Tahun 2015**

| No | Jenis Kelamin | Frekuensi | Persentase |
|---|---|---|---|
| **1** | Laki - Laki | 70 | 52% |
| **2** | Perempuan | 65 | 48% |
| **Jumlah** | | 135 | 100% |

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*




**Gambar 4.1**
**Persentase Penumpang Berdasarkan Jenis Kelamin Tahun 2015**
*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Berdasarkan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa dari 135 responden penumpang TMB terdapat 70 responden berjenis kelamin laki- laki dengan persentase 52% dan terdapat 65 responden berjenis kelamin perempuan dengan persentase 48%. Data tersebut menunjukan bahwa penumpang TMB pada koridor 2 Cicaheum – Cibeureum PP tidak didominasi oleh gender tertentu akan tetapi lebih banyak penumpang dengan berjenis kelamin laki – laki.

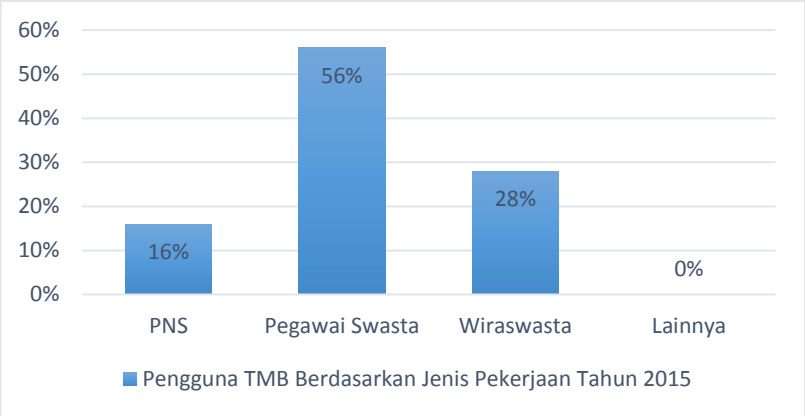
### 4.1.2 Jenis Pekerjaan Penumpang TMB

Berikut ini menjelaskan mengenai informasi penumpang TMB berdasarkan jenis pekerjaan, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel IV-2** dan **Gambar 4.2** berikut ini:

**Tabel IV-2**
**Penumpang TMB Berdasarkan Jenis Pekerjaan Tahun 2015**

| No | Jenis Pekerjaan | Frekuensi | Persentase |
|---|---|---|---|
| **1** | PNS/TNI | 22 | 16% |
| **2** | Pegawai Swasta | 75 | 56% |
| **3** | Wiraswasta | 38 | 28% |
| **4** | Lainnya | 0 | 0% |
| **Jumlah** | | 135 | 100% |

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*




**Gambar 4.2**
**Persentase Penumpang TMB Berdasarkan Jenis Pekerjaan Tahun 2015**
*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Berdasarkan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa dari 135 responden penumpang TMB menurut jenis pekerjaan terdapat 75 responden sebagai pegawai swasta dengan persentase 56%, 38 responden sebagai wiraswasta dengan persentase 28%, 22 responden sebagai PNS/TNI dengan persentase 16% sedangkan untuk jenis pekerjaan lainnya diluar kategori yang sudah ada, tidak terdapat responden. Data tersebut menunjukan bahwa penumpang TMB pada koridor 2 Cicaheum – Cibeureum paling banyak adalah bekerja sebagai pegawai swasta.

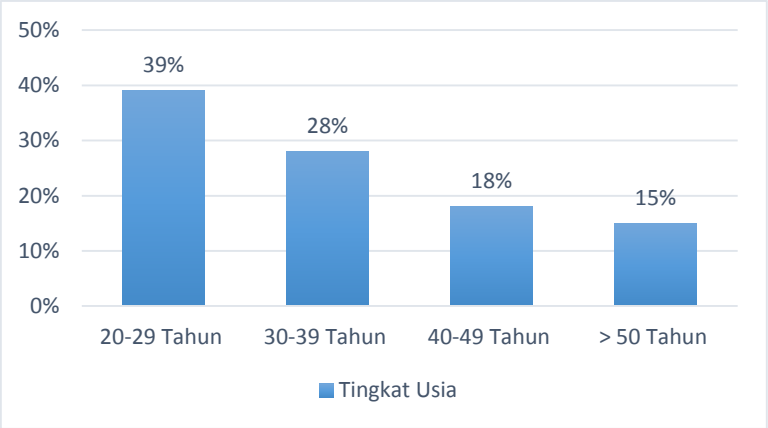
### 4.1.3 Tingkat Usia Penumpang TMB

Berikut ini akan menjelaskan mengenai informasi penumpang TMB berdasarkan tingkat usia, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel IV-3** dan **Gambar 4.3** berikut ini:

**Tabel IV-3**
**Penumpang TMB Berdasarkan Tingkat Usia Tahun 2015**

| No | Tingkat Usia | Frekuensi | Persentase |
|---|---|---|---|
| **1** | 20 – 29 Tahun | 53 | 39% |
| **2** | 30 – 39 Tahun | 38 | 28% |
| **3** | 40 – 49 Tahun | 24 | 18% |
| **4** | > 50 Tahun | 20 | 15% |
| **Jumlah** | | 135 | 100% |

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*




**Gambar 4.3**
**Persentase Penumpang TMB Berdasarkan Tingkat Usia Tahun 2015**
*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Berdasarkan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa dari 135 responden penumpang TMB menurut tingkat usia terdapat 53 responden dengan persentase 39% memiliki tingkat usia 20 – 29 tahun, terdapat 38 responden dengan persentase 28% memiliki tingkat usia 30 – 39 tahun, terdapat 24 responden dengan persentase 18% dan untuk tingkat usia diatas 50 tahun dengan persentase 15% terdapat 20 responden. Data tersebut menunjukan bahwa penumpang TMB koridor 2 Cicaheum – Cibeureum PP berdasarkan tingkat usia didominasi oleh tingkat usai produktif.

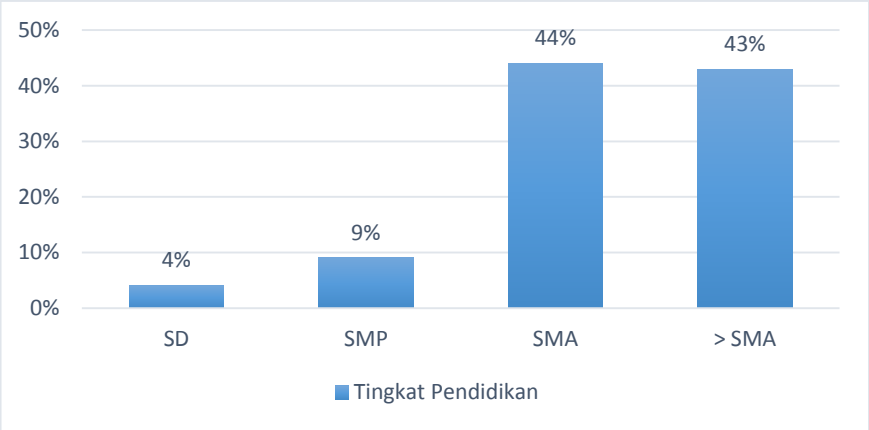
### 4.1.4 Pendidikan Terakhir Penumpang TMB

Berikut ini akan menjelaskan mengenai informasi penumpang TMB berdasarkan pendidikan terakhir yang sudah atau yang sedang diperoleh, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel IV-4** dan **Gambar 4.4** berikut ini:

**Tabel IV-4**
**Penumpang TMB Berdasarkan Pendidikan Terakhir Tahun 2015**

| No | Pendidikan Terakhir | Frekuensi | Persentase |
|---|---|---|---|
| **1** | SD | 6 | 4% |
| **2** | SMP | 12 | 9% |
| **3** | SMA | 59 | 44% |
| **4** | > SMA | 58 | 43% |
| **Jumlah** | | 135 | 100% |

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*




**Gambar 4.4**
**Persentase Penumpang TMB Berdasarkan Pendidikan Terakhir Tahun 2015**
*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Berdasarkan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa dari 135 responden penumpang TMB menurut pendidikan terakhir terdapat 59 resaponden dengan persentase 44% pendidikan terakhirnya adalah SMA, untuk pendidikan terakhirnya lebih dari SMA terdapat 58 responden dengan persentase 43%, selanjutnya untuk pendidikan SMP terdapat 12 responden dengan persentase 9% dan untuk pendidikan SD terdapat 6 responden dengan persentase 4%. Data tersebut menunjukan bahwa untuk pendidikan terakhir responden penumpang TMB pada koridor 2 Cicaheum – Cibeureum PP didominasi oleh pendidikan terakhir SMA dan lebih dari SMA.

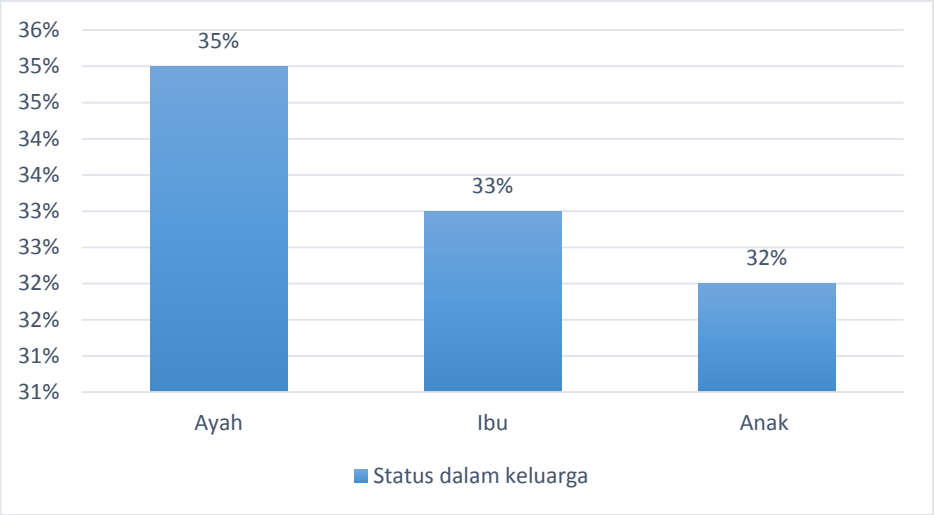
### 4.1.5 Status Dalam Keluarga Penumpang TMB

Berikut ini akan menjelaskan mengenai informasi penumpang TMB berdasarkan status dalam keluarga, dapat dilihat pada **Tabel IV-5** dan **Gambar 4.5** berikut ini:

**Tabel IV-5**
**Penumpang TMB Berdasarkan Status Dalam Keluarga Tahun 2015**

| No | Status | Frekuensi | Persentase |
|---|---|---|---|
| **1** | Ayah | 48 | 35% |
| **2** | Ibu | 44 | 33% |
| **3** | Anak | 43 | 32% |
| **Jumlah** | | 135 | 100% |

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*




**Gambar 4.5**
**Persentase Penumpang TMB Berdasarkan Status Dalam Keluarga Tahun 2015**
*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Berdasarkan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa dari 135 responden penumpang TMB menurut status dalam keluarga terdapat 48 responden berstatus sebagai ayah dengan persentase 35%, 44 responden berstatus sebagai ibu dengan persentase 33% dan 43 responden berstatus sebagai anak dengan persentase 32%. Dari data tersebut menujukan bahwa berdasarkan status dalam keluarga penumpang TMB pada koridor 2 Cicaheum – Cibeureum PP lebih banyak sebagai berstatus sebagai ayah.

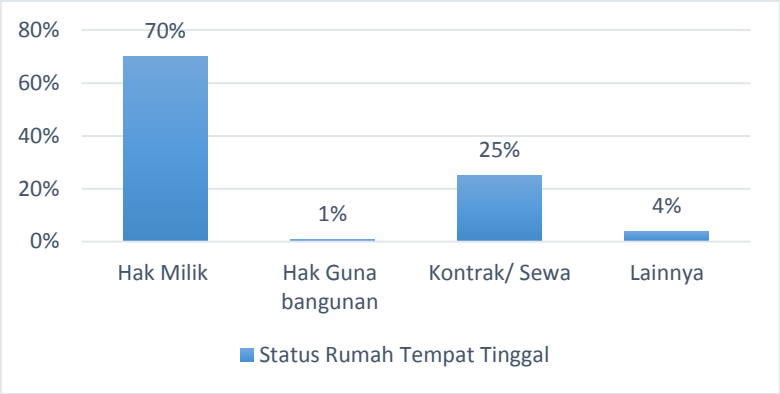
### 4.1.6 Status Rumah Tempat Tinggal Penumpang TMB

Berikut ini akan menjelaskan mengenai informasi penumpang TMB berdasarkan status kepemilikan rumah tempat tinggal, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel IV-6** dan **Gambar 4.6** berikut ini:

**Tabel IV-6**
**Penumpang TMB Berdasarkan Status Rumah Tempat Tinggal Tahun 2015**

| No | Status Rumah | Frekuensi | Persentase |
|---|---|---|---|
| **1** | Hak milik | 93 | 70% |
| **2** | Hak guna bangunan | 4 | 1% |
| **3** | Kontrak/ Sewa | 31 | 25% |
| **4** | Lainnya | 7 | 4% |
| **Jumlah** | | 135 | 100% |

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*




**Gambar 4.6**
**Persentase Penumpang TMB Berdasarkan Status Rumah Tempat Tinggal Tahun 2015**
*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Berdasarkan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa dari 135 responden penumpang TMB menurut status kepemilikan tempat tinggal terdapat 93 responden dengan persentase 70% berstatus tempat tinggal hak milik, 31 responden dengan persentase 25% berstatus tempat tinggal kontrak/ sewa, 4 responden dengan persentase 1% berstatus tempat tinggal hak guna bangunan dan untuk status tempat tinggal diluar dari 3 kategori yang ada terdapat 7 responden dengan persentase 4%. Data tersebut menujukan bahwa untuk status kepemilikan tempat tinggal penumpang TMB pada koridor 2 Cicaheum – Cibeureum PP didominasi oleh hak milik.

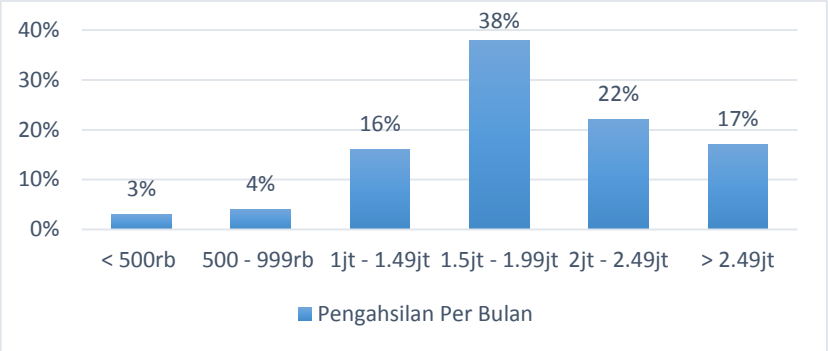
### 4.1.7 Pendapatan per Bulan Penumpang TMB

Berikut ini akan menjelaskan mengenai informasi penumpang TMB koridor 2 berdasarkan tingkat pendapatan perbulan, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel IV-7** dan **Gambar 4.7** berikut ini:

**Tabel IV-7**
**Penumpang TMB Berdasarkan Tingkat Pendapatan per Bulan Tahun 2015**

| No | Pendapatan Per Bulan | Jumlah Penumpang | Persentase |
|---|---|---|---|
| **1** | < 500.000 | 4 | 3% |
| **2** | 500.00 – 999.000 | 6 | 4% |
| **3** | 1.000.00 – 1.499.000 | 21 | 16% |
| **4** | 1.500.00 – 1.999.000 | 51 | 38% |
| **5** | 2.000.00 – 2.499.000 | 30 | 22% |
| **6** | > 2.499.000 | 23 | 17% |
| **Jumlah** | | 135 | 100% |

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*




**Gambar 4.7**
**Persentase Penumpang TMB Berdasarkan Tingkat Pendapatan Tahun 2015**
*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Berdasarkan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa dari 135 responden penumpang TMB menurut tingkat pendapatan terdapat 4 responden dengan persentase 3% yang berpendapatan dibawah 500rb, 6 responden dengan persentase 4% yang berpendapatan 500rb – 999rb, 21 responden dengan persentase 16% yang berpendapatan 1jt – 1,5jt, 51 responden dengan persentse 38% yang berpendapatan 1,5jt – 1,9jt, 30 responden dengan persentase 22% yang berpendapatan 2jt – 2.5jt dan untuk pendapatan lebih dari 2,5jt terdapat 23 responden dengan persentase 17%. Dari data tersebut didapatkan bahwa pendapatan penumpang TMB pada koridor 2 Cicaheum – Cibeureum PP didominasi oleh berpendapatan 1,5jt – 1,9jt.

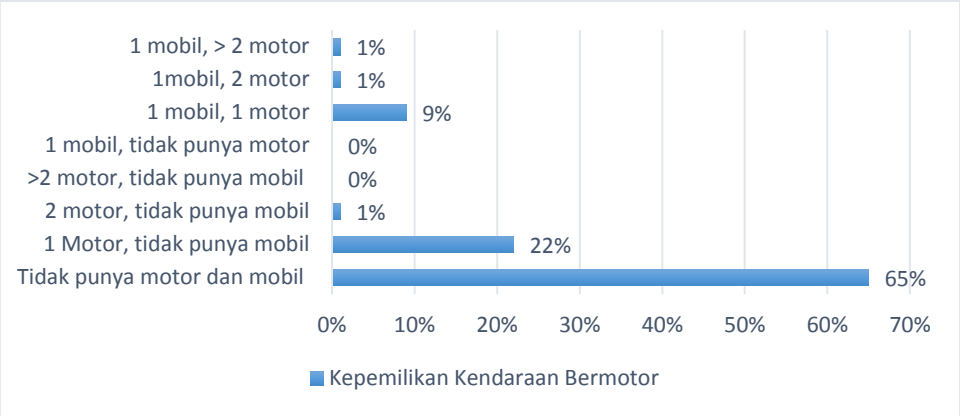
### 4.1.8 Kepemilikan Kendaraan Bermotor Penumpang TMB

Berikut ini akan menjelaskan mengenai informasi penumpang TMB koridor 2 berdasarkan kepemilikan kendaraan bermotor, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel IV-8** dan **Gambar 4.8** berikut ini:

**Tabel IV-8**
**Penumpang TMB Berdasarkan Kepemilikan Kendaraan Bermotor**

| | Kepemilikan Kendaraan | Jumlah Penumpang | Persentase |
|---|---|---|---|
| **1** | Tidak punya motor dan mobil | 88 | 65% |
| **2** | 1 Motor, tidak punya mobil | 31 | 22% |
| **3** | 2 motor, tidak punya mobil | 1 | 1% |
| **4** | >2 motor, tidak punya mobil | 0 | 0% |
| **5** | 1 mobil, tidak punya motor | 0 | 0% |
| **6** | 1 mobil, 1 motor | 12 | 9% |
| **7** | 1mobil, 2 motor | 2 | 1% |
| **8** | 1 mobil, > 2 motor | 1 | 1% |
| Jumlah | | **135** | **100%** |

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*




**Gambar 4.8**
**Persentase Kepemilikan Kendaraan Bermotor Pengguna TMB Tahun 2015**
*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Berdasarkan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa dari 135 responden penumpang TMB menurut kepemilikan kendaraan bermotor terdapat 88 responden dengan persentse 65% yang tidak mempunyai kendaraan, terdapat 31 responden dengan persentase 22% yang mempunyai 1 motor dan tidak punya mobil, terdapat 1 responden dengan persentase 1% yang mempunyai 2 motor dan tidak punya mobil, terdapat 12 responden dengan persentase 12% yang mempunyai 1 mobil dan 1 motor, terdapat 2 responden dengan persentase 1% yang mempunyai 1 mobil dan 2 motor, terdapat 1 responden dengan persentase 1% yang mempunyai 1 mobil dan > 2 motor sedangkan untuk kepemilikan 2 motor dan > dari 2 motor serta tidak mempunyai mobil tidak terdapat responden.

## 4.2 Perilaku Perjalanan Penumpang TMB

Berdasarkan kajian *literature* maka pada penelitian ini ditetapkan 11 aspek yang termasuk ke dalam perilaku perjalanan penumpang TMB, diantaranya asal perjalanan, berdasarkan asal tempat dan lokasi asal, tujuan perjalanan, lokasi naik TMB, lokasi turun dari TMB, moda yang digunakan dari tempat asal menuju *shelter*, moda yang digunakan setelah menggunakan TMB untuk mencapai tujuan, waktu tempuh perjalanan menggunakan TMB, waktu tempuh total termasuk menggunakan TMB, biaya perjalanan untuk TMB per minggu, biaya perjalana total termasuk menggunakan TMB per minggu dan frekuensi penggunaan TMB.

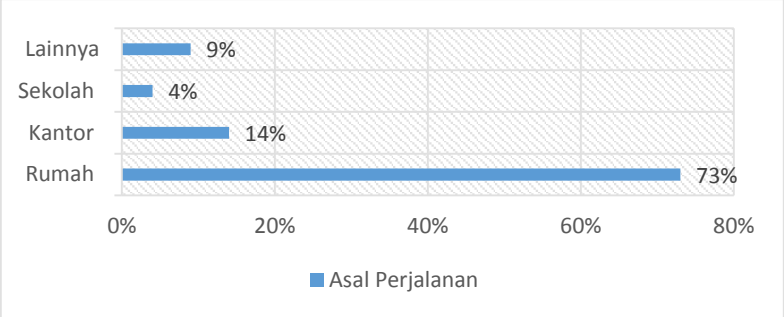
### 4.2.1 Asal Perjalanan Penumpang TMB

Berikut ini menjelaskan mengenai informasi penumpang TMB berdasarkan asal perjalanan, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel IV-9** dan **Gambar 4.9** sebagai berikut:

**Tabel IV-9**
**Penumpang TMB Berdasarkan Asal Perjalanan Tahun 2015**

| No | Asal Perjalanan | Frekuensi | Persentase |
|---|---|---|---|
| **1** | Rumah | 98 | 73% |
| **2** | Kantor | 19 | 14% |
| **3** | Sekolah | 5 | 4% |
| **4** | Lainnya | 13 | 9% |
| **Jumlah** | | 135 | 100% |

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*




**Gambar 4.9**
**Penumpang TMB Berdasarkan Asal Perjalanan Tahun 2015**
*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Berdasarkan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa dari 135 responden penumpang TMB menurut asal perjalanan terdapat 98 responden dengan persentase 73% berasal dari rumah, 19 responden dengan persentase 14% berasal dari kantor, 5 responden dengan persentase 4% berasal dari sekolah dan untuk katogori di luar dari asal perjalanan yang ada terdapat 13 responden dengan persentse 9%. Dari data tersebut menunjukan bahwa asal perjalanan penumpang TMB pada koridor 2 Cicaheum – Cibeureum PP didominasi oleh asal pergerakan dari rumah.

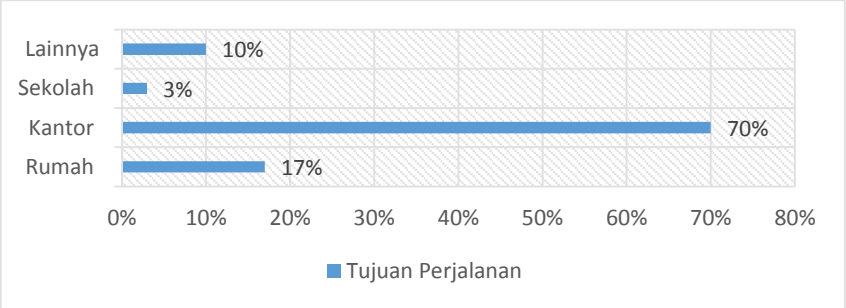
### 4.2.2 Tujuan Perjalanan Penumpang TMB

Berikut ini akan menjelaskan informasi penumpang TMB Koridor 2 berdasarkan tujuan perjalanan, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel IV-10** dan **Gambar 4.10** sebagai berikut:

**Tabel IV-10**
**Penumpang TMB Berdasarkan Tujuan Perjalanan Tahun 2015**

| No | Tujuan Perjalanan | Frekuensi | Persentase |
|---|---|---|---|
| **1** | Rumah | 23 | 17% |
| **2** | Kantor | 94 | 70% |
| **3** | Sekolah | 4 | 3% |
| **4** | Lainnya | 14 | 10% |
| **Jumlah** | | 135 | 100% |

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*




**Gambar 4.10**
**Penumpang TMB Berdasarkan Tujuan Perjalanan Tahun 2015**
*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Berdasarkan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa dari 135 responden penumpang TMB menurut tujuan perjalanan terdapat 94 responden dengan persentase 70% tujuan perjalanannya adalah kantor, 23 responden dengan persentase 17% tujuan perjalannnya adalah rumah, 4 responden dengan persentase 3% tujuan perjalannya ke sekolah dan terdapat 14 responden dengan persentase sebesar 10% tujuan perjalannya di luar dari kategori tujuan perjalanan yang ada. Dari data tersebut menunjukan bahwa penumpang TMB pada koridor 2 Cicaheum – Cibeureum PP di dominasi oleh tujuan perjalanan untuk bekerja.

### 4.2.3 Asal *Shelter*/ Lokasi Naik TMB

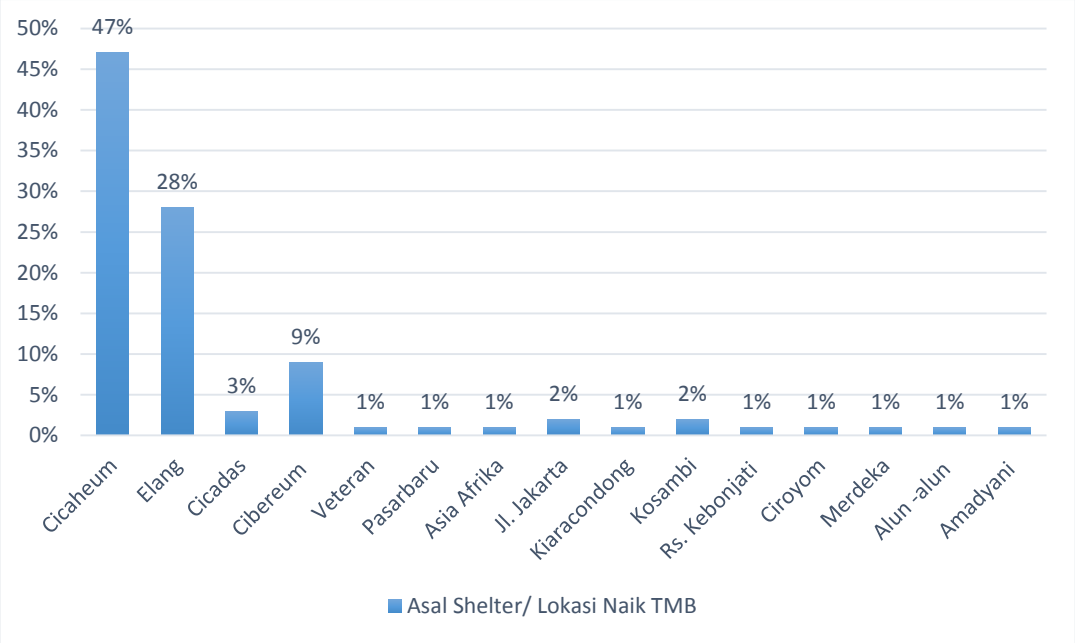
Berikut ini akan menjelaskan penumpang TMB Koridor 2 (Cicaheum-Cibeureum) berdasarkan asal *shelter/* lokasi naik TMB, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel IV-11** dan **Gambar 4.11** sebagai berikut:

**Tabel IV-11**
**Penumpang TMB Berdasarkan Asal *Shelter*/ Lokasi Naik TMB Tahun 2015**

| No | Lokasi asal/*Shelter* TMB | Frekuensi | Persentase |
|---|---|---|---|
| **1** | Cicaheum | 64 | 47% |
| **2** | Elang | 38 | 28% |
| **3** | Cicadas | 5 | 3% |
| **4** | Cibeureum | 12 | 9% |

| No | Lokasi asal/*Shelter* TMB | Frekuensi | Persentase |
|---|---|---|---|
| **5** | Veteran | 1 | 1% |
| **6** | Pasarbaru | 1 | 1% |
| **7** | Asia Afrika | 2 | 1% |
| **8** | Jl. Jakarta | 3 | 2% |
| **9** | Kircon | 1 | 1% |
| **10** | Kosambi | 3 | 2% |
| **11** | Rs. Kebonjati | 1 | 1% |
| **12** | Ciroyom | 1 | 1% |
| **13** | Merdeka | 1 | 1% |
| **14** | Alun2 | 1 | 1% |
| **15** | Ahmadyani | 1 | 1% |
| | **Jumlah** | 135 | 100% |

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*




**Gambar 4.11**
**Penumpang TMB Berdasarkan Asal *Shelter/* Lokasi Naik TMB Tahun 2015**
*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Berdasarkan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa dari 135 responden penumpang TMB menurut asal *shelter/* lokasi naik TMB paling dominan naik di Cicaheum dan Elang dengan masing – masing terdapat 64 responden dengan persentase 47% Lokasi asal naik TMB dari Cicaheum, 38 responden dengan persentase 28% Lokasi asal naik TMB dari Elang sedangkan untuk lokasi naik lainnya relative merata dan tersebar di 13 lokasi lain.

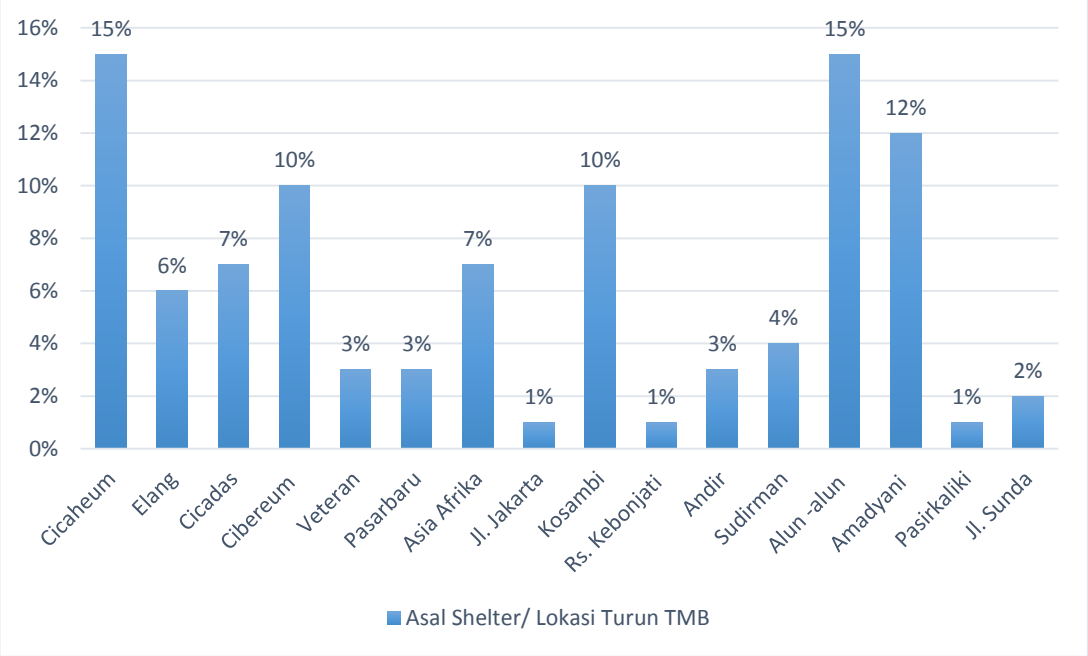
### 4.2.4 *Shelter/* Lokasi Turun dari TMB

Berikut ini akan menjelaskan informasi penumpang TMB Koridor 2 (Cicaheum-Cibeureum) berdasarkan *shelter/* lokasi turun, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel IV-12** dan **Gambar 4.12** sebagai berikut:

**Tabel IV-12**
**Penumpang TMB Berdasarkan *Shelter/* Lokasi Turun TMB Tahun 2015**

| No | Lokasi asal/ *Shelter* TMB | Frekuensi | Persentase |
|---|---|---|---|
| **1** | Cicaheum | 19 | 15% |
| **2** | Elang | 8 | 6% |
| **3** | Cicadas | 9 | 7% |
| **4** | Cibeureum | 14 | 10% |
| **5** | Veteran | 4 | 3% |
| **6** | Pasarbaru | 4 | 3% |
| **7** | Asia Afrika | 10 | 7% |
| **8** | Jl. Jakarta | 2 | 1% |
| **9** | Kosambi | 14 | 10% |
| **10** | Rs. Kebonjati | 2 | 1% |
| **11** | Andir | 4 | 3% |
| **12** | Sudirman | 6 | 4% |
| **13** | Alun2 | 19 | 15% |
| **14** | Ahmadyani | 16 | 12% |
| **15** | Pasirkaliki | 1 | 1% |
| **16** | Jl. Sunda | 3 | 2% |
| | **Jumlah** | 135 | 100% |

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*




**Gambar 4.12**
**Penumpang TMB Berdasarkan Shelter/ Lokasi Turun TMB Tahun 2015**
*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Berdasarkan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa dari 135 responden penumpang TMB menurut *shelter*/ lokasi turun TMB terdapat masing – masing 19 responden dengan persentase 15% yang turun di cicaheum dan alun - alun, 8 responden dengan persentase 6% yang turun di elang, 9 responden dengan persentase 7% yang turun di cicadas, masing- masing 14 responden dengan persentase 10% yang turun di Cibeureum dan kosambi, masing-masing 4 responden dengan persentase 3% yang turun di veteran pasar baru dan andir, 10 responden dengan persentase 7% yang turun di asia afrika, 16 responden dengan persentase 12% yang turun di ahmad yani dan 6 responden dengan persentase 4% yang turun di sudirman. Dari data tersebut didapatkan bahwa lokasi turun para penumpang TMB cukup beragam dengan adanya 16 lokasi titik turun penumpang TMB pada koridor 2 Cicaheum – Cibeureum PP.

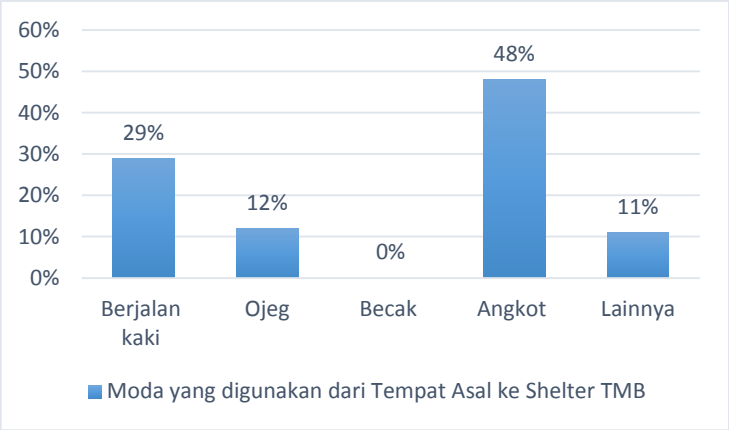
### 4.2.5 Moda dari Tempat Asal ke *Shelter* TMB

Berikut ini akan menjelaskan informasi penumpang TMB Koridor 2 (Cicaheum-Cibeureum) berdasarkan penumpangan moda dari tempat asal ke *shelter/* lokasi naik, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel IV-13** dan **Gambar 4.13** sebagai berikut:

**Tabel IV-13**
**Penumpang TMB Berdasarkan Moda dari Tempat Asal ke *Shelter* Tahun 2015**

| No | Moda yang Digunakan | Frekuensi | Persentase |
|---|---|---|---|
| **1** | Berjalan kaki | 39 | 29% |
| **2** | Ojeg | 16 | 12% |
| **3** | Becak | 0 | 0% |
| **4** | Angkot | 65 | 48% |
| **5** | Lainnya | 15 | 11% |
| **Jumlah** | | 135 | 100% |

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*




**Gambar 4.13**
**Penumpang TMB Berdasarkan Penumpangan Moda dari Tempat Asal ke *Shelter* Tahun 2015**
*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Berdasarkan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa dari 135 responden penumpang TMB menurut moda dari tempat asal ke *shelter/* lokasi naik terdapat 39 responden dengan persentase 29% berjalan kaki dari lokasi asal ke *shelter/* lokasi naik TMB, 16 responden dengan persentase 12% menggunakn ojeg, 65 responden dengan persentase 48% menggunakan angkot dan tidak ada responden yang menggunakan becak serta terdapat 15 responden dengan persentase 11% yang menggunakan moda lainnya. Dari data tersebut menunjukan bahwa angkot merupakan moda yang paling dominan dalam menunjang para penumpang TMB dari lokasi asal menuju *shelter/* lokasi naik TMB.

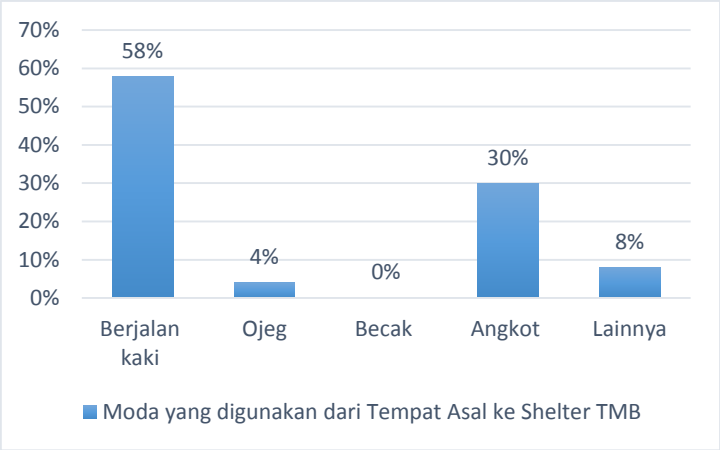
### 4.2.6 Moda setelah Menggunakan TMB ke Tempat Tujuan

Berikut ini akan menjelaskan informasi penumpang TMB Koridor 2 (Cicaheum - Cibeureum) berdasarkan moda setelah menggunakan TMB ke tempat tujuan, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel IV-14** dan **Gambar 4.14** sebagai berikut:

**Tabel IV-14**
**Penumpang TMB Berdasarkan Moda setelah Menggunakan TMB ke Tempat Tujuan Tahun 2015**

| No | Moda yang Digunakan | Frekuensi | Persentase |
|---|---|---|---|
| **1** | Berjalan kaki | 78 | 58% |
| **2** | Ojeg | 5 | 4% |
| **3** | Becak | 0 | 0% |
| **4** | Angkot | 40 | 30% |
| **5** | Lainnya | 12 | 8% |
| **Jumlah** | | 135 | 100% |

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*




**Gambar 4.14**
**Penumpang TMB Berdasarkan Moda Setelah Menggunakan TMB ke Tempat Tujuan Tahun 2015**
*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Berdasarkan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa dari 135 responden penumpang TMB menurut moda setelah menggunakan TMB ke tempat tujuan terdapat 78 responden dengan persentase 58% berjalan kaki untuk mencapai tujuan perjalanan, 5 responden dengan persentase 4% menggunakan ojeg, 40 responden dengan persentase 30% menggunakan angkot dan tidak ada responden yang menggunakan becak serta terdapat 12 responden dengan persentase 8% yang menggunakan moda lainnya. Dari data tersebut menunjukan bahwa berjalan kaki merupakan pilihan yang paling dominan setelah menggunakan TMB untuk mencapai tujuan perjalanan.

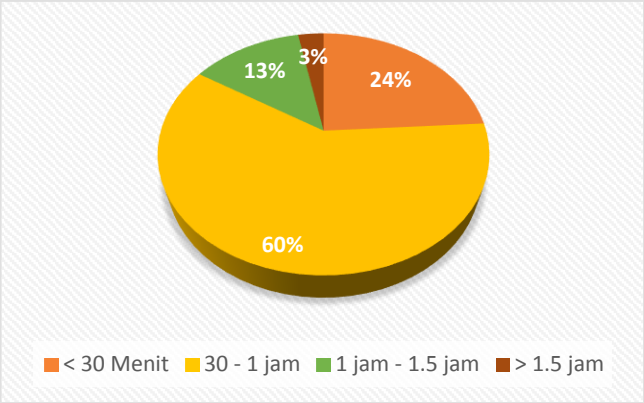
### 4.2.7 Rata-rata Waktu Perjalanan Menggunakan TMB

Berikut ini akan menjelaskan informasi penumpang TMB Koridor 2 (Cicaheum-Cibeureum) berdasarkan rata-rata waktu perjalanan menggunakan TMB, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel IV-15** dan **Gambar 4.15** sebagai berikut:

**Tabel IV-15**
**Penumpang TMB Berdasarkan Rata-rata Waktu Perjalanan Menggunakan TMB Tahun 2015**

| No | Rata-rata Waktu Perjalanan | Frekuensi | Persentase |
|---|---|---|---|
| **1** | Kurang dari 30 menit | 33 | 24% |
| **2** | 30 menit – 1 jam | 81 | 60% |
| **3** | 1 jam – 1.5 jam | 17 | 13% |
| **4** | Lebih dari 1.5 jam | 4 | 3% |
| **Jumlah** | | 135 | 100% |

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*




**Gambar 4.15**
**Penumpang TMB Berdasarkan Rata-rata Waktu Perjalanan Menggunakan TMB**
*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Berdasarkan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa dari 135 responden penumpang TMB menurut rata-rata waktu perjalanan menggunakan TMB untuk 1x perjalanan terdapat 33 responden dengan persentase 24% memerlukan waktu perjalanan menggunakan TMB kurang dari 30 menit, 81 responden dengan persentase 60% memerlukan waktu perjalanan menggunakan TMB sebesar 30 menit – 1 jam, 17 responden dengan persentase 13% memerlukan waktu perjalanan menggunakan TMB sebesar 1 jam – 1,5 jam dan 4 responden dengan persentase 3% memerlukan waktu perjalanan menggunakan TMB lebih dari 1.5 jam.

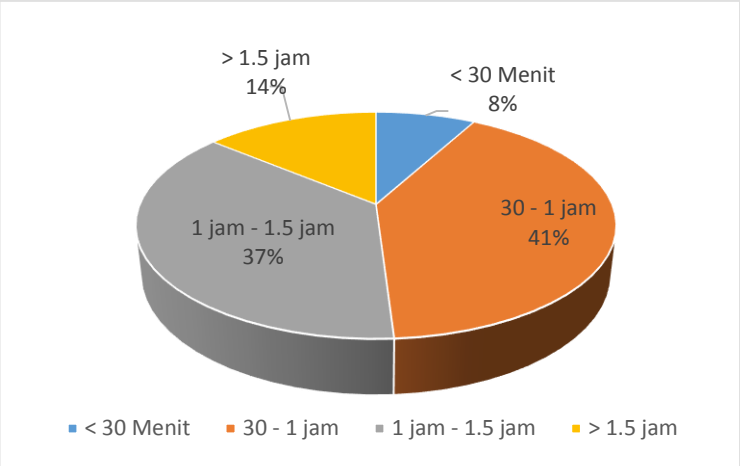
### 4.2.8 Rata-rata Waktu Perjalanan Total Termasuk Menggunakan TMB

Berikut ini akan menjelaskan informasi penumpang TMB Koridor 2 (Cicaheum-Cibeureum) berdasarkan rata-rata waktu perjalanan total termasuk menggunakan TMB, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel IV-16** dan **Gambar 4.16** sebagai berikut:

**Tabel IV-16**
**Penumpang TMB Berdasarkan Rata-rata Waktu Perjalanan Total Tahun 2015**

| No | Rata-rata Waktu Perjalanan Total | Frekuensi | Persentase |
|---|---|---|---|
| **1** | Kurang dari 30 menit | 11 | 8% |
| **2** | 30 menit – 1 jam | 55 | 41% |
| **3** | 1 jam – 1.5 jam | 50 | 37% |
| **4** | Lebih dari 1.5 jam | 19 | 14% |
| **Jumlah** | | 135 | 100% |

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*




**Gambar 4.16**
**Penumpang TMB Berdasarkan Rata-rata Waktu Perjalanan Total Tahun 2015**
*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Berdasarkan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa dari 135 responden penumpang TMB menurut rata-rata waktu perjalanan total termasuk menggunakan TMB terdapat 11 responden dengan persentase 8% memerlukan waktu perjalanan menggunakan TMB kurang dari 30 menit, 55 responden dengan persentase 41% memerlukan waktu perjalanan menggunakan TMB sebesar 30 menit – 1 jam, 50 responden dengan persentase 37% memerlukan waktu perjalanan menggunakan TMB sebesar 1 jam – 1,5 jam dan 19 responden dengan persentase 14% memerlukan waktu perjalanan menggunakan TMB lebih dari 1,5 jam.

### 4.2.9 Alokasi Biaya Transportasi untuk TMB Per Minggu

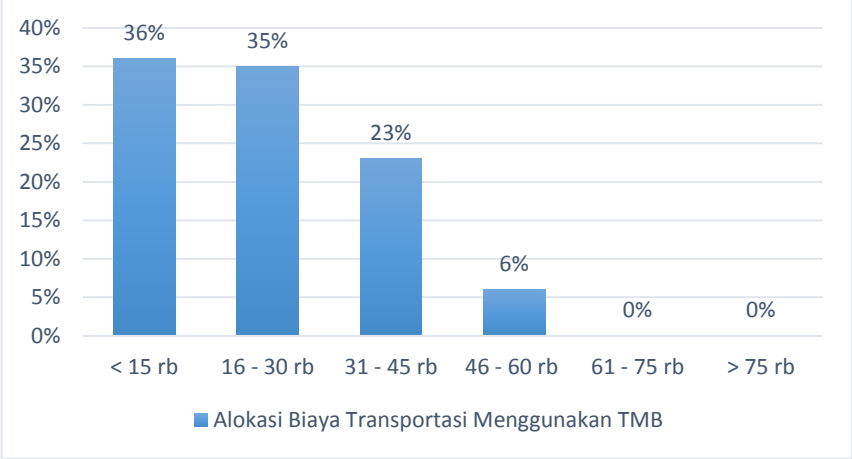
Berikut ini akan menjelaskan mengenai informasi biaya transportasi penumpang TMB koridor 2 (Cicaheum – Cibeureum) berdasarkan biaya trasportasi TMB per minggu, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel IV-17** dan **Gambar 4.17** berikut ini:

**Tabel IV-17**
**Penumpang TMB Berdasarkan Biaya Transportasi Menggunakan TMB Per minggu Tahun 2015**

| No | Alokasi Biaya Transportasi | Frekuensi | Persentase |
|---|---|---|---|
| **1** | < 15.000 | 49 | 36% |
| **2** | 16.000 – 30.000 | 47 | 35% |
| **3** | 31.000 – 45.000 | 31 | 23% |
| **4** | 46.000 – 60.000 | 8 | 6% |

| No | Alokasi Biaya Transportasi | Frekuensi | Persentase |
|---|---|---|---|
| **5** | 61.000 – 75.000 | 0 | 0% |
| **6** | >75.000 | 0 | 0% |
| **Jumlah** | | 135 | 100% |

*Sumber: Hasil Analisis, 2015.*




**Gambar 4.17**
**Persentase Penumpang TMB Berdasarkan Biaya Transportasi Menggunakan TMB Per minggu Tahun 2015**
*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Berdasarkan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa dari 135 responden penumpang TMB menurut biaya transportasi menggunakan TMB per minggu terdapat 49 responden dengan persentase 36% mengelurkan biaya untuk menggunakan TMB per minggu kurang dari 15rb, 47 responden dengan persentase 35% mengelurkan biaya untuk menggunakan TMB per minggu 16rb – 30rb, 31 responden dengan persentase 23% mengelurkan biaya untuk menggunakan TMB per minggu 31rb – 45rb, 8 responden dengan persentase 6% mengelurkan biaya untuk menggunakan TMB per minggu 46rb – 60rb dan untuk biaya transportasi 61rb dan lebih dari 75rb tidak ada.

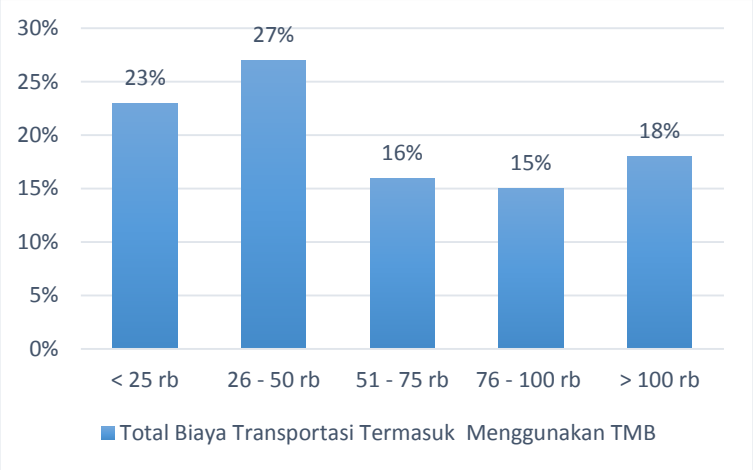
### 4.2.10 Alokasi Biaya Transportasi (Total) per Minggu Termasuk Menggunakan TMB

Berikut ini akan menjelaskan mengenai informasi biaya transportasi penumpang TMB koridor 2 (Cicaheum – Cibeureum) berdasarkan total biaya trasportasi per minggu termasuk menggunakn TMB, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel IV-18** dan **Gambar 4.18** berikut ini:

**Tabel IV-18**
**Penumpang TMB Berdasarkan Total Biaya Transportasi Per minggu Termasuk Menggunakan TMB Tahun 2015**

| No | Alokasi Biaya Transportasi | Frekuensi | Persentase |
|---|---|---|---|
| **1** | < 25.000 | 32 | 23% |
| **2** | 26.000 – 50.000 | 37 | 27% |
| **3** | 51.000 – 75.000 | 22 | 16% |
| **4** | 76.000 – 100.000 | 20 | 15% |
| **5** | Lebih dari 100.000 | 24 | 18% |
| **Jumlah** | | 135 | 100% |

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*




**Gambar 4.18**
**Persentase Penumpang TMB Berdasarkan Total Biaya Transportasi per Minggu Termasuk Menggunakn TMB Tahun 2015**
*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Berdasarkan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa dari 135 responden penumpang TMB menurut total biaya transportasi per minggu termasuk menggunakan TMB terdapat 32 responden dengan persentase 23% mengelurkan biaya total transporatsi per minggu termasuk menggunakan TMB kurang dari 25rb, 37 responden dengan persentase 27% mengelurkan biaya total transporatsi per minggu termasuk menggunakan TMB sebesar 26rb – 50rb, 22 responden dengan persentase 16% mengelurkan biaya total transporatsi per minggu termasuk menggunakan TMB sebesar 51rb – 75rb, 20 responden dengan persentase 15% mengelurkan biaya total transporatsi per minggu termasuk menggunakan TMB sebesar 76rb – 100rb dan 24 responden dengan persentase 18% mengelurkan biaya total transporatsi per minggu termasuk menggunakan TMB lebih dari 100rb.

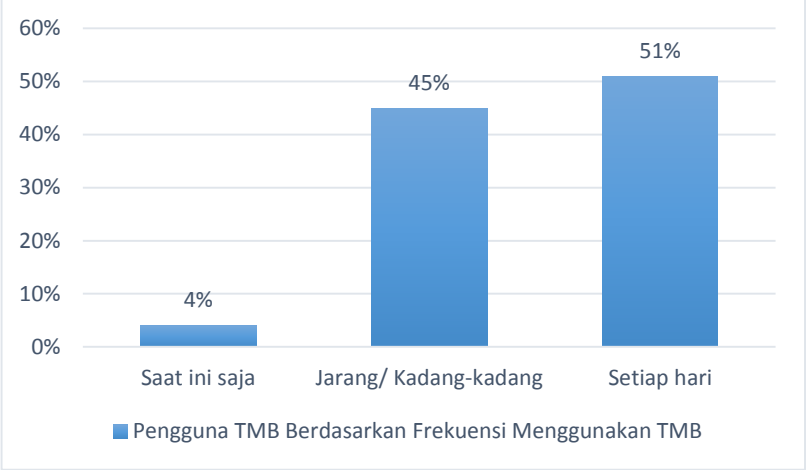
### 4.2.11 Frekuensi Menggunakan TMB

Berikut ini akan menjelaskan informasi penumpang TMB Koridor 2 (Cicaheum - Cibeureum) berdasarkan frekuensi menggunakan TMB, untuk itu dapat dilihat pada **Tabel IV-19** dan **Gambar 4.19** sebagai berikut:

**Tabel IV-19**
**Penumpang TMB Berdasarkan Frekuensi Menggunakan TMB Tahun 2015**

| No | Frekuensi Menggunakan TMB | Frekuensi | Persentase |
|---|---|---|---|
| **1** | Saat Ini Saja | 6 | 4% |
| **2** | Jarang/ Kadang-kadang | 61 | 45% |
| **3** | Setiap Hari | 68 | 51% |
| **Jumlah** | | 135 | 100% |

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*




**Gambar 4.19**
**Penumpang TMB Berdasarkan Frekuensi Menggunakan TMB Tahun 2015**
*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Berdasarkan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa dari 135 responden penumpang TMB menurut frekuensi menggunakan TMB terdapat 6 responden dengan persentase 4% yang menggunakan TMB saat ini saja, 61 responden dengan persentase 45% yang menggunakan TMB jarang/kadang-kadang, 68 responden dengan persentase 51% yang menggunakan TMB setiap hari.

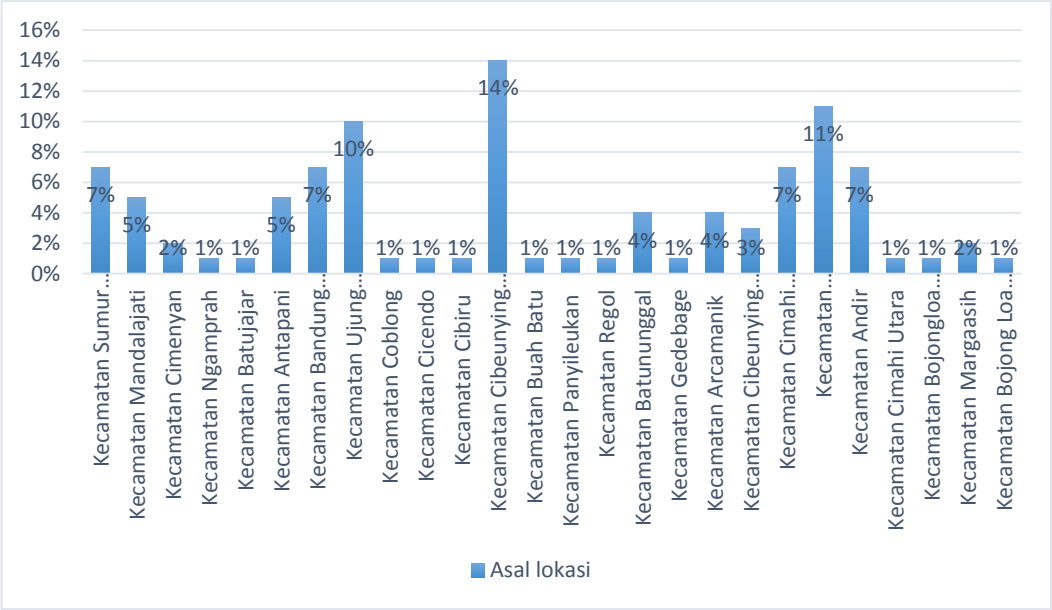
### 4.2.12 Lokasi Asal Perjalanan Penumpang TMB

Berikut ini akan menjelaskan informasi penumpang TMB Koridor 2 (Cicaheum-Cibeureum) berdasarkan lokasi asal perjalanan penumpang TMB, hal ini merupakan informasi yang sangat penting untuk melihat asal pergerakan orang dalam melakukan perjalanan untuk itu dapat dilihat pada **Tabel IV-20** dan **Gambar 4.20** sebagai berikut:

**Tabel IV-20**
**Penumpang TMB Berdasarkan Lokasi Asal Perjalanan Tahun 2015**

| No | Alamat Responden | Jumlah Penumpang | Persentase |
|---|---|---|---|
| **1** | Kecamatan Sumur Bandung | 9 | 7% |
| **2** | Kecamatan Mandalajati | 7 | 5% |
| **3** | Kecamatan Cimenyan | 3 | 2% |
| **4** | Kecamatan Ngamprah | 2 | 1% |
| **5** | Kecamatan Batujajar | 1 | 1% |
| **6** | Kecamatan Antapani | 7 | 5% |
| **7** | Kecamatan Bandung Kulon | 10 | 7% |
| **8** | Kecamatan Ujung Berung | 13 | 10% |
| **9** | Kecamatan Coblong | 1 | 1% |
| **10** | Kecamatan Cicendo | 2 | 1% |
| **11** | Kecamatan Cibiru | 2 | 1% |
| **12** | Kecamatan Cibeunying Kidul | 18 | 14% |
| **13** | Kecamatan Buah Batu | 2 | 1% |
| **14** | Kecamatan Panyileukan | 2 | 1% |
| **15** | Kecamatan Regol | 2 | 1% |
| **16** | Kecamatan Batununggal | 6 | 4% |
| **17** | Kecamatan Gedebage | 2 | 1% |
| **18** | Kecamatan Arcamanik | 6 | 4% |
| **19** | Kecamatan Cibeunying kaler | 4 | 3% |
| **20** | Kecamatan Cimahi Selatan | 8 | 7% |
| **21** | Kecamatan Kiaracondong | 14 | 11% |
| **22** | Kecamatan Andir | 8 | 7% |
| **23** | Kecamatan Cimahi Utara | 1 | 1% |
| **24** | Kecamatan Bojongloa Kaler | 1 | 1% |
| **25** | Kecamatan Margaasih | 3 | 2% |
| **26** | Kecamatan Bojong Loa Kidul | 1 | 1% |
| Jumlah | | **135** | **100%** |

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*




**Gambar 4.20**
**Penumpang TMB Berdasarkan Lokasi Asal Menggunakan TMB Tahun 2015**
*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Berdasarkan pada tabel dan gambar grafik di atas menunjukan bahwa dari 135 responden penumpang TMB menurut lokasi asal menggunakan TMB terdapat 6 kecamatan yang mempunyai persentase di atas 10%, diantaranya Kecamatan Ujung Berung, Kecamatan Cibeunying, dan Kecamatan Kiaracondong sementara untuk lainnya tersebar di 26 kecamatan dengan persentase kurang dari 10%.

## 4.3 Hubungan antar Aspek Perilaku Perjalanan Penumpang TMB

Mengetahui perilaku perjalanan penumpang TMB dengan tujuan bekerja maka antar aspek perilaku yang ada harus dilihat hubungannya sehingga dapat diketahui bagaimana perilaku perjalanan pengguna TMB pada koridor 2 Cicaheum – Cibeureum PP. Aspek perilaku perjalanan yang akan dilihat hubungannya hanya aspek yang *representative* dan secara umum dapat memberikan hasil yang sesuai dengan tujuan dari penelitian ini.

Adapun aspek perilaku perjalanan yang akan dilihat hubungannya guna memberikan hasil dan gambaran mengenai perilaku perjalanan penumpang TMB pada koridor 2 Cicaheum – Cibeureum, diantaranya:

1. Lokasi asal perjalanan dengan lokasi naik TMB;
2. Lokasi asal perjalanan dengan moda yang digunakan menuju *shelter* TMB;
3. Tujuan perjalanan dengan lokasi turun TMB;

4. Tujuan perjalanan dengan moda yang digunakan setelah turun dari TMB;
5. Lokasi naik TMB dengan moda dari tempat asal menuju *shelter* TMB;
6. Lokasi turun dari TMB dengan moda yang digunakan setelah turun dari TMB.

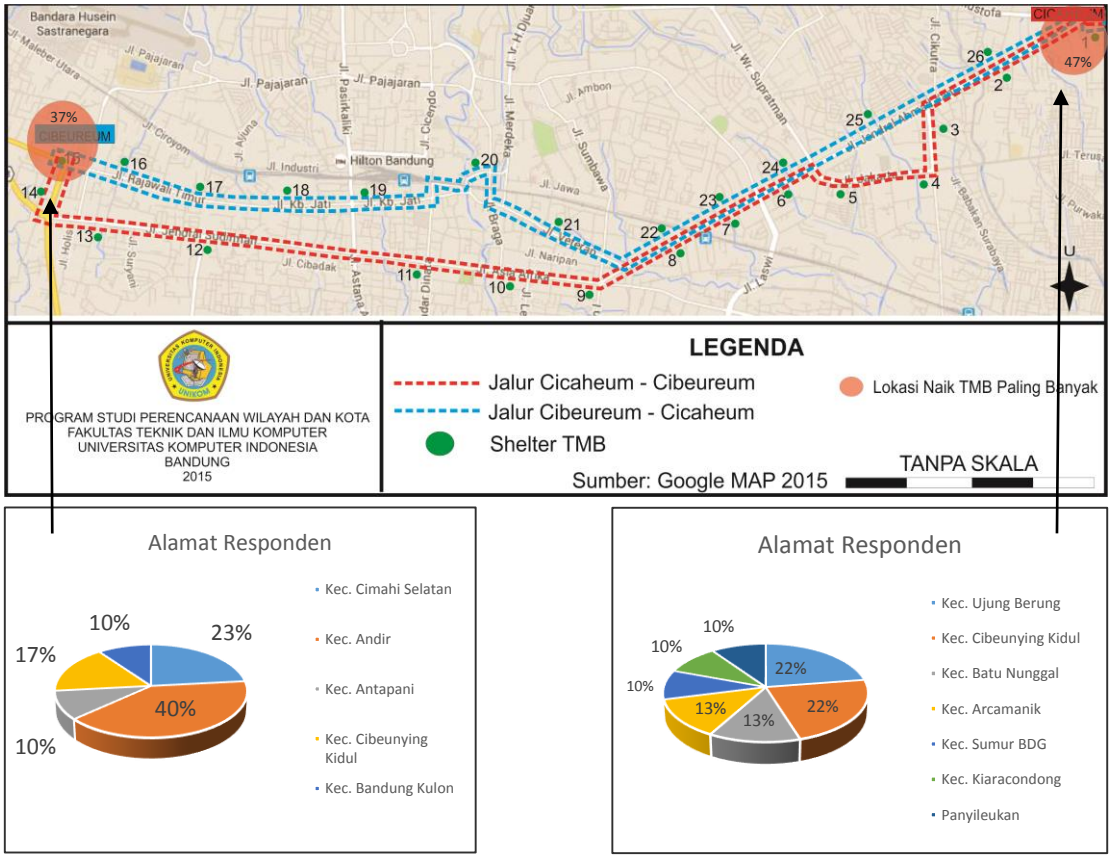
### 4.3.1 Lokasi Asal Perjalanan dengan Lokasi Naik TMB

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara lokasi asal perjalanan dengan lokasi naik TMB maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara lokasi asal perjalanan dengan lokasi naik TMB
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara lokasi asal perjalanan dengan asal lokasi TMB

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 385,804 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 350 adalah 394,626. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (385,804 < 394,626). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,091) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara lokasi asal perjalanan dengan lokasi naik TMB.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa responden penumpang TMB berdasarkan lokasi asal perjalanan paling banyak berasal dari Cibeunying kidul sebanyak 15 responden, Andir dengan 14 responden, Ujung berung dan Kiaracondong masing – masing 13 responden dan berasal dari Bandung kulon serta Cimahi selatan masing – masing 10 responden dan untuk lokasi naik paling dominan yaitu dari Cicaheum, Elang dan Cibeureum. Untuk lokasi naik dari Cicaheum untuk lokasi asal perjalanan paling banyak dari Ujung berung dan Cibeunying kidul masing-masing 9 responden.




**Gambar 4.21**
**Persentase Lokasi Naik dan Asal Perjalanan Pengguna TMB Tahun 2015**
*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

### 4.3.2 Lokasi Asal Perjalanan dengan Moda yang Digunakan dari Tempat Asal Menuju *Shelter* TMB

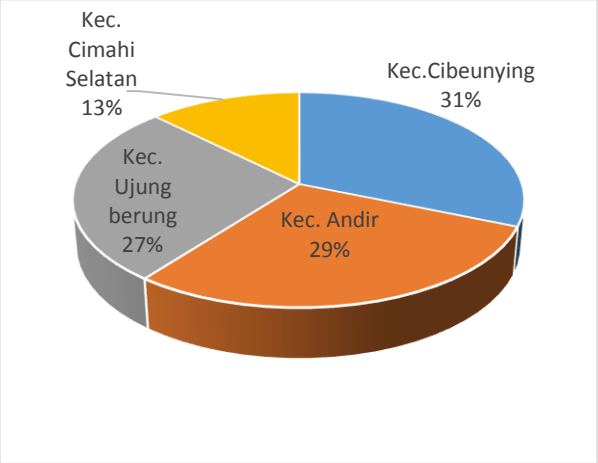
Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara Lokasi asal perjalanan dengan moda yang digunakan dari tempat asal menuju *shelter*/ lokasi naik TMB maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara lokasi asal perjalanan dengan moda yang digunakan dari tempat asal menuju *shelter/* lokasi naik TMB
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara lokasi asal perjalanan dengan moda yang digunakan dari tempat asal menuju *shelter/* lokasi naik TMB

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 105,138 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 75 adalah 96,217.

Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (105,138 > 96,217). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,012) < 0,05. Maka $H_0$ ditolak dan $H_1$ diterima. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa terdapat hubungan antara lokasi asal perjalanan dengan moda yang digunakan dari tempat asal menuju halte/ *shelter*/ lokasi naik TMB.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa responden penumpang TMB berdasarkan hubungan/ keterkaitan antara moda yang digunakan dari lokasi asal menuju *shelter*/ lokasi naik TMB di dominasi dengan menggunakan angkot, untuk lokasi asal paling banyak menggunakan angkot yaitu dari Kecematan Cibeunying kidul 15 responden, terbanyak kedua dari Kecamatan Andir 14 responden, Kecamatan Ujung Berung 13 responden dan Kecamatan Cimahi Selatan 6 responden.




**Gambar 4.22**
**Persentase Lokasi Asal Perjalanan yang Paling Banyak Menggunakan Angkot Menuju *Shelter/* Lokasi Naik TMB Tahun 2015**
*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

### 4.3.3 Tujuan Perjalanan dengan Lokasi Turun dari TMB

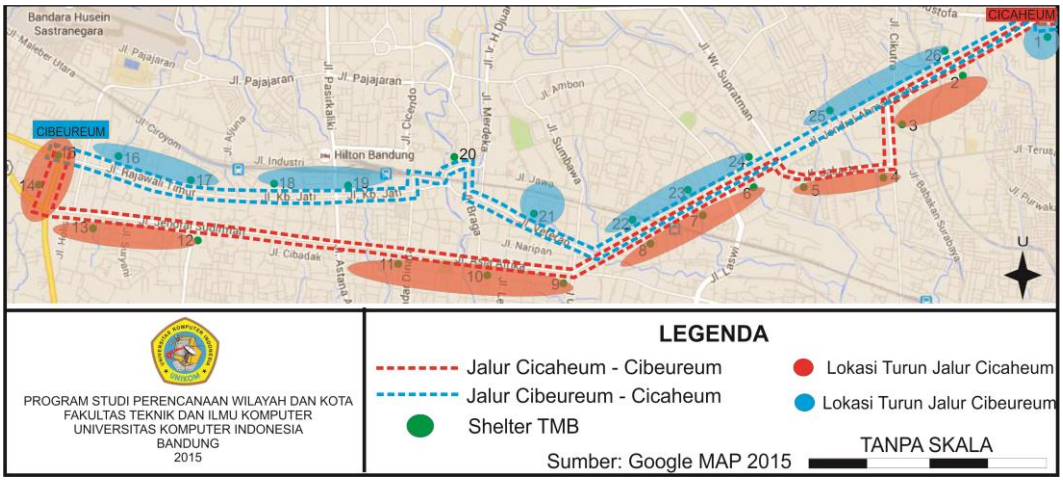
Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara tujuan perjalanan dengan lokasi turun dari TMB maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara tujuan perjalanan dengan lokasi turun dari TMB

- $H_0$: Tidak ada hubungan antara tujuan perjalanan dengan lokasi turun dari TMB

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 82,080 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 42 adalah 61,656. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (82,080 > 61,656). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,000) < 0,05. Maka $H_0$ ditolak dan $H_1$ diterima. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa terdapat hubungan antara tujuan perjalanan dengan lokasi turun dari TMB.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa responden penumpang TMB berdasarkan hubungan/ keterkaitan antara tujuan perjalanan dengan lokasi turun dari TMB, untuk tujuan perjalanan paling dominan adalah ke kantor/ tempat bekerja, sedangkan untuk lokasi turun dari TMB tersebar di 15 lokasi akan tetapi yang paling banyak turun di Alun – alun terdapat 20 responden, terbanyak kedua di Ahmad yani terdapat 16 responden, terbanyak ketiga di kosambi terdapat 15 responden dan Cibeureum terdapat 14 responden sedangkan untuk tujuan perjalanan ke rumah terdapat 18 responden dengan lokasi turun di Cicaheum.




**Gambar 4.23**
**Pengelompokan Lokasi Turun Berdasarkan Tujuan Perjalanan Paling Banyak**
*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

### 4.3.4 Tujuan Perjalanan dengan Moda yang Digunakan setelah Turun dari TMB

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara tujuan perjalanan dengan moda yang digunakan setelah turun dari TMB untuk mencapai tujuan perjaanan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara tujuan perjalanan dengan moda yang digunakan setelah turun dari TMB untuk mencapai tujuan perjaanan
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara tujuan perjalanan dengan moda yang digunakan setelah turun dari TMB untuk mencapai tujuan perjaanan

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 25,315 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha$ = 0,05 dengan derajat kebebasan 9 adalah 16,918. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih besar dari pada nilai *chi-square* tabel (25,315 >16,918). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,003) < 0,05. Maka $H_0$ ditolak dan $H_1$ diterima. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa terdapat hubungan antara tujuan perjalanan dengan moda yang digunakan setelah turun dari TMB untuk mencapai tujuan perjalanan.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa responden penumpang TMB berdasarkan hubungan/ keterkaitan antara tujuan perjalanan dengan moda yang digunakan setelah menggunakan TMB ke tempat tujuan, untuk paling banyak adalah dengan berjalan kaki dengan tujuan perjalanan ke kantor sebanyak 94 responden dan untuk terbanyak kedua adalah dengan dengan menggunakan angkot dengan tujuan perjalanan ke kantor dan ke rumah dengan masing – masing terdapat 22 dan 11 responden.

### 4.3.5 Lokasi Naik TMB dengan Moda yang Digunakan dari Tempat Asal Menuju *Shelter* TMB

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara lokasi naik dengan moda yang digunakan dari tempat asal menuju *shelter* TMB maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara lokasi naik dengan moda yang digunakan dari tempat asal menuju *shelter* TMB
- $H_0$: Tidak ada hubungan lokasi naik dengan moda yang digunakan dari tempat asal menuju *shelter* TMB

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 62,317 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 42 adalah 58,124. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih besar dari pada nilai *chi-square* tabel (62,317 > 58,124). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,022) < 0,05. Maka $H_0$ ditolak dan $H_1$ diterima. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa terdapat hubungan antara lokasi naik dengan moda yang digunakan dari tempat asal menuju *shelter* TMB.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa responden penumpang TMB berdasarkan hubungan/ keterkaitan antara lokasi naik dengan moda yang digunakan dari tempat asal menuju tempat naik TMB menunjukan bahwa untuk lokasi asal yang dominan seperti dari Cicaheum, Elang dan Cibeureum menggunakan moda paling banyak adalah menggunakan angkot.

### 4.3.6 Lokasi Turun dengan Moda yang Digunakan setelah Turun dari TMB

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara lokasi turun dengan moda yang digunakan setelah turun dari TMB, maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara lokasi turun dengan moda yang digunakan setelah turun dari TMB
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara lokasi turun dengan moda yang digunakan setelah turun dari TMB

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 73,149 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 42 adalah 58,124. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih besar dari pada nilai *chi-square* tabel (73,149 >58,124). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,002) < 0,05. Maka $H_0$ ditolak dan $H_1$ diterima. Dengan demikian dapat

disimpulakan bahwa terdapat hubungan antara lokasi turun dengan moda yang digunakan setelah turun dari TMB.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa responden penumpang TMB berdasarkan hubungan/ keterkaitan antara lokasi turun dengan moda yang digunakan setelah menggunakan TMB ke tempat tujuan, menunjukan bahwa untuk lokasi turun paling dominan seperti dari Asia afrika, Kosambi, Alun – alun, Ahmad yani paling banyak dengan berjalan kaki sedangkan untuk lokasi turun yang paling dominan lainnya paling banyak dengan menggunakan angkot.

## 4.4 Hubungan antara Karakteristik Sosial Ekonomi dengan Perilaku Perjalanan Penumpang TMB

Dalam penelitian ini metode analisis menggunakan *crosstab* digunakan untuk mengetahui ada tidaknya hubungan antara karakteristik sosial ekonomi dengan perilaku perjalanan. *Crosstab* (Tabulasi Silang) merupakan metode untuk mentabulasikan beberapa variabel yang berbeda ke dalam suatu matriks. Hasil tabulasi silang disajikan ke dalam suatu tabel dengan variabel yang tersusun sebagai kolom dan baris. Pada penelitian ini akan dilakukan perhitungan tabulasi silang dan juga perhitungan uji *Chi-Square test.*

Uji hipotesis yang dilakukan adalah:

$H_1$ : Terdapat hubungan antara baris dan kolom

$H_0$ : Tidak ada hubungan antara baris dan kolom

Dengan ketentuan pengambilan keputusan dapat dilakukan dengan:

a) Berdasarkan perbandingan *Chi-Square*
   - Jika *Chi-Square* Hitung <*Chi-Square* Tabel, maka Ho diterima;
   - Jika *Chi-Square* Hitung >*Chi-Square* Tabel, maka Ho ditolak.

b) Berdasarkan probabilitas
   - Jika probabilitas > 0,05, maka Ho diterima;
   - Jika probabilitas < 0,05, maka Ho ditolak.

Dalam analisis *crosstab* ini akan dilakukan penilaian hubungan antara karakteristik sosial ekonomi dengan perilaku perjalanan penumpang bus Trans Metro Bandung koridor 2 Cicaheum – Cibeureum PP. Pengolahan *crosstab* dilakukan dengan menggunakan *software* SPSS 16.0.

### 4.4.1 Hubungan antara Perilaku Perjalanan dengan Jenis Kelamin

Terdapat 135 responden dengan persentase 100% yang akan dilihat ada tidaknya hubungan serta keterkaitannya antara jenis kelamin dengan perilaku perjalanan. Tujuan dari melihat hubungan antara aspek jenis kelamin dan perilaku perjalanan penumpang TMB dimaksudkan untuk melihat apakah jenis kelamin saling berhubungan dengan perilaku perjalanan dan bagaimana keterkaitan antara aspek jenis kelamin dengan perilaku perjalanan penumpang TMB. Adapun aspek perilaku perjalanan dalam penelitian ini yaitu: Asal dan tujuan perjalanan, lokasi naik dan turun, moda yang digunakan sebelum dan setelah menggunakan TMB, waktu perjalanan menggunakan TMB, waktu perjalanan total termasuk menggunakan TMB, alokasi biaya transporatsi, alokasi biaya total transportasi termasuk menggunakan TMB dan frekuensi menggunakan TMB.

#### 4.4.1.1 Asal Perjalanan dengan Jenis Kelamin

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara asal perjalanan dengan jenis kelamin maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara asal perjalanan dengan jenis kelamin responden.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara asal perjalanan dengan jenis kelamin responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 3,175 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha$ = 0,05 dengan derajat kebebasan 3 adalah 7,815. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (3,175 < 7,815). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,365 > 0,05). Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Artinya asal perjalanan tidak ditentukan oleh jenis kelamin responden, baik laki- laki maupun perempuan asal perjalanannya sama. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara asal perjalanan penumpang TMB dengan jenis kelamin responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa responden penumpang TMB berdasarkan asal perjalanan baik laki – laki maupun

perempuan didominasi oleh asal perjalanan dari rumah dengan jumlah 47 perempuan dan 51 laki-laki. Berikutnya untuk asal perjalanan terbanyak kedua adalah asal perjalanan dari kantor dengan 7 responden perempuan dan 12 responden laki-laki.

#### 4.4.1.2 Tujuan Perjalanan dengan Jenis Kelamin

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara tujuan perjalanan dengan jenis kelamin maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara tujuan perjalanan dengan jenis kelamin responden.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara tujuan perjalanan dengan jenis kelamin responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 1,188 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha$ = 0,05 dengan derajat kebebasan 3 adalah 7,815. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (1,188 < 7,815). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,756) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Artinya tujuan perjalanan tidak ditentukan oleh jenis kelamin responden, baik laki – laki maupun perempuan tujuan perjalannya berbeda- beda. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara tujuan perjalanan penumpang TMB dengan jenis kelamin responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa responden penumpang TMB berdasarkan tujuan perjalanan baik laki – laki maupun perempuan didominasi oleh tujuan perjalanan ke kantor dengan jumlah 46 perempuan dan 48 laki -laki. Berikutnya untuk tujuan perjalanan terbanyak kedua adalah tujuan perjalanan dari rumah dengan jumlah 12 responden perempuan dan 11 responden laki-laki.

#### 4.4.1.3 Lokasi Naik TMB dengan Jenis Kelamin

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara lokasi naik TMB dengan jenis kelamin maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara lokasi naik TMB dengan jenis kelamin responden.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara lokasi naik dengan jenis kelamin responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 15,303 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha$ = 0,05 dengan derajat kebebasan 14 adalah 23,684. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (15,303 < 23,684). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,358) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Artinya jenis kelamin tidak menentukan lokasi responden dalam menggunakan TMB. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara lokasi naik TMB dengan jenis kelamin responden.

Berdasarkan hasil tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa responden penumpang TMB berdasarkan lokasi menggunakan TMB paling banyak naik dari Cicaheum dengan jumlah perempuan 28 orang dan laki – laki 38 orang. Untuk lokasi paling banyak ke dua yaitu naik dari Elang dengan perempuan sebanyak 23 orang dan laki – laki sebanyak 15 orang.

#### 4.4.1.4 Lokasi Turun dengan Jenis Kelamin

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara lokasi turun dengan jenis kelamin maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara lokasi turun dengan jenis kelamin responden.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara lokasi turun dengan jenis kelamin responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 19,778 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha$ =

0,05 dengan derajat kebebasan 14 adalah 23,684. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (19,778 < 23,684). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,137) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Artinya lokasi turun tidak ditentukan oleh jenis kelamin responden penumpang TMB. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara lokasi turun dengan jenis kelamin responden.

Berdasarkan hasil tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa responden penumpang TMB berdasarkan lokasi turun dari TMB paling banyak turun di Alun – alun dengan jumlah perempuan 10 orang dan laki – laki 10 orang. Untuk lokasi paling banyak ke dua yaitu turun di Ahmad yani dengan perempuan sebanyak 3 orang dan laki – laki sebanyak 16 orang.

#### 4.4.1.5 Moda yang Digunakan sebelum Menggunakan TMB dengan Jenis Kelamin

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara moda yang digunakan sebelum menggunakan TMB dengan jenis kelamin maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara moda yang digunakan sebelum menggunakan TMB dengan jenis kelamin responden.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara moda yang digunakan sebelum menggunakan TMB dengan jenis kelamin responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 4,394 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha$ = 0,05 dengan derajat kebebasan 3 adalah 7,815. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (4,394 < 7,815). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,222) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Artinya moda yang digunakan sebelum menggunakan TMB tidak ditentukan oleh jenis kelamin, karena baik itu perempuan maupun laki – laki memiliki pilihan penumpangan moda yang tidak dibatasi oleh jenis kelamin. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat

hubungan antara moda yang digunakan sebelum menggunakan TMB dengan jenis kelamin responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa responden penumpang TMB berdasarkan lokasi turun untuk perempuan paling banyak turun di Cicaheum dan Alun – alun sebanyak 20 orang sedangkan untuk lokasi turun responden laki – laki paling banyak turun di ahmadyani sebanyak 13 orang dan alun – alun sebanyak 10 orang.

#### 4.4.1.6 Moda yang Digunakan setelah Menggunakan TMB dengan Jenis Kelamin

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara moda yang digunakan setelah menggunakan TMB dengan jenis kelamin maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara moda yang digunakan setelah menggunakan TMB dengan jenis kelamin responden.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara moda yang digunakan setelah menggunakan TMB dengan jenis kelamin responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 7,741 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha$ = 0,05 dengan derajat kebebasan 3 adalah 7,815. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (7,741 < 7,815). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,052) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Artinya moda yang digunakan setelah menggunakan TMB untuk mencapai tujuan perjalanan tidak ditentukan oleh jenis kelamin responden, baik laki – laki maupun perempuan untuk moda yang digunakan setelah turun dari TMB untuk mencapai lokasi/ tujuan perjalanan tidak di batasi oleh jenis kelamin. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara moda yang digunakan setelah menggunakan TMB dengan jenis kelamin responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa responden penumpang TMB berdasarkan moda yang digunakan setelah turun dari TMB untuk yang berjenis kelamin perempuan paling banyak dengan berjalanan

kaki sebanyak 31 orang, terbanyak kedua menggunakan angkot 25 orang, menggunakan ojeg 4 orang dan diluar moda yang telah ditentukan sebanyak 5 orang. Sedangkan untuk berjenis kelamin laki – laki paling banyak dengan berjalan kaki 47 orang, menggunakan angkot 15 orang, menggunakan ojeg 1 orang dan menggunakan moda lainnya sebanyak 7 orang.

#### 4.4.1.7 Rata - rata Waktu Perjalanan Menggunakan TMB dengan Jenis Kelamin

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara rata – rata waktu perjalanan menggunakan TMB 1x perjalanan dengan jenis kelamin maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara rata – rata waktu perjalanan menggunakan TMB 1x perjalanan dengan jenis kelamin responden.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara rata – rata waktu perjalanan menggunakan TMB 1x perjalanan dengan jenis kelamin responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 8,505 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha$ = 0,05 dengan derajat kebebasan 3 adalah 7,815. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih besar dari pada nilai *chi-square* tabel (8,505 > 7,815). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,037) < 0,05. Maka $H_0$ ditolak dan $H_1$ diterima. Artinya jenis kelamin responden baik laki – laki dan perempuan mempunyai hubungan dengan rata – rata waktu perjalanan menggunakan TMB untuk 1x perjalanan, karena moda yang digunakan sama, akan tetapi jika terdapat perbedaan waktu perjalanan dikarenakan lokasi turun yang berbeda- beda. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa terdapat hubungan antara rata – rata waktu perjalanan menggunakan TMB 1x perjalanan dengan jenis kelamin responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa penumpang TMB berdasarkan waktu perjalanan menggunakan TMB paling banyak untuk berjenis kelamin perempuan terdapat 47 orang dengan memerlukan waktu perjalanan antara 30 menit – 1 jam sedangkan untuk berjenis kelamin laki – laki terdapat 34 orang.

#### 4.4.1.8 Rata- rata Waktu Perjalanan Total (Termasuk Menggunakan TMB) dengan Jenis Kelamin

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang.

Untuk mengetahui hubungan antara rata – rata waktu perjalanan total (termasuk menggunakan TMB) untuk 1x perjalanan dengan jenis kelamin maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara rata – rata waktu perjalanan total (termasuk menggunakan TMB) untuk 1x perjalanan dengan jenis kelamin responden.
- $H_0$: Tidak ada hubungan yang signifkan antara rata – rata waktu perjalanan total (termasuk menggunakan TMB) untuk 1x perjalanan dengan jenis kelamin responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 6,508 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha$ = 0,05 dengan derajat kebebasan 3 adalah 7,815. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (6,508 < 7,815). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,089) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Artinya waktu perjalanan total termasuk menggunakan TMB untuk 1x perjalanan tidak ditentukan oleh jenis kelamin responden. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara rata – rata waktu perjalanan total (termasuk menggunakan TMB) untuk 1x perjalanan dengan jenis kelamin responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa penumpang TMB berdasarkan waktu perjalanan total termasuk menggunakan TMB untuk perempuan paling banyak membutuhkan waktu perjalanan 30 menit – 1 jam terdapat 32 orang, sedangkan untuk laki – laki paling banyak membutuhkan waktu perjalanan 1,1 jam – 1,5 jam terdapat 32 orang.

#### 4.4.1.9 Biaya Transportasi Menggunakan TMB (per Minggu) dengan Jenis Kelamin

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui

hubungan antara biaya transportasi menggunakan TMB (per minggu) dengan jenis kelamin maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara biaya transportasi menggunakan TMB (per minggu) dengan jenis kelamin responden.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara biaya transportasi menggunakan TMB (per minggu) dengan jenis kelamin responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 3,467 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 5 adalah 11,070. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (3,467 < 11,070). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,628) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara biaya transportasi menggunakan TMB (per minggu) dengan jenis kelamin responden, karena berdasarkan hasil perhitungan menujukan bahwa alokasi biaya transportasi responden penumpang TMB baik itu berjenis kelamin laki – laki maupun perempun tidak terdapat perbedaan.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa responden penumpang TMB berdasarkan biaya transportasi menggunakan TMB (per minggu) untuk laki – laki terdapat 28 responden mengeluarkan biaya transportasi kurang dari 15rb, sedangkan perempuan terdapat 21 responden. Untuk alokasi biaya 16rb – 30rb paling banyak berjenis kelamin perempuan sebanyak 25 orang sedangkan laki – laki 17 orang, untuk alokasi biaya 31rb – 45rb paling banyak berjenis kalamin laki – laki sebanyak 17 orang dan perempuan 14 orang.

#### 4.4.1.10 Biaya Transportasi Total (per Minggu) Termasuk Menggunakan TMB dengan Jenis Kelamin

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara biaya transportasi total (per minggu) termasuk menggunakan TMB dengan jenis kelamin maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara biaya transportasi total (per minggu) termasuk menggunakan TMB dengan jenis kelamin responden.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara biaya transportasi total (per minggu) termasuk menggunakan TMB dengan jenis kelamin responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 2,649 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 4 adalah 11,070. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (2,649 < 11,070). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,618) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Artinya jenis kelamin responden tidak mempengaruuhi alokasi total biaya transportasi yang dikeluarkan per minggu. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan antara biaya transportasi total (per minggu) termasuk menggunakan TMB dengan jenis kelamin responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa responden penumpang TMB berdasarkan alokasi total biaya transportasi per minggu, untuk responden perempuan sebanyak 19 orang dengan alokasi biaya 26rb – 50rb dan untuk responden laki – laki sebanyak 18 orang dengan alokasi biaya kurang dari 25rb dan 26rb - 50rb.

#### 4.3.1.11 Frekuensi Menggunakan TMB dengan Jenis Kelamin

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang.

Untuk mengetahui hubungan antara frekuensi menggunakan TMB dengan jenis kelamin maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara frekuensi menggunakan TMB dengan jenis kelamin responden.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara frekuensi menggunakan TMB dengan jenis kelamin responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 6,296 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 2 adalah 5,991. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih besar dari pada nilai *chi-square* tabel (6,296 >

5,991). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,043) < 0,05. Maka $H_0$ ditolak dan $H_1$ diterima. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa terdapat hubungan antara frekuensi menggunakan TMB dengan jenis kelamin responden, karena berdasarkan hasil perhitungan menunjukan bahwa frekuensi penumpangan TMB di pengaruhi oleh jenis kelamin responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa responden penumpang TMB berdasarkan frekuensi menggunakan TMB untuk perempuan sebanyak 40 orang menggunakan TMB dengan frekuensi setiap hari sedangkan untuk laki – laki sebanyak 38 orang menggunakan TMB dengan frekuensi jarang/kadang- kadang.

Matriks hubungan antara variabel perilaku perjalanan dengan jenis kelamin responden dapat dilihat pada **Tabel IV-21**.

**Tabel IV-21**
**Hubungan antara Variabel Perilaku Perjalanan dengan Jenis Kelamin Responden Penumpang TMB Pada Koridor 2 Cicaheum – Cibeureum PP**

| No | Varibel Perilaku Perjalanan | Jenis Kelamin | |
|---|---|---|---|
| | | Ada Hubungan | Tidak Ada Hubungan |
| 1 | Asal perjalanan | | ✓ |
| 2 | Tujuan perjalanan | | ✓ |
| 3 | Lokasi naik TMB | | ✓ |
| 4 | Lokasi turun dari TMB | | ✓ |
| 5 | Moda yang digunakan dari tempat asal menuju shelter TMB | | ✓ |
| 6 | Moda yang digunakan setelah menggunakan TMB | | ✓ |
| 7 | Rata – rata waktu perjalanan menggunakan TMB | ✓ | |
| 8 | Rata – rata waktu total perjalanan termasuk menggunakan TMB untuk 1x Perjalanan | | ✓ |
| 9 | Biaya transportasi TMB (per minggu) | | ✓ |
| 10 | Biaya transportasi total termsuk menggunakan TMB (per minggu) | | ✓ |
| 11 | Frekuensi | ✓ | |

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

### 4.4.2 Hubungan antara Perilaku Perjalanan dengan Jenis Pekerjaan

Jenis pekerjaan merupakan karakteristik sosial ekonomi dari penumpang TMB yang dapat mempengaruhi terhadap perilaku perjalanan penumpang TMB. Terdapat 135 responden dengan persentase 100% yang akan dilihat ada tidaknya hubungan dan keterkaitannya antara jenis pekerjan dengan perilaku perjalanan.

Adapun aspek perilaku perjalanan dalam penelitian ini yaitu: Asal tujuan perjalanan, lokasi naik dan turun dari TMB, moda yang digunakan sebelum dan setelah menggunakan TMB, waktu perjalanan menggunakan TMB, waktu perjalanan total termasuk menggunakan TMB, alokasi biaya transporatsi, alokasi biaya total transportasi termasuk menggunakan TMB dan frekuensi menggunakan TMB.

#### 4.4.2.1 Asal Perjalanan dengan Jenis Pekerjaan

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara asal perjalanan dengan jenis pekerjaan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara asal perjalanan menggunakan TMB dengan jenis pekerjaan responden.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara asal perjalanan menggunakan TMB dengan jenis pekerjaan responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 15,752 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha$ = 0,05 dengan derajat kebebasan 6 adalah 12,591. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih besar dari pada nilai *chi-square* tabel (15,752 > 12,591). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,015) < 0,05. Maka $H_0$ ditolak dan $H_1$ diterima. Artinya asal perjalanan penumpang TMB saling berhubungan dengan jenis pekerjaan responden. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa terdapat hubungan antara asal perjalanan dengan jenis pekerjaan responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa terdapat 62 orang berasal dari rumah dengan bekerja sebagai pegawai swasta, terdapat 26 orang berasal dari rumah dengan bekerja sebagai wiraswasta, terdapat 10 orang berasal dari rumah dengan bekerja saebagai PNS/TNI, hal ini menunjukan bahwa untuk semua jenis pekerjaan mempunyai asal perjalanan yang paling banyak yaitu dari rumah.

#### 4.4.2.2 Tujuan Perjalanan dengan Jenis Pekerjaan

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara tujuan perjalanan dengan jenis pekerjaan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara tujuan perjalanan menggunakan TMB dengan jenis pekerjaan responden.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara tujuan perjalanan menggunakan TMB dengan jenis pekerjaan responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 12,722 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha$ = 0,05 dengan derajat kebebasan 6 adalah 12,591. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih besar dari pada nilai *chi-square* tabel (12,722 > 12,591). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,048) < 0,05. Maka $H_0$ ditolak dan $H_1$ diterima. Artinya tujuan perjalanan penumpang TMB berhubungan dengan jenis pekerjaan responden. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa terdapat hubungan antara tujuan perjalanan dengan jenis pekerjaan responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa terdapat 57 responden bekerja sebagai pegawai swasta dengan tujuan perjalanan ke kantor, terdapat 23 responden bekerja sebagai wiraswasta dengan tujuan perjalanan ke kantor, terdapat 14 responden bekerja sebagai PNS/TNI dengan tujuan perjalanan ke kantor, hal ini menunjukan bahwa tujuan perjalanan ke kantor merupakan tujuan perjalanan utama dalam melakukan perjalanan menggunakan TMB.

#### 4.4.2.3 Lokasi Naik TMB dengan Jenis Pekerjaan

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara lokasi naik TMB dengan jenis pekerjaan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara lokasi naik menggunakan TMB dengan jenis pekerjaan responden.

- $H_0$: Tidak ada hubungan antara lokasi naik menggunakan TMB dengan jenis pekerjaan responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 29,457 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 28 adalah 41,337. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (29,457 < 41,337). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,390) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat hubungan antara lokasi naik TMB dengan jenis pekerjaan responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa bekerja sebagai pegawai swasta paling banyak naik TMB di cicaheum sebanyak 36 orang, untuk bekerja sebagai PNS/TNI dengan lokasi naik terbanyak dari cicaheum sebanyak 11 orang dan untuk bekerja sebagai wiraswasta dengan lokasi naik paling banyak di cicaheum sebanyak 17 orang.

#### 4.4.2.4 Lokasi Turun dengan Jenis Pekerjaan

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara lokasi turun TMB dengan jenis pekerjaan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara lokasi turun menggunakan TMB dengan jenis pekerjaan responden.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara lokasi turun menggunakan TMB dengan jenis pekerjaan responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 29,368 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 28 adalah 41,337. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (29,368 < 41,337). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,394) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara lokasi turun TMB dengan jenis pekerjaan responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk responden yang bekerja sebagai PNS/TNI dengan total 22 orang lokasi turunnya beragam, untuk responden yang bekerja sebagai pegawai swasta dengan total 75 orang lokasi turunnya lebih banyak di alun – alun dan untuk responden yang bekerja sebagai wiraswasta dengan total 7 orang lokasi turunnya lebih banyak di cicaheum.

#### 4.4.2.5 Moda yang Digunakan sebelum Menggunakan TMB dengan Jenis Pekerjaan

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubunganantara moda yang digunakan sebelum menggunakan TMB dengan jenis pekerjaan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara moda yang digunakan sebelum menggunakan TMB dengan jenis pekerjaan responden.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara moda yang digunakan sebelum menggunakan TMB dengan jenis pekerjaan responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 4,290 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha$ = 0,05 dengan derajat kebebasan 6 adalah 12,591. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi- square* tabel (4,290 < 12,591). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,638) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara moda yang digunakan sebelum menggunakan TMB dengan jenis pekerjaan responden, karena berdasarkan hasil perhitugan menunjukan bahwa moda yang digunakan sebelum menggunakan TMB tidak ditentukan oleh jenis pekerjaan responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa moda yang digunakan dari tempat asal menuju *shelter* TMB untuk responden bekerja sebagai PNS/TNI, pegawai swasta dan wiraswasta paling banyak menggunakan angkot.

#### 4.4.2.6 Moda yang Digunakan setelah Menggunakan TMB dengan Jenis Pekerjaan

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara moda yang digunakan setelah menggunakan TMB dengan jenis pekerjaan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara moda yang digunakan setelah menggunakan TMB dengan jenis pekerjaan responden.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara moda yang digunakan setelah menggunakan TMB dengan jenis pekerjaan responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 8,955 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha$ = 0,05 dengan derajat kebebasan 6 adalah 12,591. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (8,955 < 12,591). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,176) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara moda yang digunakan setelah menggunakan TMB dengan jenis pekerjaan responden, karena berdasarkan hasil perhitugan menunjukan bahwa moda yang digunakan setelah menggunakan TMB tidak ditentukan oleh jenis pekerjaan responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa moda yang digunakan setelah menggunakan TMB untuk menuju tujuan perjalanan didominasi oleh berjalan kaki baik itu bekerja sebagai PNS/TNI, pegawai swasta maupun wiraswasta. Hal ini menunjukan bahwa rute TMB pada koridor 2 ini merupakan jalur strategis yang banyak area perkantorannya sehingga responden tidak perlu mengunakan kendaraan umum lainnya untuk mencapai tujuan perjalanan dalam hal ini untuk bekerja.

#### 4.4.2.7 Rata - rata Waktu Perjalanan Menggunakan TMB dengan Jenis Pekerjaan

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara rata – rata waktu perjalanan menggunakan TMB untuk 1x

perjalanan dengan jenis pekerjaan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara rata – rata waktu perjalanan menggunakan TMB untuk 1x perjalanan dengan jenis pekerjaan responden.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara rata – rata waktu perjalanan menggunakan TMB untuk 1x perjalanan dengan jenis pekerjaan responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 5,612 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 6 adalah 12,591. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (5,612 < 12,591). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,468) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara rata – rata waktu perjalanan menggunakan TMB untuk 1x perjalanan dengan jenis pekerjaan responden, karena moda yang digunakan sama dengan demikian waktu perjalanan responden tidak ditentukan oleh jenis pekerjaan.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa rata – rata waktu perjalanan menggunakan TMB untuk responden berdasakan jenis pekerjaan di dominasi oleh waktu perjalanan 30 menit – 1 jam.

#### 4.4.2.8 Rata- rata Waktu Perjalanan Total (Termasuk Menggunakan TMB) dengan Jenis Pekerjaan

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara rata – rata waktu perjalanan total (termasuk menggunakan TMB) untuk 1x perjalanan dengan jenis pekerjaan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara rata – rata waktu perjalanan total (termasuk menggunakan TMB) untuk 1x perjalanan dengan jenis pekerjaan responden.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara rata – rata waktu perjalanan total (termasuk menggunakan TMB) untuk 1x perjalanan dengan jenis pekerjaan responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 9,883 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α =

0,05 dengan derajat kebebasan 6 adalah 12,591. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (9,883 < 12,591). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,130) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara rata – rata waktu perjalanan total (termasuk menggunakan TMB) untuk 1x perjalanan dengan jenis pekerjaan responden, karena moda yang digunakan sama dengan demikian waktu perjalanan total responden tidak ditentukan oleh jenis pekerjaan responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa responden dengan bekerja sebagai PNS/TNI memerlukan waktu perjalanan total 30 menit – 1 jam, sementara untuk responden yang bekerja sebagai pegawai swasta memerlukan waktu perjalanan total 30 menit – 1 jam, sedangkan untuk responden yang bekerja sebagai wiraswasta memerlukan waktu 1.1 jam – 1.5 jam.

#### 4.4.2.9 Biaya Transportasi Menggunakan TMB (per Minggu) dengan Jenis Pekerjaan

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara biaya transportasi menggunakan TMB (Per minggu) dengan jenis pekerjaan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara biaya transportasi menggunakan TMB (Per minggu) dengan jenis pekerjaan responden.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara biaya transportasi menggunakan TMB (Per minggu) dengan jenis pekerjaan responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 5,912 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 10 adalah 18,307s. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (5,912 < 18,307). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,823) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara biaya transportasi menggunakan TMB (Per minggu) dengan jenis pekerjaan responden, karena alokasi

biaya transportasi setiap minggu tidak ditentukan berdasarkan jenis pekerjaan responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa alokasi biaya menggunakan TMB per minggu untuk responden yang bekerja sebagai PNS/TNI mengeluarkan biaya paling dominan 16rb – 30rb, untuk responden yang bekerja sebagai pegawai swasta mengeluarkan biaya paling dominan kurang dari 15rb sedangkan untuk responden yang bekerja sebagai pegawai swasta mengeluarkan biaya paling dominan kurang dari 15rb.

#### 4.4.2.10 Biaya Transportasi Total (per Minggu) Termasuk Menggunakan TMB dengan Jenis Pekerjaan

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang.

Untuk mengetahui hubungan antara biaya transportasi total (Per minggu) termasuk menggunakan TMB dengan jenis pekerjaan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara biaya transportasi total (Per minggu) termasuk menggunakan TMB dengan jenis pekerjaan responden.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara biaya transportasi total (Per minggu) termasuk menggunakan TMB dengan jenis pekerjaan responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 8,124 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 8 adalah 15,507. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel ($8,124 < 15,507$). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas ($0,421 > 0,05$. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara biaya transportasi total (Per minggu) termasuk menggunakan TMB dengan jenis pekerjaan responden, karena alokasi biaya transportasi total tidak ditentukan oleh jenis pekerjaan responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa alokasi biaya total yang dikeluarkan perminggu untuk responden yang bekerja sebagai PNS/TNI berkisar antara kurang dari 25rb dan lebih dari 100rb, untuk alokasi biaya total yang dikeluarkan per minggu untuk responden yang bekerja sebagai pegawasi

swasta berkisar antara 26rb – 50rb dan untuk alokasi biaya total yang dikeluarkan per minggu untuk responden yang bekerja sebagai wiraswasta berkisar antara 26rb – 50rb.

#### 4.4.2.11 Frekuensi Menggunakan TMB dengan Jenis Pekerjaan

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara frekuensi menggunakan TMB dengan jenis pekerjaan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara frekuensi menggunakan TMB dengan jenis pekerjaan responden.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara frekuensi menggunakan TMB dengan jenis pekerjaan responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 7,626 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha$ = 0,05 dengan derajat kebebasan 4 adalah 9,487. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (7,626 < 9,487). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,106) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara frekuensi menggunakan TMB dengan jenis pekerjaan responden, karena frekuensi penumpangan TMB tidak ditentuka dari jenis pekerjaan responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa frekuensi penumpang TMB paling dominan adalah menggunakan TMB setiap hari untuk pegawai swasta dan PNS/TNI sedangkan untuk wiraswasta paling dominan menggunakan TMB jarang/kadang – kadang.

Matriks hubungan antara variabel perilaku perjalanan dengan jenis pekerjaan responden dapat dilihat pada **Tabel IV-22.**

**Tabel IV-22**
**Hubungan antara Variabel Perilaku Perjalanan dengan Jenis Pekerjaan Responden Penumpang TMB Pada Koridor 2 Cicaheum – Cibeureum PP**

| No | Varibel Perilaku Perjalanan | Jenis Pekerjaan | |
|---|---|---|---|
| | | Ada Hubungan | Tidak Ada Hubungan |
| 1 | Asal perjalanan | ✓ | |

| No | Varibel Perilaku Perjalanan | Jenis Pekerjaan | |
|---|---|---|---|
| | | Ada Hubungan | Tidak Ada Hubungan |
| 2 | Tujuan perjalanan | ✓ | |
| 3 | Lokasi naik TMB | | ✓ |
| 4 | Lokasi turun dari TMB | | ✓ |
| 5 | Moda yang digunakan dari tempat asal menuju shelter TMB | | ✓ |
| 6 | Moda yang digunakan setelah menggunakan TMB | | ✓ |
| 7 | Rata – rata waktu perjalanan menggunakan TMB | | ✓ |
| 8 | Rata – rata waktu total perjalanan termasuk menggunakan TMB untuk 1x Perjalanan | | ✓ |
| 9 | Biaya transportasi TMB (per minggu) | | ✓ |
| 10 | Biaya transportasi total termsuk menggunakan TMB | | ✓ |
| 11 | Frekuensi | | ✓ |

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

### 4.4.3 Hubungan antara Perilaku Perjalanan dengan Usia

Usia merupakan karakteristik sosial ekonomi dari penumpang TMB yang dapat mempengaruhi terhadap perilaku perjalanan penumpang TMB. Terdapat 135 responden dengan persentase 100% yang akan dilihat hubungan dan keterkaitannya antara usai dengan perilaku perjalanan. Adapun aspek perilaku perjalanan yaitu: Asal tujuan perjalanan, lokasi naik dan turun dari TMB, moda yang digunakan sebelum dan setelah menggunakan TMB, waktu perjalanan menggunakan TMB, waktu perjalanan total termasuk menggunakan TMB, alokasi biaya transporatsi, alokasi biaya total transportasi termasuk menggunakan TMB dan frekuensi menggunakan TMB. Dalam menggunakan analisis *crosstabulation/* tabulasi silang maka akan diketahui apakah antara usai dengan perilaku perjalanan memiliki hubungan atau tidak.

#### 4.4.3.1 Asal Perjalanan dengan Usia

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara asal perjalanan menggunakan TMB dengan usia maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara asal perjalanan menggunakan TMB dengan usia responden.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara asal perjalanan menggunakan TMB dengan usia responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 22,195 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 9 adalah 16,918. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih besar dari pada nilai *chi-square* tabel (22,195 > 16,918). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,008) < 0,05. Maka $H_0$ ditolak dan $H_1$ diterima. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa terdapat hubungan antara asal perjalanan menggunakan TMB dengan usia responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa tingkat usia paling dominan antara 20 – 29 tahun dengan asal perjalanan dari rumah sebanyak 47 orang, untuk terbanyak kedua dengan tingkat usia 30 -39 tahun dengan asal perjalanan dari rumah sebanyak 29 orang dan untuk terbanyak ketiga antara usia 40 tahun – 49 tahun dan lebih dari 50 tahun sebanyak 11 orang.

#### 4.4.3.2 Tujuan Perjalanan dengan Usia

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara tujuan perjalanan menggunakan TMB dengan usia maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara tujuan perjalanan menggunakan TMB dengan usia responden.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara tujuan perjalanan menggunakan TMB dengan usia responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 10,367 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 9 adalah 16,918. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (10,367 < 16,918). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,322) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara tujuan perjalanan menggunakan TMB dengan usia responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa tingkat usia paling dominan antara 20 – 29 tahun dengan tujuan perjalanan ke kantor, semua

tingkatan usia paling dominan dengan tujuan perjalanan ke kantor, hal ini dikarenakan tujuan perjalanan penumpang TMB paling dominan untuk ke kantor sebanyak 94 orang dari total keseluruhan responden 135 orang.

#### 4.4.3.3 Lokasi Naik TMB dengan Usia

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara lokasi naik menggunakan TMB dengan usia responden maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara lokasi naik menggunakan TMB dengan usia responden.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara lokasi naik menggunakan TMB dengan usia responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 47,403 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha$ = 0,05 dengan derajat kebebasan 42 adalah 60,480. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (47,403 < 60,480). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,262) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara lokasi naik menggunakan TMB dengan usia responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa tingkat usia 20 – 29 tahun paling banyak naik TMB di cicaheum, untuk 30 – 39 tahun paling banyak naik TMB di Cicaheum, untuk usia 40 – 49 tahun paling banyak naik TMB di Cicaheum, dan untuk usia lebih dari 50 tahun paling banyak naik TMB di Cicaheum.

#### 4.4.3.4 Lokasi Turun dengan Usia

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang.

Untuk mengetahui hubungan antara lokasi turun menggunakan TMB dengan usia responden maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara lokasi turun menggunakan TMB dengan usia responden.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara lokasi turun menggunakan TMB dengan usia responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 43,364 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 42 adalah 60,480. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (43,364 < 60,480). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,413) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara lokasi turun menggunakan TMB dengan usia responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk tingkat usia 20 – 29 tahun paling banyak turun dari TMB di ahmadyani, untuk tingkat usia 30 -39 tahun paling banyak turun dari TMB di alun – alun, untuk tingkat usai 40 – 49 tahun paling banyak turun dari TMB di cicaheum dan untuk usia lebih dar 50 tahun paling banyak lokasi turun dari TMB di cicaheum, Cibeureum dan alun – alun.

#### 4.4.3.5 Moda yang Digunakan sebelum Menggunakan TMB dengan Usia

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara moda yang digunakan sebelum menggunakan TMB dengan usia responden maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara moda yang digunakan sebelum menggunakan TMB dengan usia responden.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara moda yang digunakan sebelum menggunakan TMB dengan usia responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 5,408 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 9 adalah 16,918. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (5,408 < 16,918). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas

(0,797) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara moda yang digunakan sebelum menggunakan TMB dengan usia responden, karena moda yang digunakan responden dari tempat asal menuju *shelte*r/ lokasi naik TMB tidak ditentukan oleh tingkat usia responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk semua tingkat usia moda yang digunakan paling banyak adalah dengan menggunakan angkot.

#### 4.4.3.6 Moda yang Digunakan setelah Menggunakan TMB dengan Usia

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara moda yang digunakan setelah menggunakan TMB dengan usia responden maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara moda yang digunakan setelah menggunakan TMB dengan usia responden.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara moda yang digunakan setelah menggunakan TMB dengan usia responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 10,198 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha$ = 0,05 dengan derajat kebebasan 9 adalah 16,918. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (10,198 < 16,918). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,335) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara moda yang digunakan setelah menggunakan TMB dengan usia responden, karena moda yang digunakan responden setelah menggunakan TMB untuk menuju tujuan perjalanan tidak ditentukan oleh tingkat usia responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk semua tingkat usia moda yang digunakan setelah turun dari TMB paling banyak adalah dengan berjalan kaki.

#### 4.4.3.7 Rata- rata Waktu Perjalanan Menggunakan TMB dengan Usia

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara rata – rata waktu menggunakan TMB untuk 1x perjalanan dengan usia responden maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara rata – rata waktu menggunakan TMB untuk 1x perjalanan dengan usia responden.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara rata – rata waktu menggunakan TMB untuk 1x perjalanan dengan usia responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 6,762 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 9 adalah 16,918. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel ($6,762 < 16,918$). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas ($0,662$) > $0,05$. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara rata – rata waktu menggunakan TMB untuk 1x perjalanan dengan usia responden, karena waktu perjalanan menggunakan TMB tidak ditentukan oleh tingkat usia responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk semua tingkat usia memerlukan waktu perjalanan menggunakan TMB reativ sama dengan responden terbanyak memerlukan waktu antara 30 menit – 1 jam hal ini dikarenakan moda yang digunakan adalah sama yaitu menggunakan bus TMB.

#### 4.4.3.8 Rata- rata Waktu Perjalanan Total (Termasuk Menggunakan TMB) dengan Usia

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara rata – rata waktu perjalanan total (termasuk menggunakan TMB) untuk 1x perjalanan dengan usia responden maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara rata – rata waktu perjalanan total (termasuk menggunakan TMB) untuk 1x perjalanan dengan usia responden.

- $H_0$: Tidak ada hubungan antara rata – rata waktu perjalanan total (termasuk menggunakan TMB) untuk 1x perjalanan dengan usia responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 11,432 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 9 adalah 16,918. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (11,432 < 16,918). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,247) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara rata – rata waktu perjalanan total (termasuk menggunakan TMB) untuk 1x perjalanan dengan usia responden, karena waktu perjalanan total termasuk menggunakan TMB tidak ditentukan oleh tingkat usia responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk semua tingkat usia memerlukan waktu perjalanan total termasuk menggunakan TMB relative sama dengan responden terbanyak memerlukan waktu antara 30 menit – 1,5 jam.

#### 4.4.3.9 Biaya Transportasi Menggunakan TMB (per Minggu) dengan Usia

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang.

Untuk mengetahui hubungan antara biaya transportasi menggunakan TMB (per minggu) dengan usia responden maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara biaya transportasi menggunakan TMB (per minggu) dengan usia responden.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara biaya transportasi menggunakan TMB (per minggu) dengan usia responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 10,721 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 15 adalah 24,995. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (10,721 < 24,995). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas

(0,772) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara biaya transportasi menggunakan TMB (per minggu) dengan usia responden, karena biaya transportasi menggunakan TMB tidak ditentukan oleh tingkat usia responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk semua tingkat usia responden mengeluarkan biaya transportasi untuk TMB per minggu paling banyak mengeluarkan biaya kurang dari 15 ribu.

#### 4.4.3.10 Biaya Transportasi Total (per Minggu) Termasuk Menggunakan TMB dengan Usia

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara biaya transportasi total (per minggu) termasuk menggunakan TMB dengan usia responden maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara biaya transportasi total (per minggu) termasuk menggunakan TMB dengan usia responden.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara biaya transportasi total (per minggu) termasuk menggunakan TMB dengan usia responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 18,414 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha$ = 0,05 dengan derajat kebebasan 12 adalah 21,026 . Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (18,414 < 21,026). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,104) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara biaya transportasi total (per minggu) termasuk menggunakan TMB dengan usia responden, karena biaya transportasi total termasuk menggunakan TMB tidak ditentukan oleh tingkat usia responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk tingkat usia 20 – 29 tahun paling banyak responden mengeluarkan biaya TMB sebesar 26 – 50 ribu, untuk tingkat usia 30 – 39 tahun paling banyak responden mengeluarkan biaya TMB sebesar 26 – 50 ribu dan 76 – 100 ribu, untuk tingkat

usia 40 – 49 tahun paling banyak responden mengeluarkan biaya TMB sebesar 26 – 50 ribu, dan untuk tingkat usia > 50 tahun paling banyak responden mengeluarkan biaya TMB sebesar lebih dari 100 ribu.

#### 4.4.3.11 Frekuensi Menggunakan TMB dengan Usia

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara frekuensi menggunakan TMB dengan usia maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara frekuensi menggunakan TMB dengan usia responden.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara frekuensi menggunakan TMB dengan usia responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 4,238 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha$ = 0,05 dengan derajat kebebasan 6 adalah 12,591. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (4,238 < 12,591). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,645) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara frekuensi menggunakan TMB dengan usia responden, karena frekuensi menggunakan TMB tidak ditentukan oleh tingkat usia responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk tingkat usia 20 – 29 tahun frekuensi penumpangan TMB paling banyak yaitu setiap hari, untuk tingkat usia 30 – 39 tahun frekuensi penumpangan TMB paling banyak yaitu jarang dan setiap hari, untuk tingkat usia 40 – 49 tahun frekuensi penumpangan TMB paling banyak yaitu jarang, dan untuk tingkat usia > 50 tahun frekuensi penumpangan TMB paling banyak yaitu jarang.

Matriks hubungan antara variabel perilaku perjalanan dengan tignkat usia responden dapat dilihat pada **Tabel IV-23.**

**Tabel IV-23**
**Hubungan antara Variabel Perilaku Perjalanan dengan Usia Responden Penumpang TMB Pada Koridor 2 Cicaheum – Cibeureum PP**

| No | Varibel Perilaku Perjalanan | Usia | |
|---|---|---|---|
| | | Ada Hubungan | Tidak Ada Hubungan |
| 1 | Asal perjalanan | ✓ | |
| 2 | Tujuan perjalanan | | ✓ |
| 3 | Lokasi naik TMB | | ✓ |
| 4 | Lokasi turun dari TMB | | ✓ |
| 5 | Moda yang digunakan dari tempat asal menuju shelter TMB | | ✓ |
| 6 | Moda yang digunakan setelah menggunakan TMB | | ✓ |
| 7 | Rata – rata waktu perjalanan menggunakan TMB | | ✓ |
| 8 | Rata – rata waktu total perjalanan termasuk menggunakan TMB untuk 1x Perjalanan | | ✓ |
| 9 | Biaya transportasi TMB (per minggu) | | ✓ |
| 10 | Biaya transportasi total termsuk menggunakan TMB (per minggu) | | ✓ |
| 11 | Frekuensi | | ✓ |

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

### 4.4.4 Hubungan antara Perilaku Perjalanan dengan Pendidikan Terakhir

Pendidikan terakhir merupakan karakteristik sosial ekonomi dari penumpang TMB yang dapat mempengaruhi terhadap perilaku perjalanan penumpang TMB. Terdapat 135 responden dengan persentase 100% yang akan dilihat keterkaitannya antara pendidikan terakhir dengan perilaku perjalanan. Adapun aspek perilaku perjalanan yaitu: Asal dan tujuan perjalanan, lokasi naik dan turun, moda yang digunakan sebelum dan setelah menggunakan TMB, waktu perjalanan menggunakan TMB, waktu perjalanan total termasuk menggunakan TMB, alokasi biaya transporatsi, alokasi biaya total transportasi termasuk menggunakan TMB dan frekuensi menggunakan TMB. Dalam menggunakan analisis *crosstabulation/* tabulasi silang maka akan diketahui apakah antara pendidikan terakhir dengan perilaku perjalanan memiliki hubungan atau tidak.

#### 4.4.4.1 Asal Perjalanan dengan Pendidikan Terakhir

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara asal perjalanan menggunakan TMB dengan pendidikan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara asal perjalanan menggunakan TMB dengan pendidikan responden.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara asal perjalanan menggunakan TMB dengan pendidikan responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 9,964 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 9 adalah 16,918. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (9,964 < 16,918). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,353) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara asal perjalanan menggunakan TMB dengan pendidikan responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk tingkat pendidikan responden SMA dan lebih dari SMA merupakan tingkat pendidikan yang paling dominan yang asal perjalanannya dari rumah.

#### 4.4.4.2 Tujuan Perjalanan dengan Pendidikan Terakhir

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara tujuan perjalanan menggunakan TMB dengan pendidikan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara tujuan perjalanan menggunakan TMB dengan pendidikan responden.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara tujuan perjalanan menggunakan TMB dengan pendidikan responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 19,062 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 9 adalah 16,918. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih besar dari pada nilai *chi-square* tabel (19,062 > 16,918). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,025) < 0,05. Maka $H_0$ ditolak dan $H_1$ diterima. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa terdapat hubungan antara tujuan perjalanan menggunakan TMB dengan pendidikan responden, karena tujuan perjalanan paling banyak adalah

menuju kantor maka terdapat hubungan dengan pendidikan yang di dominasi oleh tingkat SMA dan lebih dari SMA maka tujuan perjalan ini ditentukan oleh tingkat pendidikan responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk tingkat pendidikan responden SMA dan lebih dari SMA merupakan tingkat pendidikan yang paling dominan yang tujuan perjalanannya menuju kantor.

#### 4.4.4.3 Lokasi Naik TMB dengan Pendidikan Terakhir

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara lokasi naik menggunakan TMB dengan pendidikan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara lokasi naik menggunakan TMB dengan pendidikan responden.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara lokasi naik menggunakan TMB dengan pendidikan responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 68,894 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 42 adalah 58,124 . Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih besar dari pada nilai *chi-square* tabel (68,894 > 58,124). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,006) < 0,05. Maka $H_0$ ditolak dan $H_1$ diterima. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa terdapat hubungan antara lokasi naik menggunakan TMB dengan pendidikan responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk pendidikan SMA maupun lebih dari SMA lokasi naik TMB responden paling bnayak yaitu dari Cicaheum dan Elang.

#### 4.4.4.4 Lokasi Turun dengan Pendidikan Terakhir

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara lokasi turun menggunakan TMB dengan pendidikan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara lokasi turun menggunakan TMB dengan pendidikan responden.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara lokasi turun menggunakan TMB dengan pendidikan responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 27,443 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 42 adalah 58,124. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (27,443 < 58,124). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,960) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara lokasi turun menggunakan TMB dengan pendidikan responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk lokasi turun dari TMB beragam, terutama untuk pendidikan SMA maupun lebih dari SMA di semua lokasi turun ada akan tetapi paling banyak turun di Alun – alun Bandung.

#### 4.4.4.5 Moda yang Digunakan sebelum Menggunakan TMB dengan Pendidikan Terakhir

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara moda yang digunakan sebelum menggunakan TMB dengan pendidikan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara moda yang digunakan sebelum menggunakan TMB dengan pendidikan responden.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara moda yang digunakan sebelum menggunakan TMB dengan pendidikan responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 8,122 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 9 adalah 16,918. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (8,122 < 16,918). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,522) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Dengan demikian dapat

disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara moda yang digunakan sebelum menggunakan TMB dengan pendidikan responden, karena moda yang digunakan oleh responden dari tempat asal menuju lokasi naik TMB tidak ditentukan oleh pendidikan terakhir responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk moda yang digunakan dari tempat asal menuju *shelter* TMB dengan tingkat pendidikan SD dan SMP paling banyak dengan berjalan kaki sedangkan untuk SMA dan lebih dari SMA paling banyak menggunakan angkot.

#### 4.4.4.6 Moda yang Digunakan setelah Menggunakan TMB dengan Pendidikan Terakhir

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara moda yang digunakan setelah menggunakan TMB dengan pendidikan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara moda yang digunakan setelah menggunakan TMB dengan pendidikan responden.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara moda yang digunakan setelah menggunakan TMB dengan pendidikan responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 15,072 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha = 0,05$ dengan derajat kebebasan 9 adalah 16,918. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel ($15,072 < 16,918$). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas ($0,089 > 0,05$. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara moda yang digunakan setelah menggunakan TMB dengan pendidikan responden, karena moda yang digunakan oleh responden setelah turun dari TMB untuk ketempat tujuan perjalanan tidak ditentukan oleh pendidikan terakhir responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk moda yang digunakan setelah menggunakan TMB dengan pendidikan terakhir paling banyak yaitu dengan berjalan kaki.

#### 4.4.4.7 Rata- rata Waktu Perjalanan Menggunakan TMB dengan Pendidikan Terakhir

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara rata – rata waktu perjalanan menggunakan TMB untuk 1x perjalanan dengan pendidikan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara rata – rata waktu perjalanan menggunakan TMB untuk 1x perjalanan dengan pendidikan responden.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara rata – rata waktu perjalanan menggunakan TMB untuk 1x perjalanan dengan pendidikan responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 7,632 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha$ = 0,05 dengan derajat kebebasan 9 adalah 16,918. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (7,632 < 16,918). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,572) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara rata – rata waktu perjalanan menggunakan TMB untuk 1x perjalanan dengan pendidikan responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk responden dengan pendidikan terakhir SD, SMP, SMA dan lebih dari SMA rata – rata waktu perjalan menggunakan TMB paling dominan 30 menit – 1 jam.

#### 4.4.4.8 Rata- rata Waktu Perjalanan Total (Termasuk Menggunakan TMB) dengan Pendidikan Terakhir

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara rata – rata waktu perjalanan total (termasuk menggunakan TMB) untuk 1x perjalanan dengan pendidikan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara rata – rata waktu perjalanan total (termasuk menggunakan TMB) untuk 1x perjalanan dengan pendidikan responden.

- $H_0$: Tidak ada hubungan antara rata – rata waktu perjalanan total (termasuk menggunakan TMB) untuk 1x perjalanan dengan pendidikan responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 17,968 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 9 adalah 16,918 . Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih besar dari pada nilai *chi-square* tabel (17,968 > 16,918). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,036) < 0,05. Maka $H_0$ ditolak dan $H_1$ diterima. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa terdapat hubungan antara rata – rata waktu perjalanan total (termasuk menggunakan TMB) untuk 1x perjalanan dengan pendidikan responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk responden dengan pendidikan terakhir SD, SMP, SMA dan lebih dari SMA rata – rata waktu perjalan total termasuk menggunakan TMB paling dominan 30 menit – 1,5 jam.

#### 4.4.4.9 Biaya Transportasi Menggunakan TMB (per Minggu) dengan Pendidikan Terakhir

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara biaya transportasi menggunakan TMB dengan pendidikan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara biaya transportasi menggunakan TMB dengan pendidikan responden.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara biaya transportasi menggunakan TMB dengan pendidikan responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 26,390 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 15 adalah 24,995. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih besar dari pada nilai *chi-square* tabel (26,390 > 24,995). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,034) < 0,05. Maka $H_0$ ditolak dan $H_1$ diterima. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa terdapat hubungan antara biaya transportasi menggunakan TMB dengan pendidikan responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk biaya transportasi yang dikeluarkan setiap minggu dilihat dari pendidikan terakhir responden paling banyak responden mengeluarkan biaya sebesar < 15 ribu dan 16 ribu – 30 ribu per minggu.

#### 4.4.4.10 Biaya Transportasi Total (per Minggu) Termasuk Menggunakan TMB dengan Pendidikan Terakhir

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara biaya transportasi total (per minggu) termasuk menggunakan TMB dengan pendidikan responden maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara biaya transportasi total (per minggu) termasuk menggunakan TMB dengan pendidikan responden.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara biaya transportasi total (per minggu) termasuk menggunakan TMB dengan pendidikan responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 26,456 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha$ = 0,05 dengan derajat kebebasan 12 adalah 0,009. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih besar dari pada nilai *chi-square* tabel (26,456 > 21,026). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (26,456 > 21,026. Maka $H_0$ ditolak dan $H_1$ diterima. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa terdapat hubungan antara biaya transportasi total (per minggu) termasuk menggunakan TMB dengan pendidikan responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk biaya transportasi yang dikeluarkan setiap minggu dilihat dari pendidikan terakhir responden paling banyak responden dengan pendidikan tekhir SD mengeluarkan biaya transportasi paling banyak 51 ribu – 100 ribu, pendidikan tekhir SMP mengeluarkan biaya transportasi paling banyak 51 ribu – 75 ribu, pendidikan tekhir SMA paling bnayak mengeluarkan biaya transportasi 26 ribu – 50 ribu dan pendidikan tekhir lebih dari SMA mengeluarkan biaya transportasi kurang dari 25 ribu.

#### 4.4.4.11 Frekuensi Menggunakan TMB dengan Pendidikan Terakhir

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara frekuensi menggunakan TMB dengan pendidikan responden maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara frekuensi menggunakan TMB dengan pendidikan responden.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara frekuensi menggunakan TMB dengan pendidikan responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 9,235 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha$ = 0,05 dengan derajat kebebasan 6 adalah 12,951. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (9,235 < 12,951). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,161) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara frekuensi menggunakan TMB dengan pendidikan responden.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk frekuensi penumpangan TMB berdasarkan pendidikan terakhir, untuk SD paling banyak intensitas menggunakan TMB jarang/ kadang-kadang, untuk SMP paling banyak intensitas menggunakan TMB setiap hari, untuk SMA paling banyak intensitas menggunakan TMB setiap hari, sedangkan untuk lebih dari SMA paling banyak intensitas menggunakan TMB jarang/ kadang-kadang.

Matriks hubungan antara variabel perilaku perjalanan dengan pendidikan terakhir responden dapat dilihat pada **Tabel IV-24.**

**Tabel IV-24**
**Hubungan antara Variabel Perilaku Perjalanan dengan Pendidikan Terakhir Responden Penumpang TMB Pada Koridor 2 Cicaheum – Cibeureum PP**

| No | Varibel Perilaku Perjalanan | Pendidikan Terakhir | |
|---|---|---|---|
| | | Ada Hubungan | Tidak Ada Hubungan |
| 1 | Asal perjalanan | | ✓ |
| 2 | Tujuan perjalanan | ✓ | |
| 3 | Lokasi naik TMB | ✓ | |

| No | Varibel Perilaku Perjalanan | Pendidikan Terakhir | |
|---|---|---|---|
| | | Ada Hubungan | Tidak Ada Hubungan |
| 4 | Lokasi turun dari TMB | | ✓ |
| 5 | Moda yang digunakan dari tempat asal menuju shelter | | ✓ |
| 6 | Moda yang digunakan setelah menggunakan TMB | | ✓ |
| 7 | Rata – rata waktu perjalanan menggunakan TMB | | ✓ |
| 8 | Rata -rata waktu total perjalanan termasuk menggunakan TMB | ✓ | |
| 9 | Biaya transportasi TMB (per minggu) | ✓ | |
| 10 | Biaya transportasi total termsuk menggunakan TMB (per minggu) | ✓ | |
| 11 | Frekuensi | | ✓ |

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

### 4.4.5 Hubungan antara Perilaku Perjalanan dengan Status Dalam Keluarga

Status dalam keluarga merupakan karakteristik sosial ekonomi dari penumpang TMB yang dapat mempengaruhi terhadap perilaku perjalanan penumpang TMB. Terdapat 135 responden dengan persentase 100% yang akan dilihat keterkaitannya antara status dalam keluarga dengan perilaku perjalanan. Adapun aspek perilaku perjalanan yaitu: Asal dan tujuan perjalanan, lokasi naik dan turun, moda yang digunakan sebelum dan setelah menggunakan TMB, waktu perjalanan menggunakan TMB, waktu perjalanan total termasuk menggunakan TMB, alokasi biaya transporatsi, alokasi biaya total transportasi termasuk menggunakan TMB dan frekuensi menggunakan TMB.Dalam menggunakan analisis *crosstabulation/* tabulasi silang maka akan diketahui apakah antara status dalam keluarga dengan perilaku perjalanan memiliki hubungan atau tidak.

#### 4.4.5.1 Asal Perjalanan dengan Status Dalam Keluarga

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara asal perjalanan menggunakan TMB dengan status dalam keluarga maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara asal perjalanan menggunakan TMB dengan status dalam keluarga.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara asal perjalanan menggunakan TMB dengan status dalam keluarga.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 21,398 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 6 adalah 12,591. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih besar dari pada nilai *chi-square* tabel (21,398 > 12,398). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,002) < 0,05. Maka $H_0$ ditolak dan $H_1$ diterima. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa terdapat hubungan antara asal perjalanan menggunakan TMB dengan status dalam keluarga.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk status dalam keluarga dilihat dari asal perjalanannya paling banyak yaitu dari rumah dengan status sebagai anak paling banyak dengan jumlah 41 responden, ayah 29 responden dan ibu 28 responden.

#### 4.4.5.2 Tujuan Perjalanan dengan Status Dalam Keluarga

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara tujuan perjalanan menggunakan TMB dengan status dalam keluarga maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara tujuan perjalanan menggunakan TMB dengan status dalam keluarga.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara tujuan perjalanan menggunakan TMB dengan status dalam keluarga.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 14,251 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 6 adalah 12,591. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih besar dari pada nilai *chi-square* tabel (14,251 > 12,398). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,027) < 0,05. Maka $H_0$ ditolak dan $H_1$ diterima. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa terdapat hubungan antara tujuan perjalanan menggunakan TMB dengan status dalam keluarga.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk status dalam keluarga dilihat dari tujuan perjalanannya paling banyak yaitu menuju

kantor dengan status sebagai anak paling banyak dengan jumlah 37 responden, ayah 30 responden dan ibu 27 responden.

#### 4.4.5.3 Lokasi Naik TMB dengan Status Dalam Keluarga

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara lokasi naik menggunakan TMB dengan status dalam keluarga maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara lokasi naik menggunakan TMB dengan status dalam keluarga.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara lokasi naik menggunakan TMB dengan status dalam keluarga.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 34,539 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha$ = 0,05 dengan derajat kebebasan 28 adalah 41,337. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (34,539 < 41,337). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,184) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara lokasi naik menggunakan TMB dengan status dalam keluarga.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk status dalam keluarga dilihat dari lokasi naik TMB paling banyak yaitu naik dari Cicaheum dengan status sebagai anak, paling banyak dengan jumlah 25 responden, ayah 24 responden dan ibu 15 responden.

#### 4.4.5.4 Lokasi Turun dengan Status Dalam Keluarga

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara lokasi turun menggunakan TMB dengan status dalam keluarga maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara lokasi turun menggunakan TMB dengan status dalam keluarga.

- $H_0$: Tidak ada hubungan antara lokasi turun menggunakan TMB dengan status dalam keluarga.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 40,390 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 28 adalah 41,337. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (40,390 < 41,337). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,061) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara lokasi turun menggunakan TMB dengan status dalam keluarga.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk status dalam keluarga dilihat dari lokasi turun dari TMB paling banyak untuk status sebagai anak yaitu di Ahmadyani sebanyak 11 responden, untuk status sebagai ibu yaitu di Cicaheum sebanyak 10 responden dan untuk status sebagai ayah yaitu di kosambi sebanyak 15 responden.

#### 4.4.5.5 Moda yang Digunakan sebelum Menggunakan TMB dengan Status Dalam Keluarga

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara moda yang digunakan sebelum menggunakan TMB dengan status dalam keluarga maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara moda yang digunakan sebelum menggunakan TMB dengan status dalam keluarga
- $H_0$:Tidak ada hubungan antara moda yang digunakan sebelum menggunakan TMB dengan status dalam keluarga

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 4,003 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 6 adalah 12,591. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (4,003 < 12,591). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,676) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Dengan demikian dapat

disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara moda yang digunakan sebelum menggunakan TMB dengan status dalam keluarga.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk status dalam keluarga dilihat dari moda yang digunakan dari tempat asal menuju *shelter* untuk status sebagai anak paling banyak yaitu dengan menggunakan angkot sebanyak 19 responden, untuk status sebagai ayah paling banyak yaitu dengan menggunakan angkot sebanyak 23 responden dan untuk status sebagai ibu paling banyak yaitu dengan menggunakan angkot sebanyak 23 responden.

#### 4.4.5.6 Moda yang Digunakan setelah Menggunakan TMB dengan Status Dalam Keluarga

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara moda yang digunakan setelah menggunakan TMB dengan status dalam keluarga maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara moda yang digunakan setelah menggunakan TMB dengan status dalam keluarga
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara moda yang digunakan setelah menggunakan TMB dengan status dalam keluarga

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 8,532 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha$ = 0,05 dengan derajat kebebasan 6 adalah 12,591. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (8,532 < 12,591). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,202) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara moda yang digunakan setelah menggunakan TMB dengan status dalam keluarga.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk status dalam keluarga dilihat dari moda yang digunakan setelah turun dari TMB ,untuk status sebagai anak paling banyak yaitu dengan berjalan kaki sebanyak 28 responden, untuk status sebagai ayah paling banyak yaitu dengan berjalan kaki sebanyak 20 responden dan untuk status sebagai ibu paling banyak yaitu dengan berjalan kaki sebanyak 30 responden.

#### 4.4.5.7 Rata- rata Waktu Perjalanan Menggunakan TMB dengan Status Dalam Keluarga

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara rata – rata waktu perjalanan menggunakan TMB untuk 1x perjalanan dengan status dalam keluarga maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara rata – rata waktu perjalanan menggunakan TMB untuk 1x perjalanan dengan status dalam keluarga
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara rata – rata waktu perjalanan menggunakan TMB untuk 1x perjalanan dengan status dalam keluarga

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 4,101 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha$ = 0,05 dengan derajat kebebasan 6 adalah 12,591. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (4,101 < 12,591). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,663) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara rata – rata waktu perjalanan menggunakan TMB untuk 1x perjalanan dengan status dalam keluarga.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk status dalam keluarga dilihat dari waktu perjalanan menggunakan TMB, untuk status sebagai anak, ayah dan ibu paling banyak yaitu 30 menit – 1 jam waktu perjalanan menggunakan TMB.

#### 4.4.5.8 Rata- rata Waktu Perjalanan Total (Termasuk Menggunakan TMB) dengan Status Dalam Keluarga

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara rata – rata waktu perjalanan total (termasuk menggunakan TMB) untuk 1x perjalanan dengan status dalam keluarga maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara rata – rata waktu perjalanan total (termasuk menggunakan TMB) untuk 1x perjalanan dengan status dalam keluarga

- $H_0$: Tidak ada hubungan antara rata – rata waktu perjalanan total (termasuk menggunakan TMB) untuk 1x perjalanan dengan status dalam keluarga

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 8,448 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 6 adalah 12,591. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih besar dari pada nilai *chi-square* tabel (8,448 < 12,591). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,207) > 0,05. Maka $H_0$ ditolak dan $H_1$ diterima. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa terdapat hubungan antara rata – rata waktu perjalanan total (termasuk menggunakan TMB) untuk 1x perjalanan dengan status dalam keluarga.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk status dalam keluarga dilihat dari waktu perjalanan total termasuk menggunakan TMB, untuk status sebagai anak memerlukan waktu perjalanan 30 – 1 jam, sebagai ayah memerlukan waktu 1.1 jam – 1.5 jam dan sebagai ibu memerlukan waktu perjalanan 30 menit – 1 jam.

#### 4.4.5.9 Biaya Transportasi Menggunakan TMB (per Minggu) dengan Status Dalam Keluarga

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara biaya transportasi menggunakan TMB dengan status dalam keluarga maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara biaya transportasi menggunakan TMB dengan status dalam keluarga
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara biaya transportasi menggunakan TMB dengan status dalam keluarga

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 4,266 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 15 adalah 18,307. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih besar dari pada nilai *chi-square* tabel (4,266 < 18,307). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,935) > 0,05. Maka $H_0$ ditolak dan $H_1$ diterima. Dengan demikian dapat

disimpulakan bahwa terdapat hubungan antara biaya transportasi menggunakan TMB dengan status dalam keluarga.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk status dalam keluarga dilihat dari alokasi biaya transportasi untuk TMB setiap minggu, untuk status sebagai anak dan sebagai ayah paling banyak mengeluarkan biaya kurang sedangkan sebagai ibu paling banyak yaitu 16 ribu – 30 ribu.

#### 4.4.5.10 Biaya Transportasi Total (per Minggu) Termasuk Menggunakan TMB dengan Status Dalam Keluarga

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara biaya transportasi total (per minggu) termasuk menggunakan TMB dengan status dalam keluarga maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara biaya transportasi total (per minggu) termasuk menggunakan TMB dengan status dalam keluarga.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara biaya transportasi total (per minggu) termasuk menggunakan TMB dengan status dalam keluarga.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 14,165 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha$ = 0,05 dengan derajat kebebasan 8 adalah 15,507. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (14,165 < 15,507). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,078) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara biaya transportasi total (per minggu) termasuk menggunakan TMB dengan status dalam keluarga.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk status dalam keluarga dilihat dari alokasi biaya transportasi total termasuk menggunakan TMB setiap minggu, untuk status sebagai anak dan sebagai ayah paling banyak mengeluarkan biaya kurang dari 25 ribu sedangkan sebagai ibu paling banyak mengeluarkan biaya 26 ribu – 50 ribu.

#### 4.4.5.11 Frekuensi Menggunakan TMB dengan Status Dalam Keluarga

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara frekuensi menggunakan TMB dengan status dalam keluarga maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara frekuensi menggunakan TMB dengan status dalam keluarga.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara frekuensi menggunakan TMB dengan status dalam keluarga.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 3,903 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha$ = 0,05 dengan derajat kebebasan 4 adalah 9,487 Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (3,903 < 9,487). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,419) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara frekuensi menggunakan TMB dengan status dalam keluarga.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk status dalam keluarga dilihat dari frekuensi menggunakan TMB, untuk status responden sebagai anak dengan frekuensi menggunakan TMB paling dominan adalah setiap hari, responden sebagai ayah dengan frekuensi menggunakan TMB paling dominan adalah jarang/ kadang-kadang sedangkan responden sebagai ibu frekuensi menggunakan TMB paling dominan adalah setiap hari.

Matriks hubungan antara variabel perilaku perjalanan dengan status dalam keluarga responden dapat dilihat pada **Tabel IV-25.**

**Tabel IV-25**
**Hubungan antara Variabel Perilaku Perjalanan dengan Status Dalam Keluarga Penumpang TMB Pada Koridor 2 Cicaheum – Cibeureum PP**

| No | Varibel Perilaku Perjalanan | Status Dalam Keluarga | |
|---|---|---|---|
| | | Ada Hubungan | Tidak Ada Hubungan |
| 1 | Asal perjalanan | ✓ | |
| 2 | Tujuan perjalanan | ✓ | |
| 3 | Lokasi naik TMB | | ✓ |
| 4 | Lokasi turun dari TMB | | ✓ |

| No | Varibel Perilaku Perjalanan | Status Dalam Keluarga | |
|---|---|---|---|
| | | Ada Hubungan | Tidak Ada Hubungan |
| 5 | Moda yang digunakan dari tempat asal menuju shelter TMB | | ✓ |
| 6 | Moda yang digunakan setelah menggunakan TMB | | ✓ |
| 7 | Rata-rata waktu perjalanan menggunakan TMB | | ✓ |
| 8 | Rata-rata waktu total perjalanan termasuk menggunakan TMB | | ✓ |
| 9 | Biaya transportasi TMB (per minggu) | | ✓ |
| 10 | Biaya transportasi total termsuk menggunakan TMB (per minggu) | | ✓ |
| 11 | Frekuensi | | ✓ |

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

### 4.4.6 Hubungan antara Perilaku Perjalanan dengan Pendapatan

Pendapatan merupakan karakteristik sosial ekonomi dari penumpang TMB yang dapat mempengaruhi terhadap perilaku perjalanan penumpang TMB. Terdapat 135 responden dengan persentase 100% yang akan dilihat keterkaitannya antara pendapatan dengan perilaku perjalanan. Adapun aspek perilaku perjalanan yaitu: Asal dan tujuan perjalanan, lokasi naik dan turun, moda yang digunakan sebelum dan setelah menggunakan TMB, waktu perjalanan menggunakan TMB, waktu perjalanan total termasuk menggunakan TMB, alokasi biaya transporatsi, alokasi biaya total transportasi termasuk menggunakan TMB dan frekuensi menggunakan TMB. Dalam menggunakan analisis *crosstabulation/* tabulasi silang maka akan diketahui apakah antara pendapatan dengan perilaku perjalanan memiliki hubungan atau tidak.

#### 4.4.6.1 Asal Perjalanan dengan Pendapatan

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara asal perjalanan menggunakan TMB dengan pendapatan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara asal perjalanan menggunakan TMB dengan pendapatan.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara asal perjalanan menggunakan TMB dengan pendapatan.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 28,449 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 15 adalah 24,995. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih besar dari pada nilai *chi-square* tabel (28,449 > 24,995). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,019) < 0,05. Maka $H_0$ ditolak dan $H_1$ diterima. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa terdapat hubungan antara asal perjalanan menggunakan TMB dengan pendapatan.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk pendapatan perbulan dilihat dari asal perjalan, untuk responden dengan pengasilan 1 jt- 1.5 jt merupakan pendapatan yang paling dominan, terdapat 51 responden dan 42 diantaranya asal perjalanannya dari rumah.

#### 4.4.6.2 Tujuan Perjalanan dengan Pendapatan

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara tujuan perjalanan menggunakan TMB dengan pendapatan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara tujuan perjalanan menggunakan TMB dengan pendapatan.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara tujuan perjalanan menggunakan TMB dengan pendapatan.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 19,040 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 15 adalah 24,995. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (19,040 < 24,995). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,212) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa terdapat terdapat hubungan antara tujuan perjalanan menggunakan TMB dengan pendapatan.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk pendapatan perbulan dilihat dari tujuan perjalan, untuk responden dengan

pengasilan 1 jt- 1.5 jt merupakan pendapatan yang paling dominan, terdapat 51 responden dan 43 diantaranya tujuan perjalanannya menuju kantor.

#### 4.4.6.3 Lokasi Naik TMB dengan Pendapatan

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara lokasi naik menggunakan TMB dengan pendapatan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara lokasi naik menggunakan TMB dengan pendapatan.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara lokasi naik menggunakan TMB dengan pendapatan.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 96,134 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha$ = 0,05 dengan derajat kebebasan 70 adalah 90,531. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih besar dari pada nilai *chi-square* tabel (96,134 > 90,531). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,021) < 0,05. Maka $H_0$ ditolak dan $H_1$ diterima. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa terdapat hubungan antara lokasi naik menggunakan TMB dengan pendapatan.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk pendapatan perbulan dilihat dari lokasi naik TMB, untuk responden dengan pengasilan 1 jt- 1.5 jt merupakan pendapatan yang paling dominan, terdapat 51 responden dan 24 diantaranya naik dari Cicaheum.

#### 4.4.6.4 Lokasi Turun dengan Pendapatan

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara lokasi turun dari menggunakan TMB dengan pendapatan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara lokasi turun dari menggunakan TMB dengan pendapatan.

- $H_0$: Tidak ada hubungan antara lokasi turun dari menggunakan TMB dengan pendapatan.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 69,537 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 70 adalah 90,531. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (69,537 < 90,531). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,493) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara lokasi turun dari menggunakan TMB dengan pendapatan.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk pendapatan perbulan dilihat dari lokasi turun sangat beragam. Responden dengan pengahsilan < 500 rb paling banyak turun di cicaheum, pengahsilan 1 jt – 1.5 jt paling banyak turun di ahmad yani, pengahsilan 1.5 – 2 jt paling banyak turun di ahmad yani, untuk responden yang berpendapatan 2 jt – 2.5 jt paling banyak turun di cicaheum dan untuk responden yang berpendapatan lebih dari 2.5 jt paling banyak turun di cicaheum dan alun – alun.

#### 4.4.6.5 Moda yang Digunakan sebelum Menggunakan TMB dengan Pendapatan

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara moda yang digunakan sebelum menggunakan TMB dengan pendapatan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara moda yang digunakan sebelum menggunakan TMB dengan pendapatan
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara moda yang digunakan sebelum menggunakan TMB dengan pendapatan

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 14,534 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 15 adalah 24,995. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (14,534 < 24,995). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas

(0,485) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara moda yang digunakan sebelum menggunakan TMB dengan pendapatan.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk pendapatan perbulan dilihat dari moda yang digunakan untuk pendapatan 1 jt – 1.5 jt paling banyak menggunakan angkot, untuk pendapatan 1.5 jt – 2 jt paling banyak menggunakan angkot dan berjalan kaki, untuk pendapatan 2 jt – 2.5 jt dan lebih dari 2.5 jt paling banyak menggunakan angkot sebagai moda yang digunakan dari tempat asal menuju *shelter*/ lokasi naik TMB.

#### 4.4.6.6 Moda yang Digunakan setelah Menggunakan TMB dengan Pendapatan

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang.

Untuk mengetahui hubungan antara moda yang digunakan setelah menggunakan TMB dengan pendapatan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara moda yang digunakan setelah menggunakan TMB dengan pendapatan
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara moda yang digunakan setelah menggunakan TMB dengan pendapatan

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 23,527 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha$ = 0,05 dengan derajat kebebasan 15 adalah 24,995. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (23,527 < 24,995). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,074) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara moda yang digunakan setelah menggunakan TMB dengan pendapatan.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk pendapatan perbulan dilihat dari moda yang digunakan setelah turun dari TMB, untuk pendapatan mulai dari kurang dari 500 sampai dengan lebih dari 2.5 jt responden memilih dengan berjalan kaki.

#### 4.4.6.7 Rata- rata Waktu Perjalanan Menggunakan TMB dengan Pendapatan

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara rata – rata wakru perjalanan menggunakan TMB untuk 1x perjalanan dengan pendapatan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara rata – rata wakru perjalanan menggunakan TMB untuk 1x perjalanan dengan pendapatan
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara rata – rata wakru perjalanan menggunakan TMB untuk 1x perjalanan dengan pendapatan

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 12,898 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha$ = 0,05 dengan derajat kebebasan 15 adalah 24,995. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (12,898 < 24,995). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,610) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara rata – rata wakru perjalanan menggunakan TMB untuk 1x perjalanan dengan pendapatan.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk pendapatan perbulan dilihat dari waktu perjalanan menggunakan TMB, untuk pendapatan mulai dari kurang dari 500 sampai dengan lebih dari 2.5 jt responden paling banyak memerlukan waktu perjalanan 30 menit – 1 jam.

#### 4.4.6.8 Rata- rata Waktu Perjalanan Total (Termasuk Menggunakan TMB) dengan Pendapatan

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara rata – rata waktu perjalanan total (termasuk menggunakan TMB) untuk 1x perjalanan dengan pendapatan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara rata – rata waktu perjalanan total (termasuk menggunakan TMB) untuk 1x perjalanan dengan pendapatan

- $H_0$: Tidak ada hubungan antara rata – rata waktu perjalanan total (termasuk menggunakan TMB) untuk 1x perjalanan dengan pendapatan

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 24,763 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 15 adalah 24,995. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (24,763 < 24,995). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,053) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara rata – rata waktu perjalanan total (termasuk menggunakan TMB) untuk 1x perjalanan dengan pendapatan.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk pendapatan perbulan dilihat dari waktu perjalanan menggunakan TMB, untuk pendapatan mulai dari 1 jt – 1.5 jt responden paling banyak memerlukan waktu perjalanan total 1.1 jam – 1.5 jam sedangkan pendapatan 1.5 jt – 2 jt responden paling banyak memerlukan waktu perjalanan total 30 menit – 1 jam, pendapatan 2 jt – 2.5 jt responden paling banyak memerlukan waktu perjalanan total 1.1 jam – 1.5, dan pendapatan lebih dari 2.5 jt responden paling banyak memerlukan waktu perjalanan 30 menit – 1.5 jam.

#### 4.4.6.9 Biaya Transportasi Menggunakan TMB (per Minggu) dengan Pendapatan

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara biaya transportasi menggunakan TMB (per minggu) dengan pendapatan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara biaya transportasi menggunakan TMB (per minggu) dengan pendapatan
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara biaya transportasi menggunakan TMB (per minggu) dengan pendapatan

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 24,589 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 25 adalah 37,652. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (24,589 <

37,652). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,486) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara biaya transportasi menggunakan TMB (per minggu) dengan pendapatan.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk pendapatan perbulan dilihat dari alokasi biaya perjalanan menggunakan TMB, untuk pendapatan 1 jt – 2 jt dengan alokasi biaya terbanyak 16 ribu – 30 ribu sedangkan untuk pendapatan 2 jt – lebih dari 2.5 jt dengan alokasi waktu terbanyak kurang dari 15 ribu.

#### 4.4.6.10 Biaya Transportasi Total (per Minggu) Termasuk Menggunakan TMB dengan Pendapatan

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara biaya transportasi total (per minggu) termasuk menggunakan TMB dengan pendapatan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara biaya transportasi total (per minggu) termasuk menggunakan TMB dengan pendapatan
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara biaya transportasi total (per minggu) termasuk menggunakan TMB dengan pendapatan

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 31,515 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha$ = 0,05 dengan derajat kebebasan 20 adalah 31,410. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih besar dari pada nilai *chi-square* tabel (31,515 > 31,410). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,049) < 0,05. Maka $H_0$ ditolak dan $H_1$ diterima. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa terdapat hubungan antara biaya transportasi total (per minggu) termasuk menggunakan TMB dengan pendapatan.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk pendapatan perbulan dilihat dari alokasi biaya perjalanan menggunakan TMB, untuk pendapatan 1,5 jt – 2 jt dengan alokasi biaya terbanyak 26 ribu – 50 ribu dan 76 ribu – 100 rb, sedangkan untuk pendapatan 2 jt – 2.5 jt dengan alokasi biaya

terbanyak 26 ribu – 50 ribu, sedangkan untuk pendapatan lebih dari 2.5 jt dengan alokasi biaya terbanyak lebih dari 100 ribu.

#### 4.4.6.11 Frekuensi Menggunakan TMB dengan Pendapatan

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara frekuensi menggunakan TMB dengan pendapatan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara frekuensi menggunakan TMB dengan pendapatan
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara frekuensi menggunakan TMB dengan pendapatan

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 9,190 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha$ = 0,05 dengan derajat kebebasan 10 adalah 18,307. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (9,190 <18,307). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,514) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara frekuensi menggunakan TMB dengan pendapatan.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk pendapatan perbulan dilihat dari frekuensi menggunakan TMB, untuk pendapatan kurang dari 500 – 1 jt frekuensi menggunakan TMB yaitu jarang/ kadang- kadang, untuk pendapatan 1 jt – 2.5 jt frekuensi menggunakan TMB yaitu setiap hari dan untuk pendapatan lebih dari 2.5 jt frekuensi menggunakan TMB yaitu jarang dan kadang – kadang. Matriks hubungan antara variabel perilaku perjalanan dengan jenis kelamin responden dapat dilihat pada **Tabel IV-26.**

**Tabel IV-26**
**Hubungan antara Variabel Perilaku Perjalanan dengan Pendapatan Responden Penumpang TMB Pada Koridor 2 Cicaheum – Cibeureum PP**

| No | Varibel Perilaku Perjalanan | Pendapatan | |
|---|---|---|---|
| | | Ada Hubungan | Tidak Ada Hubungan |
| 1 | Asal perjalanan | ✓ | |
| 2 | Tujuan perjalanan | | ✓ |

| No | Varibel Perilaku Perjalanan | Pendapatan | |
|---|---|---|---|
| | | Ada Hubungan | Tidak Ada Hubungan |
| 3 | Lokasi naik TMB | ✓ | |
| 4 | Lokasi turun dari TMB | | ✓ |
| 5 | Moda yang digunakan dari tempat asal menuju shelter TMB | | ✓ |
| 6 | Moda yang digunakan setelah menggunakan TMB | | ✓ |
| 7 | Rata – rata waktu perjalanan menggunakan TMB | | ✓ |
| 8 | Rata–rata waktu total perjalanan termasuk menggunakan TMB untuk 1x Perjalanan | | ✓ |
| 9 | Biaya transportasi TMB (per minggu) | | ✓ |
| 10 | Biaya transportasi total termsuk menggunakan TMB (per minggu) | ✓ | |
| 11 | Frekuensi | | ✓ |

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

### 4.4.7 Hubungan antara Perilaku Perjalanan dengan Kepemilikan Kendaraan

Kepemilikan kendaraan bermotor baik mobil maupun motor merupakan karakteristik sosial ekonomi dari penumpang TMB yang dapat mempengaruhi terhadap perilaku perjalanan penumpang TMB. Terdapat 135 responden dengan persentase 100% yang akan dilihat keterkaitannya antara kepemilikan kendaraan bermotor dengan perilaku perjalanan. Adapun aspek perilaku perjalanan yang akan dilihat hubungan/ keterkaitannya yaitu: Moda yang digunakan sebelum dan setelah menggunakan TMB, dan frekuensi menggunakan TMB. Dalam menggunakan analisis *crosstabulation/* tabulasi silang maka akan diketahui apakah antara kepemilikan kendaraan bermotor dengan perilaku perjalanan memiliki hubungan atau tidak.

#### 4.4.7.1 Moda yang Digunakan sebelum Menggunakan TMB dengan Kepemilikan Kendaraan

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara moda yang digunakan sebelum menggunakan TMB dengan kepemilikan kendaraan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara moda yang digunakan sebelum menggunakan TMB dengan kepemilikan kendaraan.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara moda yang digunakan sebelum menggunakan TMB dengan kepemilikan kendaraan.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 13,571 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 18 adalah 28,869. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (13,571 < 28,869). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,757) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara moda yang digunakan sebelum menggunakan TMB dengan kepemilikan kendaraan.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk moda yang digunakan dari tempat asal menuju *shelter* TMB dengan kepemilikan kendaraan terdapat 88 responden yang tidak mempenyai motor maupun mobil yang didominasi oleh menggunakan angkot sebanyak 39 orang dan berjalan kaki sebanyak 29 orang dan untuk responden yang mempunyai 1 motor dan tidak punya mobil paling banyak menggunakan angkot terdapat 18 orang serta untuk yang mempunyai 1 mobil dan 1 motor paling banyak menggunakan angkot terdapat 6 orang. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa moda yang digunakan sebelum naik TMB didominasi oleh menggunakan angkot sebanyak 65 orang dari 135 responden.

#### 4.4.7.2 Moda yang Digunakan setelah Menggunakan TMB dengan Kepemilikan Kendaraan

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara moda yang digunakan setelah menggunakan TMB dengan kepemilikan kendaraan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara moda yang digunakan setelah menggunakan TMB dengan kepemilikan kendaraan.
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara moda yang digunakan setelah menggunakan TMB dengan kepemilikan kendaraan.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 26,036 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada α = 0,05 dengan derajat kebebasan 18 adalah 28,869. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih besar dari pada nilai *chi-square* tabel (26,036 >

28,869). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,099) < 0,05. Maka $H_0$ ditolak dan $H_1$ diterima. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa terdapat hubungan antara moda yang digunakan setelah menggunakan TMB dengan kepemilikan kendaraan.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk moda yang digunakan setelah menggunakan TMB dengan kepemilikan kendaraan terdapat 88 responden yang tidak mempenyai motor maupun mobil yang didominasi dengan berjalan kaki sebanyak 51 orang dan menggunakan angkot sebanyak 28 orang dan untuk responden yang mempunyai 1 motor dan tidak punya mobil paling banyak dengan berjalan kaki sebanyak 22 orang. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa moda yang digunakan setelah menggunakan TMB didominasi dengan berjalan kaki sebanyak 78 orang dari 135 responden.

#### 4.4.7.3 Hubungan antara Frekuensi Menggunakan TMB dengan Kepemilikan Kendaraan

Pada hasil proses *crosstabulation* yaitu tabel *case processing summary*, penumpang TMB yang menjadi responden berjumlah 135 orang. Untuk mengetahui hubungan antara frekuensi menggunakan TMB dengan kepemilikan kendaraan maka dapat dilakukan pengujian hipotesis sebagai berikut:

- $H_1$: Terdapat hubungan antara frekuensi menggunakan TMB dengan kepemilikan kendaraan
- $H_0$: Tidak ada hubungan antara frekuensi menggunakan TMB dengan kepemilikan kendaraan

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *Chi-Square Test* didapatkan bahwa nilai *chi-square* hitung adalah sebesar 12,553 sedangkan nilai *chi-square* tabel pada $\alpha$ = 0,05 dengan derajat kebebasan 12 adalah 21,026. Hasil perhitungan ini menunjukan bahwa *chi-square* hitung lebih kecil dari pada nilai *chi-square* tabel (12,553 < 21,026). Dapat dilihat juga pada *Asymp. Sig. (2-sided)* ternyata nilai probabilitas (0,402) > 0,05. Maka $H_0$ diterima dan $H_1$ ditolak. Dengan demikian dapat disimpulakan bahwa tidak terdapat hubungan antara frekuensi menggunakan TMB dengan kepemilikan kendaraan.

Berdasarkan hasil perhitungan tabel *crosstab* memperlihatkan bahwa untuk frekuensi menggunakan TMB dengan kepemilikan kendaraan terdapat 88

responden yang tidak mempenyai motor maupun mobil yang didominasi frekuensi menggunakan TMB setiap hari terdapat 49 orang dan jarang/kadang – kadang terdapat 36 orang, untuk responden yang mempunyai 1 motor dan tidak punya mobil paling banyak frekuensi menggunakan TMB yaitu jarang/kadang-kadang terdapat 15 orang dan frekuensi setiap hari terdapat 13 orang. Sedangkan untuk yang mempunyai 1 motor dan satu mobil paling banyak menjawab jarang/kadang-kadang sebanyak 9 orang dari 11 responden.

Matriks hubungan antara variabel perilaku perjalanan dengan jenis kelamin responden dapat dilihat pada **Tabel IV-27.**

**Tabel IV-27**
**Hubungan antara Variabel Perilaku Perjalanan dengan Kepemilikan Kendaraan Penumpang TMB Pada Koridor 2 Cicaheum – Cibeureum**

| No | Varibel Perilaku Perjalanan | Kepemilikan Kendaraan | |
|---|---|---|---|
| | | Ada Hubungan | Tidak Ada Hubungan |
| 1 | Moda yang digunakan dari tempat asal menuju shelter TMB | | ✓ |
| 2 | Moda yang digunakan setelah menggunakan TMB | | ✓ |
| 3 | Frekuensi | | ✓ |

*Sumber: Hasil Analisis, 2015*

Dari hasil analisis tabulasi silang *(crosstab)* didapat beberapa karakteristik sosial ekonomi yang memiliki hubungan dengan variabel asal tujuan perjalanan, lokasi naik dan turun TMB, moda yang digunakan (moda) dari tempat asal menuju shelter dan moda (moda) setelah menggunakan TMB untuk mencapai tujuan, waktu tempuh perjalanan, biaya perjalanan dan frekuensi penumpangan TMB. Berikut ini merupakan matriks hubungan antara perilaku perjalanan dengan karakteristik sosial ekonomi dapat dilihat pada **Tabel IV-28**.

**Tabel IV-28**
**Matriks Hubungan antara Karakteristik Sosial Ekonomi dengan Variabel Perilaku Perjalanan TMB Pada Koridor 2 Cicaheum – Cibeureum PP**

| No | Variabel Perilaku Perjalanan | Karakteristik Sosial Ekonomi | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Jenis Kelamin | Jenis Pekerjaan | Usia | Pendidikan Terakhir | Status Dalam Keluarga | Pendapatan |
| 1 | Asal perjalanan | Tidak ada hubungan | Terdapat hubungan 0,015* 12,752** | Terdapat hubungan 0,008* 22,195** | Tidak ada hubungan | Terdapat hubungan 0,002* 21,398** | Terdapat hubungan 0,019* 28,449** |
| 2 | Tujuan perjalanan | Tidak ada hubungan | Terdapat hubungan 0,048* 12,722** | Tidak ada hubungan | Terdapat hubungan 0,025* 19,062** | Terdapat hubungan 0,027* 14,251** | Tidak ada hubungan |
| 3 | Lokasi naik TMB | Tidak ada hubungan | Tidak ada hubungan | Tidak ada hubungan | Terdapat hubungan 0,006* 68,894** | Tidak ada hubungan | Terdapat hubungan 0,021* 96,234** |
| 4 | Lokasi turun dari TMB | Tidak ada hubungan | Tidak ada hubungan | Tidak ada hubungan | Tidak ada hubungan | Tidak ada hubungan | Tidak ada hubungan |
| 5 | Moda yang digunakan dari tempat asal menuju *shelter* TMB | Tidak ada hubungan | Tidak ada hubungan | Tidak ada hubungan | Tidak ada hubungan | Tidak ada hubungan | Tidak ada hubungan |
| 6 | Moda yang digunakan setelah menggunakan TMB | Tidak ada hubungan | Tidak ada hubungan | Tidak ada hubungan | Tidak ada hubungan | Tidak ada hubungan | Tidak ada hubungan |
| 7 | Rata – rata waktu perjalanan menggunakan TMB | Terdapat hubungan 0,037* 8,505** | Tidak ada hubungan | Tidak ada hubungan | Tidak ada hubungan | Tidak ada hubungan | Tidak ada hubungan |

| No | Variabel Perilaku Perjalanan | Karakteristik Sosial Ekonomi | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | Jenis Kelamin | Jenis Pekerjaan | Usia | Pendidikan Terakhir | Status Dalam Keluarga | Pendapatan |
| 8 | Rata – rata waktu Total Perjalanan Termasuk Menggunakan TMB Untuk 1x Perjalanan | Tidak ada hubungan | Tidak ada hubungan | Tidak ada hubungan | Terdapat hubungan 0,036* 17,968** | Tidak ada hubungan | Tidak ada hubungan |
| 9 | Biaya transportasi TMB (per minggu) | Tidak ada hubungan | Tidak ada hubungan | Tidak ada hubungan | Terdapat hubungan 0,034* 26,390** | Tidak ada hubungan | Tidak ada hubungan |
| 10 | Biaya transportasi total termsuk menggunakan TMB (per minggu) | Tidak ada hubungan | Tidak ada hubungan | Tidak ada hubungan | Terdapat hubungan 0,009* 26,456** | Tidak ada hubungan | Terdapat hubungan 0,049* 31,515** |
| 11 | Frekuensi | Terdapat hubungan 0,043* 6,296** | Tidak ada hubungan | Tidak ada hubungan | Tidak ada hubungan | Tidak ada hubungan | Tidak ada hubungan |

*Sumber: Hasil Analisis,2015*

*Ket: (*) Nilai Probabilitas*
*(**) Nilai chi-square* hitung