

JUTEKS - JURNAL TEKNIK SIPIL
E-ISSN: 2621-9786 | P-ISSN: 2527-5496 | DOI prefix: 10.32511

Kajian Karakteristik Preferensi Perjalanan Harian Pengguna Moda Transportasi Pribadi Dan Publik Pada Saat New Normal (Studi Kasus : Kelurahan Paku Jaya - Tangerang Selatan)

Reni Karno Kinasih^{1*}, Adhigma Dite Ridmawan¹
¹Teknik Sipil-Fakultas Teknik-Universitas Mercu Buana, Jakarta Barat

*)Penulis korespondensi (adhigma99@gmail.com)

Abstract

Transportation is an activity of moving something (goods and/or goods) from one place to another, either with or without means. In this context, ownership and use of private and public vehicles can be said to be an alternative for society in meeting movement demands, for example in carrying out daily trips or daily activities and work. However, the pandemic problem used to be one of the causes of the decline in people's daily activities, but now it has started to improve and people's activities are starting to return to normal. This research aims to determine the choice of transportation modes used by the people of Paku Jaya sub-district after the pandemic is over or the new normal and to find out the factors that influence mode users' preferences for daily travel. Data obtained from distributing questionnaires was processed with the help of SPSS software including Chi-Square Test, Cross Tab, and Regression Analysis. It is known that out of 100 respondents, 85 respondents used private vehicles and 15 respondents used public transportation. It is known that variations in gender characteristics, vehicle ownership, and driver's license ownership have significant differences in choosing a mode of transportation. And it is also known that the variables gender, vehicle ownership, and driver's license ownership have a significant influence on mode choice.

Keywords: *New Normal, Mode Choice, Multiple Linear Regression*

Abstrak

Transportasi adalah suatu kegiatan memindahkan sesuatu (barang dan/atau barang) dari suatu tempat ke tempat lain, baik dengan atau tanpa sarana. Dalam konteks ini, kepemilikan dan penggunaan kendaraan pribadi dan umum dapat dikatakan sebagai salah satu alternatif bagi masyarakat dalam memenuhi tuntutan pergerakan contohnya dalam melakukan perjalanan harian atau aktivitas sehari-hari dan bekerja. Namun permasalahan pandemi yang dulu menjadi salah satu penyebab menurunnya aktivitas-aktivitas masyarakat dalam melakukan kegiatan sehari-hari, namun kini sudah mulai membaik dan kegiatan masyarakat mulai kembali normal. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pemilihan moda transportasi yang digunakan oleh masyarakat kelurahan paku jaya pada saat setelah pandemi selesai atau new normal dan mengetahui faktor - faktor yang mempengaruhi preferensi pengguna moda dalam perjalanan harian. Data yang diperoleh dari penyebaran kuesioner diolah dengan bantuan software SPSS meliputi Uji Chi-Square, Cross Tab, dan Analisis Regresi. Diketahui dari 100 responden, 85 responden menggunakan kendaraan pribadi dan 15 responden menggunakan kendaraan umum. Diketahui variasi dari karakter jenis kelamin, kepemilikan kendaraan, dan kepemilikan SIM memiliki perbedaan yang signifikan dalam memilih moda transportasi. Dan juga diketahui bahwa variabel jenis kelamin, kepemilikan kendaraan, dan kepemilikan SIM memiliki pengaruh yang signifikan terhadap pemilihan moda.

Kata kunci: *New Normal, Pemilihan Moda, Regresi Linier Berganda*

Pendahuluan

Transportasi adalah perpindahan barang atau penumpang dari suatu tempat ke tempat lain, di mana produk dipindahkan ke tempat tujuan dibutuhkan. Secara umum transportasi adalah suatu

kegiatan memindahkan sesuatu (barang dan/atau barang) dari suatu tempat ke tempat lain, baik dengan atau tanpa sarana (Bowersox, 1981).

Dengan meningkatnya perkembangan di bidang ekonomi dan bisnis maka pergerakan

transportasi semakin lama semakin pesat. Oleh karena itu guna menunjang pemenuhan kebutuhan masyarakat dalam kegiatan sehari-hari seperti pendidikan, pekerjaan, berbelanja, berwisata, kebudayaan dan lainlain harus mempunyai sistem transportasi yang baik. Dalam peningkatan pelayanan transportasi maka perlu juga diperhatikan beberapa faktor diantaranya transportasi harus aman, murah, nyaman, cepat, handal dan berkesinambungan serta dapat mendukung pembangunan wilayah tersebut. Kinasih (2020) menyebutkan bahwa pengguna transportasi sesungguhnya membeli satu paket layanan, pelanggan yang membeli suatu paket jasa, mengharapkan suatu paket fasilitas atau pelayanan yang baik dan dapat diandalkan. Di bidang transportasi, paket tersebut mencakup kendaraan yang baik, kecepatan, frekuensi, interkoneksi, keselamatan yang dapat diandalkan dan biaya yang relatif terjangkau. Faktor-faktor tersebut harus benar-benar diperhatikan karena transportasi tidak hanya sekedar pemindahan manusia, barang dan atau hewan melintasi ruang. Transportasi yang baik menghubungkan daerah secara efektif dan mempengaruhi peningkatan perekonomian secara signifikan.

Pemilihan moda transportasi sangatlah bergantung pada karakteristik pelaku perjalanan dan interaksi moda tersebut. Banyak peneliti terdahulu yang mengkaji pengaruh karakteristik sosiodemografi masyarakat terhadap preferensi pemilihan modanya, menurut Andriana dkk (2019) karakteristik responden seperti jenis kelamin, usia, pendapatan, alasan, biaya/tarif, dan waktu tempuh sangat mempengaruhi seseorang. Sementara itu Putri dkk (2019) pada perjalanan pelajar yang berpengaruh yaitu pekerjaan orangtua, kepemilikan kendaraan, pendapatan orangtua, waktu perjalanan, dan pelayanan angkutan umum, dan di kalangan mahasiswa faktor yang paling mempengaruhi pilihan moda transportasi mereka dengan persentase sebesar (38%), diikuti oleh biaya (34%), kenyamanan (15%) dan keselamatan/keamanan (13%).

Setelah terjadinya pandemi Covid-19 kemungkinan besar merubah sudut pandang masyarakat dalam memilih moda yang digunakan, seperti yang ditulis oleh Kusumawati dan Widyaningsih (2023) bahwa bus (transportasi umum) merupakan salah satu moda transportasi darat yang banyak dipilih masyarakat untuk melakukan perjalanan jarak pendek, menengah, dan jauh, namun saat ini, popularitas bus sebagai moda transportasi nampaknya semakin meredup.

Metode

Kerangka penelitian adalah konsep yang ada dalam suatu penelitian dengan menghubungkan antara visualisasi satu variabel dengan variabel lainnya,

sehingga ketika melangsungkan penelitian menjadi tersusun secara sistematis dan dapat diterima oleh semua pihak. Kerangka penelitian sangat penting, agar penelitian dapat berlangsung secara sistematis. Berikut adalah tahapan yang dilakukan dalam melakukan analisa penelitian :

1. Identifikasi Masalah
2. Pengumpulan Data
3. Analisis Data
4. Keluaran (*Output*)

Hasil dan Pembahasan

Uji Perbedaan Karakteristik Responden dalam Pemilihan Moda

Pada penelitian ini karakteristik responden (berdasarkan usia, jenis kelamin, pekerjaan, pendapatan, kepemilikan kendaraan, kepemilikan SIM, jarak perjalanan dan waktu perjalanan) merupakan variable (karakteristik yang mempunyai variasi), diperiksa apakah antara karakteristik tersebut memiliki perbedaan ketika memilih suatu moda. Misalnya variable jenis kelamin yang mempunyai 2 variasi (laki-laki dan perempuan) diperiksa apakah antara perempuan dan laki-laki mempunyai perbedaan yang signifikan ketika mereka memilih moda. Begitupun karakteristik sosio demografi lain yang terlibat pada penelitian ini, semua dilakukan uji perbedaan dan pengaruh. Pada penelitian ini, digunakan metode uji crosstab dan Chi-Square.

Uji Chi-Square adalah untuk menguji perbedaan dan pengaruh antara dua buah kelompok sampel yang dikelompokkan menurut kategori atau klasifikasi tertentu. Uji Chi-Square adalah pengujian terhadap keterkaitan antara dua buah variabel hasil perhitungan (Count Data), sehingga dasar pengujian digunakan adalah selisih nilai proporsi dari nilai observasi dengan nilai harapan.

Rumusan hipotesis pada Uji Chi-Square ini adalah sebagai berikut :

Ho : Tidak ada perbedaan antara karakteristik responden dengan pemilihan moda.

Ha : Ada perbedaan pemilihan karakteristik responden dengan pemilihan moda.

Dasar pengambilan keputusan pada uji Chi-Square dalam penelitian ini adalah dengan cara membandingkan antara Chi-Square hitung dengan nilai Chi-Square tabel pada signifikansi 5%, maka pengambilan keputusan adalah sebagai berikut :

- a. Jika nilai Chi Square hitung > Chi Square tabel, maka Ho ditolak dan Ha diterima.
- b. Jika nilai Chi Square hitung < Chi Square tabel, maka Ho diterima dan Ha ditolak.

1. Uji Chi Square Moda dengan Jenis Kelamin

Tabel 1. Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	7.715 ^a	1	.005		
Continuity Correction ^b	6.235	1	.013		
Likelihood Ratio	8.083	1	.004		
Fisher's Exact Test				.010	.006
Linear-by-Linear Association	7.638	1	.006		
N of Valid Cases	100				

a. 0 cells (0.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 7.05.
 b. Computed only for a 2x2 table

Berdasarkan tabel Chi-Square Tests diatas diketahui nilai Chi Square hitung adalah sebesar 7.715. Karena nilai chi square hitung 7.715 > chi square tabel 3.841 maka dapat disimpulkan bahwa Ho ditolak dan Ha diterima. Lebih spesifik, dari uji Chi-Square ini diketahui berarti ada perbedaan pengaruh yang signifikan antara perempuan dan laki-laki dalam memilih moda transportasi.

2. Uji Chi Square Moda dengan Usia

Tabel 2. Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	6.154 ^a	3	.104
Likelihood Ratio	7.873	3	.049
Linear-by-Linear Association	.288	1	.592
N of Valid Cases	100		

a. 3 cells (37.5%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .90.

Berdasarkan tabel output Chi Square Test diatas dapat diketahui nilai chi square hitung adalah sebesar 6.154 Selanjutnya mencari nilai Chi Square tabel untuk df 3 pada signifikansi 5% pada distribusi nilai Chi Square tabel statistik, maka didapat nilai chi square tabel sebesar 7.815

Karena nilai Chi Square hitung 6.154 < chi square tabel 7.815, maka dapat disimpulkan bahwa Ho diterima dan Ha ditolak. Dari uji Chi-Square ini diketahui berarti ada perbedaan pengaruh yang signifikan antara kelompok usia dalam memilih moda transportasi.

3. Uji Chi Square Moda dengan Pekerja

Tabel 3. Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	4.183 ^a	3	.242
Likelihood Ratio	3.187	3	.364
Linear-by-Linear Association	1.432	1	.231
N of Valid Cases	100		

a. 5 cells (62.5%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .15.

Berdasarkan tabel Chi-Square Tests diatas diketahui nilai Chi-Square hitung adalah sebesar 4.183. selanjutnya mencari nilai Chi-Square tabel untuk df 3 pada signifikansi 5% atau 0.05 pada distribusi

nilai Chi-Square tabel statistik. Maka didapat Chi-Square tabel sebesar 7.815

Karena nilai chi square hitung 4.183 < chi square tabel 7.815 maka dapat disimpulkan bahwa Ho diterima dan Ha ditolak. Sehingga dapat diartikan bahwa tidak ada perbedaan pengaruh yang signifikan antara kelompok pekerjaan dalam memilih moda transportasi.

4. Uji Chi Square Moda dengan Pendapatan

Tabel 4. Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	.830 ^a	3	.842
Likelihood Ratio	.665	3	.881
Linear-by-Linear Association	.171	1	.679
N of Valid Cases	100		

a. 3 cells (37.5%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .45.

Berdasarkan tabel Chi-Square Tests diatas diketahui bahwa nilai Chi-Square hitung adalah sebesar 0.830. Selanjutnya mencari nilai Chi-Square tabel untuk df 3 pada signifikansi 5% atau 0.05 pada distribusi nilai Chi-Square tabel statistik. Maka didapat chi square tabel sebesar 7.815

Karena nilai chi square hitung 0.830 < chi square tabel 7.815 maka dapat disimpulkan bahwa Ho diterima dan Ha ditolak. Sehingga dapat diartikan bahwa tidak ada perbedaan yang signifikan antara kelompok penghasilan responden dalam memilih moda transportasi.

5. Uji Chi Square Moda dengan Kepemilikan Kendaraan

Tabel 5. Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	22.676 ^a	1	.000		
Continuity Correction ^b	18.996	1	.000		
Likelihood Ratio	16.888	1	.000		
Fisher's Exact Test				.000	.000
Linear-by-Linear Association	22.449	1	.000		
N of Valid Cases	100				

a. 1 cells (25.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 2.10.

b. Computed only for a 2x2 table

Berdasarkan tabel Chi-Square Tests diatas diketahui nilai Chi-Square hitung adalah sebesar 22.676. selanjutnya mencari nilai Chi-Square tabel untuk df 1 pada signifikansi 5% atau 0.05 pada distribusi nilai Chi-Square tabel statistik. Maka didapat Chi-Square tabel sebesar 3.841

Karena nilai chi square hitung 22.676 > chi square tabel 3.841 maka dapat disimpulkan bahwa Ho ditolak dan Ha diterima. Sehingga dapat diartikan bahwa ada perbedaan pengaruh yang signifikan antara responden yang memiliki kendaraan pribadi dan responden yang tidak memiliki kendaraan pribadi dalam memilih moda transportasi.

6. Uji Chi Square Moda dengan Kepemilikan SIM

Tabel 6. Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	10.096 ^a	1	.001		
Continuity Correction ^b	8.063	1	.005		
Likelihood Ratio	8.597	1	.003		
Fisher's Exact Test				.004	.004
Linear-by-Linear Association	9.995	1	.002		
N of Valid Cases	100				

a. 1 cells (25.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 3.30.

b. Computed only for a 2x2 table

Berdasarkan tabel Chi-Square Tests diatas diketahui nilai Chi-Square hitung adalah sebesar 10.096. selanjutnya mencari nilai Chi-Square tabel untuk df 1 pada signifikansi 5% atau 0.05 pada distribusi nilai Chi-Square tabel statistik. Maka didapat Chi-Square tabel sebesar 3.841

Karena nilai chi square hitung $10.096 >$ chi square tabel 3.841 maka dapat disimpulkan bahwa H_0 ditolak dan H_a diterima. Sehingga dapat diartikan bahwa ada perbedaan yang signifikan antara responden yang memiliki SIM dan responden yang tidak memiliki SIM dalam memilih moda transportasi.

7. Uji Chi Square Moda dengan Tujuan Perjalanan

Tabel 7. Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	.822 ^a	2	.663
Likelihood Ratio	.656	2	.720
Linear-by-Linear Association	.372	1	.542
N of Valid Cases	100		

a. 3 cells (50.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .45.

Berdasarkan tabel Chi-Square Tests diatas diketahui bahwa nilai Chi-Square hitung adalah sebesar 0.822. selanjutnya mencari nilai Chi-Square tabel untuk df 2 pada signifikansi 5% atau 0.05 pada distribusi nilai Chi-Square tabel statistik. Maka didapat Chi-Square tabel sebesar 5.991

Karena nilai chi square hitung $0.822 <$ chi square tabel 5.991 maka dapat disimpulkan bahwa H_0 diterima dan H_a ditolak. Sehingga dapat diartikan bahwa tidak ada perbedaan yang signifikan antara responden yang mempunyai tujuan perjalanan utama bekerja, responden yang bertujuan ke sekolah/ kampus dan responden yang bertujuan ke tempat lain dalam memilih moda transportasi.

8. Uji Chi Square Moda dengan Jarak Pejalan

Tabel 8. Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	.999 ^a	2	.607
Likelihood Ratio	1.054	2	.590
Linear-by-Linear Association	.107	1	.743
N of Valid Cases	100		

a. 2 cells (33.3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 1.95.

Berdasarkan tabel Chi-Square Tests diatas diketahui bahwa nilai Chi-Square hitung adalah sebesar 0.999. selanjutnya mencari nilai Chi-Square tabel untuk df 2 pada signifikansi 5% atau 0.05 pada distribusi nilai Chi-Square tabel statistik. Maka didapat Chi-Square tabel sebesar 5.991

Karena nilai chi square hitung $0.999 <$ chi square tabel 5.991 maka dapat disimpulkan bahwa H_0 diterima dan H_a ditolak. Sehingga dapat diartikan bahwa tidak ada perbedaan yang signifikan antara responden yang harus menempuh jarak 2-3 km, menempuh 3-4 km dan yang menempuh $>$ 5km dalam memilih moda transportasi.

9. Uji Chi Square Moda dengan Waktu Perjalanan

Tabel 9. Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	2.329 ^a	2	.312
Likelihood Ratio	2.418	2	.299
Linear-by-Linear Association	2.203	1	.138
N of Valid Cases	100		

a. 2 cells (33.3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 3.75.

Berdasarkan tabel Chi-Square Tests diatas diketahui bahwa nilai Chi-Square hitung adalah sebesar 2.329. selanjutnya mencari nilai Chi-Square tabel untuk df 2 pada signifikansi 5% atau 0.05 pada distribusi nilai Chi-Square tabel statistik. Maka didapat chi square tabel sebesar 5.991.

Karena nilai chi square hitung $2.329 <$ chi square tabel 5.991 maka dapat disimpulkan bahwa H_0 diterima dan H_a ditolak. Sehingga dapat diartikan bahwa tidak ada perbedaan yang signifikan antara responden yang harus menempuh 15 menit, 20 menit dan $>$ 30 menit dalam memilih moda transportasi.

10. Uji Chi Square Moda dengan Keamanan Perjalanan

Tabel 10. Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	.003 ^a	1	.956		
Continuity Correction ^b	.000	1	1.000		
Likelihood Ratio	.003	1	.956		
Fisher's Exact Test				1.000	.718
Linear-by-Linear Association	.003	1	.956		
N of Valid Cases	100				

a. 1 cells (25.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 1.05.

b. Computed only for a 2x2 table

Berdasarkan tabel Chi-Square Tests diatas diketahui bahwa nilai Chi-Square hitung adalah sebesar 0.003. selanjutnya mencari nilai Chi-Square tabel untuk df 1 pada signifikansi 5% atau 0.05 pada distribusi nilai Chi-Square tabel statistik. Maka didapat Chi-Square tabel sebesar 3.841 Karena nilai chi square hitung $0.003 < \text{chi square tabel } 3.841$ maka dapat disimpulkan bahwa H_0 diterima dan H_a ditolak. Sehingga dapat diartikan bahwa tidak ada perbedaan yang signifikan antara kelompok yang mementingkan amanan dan kelompok yang tidak mementingkan keamanan dalam memilih moda transportasi.

11. Uji Chi Square Moda dengan Keamanan Perjalanan

Tabel 11. Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)	Exact Sig. (2-sided)	Exact Sig. (1-sided)
Pearson Chi-Square	.327 ^a	1	.568		
Continuity Correction ^b	.000	1	1.000		
Likelihood Ratio	.284	1	.594		
Fisher's Exact Test				.484	.484
Linear-by-Linear Association	.324	1	.569		
N of Valid Cases	100				

a. 2 cells (50.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is .60.

b. Computed only for a 2x2 table

Berdasarkan tabel Chi-Square Tests diatas diketahui bahwa nilai Chi-Square hitung adalah sebesar 0.327. selanjutnya mencari nilai Chi-Square tabel untuk df 1 pada signifikansi 5% atau 0.05 pada distribusi nilai Chi-Square tabel statistik. Maka didapat Chi-Square tabel sebesar 3.841 Karena nilai chi square hitung $0.327 < \text{chi square tabel } 3.841$ maka dapat disimpulkan bahwa H_0 diterima dan H_a ditolak. Sehingga dapat diartikan bahwa tidak ada perbedaan yang signifikan antara kelompok yang mementingkan kenyamanan dan kelompok yang tidak mementingkan kenyamanan dalam memilih moda transportasi.

Tabel 12. Contingency Coefficient

No.	Variabel * Moda	Chi Square	q	Assimp sig.	Contingency Coefficient
1	Jenis Kelamin	7.715	0.05	0.005	0.268
2	Usia	6.154	0.05	0.104	0.241
3	Kepemilikan Pekerjaan	4.183	0.05	0.242	0.200
4	Penghasilan	0.830	0.05	0.842	0.091
5	Kepemilikan Kendaraan	22.676	0.05	0.000	0.430
6	Kepemilikan SIM	10.096	0.05	0.001	0.303
7	Tujuan Perjalanan	0.822	0.05	0.663	0.090
8	Jarak Perjalanan	0.999	0.05	0.607	0.099
9	Waktu Perjalanan	2.239	0.05	0.312	0.151
10	Keamanan	0.003	0.05	0.956	0.005
11	Kenyamanan	0.327	0.05	0.568	0.057

Tabel 4.49 menunjukkan keeratan hubungan antara variabel terikat dengan variabel bebas. Artinya dari hasil analisis crosstab diatas dapat dijelaskan bahwa : variabel yang memiliki keterkaitan paling erat dalam mempengaruhi preferensi pemelihan moda adalah variabel kepemilikan kendaraan. Hal ini deketahui dari nilai contingency coefficient sebesar 0.430, didukung dengan hasil kuesioner responden banyak memiliki kendaraan pribadi, maka responden cenderung lebih memilih kendaraan pribadi dibanding dengan kendaraan umum. Hal ini dapat dilihat dari total responden sebanyak 100 orang, 86% responden memiliki kendaraan pribadi, sehingga faktor ini mempengaruhi pemilihan moda dalam perjalanan harian pada saat new normal di wilayah Kelurahan Paku Jaya.

Analisis Regresi

Regresi adalah metode analisis statistik yang digunakan untuk melihat hubungan antara dua atau lebih variabel. Hubungan tersebut bersifat fungsional dan disajikan dalam bentuk matematis. Pada analisis regresi, variabel dibedakan menjadi dua bagian, yaitu variabel respons (response variable) atau biasa juga disebut variabel bergantung (dependent variable), dan variabel explanatory atau biasa disebut penduga (predictor variable) atau disebut juga variabel bebas (independent variable). Sebelum mengambil keputusan, terlebih dahulu membuat hipotesis sebagai berikut:

- Jika $t_{hitung} > t_{tabel}$ maka H_0 ditolak artinya ada pengaruh yang signifikan.
- Jika $t_{hitung} < t_{tabel}$ maka H_0 diterima artinya tidak ada pengaruh yang signifikan.

1. Analisis untuk hasil regresi tabel “Model Summary”

Tabel 13. Model Summary Hasil Uji Regresi

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.864 ^a	.747	.739	.109

a. Predictors: (Constant), Kepemilikan SIM, Kepemilikan Kendaraan, Jenis Kelamin

Dari tabel 4.51, menjelaskan besarnya persentase pengaruh variabel bebas (independent) terhadap variabel terikat (dependent). Nilai korelasi atau tingkat hubungan antarvariabel (R) yaitu sebesar 0.864. Dan besar koefisien determinasi (R Square) sebesar 0.747, yang mengandung arti bahwa pengaruh variabel bebas terhadap variabel terikat adalah sebesar 74.7% sedangkan sisanya yaitu 25,3% dipengaruhi oleh variabel lain. Dengan demikian variabel pada penelitian yang memberikan pengaruh yang signifikan terhadap pemilihan moda adalah variabel jenis kelamin, kepemilikan kendaraan, dan kepemilikan SIM.

2. Analisis untuk hasil tabel “ANNOVA”

Tabel 14. ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	3.382	3	1.127	94.315	.000 ^b
	Residual	1.148	96	.012		
	Total	4.530	99			

a. *Dependent Variable:* Transportasi yang dipilih

b. Predictors: (Constant), Kepemilikan SIM, Kepemilikan Kendaraan, Jenis Kelamin

Berdasarkan tabel anova diatas dapat disimpulkan nilai variabel bebas (indepent) dapat atau tidak menjelaskan nilai variabel terikat (dependent) dengan melihat besarnya nilai F. derajat kepercayaan yang digunakan adalah 0.05, apabila nilai Fhitung < Ftabel maka hipotesis menyatakan bahwa semua variabel independen secara simultan tidak berpengaruh terhadap variabel dependen.

Dari hasil analisis tabel diatas didapat Fhitung sebesar 94.315 dengan nilai signifikansi (sig.) 0.000, jadi nilai Fhitung 94.315 > Ftabel 2.70 sedangkan besar signifikansi 0.000 < 0.05 maka Ho ditolak dan Ha diterima, yang berarti variabel bebas (independent) berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat (dependent).

Tabel 15. Coefficients Hasil Uji Regresi

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
(Constant)	.418	.046		9.017	.000
Jenis Kelamin	.116	.025	.273	4.699	.000
Kepemilikan Kendaraan	.427	.035	.696	12.347	.000
Kepemilikan SIM	.061	.032	.119	1.902	.060

a. *Dependent Variable:* Transportasi yang dipilih

Dari tabel Coefficients, kolom B pada Constant adalah 0.418, sedangkan jenis kelamin adalah 0.116, kepemilikan kendaraan adalah 0.427, kepemilikan SIM adalah 0.061. Sehingga persamaan regresinya adalah sebagai berikut :

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 \\ = 0.418 + 0.116 X_1 + 0.427 X_2 + 0.061 X_3$$

Pada persamaan diatas, tanda (+) menandakan arah hubungan yang searah sedangkan tanda (-) menunjukkan arah hubungan yang berbanding terbalik antara variabel bebas dengan variabel terikat.

- Nilai konstanta sebesar 0.418 artinya pemilihan moda sebesar 0.418.
- Koefisien regresi X1 sebesar 0.116 artinya jika terjadi pertambahan 1 satuan pada jenis kelamin, maka pemilihan jenis moda akan meningkat 0.116 satuan dengan asumsi X lainnya tetap.
- Koefisien regresi X2 sebesar 0.427 artinya jika terjadi pertambahan 1 satuan pada kepemilikan kendaraan, maka pemilihan jenis moda akan meningkat 0.427 satuan dengan asumsi X lainnya tetap.
- Koefisien regresi X3 sebesar 0.061 artinya jika terjadi pertambahan 1 satuan pada kepemilikan SIM, maka pemilihan jenis moda akan meningkat 0.061 satuan dengan asumsi X lainnya tetap.

Kesimpulan

- Moda transportasi alternatif paling banyak digunakan oleh masyarakat kelurahan paku jaya pada saat setelah pandemi atau new normal yaitu kendaraan pribadi sebanyak 85 responden (85%) dari 100 sebaran kuesioner, dan 15 responden (15%) menggunakan transportasi publik.
- Faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi pada saat setelah pandemi atau new normal di wilayah Kelurahan Paku Jaya adalah jenis kelamin, kepemilikan kendaraan, dan kepemilikan SIM. Berdasarkan hasil dari analisis crosstab variabel yang memiliki keterkaitan paling erat dalam mempengaruhi preferensi pemilihan moda adalah variabel kepemilikan kendaraan.
- Model pemilihan moda transportasi yang digunakan masyarakat kelurahan paku jaya adalah $= 0.418 + 0.116 X_1 + 0.427 X_2 + 0.061 X_3$. dan hasil dari analisis crosstab variabel yang memiliki keterkaitan paling erat dalam mempengaruhi preferensi pemilihan moda adalah variabel kepemilikan kendaraan.

Saran

Dalam penelitian ini terdapat saran kepada peneliti selanjutnya dan masyarakat kelurahan paku jaya, antara lain :

- Untuk penelitian selanjutnya sebaiknya dilakukan di beberapa lokasi atau wilayah yang berbeda agar data yang diperoleh semakin valid

dan sebaiknya penyebaran kuesioner dilakukan kepada responden yang lebih banyak lagi.

2. Berdasarkan hasil penelitian ini jenis kelamin, kepemilikan kendaraan dan kepemilikan SIM mempengaruhi pemilihan moda masyarakat maka sebaiknya transportasi umum diperbaiki sehingga memenuhi harapan masyarakat berbasis gender, dan memiliki karakteristik fleksibilitas dan kenyamanan yang mendekati karakteristik kendaraan pribadi.

Daftar Pustaka

- Adirinekso, G. P. (2016). Karakteristik Penggunaan Pelaku Perjalanan Dalam Pemilihan Moda Transportasi Pekerja di Kota Jakarta Barat. *Jurnal Riset Manajemen dan Bisnis*, 11(1), 73-89.
- Baidoo, I. K., & Nyarko, E. (2015). Stated preference modeling for a preferred transportation mode. *Methodology*, 5(1).
- Djakfar, L., Indriastuti, A. K., & Nasution, A. S. B. (2010). Studi karakteristik dan model pemilihan moda angkutan mahasiswa menuju kampus (sepeda motor atau angkutan umum) di Kota Malang. *Rekayasa Sipil*, 4(1), 37-51.
- Imtiyas, S., Putri, R. A., & Rini, E. F. (2019). Faktor-faktor yang Mempengaruhi Pemilihan Moda Bermotor Anak dalam Mengakses Sekolah Dasar di Kota Surakarta. *Region: Jurnal Pembangunan Wilayah Dan Perencanaan Partisipatif*, 14(1), 13-36.
- Kinasih, R. K., Putri, M. D. R., & Nabila, N. (2020). Modified Zero Overloading Policy Impact to Pavement's Service Life. *Engineering, Mathematics and Computer Science (EMACS) Journal*, 2(2), 41-46.
- Kök, G. T., & Deveci, D. A. FREIGHT TRANSPORT MODE CHOICE WITH STATED PREFERENCE METHOD: A SYSTEMATIC LITERATURE REVIEW. *Mersin University Journal of Maritime Faculty*, 1(1), 17-29.
- Kusumawati, N. R. & Widyaningsih, N., 2023. City Bus Inter-City and Inter-Provincial Traveller Safety Analysis in Jakarta until Solo Province. *International Journal of Engineering Research and Advanced Technology (IJERAT)*, IX (10), pp. 1-8.
- Nasir, A. A. (2017). Analisis Pemilihan Moda Angkutan Umum Dalam Menunjang Kegiatan Sosioekonomi Masyarakat di Kota Enrekang (Doctoral dissertation, universitas Islam Negeri Alauddin Makassar).
- Nur, N. K., Samang, L., Ramli, M. I., & Hamid, S. (2018). STUDI PREFERENSI TRANSFORMASI MODA ANGKUTAN PRIBADI BERBASIS BIAYA PERJALANAN DAN WAKTU PERJALANAN.
- Rangkuti, M. S., & Sugiri, A. (2014). Kajian Karakteristik Preferensi Penggunaan Moda transportasi Pribadi dan Publik Kasus: Perjalanan Harian ke UNDIP Tembalang. *Teknik PWK (Perencanaan Wilayah Kota)*, 3(4), 880-894.
- Rosnaeni, R., & Buchori, I. (2017). Analisis Pemilihan Moda Transportasi Penduduk Kelurahan Pabuaran-Cibinong Pasca Pengoperasian Kereta Komuter (KRL) Jalur Nambo (Cibinong)–Citayam–Jakarta. *Jurnal Pembangunan Wilayah dan Kota*, 13(4), 503-517.
- Saputra, R., Anggraini, R., & Isya, M. (2017). Analisa Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pemilihan Moda Menuju Tempat Kerja Menggunakan Metode Analytic Hierarchy Process. *Jurnal Teknik Sipil*, 1(1), 99-218.