

ANALISIS FAKTOR PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI DI TERMINAL PENGGARON KOTA SEMARANG

TUGAS AKHIR

TP62125



Disusun Oleh:

LARAS ASTRING TYAS

31201700030

**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG
SEMARANG
2023**

ANALISIS FAKTOR PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI DI TERMINAL PENGGARON KOTA SEMARANG

**TUGAS AKHIR
TP62125**

Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat untuk Memperoleh Gelar
Sarjana Perencanaan Wilayah dan Kota



Disusun Oleh:
LARAS ASTRING TYAS

31201700030

**PROGRAM STUDI PERENCANAAN WILAYAH DAN KOTA
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS ISLAM SULTAN AGUNG
SEMARANG
2023**

LEMBAR PERNYATAAN BEBAS PLAGIASI

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Laras Astrining Tyas
NIM : 31201700030
Status : Mahasiswa Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota,
Fakultas Teknik, Universitas Islam Sultan Agung

Dengan ini menyatakan bahwa Tugas Akhir Skripsi saya dengan judul “Analisis Faktor Pemilihan Moda Transportasi di Terminal Penggaron Kota Semarang” adalah karya ilmiah yang bebas dari plagiasi, jika di kemudian hari terbukti terdapat plagiasi dalam Tugas Akhir ini, maka saya bersedia untuk menerima sanksi sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Demikian surat pernyataan ini saya buat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 17 Februari 2023

Yang menyatakan,



Laras Astrining Tyas

NIM. 31201700030

Pembimbing I

Dr. Hj. Mila Karmilah, S.T., M.T
NIK 210298024

Pembimbing II

Ir. H. Rachmat Mudiyono, M.T., Ph.D
NIK. 210293018

HALAMAN PENGESAHAN

ANALISIS FAKTOR PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI DI TERMINAL PENGARON KOTA SEMARANG

Tugas Akhir ini diajukan kepada:
Program Studi Perencanaan Wilayah Dan Kota, Fakultas Teknik
Universitas Islam Sultan Agung Semarang



Oleh

LARAS ASTRINING TYAS
31201700030

Tugas Akhir ini Telah berhasil dipertahankan di hadapan Dosen Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Perencanaan Wilayah Dan Kota pada tanggal 17 Februari 2023

DEWAN PENGUJI

Dr. Hj. Mila Karmilah, S.T., M.T. Pembimbing I
NIK. 210298024

Ir. H. Rachmat Mudiyo, M.T., Ph.D Pembimbing II
NIK. 210293018

Ir. Hj. Eppy Yuliani, M.T. Penguji
NIK. 220203034


08/02/2023


8/2/23

Mengetahui,

Dekan Fakultas Teknik
Universitas Islam Sultan Agung


Ir. H. Rachmat Mudiyo, M.T., Ph.D
NIK. 210293018

Ketua Program Studi
Perencanaan Wilayah dan Kota


Dr. Hj. Mila Karmilah, S.T., M.T.
NIK. 210298024

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat, taufiq, serta hidayahnya sehingga penyusun dapat menyelesaikan laporan Tugas Akhir dengan tepat waktu. Sholawat serta salam semoga senantiasa tercurahkan kepada junjungan kita, Nabi Muhammad SAW yang telah menunjukkan kepada kita semua jalan yang lurus. Dengan selesainya laporan Tugas Akhir ini tidak terlepas dari bantuan semua pihak. Sehingga pada kesempatan ini penyusun ingin menyampaikan terimakasih kepada semua pihak yang telah membantu dalam proses penyelesaian laporan ini, yaitu:

1. Ir. H. Rachmat Mudyono, MT, Ph.D selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Islam Sultan Agung Semarang dan selaku dosen pembimbing II yang telah bersedia meluangkan waktu, tenaga dan pikiran selama bimbingan sampai sidang dilaksanakan serta perbaikan laporan ini;
2. Dr. Hj. Mila Karmilah S.T, M.T selaku Ketua Program Studi Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota Universitas Islam Sultan Agung Semarang, koordinator TA dan dosen pembimbing I yang telah bersedia meluangkan waktu, tenaga dan pikiran selama bimbingan sampai sidang dilaksanakan serta perbaikan laporan ini;
3. Ir. Hj. Eppy Yuliani, M.T. selaku dosen penguji yang telah bersedia meluangkan waktunya dan memberikan masukan yang sangat bermanfaat untuk menyempurnakan laporan ini;
4. Seluruh dosen Program Studi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Universitas Islam Sultan Agung Semarang yang telah memberikan ilmu dan wawasan selama penulis menempuh perkuliahan;
5. BAP Fakultas Teknik UNISSULA yang sudah memberikan pelayanan administrasi yang baik;
6. Rekan seperjuangan Planoligi Angkatan 2017;
7. Semua pihak yang telah membantu dalam penyusunan laporan Tugas Akhir ini, yang tidak dapat disebutkan satu persatu;
8. Last but not least, Kedua orang tua dan saudara-saudaraku, yang senantiasa dirindukan, selalu memberikan dukungan, motivasi serta mencurahkan doanya untuk penulis.

Penulis menyadari bahwa laporan Tugas Akhir ini jauh dari kesempurnaan. Maka dari itu, penulis mengharap kritik dan saran yang bersifat membangun dari pembaca. Semoga laporan

Tugas Akhir ini dapat bermanfaat bagi berbagai pihak dan pembaca secara umum dan khususnya mahasiswa Prodi Perencanaan Wilayah dan Kota, Fakultas Teknik Universitas Islam Sultan Agung.

Semarang, 17 Februari 2023



Laras Astrining Tyas



LEMBAR PERSEMBAHAN

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

كُنْتُمْ خَيْرَ أُمَّةٍ أُخْرِجَتْ لِلنَّاسِ تَأْمُرُونَ بِالْمَعْرُوفِ وَتَنْهَوْنَ عَنِ الْمُنْكَرِ
وَتُؤْمِنُونَ بِاللَّهِ وَلَوْ آمَنَ أَهْلُ الْكِتَابِ لَكَانَ خَيْرًا لَهُمْ مِنْهُمُ الْمُؤْمِنُونَ
وَأَكْثَرُهُمُ الْفَاسِقُونَ

“Kamu adalah umat yang terbaik yang dilahirkan untuk manusia, menyuruh kepada yang ma'ruf, dan mencegah dari yang munkar, dan beriman kepada Allah. Sekiranya Ahli Kitab beriman, tentulah itu lebih baik bagi mereka, di antara mereka ada yang beriman, dan kebanyakan mereka adalah orang-orang yang fasik” (Q.S. Ali 'Imran:110)

وَلَا تَهِنُوا وَلَا تَحْزَنُوا وَأَنْتُمْ الْأَعْلَوْنَ إِنْ كُنْتُمْ مُؤْمِنِينَ

Dan janganlah kamu (merasa) lemah, dan jangan (pula) bersedih hati, sebab kamu paling tinggi (derajatnya), jika kamu orang beriman (Q.S. Ali 'Imran:139)

Kupersembahkan Tugas Akhir Ini Untuk:

1. *Kedua orang tua tercinta, Bapak Sutiyono dan Ibu Suciati yang tiada hentinya selalu memberikan doa, semangat, dorongan, nasehat dan kasih sayang serta pengorbanan yang tak tergantikan hingga saya selalu kuat menjalani rintangan dalam hidup ini;*
2. *Kakak tersayang, Vivin Setya Ning Tyas yang senantiasa memberikan semangat dan dukungan kepada penulis*
3. *Keluarga besar Mbah Kasmuri, terimakasih untuk doa, motivasi, semangat dan dukungannya yang diberikan*
4. *Ibu Dr. Hj. Mila Karmilah, S.T., M.T. dan Bapak Ir. H. Rachmad Mudiyo, M.T., Ph.D selaku dosen pembimbing Tugas Akhir yang telah memberikan bimbingan, dukungan serta nasihat selama masa asistensi dengan sabar dan tak kenal pamrih*
5. *Sahabat sahabat saya yang selalu memberikan support, menyalurkan semangat dan membantu peneliti dalam menyelesaikan hambatan yang ada untuk menyelesaikan Tugas Akhir*
6. *Teman-teman Angkatan 2017 yang selalu memberikan dukungan dan masukan kepada penulis sehingga menjadikan kekuatan tersendiri bagi penulis untuk dapat menyelesaikan Tugas Akhir. Terimakasih telah memberi warna di masa perkuliahan yang tidak lepas dari suka dan duka yang pernah dilalui dan dirasakan bersama.*

Berbagai pihak yang tidak bisa disebutkan satu persatu dalam persembahan ini.

PERNYATAAN PERSETUJUAN UNGGAH KARYA ILMIAH

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama	: Laras Astrining Tyas
NIM	: 31201700030
Program Studi	: Perencanaan Wilayah dan Kota
Fakultas	: Fakultas Teknik

Dengan ini menyerahkan karya ilmiah berupa Tugas Akhir dengan judul:

ANALISIS FAKTOR PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI DI TERMINAL PENGGARON KOTA SEMARANG

Dan menyetujuinya menjadi hak milik Universitas Islam Sultan Agung serta memberikan Hak Bebas Royalti Non-eksklusif untuk disimpan, dialihmediakan, dikelola dalam pangkalan data, dan dipublikasikan di internet atau media lain untuk kepentingan akademis selama tetap mencantumkan nama penulis sebagai pemilik Hak Cipta.

Pernyataan ini saya buat dengan sungguh-sungguh. Apabila di kemudian hari terdapat pelanggaran Hak Cipta/Plagiarisme dalam karya ilmiah ini, maka segala bentuk tuntutan hukum yang timbul akan saya angung secara pribadi tanpa melibatkan pihak Universitas Islam Sultan Agung.

Semarang, 17 Februari 2023

Yang menyatakan,



Laras Astrining Tyas

Abstrak

Kota Semarang merupakan ibukota Provinsi Jawa Tengah dengan jumlah penduduk sebesar 1,79 juta jiwa. Pergerakan penduduk juga akan semakin cepat seiring dengan berkembangnya pusat ekonomi, sosial dan transportasi. Hal tersebut akan berdampak pada tingginya arus lalu lintas yang mengakibatkan kemacetan apabila tidak diimbangi dengan tersedianya fasilitas transportasi yang aman dan nyaman. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi minat dalam menggunakan angkutan umum dan juga untuk mengetahui faktor terbesar yang berpengaruh dalam pemilihan penggunaan moda angkutan umum di Terminal Penggaron. Metode analisis yang digunakan yaitu Model Analisis Regresi Linear Berganda. Tahapan-tahapan penelitian terdiri dari pemilihan Faktor, pengumpulan data dengan menyebarkan kuesioner kepada 332 responden yang kemudian dianalisis dengan menggunakan SPSS. Hasil penelitian menunjukkan mayoritas responden merupakan perempuan di usia 18-45 tahun yang merupakan pegawai swasta dan pelajar/mahasiswa dengan pendapatan sebesar Rp.1.500.000 – Rp.2.500.000. Berdasarkan analisis regresi linear berganda, dalam menggunakan Bus Jateng terdapat 7 variabel yang berpengaruh, dan 9 variabel yang berpengaruh dalam menggunakan Bus, 11 variabel yang memengaruhi pemilihan penggunaan angkot/trayek dan sebesar 6 variabel berpengaruh dalam pemilihan moda angkutan lainnya (ojek) di Terminal Penggaron

Kata Kunci: Angkutan Umum, Faktor Pemilihan Moda, Terminal Penggaron

Abstract

Semarang City is the capital of Central Java Province with a population of 1.79 million. Population movement will also accelerate along with the development of economic, social and transportation. This will have an impact on the high traffic flow that results in congestion if not balanced with the availability of safe and comfortable transportation facilities. This study aims to analyze the factors that influence interest in using public transport and also to determine the biggest factor that influences the selection of the use of public transport modes at Penggaron Terminal. The analysis method used is the Multiple Linear Regression Analysis Model. The stages of the study consisted of factor selection, data collection by distributing questionnaires to 332 respondents who were then analyzed using SPSS. The results showed that the majority of respondents were women aged 18-45 years who were private employees and students with an income of Rp.1,500,000 - Rp.2,500,000. Based on multiple linear regression analysis, in using the Central Java Bus there are 7 influential variables, and 9 variables that influence the use of buses, 11 variables that influence the selection of the use of angkot / route and 6 variables influence the selection of other modes of transportation (ojek) at Penggaron Terminal.

Keywords: public transportation, Faktors mode choice, Terminal Penggaron

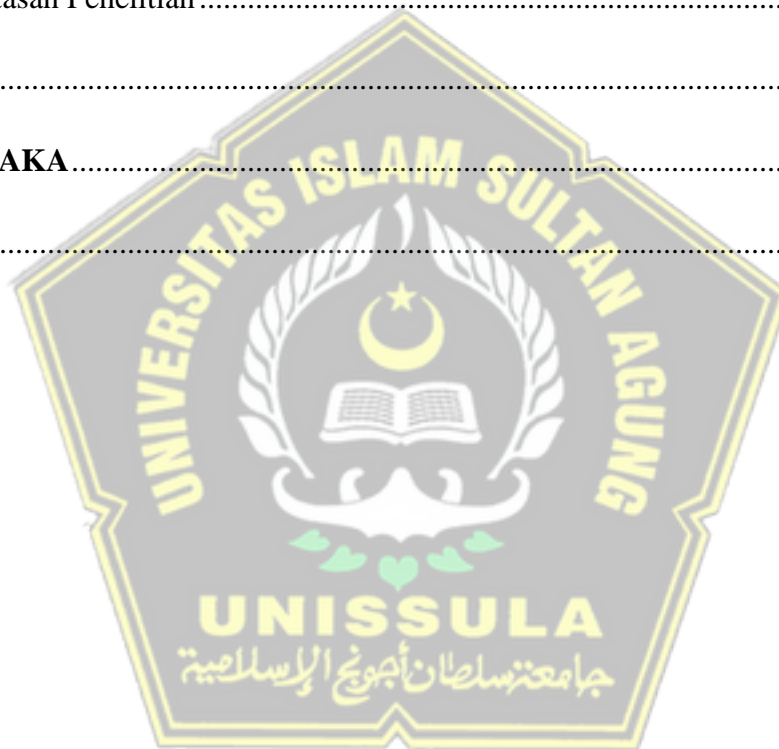
DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	3
LEMBAR PERSEMBAHAN	7
DAFTAR ISI	10
DAFTAR TABEL	14
DAFTAR GAMBAR	15
BAB I	16
PENDAHULUAN	16
1.1 Latar Belakang.....	16
1.2 Rumusan Masalah.....	18
1.3 Tujuan Dan Sasaran.....	19
3.1 Tujuan.....	19
3.2 Sasaran.....	19
1.4 Ruang Lingkup.....	19
1.4.1 Ruang Lingkup Materi.....	19
1.4.2 Ruang Lingkup Wilayah Studi.....	20
1.5 Kerangka Pikir.....	21
1.6 Metodologi Penelitian.....	22
1.6.1 Tahapan Studi.....	22
1.6.2 Pendekatan Penelitian.....	22
1.6.3 Tahap Pengumpulan Data.....	22

1.6.4	Metode dan Teknik Analisis	24
1.7	Keaslian Penelitian.....	31
1.8	Sistematika Pembahasan	34
BAB II	.....	35
KAJIAN PUSTAKA	.....	35
2.1	Terminal	35
2.2	Transportasi	37
2.2.1	Pengertian Transportasi	37
2.2.2	Klasifikasi Perjalanan	38
2.2.3	Manfaat Transportasi	38
2.2.4	Permintaan Transportasi	39
2.3	Model Pemilihan Moda Transportasi	40
2.3.1	Pengertian Model dan Moda Transportasi	40
2.3.2	Moda Transportasi/ Jenis Pelayanan Transportasi	40
2.3.3	Standar Pelayanan Angkutan Umum	43
2.3.4	Faktor Pemilihan Moda	43
2.4	Matriks Teori.....	45
BAB III	.....	47
GAMBARAN UMUM WILAYAH	.....	47
3.1	Gambaran Umum Kota Semarang	47
3.1.1	Letak Geografis dan Administrasi	47

3.1.2	Kondisi Demografi.....	48
3.2	Letak Administrasi	49
3.3	Moda Transportasi di Terminal Penggaron.....	51
3.3.1	Bus	51
3.3.2	Angkot.....	51
3.3.3	Trayek	52
3.3.4	Rute Angkutan Umum di Terminal Penggaron	52
3.4	Fasilitas Transportasi di Terminal Penggaron.....	53
3.5	Analisis Karakteristik Pemilihan Moda Angkutan Umum di Terminal Penggaron.....	57
3.5.1	Karakteristik Pelaku Perjalanan.....	58
3.5.2	Hasil Temuan Studi Karakteristik Pelaku Perjalanan.....	68
BAB IV	.....	70
ANALISIS PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI DI TERMINAL PENGGARON.....		70
4.1	Hasil Pengumpulan Data.....	70
4.2	Validitas dan Reabilitas.....	70
4.3	Analisis Regresi Linear Berganda.....	73
4.3.1	Analisis Faktor Pemilihan Moda dengan Menggunakan Angkutan Umum Bus di Terminal Penggaron	73
4.3.2	Analisis Faktor Pemilihan Moda dengan Menggunakan Angkutan Umum <i>Bus Rapid Transit</i> (BRT) Jawa Tengah di Terminal Penggaron.....	81
4.3.3	Analisis Faktor Pemilihan Moda dengan Menggunakan Angkutan Umum Trayek Daihatsu dan Angkot Kolor Ijo di Terminal Penggaron.....	89

4.3.4	Analisis Faktor Pemilihan Moda dengan Menggunakan Angkutan Umum lainnya (Ojek Online maupun Ojek Manual) di Terminal Penggaron	95
4.4	Hasil Temuan Studi	102
BAB V	.....	109
KESIMPULAN DAN SARAN	.....	109
5.1	Kesimpulan.....	109
5.2	Keterbatasan Penelitian	110
5.3	Saran.....	111
DAFTAR PUSTAKA	.....	113
LAMPIRAN	.....	114



DAFTAR TABEL

Tabel 1. 1 Kebutuhan Data	23
Tabel 1. 2 Sampel Penelitian	24
Tabel 1. 3 Kerangka Metode Analisis.....	29
Tabel 1. 4 Keaslian Penelitian	32
Tabel 2. 1 Matriks Kajian Studi Teori	45
Tabel 2. 2 Variabel, Indikator dan Parameter Penelitian	46
Tabel 3. 1 Luas Administrasi Kecamatan Semarang Timur	47
Tabel 3. 2 Jumlah Penduduk di Kecamatan Pedurungan.....	48
Tabel 3. 3 Jumlah Penduduk Berdasarkan Jenis Kelamin	49
Tabel 3. 4 Layanan Angkutan Umum di Terminal Penggaron.....	52
Tabel 4. 1 Hasil Pengumpulan Data	70
Tabel 4. 2 Uji Validitas dan Reabilitas	71
Tabel 4. 3 Kriteria Pengukuran Reabilitas	72
Tabel 4. 4 Nilai Alpha Cronbach	72
Tabel 4. 5 Uji Hipotesis Secara Simultan	78
Tabel 4. 6 Uji Hipotesis Secara Parsial.....	79
Tabel 4. 7 Uji Determinasi.....	81

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Peta Ruang Lingkup Wilayah Penelitian	20
Gambar 1. 2 Kerangka Pikir	21
Gambar 3. 1 Lokasi Penelitian.....	50
Gambar 3. 2 Jenis Angkutan Umum Bus di Terminal Penggaron.....	51
Gambar 3. 3 Jenis Angkutan Umum Angkot di Terminal Penggaron.....	52
Gambar 3. 4 Kantor Pengelola Terminal Penggaron	53
Gambar 3. 5 Jalur Kedatangan Angkutan Umum.....	54
Gambar 3. 6 Jalur Keberangkatan Angkutan Umum.....	54
Gambar 3. 7 Area Parkir di Terminal Penggaron	55
Gambar 3. 8 Fasilitas Mushola di Terminal Penggaron	55
Gambar 3. 9 Kios atau warung di Terminal Penggaron.....	56
Gambar 3. 10 Ruang Tunggu di Terminal Penggaron.....	56
Gambar 3. 11 Pie Chart Pengguna Angkutan Umum.....	57
Gambar 3. 12 Pie Chart Pelaku Perjalanan berdasarkan Jenis Kelamin dengan Menggunakan Bus Jateng	59
Gambar 3. 13 Pie Chart Pelaku Perjalanan berdasarkan Usia dengan Menggunakan Bus Jateng	59
Gambar 3. 14 Pie Chart Pelaku Perjalanan berdasarkan Pendapatan dengan Menggunakan Bus Jateng	60

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pertumbuhan kota yang terjadi saat ini dapat dilihat dari banyaknya perkembangan pada pusat ekonomi dan sosial tak terkecuali juga dari segi transportasinya. Transportasi pada umumnya memiliki arti berpindah maupun Bergeraknya orang maupun barang dari satu tempat ke tempat lainnya guna terpenuhinya suatu kebutuhan tertentu. Transportasi sendiri memiliki peran penting untuk memperlancar arus barang dan mobilisasi manusia.

Berbanding lurus dengan bertambahnya ekonomi, jumlah kendaraan bermotor juga akan meningkat. Hal tersebut akan berdampak pada tingginya arus lalu lintas di jalan yang akan mengakibatkan kemacetan. Masalah tersebut akan menimbulkan ketidak efisienan arus barang, waktu, polusi udara atau bahkan dapat meningkatkan angka kecelakaan lalu lintas. Untuk mengaggulangnya maka peningkatan mobilitas harus seimbang dengan penyediaan sarana dan prasarana yang memadai, salah satunya dengan menyediakan moda angkutan umum yang aman dan nyaman.

Dalam Islam sendiri dijelaskan mengenai kendaraan yang digunakan dalam melakukan perjalanan, hal tersebut dijelaskan dalam Qur'an Surat Al- Nahl (16):8:

وَالْخَيْلَ وَالْبِغَالَ وَالْحَمِيرَ لِتَرْكَبُوهَا وَزِينَةً وَيَخْلُقُ مَا لَا تَعْلَمُونَ

Artinya: *Dan (Dia telah menciptakan) kuda, begal dan keledai, agar kamu menungganginya an (menjadikan) perhiasan. Dan Allah menciptakan apa yang kamu tidak mengetahuinya.* Q.S. Al-Nahl : 8

Dari ayat tersebut dapat dilihat bahwa dalam melakukan pergerakan, manusia dapat memilih beberapa moda untuk memudahkan dalam melakukan perjalanan. Pada zaman dahulu manusia sering menggunakan hewan seperti kuda, bighlal dan keledai sebagai binatang tunggangan dalam melakukan perjalanan. Dan pada zaman sekarang terdapat moda transportasi modern seperti pesawat, kapal, kereta, bus dan lainnya.

Angkutan umum yang merupakan salah satu metode yang dinilai efektif dalam mengurangi dampak dari penggunaan kendaraan pribadi. Akan tetapi menurut (Atmawan & Widjonarka, 2018) pilihan masyarakat dalam menggunakan BRT masih sangat rendah

yaitu sekitar 39,4% dan sisanya yaitu 60,6% masyarakat menggunakan angkutan lainnya seperti trayek, bus, ojek online dan angkutan lainnya. Sedangkan menurut (Arif Sulisty) kualitas angkutan umum dinilai masih sangat rendah. hal tersebut dapat dilihat dari buruknya kualitas transportasi public di perkotaan.

Kota Semarang merupakan ibukota dari Provinsi Jawa Tengah yang dapat dikatakan sebagai kota metropolitan dan memiliki penduduk sekitar 1,79 juta jiwa. Pergerakan penduduk juga akan semakin cepat seiring dengan bertambahnya jumlah kebutuhan transportasi. Menurut Morlock, 1991 Terminal memiliki aktivitas yang cukup tinggi, seperti perpindahan moda angkutan, bongkar muat penumpang, tempat berkumpulnya penumpang dan kendaraan dan juga sebagai perbaikan kendaraan dengan kerusakan ringan.

Terminal Penggaron yang terletak di kecamatan Pedurungan dengan populasi pertumbuhan penduduk terbanyak di kota Semarang, dan juga dengan adanya perubahan lahan menjadi kawasan perdagangan dan jasa berimbas pada meningkatnya jumlah aktifitas di kawasan terminal penggaron. Berdasarkan jateng.co.id dalam pengoperasiannya terminal penggaron masih kurang efektif, hal tersebut dapat dilihat dari masih adanya bus yang menurunkan atau menaikkan penumpang dibahu jalan yang memicu kemacetan dan kesemrawutan lalu lintas. Sedangkan dikutip dari suaramerdeka.com terdapat beberapa pertimbangan masyarakat dalam menggunakan BRT yaitu mengenai keluhan yang berkaitan dengan waktu tempuh, tiket dan juga *complain* mengenai kapasitas bus yang penuh.

Menurut Ortuzar dan Wilumsen, 2011 terdapat 3 faktor yang dapat mempengaruhi permintaan transportasi yaitu factor pelaku perjalanan yang memuat tingkat pendapatan, kepemilikan kendaraan dan kepadatan tempat tersebut, factor sistem transportasi yang memuat waktu tempuh perjalanan, biaya, tingkat pelayanan dan aksesibilitas, dan juga factor pergerakan yang meliputi tujuan pergerakan, waktu pergerakan dan jarak pergerakan.

Menurut (Tazaruwah, 2003) factor yang mempengaruhi keputusan penggunaan transportasi publik di Semarang adalah aksesibilitas ke halte, sedangkan kepemilikan kendaraan pribadi dan adanya transportasi online. Memiliki pengaruh negative terhadap keputusan dalam menggunakan BRT Trans Semarang. Sedangkan menurut (Atmawan &

Widjonarko, 2018) factor yang mempengaruhi persepsi pengguna angkutan umum yaitu factor kenyamanan , keamanan, keramahan tarif dan fasilitas. Selain itu factor konektivitas, jangkauan pelayanan, kemudahan informasi dan jam operasional. Menurut (Kenanthus et al., 2014; Sari, 2015) pemilihan moda transportasi umum BRT Trans Semarang menunjukkan bahwa factor pelaku perjalanan yang berupa variabel pendapatan dan jarak tempat tinggal berpengaruh positif terhadap pemilihan penggunaan BRT, begitu pula dengan factor sistem transportasi yang berupa keamanan dan ketepatan waktu juga berpengaruh positif terhadap minat pengguna BRT. Berdasarkan penelitian (Arif Sulisty Aji Wibowo, 2020) yang dilakukan di Palangkaraya menunjukkan bahwa yang mempengaruhi pemilihan angkutan umum yaitu factor keselamatan dan factor tata kota merupakan factor terbesar yang mempengaruhi minat masyarakat dalam pemilihan layanan angkutan umum. Sedangkan factor lainnya seperti cangkupan layanan, subsidi, informasi bus, pendapatan dan tarif tidak terlalu berpengaruh terhadap pemilihan penggunaan angkutan umum.

Berdasarkan kajian tersebut, diperlukannya penelitian mengenai factor pemilihan moda angkutan umum yang berada di Terminal Penggaron. Dimana terminal penggaron sendiri merupakan terminal tipe B yang difungsikan untuk melayani angkutan antarkota maupun provinsi yang berimbas pada tingginya aktifitas masyarakat dikawasan tersebut. Namun di kawasan terminal penggaron masih terdapat banyak masalah seperti kemacetan pada jam sibuk dan banyak keluhan mengenai penyediaan jasa angkutan umum di Kota Semarang yang menjadi salah satu factor keputusan dalam menggunakan angkutan umum. Untuk itu diperlukan upaya untuk mengatasi masalah-masalah yang menghambat tujuan dalam menggunakan transportasi umum.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, maka yang menjadi permasalahan dalam penelitian analisis factor pemilihan moda transportasi di terminal Penggaron adalah :

1. Faktor apa saja yang mempengaruhi minat penumpang dalam menggunakan moda angkutan umum di terminal penggaron?
2. Faktor terbesar yang mempengaruhi minat penggunaan angkutan umum?

1.3 Tujuan Dan Sasaran

3.1 Tujuan

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor-faktor yang dapat mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum di terminal penggaron dan mengetahui bobot terbesar yang mempengaruhi minat penggunaan angkutan umum.

3.2 Sasaran

Sasaran yang dicapai untuk mencapai tujuan yaitu :

1. Menganalisis faktor yang mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum di kawasan terminal penggaron
2. Mengetahui faktor yang memiliki bobot terbesar yang mempengaruhi minat penggunaan angkutan umum
3. Memberikan rekomendasi dan saran kepada instansi terkait untuk pembangunan perencanaan transportasi berkelanjutan di Terminal Penggaron Kota Semarang

1.4 Ruang Lingkup

Ruang lingkup dalam penelitian ini meliputi ruang lingkup materi yang akan menjadi batasan dalam melakukan penelitian dan ruang lingkup lokasi penelitian.

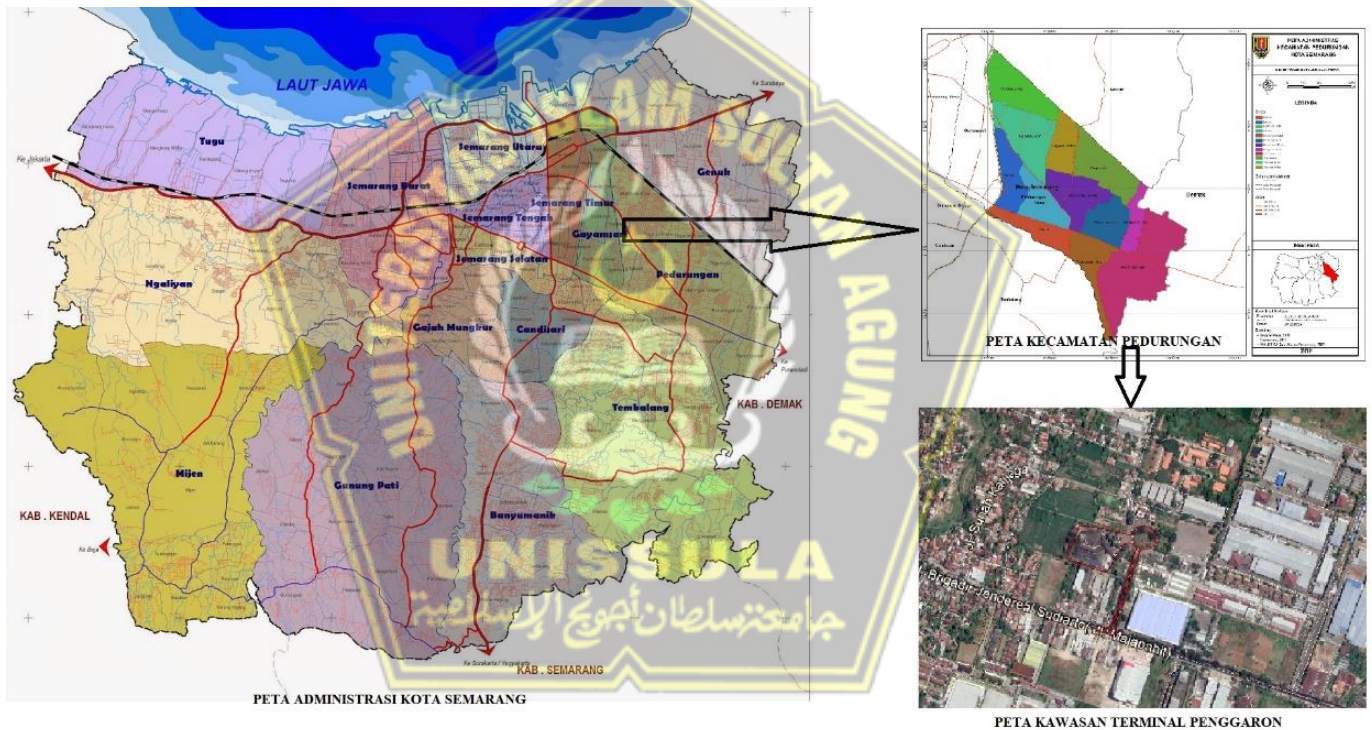
1.4.1 Ruang Lingkup Materi

Ruang lingkup substansi dalam penelitian ini mencakup pembahasan dalam penelitian untuk menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi pengguna dalam menggunakan angkutan umum di Terminal Penggaron. Hal yang menjadi Batasan dalam penelitian ini yaitu pelaku pemilihan moda angkutan umum di Terminal Penggaron yang melakukan perjalanan dengan menggunakan Angkutan Umum Antar Kota yaitu dengan menggunakan angkutan *Bus Rapid Transit* (BRT) Jawa Tengah dengan rute perjalanan Semarang – Mranggen – Karangawen - Godong, Bus Antar Kota dengan rute perjalanan Semarang – Godong, Semarang – Juwangi, Semarang – Kedungjati, Semarang - Purwodadi dan Angkot/Trayek (Angkot Kolor Ijo dan Trayek Daihatsu) dengan rute Semarang Karangawen dan Semarang Tegowanu.

1.4.2 Ruang Lingkup Wilayah Studi

Ruang lingkup wilayah pada studi ini adalah kawasan terminal penggaron. Secara administratif kawasan terminal penggaron terletak di Kelurahan Penggaron Kidul yang berbatasan langsung dengan Kabupaten Demak. Selain itu kawasan terminal penggaron berada di jalan Semarang-Purwodadi dengan klasifikasi jalan arteri primer. Berikut merupakan batas administrasi wilayah:

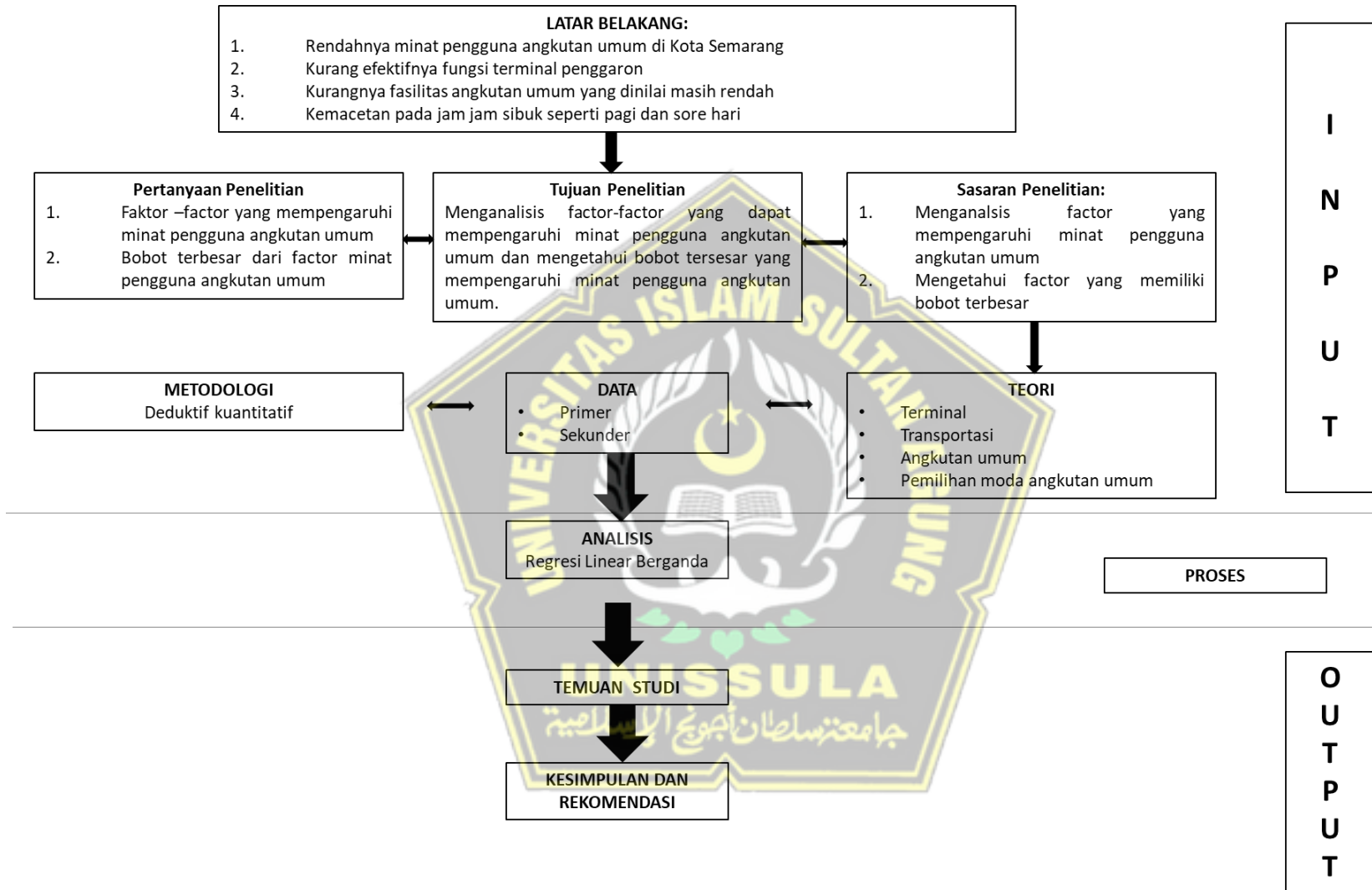
- Bagian Utara : Laut Jawa
- Bagian Selatan : Kabupaten Semarang
- Bagian Timur : Kabupaten Demak
- Bagian Barat : Kabupaten Kendal



Sumber: BAPPEDA Kota Semarang, Google Earth

Gambar 1. 1 Peta Ruang Lingkup Wilayah Penelitian

1.5 Kerangka Pikir



Gambar 1. 2 Kerangka Pikir

1.6 Metodologi Penelitian

1.6.1 Tahapan Studi

Tahapan Studi dalam penelitian ini melalui beberapa Langkah berikut ini, yaitu:

1. Menyusun kebutuhan data yang dibutuhkan dan menentukan metode analisis yang sesuai
2. Menyusun kuesioner penelitian
3. Menyebar kuesioner dan melakukan penelitian di lapangan
4. Menganalisis data dan Menyusun temuan studi
5. Membuat kesimpulan dan saran

1.6.2 Pendekatan Penelitian

Penelitian ini merupakan jenis penelitian kuantitatif. Dimana penelitian ini menggunakan data-data secara kuantitatif/statistik yang bertujuan untuk menguji hipotesis yang sudah ditetapkan dan diinterpretasikan untuk memperoleh kesimpulan.

Pendekatan dalam penelitian adalah deduktif dikarenakan peneliti menguji permasalahan secara umum berdasarkan pengujian suatu teori yang terdiri dari variabel-variabel untuk menentukan factor pemilihan moda angkutan umum di Teminal Penggaron.

Metode penelitian menggunakan metode deskriptif kuantitatif. Metode deskriptif digunakan untuk menggambarkan karakteristik pengguna dalam menggunakan angkutan umum. Sedangkan metode kuantitatif digunakan untuk menganalisis factor yang mempengaruhi pemilihan angkutan umum. Dalam metode kuantitatif menggunakan bantuan program SPSS dan melakukan uji statistic.

1.6.3 Tahap Pengumpulan Data

Data yang diperlukan dalam penelitian ini yaitu:

1. **Pengumpulan Data primer**, adalah data yang diperoleh secara langsung dilapangan seperti data kuesioner factor pemilihan moda angkutan umum. Metode pengumpulan data primer yang digunakan adalah observasi dan kuesioner.
 - a. Observasi

Dilakukan dengan cara mengamati secara langsung kondisi eksisting lokasi wilayah studi. Observasi yang dilakukan terkait dengan kondisi fasilitas yang dibutuhkan untuk mendukung mobilitas perjalanan seperti rambu-rambu lalu lintas, keberadaan halte bus dan lain sebagainya.

b. Kuesioner

Dilakukan dengan memberikan lembar daftar pertanyaan, mengenai karakteristik dan factor-faktor pemilihan moda angkutan umum dalam penelitian.

2. Pengumpulan Data Sekunder, merupakan pengumpulan data, informasi berupa dokumen, dan peta dari sejumlah instansi dan literatur terkait focus penelitian. Adapun metode pengumpulan data sekunder yaitu:

a. Survey Instansi

Dilakukan dengan cara mengunjungi Instansi terkait data yang dibutuhkan peneliti.

Tabel 1. 1 Kebutuhan Data

No.	Data	Instansi
1.	SHP Kecamatan Penggaron Kidul	BAPPEDA Kota Semarang
2.	Data Jumlah Kendaraan	Dishub dan BPS Kota Semarang
3.	Data Pengguna Angkutan Umum	Dinas Perhubungan Kota Semarang

Sumber : Analisis Penulis, 2021

b. Survey Literatur

Dilakukan dengan cara penelusuran data dan informasi yang bersumber dari buku, jurnal, skripsi dan penelitian terkait analisis pemilihan angkutan umum.

3. Teknik Pengambilan Sampel,

Pengambilan sampel ditentukan dengan menggunakan tabel oleh Isaac dan Michael yang menyatakan bahwa responden yang berjumlah 7227 maka sampel yang digunakan dengan tingkat kesalahan 5% adalah 332. Berikut merupakan tabel sampel :

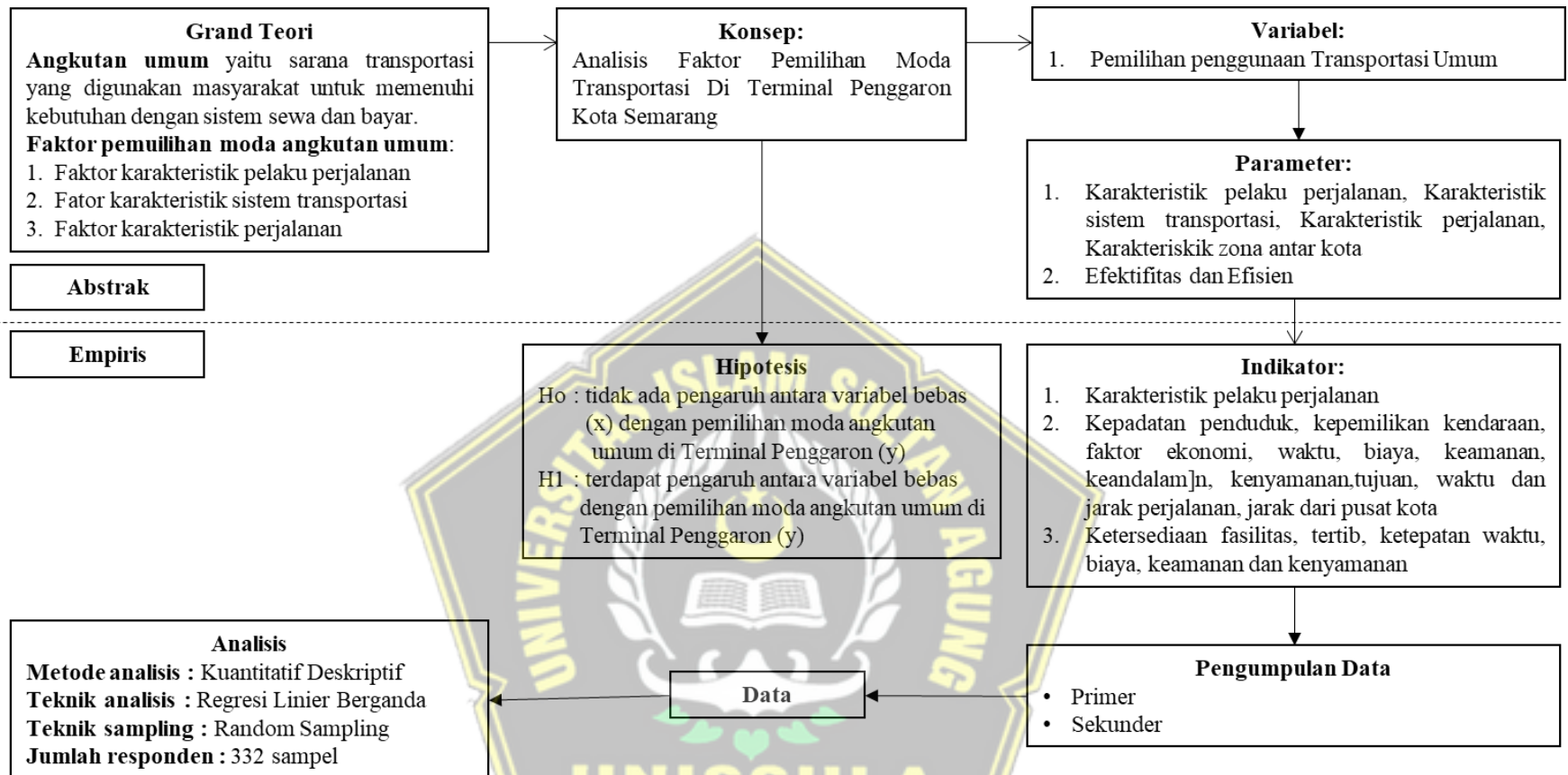
Tabel 1. 2 Sampel Penelitian

N	s			N	s			N	s		
	1%	5%	10%		1%	5%	10%		1%	5%	10%
10	10	10	10	280	197	155	138	2800	537	310	247
15	15	14	14	290	202	158	140	3000	543	312	248
20	19	19	19	300	207	161	143	3500	558	317	251
25	24	23	23	320	216	167	147	4000	569	320	254
30	29	28	27	340	225	172	151	4500	578	323	255
35	33	32	31	360	234	177	155	5000	586	326	257
40	38	36	35	380	242	182	158	6000	598	329	259
45	42	40	39	400	250	186	162	7000	606	332	261
50	47	44	42	420	257	191	165	8000	613	334	263
55	51	48	46	440	265	195	168	9000	618	335	263
60	55	51	49	460	272	198	171	10000	622	336	263
65	59	55	53	480	279	202	173	15000	635	340	266
70	63	58	56	500	285	205	176	20000	642	342	267
75	67	62	59	550	301	213	182	30000	649	344	268
80	71	65	62	600	315	221	187	40000	653	345	269
85	75	68	65	650	329	227	191	50000	655	346	269
90	79	72	68	700	341	233	195	75000	658	346	270
95	83	75	71	750	352	238	199	100000	659	347	270
100	87	78	73	800	363	243	202	150000	661	347	270
110	94	84	78	850	373	247	205	200000	661	347	270
120	102	89	83	900	382	251	208	250000	662	348	270
130	109	95	88	950	391	255	211	300000	662	348	270
140	116	100	92	1000	399	258	213	350000	662	348	270
150	122	105	97	1100	414	265	217	400000	662	348	270
160	129	110	101	1200	427	270	221	450000	663	348	270
170	135	114	105	1300	440	275	224	500000	663	348	270
180	142	119	108	1400	450	279	227	550000	663	348	270
190	148	123	112	1500	460	283	229	600000	663	348	270
200	154	127	115	1600	469	286	232	650000	663	348	270
210	160	131	118	1700	477	289	234	700000	663	348	270
220	165	135	122	1800	485	292	235	750000	663	348	270
230	171	139	125	1900	492	294	237	800000	663	348	271
240	176	142	127	2000	498	297	238	850000	663	348	271
250	182	146	130	2200	510	301	241	900000	663	348	271
260	187	149	133	2400	520	304	243	950000	663	348	271
270	192	152	135	2600	529	307	245	1000000	663	348	271
									664	349	272

Teknik pengumpulan sampel dalam penelitian ini menggunakan *Probability Sampling*, dimana setiap unsur (anggota) populasi memiliki peluang yang sama untuk dipilih menjadi sampel.

1.6.4 Metode dan Teknik Analisis

Metode analisis data merupakan kegiatan atau cara dalam menganalisis suatu penelitian yang dilakukan untuk menata penyusunan data yang ada dari instrumen penelitian berupa; catatan, dokumen, rekaman, dan kuesioner (Moloeng, 2007).



Gambar 1. 3 Desain Penelitian

Sumber: Penyusun, 2022

Analisis data dalam penelitian ini menggunakan analisis deskriptif, analisis regresi linear berganda dan analisis model logit biner. Adapun tahapan analisis yang akan dilakukan dalam mencapai sasafran penelitian adalah sebagai berikut:

a. Analisis Deskriptif

Digunakan untuk menjelaskan data-data yang didapatkan dari penyebaran kuesioner mengenai karakteristik pemilihan moda angkutan yaitu, karakteristik pelaku perjalanan, karakteristik pergerakan dan karakteristik system transportasi yang dijelaskan dalam bentuk histigran atau tabel batang.

b. Analisis Regresi Linear Berganda

Setelah analisis deskriptif, data tersebut akan dianalisis menggunakan analisis Regresi Linear Berganda yang menggunakan bantuan software SPSS. Pada analisis regresi terdapat dua jenis variabel yaitu variabel bebas dan variabel terikat. Variabel terikat meliputi angkutan umum dan Variabel bebas meliputi jenis kelamin, lama perjalanan, jarak perjalanan, pendapatan, biaya, kepemilikan SIM, kepemilikan kendaraan, keamanan dan kenyamanan. Berikut adalah Rumus analisis regresi linear :

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + \dots + b_nX_n$$

Keterangan :

Y : variabel dependen

X₁ dan X₂ : variabel independen

a : Konstanta

b : koefisien regresi (multi trip, fasilitas, ketepatan waktu, kepemilikan kendaraan pribadi, waktu operasional kendaraan, waktu perjalanan, kehandalan petugas, daya angkut, kepemilikan sim, keamanan, keterbatasan waktu, mudah ditemui, waktu menuju halte, ketersediaan kendaraan, waktu keberangkatan, waktu kedatangan,

biaya, kenyamanan, kecepatan mencapai tujuan, jarak perjalanan)

Untuk mengetahui variabel bebas yang berpengaruh secara signifikan terhadap variabel terikat di Terminal Penggaron maka dapat menggunakan Uji-t dan Uji-f sebagai berikut:

1. Uji Koefisien Regresi secara Parsial (Uji-t)

Digunakan untuk mengetahui apakah variabel bebas yang terbentuk secara parsial berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat Y. Langkah yang dilakukan dalam Uji-t yaitu:

a. Menentukan Hipotesis

H1 : terdapat pengaruh X1 (.....) terhadap Y

H2

Hn

b. Menentukan tingkat/taraf signifikansi

Nilai yang digunakan adalah $\alpha = 0,05$

c. Menentukan T tabel (menggunakan tabel Uji-T)

Rumus mencari nilai t tabel:

T tabel = $\alpha / 2 ; n-k-1$ atau df residual)

Dasar pengambilan keputusan dalam Uji-t, yaitu dengan melihat nilai signifikansi (Sig), dan atau dengan membandingkan antara nilai t hitung dengan t tabel:

• Berdasarkan nilai signifikansi (Sig)

- Jika nilai signifikansi (Sig) < probabilitas 0,05 maka terdapat pengaruh variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y) atau hipotesis diterima.

- Jika nilai signifikansi (Sig) > probabilitas 0,05, maka tidak ada pengaruh variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y) atau hipotesis ditolak.

- Berdasarkan perbandingan nilai t hitung dengan t tabel
 - Jika nilai t hitung $>$ t tabel maka ada pengaruh variabel bebas (X) terhadap variabel (Y) atau hipotesis diterima
 - Jika nilai t hitung $<$ t tabel maka tidak ada pengaruh variabel bebas (X) terhadap variabel (Y) atau hipotesis diterima

2. Uji-F

Bertujuan untuk mengetahui apakah variabel-variabel bebas secara signifikan berpengaruh terhadap variabel terikat Y. berikut merupakan tahapan dalam menentukan Uji-F:

a. Menentukan hipotesis

H_0 = Variabel bebas tidak berpengaruh terhadap Y

H_1 = Variabel bebas berpengaruh terhadap Y

b. Menentukan taraf/tingkat Signifikansi (α)

Nilai yang digunakan adalah $\alpha = 5\%$

c. Menentukan F tabel

F tabel = (k; n-k)

d. Kriteria pengujian nilai F_{hit} dan F_{tab}

- Apabila nilai $F_{hit} < F_{tab}$, maka hipotesis H_1 ditolak dan H_0 diterima

- Apabila nilai $F_{hit} > F_{tab}$, maka hipotesis H_1 diterima dan H_0 ditolak

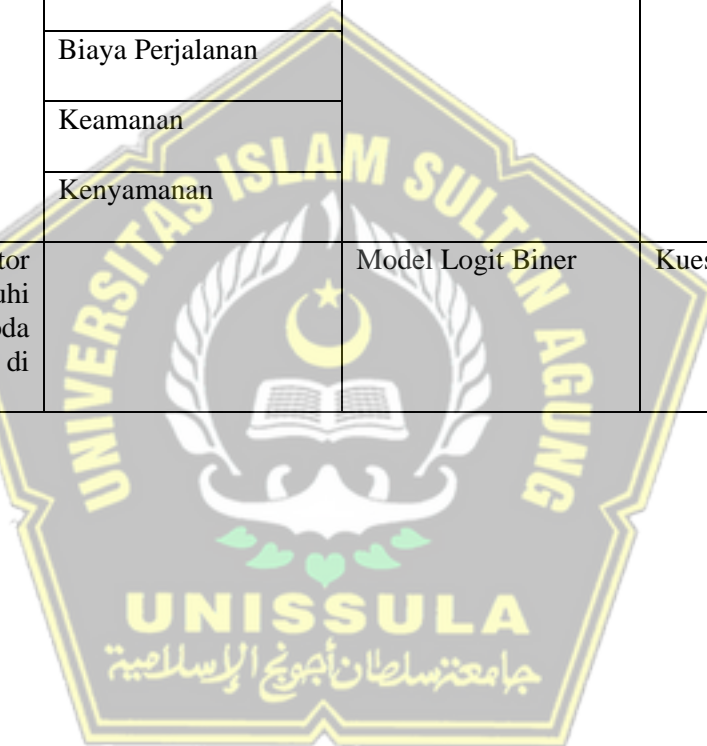
e. Kesimpulan: akan disimpulkan ada atau tidaknya pengaruh variabel-variabel terikat (X) terhadap variabel bebas (Y)

Tabel 1. 3 Kerangka Metode Analisis

Sasaran	Variabel	Indicator	Teknik Analisis	Teknik Pengumpulan Data	Output	
Teridentifikasi karakteristik factor pemilihan moda angkutan umum di Terminal Penggaron	Karakteristik pelaku perjalanan	Jenis kemplamin	Deskripsi	Kuesioner dan observasi	Karakteristik factor pemilihan moda angkutan umum di Terminal Penggaron	
		Kepemilikan kendaraan pribadi				
		Kepemilikan SIM				
		Pendapatam				
	Karakteristik perjalanan	Status sosial				
		Jarak perjalanan				
	Karakteristik system transportasi	Waktu terjadinya perjalanan				
		Lama perjalanan				
		Biaya Perjalanan				
		Keamanan				
		Kenyamanan				
		Karakteristik pelaku perjalanan	Jenis kemplamin	Analisis Regresi Linear Berganda	Kuesioner	Factor-faktor yang mempengaruhi pengguna angkutan umum dalam memilih moda angkutan umum di Terminal Penggaron
			Kepemilikan kendaraan pribadi			
			Kepemilikan SIM			
Pendapatam						

		Status sosial			
	Karakteristik perjalanan	Jarak perjalanan			
		Waktu terjadinya perjalanan			
	Karakteristik system transportasi	Lama perjalanan			
		Biaya Perjalanan			
		Keamanan			
		Kenyamanan			
Terumuskan model pemilihan moda angkutan umum di Terminal Penggaron	Teridentifikasi factor yang mempengaruhi pemilihan moda angkutan umum di Terminal Penggaron		Model Logit Biner	Kuesioner	Model pemilihan moda angkutan umum di Terminal Penggaron

Sumber: Hasil Analisis, 2022



1.7 Keaslian Penelitian

Penelitian terdahulu berkaitan dengan penelitian yaitu mengenai menganalisis factor-faktor yang mempengaruhi pengguna dalam menggunakan BRT dan trayek di terminal penggaron. Berikut merupakan beberapa penelitian mengenai factor yang mempengaruhi penggunaan BRT dan trayek angkutan.



Tabel 1. 4 Keaslian Penelitian

No.	Judul, Tahun, Lokasi Penelitian dan Nama Peneliti	Nama Jurnal	Tujuan	Teknik Analisis	Hasil Penelitian
1.	Analisis factor-faktor yang mempengaruhi minat masyarakat Yogyakarta terhadap Trans Jogja , 2018, Yogyakarta, Ichsan Alrusydi	Thesis, Universitas Islam Indonesia	Menganalisis kualitas pelayanan, aksesibilitas halted an fasilitas, tariff dan pendapatan terhadap minat masyarakat	Regresi linear berganda	Kualitas pelayanan dan pendapatan masyarakat berpengaruh signifikan terhadap minat masyarakat. Sedangkan aksesibilitas halted an fasilitas tidak berpengaruh signifikan terhadap minat masyarakat
2.	Faktor Pemilihan masyarakat terhadap BRT Trans Semarang Koridor I , 2018, Kota Semarang, Bagas Atmawan dan W. Widjonarko	Jurnal 3 Unidip, 7(3), 130–142	Untuk mengetahui factor yang mempengaruhi preferensi masyarakat dalam menggunakan BRT Trans Semarang Koridor I	Metode deskriptif kuantitatif	Pemilihan masyarakat dalam menggunakan BRT trans Semarang Koridor I masih rendah yaitu sebanyak 39,4%. Factor yang mempengaruhi dalam menggunakan BRT yaitu factor biaya perjalanan, kenyamanan, keamanan dan waktu tempuh. Namun factor kenyamanan, keramahan petugas, keamanan, tariff dan fasilitas harus ditingkatkan.
3.	Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penggunaan Transportasi Public Di Kota Semarang , 2003, Semarang, Destin Witari Tazaruwah	Thesis, Universitas Negeri Semarang	Untuk mengetahui factor- factor yang mempengaruhi masyarakat dalam penggunaan BRT Trans Semarang dan surplusnya	Regresi logistic biner	Variabel aksesibilitas ke halte, kepemilikan kendaraan pribadi dan adanya transportasi online memiliki pengaruh terhadap keputusan dalam penggunaan BRT Trans Semarang.
4.	Analisis preferensi masyarakat terhadap Bus Rapid Transit Trans Semarang , 2014, Kota Semarang, Tutus Kenanthus Avica Putra dan Akhmad Syakira Kurnia	Journal of Economics, 3, hal-3	Menganalisis preferensi masyarakat dalam menggunakan BRT	Regresi linear berganda	Tingkat pendapatan dan kepuasan layanan BRT berpengaruh positif terhadap permintaan penggunaan BRT. Sedangkan harga memiliki pengaruh negative terhadap jumlah permintaan penggunaan BRT
5.	Analisis Permintaan BRT Trans Semarang , 2018, Kota Semarang, Nabilla	Thesis, Universitas Diponegoro	Menganalisis factor-faktor yang mempengaruhi	Regresi linear berganda dan	Kenaikan harga akan mengurangi jumlah pengguna BRT. Sedangkan variabel pendapatan dan kepemilikan berpengaruh kendaraan pribadi berpengaruh negative

No.	Judul, Tahun, Lokasi Penelitian dan Nama Peneliti	Nama Jurnal	Tujuan	Teknik Analisis	Hasil Penelitian
	Aulia Shabrina		permintaan masyarakat terhadap BRT Trans Semarang	regresi logistic	trhadap permintaan BRT Trans Semarang. Dan variabel kualitas layanan memiliki pengaruh positif terhadap permintaan penggunaan BRT
6.	Analisis factor peningkatan minat pengguna angkutan umum di kota palangka raya menggunakan metode <i>Analytic Network Process</i> (ANP) , 2020, Kota Palangka Raya, Arif Sulisty Aji Wibowo	Thesis, Universitas Islam Indonesia	Untuk memilih factor dan menghitung besar bobot factor yang mempengaruhi tingkat minat pengguna angkutan umum di Kota Palangka Raya	Metode ANP (<i>Analytic Network Process</i>)	Dari 100 responden didapatkan kesimpulan yaitu terdapat 8 faktor yang mengakibatkan pemilihan moda transportasi yaitu factor keselamatan sebesar 33%, tata kota sebesar 30%, cakupan layanan 11%, subsidi 6%, informasi bus 5%, pendapatan 5%, tarif 5% dan kepemilikan kendaraan 4%.

Sumber: Hasil Analisis Penulis, 2022



1.8 Sistematika Pembahasan

Sistematika penulisan yang digunakan dalam penulisan laporan studi ini untuk mencapai tujuan yaitu sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada Bab I berisi latar belakang, alasan memilih studi, rumusan masalah, tujuan dan sasaran, ruang lingkup wilayah dan ruang lingkup materi, metodologi penelitian, kerangka pikiran dan sistematika pembahasan.

BAB II KAJIAN PUSTAKA

Bab ini berisi tentang hasil literatur review yang berkaitan tentang factor pemilihan moda transportasi umum di Terminal Penggaron.

BAB III GAMBARAN UMUM

Pada bab ini membahas tentang gambaran umum lokasi penelitian

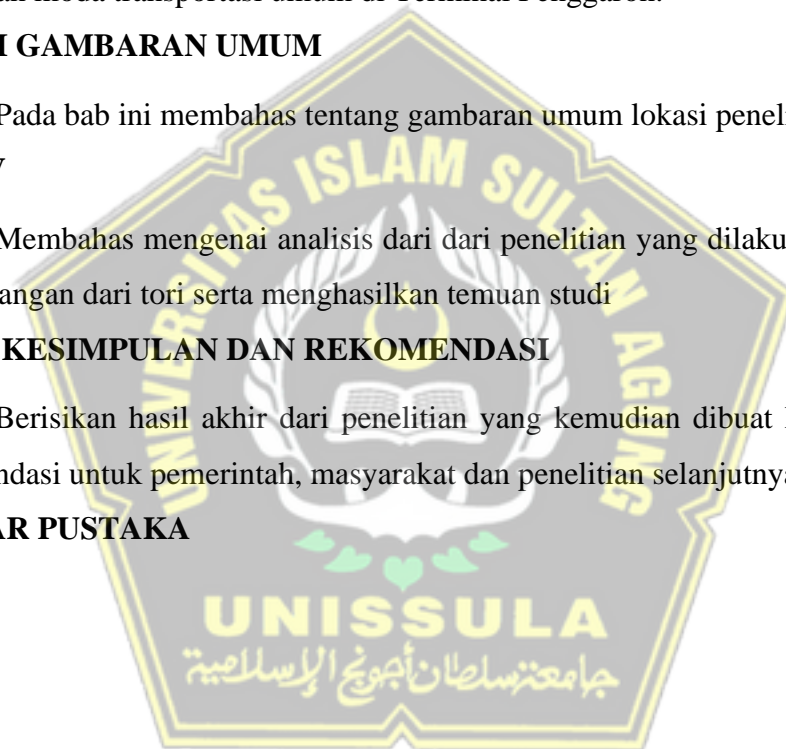
BAB IV

Membahas mengenai analisis dari penelitian yang dilakukan dari hasil uji data lapangan dari teori serta menghasilkan temuan studi

BAB V KESIMPULAN DAN REKOMENDASI

Berisikan hasil akhir dari penelitian yang kemudian dibuat kesimpulan serta rekomendasi untuk pemerintah, masyarakat dan penelitian selanjutnya.

DAFTAR PUSTAKA



BAB II

KAJIAN PUSTAKA

2.1 Terminal

2.1.1 Pengertian Terminal

Terminal merupakan tempat pemberhentian moda angkutan dalam pelayanan pengangkutan barang dan manusia, yang memiliki fungsi untuk menyediakan fasilitas keluar masuk dari objek-objek yang akan diangkut, baik penumpang maupun barang (Morlock, 1978). Sedangkan menurut (Dyah Andriyanti, 2017) terminal merupakan simpul dalam sistem jaringan transportasi yang berfungsi sebagai pelayanan umum yaitu tempat naik turun penumpang atau bongkar muat barang, untuk pengendalian lalu lintas dan angkutan kendaraan umum, serta tempat pemberhentian intra atau antar moda transportasi.

Berdasarkan Dirgen Perhubungan Darat Direktorat Bina Sitem Prasarana dalam Teknis Pembangunan Terminal Angkutan Jalan Raya dan antar Kota disebut sebagai

1. Tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian sistem arus penumpang barang
2. Prasarana angkutan merupakan bagian dari sistem transportasi untuk melancarkan arus angkutan penumpang atau barang
3. Terminal memiliki peran penting dan efisiensi dalam perkembangan wilayah dan kota

2.1.2 Fungsi Terminal

Fungsi terminal menurut Morlok (1988) dalam Fidel Miro (2012:68) yaitu:

- a. Menaikkan dan menurunkan penumpang atau barang ke ataupun dari kendaraan
- b. Perpindahan antar moda transportasi
- c. Menyediakan fasilitas yang nyaman untuk penumpang
- d. Menjual tiket maupun dokumen-dokuman untuk perjalanan
- e. Tempat penjualan tiket maupun pemesanan tempat
- f. Mengumpulkan barang dan penumpang dalam grup pelayanan

Sedangkan menurut Suwardjoko Wrpani, 1990, fungsi terminal dibagi menjadi empat yaitu :

- a. Menyediakan kendaraan
- b. Menyediakan tempat untuk perpindahan antar moda transportasi
- c. Menyediakan sarana simpul lalu lintas dan tempat konsolidasi lalu lintas
- d. Menyediakan tempat untuk menyimpan kendaraan

2.1.3 Klasifikasi Terminal

Menurut (Fidel Miro, 2012) terminal dibagi menjadi beberapa golongan. Berikut merupakan klasifikasi terminal menurut beberapa ahli yaitu:

3. Berdasarkan peranannya,

Berdasarkan peranannya terminal dibagi menjadi:

- Terminal Primer, terminal yang melayani di dalam wilayah regional.
- Terminal sekunder, terminal yang melayani dalam wilayah local maupun regional

4. Berdasarkan fungsinya,

Terminal berdasarkan fungsinya dibedakan menjadi:

- Terminal utama, yang memiliki karakteristik:
 - Memiliki fungsi pengatur angkutan barang maupun penumpang dengan jarak yang jauh dan dengan volume yang banyak
 - Merupakan tempat bongkar barang dengan muatan 8 ton/unit ataupun 40 penumpang/unit angkutan
- Terminal madya, dengan ciri:
 - Memiliki fungsi pengatur angkutan barang maupun orang dengan jarak dan volume sedang
 - Tempat bongkar muat 5 ton/ unit atau 20 penumpang/angkutan
- Terminal cabang yang memiliki ciri:
 - Memiliki fungsi pengatur angkutan barang/orang dengan jarak dekat dan volume sedikit
 - Tempat bongkar muat hanya sekitar 2,5 ton/unit atau dengan 10 penumpang/angkutan.

5. Berdasarkan jenis angkutan

- Terminal penumpang
Yaitu terminal yang difungsikan untuk menaikkan maupun menurunkan penumpang, selain itu juga difungsikan untuk

perpindahan antar moda transportasi serta pengaturan kedatangan maupun keberangkatan kendaraan umum

- Terminal barang

Merupakan terminal untuk dilakukannya bongkar muat barang antar moda transportasi

6. Berdasarkan wilayah pelayanannya, dibagi menjadi;

- Tipe A, untuk melayani:
 - Angkutan antar lintas batas negara/internasional
 - Angkutan antar kota antar provinsi (AKAP)/ nasional
 - Angkutan antar kota dalam provinsi (AKPD)/ regional
 - Angkutan kota dan angkutan perdesaan/local
- Tipe B, melayani:
 - Angkutan antar kota dalam provinsi (AKPD)/ regional
 - Angkutan kota dan angkutan perdesaan/local
- Tipe C, Hanya melayani angkutan umum antar kota dan desa/ lokal

2.2 Transportasi

2.2.1 Pengertian Transportasi

Transportasi diartikan perpindahan dan pergerakan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Menurut Vuchic, 1981 dalam (Pratomo et al., 2015) terdapat 2 jenis sistem transportasi yaitu:

1. Transportasi pribadi

Merupakan angkutan yang dimiliki dan digunakan secara personal

2. Transportasi umum

Adalah angkutan yang dimiliki oleh seorang operator dan digunakan secara bersama dengan ketentuan tertentu.

Transportasi menurut Morlok (1981) dalam (Tobing et al., 2014) yaitu memindahkan atau mengangkut dari suatu tempat ke tempat lain. Dengan tujuan tertentu. Sementara menurut Papacotas (1987) dalam (Puspitasari & Sardjito, 2014) transportasi diartikan sebagai suatu sistem yang terdiri dari fasilitas tertentu beserta arus dan sistem kontrol yang memungkinkan orang dan barang dapat berpindah dari suatu tempat ke tempat lain secara efisien dalam setiap

waktu untuk mendukung aktifitas manusiadan dengan waktu yang cepat akan tetapi dengan ongkos yang rendah.

2.2. 2 Klasifikasi Perjalanan

Perjalanan merupakan pergerakan dari tempat semula/ asal menuju ke tempat yang dituju. Sering kali makna perjalanan diartikan dengan pergerakan pulang dan pergi. Menurut Tamin (2000), terdapat beberapa kategori dalam tujuan perjalanan, yaitu:

1. Pergerakan menuju tempat bekerja
2. Pergerakan menuju tempat sekolah
3. Pergerakan menuju tempat niaga, biasa berupa perbelanjaan
4. Pergerakan untuk kepentingan sosial

2.2. 3 Manfaat Transportasi

Menurut Arif Sulisty Aji Wibowo, 2020 transportasi memiliki manfaat guna mengembangkan perekonomian dengan adanya keseimbangan antara penyedia sengan permintaan transportasi. Terdapat beberapa manfaat yang dapat dilihat dari beberapa aspek sbagai berikut:

1. Manfaat Ekonomi

Transportasi memiliki manfaat dalam aspek ekonomi, yaitu dapat mempermudah dalam proses produksi, distribusi yang saling berkaitan.

2. Manfaat Sosial

- a. Memberikan pelayanan secara perorangan maupun kelompok
- b. Pertukaran informasi
- c. Perjalanan untuk rekreasi
- d. Perluasan jangkauan perjalanan social
- e. Mempermuda perjalanan menuju tujuan.

3. Manfaat politis

- a. Pelayanan kepada masyarakat untuk lebih dikembangkan dan lebih merata
- b. Membentuk kesamarataan dan keadilan

2.2. 4 Permintaan Transportasi

Permintaan jasa transportasi atau sering disebut (derived demand) muncul dikarenakan adanya permintaan jasa lainnya. Menurut Arif Sulistyو Aji Wibowo, 2020 permintaan jasa transportasi didasarkan pada:

- a. Kebutuhan perjalanan seseorang untuk melakukan sesuatu kegiatan
- b. Permintaan untuk mengangkut barang guna memudahkan.

Tujuan perjalanan yaitu guna memudahkan untuk mencapai tujuan yang diinginkan, misalnya untuk bekerja, belajar, rekreasi dan sebagainya. Perjalanan sendiri timbul dikarenakan adanya aktifitas yang ada dalam masyarakat. Semakin banyak aktifitas dalam bermasyarakat maka tingkat perjalanan juga akan meningkat.

Tata guna Lahan juga memiliki pengaruh dalam minat permintaan transportasi. Setijowarno dan Frazila, 2001 menjelaskan hubungan antara transportasi dan system tata guna lahan:

- a. Perubahan/peningkatan tata guna lahan akan membangkitkan perjalanan
- b. Tingginya tingkat permintaan transportasi akan memerlukan penyediaan prasarana transportasi
- c. Pengadaan prasarana akan meningkatkan daya hubung parsial
- d. Naiknya daya hubung meningkatkan harga/nilai lahan
- e. Penentuan lokasi akan menghasilkan perubahan dalam system tata guna lahan

Terpenuhinya permintaan yang mempengaruhi permintaan transportasi untuk menggunakan moda transportasi yang tersedia. Factor yang dapat mempengaruhi dalam perjalanan yaitu:

1. Jarak Perjalanan, hal tersebut berpengaruh dalam memilih moda transportasi. Dimana semakin dekat jarak perjalanan maka moda yang akan dipilih merupakan moda yang paling praktis
2. Tujuan perjalanan, berkaitan dengan keinginan penggunaan dalam memilih moda transportasi

Permintaan transportasi yang timbul biasanya di jam – jam puncak misalnya di pagi hari ketika masyarakat mulai melakukan aktifitas dan sore

hari yaitu pada waktu istirahat. Kebutuhan dan perilaku masyarakat itulah yang dapat dijadikan dasar munculnya permintaan masyarakat.

2.3 Model Pemilihan Moda Transportasi

2.3.1 Pengertian Model dan Moda Transportasi

Model merupakan segala sesuatu yang menggambarkan keadaan yang sebenarnya yang ada dilingkungan atau visualisasi guna mempermudah suatu realita dilapangan. Berikut beberapa model:

1. Model verbal

Model yang digambarkan melalui kalimat. Misalnya: Green City merupakan suatu kota yang yang dipenuhi dengan pepohonan yang rindang dengan sungai yang indah

2. Model fisik

Model yang digambarkan secara real dengan skala yang lebih kecil. Misalnya: model bangunan, model jaringan drainase, maket bangunan

3. Model matematis

Model yang digambarkan dalam bentuk persamaan matematis. Misalnya: rekayasa lalu lintas yang harus dibandingkan dengan kepadatan penduduk.model matematis sendiri dijabarkan dalam beberaa bentuk sebagai berikut:

- Deskriptif, menjelaskan keadaan yang terjadisekarang atau real
- Prediktif, meramalkan keadaan yang akan datang
- Planning, meramalkan keadaan yang akan datang dan disertai dengan rencana perubahannya

Pemilihan moda merupakan kunci untuk meningkatkkn efisiensi dan efektifitas dalam system transportasi. Dimana hasil analisis pemilihan mod aini dapat digunakan oleh penyedia jasa transportasi dan pemangku kebijakan untuk menentukan rencana kedepannya.

2.3.2 Moda Transportasi/ Jenis Pelayanan Transportasi

Moda merupakan beberapa jenis sarana yang digunakan untuk melakukan perjalanan dari asal ke tempat tujuan. Menurut Miro, 2005 membagi moda transportasi menjadi 2 (dua):

1. Kendaraan Pribadi

moda transportasi yang digunakan secara pribadi dan bebas digunakan tanpa adanya Batasan waktu dan tempat. Berikut beberapa contoh kendaraan pribadi:

- Sepeda
- Sepeda motor
- Mobil
- Dan lain sebagainya yang dimiliki secara pribadi

3. Kendaraan Umum

Moda transportasi yang diperuntukkan untuk public, yang sudah ditentukan titik keberangkatan, rute, waktu yang sudah ditentukan oleh penyedia dan harus dipatuhi oleh pengguna. Berikut merupakan macam kendaraan umum:

- Ojek sepeda, sepeda motor
- Becak, bajaj, angkot
- Bus umum (kota dan antar kota)
- Kereta api
- Pesawat
- Kapal

Sedangkan menurut (Warpani, 1990) angkutan umum merupakan angkutan yang dilakukan dengan sistem sewa dan bayar. Menurut (Bangun, 1998) angkutan umum yaitu seluruh jenis transportasi umum yang digunakan untuk memenuhi kebutuhan dan untuk meringankan pergerakan dari satu tempat ke tempat yang lainnya. Angkutan umum sesuai peruntukannya dapat dibedakan menjadi dua yaitu angkutan umum dan angkutan penumpang. Keduanya dapat dibedakan dari penggunaan dan jenis sarana maupun fasilitas yang tersedia.

Konsep dasar angkutan umum mencakup dua arti, yaitu efektifitas dan efisiensi. Efektifitas meliputi penilaian terhadap hasil dari suatu sistem pelayanan, sedangkan efisiensi merupakan penilaian terhadap cara atau alat untuk mencapai hasil tersebut. Ukuran efektivitas digunakan untuk membandingkan hasil akhir dengan dampak pelayanan terhadap objek yang telah ditetapkan. Sedangkan ukuran efisiensi digunakan untuk mengevaluasi suatu sistem dengan cara membandingkan hasil dengan usaha yang dilakukan untuk memperoleh hasil tersebut. Pada dasarnya, peningkatan efisiensi dapat diartikan sebagai cara untuk meminimalisasi biaya (Warpani, 2002).

Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996) pada pedoman teknis penyelenggaraan angkutan penumpang umum di wilayah perkotaan dan trayek tetap dan teratur, Departemen Perhubungan Republik Indonesia memberikan batasan efektif dan efisien sebagai berikut.

1. Efektif mengandung pengertian

- a. Kapasitas mencukupi, prasarana dan sarana cukup tersedia untuk memenuhi kebutuhan pengguna jasa
- b. Terpadu, antarmoda dan intermoda dalam jaringan pelayanan
- c. Tertib, menyelenggarakan angkutan yang sesuai dengan peraturan perundang-undangan dan norma yang berlaku di masyarakat
- d. Tepat dan teratur, terwujudnya penyelenggaraan angkutan yang andal, sesuai dengan jadwal dan ada kepastian
- e. Cepat dan lancar, menyelenggarakan layanan angkutan dalam waktu singkat, indikatornya antara lain kecepatan arus per satuan waktu
- f. Aman dan nyaman, dalam arti selamat terhindar dari kecelakaan, bebas dari gangguan eksternal, terwujud ketenangan dan kenikmatan dalam perjalanan

2. Efisien mengandung pengertian

- a. Biaya terjangkau, penyediaan layanan angkutan sesuai dengan tingkat daya beli masyarakat pada umumnya dengan tetap memperhatikan kelangsungan hidup pengusaha pelayanan angkutan
- b. Beban publik rendah, pengorbanan yang harus ditanggung oleh masyarakat sebagai konsekuensi pengoprasian sistem perangkutan harus minimal, misalnya tingkat pencemaran minimal
- c. Kemanfaatan tinggi, merupakan tingkat penggunaan kapasitas sistem perangkutan yang dapat dinyatakan dalam indikator tingkat muatan penumpang maupun barang, tingkat penggunaan sarana dan prasarana

2.3.3 Standar Pelayanan Angkutan Umum

Berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mengatur mengenai Standar Pelayanan Angkutan Orang yang memiliki SPM meliputi : keamanan, kenyamanan, terjangkau, kesetaraan dan keteraturan.

2.3.4 Faktor Pemilihan Moda

Pemilihan penggunaan moda transportasi merupakan hak dari setiap individu. menurut Khisty C.J dalam (Tazawurah, 2019). factor yang menjadi pertimbangan dalam menggunakan angkutan umum yaitu waktu, jarak, efisiensi, biaya, keamanan dan kenyamanan. Sedangkan menurut Tamim (2008) yang mempengaruhi masyarakat dalam menggunakan moda transportasi umum yaitu pengguna jalan, sistem pergerakan, fasilitas moda transportasi dan ciri kota maupun zona.

Menurut (Ortuza dan Willumsen, 2011) terdapat 3 faktor yang dapat mempengaruhi pemilihan moda yaitu:

1. Karakteristik Pelaku Perjalanan

Variabel yang mementukan pemilihan moda berdasarkan karakteristik pelaku perjalanan meliputi:

- a. Kepemilikan kendaraan pribadi, semakin tinggi kepemilikan kendaraan pribadi akan berbanding terbalik dengan minat pengguna dalam menggunakan angkutan umum.
- b. Kepemilikan Surat Ijin Mengemudi (SIM)
- c. Pendapatan, semakin tinggi pendapatan akan semakin besar peluang untuk menggunakan kendaraan pribadi
- d. Kepadatan permukiman
- e. Social ekonomi, berupa umur, jenis kelamin, lokasi bekerja, struktur rumah tangga (menikah/ belum menikah)

2. Karakteristik Sistem Transportasi

Karakteristik sistem transportasi yang dapat mempengaruhi pemilihan moda angkutan umum yang meliputi fasilitas yang disediakan oleh penyedia moda angkutan umum. Tingkat pelayanan dibedakan menjadi 2 kategori yaitu:

- a. Factor kuantitatif

- Lama waktu perjalanan yang mencakup waktu di dalam perjalanan dan waktu berjalan kaki
- Biaya transportasi, yaitu tarif menggunakan jasa angkutan umum

b. Factor kualitatif

- Keamanan
Mendapatkan pelayanan yang baik oleh penyedia angkutan umum seperti pelayanan yang sopan, kemudahan untuk turun dan naik angkutan, ketersediaan tempat duduk, fasilitas yang memadai.
- Kenyaman
Terhindar dari bahaya kecelakaan dan terbebas dari kejahatan
- Kemudahan
- Keandalan dan keteraturan

3. Karakteristik Perjalanan

Pemilihan moda transportasi dapat dipengaruhi oleh perilaku perjalanan, yaitu meliputi:

a. Tujuan perjalanan

Tujuan perjalanan dapat diartikan sebagai pergerakan dari satu tempat ketempat yang lainnya. Misalnya sekolah, rekreasi, pekerjaan lainnya

b. Waktu terjadinya perjalanan

Jika ingin melakukan perjalanan pada tengah malam, akan membutuhkan kendaraan pribadi dikarenakan adanya keterbatasan waktu beroperasi untuk angkutan umum

c. Jarak perjalanan

Semakin jauh perjalanan maka akan cenderung memilih menggunakan angkutan umum dibandingkan dengan menggunakan kendaraan pribadi. Contohnya untuk berpergian dari Semarang ke Jakarta akan cenderung menggunakan angkutan umum dikarenakan jarak yang sangat jauh.

Sedangkan menurut (Tamin, 2008), selain 3 faktor tersebut tamin mengatakan bahwa ada satu karakteristik yang mempengaruhi pemilihan moda angkutan yaitu karakteristik kota maupun zona. Yang dimaksud dalam karakteristik kota atau zona yaitu meliputi jarak dari pusat kota dan kepadatan penduduk.

2.4 Matriks Teori

Dalam setiap penyusunan laporan terdapat literatur yang dicantumkan dan dijadikan acuan dalam penulisan laporan. Beberapa teori dalam literatur diatas akan dirangkum dan disajikan kembali dalam matriks teori berupa rangkuman kajian literatur. Rangkuman kajian literatur juga bertujuan untuk mengelompokkan teori ataupun literature yang ada agar lebih sistematis dan mudah. Berikut adalah tabel matriks teori:

Tabel 2. 1 Matriks Kajian Studi Teori

No.	Teori	Uraian	Sumber
1.	Terminal	Terminal merupakan tempat pemberhentian moda angkutan dalam pelayanan pengangkutan barang maupun manusia	Morlock, 1978
2.	Transportasi	Transportasi yaitu perpindahan dan pergerakan barang maupun manusia dari tempat asal ke tempat tujuan guna memenuhi kebutuhan tertentu. Transportasi dibagi menjadi 2 jenis yaitu transportasi pribadi dan transportasi umum	Vuchic, 1986 dalam Pratomo et al, 2015
3.	Klasifikasi Perjalanan	Terdapat kategori tujuan yang berbasis tempat tinggal, diantaranya yaitu: a. Pergerakan ke tempat kerja b. Pergerakan ke sekolah c. Pergerakan ke tempat belanja d. Pergerakan untuk kepentingan social	Tamin, 2008
4.	Permintaan Transportasi	Permintaan jasa transportasi atau sering disebut (derived demand) muncul dikarenakan adanya permintaan jasa lainnya	Setijowarno dan Frazila, 2001
5.	Angkutan Umum	Angkutan umum adalah sarana transportasi yang digunakan masyarakat untuk mencapai tujuan tertentu. Konsep dasar angkutan umum meliputi efektifitas dan efisiensi. Efektifitas yaitu penilaian terhadap hasil dari suatu sistem pelayanan. Sedangkan efisiensi merupakan penilaian terhadap cara atau alat untuk mencapai hasil tersebut	<ul style="list-style-type: none">• Warpani, 1990• Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (1996)
6.	Faktor Pemilihan Moda	Pemilihan penggunaan angkutan merupakan hak dari setiap individu. Pemilihan penggunaan angkutan umum dipengaruhi oleh beberapa factor diantaranya yaitu factor karakteristik plaku perjalanan, factor sistem transportasi dan factor perjalanan	Ortuza dan Willumsen, 2011

Tabel 2. 2 Variabel, Indikator dan Parameter Penelitian

No.	Variabel	Parameter	Indikator
1.	Pemilihan pengguna angkutan umum	Karakteristik pelaku perjalanan	Kepadatan penduduk
			Kepemilikan kendaraan
			Factor ekonomi
		Karakteristik sistem transportasi	Waktu
			Biaya
			Keamanan, kenyamanan dan kehandalan
		Karakteristik perjalanan	Tujuan perjalanan
			Waktu perjalanan
			Jarak perjalanan
		Karakteristik zona antar kota	Jarak dari pusat kota
Kepadatan penduduk			
2.	Angkutan Umum	Efektif	Kapasitas fasilitas yang tersedia mencukupi
			Tertib, sesuai dengan peraturan yang berlaku
			Tepat dan teratur, angkutan yang sesuai dengan jadwal
			Cepat dan lancar, layanan angkutan dalam waktu singkat
			Aman dan nyaman, terciptanya ketenangan dalam perjalanan
		Efisien	Biaya terjangkau



BAB III

GAMBARAN UMUM WILAYAH

3.1 Gambaran Umum Kota Semarang

3.1.1 Letak Geografis dan Administrasi

Kota Semarang merupakan ibu Kota Provinsi Jawa Tengah dan juga sebagai pusat Pemerintahan Provinsi Jawa Tengah. Semarang memiliki luas wilayah sebesar 373,70 km². Secara letak Geografis Kota Semarang berada diantara garis 6 ° 50'–7° 10' Lintang Selatan dan garis 109° 35'–110° 50' Bujur Timur, dengan batasbatas sebelah Utara dengan Laut Jawa, sebelah Timur dengan Kabupaten Demak, sebelah Barat dengan Kabupaten Kendal, dan sebelah Selatan dengan Kabupaten Semarang. Kota Semarang yang memiliki letak geografis strategis merupakan sebuah pondasi pembangunan di Jawa Tengah yang terdiri atas empat simpul pintu gerbang yaitu koridor pantai utara, koridor selatan, koridor timur, dan koridor barat. Semarang sangat berperan penting dalam perkembangan dan pertumbuhan Jawa Tengah, terutama dengan adanya pelabuhan untuk jaringan jalur transportasi laut dan jaringan transportasi darat (jalur kereta api dan jalan raya) serta jaringan transportasi udara, yaitu bandar udara yang merupakan potensi bagi simpul transportasi Jawa Tengah.

Secara administratif, Kota Semarang terbagi atas 16 wilayah Kecamatan dan 177 Kelurahan. Kecamatan Semarang Timur merupakan salah satu Kecamatan yang berada di Kota Semarang dengan luas wilayah sebesar 21,11 km² yang terdiri dari 12 kelurahan. Berikut merupakan luas kelurahan yang berada di Kecamatan Semarang Timur:

Tabel 3. 1 Luas Administrasi Kecamatan Semarang Timur

No	Kelurahan	Luas Wilayah (km ²)
1.	Gemah	1,23
2.	Pedurungan Kidul	1,42
3.	Plamongan Sari	2,52
4.	Penggaron Kidul	2,36
5.	Penggaron Lor	1,43
6.	Tlogomulyo	2,01

No	Kelurahan	Luas Wilayah (km ²)
7.	Pedurungan Tengah	1,80
8.	Palebon	1,34
9.	Kalicari	1,38
10.	Tlogosari Kulon	2,35
11.	Tlogosai Wetan	1,20
12.	Muktiharjo Kidul	2,06

Sumber: Kecamatan Penggaron Dalam Angka, 2021

3.1.2 Kondisi Demografi

Jumlah penduduk Kecamatan Pedurungan pada tahun 2021 berjumlah 193.51 jiwa, dengan jumlah penduduk terbesar di Kelurahan Muktiharjo Kidul dengan jumlah penduduk sebesar 33.330 jiwa. Dan Kelurahan Penggaron Kidul dengan jumlah penduduk terendah yaitu sebesar 7.630 jiwa. Berikut merupakan jumlah penduduk berdasarkan kelurahan di Kecamatan Pedurungan:

Tabel 3. 2 Jumlah Penduduk di Kecamatan Pedurungan

No	Kelurahan	Luas Wilayah (km ²)	Laju Pertumbuhan Penduduk	Kepadatan Penduduk (per km ²)
1.	Gemah	1,23	-0,20	12670
2.	Pedurungan Kidul	1,42	0,54	9927
3.	Plamongan Sari	2,52	0,39	5676
4.	Penggaron Kidul	2,36	1,48	3229
5.	Penggaron Lor	1,43	1,58	7319
6.	Tlogomulyo	2,01	3,02	8125
7.	Pedurungan Tengah	1,80	1,84	9132
8.	Palebon	1,34	0,42	10706
9.	Kalicari	1,38	-0,19	6868
10.	Tlogosari Kulon	2,35	-0,17	13607
11.	Tlogosai Wetan	1,20	2,41	7597
12.	Muktiharjo Kidul	2,06	0,63	16176

Sumber: Kecamatan Penggaron Dalam Angka, 2021

Jika ditinjau dari perbandingan jumlah penduduk laki-laki dan perempuan, maka jumlah penduduk perempuan lebih tinggi yaitu 97.360 jiwa sedangkan penduduk laki-laki sebesar 95.791 jiwa. Berikut merupakan jumlah penduduk menurut jenis kelamin di Kecamatan Pedurungan:

Tabel 3. 3 Jumlah Penduduk Berdasarkan Jenis Kelamin

No	Kelurahan	Jenis Kelamin	
		Laki-Laki	Perempuan
1.	Gemah	7806	7795
2.	Pedurungan Kidul	6999	7061
3.	Plamongan Sari	7134	7185
4.	Penggaron Kidul	3809	3821
5.	Penggaron Lor	5201	5383
6.	Tlogomulyo	8125	8193
7.	Pedurungan Tengah	8080	8350
8.	Palebon	7077	7264
9.	Kalicari	4704	4787
10.	Tlogosari Kulon	15807	16209
11.	Tlogosai Wetan	4599	4532
12.	Muktiharjo Kidul	16450	16880

Sumber: Kecamatan Penggaron Dalam Angka, 2021

3.2 Letak Administrasi

Terminal merupakan salah satu fasilitas pemerintah Kota Semarang yang terletak di Jl. Semarang-Purwodadi yang secara administrative terletak di Kelurahan Penggaron Lor, Kecamatan Pedurungan, Kota Semarang. Berikut merupakan batas administrasi Kawasan Terminal Penggaron.:

- Bagian Utara : Laut Jawa
- Bagian Selatan : Kabupaten Semarang
- Bagian Timur : Kabupaten Demak
- Bagian Barat : Kabupaten Kendal

Terminal Penggaron merupakan terminal tipe B yang berada di Kecamatan Semarang Timur, Kota Semarang. Berdasarkan pelayanannya terminal penggaron digunakan sebagai angkutan antar kota dalam provinsi (AKDP/ regional) dan

angkutan kota dan angkutan perdesaan/lokal. Wilayah penelitian berada di sekitar jalan Semarang-Purwodadi. Batas lokasi penelitian terletak di sekitar Kawasan Terminal Penggaron. Berikut merupakan peta lokasi penelitian pada Kawasan penelitian yang dapat dilihat pada peta berikut :



Sumber : Google Earth, 2022

Gambar 3. 1 Lokasi Penelitian

Berdasarkan administrasinya, Terminal Penggaron merupakan lokasi yang strategis. Yaitu berada di bagian Timur Kota Semarang yang berbatasan dengan Kabupaten Demak dan juga keberadaannya yang berada di pusat-pusat kegiatan. Jenis pusat kegiatan yang berada di sekitar Terminal Penggaron diantaranya:

- a. Perdagangan dan Jasa : Relokasi Pasar Barito Baru, Pasar Unggas Penggaron, Transmart, Ramayana.
- b. Perkantoran : Kantor BPBD Kota Semarang
- c. Industri : PT. Bitratex, PT. Sai Apparel, PT. Sai Garments

Keberadaan pusat-pusat kegiatan tersebut seharusnya membawa dampak positif terhadap Terminal Penggaron. Dikarenakan pusat kegiatan tersebut letaknya berdekatan dengan Terminal Penggaron. Sehingga memudahkan penumpang untuk menggunakan layanan transportasi umum di Terminal Penggaron.

3.3 Moda Transportasi di Terminal Penggaron

Adapun jenis-jenis moda transportasi yang berada di Terminal Penggaron yaitu sebagai berikut:

3.3.1 Bus

Merupakan sarana transportasi yang tersedia di Terminal Penggaron yang beroperasi dari pukul 05.00 -18.00 WIB yang melayani rute Semarang – Kedungjati, Semarang – Juwangi, Semarang – Purwodadi. Dengan tarif harga Rp.5.000,- (lima ribu rupiah) sampai dengan Rp. 35.000,- (tiga puluh lima ribu rupiah). Moda angkutan bus hanya melayani pada jalur utama Semarang – Purwodadi.



Bus Antar Kota



Bus Antar Kota



Bus Rapih Transit (BRT) Kota Semarang

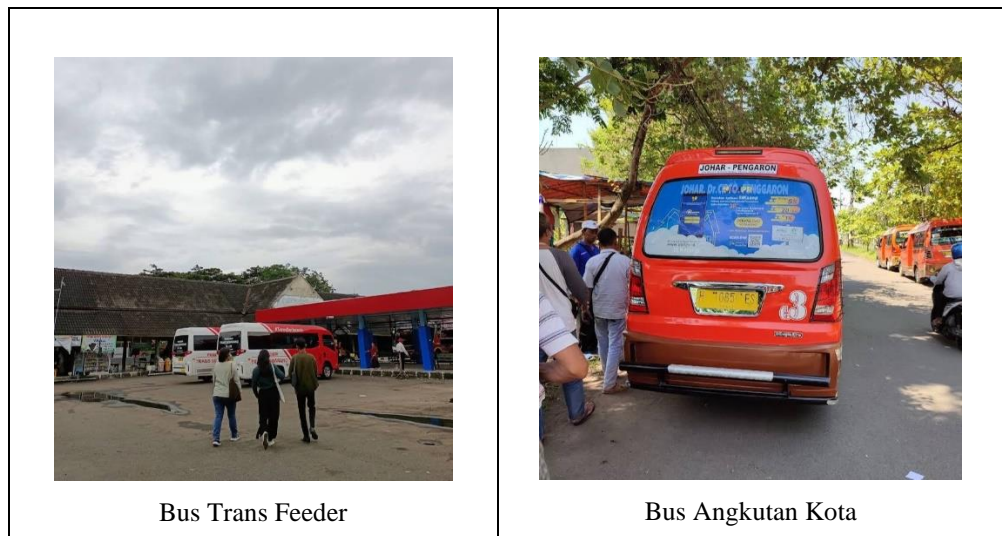


Bus Rapih Transit (BRT) Jateng

Gambar 3. 2 Jenis Angkutan Umum Bus di Terminal Penggaron

3.3.2 Angkot

Merupakan sarana transportasi yang tersedia di Terminal Penggaron yang beroperasi dari pukul 05.00 -17.00 WIB yang melayani rute Semarang – Mranggen dan Karangawen. Dengan tarif harga mulai dari Rp.5.000,- (lima ribu rupiah).



Gambar 3. 3 Jenis Angkutan Umum Angkot di Terminal Penggaron

3.3. 3 Trayek

Merupakan sarana transportasi yang tersedia di Terminal Penggaron yang beroperasi dari pukul 05.00 -17.00 WIB yang melayani rute Penggaron – Mranggen dan Penggaron - Karangawen. Dengan tarif harga Rp.5.000,- (lima ribu rupiah). Moda angkutan bus hanya melayani pada jalur utama Semarang – Karangawen. Moda transportasi trayek kurang lebih sama dengan angkot, akan tetapi jumlahnya yang terbatas membuat trayek waktu pelayanan trayek ini terbatas.

3.3. 4 Rute Angkutan Umum di Terminal Penggaron

Berikut merupakan jadwal tetap atau terjadwal angkutan umum yang berada di Terminal Penggaron :

Tabel 3. 4 Layanan Angkutan Umum di Terminal Penggaron

No.	Angkutan Umum	Jumlah
1	Semarang – Karangawen – Purwodadi – Wirosari – Blora	-
2	Semarang – Gubug – Purwodadi	-
3	Semarang Gubug – Godong – Juwangi – Godong – Purwodadi	-
4	Semarang – Gubug – Kedungjati	-
5	Semarang – Gubug – Karangrayung	-
6	Semarang – Cepu – Blora - Purwodadi	-

No.	Angkutan Umum	Jumlah
7	Semarang – Solo	-
8	Semarang – Purwokerto – Cilacap	-
9	Semarang – Kudus -Pati – Rembang	-
10	Semarang – Salatiga – Ambarawa - Jepra	-
11	Semarang – Kedungjati – Juwangi – Karangrayung	-
Angkutan Kota		
1	Penggaron – BRT – Mangkang – Watugong – Banyumanik	-
2	Penggaron - Mangkang	-
3	Penggaron – Gajahmada	-

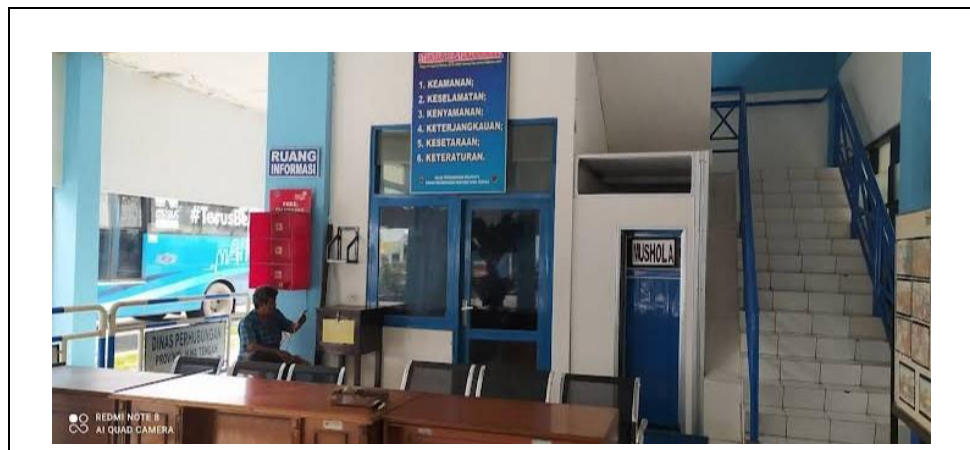
Sumber : Pengelola Terminal Penggaron, 2022

3.4 Fasilitas Transportasi di Terminal Penggaron

Terminal Penggaron memiliki fasilitas transportasi yang baik. Fasilitas tersebut seperti tersedianya halte bus, area parkir, rambu lalu lintas yang menggunakan penguna dalam menggunakan transportasi yang ada. Berikut merupakan fasilitas transportasi yang terdapat di Terminal Penggaron:

3.4.1 Kantor Pengelola Terminal

Kantor pengelola merupakan sarana yang mengatur segala fungsi ruang yang ada di Terminal. Kantor Terminal Penggaron disesain dengan dua lantai yang bertujuan untuk memudahkan pengelola terminal untuk mengawasi kegiatan penumpang, berikut merupakan konsisi eksisting sarana kantor pengelola yang terletak di Terminal Penggaron.



Gambar 3. 4 Kantor Pengelola Terminal Penggaron

3.4.2 Jalur kedatangan

Jalur kedatangan berfungsi sebagai tempat untuk menurunkan penumpang setelah menggunakan angkutan umum. Terdapat beberapa jalur kedatangan yang mengalami penurunan fungsi dikarenakan banyaknya penumpang yang memilih turun diluar area Terminal Penggaron. Misalnya penumpang yang menggunakan angkutan umum bus antar kota/kabupaten, angkot, dan trayek.



Gambar 3. 5 Jalur Kedatangan Angkutan Umum

3.4.3 Jalur keberangkatan

Jalur keberangkatan berfungsi untuk menaikkan penumpang. Jalur keberangkatan yang terdapat di Terminal Penggaron terbagi beberapa tempat yang bertujuan untuk memisahkan layanan rute yang ada diantaranya yaitu rute antar kota dalam propinsi (AKDP), Bus Rapid Transit (BRT) Kota Semarang, Bus Trans Jateng, angkutan kota dan angkutan desa sehingga memberikan kemudahan kepada penumpang.



Gambar 3. 6 Jalur Keberangkatan Angkutan Umum

3.4.4 Area Parkir

Fasilitas parkir merupakan fasilitas utama yang harus disediakan. Fasilitas parkir diperuntukkan kendaraan pribadi, angkutan penumpang, bus maupun angkutan lainnya.



Gambar 3. 7 Area Parkir di Terminal Penggaron

3.4.5 Fasilitas peribadatan

Di Terminal Penggaron menyediakan sarana untuk beribadah yang dapat digunakan untuk penumpang maupun operator angkutan umum. Terdapat 2 unit mushola yang terletak di bagian timur dan barat terminal. Mushola berada tidak jauh dari kantor pengelola/ ruang informasi.



Gambar 3. 8 Fasilitas Mushola di Terminal Penggaron

3.4.6 Fasilitas kebersihan

Guna menjaga kebersihan dan kenyamanan penumpang maupun pengguna Terminal Penggaron menyediakan fasilitas kebersihan berupa tempat sampah yang sudah terpilah untuk sampah organik dan non organik yang tersebar di beberapa titik diseluruh sudut Terminal Penggaron.

3.4.7 Warung/Kios/Pertokoan

Selain fasilitas social yang tersedia, di Terminal Penggaron juga terdapat Warung/Kios/Pertokoan yang terletak di sekitar jalur keberangkatan penumpang.



Gambar 3. 9 Kios atau warung di Terminal Penggaron

3.4.8 Keamanan

Didalam Area Terminal terdapat pos jaga guna untuk menjaga keamanan dan ketertiban di Terminal Penggaron. Selain itu, Pos Penjaga juga memiliki peran untuk mengatur arus lalu lintas angkutan umum yang akan masuk ke Area Terminal Penggaron.

3.4.9 Ruang Tunggu Terminal

Suatu area yang disediakan oleh pengelola terminal penggaron untuk menunggu waktu keberangkatan penumpang.



Gambar 3. 10 Ruang Tunggu di Terminal Penggaron

3.5 Analisis Karakteristik Pemilihan Moda Angkutan Umum di Terminal

Penggaron

Terminal penggaron merupakan terminal penumpang dengan tipe-B. dimana terminal tersebut melayani penumpang dengan angkutan luar kota. Dalam melakukan perjalanan, para penumpang memiliki moda angkutan umum yang berbeda-beda. Hal tersebut dikarenakan adanya beberapa pilihan moda angkutan umum yang dapat menjadi pengaruh dalam pemilihan angkutan umum.

Di terminal penggaron memiliki beberapa opsi dalam menggunakan angkutan umum, diantaranya yaitu Bus Kota, Bus Rapid Transit (BRT), Trayek, dan angkutan lainnya seperti ojek online maupun ojek manual. Berikut merupakan tabel dan diagram pengguna angkutan umum di Terminal Penggaron Kota Semarang:



Dari data kuesioner didapatkan bahwa sebesar 33% pengguna angkutan umum di Terminal Penggaron memilih menggunakan bus dalam melakukan perjalanan. Selanjutnya sekitar 26% menggunakan BRT, 22% menggunakan angkot/trayek dan 19% menggunakan angkutan lainnya berupa ojek online. Dalam melakukan perjalanan, penumpang dihadapkan oleh beberapa faktor dalam menuntukan pilihan dalam menggunakan angkutan umum. Faktor – faktor tersebut diantaranya yaitu karakteristik pelaku perjalanan, karakteristik system transportasi dan karakteristik perjalanan.

3.5.1 Karakteristik Pelaku Perjalanan

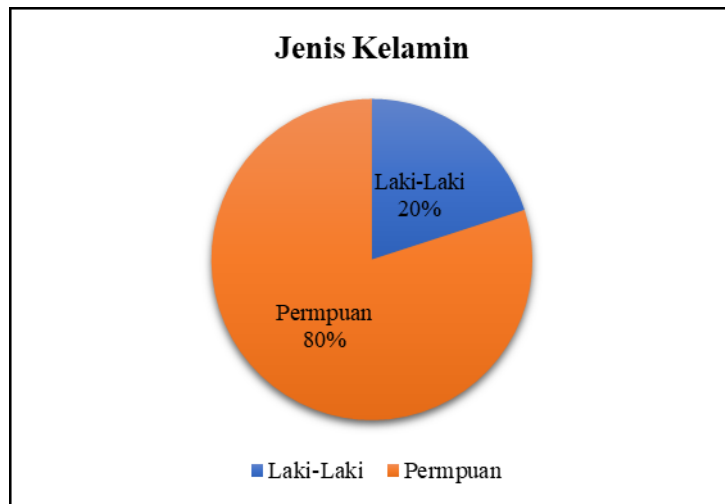
Pelaku perjalanan di terminal penggaron dibagi menjadi 4 moda angkutan umum, yaitu BRT, Bus, Trayek dan angkutan lainnya. Karakteristik pelaku perjalanan terdiri dari pendapatan, ketersediaan kendaraan, kepemilikan kendaraan pribadi, kepemilikan SIM, jenis kelamin, umur dan pekerjaan.

A. Pelaku perjalanan dengan menggunakan moda angkutan umum *Bus Rapid Transit (BRT Jateng)*.

Bus Rapid Transit atau sering kali disebut dengan BRT merupakan angkutan umum yang baru diluncurkan oleh pemerintah Jawa Tengah pada bulan Oktober 2022. BRT Jateng yang berada di Terminal Penggaron merupakan BRT Jateng Koridor VI dengan rute Semarang -Grobogan. Berikut merupakan analisis karakteristik pelaku perjalanan yang menggunakan moda angkutan BRT Jateng:

- **Jenis Kelamin**

Karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin dapat mempengaruhi pemilihan moda angkutan umum yang akan digunakan. Di lokasi penelitian, penumpang dengan jenis kelamin perempuan lebih dominan menggunakan angkutan umum BRT Jateng. Berikut merupakan bar chart pelaku perjalanan berdasarkan jenis kelamin dengan menggunakan *Bus Rapid Transit (BRT Jateng)*:

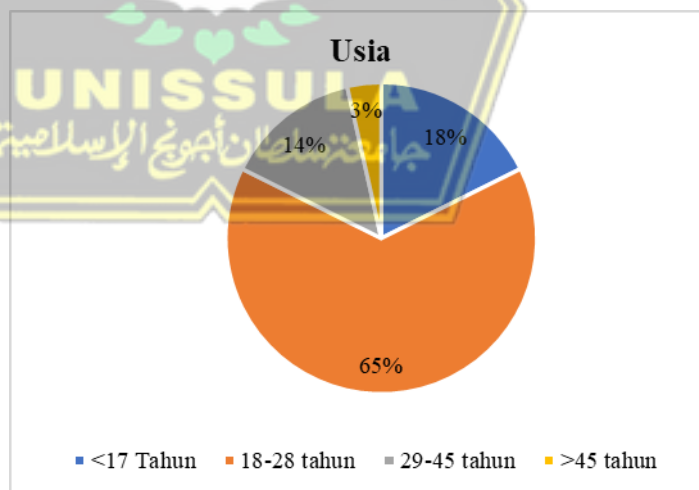


Gambar 3. 12 Pie Chart Pelaku Perjalanan berdasarkan Jenis Kelamin dengan Menggunakan Bus Jateng

- **Usia**

Usia memiliki pengaruh yang cukup penting dalam menentukan penggunaan angkutan umum. Dimana semakin muda usia seseorang maka semakin tinggi pergerakan yang dilakukan setiap harinya, dan sebaliknya semakin tua usia seseorang maka akan terbatas dalam melakukan pergerakan.

Berdasarkan hasil jawaban responden tentang usia yaitu sebagai berikut:

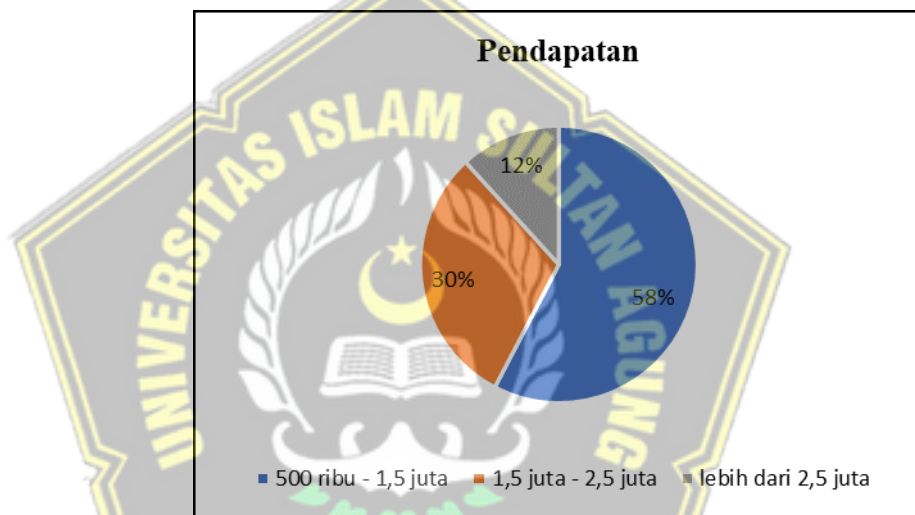


Gambar 3. 13 Pie Chart Pelaku Perjalanan berdasarkan Usia dengan Menggunakan Bus Jateng

Berdasarkan hasil kuesioner tersebut dapat disimpulkan bahwa penumpang Bus Jateng didominasi oleh penumpang dengan usia 18-28 tahun yaitu sekitar 65%.

- **Pendapatan**

Pendapatan masyarakat pada umumnya dapat mempengaruhi masyarakat dalam menggunakan angkutan umum. Semakin tinggi pendapatan pada umumnya akan mempengaruhi keinginan untuk membeli kendaraan pribadi sebagai sarana transportasi. Adapun persentase penghasilan dari pengguna Bus Jateng di Terminal Penggaron, Kota Semarang yaitu sebagai berikut:



Gambar 3. 14 Chart Pelaku Perjalanan berdasarkan Pendapatan dengan Menggunakan Bus Jateng

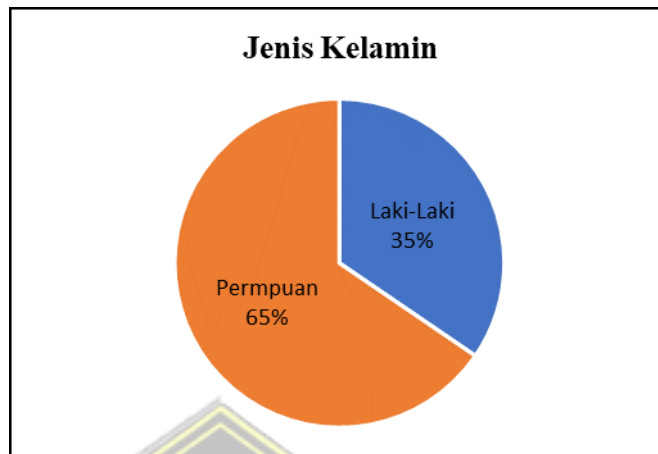
Berdasarkan kuesioner tersebut dapat disimpulkan bahwa penumpang terbanyak merupakan penumpang dengan pendapatan 500 ribu – 1,5 juta dengan persentase sebesar 58%.

B. Pelaku perjalanan dengan menggunakan moda angkutan umum Bus.

Di Terminal Penggaron memiliki beberapa moda angkutan bus dengan berbagai rute. Rute bus tersebut diantaranya yaitu rute perjalanan Semarang – Purwodadi, rute Semarang – Juwangi, rute Semarang- Kedungjati dan rute Semarang – Gubug. Berikut

merupakan analisis karakteristik pelaku perjalanan yang menggunakan moda angkutan Bus:

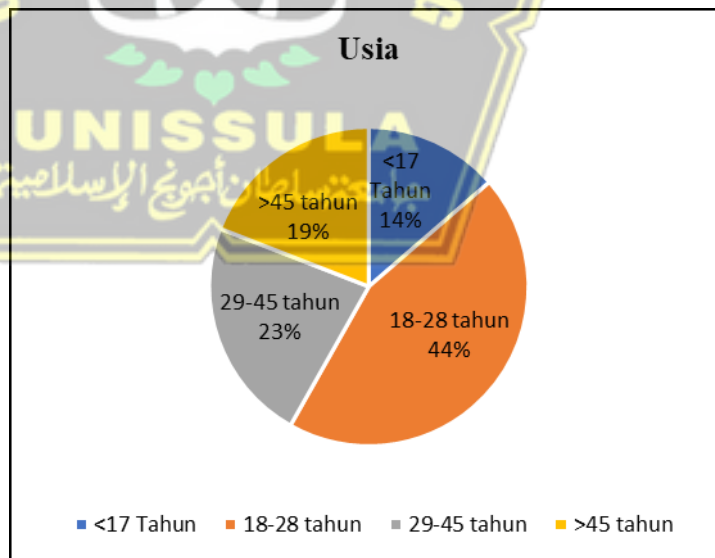
- **Jenis Kelamin**



Gambar 3. 15 Chart Penumpang Bus Berdasarkan Jenis Kelamin

Dari hasil kuesioner didapatkan bahwa pengguna angkutan bus di Terminal penggaron didominasi oleh penumpang dengan jenis kelamin perempuan dengan persentase sebesar 65%. Sedangkan penumpang dengan jenis kelamin laki-laki hanya sebesar 35%.

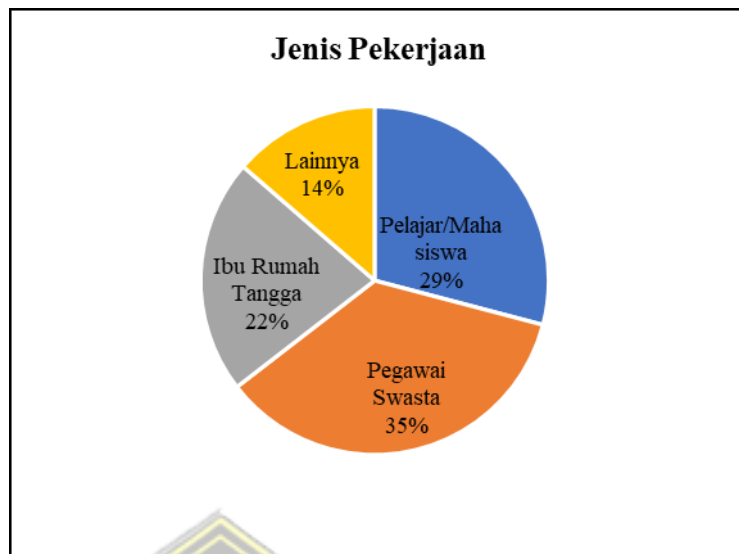
- **Usia**



Gambar 3. 16 Chart Penumpang Bus Berdasarkan Usia

Berdasarkan hasil kuesioner tersebut diperoleh hasil bahwa pengguna Bus di terminal Penggaron didominasi oleh masyarakat dengan usia 18-28 tahun.

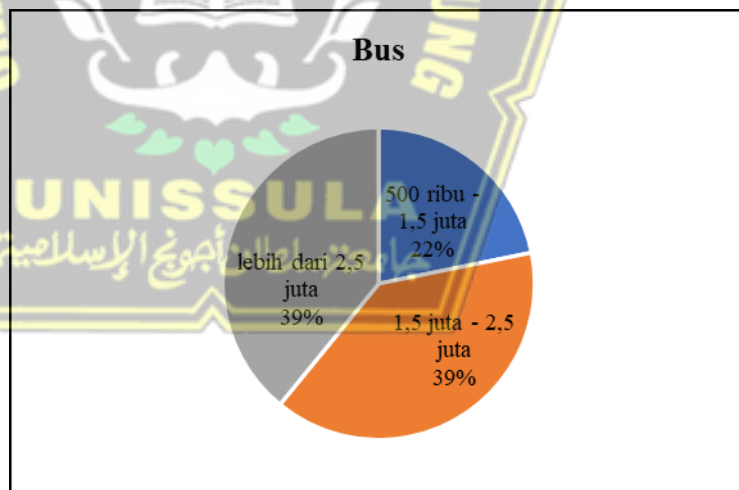
- **Pekerjaan**



Gambar 3. 17 Chart Penumpang Bus Berdasarkan Jenis Pekerjaan

Berdasarkan hasil kuesioner tersebut diperoleh hasil bahwa pengguna Bus di terminal Penggaron didominasi oleh masyarakat dengan pekerjaan sebagai pegawai swasta yaitu sebesar 35% dan pelajar/mahasiswa sebesar 29%.

- **Pendapatan**



Gambar 3. 18 Chart Penumpang Bus Berdasarkan Pendapatan

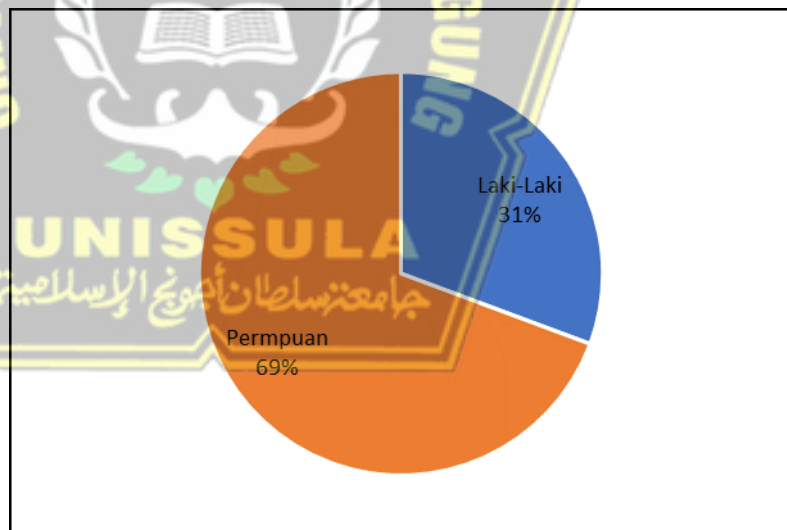
Berdasarkan hasil kuesioner tersebut diperoleh hasil bahwa pengguna Bus di terminal Penggaron memiliki pendapatan mulai dari 1,5 juta sampai dengan lebih dari 2,5 juta yaitu sebanyak 39%.

C. Pelaku perjalanan dengan menggunakan moda angkutan umum Angkot/Trayek.

Moda angkutan dengan menggunakan trayek/angkot, biasanya masyarakat menyebut moda tersebut dengan nama angkot kolor ijo dan trayek daihatsu yang memiliki rute Terminal Penggaron – Karangawen – Tegowanu. Berikut merupakan analisis karakteristik pelaku perjalanan yang menggunakan moda angkutan Angkot/Trayek:

- **Jenis Kelamin**

Berdasarkan kuesioner, dapat dilihat bahwa jenis kelamin perempuan dengan persentase sebesar 69% mendominasi dalam menggunakan angkutan umum. Hal tersebut dikarenakan perempuan merasumsi bahwa menggunakan angkutan umum dirasa lebih aman dibandingkan menggunakan angkutan pribadi. Selain itu intensitas perjalanan yang dilakukan perempuan juga lebih erendah dibandingkan dengan laki-laki.

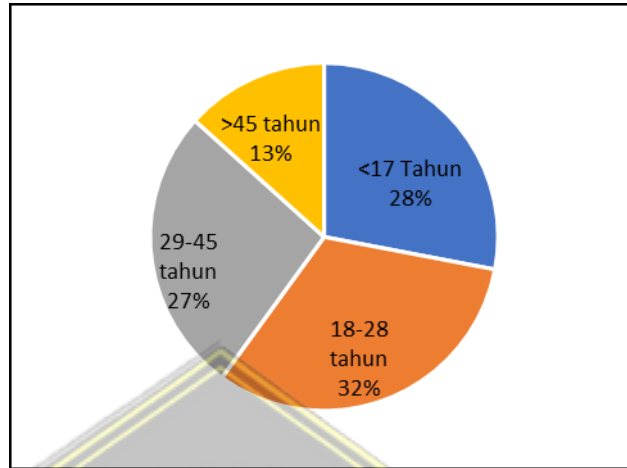


Gambar 3. 19 Chart Penumpang Angkot/Trayek Berdasarkan Jenis Kelamin

- **Usia**

Berdasarkan data tersebut diatas menunjukkan bahwa pengguna angkutan umum di Terminal Penggaron yaitu masyarakat yang berusia 18 – 28 tahun. Berdasarkan hasil kuesioner usia tersebut didominasi oleh pelajar/mahasiswa dan

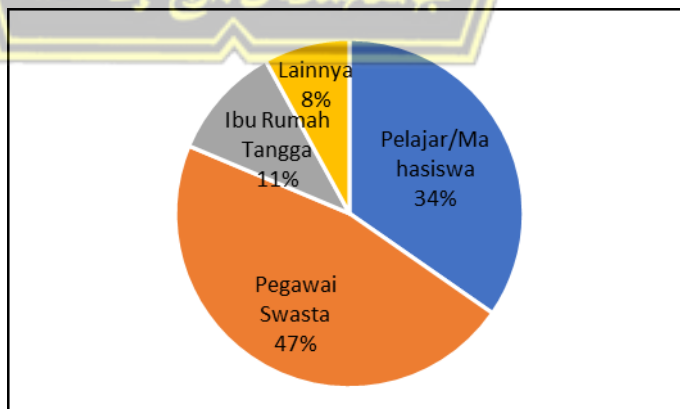
juga karyawan swasta. Kepemilikan SIM merupakan salah satu alasan menggunakan angkutan umum. Selain itu jarak terminal dan juga lokasi bekerja juga mempengaruhi karyawan untuk menggunakan angkutan umum.



Gambar 3. 20 Chart Penumpang Angkot/Trayek Berdasarkan Usia

• **Pekerjaan**

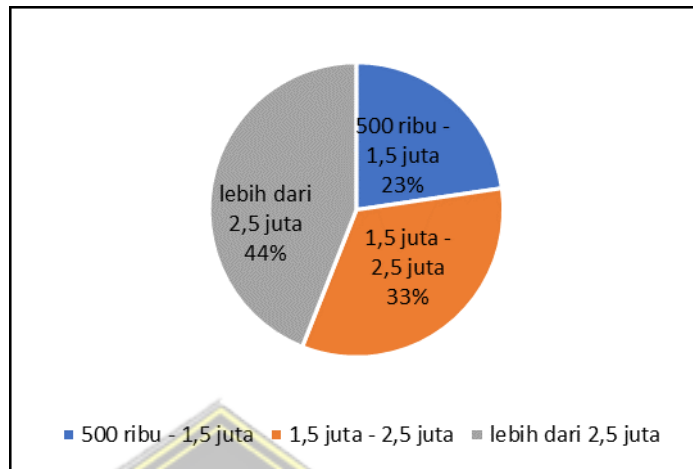
Berdasarkan diagram diatas pekerjaan responden yaitu pegawai swasta yaitu sebesar 47%. Kemudian disusul oleh pelajar/mahasiswa dengan persentase 34%. Hal tersebut dikarenakan biaya angkutan umum yang relatif murah dan juga beberapa akses angkutan umum yang melewati sarana pendidikan.



Gambar 3. 21 Chart Penumpang Angkot/Trayek Berdasarkan Jenis Pekerjaan

• **Pendapatan**

Dari hasil kuesioner didapatkan hasil bahwa mayoritas penumpang angkot/trayek memiliki pendapatan lebih dari 2,5 juta yaitu sebesar 44%.



Gambar 3. 22 Chart Penumpang Angkot/Trayek Berdasarkan Pendapatan

D. Pelaku perjalanan dengan menggunakan moda angkutan umum lainnya.

Selain dengan menggunakan angkutan BRT Jateng, Bus, Angkot maupun trayek, di terminal penggaron juga terdapat angkutan lainnya yang berupa ojek online maupun ojek manual. Berikut merupakan analisis karakteristik pelaku perjalanan yang menggunakan moda angkutan ojek:

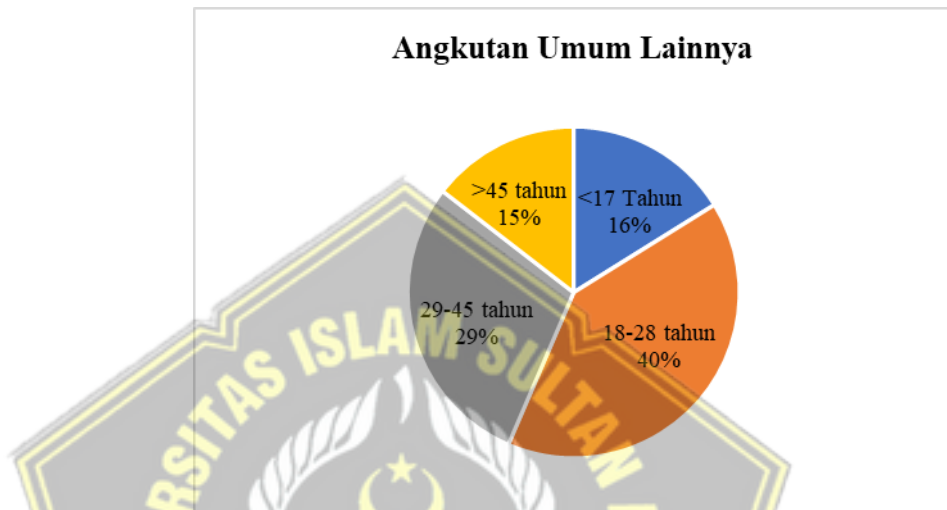
- **Jenis Kelamin**



Gambar 3. 23 Chart Penumpang Angkutan Umum Lainnya Berdasarkan Jenis Kelamin

Dari hasil kuesioner didapatkan bahwa pengguna angkutan lainnya yang berupa ojek online maupun ojek manual di Terminal penggaron didominasi oleh penumpang dengan jenis kelamin perempuan dengan persentase sebesar 65%. Sedangkan penumpang dengan jenis kelamin laki-laki hanya sebesar 35%.

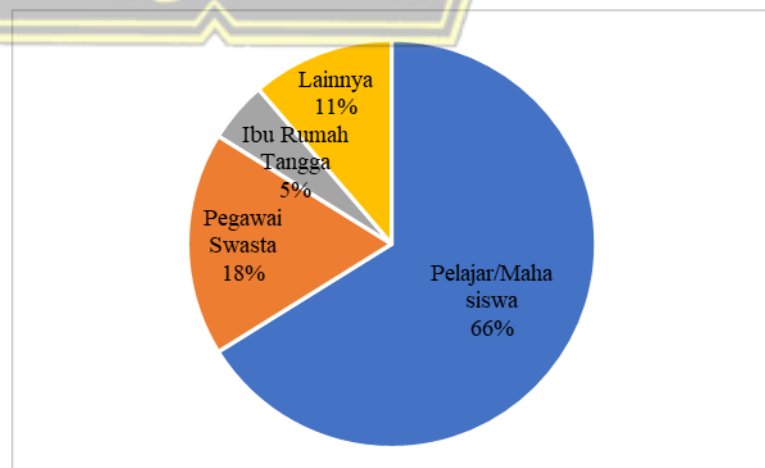
- **Usia**



Gambar 3. 24 Chart Penumpang Angkutan Umum Lainnya Berdasarkan Usia

Berdasarkan hasil kuesioner tersebut diperoleh hasil bahwa angkutan lainnya yang berupa ojek online maupun ojek manual di terminal Penggaron didominasi oleh masyarakat dengan usia 18-28 tahun.

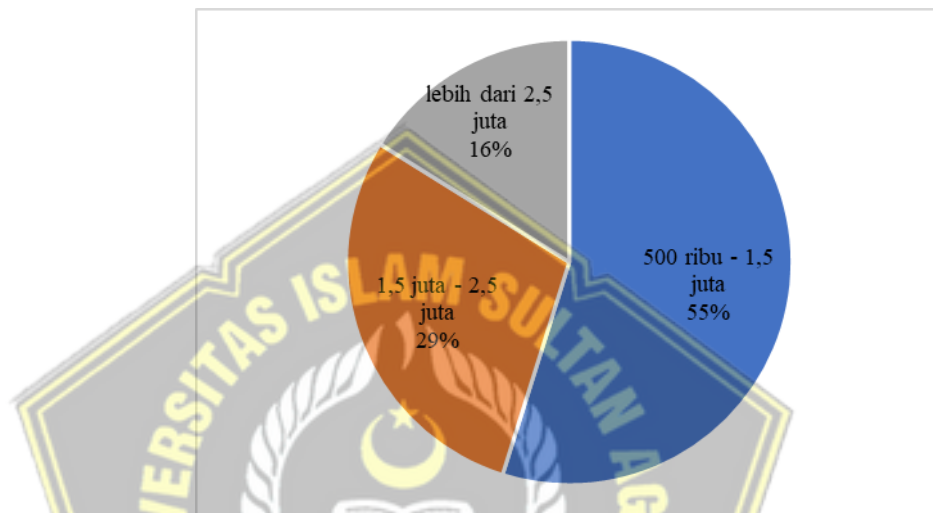
- **Pekerjaan**



Gambar 3. 25 Chart Penumpang Angkutan Umum Lainnya Berdasarkan Jenis Pekerjaan

Berdasarkan hasil kuesioner tersebut diperoleh hasil bahwa angkutan lainnya yang berupa ojek online maupun ojek manual di terminal Penggaron didominasi oleh masyarakat dengan pekerjaan sebagai pegawai swasta yaitu sebesar 35% dan pelajar/mahasiswa sebesar 29%.

- **Pendapatan**



Gambar 3. 26 Chart Penumpang Angkutan Umum Lainnya Berdasarkan Pendapatan

Berdasarkan hasil kuesioner tersebut diperoleh hasil bahwa pengguna angkutan lainnya yang berupa ojek online maupun ojek manual di terminal Penggaron memiliki pendapatan terbanyak 500 -1,5 juta dan hasil terendah yaitu untuk penghasilan lebih dari 2,5 juta. Hal tersebut menjelaskan bahwa mayoritas masyarakat yang menggunakan angkutan umum di Terminal enggaron merupakan masyarakat dengan oendapaan menengah ke bawah. Yang hanya mempunyai beberapa alternatif pilihan angkutan umum yang digunakan untuk memenuhi perjalanan setiap harinya.

3.5.2 Hasil Temuan Studi Karakteristik Pelaku Perjalanan

Berdasarkan kuesioner yang ibagikan kepada Pengguna Angkutan Umum di Terminal Penggaron, maka didapat data karakteristik pelaku perjalanan pemilihan moda angkutan umum di Terminal Penggaron yang dapat dilihat pada tabel berikut ini:

Tabel 3. 5 Temuan Studi Karakteristik Pelaku Perjalanan

No	Indikator	Variabel	Temuan Studi				Keterangan
			BRT Jateng	Bus	Angkot/Trayek	Lainnya	
1.	Pemilihan moda Angkutan umum berdasarkan pelaku perjalanan	Kelamin	Penumpang dengan jenis kelamin perempuan mendominasi dalam menggunakan angkutan umum, yaitu sebesar 80% dari total pengguna angkutan BRT Jateng di Terminal Penggaron	Penumpang bus di terminal penggaron didominasi oleh penumpang dengan jenis kelamin perempuan sebesar 65% dan laki-laki sebesar 35%.	Jenis kelamin perempuan dengan persentase 69% mendominasi dalam penggunaan Angkot/trayek di terminal penggaron	Penumpang yang menggunakan angkutan lainnya (ojek online ataupun ojek manual) merupakan penumpang dengan jenis kelamin perempuan yaitu sebesar 65%	Faktor yang mempengaruhi pemilihan moda angkutan umum di terminal penggaron berdasarkan karakteristik pelaku perjalanan: <ol style="list-style-type: none"> BRT Jateng Penumpang Bus Jateng didominasi oleh penumpang dengan jenis kelamin perempuan yang berusia 18-28 tahun dengan pendapatan sekitar 500 ribu -1,5 juta dengan pekerjaan mayoritas sebagai pelajar/mahasiswa Bus Penumpang Bus di Terminal Penggaron didominasi oleh penumpang dengan jenis kelamin perempuan, dengan kisaran usia sekitar 18-28 tahun dengan mayoritas sebagai pegawai swasta yang berpenghasilan sekitar 1,5 juta - 2,5 juta
		Usia	Bus jateng didominasi oleh penumpang dengan usia 18-28 tahun yaitu sebesar 65%, disusul dengan	Pengguna Bus merupakan penumpang dengan kisaran usia sekitar 18 tahun-28 tahun dengan persentase	Pengguna angkot/trayek merupakan penumpang yang berusia 18-28 tahun sebesar 32% dan 29-45 tahun sebesar	Penumpang didominasi penumpang dengan usia 18-28 tahun sebesar 40%, 29-45tahun sebesar 29%, <17	

		penumpang dengan usia 28-45 tahun dengan persentase sebesar 16%	sebesar 44%, 29-45 tahun sebesar 23%, >45 tahun sebesar 19% dan sisanya yaitu 14% merupakan pengguna dengan usia <17 tahun	27%	tahun sebesar 16% dan >45 tahun sebesar 15%	<p>3. Angkot/Trayek Pengguna Angkot/Trayek mayoritas merupakan perempuan dengan usia sekitar 29-45 tahun yang berkerja sebagai pegawai swasta dengan pendapatan lebih dari 2,5 juta</p> <p>4. Angkutan Lainnya (Ojek) Penumpang didominasi oleh perempuan dengan usia 18-28 tahun yang berpendapatan sekitar 500 ribu- 1,5 juta dengan pekerjaan sebagai pegawai swasta</p>
	Pendapatan	Penumpang terbanyak merupakan penumpang dengan pendapatan 500 ribu – 1.500.000 dengan persentase sebesar 58%	pengguna angkutan Bus di terminal penggaron memiliki penghasilan mulai dari Rp. 1.500.000 – Rp.2.500.000	Mayoritas pengguna angko/trayek memiliki pendapatan lebih dari 2.500.000,-	Pendapatan terbanyak pada penumpang ini yaitu 500.000 – 1.500.000	
	Jenis Pekerjaan	Penumpang terbanyak didominasi oleh pelajar/mahasiswa yaitu sebesar 54%, pegawai swasta sebesar 21% dan ibu rumah tangga sebesar 17%	Pengguna bus di Terminal penggaron tertinggi merupakan pegawai swasta yaitu sebesar 35% dan 29% merupakan pelajar/mahasiswa	Pekerjaan yang mendominasi pengguna angkutan trayek yaitu pegawai swasta sebesar 47%	Pengguna angkutan lainnya didominasi oleh pegawai swasta yaitu sebesar 35%	

Sumber : Analisis Peneliti, 2022

BAB IV

ANALISIS PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI DI TERMINAL PENGGARON

Pada bagian IV membahas mengenai analisis data yang berisi analisis pemilihan moda transportasi di Terminal Penggaron Kota Semarang.

4.1 Hasil Pengumpulan Data

Subyek responden dari hasil analisis data yaitu pengguna angkutan umum yang berada di Terminal Penggaron, Kota Semarang. Pengambilan sampel terhadap responden dilakukan selama 7 hari yaitu pada hari Senin sampai dengan jumat dan 2 hari ketika weekend (Sabtu dan Minggu). Kuesioner disebarikan kepada 332 responden yang berada di Terminal Penggaron, Kota Semarang. Hasil pengumpulan data berupa kuesioner yang dikembalikan kepada peneliti sebagai berikut:

Tabel 4. 1 Hasil Pengumpulan Data

Keterangan	Jumlah	Persentase
Kuesiner yang disebar	332	100%
Kuesioner yang dikembalikan	332	100%

Sumber : Data Primer, 2022

Dapat dilihat dari tabel diatas bahwa kuesioner yang disebarikan dan kuesioner yang dikembalikan memiliki persentase 100%.

4.2 Validitas dan Reabilitas

Dalam bab ini membahas mengenai analisis pemilihan moda angkutan umum yang berada di wilayah studi. Sebelum masuk kedalam bahasan utama akan dibahas mengenai uji validitas dan reabilitas dari kuesioner yang telah dibagikan kepada responden

Setiap uji dalam statistik mempunyai dasar dalam mengambil keputusan sebagai pedoman untuk membuat kesimpulan. Dasar pengambilan keputusan uji validitas yaitu sebagai berikut :

1. Membandingkan nilai r hitung dengan nilai r tabel
 - a. Jika nilai r hitung $>$ r tabel, maka item soal kuesioner tersebut dinyatakan valid
 - b. Jika nilai r hitung $<$ r tabel, maka item soal kuesioner tersebut dinyatakan tidak valid
2. Membandingkan nilai sig. (2-tailed) dengan probabilitas 0,05

- a. Jika nilai sig. (2-tailed) < 0,05 dan Person Correlaton bernilai positif, maka item soal kuesioner tersebut valid
- b. Jika nilai sig. (2-Tailed) < 0,05 dan Pearson Correlation bernilai negative, maka item soal kuesioner tersebut tidak valid
- c. Jika nilai sig. (2-Tailed) > 0,05, maka item soal kuesioner tersebut tidak valid

Berikut merupakan penjabaran dari uji validitas dan reabilitas:

Tabel 4. 2 Uji Validitas dan Reabilitas

Variabel	A	Signifikasi	Keterangan
Karakteristik Pelaku Perjalanan			
Jenis kelamin	0,05	0,070	Valid
Jenis Pekerjaan	0,05	0,077	Valid
Status Sosial	0,05	0,717	Valid
Pendapatan	0,05	0,003	Valid
Umur	0,05	0,010	Valid
Kepemilikan Kendaraan Pribadi	0,05	0,000	Valid
Kepemilikan SIM	0,05	0,000	Valid
Karakteristik Sistem Transportasi			
Waktu Operasional Kendaraan	0,05	0,000	Valid
Waktu Kedatangan	0,05	0,000	Valid
Waktu Keberangkatan	0,05	0,000	Valid
Kecepatan Mencapai Tujuan	0,05	0,000	Valid
Biaya yang terjangkau	0,05	0,000	Valid
Biaya sesuai dengan fasilitas yang disediakan	0,05	0,033	Valid
Keamanan	0,05	0,000	Valid
Kenyaman	0,05	0,000	Valid
Fasilitas yang Nyaman	0,05	0,000	Valid
Akses Angkutan Umum Yang Mudah Ditemui	0,05	0,001	Valid
Kehandalan supir dalam mengendarai	0,05	0,313	Valid
Kehandalan Petugas dalam Melayani Penumpang	0,05	0,000	Valid
Karakteristik Perjalanan			
Ketepatan Waktu	0,05	0,001	Valid
Keterbatasan Waktu Operasional	0,05	0,000	Valid
Jarak perjalanan	0,05	0,000	Valid

Variabel	A	Signifikasi	Keterangan
Waktu perjalanan	0,05	0,000	Valid
Jenis Perjalanan (<i>Multi trip/ Single Trip</i>)	0,05	0,000	Valid

Dari tabel validitas diatas memiliki kesimpulan bahwa kuesioner yang diajukan kepada responden bersifat valid. Yang berarti dapat digunakan dan dimengerti oleh responden sebagai narasumber dalam penelitian. Dari jumlah responden penelitian yang berjumlah 332 responden dapat diketahui jika nilai sig. (2-tailed) < 0,05 dan Person Correlaton bernilai positif, maka kuesioner tersebut bersifat valid.

Pengujian validitas yang telah dilakukan maka selanjutnya dilakukan uji reabilitas. Uji reabilitas bertujuan untuk mengetahui kekonsistenan responden dalam menjawab kuesioner. Berikut merupakan standar penentuan Alpha Cronbach (pengukuran dalam uji reabilitas).

Tabel 4. 3 Kriteria Pengukuran Reabilitas

No.	Interval	Keterangan
1	<0,200	Sangat rendah
2	0,200 – 0,399	Rendah
3	0,400 – 0,599	Cukup
4	0,600 – 0,799	Tinggi
5	0,800 – 1,000	Sangat tinggi

Pengujian reabilitas setiap variabel menggunakan Cronbarch Alpha. Data yang diperoleh dikatakan reliable apabila nilai Cronbarch Alpha lebih besar atau sama dengan 0,600 (Ghozali, 2009). Hasil dari pengujian dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4. 4 Nilai Alpha Cronbach

Reliability Statistics		
Cronbach's Alpha	Items	N of Items
,690	,700	27

Dasar pengambilan keputusan dalam uji reabilitas yaitu:

1. Jika nilai Cronbach's Alpha > r tabel maka kuesioner dinyatakan reliabel
2. Jika nilai Cronbach's Alpha < r tabel maka kuesioner dinyatakan reliabel

Berdasarkan output Reliability Statistics diatas diketahui bahwa nilai Cronbach's Alpha sebesar 0,690. Dibandingkan dengan nilai r tabel yang diperoleh dari nilai N = 332 pada signifikasi 5% maka diperoleh nilai r tabel sebesar 0,107.

Dapat disimpulkan bahwa nilai Cronbach's Alpha 0,690 > 0,107 (r tabel) maka kuesioner "Analisis Faktor Pemilihan Moda Transportasi di Terminal Penggaron Kota Semarang" dinyatakan reliabel atau terpercaya sebagai alat pengumpul data dalam penelitian.

4.3 Analisis Regresi Linear Berganda

4.3.1 Analisis Faktor Pemilihan Moda dengan Menggunakan Angkutan Umum Bus di Terminal Penggaron

Variabel yang termasuk dalam analisis faktor yang mempengaruhi pemilihan moda bus yaitu, 24 variabel. Jumlah responden dalam angkutan bus sebanyak 110 responden. Berikut merupakan analisis regresi linear berganda menggunakan program SPSS.

a. Analisis Regresi Linear Berganda

Persamaan model regresi linear dari analisis adalah sebagai berikut:

$$Y = 6,459 + 0,025 X^1 - 0,477 X^2 - 0,701 X^3 + 0,128 X^4 + 0,251 X^5 - 0,078 X^6 + 0,013 X^7 - 0,207 X^8 - 0,238 X^9 + 0,220 X^{10} + 0,269 X^{11} - 0,087 X^{12} - 0,318 X^{13} - 0,395 X^{14} - 0,241 X^{15} - 0,075 X^{16} + 0,520 X^{17} + 0,045 X^{18} + 0,307 X^{19} - 0,199 X^{20} + 0,169 X^{21} + 0,478 X^{22} - 0,487 X^{23} - 0,634 X^{24}$$

Dari persamaan regresi linear berganda diatas, dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Nilai konstanta (a)

Nilai konstanta memiliki nilai positif sebesar 6,459. Tanda positif artinya menunjukkan pengaruh yang searah antara variabel independent dan variabel dependen. Hal tersebut menunjukkan jika variabel independent tidak ada atau sama dengan nol maka profitabilitas akan mengalami peningkatan sebesar 6,459 atau 64,59%.

2. Nilai koefisien regresi untuk variabel Jenis Kelamin (X1)

Memiliki nilai positif sebesar 0,025 yang berarti jika terdapat peningkatan pada variabel ketersediaan jenis kelamin sebesar 1% maka profitabilitas

pemilihan moda angkutan umum akan mengalami peningkatan sebesar 0,025 atau 2,5% dengan asumsi variabel lain tetap.

3. Nilai koefisien regresi untuk variabel jenis pekerjaan (X2)

Memiliki nilai negatif sebesar -0,477 yang berarti jika terdapat peningkatan pada variabel jenis pekerjaan sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 0,477 atau 47,7% dengan asumsi variabel lain tetap.

4. Nilai koefisien regresi untuk variabel status sosial (X3)

Memiliki nilai negatif sebesar -0,701 yang berarti jika terdapat peningkatan pada variabel status sosial sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 0,701 atau 70,1% dengan asumsi variabel lain tetap.

5. Nilai koefisien regresi untuk variabel pendapatan (X4)

Memiliki nilai positif sebesar 0,128 yang berarti jika terdapat peningkatan pada variabel pendapatan sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami peningkatan sebesar 0,128 atau 12,8% dengan asumsi variabel lain tetap.

6. Nilai koefisien regresi untuk variabel umur (X5)

Memiliki nilai positif sebesar 0,251 yang berarti jika terdapat peningkatan pada variabel umur sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 0,251 atau 25,1% dengan asumsi variabel lain tetap.

7. Nilai koefisien regresi untuk variabel kepemilikan kendaraan pribadi (X6)

Memiliki nilai negatif sebesar -0,078 yang berarti jika terdapat peningkatan pada variabel ketersediaan kendaraan pribadi sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 0,078 atau 7,8% dengan asumsi variabel lain tetap.

8. Nilai koefisien regresi untuk variabel kepemilikan SIM (X7)

Memiliki nilai positif sebesar 0,013 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel kepemilikan SIM sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami peningkatan sebesar 1,3% dengan asumsi variabel lainnya tetap.

9. Nilai koefisien regresi untuk variabel waktu operasional kendaraan (X8)

memiliki nilai negatif sebesar $-0,207$ menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel waktu operasional kendaraan sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 20,7% dengan asumsi variabel lainnya tetap.

10. Nilai koefisien regresi untuk variabel waktu kedatangan (X9)

Memiliki nilai negatif sebesar $-0,238$ menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel waktu kedatangan sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 23,8% dengan asumsi variabel lainnya tetap.

11. Nilai koefisien regresi untuk variabel waktu keberangkatan (X10)

Memiliki nilai positif sebesar $0,220$ menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel waktu keberangkatan sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami peningkatan sebesar 22% dengan asumsi variabel lainnya tetap.

12. Nilai koefisien regresi untuk variabel kecepatan mencapai tujuan (X11)

Memiliki nilai positif sebesar $0,269$ menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel kecepatan mencapai tujuan sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami peningkatan sebesar 26,9% dengan asumsi variabel lainnya tetap.

13. Nilai koefisien regresi untuk variabel biaya yang terjangkau (X12)

Memiliki nilai negatif sebesar $-0,087$ menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel biaya yang terjangkau sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami peningkatan sebesar 8,7% dengan asumsi variabel lainnya tetap.

14. Nilai koefisien regresi untuk variabel biaya sesuai dengan fasilitas yang disediakan (X13). Memiliki nilai negatif sebesar $-0,318$ menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel biaya sesuai dengan fasilitas yang disediakan sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 31,8% dengan asumsi variabel lainnya tetap.

15. Nilai koefisien regresi untuk variabel keamanan (X14)

Memiliki nilai negatif sebesar $-0,395$ menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel keamanan sebesar 1% maka profitabilitas

pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 39,5% dengan asumsi variabel lainnya tetap.

16. Nilai koefisien regresi untuk variabel kenyamanan (X15)

Memiliki nilai negatif sebesar -0,241 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel kenyamanan sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 24,1% dengan asumsi variabel lainnya tetap

17. Nilai koefisien regresi untuk variabel fasilitas yang nyaman (X16)

Memiliki nilai negatif sebesar -0,075 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel fasilitas yang nyaman sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 7,5% dengan asumsi variabel lainnya tetap

18. Nilai koefisien regresi untuk variabel akses mudah ditemui (X17)

Memiliki nilai positif sebesar 0,520 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel akses mudah ditemui sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami peningkatan sebesar 52% dengan asumsi variabel lainnya tetap

19. Nilai koefisien regresi untuk variabel kehandalan sopir dalam mengendarai angkutan umum (X18) Memiliki nilai positif sebesar 0,045 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel kehandalan sopir dalam mengendarai angkutan umum sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami peningkatan sebesar 4,5% dengan asumsi variabel lainnya tetap

20. Nilai koefisien regresi untuk variabel kehandalan petugas dalam melayani penumpang (X19) Memiliki nilai positif sebesar 0,307 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel kehandalan petugas dalam melayani penumpang sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami peningkatan sebesar 20,7% dengan asumsi variabel lainnya tetap

21. Nilai koefisien regresi untuk variabel ketepatan waktu (X20)

Memiliki nilai negatif sebesar -0,199 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel keamanan sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 19,9% dengan asumsi variabel lainnya tetap.

22. Nilai koefisien regresi untuk variabel keterbatasan waktu operasional (X21)

Memiliki nilai positif sebesar 0,169 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel keterbatasan waktu operasional sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami peningkatan sebesar 16,9% dengan asumsi variabel lainnya tetap.

23. Nilai koefisien regresi untuk variabel jarak perjalanan (X22)

Memiliki nilai positif sebesar 0,478 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel jarak perjalanan petugas sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami peningkatan sebesar 47,8% dengan asumsi variabel lainnya tetap

24. Nilai koefisien regresi untuk variabel waktu perjalanan (X23)

Memiliki nilai negatif sebesar -0,487 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel waktu perjalanan sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 48,7% dengan asumsi variabel lainnya tetap.

25. Nilai koefisien regresi untuk variabel jenis perjalanan (*Multi Trip/ Single Trip*) (X24), memiliki nilai negatif sebesar -0,634 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel jenis perjalanan (*Multi Trip/ Single Trip*) sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami peningkatan sebesar 63,4% dengan asumsi variabel lainnya tetap

b. Uji Hipotesis

1. Pengujian secara Simultan (F Test)

Uji simultan ini berfungsi untuk menguji atau mengkonfirmasi hipotesis yang menjelaskan bahwa variabel independent secara bersama-sama mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel independent. Untuk mengetahui ada atau tidaknya pengaruh secara serentak maka dilakukan analisis sebagai berikut:

Perumusan hipotesis nihil (H_0) dan hipotesis (H_a):

H_0 : tidak terdapat pengaruh secara bersama-sama antara variabel bebas (X) dengan pemilihan moda angkutan umum di Terminal Pengaron Kota Semarang (Y)

Ha : terdapat pengaruh secara bersama-sama antara variabel bebas (X) dengan pemilihan moda angkutan umum (Y)

Pengambilan keputusan dengan melihat p-value pada uji F dengan keentuan sebagai berikut:

Jika P-value > 0,05 maka Ho diterima

Jika P-value < 0,05 maka Ho ditolak

Dari hasil analisis diperoleh hasil sebagai berikut:

Tabel 4. 5 Uji Hipotesis Secara Simultan

		ANOVA ^a				
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	43,733	24	1,822	1,623	,045 ^b
	Residual	147,036	131	1,122		
	Total	190,769	155			

a. Dependent Variable: Faktor Pemilihan Moda Angkutan Umum

b. Predictors: (Constant), Jenis Perjalanan (Multitrip/ single trip), Kepemilikan Kendaraan Pribadi, Kecepatan dalam Mencapai Tujuan, Kenyaman, Kehandalan Sopir dalam mengendarai, Pendapatan, Jenis Kelamin, Jenis Pekerjaan , Umur, Kepemilikan SIM, Waktu Operasional Kendaraan, Keamanan, Waktu Perjalanan, Waktu Keberangkatan , Biaya yang Terjangkau, Biaya sudah sesuai dengan Fasilitas yang disediakan, Ketepatan Waktu Pelayanan Angkutan Umum, Fasilitas Yang Nyaman, Waktu Kedatangan , Kehandalan Petugas dalam Melayani penumpang, Status Sosial, Keterbatasan Waktu Operasional, Akses Mudah Ditemui, Jarak Perjalanan

Dari hasil analisis diatas dapa diketahui nilai sig. sebesar 0,045 ($p < 0,05$), sehingga keputusan menerima Ha dan menolak Ho. Dapat diambil kesimpulan bahwa terdapat pengaruh secara bersama-sama antara variabel bebas (jenis perjalanan (multitrip/ single trip), kepemilikan kendaraan pribadi, kecepatan dalam mencapai tujuan, kenyamanan, kehandalan sopir dalam mengendarai, pendapatan, jenis kelamin, jenis pekerjaan , umur, kepemilikan sim, waktu operasional kendaraan, keamanan, waktu perjalanan, waktu keberangkatan , biaya yang terjangkau, biaya sudah sesuai dengan fasilitas yang disediakan, ketepatan waktu pelayanan angkutan umum, fasilitas yang nyaman, waktu kedatangan, kehandalan petugas dalam melayani penumpang, status sosial, keterbatasan waktu operasional, akses mudah ditemui, jarak perjalanan) terhadap pemilihan moda angkutan umum.

2. Pengujian secara parsial (Uji t)

Uji parsial memiliki tujuan untuk menguji dan memastikan hipotesis secara individual antara variabel independent secara parsial mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel dependen.

Perumusan hipotesis nihil (H0) dan hipotesis (Ha):

H0 : tidak terdapat pengaruh antara variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y)

Ha : terdapat pengaruh antara variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y)

Pengambilan keputusan dengan melihat p-value pada uji t dengan ketentuan sebagai berikut:

Jika P-value > 0,5 maka Ho diterima

Jika P-value < 0,5 maka Ho ditolak

Dari hasil analisis diperoleh hasil sebagai berikut:

Tabel 4. 6 Uji Hipotesis Secara Parsial

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients Beta	t	Sig.
		B	Std. Error			
1	(Constant)	6,459	2,779		2,324	,022
	Jenis Kelamin	,058	,222	,025	,264	,792
	Jenis Pekerjaan	-,494	,334	-,477	-1,480	,141
	Status Sosial	-1,600	,659	-,701	-2,426	,017
	Pendapatan	,132	,256	,128	,516	,606
	Umur	,298	,207	,251	1,438	,153
	Kepemilikan Kendaraan Pribadi	-,091	,197	-,078	-,461	,646
	Kepemilikan SIM	,017	,229	,013	,076	,939
	Waktu Operasional Kendaraan	-,359	,310	-,207	-1,158	,249
	Waktu Kedatangan	-,420	,588	-,238	-,715	,476
	Waktu Keberangkatan	,426	,493	,220	,864	,389
	Kecepatan dalam Mencapai Tujuan	,459	,285	,269	1,612	,109
	Biaya yang Terjangkau	-,144	,318	-,087	-,451	,653
	Biaya sudah sesuai dengan Fasilitas yang disediakan	-,309	,136	-,318	-2,268	,025

Keamanan	-,574	,615	-,395	-,934	,352
Kenyaman	-,340	,604	-,241	-,562	,575
Fasilitas Yang Nyaman	-,116	,382	-,075	-,304	,762
Akses Mudah Ditemui	,673	,546	,520	1,233	,220
Kehandalan Sopir dalam mengendarai	,068	,134	,045	,507	,613
Kehandalan Petugas dalam Melayani penumpang	,430	,348	,307	1,236	,219
Ketepatan Waktu Pelayanan Angkutan Umum	-,260	,305	-,199	-,852	,396
Keterbatasan Waktu Operasional	,221	,413	,169	,534	,594
Jarak Perjalanan	,677	,697	,478	,972	,333
Waktu Perjalanan	-,552	,239	-,487	-2,316	,022
Jenis Perjalanan (Multitrip/ single trip)	-,660	,315	-,634	-2,095	,038

a. Dependent Variable: Faktor Pemilihan Moda Angkutan Umum

a. Variabel Kepemilikan Kendaraan Pribadi

Berdasarkan hasil pengujian diketahui bahwa Variabel keersediaan kendaraan memiliki nilai sig.t sebesar 0,885 ($p > 0,5$), sehingga keputusannya menerima H_0 dan menolak H_a . Hal tersebut berarti Variabel kepemilikan kendaraan pribadi tidak memiliki pengaruh signifikan dan positif terhadap pemilihan moda angkutan umum.

Diketahui bahwa jika terdapat nilai sig.t lebih dari 0,5 maka terdapat pengaruh secara signifikan terhadap pemilihan moda angkutan bus. Berdasarkan tabel 4.7, dari total 24 variabel terdapat 9 variabel yang mempengaruhi pemilihan moda Bus di Terminal Penggaron diantaranya yaitu jenis kelamin, pendapatan, kepemilikan kendaraan pribadi, kepemilikan SIM, biaya terjangkau, kenyamanan, fasilitas yang nyaman, kehandalan sopir dalam mengendarai dan keterbatasan waktu operasional.

3. Koefisien Determinasi

Memiliki fungsi untuk menjelaskan sejauh mana kemampuan variabel independent terhadap dependen dengan melihat R square. Besarnya koefisiensi korelasi berkisar antara +1 s/d -1. Berikut merupakan nilai koefisiensi determinasi:

Tabel 4. 7 Uji Determinasi

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,479 ^a	,229	,088	1,05944

a. Predictors: (Constant), Jenis Perjalanan (Multitrip/ single trip), Kepemilikan Kendaraan Pribadi, Kecepatan dalam Mencapai Tujuan, Kenyamanan, Kehandalan Sopir dalam mengendarai, Pendapatan, Jenis Kelamin, Jenis Pekerjaan , Umur, Kepemilikan SIM, Waktu Operasional Kendaraan, Keamanan, Waktu Perjalanan, Waktu Keberangkatan , Biaya yang Terjangkau, Biaya sudah sesuai dengan Fasilitas yang disediakan, Ketepatan Waktu Pelayanan Angkutan Umum, Fasilitas Yang Nyaman, Waktu Kedatangan , Kehandalan Petugas dalam Melayani penumpang, Status Sosial, Keterbatasan Waktu Operasional, Akses Mudah Ditemui, Jarak Perjalanan

Berdasarkan analisis diketahui bahwa nilai koefisien determinasi diperoleh 0,479 atau 47,9%. Sedangkan sisanya sebesar 52,1% dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak diperhiungkan dalam penelitian ini.

4.3.2 Analisis Faktor Pemilihan Moda dengan Menggunakan Angkutan Umum Bus Rapid Transit (BRT) Jawa Tengah di Terminal Penggaron

Variabel yang termasuk dalam analisis faktor yang mempengaruhi pemilihan moda bus yaitu, 24 variabel. Jumlah responden dalam angkutan bus sebanyak 85 responden. Berikut merupakan analisis regresi linear berganda menggunakan program SPSS.

a. Analisis Regresi Linear Berganda

Persamaan model regresi linear dari analisis adalah sebagai berikut:

$$Y = 8,558 + 0,154 X^1 - 0,538 X^2 - 0,540 X^3 - 0,062 X^4 - 0,115 X^5 - 0,553X^6 - 0,428 X^7 + 0,664 X^8 + 0,286 X^9 - 0,077 X^{10} - 0,255 X^{11} - 0,626 X^{12} + 0,082 X^{13} - 0,345 X^{14} + 0,657 X^{15} + 1,014 X^{16} - 0,637 X^{17} - 0,247 X^{18} - 0,137 X^{19} + 0,030 X^{20} + 0,066 X^{21} - 0,529 X^{22} - 0,194 X^{23} - 0,092 X^{24}$$

Dari persamaan regresi linear berganda diatas, dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Nilai konstanta (a)

Nilai konstanta memiliki nilai positif sebesar 8,558. Tanda positif artinya menunjukkan pengaruh yang searah antara variabel independent dan variabel dependen. Hal tersebut menunjukkan jika variabel independent tidak ada atau sama dengan nol maka profitabilitas akan mengalami peningkatan sebesar 8,558 atau 85,58%.

2. Nilai koefisien regresi untuk variabel jenis kelamin (X1)

Memiliki nilai positif sebesar 0,154 yang berarti jika terdapat peningkatan pada variabel ketersediaan kendaraan pribadi sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami peningkatan sebesar 0,154 atau 15,4% dengan asumsi variabel lain tetap.

3. Nilai koefisien regresi untuk variabel jenis pekerjaan (X2)

Memiliki nilai negatif sebesar -0,538 yang berarti jika terdapat peningkatan pada variabel ketersediaan kendaraan pribadi sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 0,538 atau 53,8% dengan asumsi variabel lain tetap.

4. Nilai koefisien regresi untuk variabel pendapatan (X3)

Memiliki nilai negatif sebesar -0,540 yang berarti jika terdapat peningkatan pada variabel ketersediaan kendaraan pribadi sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 0,540 atau 54% dengan asumsi variabel lain tetap.

5. Nilai koefisien regresi untuk variabel kepemilikan kendaraan pribadi (X4)

Memiliki nilai negatif sebesar -0,062 yang berarti jika terdapat peningkatan pada variabel ketersediaan kendaraan pribadi sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 0,062 atau 6,2% dengan asumsi variabel lain tetap.

6. Nilai koefisien regresi untuk variabel kepemilikan SIM (X5)

Memiliki nilai negatif sebesar -0,115 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel kepemilikan SIM sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 11,5% dengan asumsi variabel lainnya tetap.

7. Nilai koefisien regresi untuk variabel usia (X6)

Memiliki nilai negatif sebesar -0,553 yang berarti jika terdapat peningkatan pada variabel ketersediaan kendaraan pribadi sebesar 1%

maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 0,553 atau 55,3% dengan asumsi variabel lain tetap.

8. Nilai koefisien regresi untuk variabel status sosial (X7)

Memiliki nilai negatif sebesar -0,428 yang berarti jika terdapat peningkatan pada variabel ketersediaan kendaraan pribadi sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 0,428 atau 42,8% dengan asumsi variabel lain tetap.

9. Nilai koefisien regresi untuk variabel waktu operasional kendaraan (X8)

memiliki nilai positif sebesar 0,664 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel waktu operasional kendaraan sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami peningkatan sebesar 66,4% dengan asumsi variabel lainnya tetap.

10. Nilai koefisien regresi untuk variabel waktu kedatangan (X9)

Memiliki nilai positif sebesar 0,286 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel waktu kedatangan sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami peningkatan sebesar 28,6% dengan asumsi variabel lainnya tetap.

11. Nilai koefisien regresi untuk variabel waktu keberangkatan (X10)

Memiliki nilai negatif sebesar -0,077 menunjukkan jika tidak terdapat peningkatan pada variabel waktu keberangkatan sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 7,7% dengan asumsi variabel lainnya tetap.

12. Nilai koefisien regresi untuk variabel kecepatan mencapai tujuan (X11)

Memiliki nilai negatif sebesar 0,255 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel kecepatan mencapai tujuan sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 25,5% dengan asumsi variabel lainnya tetap.

13. Nilai koefisien regresi untuk variabel biaya yang terjangkau (X12)

Memiliki nilai negatif sebesar -0,626 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel biaya yang terjangkau sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 62,6% dengan asumsi variabel lainnya tetap.

14. Nilai koefisien regresi untuk variabel biaya sesuai dengan fasilitas yang disediakan (X13) Memiliki nilai positif sebesar 0,082 menunjukkan jika

terdapat peningkatan pada variabel biaya sesuai dengan fasilitas yang disediakan sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami peningkatan sebesar 8,2% dengan asumsi variabel lainnya tetap.

15. Nilai koefisien regresi untuk variabel keamanan (X14)

Memiliki nilai negatif sebesar -0,345 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel keamanan sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 34,5% dengan asumsi variabel lainnya tetap.

16. Nilai koefisien regresi untuk variabel kenyamanan (X15)

Memiliki nilai positif sebesar 0,657 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel kenyamanan sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami peningkatan sebesar 65,7% dengan asumsi variabel lainnya tetap.

17. Nilai koefisien regresi untuk variabel fasilitas yang nyaman (X16)

Memiliki nilai positif sebesar 0,014 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel fasilitas yang nyaman sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami peningkatan sebesar 1,4% dengan asumsi variabel lainnya tetap.

18. Nilai koefisien regresi untuk variabel akses mudah ditemui (X17)

Memiliki nilai negatif sebesar -0,637 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel akses mudah ditemui sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 63,7% dengan asumsi variabel lainnya tetap.

19. Nilai koefisien regresi untuk variabel kehandalan sopir dalam mengendarai angkutan umum (X18) Memiliki nilai positif sebesar -0,247 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel kehandalan sopir dalam mengendarai angkutan umum sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 24,7% dengan asumsi variabel lainnya tetap.

20. Nilai koefisien regresi untuk variabel kehandalan petugas dalam melayani penumpang (X19) Memiliki nilai positif sebesar -0,137 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel kehandalan petugas dalam melayani penumpang sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan

umum akan mengalami peningkatan sebesar 13,7% dengan asumsi variabel lainnya tetap

21. Nilai koefisien regresi untuk variabel ketepatan waktu (X20)

Memiliki nilai negatif sebesar 0,030 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel keamanan sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 3% dengan asumsi variabel lainnya tetap.

22. Nilai koefisien regresi untuk variabel keterbatasan waktu operasional (X21)

Memiliki nilai positif sebesar 0,117 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel keterbatasan waktu operasional sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami peningkatan sebesar 11,7% dengan asumsi variabel lainnya tetap.

23. Nilai koefisien regresi untuk variabel jarak perjalanan (X22)

Memiliki nilai positif sebesar 0,066 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel jarak perjalanan petugas sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami peningkatan sebesar 6,6% dengan asumsi variabel lainnya tetap

24. Nilai koefisien regresi untuk variabel waktu perjalanan (X23)

Memiliki nilai negatif sebesar -0,529 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel waktu perjalanan sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 52,9% dengan asumsi variabel lainnya tetap.

25. Nilai koefisien regresi untuk variabel jenis perjalanan (Multi Trip/ Single Trip) (X24), memiliki nilai positif sebesar -0,092 menunjukkan jika

terdapat peningkatan pada variabel jenis perjalanan (Multi Trip/ Single Trip) sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami peningkatan sebesar 9,2% dengan asumsi variabel lainnya tetap

b. Uji Hipotesis

1. Pengujian secara Simultan (F Test)

Tabel 4. 8 Uji Hipotesis Secara Simultan

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	45,848	25	1,834	2,333	,005 ^b
	Residual	40,869	52	,786		
	Total	86,718	77			

a. Dependent Variable: Faktor Pemilihan Moda Angkutan Umum

b. Predictors: (Constant), Jenis Perjalanan (Multitrip/ single trip), Umur, Fasilitas Yang Nyaman, Kehandalan Petugas dalam Melayani penumpang, Keterbatasan Waktu Operasional, Kehandalan Sopir dalam mengendarai, Jenis Kelamin, Pendapatan, Jenis Pekerjaan, Akses Mudah Ditemui, Kepemilikan Kendaraan Pribadi, Waktu Operasional Kendaraan, Kepemilikan SIM, Ketepatan Waktu Pelayanan Angkutan Umum, Waktu Kedatangan, Kenyamanan, Keamanan, Waktu Keberangkatan, Biaya sudah sesuai dengan Fasilitas yang disediakan, Pendapatan, Jarak Perjalanan, Status Sosial, Waktu Perjalanan, Kecepatan dalam Mencapai Tujuan, Biaya yang Terjangkau

il analisis diatas dapa diketahui nilai sig. sebesar 0,005 ($p < 0,05$), sehingga keputusan menolak H_0 dan menerima H_a . Dapat diambil kesimpulan bahwa terdapat pengaruh secara bersama-sama antara variabel bebas (Jenis Perjalanan (*Multitrip/ single trip*), Fasilitas Yang Nyaman, Ketepatan Waktu Pelayanan Angkutan Umum, Umur, Pendapatan, Jenis Pekerjaan, Jenis Kelamin, Kehandalan Sopir dalam mengendarai, Kepemilikan Kendaraan Pribadi, Waktu Operasional Kendaraan, Waktu Perjalanan, Biaya sudah sesuai dengan Fasilitas yang disediakan, Kehandalan Petugas dalam Melayani penumpang, Pendapatan, Keterbatasan Waktu Operasional, Keamanan, Kepemilikan SIM, Akses Mudah Ditemui, Waktu Kedatangan, Waktu Keberangkatan, Status Sosial, Biaya yang Terjangkau, Kecepatan dalam Mencapai Tujuan, Kenyamanan, Jarak Perjalanan) terhadap pemilihan moda angkutan umum.

2. Pengujian secara parsial (Uji t)

Tabel 4. 9 Uji Hipotesis Secara Parsial

		Unstandardized Coefficients		Standardized	t	Sig.
		B	Std. Error	Coefficients Beta		
Model						
1	(Constant)	8,558	2,691		3,180	,002
	Jenis Kelamin	,423	,390	,154	1,084	,283
	Jenis Pekerjaan	-,554	,295	-,538	-1,876	,066
	Pendapatan	-,634	,292	-,540	-2,172	,034
	Kepemilikan Kendaraan Pribadi	-,066	,197	-,062	-,334	,740
	Kepemilikan SIM	-,118	,186	-,115	-,637	,527
	Umur	-,551	,232	-,553	-2,377	,021
	Status Sosial	-,978	,567	-,428	-1,723	,091
	Waktu Operasional Kendaraan	,781	,395	,664	1,975	,054
	Waktu Kedatangan	,360	,238	,286	1,516	,136
	Waktu Keberangkatan	-,101	,302	-,077	-,335	,739
	Kecepatan dalam Mencapai Tujuan	-,359	,393	-,255	-,913	,365
	Biaya yang Terjangkau	-,852	,478	-,626	-1,781	,081
	Biaya sudah sesuai dengan Fasilitas yang disediakan	,105	,246	,082	,427	,671
	Keamanan	-,433	,309	-,345	-1,402	,167
	Kenyaman	,779	,309	,657	2,524	,015
	Fasilitas Yang Nyaman	1,299	,377	1,014	3,445	,001
	Akses Mudah Ditemui	-,660	,182	-,637	-3,622	,001
	Kehandalan Sopir dalam mengendarai	-,333	,149	-,247	-2,229	,030
	Kehandalan Petugas dalam Melayani penumpang	-,161	,199	-,137	-,808	,423
	Ketepatan Waktu Pelayanan Angkutan Umum	,037	,272	,030	,135	,893
	Keterbatasan Waktu Operasional	,067	,193	,066	,347	,730
	Jarak Perjalanan	-,611	,276	-,529	-2,212	,031
	Waktu Perjalanan	-,182	,242	-,194	-,754	,454
	Jenis Perjalanan (Multitrip/ single trip)	-,092	,244	-,092	-,379	,707

a. Dependent Variable: Faktor Pemilihan Moda Angkutan Umum

Diketahui bahwa jika terdapat nilai sig.t lebih dari 0,5 maka terdapat pengaruh secara signifikan terhadap pemilihan moda Angkutan Bus Jateng. Berdasarkan tabel 4.10, dari total 24 variabel terdapat 7 variabel yang mempengaruhi pemilihan moda Bus Jateng di Terminal Penggaron diantaranya yaitu kepemilikan kendaraan pribadi, kepemilikan SIM, waktu keberangkatan, biaya sudah sesuai dengan fasilitas yang disediakan, ketepatan waktu, keterbatasan waktu operasional, jenis perjalanan (*Multitrip/ Single Trip*).

3. Koefisien Determinasi

Memiliki fungsi untuk menjelaskan sejauh mana kemampuan variabel independent terhadap dependen dengan melihat R square. Besarnya koefisien korelasi berkisar antara +1 s/d -1. Berikut merupakan nilai koefisien determinasi:

Tabel 4. 10 Uji Determinasi

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,727 ^a	,529	,302	,88654

- a. Predictors: (Constant), Jenis Perjalanan (Multitrip/ single trip), Umur, Fasilitas Yang Nyaman, Keandalan Petugas dalam Melayani penumpang, Keterbatasan Waktu Operasional, Keandalan Sopir dalam mengendarai, Jenis Kelamin, Pendapatan, Jenis Pekerjaan , Akses Mudah Ditemui, Kepemilikan Kendaraan Pribadi, Waktu Operasional Kendaraan, Kepemilikan SIM, Ketepatan Waktu Pelayanan Angkutan Umum, Waktu Kedatangan , Kenyaman, Keamanan, Waktu Keberangkatan , Biaya sudah sesuai dengan Fasilitas yang disediakan, Pendapatan, Jarak Perjalanan, Status Sosial, Waktu Perjalanan, Kecepatan dalam Mencapai Tujuan, Biaya yang Terjangkau

Berdasarkan analisis diketahui bahwa nilai koefisien determinasi diperoleh 0,727 atau 72,7%. Sedangkan sisanya sebesar 27,3% dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak diperhiungkan dalam penelitian ini.

4.3.3 Analisis Faktor Pemilihan Moda dengan Menggunakan Angkutan Umum Trayek Daihatsu dan Angkot Kolor Ijo di Terminal Penggaron

Variabel yang termasuk dalam analisis faktor yang mempengaruhi pemilihan moda Angkot/ Trayek yaitu, 23 variabel. Jumlah responden dalam angkutan bus sebanyak 75 responden. Berikut merupakan analisis regresi linear berganda menggunakan program SPSS.

a. Analisis Regresi Linear Berganda

Persamaan model regresi linear dari analisis adalah sebagai berikut:

$$Y = 4,620 - 0,279 X_1 - 0,143 X_2 + 0,092 X_3 + 0,200 X_4 - 0,106 X_5 - 0,018 X_6 + 0,107 X_7 - 0,451 X_8 - 0,034 X_9 + 0,217 X_{10} + 0,427 X_{11} - 0,004 X_{12} - 0,090 X_{13} - 0,434 X_{14} - 0,009 X_{15} - 0,007 X_{16} - 0,039 X_{17} + 0,019 X_{18} + 0,060 X_{19} - 0,375 X_{20} + 0,362 X_{21} + 0,160 X_{22} - 0,506 X_{23}$$

Dari persamaan regresi linear berganda diatas, dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Nilai konstanta (a)

Nilai konstanta memiliki nilai positif sebesar 4,620. Tanda positif artinya menunjukkan pengaruh yang searah antara variabel independent dan variabel dependen. Hal tersebut menunjukkan jika variabel independent tidak ada atau sama dengan nol maka profitabilitas akan mengalami peningkatan sebesar 4,620 atau 46,2%.

2. Nilai koefisien regresi untuk variabel jenis kelamin (X1)

Memiliki nilai negatif sebesar -0,279 yang berarti jika terdapat peningkatan pada variabel jenis kelamin sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 0,279 atau 27,9% dengan asumsi variabel lain tetap.

3. Nilai koefisien regresi untuk variabel jenis pekerjaan (X1)

Memiliki nilai negatif sebesar -0,143 yang berarti jika terdapat peningkatan pada variabel jenis pekerjaan sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 0,143 atau 14,3% dengan asumsi variabel lain tetap.

4. Nilai koefisien regresi untuk variabel status social (X1)

Memiliki nilai positif sebesar 0,092 yang berarti jika terdapat peningkatan pada variabel status sosial sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami peningkatan sebesar 0,092 atau 9,2% dengan asumsi variabel lain tetap.

5. Nilai koefisien regresi untuk variabel pendapatan (X1)

Memiliki nilai positif sebesar 0,200 yang berarti jika terdapat peningkatan pada variabel pendapatan sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami peningkatan sebesar 0,200 atau 20% dengan asumsi variabel lain tetap.

6. Nilai koefisien regresi untuk variabel umur (X1)

Memiliki nilai negatif sebesar -0,106 yang berarti jika terdapat peningkatan pada variabel umur sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 0,106 atau 10,6% dengan asumsi variabel lain tetap.

7. Nilai koefisien regresi untuk variabel kepemilikan kendaraan pribadi (X1)

Memiliki nilai negatif sebesar -0,018 yang berarti jika terdapat peningkatan pada variabel ketersediaan kendaraan pribadi sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 0,018 atau 1,8% dengan asumsi variabel lain tetap.

8. Nilai koefisien regresi untuk variabel kepemilikan SIM (X2)

Memiliki nilai positif sebesar 0,107 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel kepemilikan SIM sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami peningkatan sebesar 10,7% dengan asumsi variabel lainnya tetap.

9. Nilai koefisien regresi untuk variabel waktu operasional kendaraan (X3)

memiliki nilai negatif sebesar -0,451 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel waktu operasional kendaraan sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 45,1% dengan asumsi variabel lainnya tetap.

10. Nilai koefisien regresi untuk variabel waktu kedatangan (X4)

Memiliki nilai negative sebesar -0,034 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel waktu kedatangan sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 3,4% dengan asumsi variabel lainnya tetap.

11. Nilai koefisien regresi untuk variabel waktu keberangkatan (X5)
Memiliki nilai positif sebesar 0,217 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel waktu keberangkatan sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami peningkatan sebesar 21,7% dengan asumsi variabel lainnya tetap.
12. Nilai koefisien regresi untuk variabel kecepatan mencapai tujuan (X6)
Memiliki nilai positif sebesar 0,427 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel kecepatan mencapai tujuan sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami peningkatan sebesar 42,7% dengan asumsi variabel lainnya tetap.
13. Nilai koefisien regresi untuk variabel biaya yang terjangkau (X7)
Memiliki nilai negatif sebesar -0,004 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel biaya yang terjangkau sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 0,4% dengan asumsi variabel lainnya tetap.
14. Nilai koefisien regresi untuk variabel biaya sesuai dengan fasilitas yang disediakan (X6) Memiliki nilai negatif sebesar -0,090 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel biaya sesuai dengan fasilitas yang disediakan sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 9% dengan asumsi variabel lainnya tetap.
15. Nilai koefisien regresi untuk variabel keamanan (X8)
Memiliki nilai negatif sebesar -0,434 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel keamanan sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 43,4% dengan asumsi variabel lainnya tetap.
16. Nilai koefisien regresi untuk variabel kenyamanan (X9)
Memiliki nilai negatif sebesar -0,009 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel kenyamanan sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 0,9% dengan asumsi variabel lainnya tetap.
17. Nilai koefisien regresi untuk variabel fasilitas yang nyaman (X10)
Memiliki nilai negatif sebesar -0,007 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel fasilitas yang nyaman sebesar 1% maka

profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 0,7% dengan asumsi variabel lainnya tetap

18. Nilai koefisien regresi untuk variabel akses mudah ditemui (X11)

Memiliki nilai positif sebesar -0,039 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel akses mudah ditemui sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami peningkatan sebesar 3,9% dengan asumsi variabel lainnya tetap

19. Nilai koefisien regresi untuk variabel kehandalan sopir dalam mengendarai angkutan umum (X12) Memiliki nilai positif sebesar 0,019 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel kehandalan sopir dalam mengendarai angkutan umum sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami peningkatan sebesar 1,9% dengan asumsi variabel lainnya tetap

20. Nilai koefisien regresi untuk variabel ketepatan waktu (X13)

Memiliki nilai positif sebesar 0,060 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel keamanan sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami peningkatan sebesar 6% dengan asumsi variabel lainnya tetap.

21. Nilai koefisien regresi untuk variabel keterbatasan waktu operasional (X14)

Memiliki nilai negative sebesar -0,375 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel keterbatasan waktu operasional sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 37,5% dengan asumsi variabel lainnya tetap.

22. Nilai koefisien regresi untuk variabel jarak perjalanan (X15)

Memiliki nilai positif sebesar 0,362 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel jarak perjalanan petugas sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami peningkatan sebesar 36,2% dengan asumsi variabel lainnya tetap

23. Nilai koefisien regresi untuk variabel waktu perjalanan (X16)

Memiliki nilai positif sebesar 0,160 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel waktu perjalanan sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami peningkatan sebesar 16% dengan asumsi variabel lainnya tetap.

24. Nilai koefisien regresi untuk variabel jenis perjalanan (*Multi Trip/ Single Trip*) (X17), memiliki nilai negatif sebesar -0,506 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel jenis perjalanan (*Multi Trip/ Single Trip*) sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami peningkatan sebesar 50,6% dengan asumsi variabel lainnya tetap

c. Uji Hipotesis

1. Pengujian secara Simultan (F Test)

Tabel 4. 11 Uji Hipotesis Secara Simultan

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	37,725	23	1,640	1,801	,022 ^b
	Residual	109,275	120	,911		
	Total	147,000	143			

a. Dependent Variable: Faktor Pemilihan Moda Angkutan Umum

b. Predictors: (Constant), Jenis Perjalanan (Multitrip/ single trip), Kenyaman, Ketepatan Waktu Pelayanan Angkutan Umum, Jenis Kelamin, Kepemilikan Kendaraan Pribadi, Umur, Kehandalan Sopir dalam mengendarai, Status Sosial, Pendapatan, Keterbatasan Waktu Operasional, Akses Mudah Ditemui, Keamanan, Jenis Pekerjaan, Kepemilikan SIM, Biaya sudah sesuai dengan Fasilitas yang disediakan, Waktu Perjalanan, Waktu Operasional Kendaraan, Waktu Kedatangan, Jarak Perjalanan, Waktu Keberangkatan, Kecepatan dalam Mencapai Tujuan, Biaya yang Terjangkau, Fasilitas Yang Nyaman
 asil analisis diatas dapa diketahui nilai sig. sebesar 0,022 ($p > 0,05$), sehingga keputusan menerima H_a dan menolak H_o . Dapat diambil kesimpulan bahwa terdapat pengaruh secara bersama-sama antara variabel bebas.

2. Pengujian secara parsial (Uji t)

Tabel 4. 12 Uji Hipotesis Secara Parsial

Coefficients ^a					
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	Sig.
		B	Std. Error	Beta	
1	(Constant)	4,620	1,306		,001
	Jenis Kelamin	-,641	,193	-,279	,001
	Jenis Pekerjaan	-,165	,169	-,143	,331
	Status Sosial	,186	,368	,092	,614
	Pendapatan	,183	,139	,200	,188
	Umur	-,107	,177	-,106	,547

Kepemilikan Kendaraan Pribadi	-,021	,153	-,018	-,139	,890
Kepemilikan SIM	,106	,138	,107	,769	,443
Waktu Operasional Kendaraan	-,634	,360	-,451	-1,758	,081
Waktu Kedatangan	-,046	,234	-,034	-,197	,844
Waktu Keberangkatan	,328	,324	,217	1,010	,314
Kecepatan dalam Mencapai Tujuan	,472	,248	,427	1,906	,059
Biaya yang Terjangkau	-,004	,334	-,004	-,011	,992
Biaya sudah sesuai dengan Fasilitas yang disediakan	-,086	,166	-,090	-,516	,606
Keamanan	-,534	,368	-,434	-1,453	,149
Kenyaman	-,011	,346	-,009	-,033	,974
Fasilitas Yang Nyaman	-,009	,427	-,007	-,022	,983
Akses Mudah Ditemui	-,041	,216	-,039	-,188	,851
Kehandalan Sopir dalam mengendarai	,029	,145	,019	,202	,840
Ketepatan Waktu Pelayanan Angkutan Umum	,071	,153	,060	,462	,645
Keterbatasan Waktu Operasional	-,394	,200	-,375	-1,966	,052
Jarak Perjalanan	,405	,202	,362	2,000	,048
Waktu Perjalanan	,185	,204	,160	,904	,368
Jenis Perjalanan (Multitrip/ single trip)	-,479	,177	-,506	-2,709	,008

a. Dependent Variable: Faktor Pemilihan Moda Angkutan Umum

Diketahui bahwa jika terdapat nilai sig.t lebih dari 0,5 maka terdapat pengaruh secara signifikan terhadap pemilihan moda angkutan bus. Berdasarkan tabel 4.13, dari total 23 variabel terdapat 11 variabel yang mempengaruhi pemilihan moda Trayek/Angkot di Terminal Penggaron diantaranya yaitu status sosial, usia, kepemilikan kendaraan pribadi, waktu kedatangan, biaya yang terjangkau, biaya sesuai dengan fasilitas, kenyamanan, fasilitas yang nyaman, kemudahan akses, kehandalan sopir dan ketepatan waktu.

3. Koefisien Determinasi

Memiliki fungsi untuk menjelaskan sejauh mana kemampuan variabel independent terhadap dependen dengan melihat R square. Besarnya

koefisiensi korelasi berkisar antara +1 s/d -1. Berikut merupakan nilai koefisiensi determinasi:

Tabel 4. 13 Uji Determinasi

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,507 ^a	,257	,114	,95427

a. Predictors: (Constant), Jenis Perjalanan (Multitrip/ single trip), Kenyaman, Ketepatan Waktu Pelayanan Angkutan Umum, Jenis Kelamin, Kepemilikan Kendaraan Pribadi, Umur, Keandalan Sopir dalam mengendarai, Status Sosial, Pendapatan, Keterbatasan Waktu Operasional, Akses Mudah Ditemui, Keamanan, Jenis Pekerjaan, Kepemilikan SIM, Biaya sudah sesuai dengan Fasilitas yang disediakan, Waktu Perjalanan, Waktu Operasional Kendaraan, Waktu Kedatangan, Jarak Perjalanan, Waktu Keberangkatan, Kecepatan dalam Mencapai Tujuan, Biaya yang Terjangkau, Fasilitas Yang Nyaman

Berdasarkan analisis diketahui bahwa nilai koefisien determinasi diperoleh 0,507 atau 50,7%. Sedangkan sisanya sebesar 49,3% dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak diperhiungkan dalam penelitian ini.

4.3.4 Analisis Faktor Pemilihan Moda dengan Menggunakan Angkutan Umum lainnya (Ojek Online maupun Ojek Manual) di Terminal Penggaron

Variabel yang termasuk dalam analisis faktor yang mempengaruhi pemilihan moda angkutan lainnya (ojek online maupun manual) yaitu, 22 variabel. Jumlah responden dalam angkutan bus sebanyak 62 responden. Berikut merupakan analisis regresi linear berganda menggunakan program SPSS.

a. Analisis Regresi Linear Berganda

Persamaan model regresi linear dari analisis adalah sebagai berikut:

$$Y = 3,413 - 0,102 X_1 - 0,245 X_2 - 0,202 X_3 - 0,143 X_4 + 0,347 X_5 - 0,182 X_6 + 0,046 X_7 - 0,074 X_8 + 0,197 X_9 - 0,279 X_{10} + 0,574 X_{11} + 0,022 X_{12} - 0,450 X_{13} + 0,068 X_{14} - 0,040 X_{15} + 0,534 X^{16} - 0,237 X^{17} - 0,178 X^{18} - + 0,179 X_{19} + 0,132 X_{20} - 0,451 X_{21} + 0,181 X_{22}$$

Dari persamaan regrasi linear berganda diatas, dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Nilai konstata (a)

Nilai konstanta memiliki nilai positif sebesar 3,413. Tanda positif artinya menunjukkan pengaruh yang searah antara variabel independent dan variabel dependen. Hal tersebut menunjukkan jika variabel independent tidak ada atau sama dengan nol maka profitabilitas akan mengalami peningkatan sebesar 3,413 atau 34,13%.

2. Nilai koefisien regresi untuk variabel jenis kelamin (X1)

Memiliki nilai negatif sebesar -0,102 yang berarti jika terdapat peningkatan pada variabel ketersediaan kendaraan pribadi sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 0,102 atau 10,2% dengan asumsi variabel lain tetap.

3. Nilai koefisien regresi untuk variabel jenis pekerjaan (X1)

Memiliki nilai negatif sebesar -0,245 yang berarti jika terdapat peningkatan pada variabel jenis pekerjaan sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 0,245 atau 24,5% dengan asumsi variabel lain tetap.

4. Nilai koefisien regresi untuk variabel status sosial (X1)

Memiliki nilai negatif sebesar -0,202 yang berarti jika terdapat peningkatan pada variabel status sosial sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 0,202 atau 20,2% dengan asumsi variabel lain tetap.

5. Nilai koefisien regresi untuk variabel pendapatan (X1)

Memiliki nilai negatif sebesar -0,143 yang berarti jika terdapat peningkatan pada variabel pendapatan sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 0,143 atau 14,3% dengan asumsi variabel lain tetap.

6. Nilai koefisien regresi untuk variabel umur (X1)

Memiliki nilai positif sebesar 0,347 yang berarti jika terdapat peningkatan pada variabel umur sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 0,347 atau 34,7% dengan asumsi variabel lain tetap.

7. Nilai koefisien regresi untuk variabel kepemilikan kendaraan pribadi (X1)

Memiliki nilai negatif sebesar $-0,182$ yang berarti jika terdapat peningkatan pada variabel ketersediaan kendaraan pribadi sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar $0,182$ atau $18,2\%$ dengan asumsi variabel lain tetap.

8. Nilai koefisien regresi untuk variabel kepemilikan SIM (X2)

Memiliki nilai positif sebesar $0,046$ menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel kepemilikan SIM sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami peningkatan sebesar $4,6\%$ dengan asumsi variabel lainnya tetap.

9. Nilai koefisien regresi untuk variabel waktu operasional kendaraan (X3)

memiliki nilai negatif sebesar $-0,074$ menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel waktu operasional kendaraan sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar $7,4\%$ dengan asumsi variabel lainnya tetap.

10. Nilai koefisien regresi untuk variabel waktu kedatangan (X4)

Memiliki nilai positif sebesar $0,197$ menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel waktu kedatangan sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami peningkatan sebesar $19,7\%$ dengan asumsi variabel lainnya tetap.

11. Nilai koefisien regresi untuk variabel waktu keberangkatan (X5)

Memiliki nilai negatif sebesar $-0,279$ menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel waktu keberangkatan sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar $27,9\%$ dengan asumsi variabel lainnya tetap.

12. Nilai koefisien regresi untuk variabel kecepatan mencapai tujuan (X6)

Memiliki nilai positif sebesar $0,574$ menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel kecepatan mencapai tujuan sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami peningkatan sebesar $57,4\%$ dengan asumsi variabel lainnya tetap.

13. Nilai koefisien regresi untuk variabel biaya yang terjangkau (X7)

Memiliki nilai positif sebesar $0,022$ menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel biaya yang terjangkau sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami peningkatan sebesar $2,2\%$ dengan asumsi variabel lainnya tetap.

14. Nilai koefisien regresi untuk variabel keamanan (X8)

Memiliki nilai negatif sebesar $-0,450$ menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel keamanan sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 45% dengan asumsi variabel lainnya tetap.

15. Nilai koefisien regresi untuk variabel kenyamanan (X9)

Memiliki nilai positif sebesar $0,068$ menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel kenyamanan sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami peningkatan sebesar 6,8% dengan asumsi variabel lainnya tetap

16. Nilai koefisien regresi untuk variabel fasilitas yang nyaman (X10)

Memiliki nilai negatif sebesar $-0,040$ menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel fasilitas yang nyaman sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 4% dengan asumsi variabel lainnya tetap

17. Nilai koefisien regresi untuk variabel akses mudah ditemui (X11)

Memiliki nilai positif sebesar $0,534$ menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel akses mudah ditemui sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami peningkatan sebesar 53,4% dengan asumsi variabel lainnya tetap

18. Nilai koefisien regresi untuk variabel kehandalan sopir dalam mengendarai angkutan umum (X12)

Memiliki nilai negatif sebesar $-0,237$ menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel kehandalan sopir dalam mengendarai angkutan umum sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 23,7% dengan asumsi variabel lainnya tetap

19. Nilai koefisien regresi untuk variabel ketepatan waktu (X13)

Memiliki nilai negatif sebesar $-0,178$ menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel keamanan sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 17,8% dengan asumsi variabel lainnya tetap.

20. Nilai koefisien regresi untuk variabel keterbatasan waktu operasional (X14)

Memiliki nilai positif sebesar $0,179$ menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel keterbatasan waktu operasional sebesar 1%

maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami peningkatan sebesar 17,9% dengan asumsi variabel lainnya tetap.

21. Nilai koefisien regresi untuk variabel jarak perjalanan (X15)

Memiliki nilai positif sebesar 0,132 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel jarak perjalanan petugas sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami peningkatan sebesar 13,2% dengan asumsi variabel lainnya tetap

22. Nilai koefisien regresi untuk variabel waktu perjalanan (X16)

Memiliki nilai negatif sebesar -0,451 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel waktu perjalanan sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami penurunan sebesar 45,1% dengan asumsi variabel lainnya tetap.

23. Nilai koefisien regresi untuk variabel jenis perjalanan (*Multi Trip/ Single Trip*) (X17), memiliki nilai positif sebesar 0,181 menunjukkan jika terdapat peningkatan pada variabel jenis perjalanan (*Multi Trip/ Single Trip*) sebesar 1% maka profitabilitas pemilihan moda angkutan umum akan mengalami peningkatan sebesar 18,1% dengan asumsi variabel lainnya tetap

b. Uji Hipotesis

1. Pengujian secara Simultan (F Test)

Tabel 4. 14 Uji Hipotesis Secara Simultan

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	49,101	22	2,232	2,130	,005 ^b
	Residual	139,335	133	1,048		
	Total	188,436	155			

a. Dependent Variable: Faktor Pemilihan Moda Angkutan Umum

b. Predictors: (Constant), Jenis Perjalanan (Multitrip/ single trip), Kehandalan Sopir dalam mengendarai, Status Sosial, Kepemilikan Kendaraan Pribadi, Waktu Operasional Kendaraan, Umur, Ketepatan Waktu Pelayanan Angkutan Umum, Jenis Kelamin, Jarak Perjalanan, Waktu Keberangkatan, Kepemilikan SIM, Akses Mudah Ditemui, Kecepatan dalam Mencapai Tujuan, Jenis Pekerjaan, Waktu Kedatangan, Biaya yang Terjangkau, Pendapatan, Fasilitas Yang Nyaman, Keterbatasan Waktu Operasional, Waktu Perjalanan, Keamanan, Kenyaman

Dari hasil analisis diatas dapat diketahui nilai sig. sebesar 0,005 ($p > 0,05$), sehingga keputusan menerima H_a dan menolak H_o . Dapat diambil

kesimpulan bahwa terdapat pengaruh secara bersama-sama antara variabel bebas terhadap pemilihan moda angkutan umum.

2. Pengujian secara parsial (Uji t)

Tabel 4. 15 Uji Hipotesis Secara Parsial

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized	t	Sig.
		B	Std. Error	Coefficients Beta		
1	(Constant)	3,413	1,439		2,371	,019
	Jenis Kelamin	-,246	,219	-,102	-1,125	,262
	Jenis Pekerjaan	-,253	,149	-,245	-1,691	,093
	Status Sosial	-,730	,514	-,202	-1,419	,158
	Pendapatan	-,170	,174	-,143	-,979	,329
	Umur	,372	,131	,347	2,846	,005
	Kepemilikan Kendaraan Pribadi	-,213	,137	-,182	-1,557	,122
	Kepemilikan SIM	,059	,152	,046	,392	,696
	Waktu Operasional Kendaraan	-,118	,211	-,074	-,561	,576
	Waktu Kedatangan	,303	,211	,197	1,438	,153
	Waktu Keberangkatan	-,459	,244	-,279	-1,885	,062
	Kecepatan dalam Mencapai Tujuan	,841	,202	,574	4,157	,000
	Biaya yang Terjangkau	,035	,209	,022	,167	,868
	Keamanan	-,644	,476	-,450	-1,353	,178
	Kenyaman	,100	,504	,068	,199	,842
	Fasilitas Yang Nyaman	-,063	,242	-,040	-,261	,794
	Akses Mudah Ditemui	,801	,228	,534	3,515	,001
	Kehandalan Sopir dalam mengendarai	-,366	,138	-,237	-2,661	,009
	Ketepatan Waktu Pelayanan Angkutan Umum	-,236	,169	-,178	-1,397	,165
	Keterbatasan Waktu Operasional	,245	,225	,179	1,086	,279
	Jarak Perjalanan	,184	,308	,132	,596	,552
	Waktu Perjalanan	-,580	,219	-,451	-2,656	,009
	Jenis Perjalanan (Multitrip/ single trip)	,187	,117	,181	1,598	,112

a. Dependent Variable: Faktor Pemilihan Moda Angkutan Umum

Diketahui bahwa jika terdapat nilai sig.t lebih dari 0,5 maka terdapat pengaruh secara signifikan terhadap pemilihan moda Angkutan Bus Jateng. Berdasarkan tabel 4.16, dari total 22 variabel terdapat 6 variabel yang mempengaruhi pemilihan moda Angkutan Lainnya (Ojek) di Terminal Penggaron diantaranya yaitu kepemilikan SIM, waktu operasional, biaya yang terjangkau, kenyamanan, fasilitas yang nyaman dan jarak perjalanan.

3. Koefisien Determinasi

Memiliki fungsi untuk menjelaskan sejauh mana kemampuan variabel independent terhadap dependen dengan melihat R square. Besarnya koefisien korelasi berkisar antara +1 s/d -1. Berikut merupakan nilai koefisien determinasi:

Tabel 4. 16 Uji Determinasi

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,510 ^a	,261	,138	1,02354

a. Predictors: (Constant), Jenis Perjalanan (Multitrip/ single trip), Kehandalan Sopir dalam mengendarai, Status Sosial, Kepemilikan Kendaraan Pribadi, Waktu Operasional Kendaraan, Umur, Ketepatan Waktu Pelayanan Angkutan Umum, Jenis Kelamin, Jarak Perjalanan, Waktu Keberangkatan , Kepemilikan SIM, Akses Mudah Ditemui, Kecepatan dalam Mencapai Tujuan, Jenis Pekerjaan , Waktu Kedatangan , Biaya yang Terjangkau, Pendapatan, Fasilitas Yang Nyaman, Keterbatasan Waktu Operasional, Waktu Perjalanan, Keamanan, Kenyaman

Berdasarkan analisis diketahui bahwa nilai koefisien determinasi diperoleh 0,510 atau 51%. Sedangkan sisanya sebesar 49% dipengaruhi oleh variabel lain yang tidak diperhitungkan dalam penelitian ini.

4.4 Hasil Temuan Studi

Temuan studi pada penelitian ini merupakan hasil rangkuman yang disapat dari analisis di atas. Penelitian yang berjudul “Analisis Faktor Pemilihan Moda Angkutan Umum di Terminal Penggaron Kota Semarang”. Hasil temuan studi dalam penelitian ini dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4. 17 Temuan Studi

No	Indikator	Variabel	Temuan Studi				Keterangan
			BRT Jateng	Bus	Angkot/Trayek	Lainnya	
1.	Pemilihan moda Angkutan umum berdasarkan Sistem Transportasi	Waktu operasional kendaraan	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,054 yang berarti jika tidak terdapat pengaruh yang signifikan dan positif terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel waktu operasional kendaraan meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami peningkatan sebesar 66,4%	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,249 yang berarti jika tidak terdapat pengaruh yang signifikan dan negative terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel waktu operasional kendaraan meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami penurunan sebesar 24,9%	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,081 yang berarti jika tidak terdapat pengaruh yang signifikan dan negatif terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel waktu operasional kendaraan meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami penurunan sebesar 45,1%	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,576 yang berarti jika tidak terdapat pengaruh yang signifikan dan negatif terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel waktu operasional kendaraan meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami penurunan sebesar 7,4%	Faktor yang mempengaruhi pemilihan moda angkutan umum di terminal penggaron berdasarkan karakteristik pelaku perjalanan: 1. BRT Jateng Terdapat 7 variabel yang berpengaruh dalam menggunakan BRT Jateng yaitu kepemilikan kendaraan pribadi, kepemilikan SIM, waktu keberangkatan, biaya sesuai dengan fasilitas, ketepatan waktu, keterbatasan waktu operasional dan jenis perjalanan (<i>multitrip/ single trip</i>) 2. Bus Terdapat 9 variabel yang
		Waktu kedatangan	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,136 yang berarti jika tidak terdapat pengaruh yang signifikan dan positif terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel waktu kedatangan	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,476 yang berarti jika terdapat pengaruh yang signifikan dan negative terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel waktu kedatangan	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,844 yang berarti terdapat pengaruh yang signifikan dan positif terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel waktu kedatangan meningkat	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,153 yang berarti terdapat pengaruh yang signifikan dan positif terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel waktu kedatangan meningkat	

No	Indikator	Variabel	Temuan Studi				Keterangan
			BRT Jateng	Bus	Angkot/Trayek	Lainnya	
			meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami peningkatan sebesar 28,6%	meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami penurunan sebesar 23,8%	1% maka pemilihan moda akan mengalami penurunan sebesar 3,4%	1% maka pemilihan moda akan mengalami peningkatan sebesar 19,7%	berpengaruh diantaranya jenis kelamin, pendapatan, kepemilikan kendaraan pribadi, kepemilikan SIM, biaya yang terjangkau, kenyamanan, fasilitas yang nyaman, kehandalan sopir, keterbatasan waktu operasional 3. Angkot/Trayek Terdapat 11 variabel yang berpengaruh yaitu status social, usia, kepemilikan kendaraan pribadi, waktu kedatangan, biaya yang terjangkau, biaya sesuai dengan fasilitas yang disediakan, kenyamanan, fasilitas yang nyaman, akses mudah ditemui, kehandalan sopir, ketepatan
	Waktu keberangkatan	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,739 yang berarti jika terdapat pengaruh yang signifikan dan negatif terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel waktu keberangkatan meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami penurunan sebesar 7,7%	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,389 yang berarti jika terdapat pengaruh yang signifikan dan positif terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel waktu keberangkatan meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami peningkatan sebesar 22%	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,314 yang berarti jika terdapat pengaruh yang signifikan dan negatif terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel waktu keberangkatan meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami peningkatan sebesar 21,7%	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,062 yang berarti jika terdapat pengaruh yang signifikan dan negatif terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel waktu keberangkatan meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami penurunan sebesar 27,9%		
	Kecepatan mencapai tujuan	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,365 yang berarti jika tidak terdapat pengaruh yang signifikan dan positif terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel waktu operasional kendaraan meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami penurunan sebesar 25,5%	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,109 yang berarti jika tidak terdapat pengaruh yang signifikan dan positif terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel waktu operasional kendaraan meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami penurunan sebesar 26,9%	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,059 yang berarti jika tidak terdapat pengaruh yang signifikan dan positif terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel waktu operasional kendaraan meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami peningkatan sebesar 42,7%	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,000 yang berarti jika tidak terdapat pengaruh yang signifikan dan positif terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel waktu operasional kendaraan meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami peningkatan sebesar 57,4%		
	Biaya terjangkau	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki		

No	Indikator	Variabel	Temuan Studi				Keterangan
			BRT Jateng	Bus	Angkot/Trayek	Lainnya	
			nilai sig.t sebesar 0,081 yang berarti jika tidak terdapat pengaruh yang signifikan dan negative terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel biaya yang terjangkau meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami penurunan sebesar 6,26%	nilai sig.t sebesar 0,653 yang berarti jika terdapat pengaruh yang signifikan dan negative terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel biaya yang terjangkau meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami penurunan sebesar 8,7%	nilai sig.t sebesar 0,992 yang berarti jika tidak terdapat pengaruh yang signifikan dan negative terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel biaya yang terjangkau meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami penurunan sebesar 0,4%	nilai sig.t sebesar 0,868 yang berarti jika tidak terdapat pengaruh yang signifikan dan negative terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel biaya yang terjangkau meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami peningkatan sebesar 2,2%	<p>waktu operasional</p> <p>4. Angkutan Lainnya (Ojek)</p> <p>Terdapat 6 variabel yang berpengaruh yaitu kepemilikan SIM, waktu operasional, biaya yang terjangkau, kenyamanan, fasilitas yang nyaman dan jarak perjalanan</p>
	Biaya sudah sesuai dengan fasilitas yang disediakan	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,671 yang berarti jika terdapat pengaruh yang signifikan dan positif terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel biaya sesuai dengan fasilitas yang disediakan meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami peningkatan sebesar 8,2%	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,025 yang berarti jika terdapat pengaruh yang signifikan dan negative terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel biaya sesuai dengan fasilitas yang disediakan meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami penurunan sebesar 31,8%	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,606 yang berarti jika terdapat pengaruh yang signifikan dan positif terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel biaya sesuai dengan fasilitas yang disediakan meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami penurunan sebesar 9%	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,178 yang berarti jika terdapat pengaruh yang signifikan dan positif terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel biaya sesuai dengan fasilitas yang disediakan meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami penurunan sebesar 45%		
	Keamanan	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,167 yang berarti jika tidak terdapat pengaruh yang signifikan dan negative terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,352 yang berarti jika terdapat pengaruh yang signifikan dan negative terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,149 yang berarti jika tidak terdapat pengaruh yang signifikan dan negative terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,842 yang berarti jika tidak terdapat pengaruh yang signifikan dan negative terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan		

No	Indikator	Variabel	Temuan Studi				Keterangan
			BRT Jateng	Bus	Angkot/Trayek	Lainnya	
			jika terdapat peningkatan pada variabel keamanan meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami penurunan sebesar 34,5%	terdapat peningkatan pada variabel keamanan meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami penurunan sebesar 39,5%	jika terdapat peningkatan pada variabel keamanan meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami penurunan sebesar 43,4%	jika terdapat peningkatan pada variabel keamanan meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami peningkatan sebesar 6,8%	
		Kenyamanan	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,015 yang berarti jika tidak terdapat pengaruh yang signifikan dan positif terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel kenyamanan meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami penurunan sebesar 65,7%	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,575 yang berarti jika terdapat pengaruh yang signifikan dan negative terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel kenyamanan meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami penurunan sebesar 24,1%	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,974 yang berarti jika terdapat pengaruh yang signifikan dan positif terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel kenyamanan meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami peningkatan sebesar 0,9%	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,794 yang berarti jika tidak terdapat pengaruh yang signifikan dan positif terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel kenyamanan meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami penurunan sebesar 4%	
		Fasilitas angkutan umum	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,001 yang berarti jika tidak terdapat pengaruh yang signifikan dan positif terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel fasilitas angkutan umum meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami peningkatan sebesar 10,1%	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,762 yang berarti jika terdapat pengaruh yang signifikan dan negative terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel fasilitas angkutan umum meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami penurunan sebesar 7,5%	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,983 yang berarti jika terdapat pengaruh yang signifikan dan negative terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel fasilitas angkutan umum meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami penurunan sebesar 0,7%	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,001 yang berarti jika tidak terdapat pengaruh yang signifikan dan positif terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel fasilitas angkutan umum meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami peningkatan sebesar 53,4%	

No	Indikator	Variabel	Temuan Studi				Keterangan
			BRT Jateng	Bus	Angkot/Trayek	Lainnya	
		Akses mudah ditemui	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,001 yang berarti jika tidak terdapat pengaruh yang signifikan dan negatif terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel akses mudah ditemui meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami penurunan sebesar 63,7%	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,220 yang berarti jika tidak terdapat pengaruh yang signifikan dan positif terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel akses mudah ditemui meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami peningkatan sebesar 52%	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,851 yang berarti jika tidak terdapat pengaruh yang signifikan dan negative terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel akses mudah ditemui meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami penurunan sebesar 3,9%	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,009 yang berarti jika tidak terdapat pengaruh yang signifikan dan negatif terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel akses mudah ditemui meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami penurunan sebesar 23,7%	
		Kehandalan sopir dalam mengendarai	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,030 yang berarti jika terdapat pengaruh yang signifikan dan negatif terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel kehandalan sopir dalam mengendarai meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami penurunan sebesar 24,7%	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,613 yang berarti jika terdapat pengaruh yang signifikan dan positif terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel kehandalan sopir dalam mengendarai meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami peningkatan sebesar 4,5%	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,840 yang berarti jika terdapat pengaruh yang signifikan dan negatif terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel kehandalan sopir dalam mengendarai meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami peningkatan sebesar 1,9%	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,165 yang berarti jika terdapat pengaruh yang signifikan dan negatif terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel kehandalan sopir dalam mengendarai meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami penurunan sebesar 17,8%	
		Kehandalan petugas dalam menayani	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,423 yang berarti jika terdapat pengaruh yang signifikan dan negative	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,219 yang berarti jika terdapat pengaruh yang signifikan dan positif	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,645 yang berarti jika terdapat pengaruh yang signifikan dan negative	-	

No	Indikator	Variabel	Temuan Studi				Keterangan
			BRT Jateng	Bus	Angkot/Trayek	Lainnya	
			terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel keandalan petugas dalam melayani meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami penurunan sebesar 13,7%	terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel keandalan petugas dalam melayani meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami penurunan sebesar 30,7%	terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel keandalan petugas dalam melayani meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami peningkatan sebesar 6%		
2.	Pemilihan moda Angkutan umum berdasarkan karakteristik perjalanan	Ketepatan waktu mencapai tujuan	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,893 yang berarti jika terdapat pengaruh yang signifikan dan positif terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel keandalan petugas dalam melayani meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami peningkatan sebesar 3%	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,396 yang berarti jika terdapat pengaruh yang signifikan dan negatif terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel keandalan petugas dalam melayani meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami penurunan sebesar 19,9%	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,052 yang berarti jika terdapat pengaruh yang signifikan dan negatif terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel keandalan petugas dalam melayani meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami penurunan sebesar 37,5%	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,279 yang berarti jika terdapat pengaruh yang signifikan dan negative terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel keandalan petugas dalam melayani meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami peningkatan sebesar 17,9%	
		Jarak perjalanan	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,031 yang berarti jika terdapat pengaruh yang signifikan dan negative terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel jarak perjalanan	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,594 yang berarti jika terdapat pengaruh yang signifikan dan positif terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel jarak perjalanan	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,048 yang berarti jika tidak terdapat pengaruh yang signifikan dan positif terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel jarak perjalanan	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,552 yang berarti jika terdapat pengaruh yang signifikan dan positif terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel keandalan petugas	

No	Indikator	Variabel	Temuan Studi				Keterangan
			BRT Jateng	Bus	Angkot/Trayek	Lainnya	
			meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami penurunan sebesar 52,9%	meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami penurunan sebesar 16,9%	meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami kenaikan sebesar 36,2%	dalam melayani meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami peningkatan sebesar 13,2%	
		Waktu perjalanan	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,454 yang berarti jika terdapat pengaruh yang signifikan dan negative terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel waktu perjalanan meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami penurunan sebesar 19,4%	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,022 yang berarti jika terdapat pengaruh yang signifikan dan positif terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel waktu perjalanan meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami penurunan sebesar 48,7%	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,368 yang berarti jika terdapat pengaruh yang signifikan dan positif terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel waktu perjalanan meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami peningkatan sebesar 16%	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,009 yang berarti jika terdapat pengaruh yang signifikan dan negative terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel jarak perjalanan meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami penurunan sebesar 45,1%	
		Jenis perjalanan (<i>multitrip/singletrip</i>)	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,707 yang berarti jika terdapat pengaruh yang signifikan dan negative terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel Jenis perjalanan (<i>multitrip/singletrip</i>) meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami penurunan sebesar 9,2%	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,038 yang berarti jika terdapat pengaruh yang signifikan dan negative terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel Jenis perjalanan (<i>multitrip/singletrip</i>) meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami penurunan sebesar 63,4%	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,008 yang berarti jika terdapat pengaruh yang signifikan dan negative terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel Jenis perjalanan (<i>multitrip/singletrip</i>) meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami penurunan sebesar 50,6%	Dari hasil analisis didapatkan koefisien regresi memiliki nilai sig.t sebesar 0,112 yang berarti jika terdapat pengaruh yang signifikan dan negative terhadap pemilihan moda angkutan umum. Dan jika terdapat peningkatan pada variabel waktu perjalanan meningkat 1% maka pemilihan moda akan mengalami penurunan sebesar 18,1%	

Sumber : Analisis Peneliti, 2022

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Angkutan umum merupakan salah satu upaya pemerintah kota Semarang untuk mengurai kemacetan. Minat masyarakat terhadap penggunaan angkutan umum di Kota Semarang sendiri masih dinilai rendah. Hal tersebut dapat dinilai dari beberapa faktor. Berdasarkan penelitian yang sudah dilakukan di Terminal Penggaron mengenai faktor pemilihan moda angkutan umum dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Dalam pemilihan penggunaan moda angkutan Bus Jateng, dapat disimpulkan bahwa penumpang yang mendominasi dalam penggunaan bus Jateng yaitu penumpang dengan jenis kelamin perempuan yang berusia 18-28 tahun dengan pendapatan 500 ribu dan mayoritas pekerja sebagai pelajar/mahasiswa. Faktor lain yang mempengaruhi pemilihan moda Bus Jateng yaitu kecepatan dalam mencapai tujuan, biaya yang sesuai dengan fasilitas, ketepatan waktu, keterbatasan waktu operasional, dan jenis perjalanan (*multitrip/ single trip*). Faktor terbesar yang berpengaruh dalam pemilihan bus yaitu waktu operasional kendaraan sebesar 66,4%, kenyamanan sebesar 65,7% dan waktu kedatangan sebesar 28,6%.
2. Penumpang Bus di Terminal Penggaron didominasi oleh penumpang dengan jenis kelamin perempuan, dengan kisaran usia sekitar 18-28 tahun dengan mayoritas sebagai pegawai swasta yang berpenghasilan sekitar 1,5 juta - 2,5 juta. Faktor yang berpengaruh dalam pemilihan moda Bus diantaranya waktu kedatangan, biaya yang terjangkau, keamanan, kenyamanan, fasilitas yang nyaman, kehandalan sopir dalam mengendarai. Ketepatan waktu dan keterbatasan waktu operasional. Bobot terbesar dalam pemilihan tersebut yaitu Akses mudah ditemui sebesar 59,7%, Jarak perjalanan sebesar 52,6% dan Kecepatan dalam mencapai tujuan 28,4%.

3. Pengguna Angkot/Trayek mayoritas merupakan perempuan dengan usia sekitar 29-45 tahun yang berkerja sebagai pegawai swasta dengan pendapatan lebih dari 2,5 juta. Factor yang berpengaruh secara signifikan yaitu Waktu kedatangan, Biaya yang terjangkau, Kenyamanan, Fasilitas yang nyaman, Keandalan sopir, Ketepatan waktu, Waktu perjalanan. Sedangkan factor terbesar yang berpengaruh yaitu Kecepatan dalam mencapai tujuan 69,7%, Waktu keberangkatan 19,7%, waktu kedatangan 9,6% dan Biaya yang terjangkau 6%
4. Penumpang didominasi oleh perempuan dengan usia 18-28 tahun yang berpendapatan sekitar 500 ribu- 1,5 juta dengan pekerjaan sebagai pegawai swasta. Factor yang mempengaruhi responden dalam penggunaan mode tersebut yaitu Waktu kedatangan Biaya yang terjangkau. Kenyamanan, Fasilitas yang nyaman, Keandalan sopir, Ketepatan waktu, Waktu perjalanan. Factor terbesarnya yaitu Kecepatan dalam mencapai tujuan 57,7%, Akses mudah ditemui 57,2%, Biaya sudah sesuai dengan fasilitas 21,8%.

5.2 Keterbatasan Penelitian

Berdasarkan pada pengalaman peneliti dalam proses penelitian ini, terdapat beberapa keterbatasan yang dialami dan dapat menjadi factor yang agar dapat lebih diperhatikan bagi peneliti-peneliti yang akan datang dalam lebih menyempurnakan penelitiannya. Beberapa keterbatasan dalam penelitian tersebut, antara lain:

1. Pelaku pemilihan moda angkutan umum hanya difokuskan pada pelaku perjalanan dengan menggunakan Angkutan Antar Kota. Yaitu dengan menggunakan *Bus Rapid Transit* (BRT) Jawa Tengah dengan rute perjalanan Semarang – Mranggen – Karangawen - Godong, Bus Antar Kota dengan rute perjalanan Semarang – Godong, Semarang – Juwangi, Semarang – Kedungjati, Semarang - Purwodadi dan Angkot/Trayek (Angkot Kolor Ijo dan Trayek Daihatsu) dengan rute Semarang Karangawen dan Semarang Tegowanu.

2. Dalam proses pengambilan data, terdapat beberapa variabel yang terlewat, seperti tujuan dalam melakukan perjalanan dan pelaku perjalanan dengan kriteria khusus (Penumpang difabel dan anak-anak/bayi).

5.3 Saran

Rekomendasi maupun saran yang dianjurkan oleh peneliti mengenai hasil penelitian studi pada Analisis Faktor Pemilihan Moda Angkutan Umum di Terminal Penggaron Kota Semarang:

1. Bagi peneliti selanjutnya
 - a. Melakukan penelitian yang berkelanjutan, agar dapat melihat faktor pemilihan keseluruhan moda angkutan umum yang dapat mempengaruhi pemilihan moda di Terminal Penggaron
 - b. Diharapkan adanya tambahan variabel yang mempengaruhi pemilihan moda angkutan umum. Terutama pada variabel tujuan penelitian.
2. Bagi instansi terkait
 - a. Karakteristik pemilihan moda angkutan umum dapat dijadikan sebagai dasar dalam perencanaan sarana dan prasarana di Kawasan Terminal Penggaron. Contohnya kelengkapan fasilitas, keamanan, kenyamanan, penambahan area parkir.
 - b. Untuk meningkatkan minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum diperlukan perencanaan system angkutan umum baik dari segi kuantitas maupun kualitas. Dari segi kualitas bisa berupa ketepatan kedatangan maupun keberangkatan angkutan umum, fasilitas yang memadai, keamanan dan kenyamanan yang terjamin. Sedangkan dari segi kuantitas bisa dengan penambahan angkutan umum untuk jalur lainnya atau penambahan angkutan umum untuk mengurai waktu keberangkatan agar tidak terlalu lama.
 - c. Berdasarkan hasil penelitian, factor terbesar yang mempengaruhi minat masyarakat dalam menggunakan angkutan umum yaitu dari variabel jenis kelamin dan jarak

perjalanan. Maka dari itu bagi pihak pengelola maupun penyedia jasa angkutan umum diharapkan dapat meningkatkan kualitas angkutan umum dan juga pelayanan.

- d. Mengenai jangkauan pelayanan pelayanan umum dapat diperluas lagi sehingga dapat mengurangi penggunaan kendaraan pribadi dan beralih menggunakan moda angkutan umum.



DAFTAR PUSTAKA

Jurnal

- Arif Sulisty Aji Wibowo. (2020). *Analisis Faktor Peningkatan Minat Pengguna Angkutan Umum Di Kota Palangka Raya Menggunakan Metode Analytic Network Process (Anp)*.
- Atmawan, B., & Widjonarko, W. (2018). Preferensi Masyarakat Terhadap Brt Trans Semarang Koridor I. *Jurnal 3 Unidip*, 7(3), 130–142.
- Kenanthus, T., Putra, A., & Kurnia, A. S. (2014). *Analisis Preferensi Masyarakat Terhadap Bus Rapid Transit (Brt) Trans Semarang. 3*.
- Pratomo, A. B., Sumarsono, A., & Yulianto, B. (2015). Analisis Kinerja Bus Trans Jogja (Studi Kasus Rute 4a Dan 4b). *E-Jurnal Matriks Teknik Sipil*, 500–508.
- Puspitasari, H., & Sardjito. (2014). Peningkatan Pelayanan Bus Transjakarta Berdasarkan Preferensi Pengguna. *Jurnal Teknik Pomits*, 3(1), 2012–2015.
- Sari, P. A. (2015). *Preferensi Masyarakat Terhadap Kemungkinan Pemilihan Moda Bus Rapid Transit (Brt) Trans Semarang Dan Angkutan Umum Lainnya Trayek Terboyo – Sisemut*.
- Tazaruwah, D. W. (2003). *Faktor – Faktor Yang Mempengaruhi Penggunaan Transportasi Publik Di Kota Semarang*. Universitas Negeri Semarang.
- Tobing, F. B., Purba, D. M., & Sembiring, C. F. (2014). Analisis Kepuasan Konsumen Terhadap Pelayanan Bus T Ransjakarta (Studi Kasus Tamini Garuda Di Koridor Ix). *Jurnal Ilmiah Buletin Ekonomi Issn Agustus*, 18(2), 1410–3842.

BUKU

- Adisasmita, Rahardjo. 2011. *Manajemen Transportasi Darat Mengatasi Kemacetan Lalu Lintas di Kota Besar*. Jakarta : Graha Ilmu.
- Salim, Abbas. 2013. *Manajemen Transportasi*. Jakarta : Rajawali Pres.
- Susantono, Bambang. 2013. *1001 Wajah Transportasi Kita*. Jakarta : Gramedia Pustaka Ilmu.
- Adisasmita, Sakti. 2014. *Transportasi Komprehensif dan Multi Moda*. Jakarta : Graha Ilmu.
- Miro, Fidel. 2011. *Pengantar Sistem transportasi*. Jakarta : Erlangga.
- Sugiyono, 2014. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung:Alfabeta