

BAB 4

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

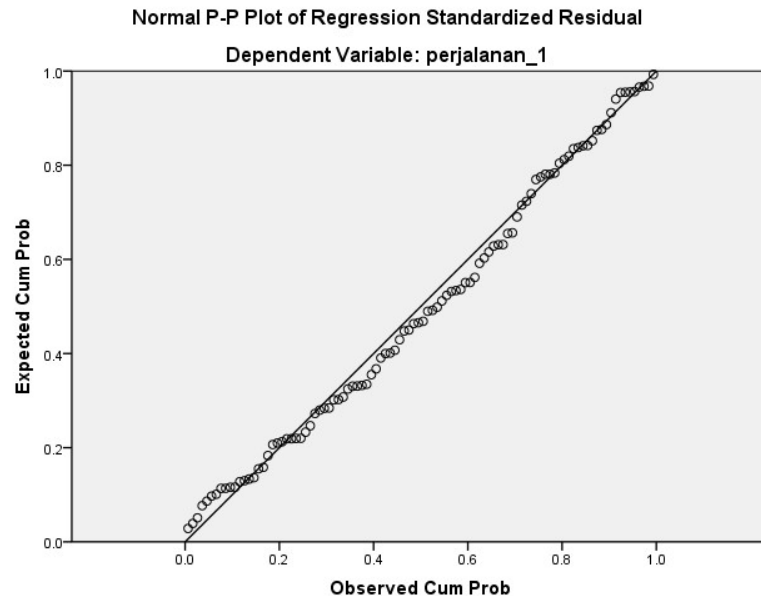
Penelitian tentang Pemodelan Bangkitan Pergerakan di Perumahan Bukit Sejahtera, Kota Palembang, Sumatera Selatan, Pasca Transportasi *Online*, dilakukan melalui survei pada bulan September 2023. Metode pada survei yang diterapkan di dalam penelitian ini merupakan wawancara survei di rumah, melibatkan wawancara dengan setiap rumah di Perumahan Bukit Sejahtera, Palembang. Jumlah responden dalam survei di rumah tersebut sebanyak 100 orang, ditentukan berdasarkan kebutuhan responden yang dihitung menggunakan rumus Slovin.

4.1. Analisis Regresi Linier Berganda Bangkitan Pergerakan Pada Perumahan Bukit Sejahtera Kota Palembang, Sumatera Selatan Pasca Transportasi *Online*.

Program SPSS versi 19 ini berfungsi sebagai perangkat lunak untuk membantu dalam menganalisis data, menggunakan metode analisis regresi linier berganda untuk mengembangkan model yang dapat digunakan dalam memprediksi munculnya pergerakan di Perumahan Bukit Sejahtera pasca adanya transportasi *online*. Tabel 3.2 mencantumkan variabel-variabel yang akan dimasukkan dalam analisis regresi linier berganda mengenai bangkitan pergerakan di Perumahan Bukit Sejahtera.

4.1.1 Uji Asumsi Klasik

Dalam proses pemodelan, langkah pertama yang diperlukan adalah melakukan uji asumsi klasik. Uji asumsi klasik adalah prasyarat dalam melakukan pemodelan regresi. Tahap awal dalam uji asumsi klasik adalah uji normalitas, di mana uji ini bisa dilihat berdasarkan data yang dihasilkan dari plotting yang mengikuti pola diagonal atau sesuai dengan distribusi normal. Uji normalitas dianggap memenuhi syarat jika data atau titik-titik pada model regresi mengikuti garis normal atau pola diagonal sesuai dengan distribusi normal. Gambar 4.1 menunjukkan data hasil pengujian yang terdistribusi normal dan memenuhi uji normalitas.



Gambar 4. 1. Grafik Normal Plot (Bangkitan Pergerakan di Perumahan Bukit Sejahtera Pasca Transportasi *Online*)

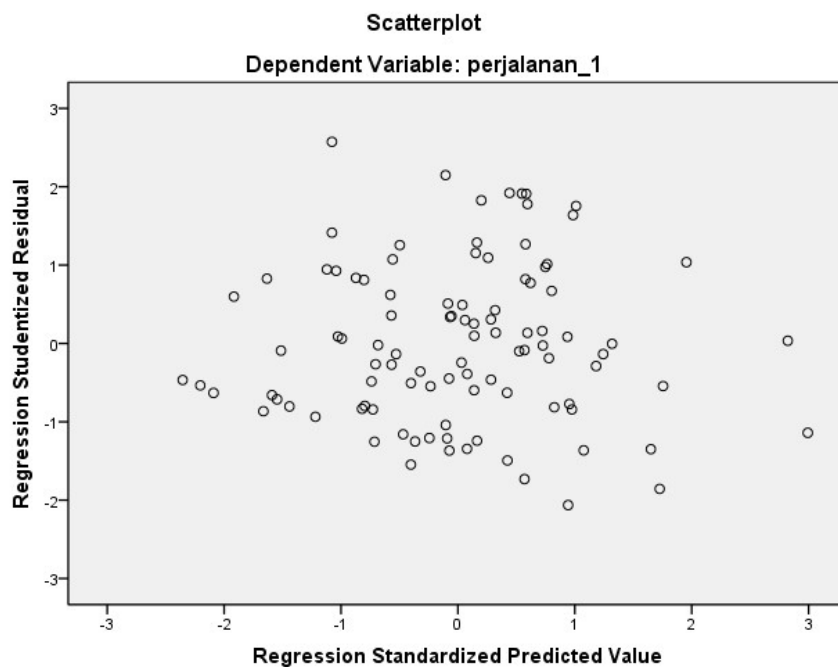
Residual dianggap tidak mengikuti distribusi normal ketika titik-titik data berada di sekitar atau mengikuti garis diagonal. Sebaliknya, jika titik-titik data tersebar atau berjauhan dari garis diagonal, residual dianggap terdistribusi secara normal (Ghozali, 2011). Uji multikolinearitas merupakan tahap kedua dalam pengujian asumsi klasik. Uji ini dilakukan untuk menentukan apakah terdapat korelasi antara variabel bebas dan variabel terikat dalam model regresi. Identifikasi dapat dilakukan dengan melihat nilai Variance Inflation Factor (VIF) dan nilai toleransi. Jika nilai VIF kurang dari 10,00, maka tidak ada multikolinearitas, sedangkan jika nilainya lebih dari 10,00, multikolinearitas dapat dikatakan terjadi. Untuk nilai toleransi, jika nilainya lebih besar dari 0,10, maka tidak ada multikolinearitas; sebaliknya, jika lebih kecil dari 0,10, multikolinearitas dianggap ada.

Berdasarkan hasil uji yang tercantum dalam Tabel 4.1, didapatkan nilai *tolerance* yang lebih besar dari 0.10 dan nilai VIF yang kurang dari 10.00, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat multikolinearitas dalam model regresi.

Tabel 4. 1. Tabel *coefficients* (Bangkitan Pergerakan di Perumahan Bukit Sejahtera Pasca Transportasi *Online*)

Model	Unstandardized		Standardize		Sig.	Collinearity	
	Coefficients	Std. Error	Beta	t		Statistics	Toleranc
	B					e	VIF
1	(Constant)	.337	.570		.591	.556	
	USIA	.028	.081	.035	.342	.733	1.630
	PERJALANAN						
	PEKERJAAN	.026	.043	.050	.598	.551	1.119
	PENDAPATAN	.120	.052	.236	2.284	.025	1.703
	KELUARGA						
	PERBULAN						
	JUMLAH	.164	.074	.210	2.214	.029	1.435
	ANGGOTA						
	KELUARGA						
	KEPEMILIKAN	-.082	.081	-.106	-1.017	.312	1.733
	MOTOR						
	KEPEMILIKAN	.219	.086	.292	2.553	.012	2.078
	MOBIL						
	JARAK TEMPUH	.052	.054	.081	.957	.341	1.146
	PERJALANAN						
	MENGINSTALL	-.176	.156	-.111	-1.131	.261	1.543
	APLIKASI OJEK						
	ONLINE						
	FREKUENSI	.152	.096	.155	1.574	.119	1.543
	PERJALANAN						
	MENGGUNAKAN						
	OJEK ONLINE						
	PERHARI						
	FREKUENSI	.166	.077	.226	2.148	.034	1.753
	MEMESAN JASA						
	ANTAR MAKANAN						
	ONLINE PERHARI						
	FREKUENSI	.095	.100	.084	.944	.348	1.275
	MEMESAN JASA						
	ANTAR ANTAR						
	BARANG ONLINE						
	PERHARI						

Langkah selanjutnya dalam pengujian asumsi klasik adalah uji heteroskedastisitas. Uji ini dilakukan dengan maksud memeriksa *scatterplot* antara sumbu Y, yang merupakan nilai prediksi yang distandardisasi (SRESID), dan sumbu X, yaitu residual (Y prediksi - Y aktual) atau residual yang telah di-studentized (ZPRED). Jika titik-titik data tidak terkumpul hanya di bagian atas dan bawah atau jika tersebar di atas atau di bawah, atau di sekitar angka 0, itu menandakan bahwa tidak adanya heteroskedastisitas. Oleh karena itu, dapat disimpulkan dari Gambar 4.2 bahwa tidak ada heteroskedastisitas dalam model regresi yang diuji.

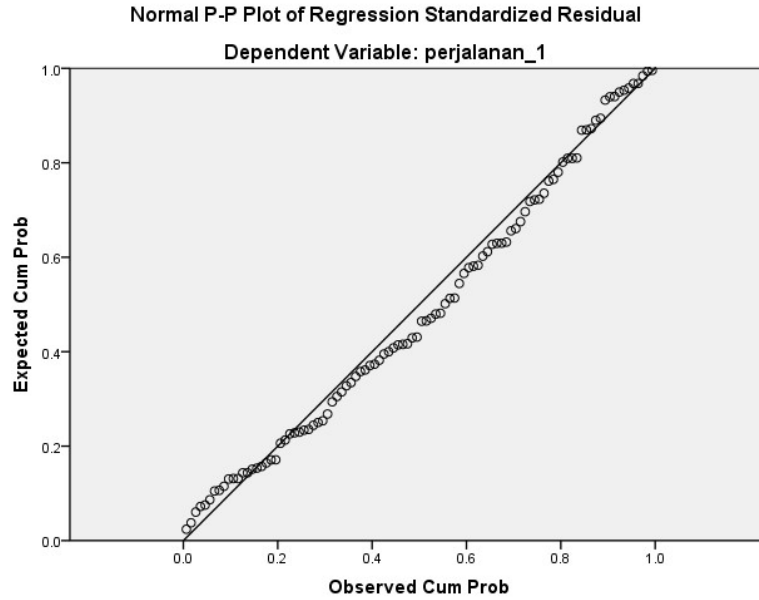


Gambar 4. 2. Grafik *scatterplot* (Bangkitan Pergerakan di Perumahan Bukit Sejahtera Pasca Transportasi *Online*)

Berdasarkan hasil pengujian model regresi terhadap 11 variabel bebas, sebagaimana terlihat pada Tabel 4.1, terdapat variabel yang signifikan, yaitu X4, X6, X7, X10. Variabel-variabel ini dianggap signifikan karena memiliki nilai signifikansi (sig) $< 0,05$, didapat kesimpulan antara variabel-variabel bebas dan variabel terikat mempunyai hubungan yang signifikan.

Asumsi-asumsi klasik diuji kembali untuk keempat variabel yang signifikan. Uji pertama adalah uji normalitas hanya menggunakan variabel yang signifikan. Dalam uji normalitas kedua ini, model regresi dianggap terdistribusi normal dan lulus uji

normalitas. Hal ini terbukti dengan titik-titik data yang berada di sekitar garis normal atau mengikuti bentuk garis normal, seperti terlihat pada grafik setelah dilakukan uji normalitas pada Gambar 4.3.



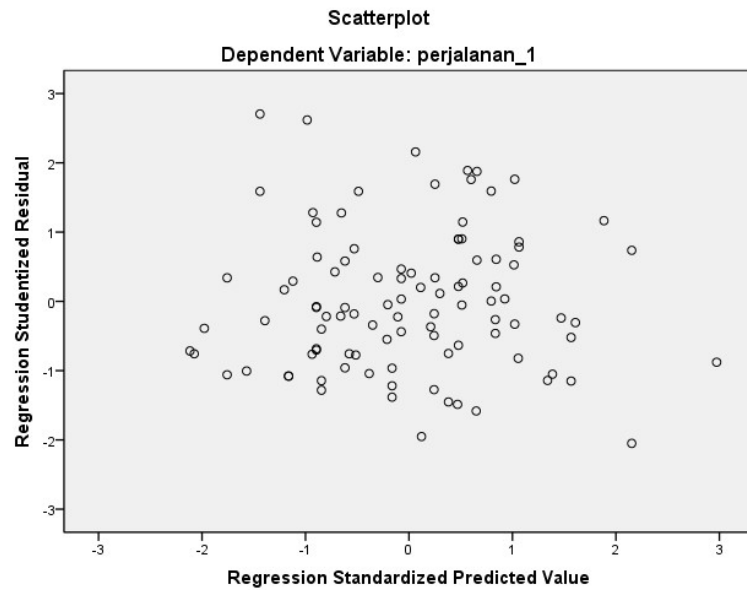
Gambar 4. 3. Grafik *scatterplot* variabel signifikan (Bangkitan Pergerakan di Perumahan Bukit Sejahtera Pasca Transportasi *Online*)

Pengujian kedua dalam uji asumsi klasik adalah uji multikolinearitas. Dalam uji multikolinearitas kedua ini, terbukti bahwa tidak terjadi multikolinearitas, sebagaimana terlihat dari nilai toleransi $>0,10$ dan nilai VIF $<10,00$ pada Tabel 4.2. Oleh karena itu, dapat disimpulkan tidak terjadi multikolinearitas di pemodelan pada penelitian ini.

Tabel 4. 2. *coefficient* variabel signifikan (Bangkitan Pergerakan di Perumahan Bukit Sejahtera Pasca Transportasi *Online*)

Model	Unstandardized		Standardized	t	Sig.	Collinearity	
	Coefficients		Coefficients			Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Toleranc	VIF
1	(Constant)	.502	.320		1.569	.120	
	PENDAPATAN KELUARGA PERBULAN	.125	.048	.248	2.619	.010	.719 1.391
	JUMLAH ANGGOTA KELUARGA	.144	.068	.185	2.109	.038	.837 1.194
	KEPEMILIKAN MOBIL	.184	.077	.246	2.410	.018	.619 1.615
	FREKUENSI MEMESAN JASA ANTAR MAKANAN <i>ONLINE</i> PERHARI	.247	.059	.336	4.180	.000	.995 1.005

Pengujian terakhir adalah uji heteroskedastisitas pada data yang sudah signifikan. Dalam uji heteroskedastisitas dengan variabel yang sudah ditemukan signifikan, terbukti bahwa heteroskedastisitas tidak terdeteksi dalam data. Seperti yang terlihat pada Gambar 4.4, data tersebut terdispersi dengan baik dan tidak berkumpul di area tertentu, sehingga membuktikan bahwa tidak ada heteroskedastisitas dalam data yang diuji.



Gambar 4. 4. Grafik *scatterplot* pada pengujian variabel signifikan (Bangkitan Pergerakan di Perumahan Bukit Sejahtera Pasca Transportasi *Online*)

4.1.2 Uji T

Pada pengujian selanjutnya yaitu uji F, dilakukan pengujian terhadap 11 variabel dimana didapatkan hasil yang dapat tertera pada tabel 4.3.

Tabel 4. 3. Tabel uji F pada 11 variabel untuk model (Bangkitan Pergerakan di Perumahan Bukit Sejahtera Pasca Transportasi *Online*)

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	23.460	11	2.133	6.461	.000 ^a
	Residual	29.049	88	.330		
	Total	52.509	99			

Berdasarkan uji model regresi dalam Tabel 4.3, hasil uji F menunjukkan jika variabel X3, X4, X6, X10 mempunyai nilai signifikansi (sig) < 0,05. Dengan demikian, maka disimpulkan jika variabel-variabel bebas tersebut mempunyai hubungan yang signifikan terhadap variabel terikat. Langkah berikutnya adalah melakukan uji F, dengan hasil yang tercantum dalam Tabel 4.4.

Tabel 4. 4. Tabel uji F untuk model pada variabel signifikan (Bangkitan Pergerakan di Perumahan Bukit Sejahtera Pasca Transportasi *Online*)

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	20.417	4	5.104	15.110	.000 ^a
	Residual	32.092	95	.338		
	Total	52.509	99			

Dalam Tabel 4.4 di atas, hasil perhitungan F memperlihatkan nilai signifikansi dengan besar 0,000, dan nilai yang tertera tersebut memenuhi kriteria (signifikan < 0,05). Maka dari itu, dapat diambil kesimpulan bahwa variabel X3, X4, X6, X10 berpengaruh secara signifikan dengan jumlah bangkitan pergerakan di Perumahan Bukit Sejahtera setelah adanya transportasi *online*. Selanjutnya, Tabel 4.5 di bawah ini berisi hasil analisis regresi linier berganda dengan metode stepwise pada kesebelas variabel.

Tabel 4. 5. Model *summary* pada 11 variabel (Bangkitan Pergerakan di Perumahan Bukit Sejahtera Pasca Transportasi *Online*)

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.668 ^a	.447	.378	.575

Setelah dilakukan pengujian korelasi (R) pada sebelas variabel, diperoleh nilai adjusted R Square adalah 0,378 dan nilai R Square adalah 0,447. Data ini mengindikasikan bahwa variabel-variabel bebas (X) memiliki dampak pada variabel terikat (Y) sebesar 37,8%.

Tabel 4. 6. Model *summary* pada variabel signifikan (Bangkitan Pergerakan di Perumahan Bukit Sejahtera Pasca Transportasi *Online*)

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.624 ^a	.389	.363	.581

Setelah melakukan pengujian korelasi (R) dengan menggunakan metode stepwise, diperoleh nilai adjusted R square untuk variabel X3, X4, X6, X10 dengan nilai 0.363 dan nilai R Square adalah 0.389. Hasil ini mengindikasikan jika variabel independen X3, X4, X6, X10 berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen (Y) sebesar 36,3%.

Tabel 4. 7. *Coefficients* pada 11 variabel (Bangkitan Pergerakan di Perumahan Bukit Sejahtera Pasca Transportasi *Online*).

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized	t	Sig.
		B	Std. Error	Coefficients		
1	(Constant)	.337	.570		.591	.556
	USIA PERJALANAN	.028	.081	.035	.342	.733
	PEKERJAAN	.026	.043	.050	.598	.551
	PENDAPATAN KELUARGA PERBULAN	.120	.052	.236	2.284	.025
	JUMLAH ANGGOTA KELUARGA	.164	.074	.210	2.214	.029
	KEPEMILIKAN MOTOR	-.082	.081	-.106	-1.017	.312
	KEPEMILIKAN MOBIL	.219	.086	.292	2.553	.012
	JARAK TEMPUH PERJALANAN	.052	.054	.081	.957	.341
	MENGINSTALL APLIKASI OJEK <i>ONLINE</i>	-.176	.156	-.111	-1.131	.261
	FREKUENSI PERJALANAN MENGUNAKAN OJEK <i>ONLINE</i> PERHARI	.152	.096	.155	1.574	.119
	FREKUENSI MEMESAN JASA ANTAR MAKANAN <i>ONLINE</i> PERHARI	.166	.077	.226	2.148	.034
	FREKUENSI MEMESAN JASA ANTAR ANTAR BARANG <i>ONLINE</i> PERHARI	.095	.100	.084	.944	.348

Tabel 4. 8. *Coefficients* yang signifikan (Bangkitan Pergerakan di Perumahan Bukit Sejahtera Pasca Transportasi *Online*).

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized	t	Sig.	
	B	Std. Error	Coefficients			
1	(Constant)	.502	.320		1.569	.120
	PENDAPATAN	.125	.048	.248	2.619	.010
	KELUARGA PERBULAN					
	JUMLAH ANGGOTA	.144	.068	.185	2.109	.038
	KELUARGA					
	KEPEMILIKAN MOBIL	.184	.077	.246	2.410	.018
	FREKUENSI MEMESAN	.247	.059	.336	4.180	.000
	JASA ANTAR					
	MAKANAN <i>ONLINE</i>					
	PERHARI					

Berdasarkan pengujian yang dilakukan, baik dengan menggunakan metode stepwise maupun hanya pada variabel yang signifikan, hasil koefisien dari regresi linear yang dapat digunakan sebagai pemodelan bangkitan pergerakan pasca adanya transportasi *online* di Perumahan Bukit Sejahtera tetap konsisten. Oleh karena itu, dapat dirumuskan bahwa pemodelan bangkitan pergerakan pasca transportasi *online* di Perumahan Bukit Sejahtera bisa dilihat di tabel hasil perhitungan pada tabel 4.6 dan 4.7 sebagai berikut:

$$Y = 0,502 + 0,125 X3 + 0,144 X4 + 0,184 X6 + 0,247 X10$$

Keterangan:

Y : Jumlah melakukan perjalanan keluar perumahan pasca transportasi *online*

X3 : Jumlah rata-rata penghasilan perbulan

X4 : Jumlah anggota keluarga

X6 : Jumlah kepemilikan mobil

X10 : Frekuensi memesan jasa antar makanan *online* perhari

Berdasarkan persamaan regresi linier berganda, dapat disimpulkan bahwa:

1. Koefisien regresi β_3 dengan nilai 0,125 menunjukkan bahwa variabel jumlah rata-rata penghasilan perbulan di Perumahan Bukit Sejahtera Kota Palembang mengalami peningkatan sebesar 12,5% berdasarkan hasil regresi linier berganda.
2. Koefisien regresi β_4 yang mencapai nilai 0,144 mengindikasikan bahwa variabel anggota keluarga di Perumahan Bukit Sejahtera Kota Palembang mengalami peningkatan sebesar 14,4% menurut hasil analisis regresi linier berganda.
3. Nilai koefisien regresi β_6 dengan nilai 0,184 memberikan informasi bahwa variabel jumlah kepemilikan mobil setelah adanya transportasi *online* di Bukit Sejahtera Kota Palembang mengalami peningkatan sebesar 18,4% menurut hasil regresi.
4. Koefisien regresi β_{10} dengan nilai 0,247 menunjukkan bahwa variabel frekuensi memesan jasa antar makanan *online* perhari setelah adanya transportasi *online* di Bukit Sejahtera Kota Palembang mengalami peningkatan sebesar 24,7%, sebagaimana didapatkan dari analisis regresi linier berganda.

Dalam perbandingan dengan empat penelitian terdahulu yang menjadi dasar dalam penelitian ini, terdapat perbedaan signifikan dalam pemilihan variabel dan faktor yang mempengaruhi pergerakan masyarakat. Pada penelitian sebelumnya tentang Bangkitan Pergerakan di Perumahan Prasanti Garden Metro, faktor-faktor seperti status dalam keluarga (X1), jumlah anggota keluarga bersekolah (X6), alasan melakukan perjalanan (X7), dan jumlah kepemilikan sepeda motor (X10) diidentifikasi sebagai faktor utama yang mempengaruhi bangkitan pergerakan.

Penelitian lain tentang Bangkitan Pergerakan pada Perumahan Pondok Cilegon Indah menunjukkan bahwa jumlah anggota keluarga bersekolah (X6), jumlah anggota keluarga bekerja (X7), dan jumlah mobil (X8) adalah faktor dominan yang memengaruhi pergerakan. Sementara itu, penelitian Bangkitan Pergerakan di Griya Citra Asri Surabaya tetap memfokuskan pada jumlah anggota keluarga bersekolah (X4) dan jumlah mobil (X6), menunjukkan konsistensi dalam peran faktor keluarga dan kendaraan dalam memengaruhi perjalanan. Namun, penelitian Bangkitan

Pergerakan pada Perumahan Bukit Sejahtera sebelum adanya transportasi *online* lebih memprioritaskan faktor pendapatan (X3) dan usia perjalanan (X4) dengan model bangkitan $Y = 1,256 X4 + 0,240 X3 - 0,180$.

Dalam penelitian terkini ini, Bangkitan Pergerakan pada Perumahan Bukit Sejahtera Pasca Transportasi *Online*, faktor-faktor yang mempengaruhi perjalanan masyarakat melibatkan variabel:

X3: Jumlah rata-rata penghasilan perbulan

X4: Jumlah anggota keluarga

X6: Jumlah kepemilikan mobil

X10: Frekuensi memesan jasa antar makanan *online* perhari.

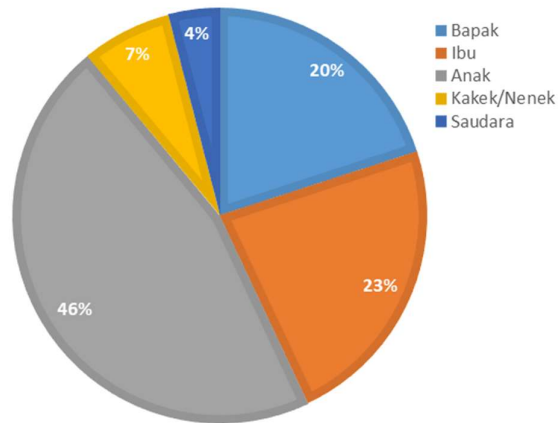
Dengan demikian, dapat diamati bahwa terdapat perubahan dalam variabel dan fokus faktor pada penelitian yang dilakukan ini jika dibandingkan dengan penelitian yang telah dilakukan sebelumnya.

4.2 Karakteristik Perjalanan Penduduk Perumahan Pada Perumahan Bukit Sejahtera Kota Palembang, Sumatera Selatan Pasca Transportasi *Online*

Berdasarkan hasil survei dari 100 responden di Perumahan Bukit Sejahtera Palembang, diperoleh informasi mengenai kondisi dan karakteristik setiap responden sebagai berikut:

1. Status Keluarga

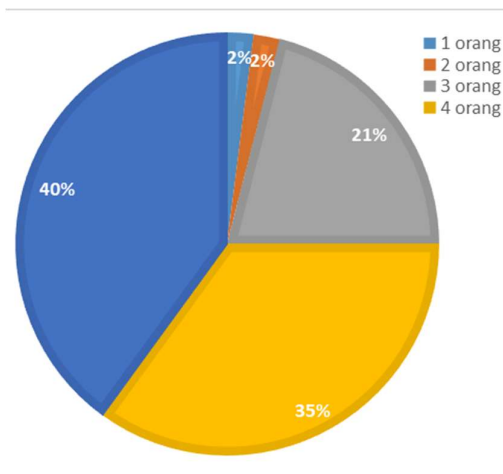
Setelah melakukan survei dengan 100 responden di Perumahan Bukit Sejahtera Palembang, didapatkan bahwa status keluarga "Anak" memiliki jumlah terbanyak, yaitu 46% atau 46 orang dari total responden. Sementara itu, status keluarga lainnya untuk setiap responden adalah "Bapak" sebanyak 20% atau 20 orang yang mengisi kuesioner, "Ibu" berjumlah 23% atau 23 orang yang mengisi kuesioner, "Kakek/Nenek" sebanyak 7% atau 7 orang, dan responden dengan status keluarga "Saudara" sebanyak 4% atau 4 orang. Berikut adalah diagram lingkaran untuk status keluarga responden:



Gambar 4. 5. Status keluarga responden bangkitan pergerakan

2. Jumlah Anggota Keluarga

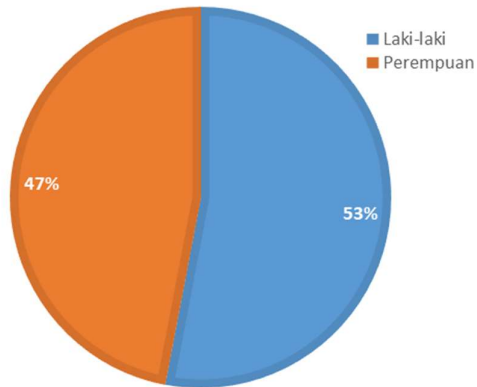
Berdasarkan kuesioner yang disebarikan, diketahui bahwa jumlah anggota keluarga partisipan pengisi kuesioner lebih dari 4 orang merupakan yang paling banyak, jumlah partisipan sebesar 40% atau 40 orang partisipan. Untuk jumlah anggota keluarga 1 orang, terdapat 2 partisipan dengan persentase 2%. Jumlah anggota keluarga 2 orang juga terdapat partisipan sebesar 2%. Sementara itu, untuk jumlah anggota keluarga 3 orang, terdapat 21 partisipan sebesar 21%, dan jumlah anggota keluarga 4 orang terdapat 35 partisipan dengan persentase 35%. Berikut ini adalah gambar diagram lingkaran yang menggambarkan distribusi jumlah anggota keluarga:



Gambar 4. 6. Jumlah anggota keluarga seluruh responden

3. Jenis Kelamin

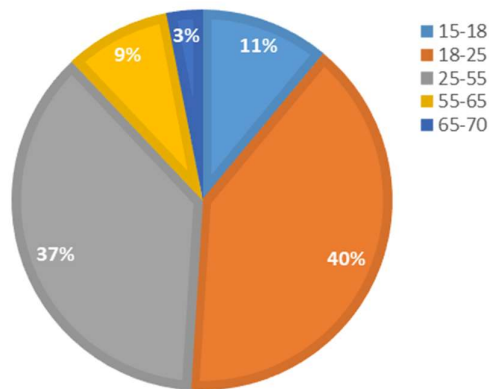
Berdasarkan hasil penyebaran kuesioner, dapat diketahui jumlah laki-laki yang mengisi kuesioner lebih banyak dibandingkan dengan responden perempuan. Jumlah responden laki-laki adalah 53% atau 53 orang, sementara jumlah responden perempuan adalah 47% atau 47 orang. Berikut adalah gambar diagram lingkaran yang menggambarkan distribusi jenis kelamin responden:



Gambar 4. 7. Jenis kelamin seluruh responden

4. Usia Responden

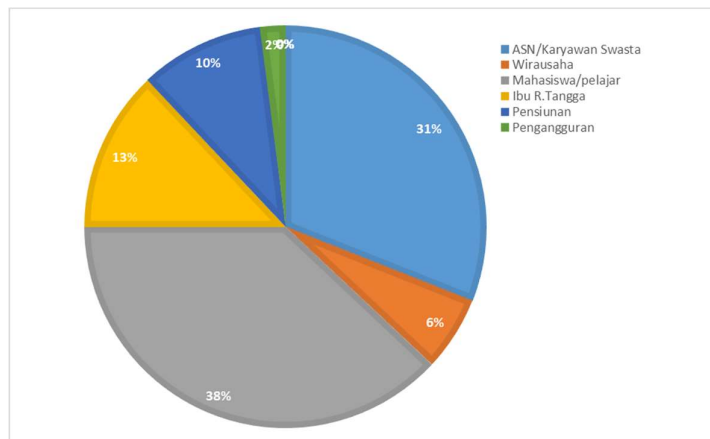
Berdasarkan hasil survei melalui wawancara langsung di rumah yang melibatkan 100 responden, ditemukan bahwa kelompok usia terbesar adalah yang berusia 18-25 tahun, mencapai 40% atau 40 responden. Sementara itu, jumlah responden pada tiap rentang usia adalah sebagai berikut: rentang usia 15-18 tahun sebanyak 11% atau 11 orang responden, rentang usia 25-55 tahun sebanyak 37% atau 37 orang responden, rentang usia 55-65 tahun sebanyak 9% atau 9 orang responden, dan rentang usia 65-70 tahun sebanyak 3% atau 3 orang. Berikut adalah diagram lingkaran yang menggambarkan distribusi usia responden dari total 100 responden:



Gambar 4. 8. Usia seluruh responden

5. Status Pekerjaan Seluruh Responden

Berdasarkan penyebaran kuesioner, didapatkan hasil status pekerjaan responden dimana status mahasiswa/pelajar memiliki jumlah paling dominan dibandingkan dengan status pekerjaan lain yaitu sebesar 38% atau 38 orang. Untuk status pekerjaan lain seperti ASN/Karyawan swasta memiliki persentase 31% atau 31 orang, wirausaha memiliki persentase 6% atau 6 orang, ibu rumah tangga memiliki persentase 13% atau 13 orang, pensiunan memiliki persentase 10% atau 10 orang dan pengangguran memiliki persentase 2% atau 2 orang. Berikut diagram lingkaran untuk status kerja dari seluruh responden:

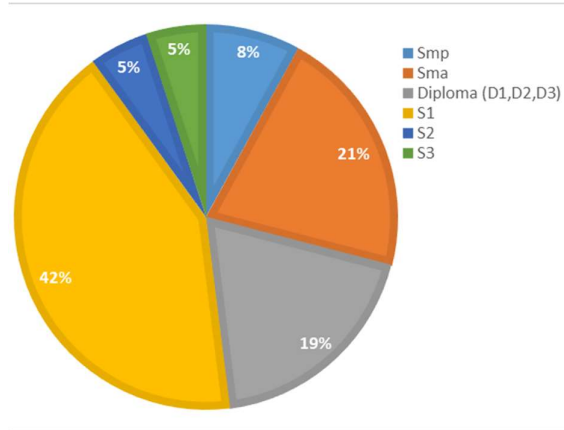


Gambar 4. 9. Status pekerjaan seluruh responden

6. Pendidikan Terakhir

Berdasarkan hasil penyebaran kuesioner, ditemukan bahwa status pekerjaan responden didominasi oleh status mahasiswa/pelajar, mencapai persentase 38% atau 38 orang. Sementara itu, untuk status pekerjaan lainnya seperti ASN/Karyawan

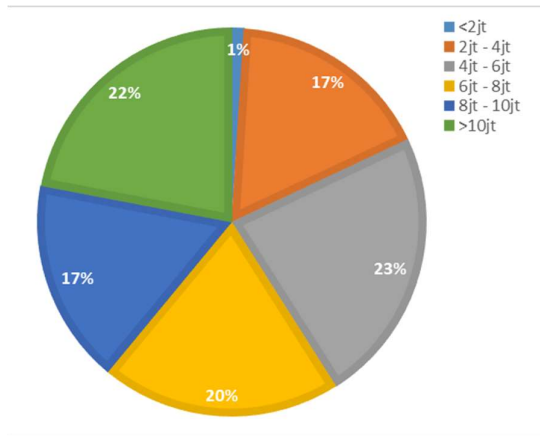
swasta mencapai persentase 31% atau 31 orang, wirausaha mencapai persentase 6% atau 6 orang, ibu rumah tangga mencapai persentase 13% atau 13 orang, pensiunan mencapai persentase 10% atau 10 orang, dan pengangguran mencapai persentase 2% atau 2 orang. Berikut adalah diagram lingkaran yang menggambarkan status pekerjaan dari seluruh responden:



Gambar 4. 10. Pendidikan terakhir seluruh responden

7. Pendapatan Keluarga Perbulan

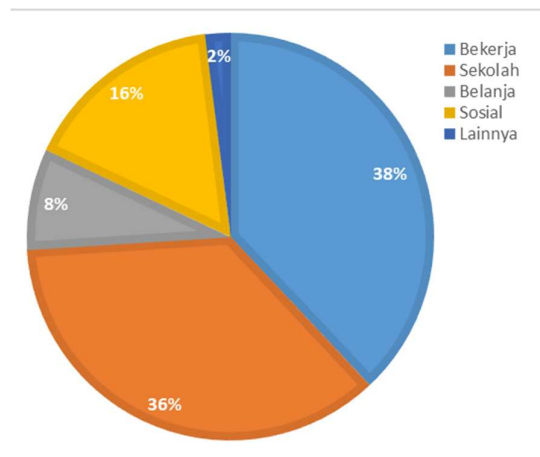
Berdasarkan data yang diperoleh dari hasil kuesioner, pendapatan keluarga perbulan sebesar Rp. 4.000.000,- hingga Rp. 6.000.000,- merupakan jumlah terbanyak, yakni terdapat 23 responden atau persentase sebesar 23%. Sedangkan, untuk kategori pendapatan keluarga perbulan lainnya, seperti pendapatan kurang dari Rp. 2.000.000,- terdapat 1 responden (1%), pendapatan keluarga perbulan rentang Rp. 2.000.000,- hingga Rp. 4.000.000,- sebanyak 17 responden (17%), pendapatan keluarga perbulan rentang Rp. 6.000.000,- hingga Rp. 8.000.000,- terdapat 20 responden (20%), pendapatan keluarga perbulan rentang Rp. 8.000.000,- hingga Rp. 10.000.000,- memiliki 17 responden (17%), dan pendapatan keluarga perbulan lebih dari Rp. 10.000.000,- terdapat 22 responden (22%). Diagram lingkaran hasil survei dapat dilihat pada gambar berikut:



Gambar 4. 11. Pendapatan keluarga perbulan untuk seluruh responden

8. Alasan Melakukan Perjalanan Keluar Wilayah Perumahan

Melihat data yang berhasil didapatkan dari survei, alasan utama responden melakukan perjalanan keluar perumahan adalah karena bekerja, mencapai jumlah tertinggi sebanyak 38% atau 38 orang responden. Sementara itu, alasan responden melakukan perjalanan keluar perumahan karena sekolah mencapai jumlah 36% atau 36 orang responden, alasan belanja mencapai jumlah 8% atau 8 orang responden, alasan sosial sebanyak 16% atau 16 orang, dan alasan lainnya sebanyak 2% atau 2 orang. Ilustrasi ini dapat ditemukan dalam diagram lingkaran berikut:

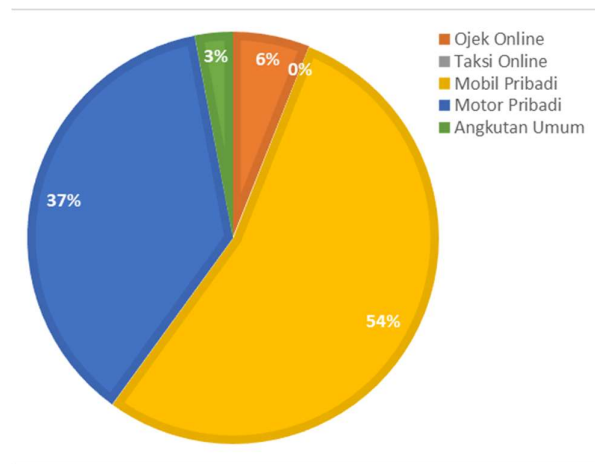


Gambar 4. 12. Alasan melakukan perjalanan ke luar perumahan

9. Moda Yang Digunakan Ke Tempat Tujuan

Dari hasil penyebaran kuesioner, ditemukan bahwa moda transportasi dengan tingkat penggunaan paling sering oleh responden sebagai moda ke tempat tujuan merupakan mobil, mencapai persentase 48% atau 48 responden. Moda lain yang

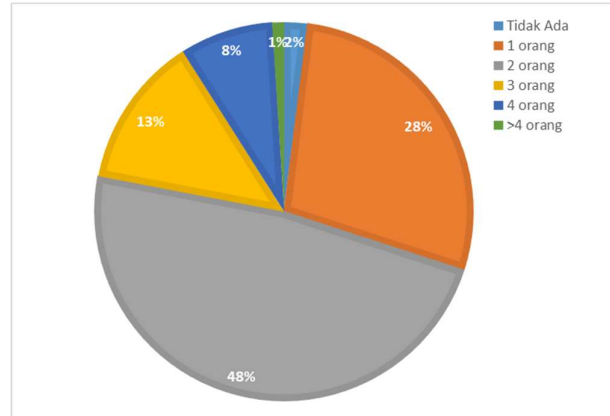
digunakan oleh masing-masing responden meliputi ojek *online* dengan persentase 6% atau 6 orang, taksi *online* dengan persentase 0% atau 0 orang, motor pribadi dengan persentase 37% atau 37 orang, dan angkutan umum dengan persentase 3% atau 3 orang. Pada pembahasan mengenai moda transportasi ke tempat tujuan ini, jasa antar makanan dan jasa antar barang *online* tidak dimasukkan ke dalam kategori ojek *online* dan memiliki pertanyaan terpisah. Berikut adalah diagram lingkaran yang mengilustrasikan moda transportasi yang digunakan ke tempat tujuan:



Gambar 4. 13. Moda yang digunakan ke tempat tujuan

10. Jumlah Anggota Keluarga Bekerja

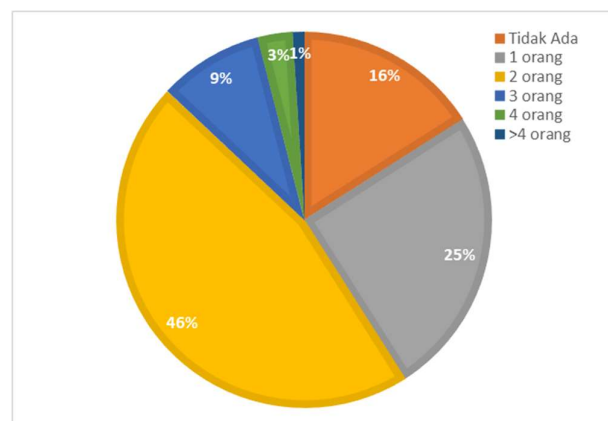
Mengacu pada penyebaran kuesioner, ditemukan bahwa jumlah anggota keluarga bekerja dengan persentase tertinggi adalah 2 orang, mencapai 48% atau 48 responden. Sementara itu, distribusi anggota keluarga yang bekerja untuk masing-masing responden adalah sebagai berikut: tidak ada anggota keluarga bekerja berjumlah dua orang dengan persentase 2%, 1 anggota keluarga yang bekerja dengan jumlah pengisi kuesioner sebanyak 28 orang atau 28%, 3 anggota keluarga yang bekerja dengan jumlah responden dengan jumlah 13 pengisi kuesioner atau 13%, 4 anggota keluarga yang bekerja dengan jumlah responden sejumlah 8 orang atau 8%, dan lebih dari 4 anggota keluarga yang bekerja dengan jumlah responden sebanyak satu orang atau 1%. Berikut adalah diagram lingkaran yang menggambarkan data:



Gambar 4. 14. Jumlah anggota keluarga bekerja

11. Jumlah Anggota Keluarga Bersekolah

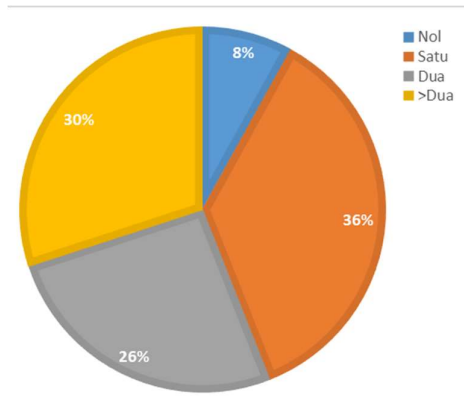
Berdasarkan hasil *survey* terhadap responden mengenai jumlah anggota keluarga yang bersekolah didapatkan bahwa jumlah anggota keluarga yang bersekolah 2 orang merupakan jumlah paling tinggi dengan jumlah 46 orang responden dengan persentase 46%. Sementara jumlah anggota keluarga yang bersekolah 0 orang dengan jumlah 16 orang responden atau 16%, jumlah anggota keluarga yang bersekolah 1 orang dengan jumlah 25 orang responden atau 25 orang, jumlah anggota keluarga yang bersekolah 3 orang dengan jumlah 9 orang responden atau 9%, jumlah anggota keluarga yang bersekolah 4 orang dengan 3 responden atau 3% dan jumlah anggota keluarga yang bersekolah lebih dari 4 orang adalah 1 orang atau 1%. Berikut diagram lingkaran jumlah anggota keluarga bersekolah:



Gambar 4. 15. Jumlah anggota keluarga bersekolah

12. Jumlah Kepemilikan Mobil

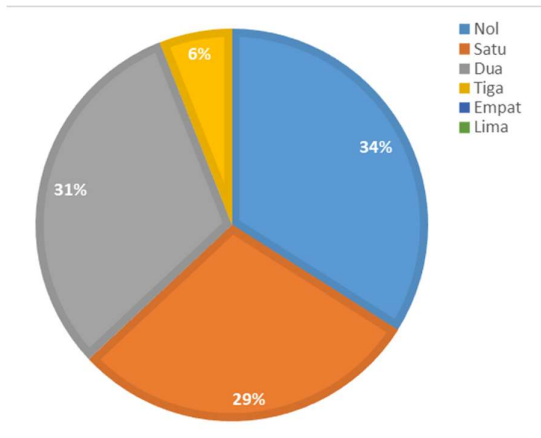
Hasil dari kuesioner mengenai kepemilikan mobil pada setiap responden menunjukkan bahwa sebagian besar responden, 36% atau 36 individu, memiliki 1 mobil. Sementara itu, 8% atau 8 responden tidak memiliki mobil, mereka yang memiliki 2 mobil mencapai 26% atau 26 responden, dan yang memiliki lebih dari 2 mobil mencakup 30% atau 30 individu. Berikut adalah diagram lingkaran yang mengilustrasikan data survei:



Gambar 4. 16. Jumlah kepemilikan mobil

13. Jumlah Kepemilikan Sepeda Motor

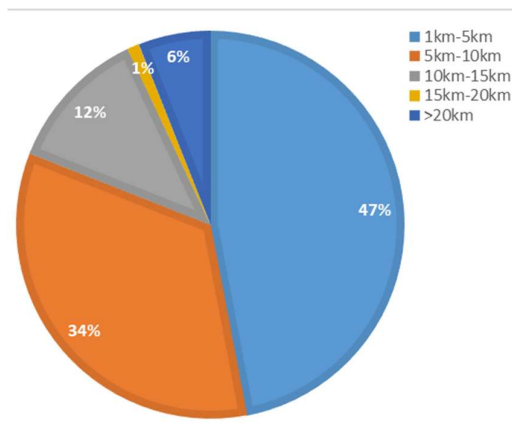
Berikut adalah data dari survei melalui kuesioner untuk variabel kepemilikan sepeda motor. Responden dengan jumlah sepeda motor nol unit sebanyak 31% atau 31 individu, sementara 29% atau 29 responden memiliki satu unit sepeda motor. Responden yang memiliki dua sepeda motor mencapai 31% atau 31 individu, sedangkan 6% atau 6 responden memiliki tiga sepeda motor. Tidak ada responden yang memiliki empat atau lima sepeda motor, dengan persentase 0%. Ilustrasi distribusi kepemilikan sepeda motor ini dapat ditemukan dalam diagram lingkaran yang mencakup seluruh data:



Gambar 4. 17. Jumlah kepemilikan sepeda motor

14. Jarak Tempuh Perjalanan

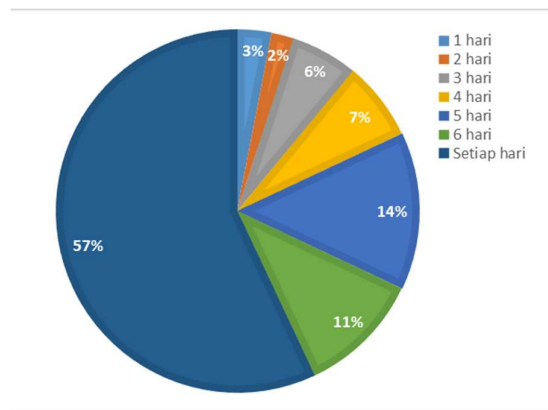
Berdasarkan hasil survei dari responden di Perumahan Bukit Sejahtera, jarak tempuh yang paling umum dipilih adalah antara 1 km hingga 5 km, dengan total 47% responden atau 47 individu. Sementara itu, untuk jarak tempuh lainnya seperti 5 km hingga 10 km, terdapat 34 responden, mencakup 34%. Jarak tempuh antara 10 km hingga 15 km melibatkan 12% atau 12 responden, sedangkan jarak tempuh 15 km hingga 20 km hanya memiliki 1 responden atau 1%. Jarak tempuh lebih dari 20 km dipilih oleh 6 responden atau 6%. Ilustrasi dari distribusi jarak tempuh perjalanan ini dapat ditemukan dalam diagram lingkaran berdasarkan data hasil survei:



Gambar 4. 18. Jarak tempuh perjalanan

15. Frekuensi Melakukan Perjalanan Dalam Seminggu

Berdasarkan data hasil kuesioner yang sudah disebarkan kepada para responden di Perumahan Bukit Sejahtera didapatkan data frekuensi melakukan perjalanan dalam seminggu dengan jumlah responden paling banyak adalah melakukan frekuensi perjalanan setiap hari dalam seminggu dengan 57 orang responden dan persentase 57%. Sementara untuk frekuensi melakukan perjalanan 1 hari dalam seminggu memiliki responden 3 orang responden dan persentase 3%, untuk frekuensi melakukan perjalanan 2 hari dalam satu minggu memiliki 2 orang responden dengan persentase 2%, untuk frekuensi melakukan perjalanan 3 hari dalam seminggu terdapat 6 orang responden atau 6%, frekuensi melakukan perjalanan 4 hari dalam seminggu terdapat 7 orang responden atau 7%, untuk melakukan perjalanan selama 5 hari dalam seminggu terdapat 14 orang responden atau 14%, dan untuk frekuensi melakukan perjalanan 6 hari dalam seminggu terdapat 11 orang atau 11%. Berikut gambar diagram lingkaran seperti dibawah ini:

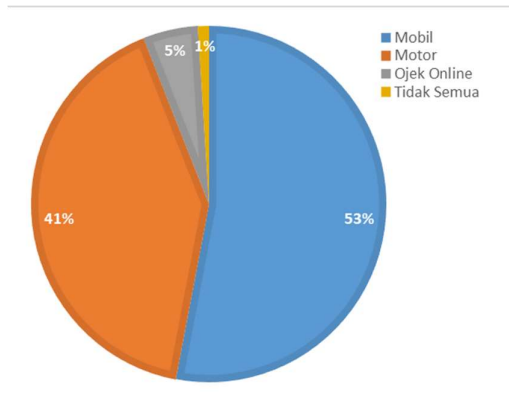


Gambar 4. 19. Frekuensi melakukan perjalanan dalam seminggu

16. Prioritas Moda Yang Digunakan

Berdasarkan hasil penyebaran kuesioner di Perumahan Bukit Sejahtera, mayoritas responden memberikan prioritas pada penggunaan mobil sebagai moda transportasi utama, mencapai persentase tertinggi sebesar 53%, setara dengan 53 responden. Sementara itu, untuk moda lain seperti sepeda motor, mencapai persentase sebesar 41%, melibatkan 41 responden. Penggunaan ojek *online* memperoleh persentase sekitar 5%, melibatkan 5 responden. Sedangkan responden yang tidak memberikan prioritas pada mobil, sepeda motor, atau ojek *online*

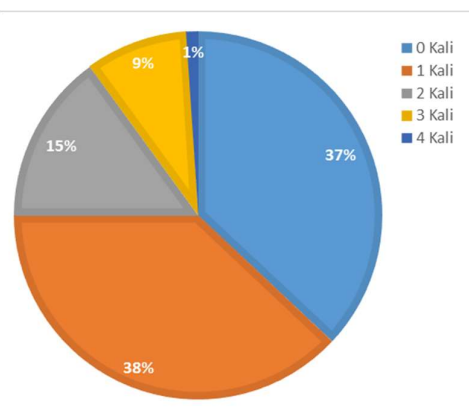
mencapai persentase 1%, melibatkan 1 orang. Ilustrasi distribusi prioritas moda dapat ditemukan pada Gambar 4.20 di bawah ini:



Gambar 4. 20. Prioritas moda yang digunakan

17. Frekuensi Memesan Ojek *Online* Untuk Jasa Antar Makanan

Dalam penelitian ini, terdapat variasi dalam penggunaan layanan ojek daring untuk pengiriman makanan. Sebanyak 37 orang atau 37% dari responden tidak memesan makanan sepanjang hari. Di sisi lain, 38% dari responden, atau 38 orang, memesan makanan satu kali sehari. Sebanyak 15% responden, atau 15 orang, memesan makanan dua kali sehari. Frekuensi memesan makanan tiga kali sehari melibatkan 9 orang atau 9%, sementara hanya 1% dari responden, yaitu 1 orang, memesan makanan empat kali sehari. Data ini mencerminkan variasi pola dalam kebiasaan memesan makanan secara *online* di kalangan responden survei, pada diagram berikut:



Gambar 4. 21. Frekuensi memesan ojek *online* untuk jasa antar makanan