

## BAB 5

### HASIL DAN PEMBAHASAN

#### 5.1 Penentuan Jumlah Responden

Pada penentuan sampel ini ada beberapa tahap yang dilakukan untuk mendapatkan jumlah atau total penumpang yang di wawancara, ada beberapa tahapan yaitu.

##### A. Menentukan sampel supir angkutan kota

Dengan didapatkan jumlah populasi Angkutan Kota menurut data yang diperoleh dari Dinas Perhubungan Kota Serang. Data Angkutan Kota dengan Trayek 01, 02, 03, 04, 09, dan 10. Tahap pertama ini, dilihat dari total angkutan kota yang terdaftar pada Dinas Perhubungan Kota Serang, yaitu sebanyak 795 kendaraan angkutan kota. Maka untuk menentukan jumlah sampel supir menggunakan rumus slovin dengan batas toleransi kesalahan dari jumlah angkutan kota yang digunakan penulis yaitu 10 % sebagai berikut.

$$n = \frac{N}{1 + N e^2}$$

$$n = \frac{795}{1 + 795 (0,10^2)}$$

$$= 88,826 = 90 \text{ Sampel Supir Angkutan Kota}$$

##### B. Sampel Wawancara Penumpang Angkutan Kota

Pada tahap ini, jika sudah mendapatkan jumlah sampel supir angkutan kota, maka didapat jumlah sampel sebanyak 90 sampel supir. Maka diperoleh data penumpang yang telah dilakukan wawancara dengan supir Angkutan Kota untuk bertanya terkait populasi jumlah total penumpang pada Angkutan Kota yaitu sebanyak 2,857 atau dibulatkan menjadi 3 penumpang per tiap Angkutan Kota Terminal Pakupatan Kota Serang . Untuk itu, dengan menentukan nilai yang sudah diketahui yaitu.

J. Populasi Angkutan kota x J. maksimal penumpang angkutan kota

(dalam 1 hari)

$$= 795 \times 3$$

$$= 2385$$

Berdasarkan data tersebut maka jumlah sampel dapat ditentukan dengan rumus berikut.

$$n = \frac{N}{1 + N e^2}$$

Jumlah Populasi (N) = 795 Kendaraan Angkutan Kota

Tingkat akurasi yang diinginkan adalah 90%, maka batas toleransi kesalahan  $e = 10\%$   
 $= 0,10$  Persen

$$= \frac{2385}{1 + (2385 \times 0,15^2)}$$

$= 95,975 = 100$  Sampel

## 5.2 Pelaksanaan dan Pemaparan Survey

Dalam pelaksanaan survey, dilakukan pencarian responden yaitu pengguna jasa transportasi baik itu *online* ataupun konvensional di sekitaran Terminal Pakupatan Kota Serang. Survey dilakukan pada tanggal 31 Juli 2021 – 5 Desember 2021 pukul 09:00 – 11:00 WIB. Saat bertemu dengan responden, peneliti terlebih dahulu memperkenalkan diri kemudian memberitahu maksud dan tujuan, lalu menanyakan beberapa pertanyaan salah satunya bertanya tentang jasa transportasi yang digunakan pada saat sampai di terminal pakupatan untuk melanjutkan ke Kota Serang, setelah responden menjawab selanjutnya peneliti mengarahkan responden untuk mengisi kuesioner yang telah disediakan untuk diisi sesuai dengan pilihan responden sebelumnya.



**Gambar 5.2.1** Peneliti melakukan interaksi dengan responden

(Dokumentasi pribadi, 2021)

Berdasarkan hasil 100 responden, 50 pengguna jasa transportasi berbasis aplikasi (*online*) dan 50 pengguna transportasi konvensional, didapat data – data dari kriteria yang sudah ditentukan yang tercantum dalam kuesioner yang kemudian diolah menjadi beberapa faktor yang berpengaruh dalam pemilihan moda, yaitu sebagai berikut :

### 5.2.1 Karakteristik Responden Moda Transportasi

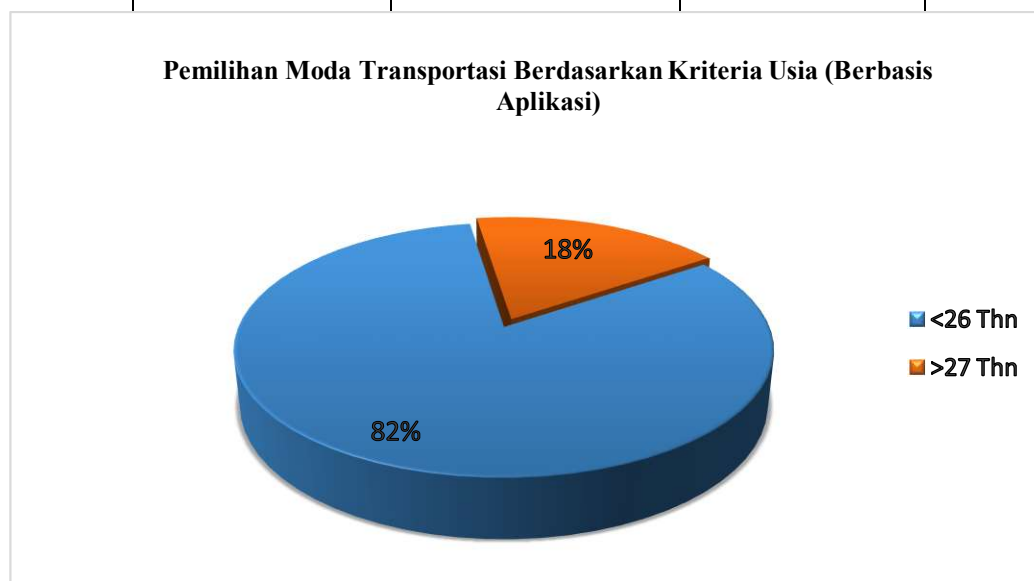
Berikut merupakan karakteristik pengguna transportasi yang melakukan perjalanan dari menggunakan angkutan *online* dan angkutan konvensional dari Terminal Pakupatan Kota Serang menuju tempat tujuan responden.

#### a. Berdasarkan Golongan Usia

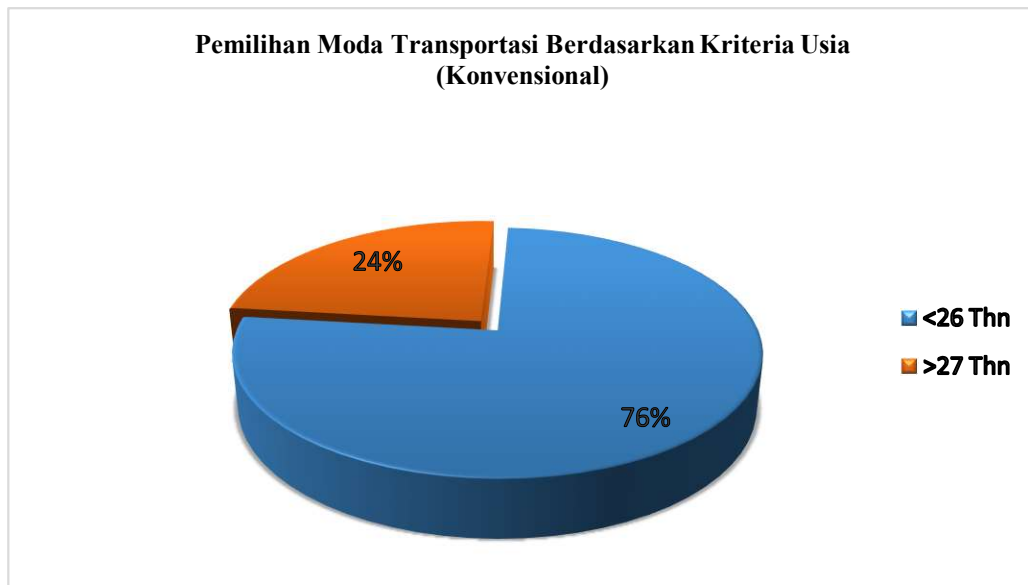
Hasil perhitungan yang di bantu oleh aplikasi *Microsoft Excel*, didapatkan dalam bentuk grafik *Pie*, yaitu pada tabel 5.3.1 didapatkan hasil pada tabel diatas, bahwa kriteria usia yang memilih transportasi *online* dengan usia dibawah 26 tahun didapatkan 41 responden dan usia diatas 27 tahun 9 responden, transportasi konvensional mendapat yaitu dengan kriteria usia dibawah 26 tahun 38 responden dan untuk usia diatas 27 tahun didapat sebanyak 12 responden. Ini menunjukkan bahwa faktor kriteria usia dalam pemilihan transportasi *online* dan konvensional di Terminal Pakupatan Kota Serang rata rata dengan kriteria usia <26 tahun.

**Tabel 5.2.1 Tabel Golongan Usia Pemilihan Moda Transportasi *Online* dan Konvensional**  
(Data pribadi, 2021)

Jenis Moda	Total	Gol. Usia
Moda Transportasi <i>Online</i>	41	<26 Tahun
	9	>27 Tahun
Moda Transportasi Konvensional	38	<26 Tahun
	12	>27 Tahun



**Gambar 5.2.2 Grafik *Pie* Kriteria Usia Dalam Memilih Transportasi *Online***  
(Data pribadi, 2021)



**Gambar 5.2.3 Grafik Pie Kriteria Usia Dalam Memilih Transportasi Konvensional**

(Data pribadi, 2021)

Gambar 5.3.1 dan 5.3.2 menjelaskan bahwa pada kriteria usia tersebut menunjukkan rata - rata masyarakat yang memilih transportasi *online* dan transportasi konvensional berumur kurang dari 26 Tahun.

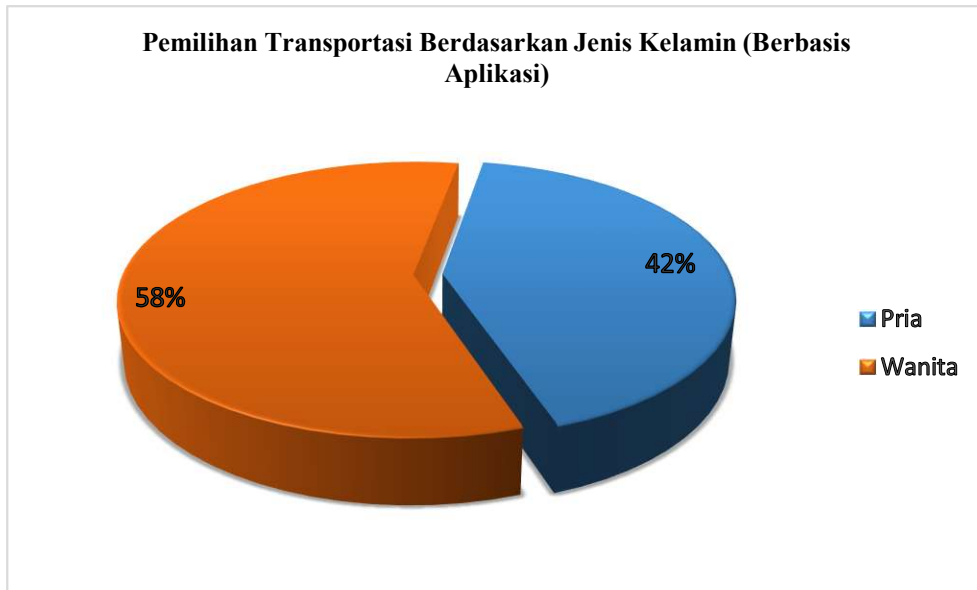
**b. Berdasarkan Jenis Kelamin**

Hasil perhitungan yang di bantu oleh aplikasi *Microsoft Excel*, didapatkan dalam bentuk grafik *Pie*, yaitu tabel 5.3.2 didapatkan hasil bahwa pada pemilihan jenis transportasi *online* rata – rata dengan kriteria jenis kelamin wanita yaitu 39 responden dan transportasi konvensional rata – rata dengan kriteria jenis kelamin pria yaitu 17 responden.

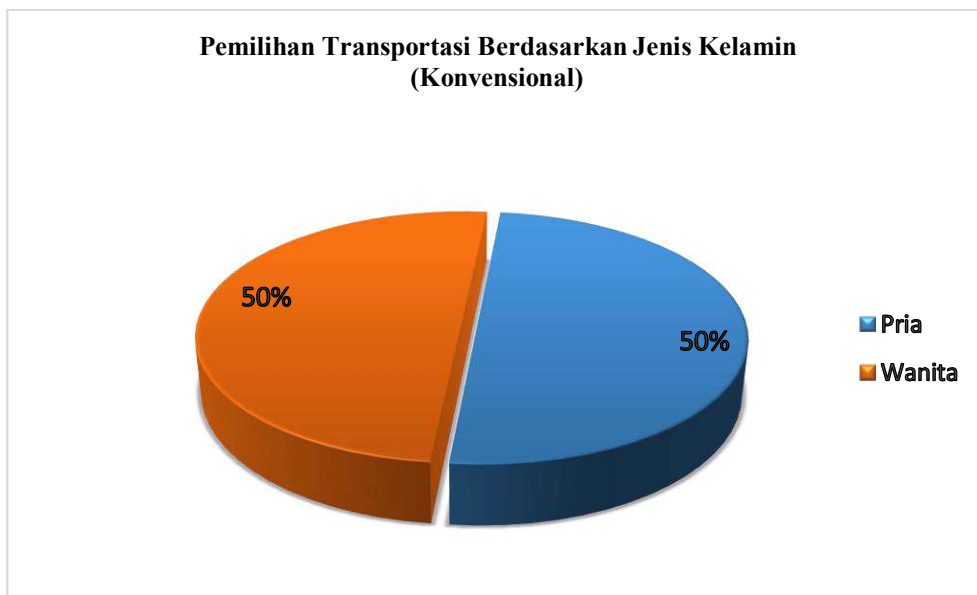
**Tabel 5.2.2 Tabel Jenis Kelamin Pemilihan Moda Transportasi**

(Data pribadi, 2021)

Jenis Moda	Total	Gender
Transportasi <i>Online</i>	21	Pria
	29	Wanita
Transportasi Konvensional	25	Pria
	25	Wanita



**Gambar 5.2.4** Grafik *Pie* kategori jenis kelamin dalam memilih Transportasi *Online*  
(Data pribadi, 2021)



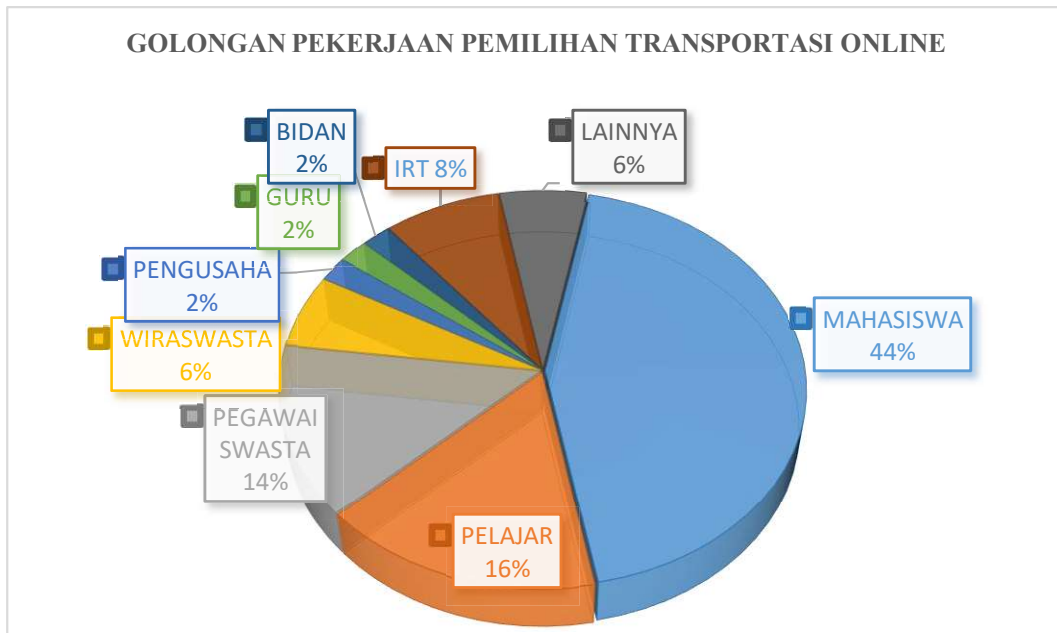
**Gambar 5.2.5** Grafik Kategori jenis kelamin dalam memilih Transportasi Konvensional  
(Data pribadi, 2021)

Gambar 5.3.3 menunjukkan rata - rata masyarakat yang memilih transportasi *online* adalah Wanita dengan presentase yaitu 58%. Gambar 5.3.4 menunjukkan rata - rata masyarakat yang memilih transportasi konvensional adalah berbanding sama dengan presentase 50%.

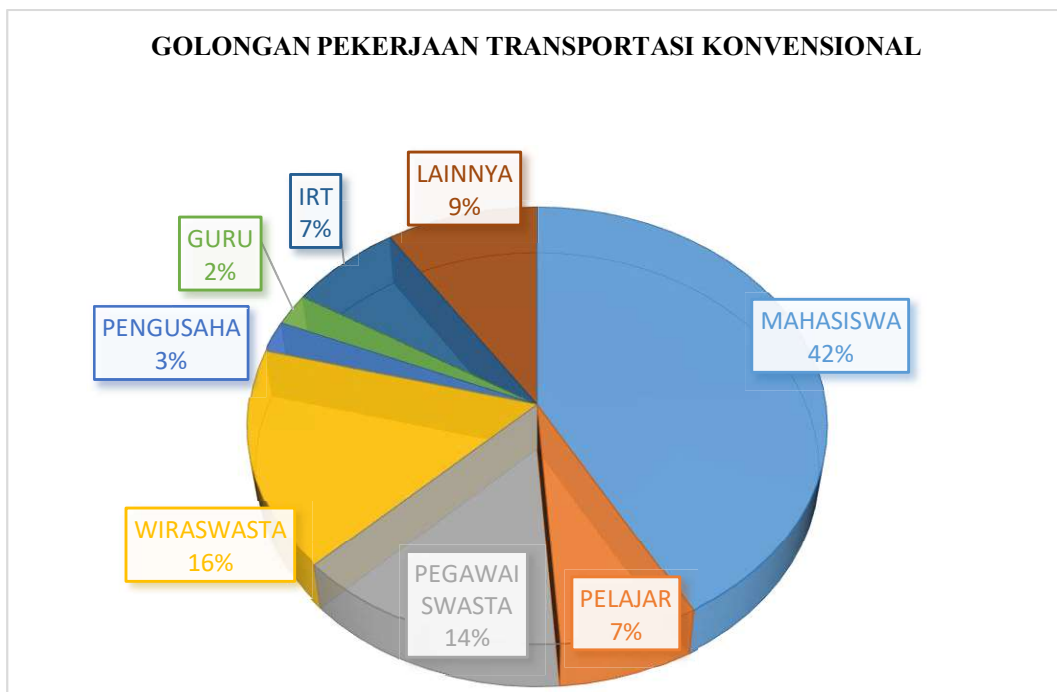
**c. Berdasarkan Golongan Pekerjaan**

Hasil perhitungan yang di bantu oleh aplikasi *Microsoft Excel*, yang menghasilkan output berbentuk grafik *Pie*, yaitu pada Gambar 5.3.5 menunjukkan rata – rata jenis pekerjaan

masyarakat yang memilih transportasi *online* adalah mahasiswa dengan presentase 44%. Gambar 5.3.6 menunjukkan rata – rata jenis pekerjaan masyarakat yang memilih transportasi konvensional adalah mahasiswa dengan presentase 42%.



**Gambar 5.2.6** Grafik Pie Kategori jenis pekerjaan dalam memilih Transportasi Online  
(Data pribadi, 2021)



**Gambar 5.2.7** Grafik Pie kategori jenis pekerjaan dalam memilih Transportasi Konvensional  
(Data pribadi, 2021)

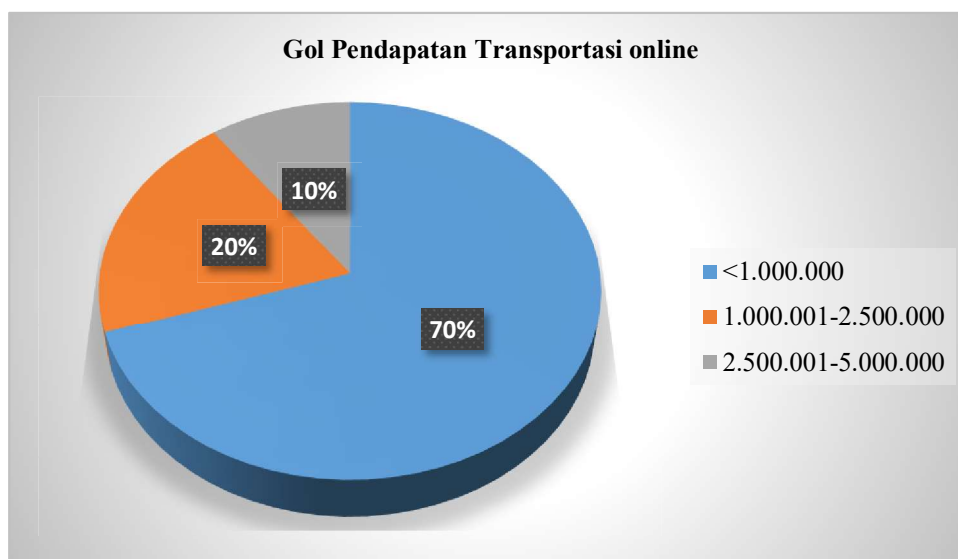
**d. Berdasarkan Golongan Pendapatan**

Hasil perhitungan yang di bantu oleh aplikasi *Microsoft Excel*, didapatkan dalam bentuk grafik *Pie*, yaitu pada tabel 5.3.3 hasil wawancara dalam faktor kriteria golongan pendapatan, dalam hal ini pendapatan <Rp1.000.000 didapatkan sebanyak 35 responden transportasi *online* dan <Rp1.000.000 didapatkan sebanyak 25 responden transportasi konvensional. Ini membuktikan, bahwa rata – rata golongan berdasarkan kriteria pendapatan sebesar <Rp1.000.000.

**Tabel 5.2.3 Golongan Pendapatan Pemilihan Moda Transportasi**

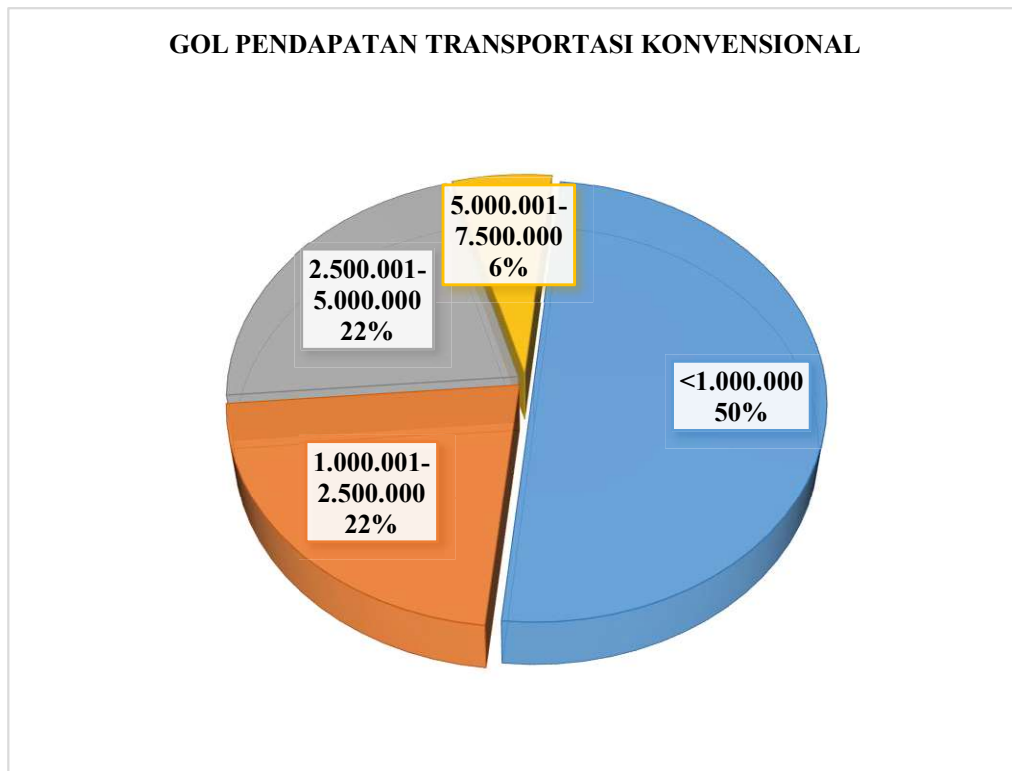
(Data pribadi, 2021)

<b>Gol. Pendpatan (Transportasi <i>Online</i>)</b>	<b>Jumlah</b>
<1.000.000	35
1.000.001-2.500.000	10
2.500.001-5.000.000	5
<b>Gol. Pendapatan (Konvensional)</b>	<b>Jumlah</b>
<1.000.000	25
1.000.001-2.500.000	11
2.500.001-5.000.000	11
5.000.001-7.500.000	3



**Gambar 5.2.8 Grafik *Pie* golongan pendapatan dalam memilih Transportasi *Online***

(Data pribadi, 2021)



**Gambar 5.2.9 Grafik Pie Golongan Pendapatan dalam memilih Transportasi Konvensional**

(Data pribadi, 2021)

Gambar 5.3.7 menunjukkan rata – rata golongan pendapatan masyarakat yang memilih Transportasi *online* adalah sebesar <Rp1.000.000 dengan presentase 70%. Gambar 5.3.8 menunjukkan rata – rata golongan pendapatan masyarakat memilih transportasi konvensional adalah sebesar <Rp1.000.000 dengan presentase 50%.

### 5.3 Uji Validitas

Dalam uji validitas ini, peneliti menggunakan teknik *Item Corrected item total correlation* dengan penggunaan aplikasi SPSS versi 25. Setelah didapatkan data yang kemudian di olah dengan SPSS 25, maka hasil yang didapat yaitu.



**Tabel 5.3.1 Variabel Indikator**

(Data pribadi, 2021)

<b>Variabel Terikat (<i>dependent</i>)</b>	
Jenis Moda Transportasi (Y)	Transportasi <i>Online</i> (Yto)
	Transportasi Konvensional (Ytk)
<b>Variabel Bebas (<i>independent</i>)</b>	
Tarif (X1)	
Kemudahan mendapatkan moda transportasi (X2)	
Kualitas Pelayanan (X3)	
Ketersediaan moda transportasi (X4)	
Waktu Perjalanan (X5)	

**Tabel 5.3.2 Output Tabel Item - Total Statistics**

(Data pribadi, 2021)

No	Atribut	Corrected Item- Total Correlation	R Tabel 5%	Keterangan
1	X1.1	0.470	0.195	Valid
2	X1.2	0.411	0.195	Valid
3	X1.3	0.248	0.195	Valid
4	X1.4	0.228	0.195	Valid
5	X2.1	0.602	0.195	Valid
6	X2.2	0.214	0.195	Valid
7	X2.3	0.346	0.195	Valid
8	X2.4	0.521	0.195	Valid
9	X3.1	0.504	0.195	Valid
10	X3.2	0.681	0.195	Valid
11	X3.3	0.464	0.195	Valid
12	X3.4	0.549	0.195	Valid
13	X4.1	0.564	0.195	Valid
14	X4.2	0.528	0.195	Valid
15	X4.3	0.661	0.195	Valid
16	X4.4	0.568	0.195	Valid
17	X5.1	0.644	0.195	Valid
18	X5.2	0.510	0.195	Valid
19	X5.3	0.262	0.195	Valid
20	X5.4	0.671	0.195	Valid

## 5.4 Uji Reliabilitas

Uji Reliabilitas dilakukan untuk mengetahui apakah data kuesioner ini dapat dipercaya atau dapat diandalkan (*reliable*). Kuesioner dikatakan reliabel jika nilai *Cronbach's Alpha* > 0,60 (V. Wiratna Sujarweni, 2014:192). Langkah awal pada uji reliabilitas adalah dengan mengetahui *cronbach alpha* dari jawaban responden melalui analisis program SPSS.

**Tabel 5.4.1 Hasil Uji Reliability**

(Data Pribadi, 2021)

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
0.893	20

Berdasarkan tabel output *Reliability Statistics* di atas diketahui nilai *Cronbach alpha* sebesar  $0,893 > 0,60$ , maka butir soal variabel terbukti reliabel dan dapat diandalkan.

## 5.5 Analisa Data

### 5.5.1 Uji Linearitas

Uji linearitas di gunakan untuk memilih model regresi yang akan digunakan. Uji linearitas dimaksudkan untuk mengetahui ada tidaknya hubungan secara linear antara variabel dependen terhadap setiap variabel independen yang hendak diuji.

**Tabel 5.5.1 Linearitas Yto terhadap Tarif**

(Data pribadi, 2021)

ANOVA Table							
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Transportasi <i>Online</i> * Tarif	Between Groups	(Combined)	418.021	12	34.835	19.560	0.000
		Linearity	369.378	1	369.378	207.402	0.000
		Deviation from Linearity	48.643	11	4.422	2.483	0.261
	Within Groups		2752.379	154.945	87	1.781	
	Total		3537.290	572.966	99		

Nilai *Deviation from Linearity Sig* Tarif > 0,05, maka ada hubungan yang linear secara signifikan antara variabel independent dengan variabel dependent.

**Tabel 5.5.2 Linearitas Yto terhadap Kemudahan mendapatkan moda**

(Data pribadi, 2021)

ANOVA Table							
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Transportasi Online * Kemudahan mendapatkan moda	Between Groups	(Combined)	282.232	14	20.159	5.894	0.000
		Linearity	13.248	1	13.248	3.873	0.052
		Deviation from Linearity	268.984	13	20.691	6.049	0.000
	Within Groups		2952.888	290.734	85	3.420	
	Total		3537.290	572.966	99		

Nilai *Deviation from Linearity Sig* Kemudahan mendapatkan moda  $< 0,05$ , maka tidak ada hubungan yang linear secara signifikan antara variabel independent dengan variabel dependent.

**Tabel 5.5.3 Linearitas Yto terhadap Kualitas pelayanan**

(Data pribadi, 2021)

ANOVA Table							
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Transportasi Online * Kualitas pelayanan	Between Groups	(Combined)	312.304	13	24.023	7.926	0.000
		Linearity	250.039	1	250.039	82.495	0.000
		Deviation from Linearity	62.265	12	5.189	1.712	0.078
	Within Groups		3399.305	260.661	86	3.031	
	Total		3537.290	572.966	99		

Nilai *Deviation from Linearity Sig* Kualitas pelayanan  $> 0,05$ , maka ada hubungan yang linear secara signifikan antara variabel independent dengan variabel dependent.

**Tabel 5.5.4 Linearitas Yto terhadap Ketersediaan moda**

(Data pribadi, 2021)

ANOVA Table							
		Sum of Squares		df	Mean Square	F	Sig.
Transportasi Online * Ketersediaan moda	Between Groups	(Combined)	212.904	12	17.742	4.287	0.000
		Linearity	50.719	1	50.719	12.255	0.001
		Deviation from Linearity	162.184	11	14.744	3.563	0.000
	Within Groups	2748.805	360.062	87	4.139		
	Total	3537.290	572.966	99			

Nilai *Deviation from Linearity Sig* Ketersediaan moda  $< 0,05$ , maka tidak ada hubungan yang linear secara signifikan antara variabel independent dengan variabel dependent.

**Tabel 5.5.5 Linearitas Yto terhadap Waktu perjalanan**

(Data pribadi, 2021)

ANOVA Table							
		Sum of Squares		df	Mean Square	F	Sig.
Transportasi Online * Waktu perjalanan	Between Groups	(Combined)	186.132	12	15.511	3.488	0.000
		Linearity	88.591	1	88.591	19.924	0.000
		Deviation from Linearity	97.542	11	8.867	1.994	<b>0.057</b>
	Within Groups	3303.296	386.834	87	4.446		
	Total	3537.290	572.966	99			

Nilai *Deviation from Linearity Sig* Waktu perjalanan  $> 0,05$ , maka ada hubungan yang linear secara signifikan antara variabel independent dengan variabel dependent.

**Tabel 5.5.6 Linearitas Ytk terhadap Tarif**

(Data pribadi, 2021)

ANOVA Table							
		Sum of Squares		df	Mean Square	F	Sig.
Transp. Konvensional* Tarif	Between Groups	(Combined)	76.047	12	6.337	1.110	0.363
		Linearity	1.325	1	1.325	0.232	0.631
		Deviation from Linearity	74.722	11	6.793	1.189	0.306
	Within Groups	301.628	496.919	87	5.712		
	Total	343.790	572.966	99			

Nilai *Deviation from Linearity Sig* Tarif  $> 0,05$ , maka ada hubungan yang linear secara signifikan antara variabel independent dengan variabel dependent.

**Tabel 5.5.7 Linearitas Ytk terhadap Kemudahan mendapatkan moda**

(Data pribadi, 2021)

ANOVA Table							
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Transp. Konvensional * Kemudahan mendapatkan moda	Between Groups	(Combined)	130.086	14	9.292	1.783	0.054
		Linearity	39.731	1	39.731	7.625	0.007
		Deviation from Linearity	90.356	13	6.950	1.334	0.210
	Within Groups		319.534	442.879	85	5.210	
	Total		343.790	572.966	99		

Nilai *Deviation from Linearity Sig* Kemudahan mendapatkan moda  $> 0,05$ , maka ada hubungan yang linear secara signifikan antara variabel independent dengan variabel dependent.

**Tabel 5.5.8 Linearitas Ytk terhadap Kualitas pelayanan**

(Data pribadi, 2021)

ANOVA Table							
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Transp. Konvensional * Kualitas pelayanan	Between Groups	(Combined)	355.594	13	27.353	10.822	0.000
		Linearity	177.266	1	177.266	70.133	0.000
		Deviation from Linearity	178.328	12	14.861	5.879	0.000
	Within Groups		330.159	217.372	86	2.528	
	Total		343.790	572.966	99		

Nilai *Deviation from Linearity Sig* Kualitas pelayanan  $< 0,05$ , maka tidak ada hubungan yang linear secara signifikan antara variabel independent dengan variabel dependent.

**Tabel 5.5.9 Linearitas Ytk terhadap Ketersediaan moda**

(Data pribadi, 2021)

ANOVA Table							
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Transp. Konvensional * Ketersediaan moda	Between Groups	(Combined)	184.404	12	15.367	3.441	0.000
		Linearity	123.388	1	123.388	27.627	0.000
		Deviation from Linearity	61.016	11	5.547	1.242	0.272
	Within Groups		189.316	388.562	87	4.466	
	Total		343.790	572.966	99		

Nilai *Deviation from Linearity Sig* Ketersediaan moda  $> 0,05$ , maka ada hubungan yang linear secara signifikan antara variabel independent dengan variabel dependent.

**Tabel 5.5.10 Linearitas Ytk terhadap Waktu perjalanan**

(Data pribadi, 2021)

ANOVA Table							
			Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Transp. Konvensional * Waktu perjalanan	Between Groups	(Combined)	91.474	12	7.623	1.377	0.192
		Linearity	60.276	1	60.276	10.891	0.001
		Deviation from Linearity	31.198	11	2.836	0.512	0.890
	Within Groups		324.817	481.492	87	5.534	
	Total		343.790	572.966	99		

Nilai *Deviation from Linearity Sig* Waktu perjalanan  $> 0,05$ , maka ada hubungan yang linear secara signifikan antara variabel independent dengan variabel dependent.

### 5.5.2 Uji Korelasi

Dalam uji korelasi, penentuan kuat atau lemahnya suatu hubungan dinilai dari apabila nilai tersebut mendekati angka 1 atau -1. Jika angka yang diperoleh mendekati angka 0, maka hubungan kedua variabel dapat dikatakan lemah. Kriteria penerimaan atau penolakan hipotesis adalah sebagai berikut.

1. H0 = Tidak ada hubungan (korelasi) antara dua variabel, yang artinya angka korelasi adalah 0.
2. H1 = Ada hubungan (korelasi) antara dua variabel, atau angka korelasi tidak bernilai 0.

**Tabel 5.5.11 Correlate Bivariate Test Yto**

(Data pribadi, 2021)

Correlations					
		Yto	Tarif	Kualitas pelayanan	Waktu perjalanan
Yto	Pearson Correlation	1	.803**	.661**	.393**
	Sig. (2-tailed)		0.000	0.000	0.000
	N	100	100	100	100
Tarif	Pearson Correlation	.803**	1	.488**	.418**
	Sig. (2-tailed)	0.000		0.000	0.000
	N	100	100	100	100
Kualitas pelayanan	Pearson Correlation	.661**	.488**	1	.489**
	Sig. (2-tailed)	0.000	0.000		0.000
	N	100	100	100	100
Waktu perjalanan	Pearson Correlation	.393**	.418**	.489**	1
	Sig. (2-tailed)	0.000	0.000	0.000	
	N	100	100	100	100

Berdasarkan Tabel 5.6.1 *output correlation test* SPSS, didapat hubungan variabel peubah bahwa variabel tarif dengan *pearson correlation* 0,803, variabel kualitas pelayanan dengan *pearson correlation* 0,661 dan variabel waktu perjalanan dengan *pearson correlation* 0,393 memiliki nilai interpretasi yaitu untuk tarif sangat kuat, kualitas pelayanan kuat, dan waktu perjalanan moderat terhadap variabel transportasi *online* (Yto). Selain dilihat dari pedoman derajat hubung, korelasi ditentukan dari faktor signifikansi, untuk variabel tarif dan kualitas pelayanan dan waktu perjalanan memiliki nilai signifikan kurang dari 0,05. Disimpulkan bahwa H0 ditolak, H1 diterima.

**Tabel 5.5.12 Correlate Bivariate Test Ytk**

(Data pribadi, 2021)

		Ytk	Tarif	Kemudahan mendapat moda	Ketersediaan moda	Waktu perjalanan
Ytk	Pearson Correlation	1	0.048	.263**	.464**	.324**
	Sig. (2-tailed)		0.034	0.008	0.000	0.001
	N	100	100	100	100	100
Tarif	Pearson Correlation	0.048	1	0.173	.259**	.418**
	Sig. (2-tailed)	0.047		0.040	0.009	0.000
	N	100	100	100	100	100
Kemudahan mendapat moda	Pearson Correlation	.263**	0.173	1	.770**	.549**
	Sig. (2-tailed)	0.008	0.040		0.000	0.000
	N	100	100	100	100	100
Ketersediaan moda	Pearson Correlation	.464**	.259**	.770**	1	.670**
	Sig. (2-tailed)	0.000	0.009	0.000		0.000
	N	100	100	100	100	100
Waktu perjalanan	Pearson Correlation	.324**	.418**	.549**	.670**	1
	Sig. (2-tailed)	0.001	0.000	0.000	0.000	
	N	100	100	100	100	100

Berdasarkan Tabel 5.6.2 *output correlation test* SPSS, didapat hubungan variabel peubah tarif dengan *pearson correlation* 0,048, variabel kemudahan mendapat moda dengan *pearson correlation* 0,263, variabel ketersediaan moda dengan *pearson correlation* 0,464 dan variabel waktu perjalanan dengan *pearson correlation* 0,324, memiliki nilai interpretasi yaitu untuk tarif sangat rendah, kemudham mendapat moda rendah, ketersediaan moda cukup kuat dan waktu perjalanan rendah terhadap variabel transportasi konvensional (Ytk). Selain dilihat dari pedoman derajat hubung, korelasi ditentukan dari faktor signifikansi, untuk variabel tarif, variabel kemudahan mendapat moda, ketersediaan moda dan variabel waktu perjalanan memiliki nilai signifikan kurang dari 0,05. Disimpulkan bahwa H0 ditolak, H1 diterima.



### 5.5.3 Uji F (Simultan)

Uji F yaitu uji untuk melihat bagaimanakah pengaruh semua variabel bebasnya secara bersama-sama terhadap variabel terikatnya. Atau untuk menguji apakah model regresi yang kita buat baik/signifikan atau tidak baik/non signifikan. Jika model signifikan maka model bisa digunakan untuk prediksi/peramalan, sebaliknya jika non/tidak signifikan maka model regresi tidak bisa digunakan untuk peramalan. Kriteria penerimaan atau penolakan hipotesis adalah sebagai berikut.

1. Bila  $\text{Sig} > 0.1$ , maka  $H_0$  ditolak, sehingga tidak ada pengaruh signifikan antara variabel bebas dan terikat.
2. Bila  $\text{Sig} < 0.1$ , maka  $H_0$  diterima, sehingga ada pengaruh signifikan antara variabel bebas dan terikat.
3. Bila  $t_{\text{hitung}} > f_{\text{tabel}}$ , maka  $H_0$  diterima, sehingga ada pengaruh signifikan antara variabel bebas dan terikat.
4. Bila  $t_{\text{hitung}} < f_{\text{tabel}}$ , maka  $H_0$  ditolak, sehingga tidak ada pengaruh signifikan antara variabel bebas dan terikat.

**Tabel 5.5.13 Output F test Yto**

(Data Pribadi, 2021)

ANOVA <sup>a</sup>						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	426.528	5	85.306	54.759	0.000
	Residual	146.438	94	1.558		
	Total	572.966	99			
a. Dependent Variable: Transportasi <i>Online</i>						
b. Predictors: (Constant), Waktu perjalanan (X5), Kemudahan mendapatkan moda (X2), Ketersediaan moda (X4), Tarif (X1), Kualitas pelayanan (X3)						

Nilai  $\text{sign} < 0,1$

Nilai F Hitung  $>$  F tabel

**F tabel** = (k ; n-k)

= (5 ; 100 - 5)

= **2,31**

Berdasarkan tabel *output* 5.6.13 didapatkan nilai signifikansi variabel bebas dengan variabel tidak bebas *model regression* signifikan variabel tarif, kemudahan mendapatkan moda transportasi, kualitas pelayanan, ketersediaan moda transportasi dan waktu perjalanan sebesar  $0,000 < 0,05$ . Dari tabel dan perhitungan diatas dapat diketahui bahwa nilai F hitung sebesar  $54.759 > 2,31$  artinya terdapat pengaruh variabel tarif, kemudahan mendapatkan moda transportasi, kualitas pelayanan, ketersediaan moda transportasi dan waktu perjalanan. Maka dapat disimpulkan H0 diterima, sehingga variabel keseluruhan ada pengaruh yang signifikan antara variabel tarif, kemudahan mendapatkan moda, kualitas pelayanan, ketersediaan moda, waktu perjalanan dengan variabel transportasi *online* (Yto).

**Tabel 5.5.14 Output F test Ytk**

(Data pribadi, 2021)

ANOVA <sup>a</sup>						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	261.287	5	52.257	15.760	.000 <sup>b</sup>
	Residual	311.678	94	3.316		
	Total	572.966	99			
a. Dependent Variable: Transportasi Konvensional						
b. Predictors: (Constant), Waktu perjalanan (X5), Kemudahan mendapatkan moda (X2), Ketersediaan moda (X4), Tarif (X1), Kualitas pelayanan (X3)						

Nilai sign  $< 0,1$

Nilai F Hitung  $>$  F tabel

**F tabel** = (k ; n-k)

= (5 ; 100 - 5)

= **2,31**

Berdasarkan tabel *output* 5.6.14 didapatkan nilai signifikansi variabel bebas dengan variabel tidak bebas *model regression* signifikan variabel tarif, kemudahan mendapatkan moda transportasi, kualitas pelayanan, ketersediaan moda transportasi dan waktu perjalanan sebesar  $0,000 < 0,05$ . Dari tabel dan perhitungan diatas dapat diketahui bahwa nilai F hitung sebesar  $15.760 > 2,31$  artinya terdapat pengaruh variabel tarif, kemudahan mendapatkan moda transportasi, kualitas pelayanan, ketersediaan moda transportasi dan waktu perjalanan. Maka dapat disimpulkan H0 diterima, sehingga variabel keseluruhan ada pengaruh yang

signifikan antara variabel tarif, kemudahan mendapatkan moda, kualitas pelayanan, ketersediaan moda, waktu perjalanan. Maka dapat disimpulkan H0 diterima, sehingga variabel keseluruhan ada pengaruh yang signifikan antara variabel tarif, kemudahan mendapatkan moda, kualitas pelayanan, ketersediaan moda, waktu perjalanan dengan transportasi konvensional (Ytk).

#### 5.5.4 Uji T (Uji Parsial)

Uji t merupakan salah satu uji hipotesis penelitian dalam analisa regresi linier berganda, yang bertujuan untuk mengetahui apakah variabel X (masing – masing) berpengaruh terhadap jenis transportasi (Variabel dependen Y). Kriteria penerimaan atau penolakan hipotesis adalah sebagai berikut.

1. Bila  $Sig > 0.1$ , maka H0 ditolak, sehingga tidak ada pengaruh signifikan antara variabel bebas dan terikat.
2. Bila  $Sig < 0.1$ , maka H0 diterima, sehingga ada pengaruh signifikan antara variabel bebas dan terikat.
3. Bila  $t_{hitung} > t_{tabel}$ , maka H0 diterima, sehingga ada pengaruh signifikan antara variabel bebas dan terikat.
4. Bila  $t_{hitung} < t_{tabel}$ , maka H0 ditolak, sehingga tidak ada pengaruh signifikan antara variabel bebas dan terikat.

**Tabel 5.5.15 Anova Table Yto**

(Data pribadi, 2021)

ANOVA <sup>a</sup>						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	369.378	1	369.378	177.805	.000b
	Residual	203.588	98	2.077		
	Total	572.966	99			

a. Dependent Variable: Transportasi *online*

b. Predictors: (Constant), Tarif

**Tabel 5.5.16 Output Uji T Tarif**

(Data Pribadi, 2021)

Coefficients <sup>a</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	1.759	0.404		4.352	0.000
	Tarif	0.999	0.075	0.803	13.334	0.000

$$\begin{aligned}
 T_{Tabel} &= (a/2 ; n - k - 1) \\
 &= (0,05 ; 100 - 5 - 1) \\
 &= 1,985
 \end{aligned}$$

Berdasarkan tabel 5.6.16 Hasil uji T menunjukkan bahwa nilai signifikansi pengaruh tarif (Xtarif) terhadap transportasi *online* (Yto) adalah  $0,000 < 0,05$  dan nilai T hitung  $13,334 >$  nilai T tabel 1,985 maka H01 diterima dan H02 ditolak, maka ada pengaruh signifikan.

**Tabel 5.5.17 Anova Table Yto**  
(Data pribadi, 2021)

ANOVA <sup>a</sup>						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	13.248	1	13.248	2.320	.131b
	Residual	559.718	98	5.711		
	Total	572.966	99			

a. Dependent Variable: Transportasi *online*

b. Predictors: (Constant), Kemudahan mendapatkan moda

**Tabel 5.5.18 Output Uji T Kemudahan mendapatkan moda**  
(Data pribadi, 2021)

Coefficients <sup>a</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	6.173	0.473		13.051	0.000
	Kemudahan mendapatkan moda	0.153	0.101	0.152	1.523	0.131

$$\begin{aligned}
 T_{Tabel} &= (a/2 ; n - k - 1) \\
 &= (0,05 ; 100 - 5 - 1) \\
 &= 1,985
 \end{aligned}$$

Berdasarkan tabel 5.6.18 Hasil uji T menunjukkan bahwa nilai signifikansi kemudahan mendapatkan moda (Xkemudahanmendapatmoda) tidak berpengaruh terhadap transportasi *online* (Yto) adalah  $0,131 > 0,05$  dan nilai T hitung  $1.523 <$  nilai T tabel 1,985 maka H02 diterima dan H01 ditolak, maka tidak ada pengaruh signifikan.

**Tabel 5.5.19 Annova Table Yto**

(Data pribadi, 2021)

ANOVA <sup>a</sup>						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	250.039	1	250.039	75.880	.000 <sup>b</sup>
	Residual	322.927	98	3.295		
	Total	572.966	99			

a. Dependent Variable: Transportasi *online*

b. Predictors: (Constant), Kualitas pelayanan

**Tabel 5.5.20 Output Uji T Kualitas pelayanan**

(Data pribadi, 2021)

Coefficients <sup>a</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	3.983	0.370		10.756	0.000
	Kualitas pelayanan	0.633	0.073	0.661	8.711	0.000

$$T \text{ Tabel} = (a/2 ; n - k - 1)$$

$$= (0,05 ; 100 - 5 - 1)$$

$$= 1,985$$

Berdasarkan tabel 5.6.20 Hasil uji T menunjukkan bahwa nilai signifikansi pengaruh kualitas pelayanan (Xkualitaspelayanan) terhadap transportasi *online* (Yto) adalah  $0,000 < 0,05$  dan nilai T hitung  $8.711 < \text{nilai T tabel } 1,985$  maka H01 diterima dan H02 ditolak, maka ada pengaruh signifikan.

**Tabel 5.5.21 Annova Table Yto**

(Data pribadi, 2021)

ANOVA <sup>a</sup>						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	50.719	1	50.719	9.518	.064 <sup>b</sup>
	Residual	522.246	98	5.329		
	Total	572.966	99			

a. Dependent Variable: Transportasi *online*

b. Predictors: (Constant), Ketersediaan moda

**Tabel 5.5.22 Output Uji T Ketersediaan moda**

(Data pribadi, 2021)

Coefficients <sup>a</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	6.019	0.341		17.626	0.000
	Ketersediaan moda	0.274	0.089	0.298	3.085	0.064

$$T \text{ Tabel} = (a/2 ; n - k - 1)$$

$$= (0,05 ; 100 - 5 - 1)$$

$$= 1,985$$

Berdasarkan tabel 5.6.22 Hasil uji T menunjukkan bahwa nilai signifikansi pengaruh ketersediaan moda ( $X_{\text{ketersediaan moda}}$ ) terhadap transportasi *online* ( $Y_{\text{to}}$ ) adalah  $0,064 > 0,05$  dan nilai T hitung  $3.085 >$  nilai T tabel  $1,985$  maka  $H_{01}$  diterima dan  $H_{02}$  ditolak, maka ada pengaruh signifikan.

**Tabel 5.5.23 Anova Table Yto**

(Data pribadi, 2021)

ANOVA <sup>a</sup>						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	88.591	1	88.591	17.924	.000 <sup>b</sup>
	Residual	484.375	98	4.943		
	Total	572.966	99			

a. Dependent Variable: Transportasi *online*

b. Predictors: (Constant), Waktu perjalanan

**Tabel 5.5.24 Output Uji T Waktu perjalanan**

(Data pribadi, 2021)

Coefficients <sup>a</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	5.757	0.331		17.396	0.000
	Waktu perjalanan	0.409	0.097	0.393	4.234	0.000

$$T \text{ Tabel} = (a/2 ; n - k - 1)$$

$$= (0,05 ; 100 - 5 - 1)$$

$$= 1,985$$

Berdasarkan tabel 5.6.24 Hasil uji T menunjukkan bahwa nilai signifikansi pengaruh waktu perjalanan (Xkualitaspelayanan) terhadap transportasi *online* (Yto) adalah  $0,000 < 0,05$  dan nilai T hitung  $4.234 < \text{nilai T tabel } 1,985$  maka H01 diterima dan H02 ditolak, maka ada pengaruh signifikan.

**Tabel 5.5.25 Anova Table Ytk**

(Data pribadi, 2021)

ANOVA <sup>a</sup>						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	33.952	1	33.952	6.173	.015 <sup>b</sup>
	Residual	539.013	98	5.500		
	Total	572.966	99			

a. Dependent Variable: Transportasi konvensional

b. Predictors: (Constant), Tarif

**Tabel 5.5.26 Output Uji T Tarif**

(Data pribadi, 2021)

Coefficients <sup>a</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	7.451	0.353		21.104	0.000
	Tarif	0.647	0.260	0.243	2.485	0.015

$$T \text{ Tabel} = (a/2 ; n - k - 1)$$

$$= (0,05 ; 100 - 5 - 1)$$

$$= 1,985$$

Berdasarkan tabel 5.6.26 Hasil uji T menunjukkan bahwa nilai signifikansi pengaruh tarif (Xtarif) terhadap transportasi konvensional (Ytk) adalah  $0,015 < 0,05$  dan nilai T hitung  $2.485 > \text{nilai T tabel } 1,985$  maka H01 diterima dan H02 ditolak, maka ada pengaruh signifikan.

**Tabel 5.5.27 Anova Table Ytk**

(Data pribadi, 2021)

ANOVA <sup>a</sup>						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	39.731	1	39.731	7.302	.008 <sup>b</sup>
	Residual	533.235	98	5.441		
	Total	572.966	99			

a. Dependent Variable: Transportasi konvensional

b. Predictors: (Constant), Kemudahan mendapatkan moda

**Tabel 5.5.28 Output Uji T Kemudahan mendapat moda**

(Data pribadi, 2021)

Coefficients <sup>a</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	5.718	0.462		12.386	0.000
	Kemudahan mendapatkan moda	0.265	0.098	0.263	2.702	0.008

$$T \text{ Tabel} = (a/2 ; n - k - 1)$$

$$= (0,05 ; 100 - 5 - 1)$$

$$= 1,985$$

Berdasarkan tabel 5.6.28 Hasil uji T menunjukkan bahwa nilai signifikansi pengaruh kemudahan mendapatkan moda ( $X_{\text{kemudahanmendapatmoda}}$ ) terhadap transportasi konvensional ( $Y_{\text{tk}}$ ) adalah  $0,008 < 0,05$  dan nilai T hitung  $2.702 >$  nilai T tabel  $1,985$  maka  $H_0$  diterima dan  $H_1$  ditolak, maka ada pengaruh signifikan.

**Tabel 5.5.29 Anova Table Ytk**

(Data pribadi, 2021)

ANOVA <sup>a</sup>						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	2.052	1	2.052	0.352	.554 <sup>b</sup>
	Residual	570.914	98	5.826		
	Total	572.966	99			

a. Dependent Variable: Transportasi konvensional

b. Predictors: (Constant), Kualitas pelayanan

**Tabel 5.5.30 Output Uji T Kualitas pelayanan**

(Data pribadi, 2021)

Coefficients <sup>a</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	6.630	0.368		17.999	0.000
	Kualitas pelayanan	0.187	0.314	0.060	0.593	0.554

$$T \text{ Tabel} = (a/2 ; n - k - 1)$$

$$= (0,05 ; 100 - 5 - 1)$$

$$= 1,985$$



Berdasarkan tabel 5.6.30 Hasil uji T menunjukkan bahwa nilai signifikansi pengaruh kualitas pelayanan ( $X_{\text{kualitaspelayanan}}$ ) terhadap transportasi konvensional ( $Y_{\text{tk}}$ ) adalah  $0,593 > 0,05$  dan nilai T hitung  $0,593 >$  nilai T tabel  $1,985$  maka  $H_0$  ditolak dan  $H_1$  diterima, maka tidak ada pengaruh signifikan.

**Tabel 5.5.31 Anova Table Ytk**

(Data pribadi, 2021)

ANOVA <sup>a</sup>						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	123.388	1	123.388	26.896	.000 <sup>b</sup>
	Residual	449.578	98	4.588		
	Total	572.966	99			

a. Dependent Variable: Transportasi konvensional

b. Predictors: (Constant), Ketersediaan moda

**Tabel 5.5.32 Output Uji T Ketersediaan moda**

(Data pribadi, 2021)

Coefficients <sup>a</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	5.584	0.317		17.626	0.000
	Ketersediaan moda	0.428	0.082	0.464	5.186	0.000

$$T_{\text{Tabel}} = (a/2 ; n - k - 1)$$

$$= (0,05 ; 100 - 5 - 1)$$

$$= 1,985$$

Berdasarkan tabel 5.6.32 Hasil uji T menunjukkan bahwa nilai signifikansi pengaruh ketersediaan moda ( $X_{\text{ketersediaanmoda}}$ ) terhadap transportasi konvensional ( $Y_{\text{tk}}$ ) adalah  $0,000 < 0,05$  dan nilai T hitung  $5.186 >$  nilai T tabel  $1,985$  maka  $H_0$  diterima dan  $H_1$  ditolak, maka ada pengaruh signifikan.

**Tabel 5.5.33 Anova Table Ytk**

(Data pribadi, 2021)

ANOVA <sup>a</sup>						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	27.665	1	27.665	4.972	.057 <sup>b</sup>
	Residual	545.301	98	5.564		
	Total	572.966	99			

a. Dependent Variable: Transportasi konvensional

b. Predictors: (Constant), Waktu perjalanan

**Tabel 5.5.34 Output Uji T Waktu perjalanan**

(Data pribadi, 2021)

Coefficients <sup>a</sup>						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	6.426	0.288		22.299	0.000
	Waktu perjalanan	0.706	0.317	0.220	2.230	0.057

$$T \text{ Tabel} = (a/2 ; n - k - 1)$$

$$= (0,05 ; 100 - 5 - 1)$$

$$= 1,985$$

Berdasarkan tabel 5.6.34 Hasil uji T menunjukkan bahwa nilai signifikansi pengaruh waktu perjalanan ( $X_{\text{waktuperjalanan}}$ ) terhadap transportasi konvensional ( $Y_{\text{tk}}$ ) adalah  $0,057 > 0,05$  dan nilai T hitung  $2.230 >$  nilai T tabel  $1,985$  maka  $H_0$  ditolak dan  $H_01$  diterima, maka tidak ada pengaruh signifikan.

### 5.5.5 Analisa Regresi Atribut Perjalanan dan Karakteristik

**Tabel 5.5.35 Atribut Responden Terhadap Y**

(Data pribadi, 2021)

Variabel Bebas	Variabel Terikat	
Tingkat Pendidikan ( $X_{\text{tp}}$ )	Jenis Transportasi (Y)	Transportasi Konvensional ( $Y_{\text{tk}}$ )
Jumlah Pendapatan ( $X_{\text{jp}}$ )		

**Tabel 5.5.36 Tabel Variabel bebas dan terikat Atribut Karakteristik**

(Data pribadi, 2021)

Variabel Bebas	Variabel Terikat	
Tarif ( $X_1$ )	Jenis Transportasi (Y)	Transportasi <i>Online</i> ( $Y_{\text{to}}$ )
Kemudahan mendapatkan moda transportasi ( $X_2$ )		
Kualitas Pelayanan ( $X_3$ )		Transportasi Konvensional ( $Y_{\text{tk}}$ )
Ketersediaan moda transportasi ( $X_4$ )		
Waktu Perjalanan ( $X_5$ )		

**Tabel 5.5.37 Regresi Atribut Transportasi *Online***

(Data pribadi, 2021)

Variabel	Koef. Regresi	t <sub>hitung</sub>	Beta	Sign.
Konstanta	0.721	0.864		0.020
Tarif	0.849	4.213	0.261	0.000
Kualitas pelayanan	1.475	6.076	0.405	0.000
Waktu perjalanan	1.660	7.690	0.543	0.000
Tingk Pendidikan	0.367	1.197	0.073	0.020
Gol Pendapatan	0.092	0.419	0.026	0.040

F<sub>hitung</sub> = 48.280 0,000

R square = 0.846

$$Y_{to} = 0,721 + 0,849 X_1 + 1,475 X_3 + 1,660 X_5 + 0,367 X_6 + 0,092 X_7$$

Dari hasil model pemilihan transportasi *online* yang didapat dari kelima atribut yaitu atribut tarif, kualitas perjalanan, waktu perjalanan, tingkat pendidikan dan golongan pendapatan. Dari persamaan model regresi maka dilakukan analisis sebagai berikut.

- Nilai konstanta terhadap model transportasi *online* sebesar 0,721. Artinya dari atribut tarif, kualitas pelayanan, waktu perjalanan, tingkat pendidikan, dan golongan pekerjaan, pendapatan berpengaruh untuk model pemilihan transportasi *online*.
- Atribut tarif, kualitas pelayanan, waktu perjalanan, tingkat pendidikan, dan golongan pekerjaan menghasilkan nilai positif terhadap jenis transportasi *online*, maka pemilihan jenis transportasi *online* meningkat sebesar 0,849 untuk atribut tarif, 1,475 untuk atribut kualitas pelayanan, 1,660 untuk atribut waktu perjalanan, 0,367 untuk atribut tingkat pendidikan, dan 0,092 untuk atribut golongan pendapatan.

**Tabel 5.5.38 Atribut Transportasi Konvensional**

(Data pribadi, 2021)

Variabel	Koef. Regresi	t <sub>hitung</sub>	Beta	Sign.
Konstanta	7.046	15.620		0.000
Tarif	-0.867	-4.048	-0.326	0.000
Kemudahan mendapat moda	0.249	1.054	0.085	0.029
Ketersediaan moda	1.486	6.972	0.565	0.000
Ting_Pend	0.100	0.600	0.070	0.005
Gol_Pend	0.095	0.773	0.091	0.043

F<sub>hitung</sub> = 6.866 0,000

R square = 0.438

$$Y_{tk} = 7,046 - 0,867 X_1 + 0,249 X_2 + 1,486 X_4 + 0,100 X_6 + 0,095 X_7$$

Dari hasil model pemilihan transportasi konvensional yang didapat dari kelima atribut yaitu atribut tarif, kemudahan mendapatkan moda, ketersediaan moda, tingkat pendidikan dan golongan pendapatan. Dari persamaan model regresi maka dilakukan analisis sebagai berikut.

- Nilai konstanta terhadap model transportasi konvensional sebesar 7,046. Artinya dari atribut tarif, kemudahan mendapat moda, ketersediaan moda, tingkat pendidikan, dan golongan pendapatan, berpengaruh untuk model pemilihan transportasi konvensional.
- Atribut kemudahan mendapat moda, ketersediaan moda, tingkat pendidikan, dan golongan pendapatan menghasilkan nilai positif terhadap jenis transportasi konvensional, maka pemilihan jenis transportasi konvensional meningkat sebesar 0,249 untuk atribut kemudahan mendapat moda, 1,486 untuk atribut ketersediaan moda, 0,100 untuk atribut tingkat pendidikan, dan 0,095 untuk atribut golongan pendapatan. Pada atribut tarif menghasilkan nilai negatif terhadap jenis transportasi konvensional, maka pemilihan jenis transportasi konvensional menurun sebesar -0,867.

**Keterangan :**

Yto = Transportasi *online*

Ytk = Transportasi konvensional

X1 = Variabel tarif

X2 = Variabel kemudahan mendapatkan moda

X3 = Variabel kualitas pelayanan

X4 = Variabel kemudahan mendapatkan moda

X5 = Variabel waktu perjalanan

X6 = Variabel tingkat pendidikan

X7 = Variabel golongan pendapatan