

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Deskripsi Ojek Penelitian

4.1.1 Gambaran Sejarah Bus umum

Kabupaten Jember adalah Kabupaten yang berada di ujung pulau Jawa, dan Kabupaten Jember juga bagian dari Provinsi Jawa Timur, Indonesia. Wilayah Kabupaten Jember mempunyai luas 3.293 km² dan di selatan Kabupaten Jember ini berbatasan dengan Samudra Hindia dengan pantai yang terkenal, yaitu Pantai Watu Ulo dan Pantai Papuma, di barat Kabupaten Jember berbatasan dengan Kabupaten Lumajang, di bagian utara Kabupaten Jember berbatasan dengan Kabupaten Bondowoso dan Kabupaten Situbondo, dan di bagian timur Kabupaten Jember berbatasan dengan Kabupaten Banyuwangi itu sendiri. Kabupaten Banyuwangi dan Kabupaten Jember merupakan bagian dari wilayah Keresidenan Besuki yang letaknya berada di bagian paling Timur Pulau Jawa, dan kedua Kabupaten ini terlintas dilewati jalur Provinsi. Jarak antara kawasan Kabupaten Banyuwangi menuju Kabupaten Jember sekitar 109 km dan jika dilakukan perjalanan menggunakan kendaraan Bus umum memakan waktu sekitar 2 jam 48 menit sampai 3 jam. Terletaknya dua Kabupaten ini dipisahkan oleh gunung, Kabupaten Jember berada dibagian barat gunung dan Kabupaten Banyuwangi berada dibagian timur gunung.

Di kedua Kabupaten ini angkutan umum antar kota semua kelas dilayani oleh armada *bigbus*. Armada bus antarkota kelas ekonomi digunakan untuk melayani trayek jarak menengah, yang meliputi kota-kota besar yang ada di Jawa Timur (Banyuwangi, Lumajang, Surabaya, Malang, Trenggalek & Matura), Jawa Tengah (Solo) dan Yogyakarta. Metode pembayaran bus kelas ekonomi dilayani langsung di atas kendaraan (oleh kondektur), tanpa melalui agen/loket bus. Berikut merupakan trayek beserta perusahaan otobus (PO) operator angkutan antarkota semua kelas yang dilayani di Terminal Tawang Alun. Jember - Genteng - Banyuwangi:

PO Akas Asri, PO Anugerah Abadi, PO Borobudur, PO Citra Wisata Mandiri (CWM), PO Kuda Laut, PO Ladju, PO Minto, PO Putra Kencono, PO Restu Agung Putra & PO Surya Gemilang.

4.2 Gambaran Umum Responden

Pembahasan hasil penelitian dimulai dari uraian berdasarkan karakteristik responden yang dipergunakan sebagai objek penelitian. Berdasarkan kuesioner yang telah diisi oleh 100 responden diperoleh informasi data identitas responden. Penyajian data mengenai identitas responden yaitu untuk memberikan gambaran tentang keadaan data individu dari responden, yang meliputi kategori jenis kelamin, umur, dan pendidikan responden yang dapat dijelaskan pada tabel-tabel berikut :

1. Jumlah Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Tabel 4.1
Jenis Kelamin Responden

JENIS KELAMIN					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Pria	56	56,0	56,0	56,0
	Wanita	44	44,0	44,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

Sumber : Data primer yang diolah tahun 2022 (*Output SPSS V.25*)

Berdasarkan tabel 4.1 diatas menunjukkan bahwa responden pengguna bus umum yang berjenis kelamin Pria sebanyak 56 responden (56%) dan responden yang berjenis kelamin Wanita sebanyak 44 responden (44%), Jadi mayoritas responden penelitian pemilihan moda bus umum dari Kabupaten Banyuwangi menuju Kabupaten Jember adalah Pria.

2. Jumlah Responden Berdasarkan Usia Responden

Tabel 4.2
Usia Responden

USIA					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	18-21	21	21,0	21,0	21,0
	22-27	69	69,0	69,0	90,0
	28-32	10	10,0	10,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

Sumber : Data primer yang diolah tahun 2022 (*Output SPSS V.25*)

Berdasarkan tabel 4.2 diatas menunjukkan bahwa responden pengguna bus umum yang berumur 18-21 tahun sebanyak 21 responden (21,0%), 22-27 tahun sebanyak 69 responden (69,0%), 28-32 tahun sebanyak 10 responden (10,0%). Jadi mayoritas responden penelitian pemilihan moda bus umum dari Kabupaten Banyuwangi menuju Kabupaten Jember 22-27 tahun.

3. Jumlah Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir

Tabel 4.3
Pendidikan Terakhir Responden

PENDIDIKAN					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Diploma	24	24,0	24,0	24,0
	Sarjana	49	49,0	49,0	73,0
	SMA/SMK	27	27,0	27,0	100,0
	Total	100	100,0	100,0	

Sumber : Data primer yang diolah tahun 2022 (*Output SPSS V.25*)

Berdasarkan tabel 4.3 diatas dapat diketahui bahwa jumlah responden pengguna bus umum dengan tingkat pendidikan Diploma sebanyak 24 responden (24,0%), Sarjana sebanyak 49 responden (49,0%), SMA/SMK sebanyak 27 responden (27,0%). Jadi mayoritas responden

penelitian pemilihan moda bus umum dari Kabupaten Banyuwangi menuju Kabupaten Jember memiliki tingkat pendidikan Sarjana.

4.3 Analisis Deskriptif

Untuk menjelaskan distribusi hasil jawaban responden terhadap variabel penelitian maka dilakukan analisis jawaban yang diberikan responden berkaitan dengan pernyataan tersebut. Pernyataan terdiri atas 12 item yang berasal dari variabel Tujuan Perjalanan, Waktu Perjalanan, Biaya perjalanan dan Fasilitas. Pendeskripsian masing-masing item pernyataan dilakukan secara terpisah, dan dari analisis tersebut dapat diketahui besaran jumlah responden yang memilih alternatif jawaban tertentu sehingga memperoleh nilai prosentase tertinggi sampai dengan terendah. Untuk menerangkan distribusi hasil jawaban responden terhadap variabel peneliti menggunakan tabel distribusi frekuensi.

4.3.1 Tujuan Perjalanan(X_1)

Berdasarkan hasil jawaban dari 100 responden pengguna bus umum dari Kabupaten Banyuwangi menuju Kabupaten Jember terdapat 3 indikator dalam melakukan penelitian mengenai Tujuan Perjalanan terhadap Pemilihan Moda Bus Umum yang dapat dijelaskan pada tabel dibawah ini sebagai berikut:

a. Kepentingan Pekerjaan ($X_{1.1}$)

Tabel 4.4
Kepentingan Pekerjaan ($X_{1.1}$)

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative percent
Valid Sangat Tidak Setuju	0	0,0	0,0	0,0
Tidak Setuju	1	1,0	1,0	1,0
Cukup Setuju	35	35,0	35,0	36,0
Setuju	48	48,0	48,0	84,0
Sangat Setuju	16	16,0	16,0	100,0
Total	100	36,0	36,0	

Sumber : Data primer yang diolah tahun 2022 (*Output SPSS V.25*)

Berdasarkan tabel 4.4 hasil jawaban responden mengenai Kepentingan pekerjaan, dapat dijelaskan bahwa dari 100 orang responden

memberikan jawaban Sangat Tidak Setuju sebanyak 0 responden (0%), jawaban Tidak Setuju 1 responden (1,0%), jawaban Cukup Setuju sebanyak 35 responden (35,0%), jawaban Setuju sebanyak 48 responden (48,0%), dan jawaban Sangat Setuju sebanyak 16 responden (16,0%). Berdasarkan jawaban responden di atas dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden dominan Setuju bahwa Kepentingan pekerjaan berpengaruh terhadap Pemilihan Moda Bus Umum.

b. Pendidikan ($X_{1,2}$)

Tabel 4.5
Pendidikan ($X_{1,2}$)

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative percent
Valid Sangat Tidak Setuju	0	0,0	0,0	0,0
Tidak Setuju	1	1,0	1,0	1,0
Cukup Setuju	26	26,0	26,0	27,0
Setuju	49	49,0	49,0	76,0
Sangat Setuju	24	24,0	24,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

Sumber : Data primer yang diolah tahun 2022 (*Output SPSS V.25*)

Berdasarkan tabel 4.5 hasil jawaban responden mengenai Pendidikan, dapat dijelaskan bahwa dari 100 orang responden memberikan jawaban Sangat Tidak Setuju sebanyak 0 responden (0%), jawaban Tidak Setuju 1 responden (1,0%), jawaban Cukup Setuju sebanyak 26 responden (26,0%), jawaban Setuju sebanyak 49 responden (49,0%), dan jawaban Sangat Setuju sebanyak 24 responden (24,0%). Berdasarkan jawaban responden di atas dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden dominan setuju bahwa Pendidikan berpengaruh terhadap Pemilihan Moda Bus Umum.

c. Wisata ($X_{1,3}$)

Tabel 4.6
Wisata ($X_{1,3}$)

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative percent
Valid Sangat Tidak Setuju	0	0,0	0,0	0,0
Tidak Setuju	1	1,0	1,0	1,0
Cukup Setuju	22	22,0	22,0	23,0
Setuju	63	63,0	63,0	86,0
Sangat Setuju	14	14,0	14,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

Sumber : Data primer yang diolah tahun 2022 (*Output SPSS V.25*)

Berdasarkan tabel 4.6 hasil jawaban responden mengenai Wisata, dapat dijelaskan bahwa dari 100 orang responden memberikan jawaban Sangat Tidak Setuju sebanyak 0 responden (0%), jawaban Tidak Setuju 1 responden (1,0%), jawaban Cukup Setuju sebanyak 22 responden (22,0%), jawaban Setuju sebanyak 63 responden (63,0%), dan jawaban Sangat Setuju sebanyak 14 responden (14,0%). Berdasarkan jawaban responden di atas dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden dominan setuju bahwa Wisata berpengaruh terhadap Pemilihan Moda Bus Umum.

4.3.2 Waktu Perjalanan (X_2)

Berdasarkan hasil jawaban dari 100 responden pengguna bus umum dari Kabupaten Banyuwangi menuju Kabupaten Jember terdapat 3 indikator dalam melakukan penelitian mengenai Waktu Perjalanan terhadap Pemilihan Moda Bus Umum yang dijelaskan pada tabel sebagai berikut:

a. Waktu Tunggu ($X_{2.1}$)

Tabel 4.7
Waktu Tunggu ($X_{2.1}$)

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative percent
Valid Sangat Tidak Setuju	0	0,0	0,0	0,0
Tidak Setuju	1	1,0	1,0	1,0
Cukup Setuju	23	23,0	23,0	24,0
Setuju	56	56,0	56,0	80,0
Sangat Setuju	20	20,0	20,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

Sumber : Data primer yang diolah tahun 2022 (*Output SPSS V.25*)

Berdasarkan tabel 4.7 hasil jawaban responden mengenai Waktu tunggu, dapat dijelaskan bahwa dari 100 orang responden memberikan jawaban Sangat Tidak Setuju sebanyak 0 responden (0%), jawaban Tidak Setuju 1 responden (1,0%), jawaban Cukup Setuju sebanyak 23 responden (23,0%), jawaban Setuju sebanyak 56 responden (56,0%), dan jawaban Sangat Setuju sebanyak 20 responden (20,0%). Berdasarkan jawaban responden di atas dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden dominan setuju bahwa Waktu tunggu berkendara berpengaruh terhadap Pemilihan Moda Bus Umum.

b. Waktu menuju terminal/halte ($X_{2.2}$)

Tabel 4.8
Waktu menuju terminal/halte ($X_{2.2}$)

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative percent
Valid Sangat Tidak Setuju	0	0,0	0,0	0,0
Tidak Setuju	1	1,0	1,0	1,0
Cukup Setuju	12	12,0	12,0	13,0
Setuju	60	60,0	60,0	73,0
Sangat Setuju	27	27,0	27,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

Sumber : Data primer yang diolah tahun 2022 (*Output SPSS V.25*)

Berdasarkan tabel 4.8 hasil jawaban responden mengenai Waktu menuju terminal/halte, dapat dijelaskan bahwa dari 100 orang responden

memberikan jawaban Sangat Tidak Setuju sebanyak 0 responden (0%), jawaban Tidak Setuju 1 responden (1,0%), jawaban Cukup setuju sebanyak 12 responden (12,0%), jawaban Setuju sebanyak 60 responden (60,0%), dan jawaban Sangat Setuju sebanyak 27 responden (27%). Berdasarkan jawaban responden di atas dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden dominan setuju bahwa Waktu menuju terminal/halte berpengaruh terhadap Pemilihan Moda Bus Umum.

c. Lama Waktu Diatas Kendaraan ($X_{2,3}$)

Tabel 4.9
Lama Waktu Diatas Kendaraan ($X_{2,3}$)

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative percent
Valid Sangat Tidak Setuju	0	0,0	0,0	0,0
Tidak Setuju	2	2,0	2,0	2,0
Cukup Setuju	17	17,0	17,0	19,0
Setuju	58	58,0	58,0	77,0
Sangat Setuju	23	23,0	23,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

Sumber : Data primer yang diolah tahun 2022 (*Output SPSS V.25*)

Berdasarkan tabel 4.9 hasil jawaban responden mengenai Lama waktu diatas kendaraan, dapat dijelaskan bahwa dari 100 orang responden memberikan jawaban Sangat Tidak Setuju sebanyak 0 responden (0%), jawaban Tidak Setuju 2 responden (2,0%), jawaban Cukup Setuju sebanyak 17 responden (17,0%), jawaban Setuju sebanyak 58 responden (58,0%), dan jawaban Sangat Setuju sebanyak 23 responden (23,0%). Berdasarkan jawaban responden di atas dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden dominan setuju bahwa Lama waktu diatas kendaraan berpengaruh terhadap Pemilihan Moda Bus Umum.

4.3.3 Biaya Perjalanan (X_3)

Berdasarkan hasil jawaban dari 100 responden pengguna bus umum dari Kabupaten Banyuwangi menuju Kabupaten Jember terdapat 3 indikator dalam melakukan penelitian mengenai Biaya Perjalanan terhadap

Pemilihan Moda Bus Umum yang dapat dijelaskan pada tabel dibawah ini sebagai berikut:

a. Kesesuaian Tarif (X_{3,1})

Tabel 4.10
Kesesuaian tarif (X_{3,1})

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative percent
Valid Sangat Tidak Setuju	0	0,0	0,0	0,0
Tidak Setuju	0	0,0	0,0	0,0
Cukup Setuju	22	22,0	22,0	22,0
Setuju	56	56,0	56,0	78,0
Sangat Setuju	22	22,0	22,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

Sumber : Data primer yang diolah tahun 2022 (*Output SPSS V.25*)

Berdasarkan tabel 4.10 hasil jawaban responden mengenai Kesesuaian tarif, dapat dijelaskan bahwa dari 100 orang responden memberikan jawaban Sangat Tidak Setuju sebanyak 0 responden (0%), jawaban Tidak Setuju 0 responden (0%), jawaban Cukup Setuju sebanyak 22 responden (22,0%), jawaban Setuju sebanyak 56 responden (56,0%), dan jawaban Sangat Setuju sebanyak 22 responden (22,0%). Berdasarkan jawaban responden di atas dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden dominan sangat setuju bahwa Kesesuaian tarif berpengaruh terhadap Pemilihan Moda Bus Umum.

b. Jangkauan Harga (X_{3,2})

Tabel 4.11
Jangkauan Harga (X_{3,2})

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative percent
Valid Sangat Tidak Setuju	0	0,0	0,0	0,0
Tidak Setuju	0	0,0	0,0	0,0
Cukup Setuju	15	15,0	15,0	15,0
Setuju	54	54,0	54,0	69,0
Sangat Setuju	31	31,0	31,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

Sumber : Data primer yang diolah tahun 2022 (*Output SPSS V.25*)

Berdasarkan tabel 4.11 hasil jawaban responden mengenai Jangkauan harga, dapat dijelaskan bahwa dari 100 orang responden memberikan jawaban Sangat Tidak Setuju sebanyak 0 responden (0%), jawaban Tidak Setuju 0 responden (0%), jawaban Cukup Setuju sebanyak 15 responden (15,0%), jawaban Setuju sebanyak 54 responden (54,0%), dan jawaban Sangat Setuju sebanyak 31 responden (31,0%). Berdasarkan jawaban responden di atas dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden dominan setuju bahwa Jangkauan harga berpengaruh terhadap Pemilihan Moda Bus Umum.

c. Daya Saing ($X_{3,3}$)

Tabel 4.12
Daya Saing ($X_{3,3}$)

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative percent
Valid Sangat Tidak Setuju	0	0,0	0,0	0,0
Tidak Setuju	0	0,0	0,0	0,0
Cukup Setuju	24	24,0	24,0	24,0
Setuju	52	52,0	52,0	76,0
Sangat Setuju	24	24,0	24,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

Sumber : Data primer yang diolah tahun 2022 (*Output SPSS V.25*)

Berdasarkan tabel 4.12 hasil jawaban responden mengenai Daya saing, dapat dijelaskan bahwa dari 100 orang responden memberikan jawaban Sangat Tidak Setuju sebanyak 0 responden (0%), jawaban Tidak Setuju 0 responden (0%), jawaban Cukup Setuju sebanyak 24 responden (24,0%), jawaban Setuju sebanyak 52 responden (52,0%), dan jawaban Sangat Setuju sebanyak 24 responden (24,0%). Berdasarkan jawaban responden di atas dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden dominan setuju bahwa Daya saing berpengaruh terhadap Pemilihan Moda Bus Umum.

4.3.4 Fasilitas (X_4)

Berdasarkan hasil jawaban dari 100 responden pengguna bus umum dari Kabupaten Banyuwangi menuju Kabupaten Jember terdapat 3

indikator dalam melakukan penelitian mengenai Fasilitas terhadap Pemilihan Moda Bus Umum yang dapat dijelaskan pada tabel dibawah ini sebagai berikut :

a. Perawatan (X_{4.1})

Tabel 4.13
Perawatan (X_{4.1})

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative percent
Valid Sangat Tidak Setuju	0	0,0	0,0	0,0
Tidak Setuju	0	0,0	0,0	0,0
Cukup Setuju	23	23,0	23,0	23,0
Setuju	53	53,0	53,0	76,0
Sangat Setuju	24	24,0	24,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

Sumber : Data primer yang diolah tahun 2022 (*Output SPSS V.25*)

Berdasarkan tabel 4.13 hasil jawaban responden mengenai Perawatan, dapat dijelaskan bahwa dari 100 orang responden memberikan jawaban Sangat Tidak Setuju sebanyak 0 responden (0%), jawaban Tidak Setuju 0 responden (0%), jawaban Cukup Setuju sebanyak 23 responden (23,0%), jawaban Setuju sebanyak 53 responden (53,0%), dan jawaban Sangat Setuju sebanyak 24 responden (24,0%). Berdasarkan jawaban responden di atas dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden dominan setuju bahwa Perawatan berpengaruh terhadap Pemilihan Moda Bus Umum.

b. Perlengkapan (X_{4.2})

Tabel 4.14
Perlengkapan (X_{4.2})

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative percent
Valid Sangat Tidak Setuju	0	0,0	0,0	0,0
Tidak Setuju	0	0,0	0,0	0,0
Cukup Setuju	23	23,0	23,0	23,0
Setuju	49	49,0	49,0	72,0
Sangat Setuju	28	28,0	28,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

Sumber : Data primer yang diolah tahun 2022 (*Output SPSS V.25*)

Berdasarkan tabel 4.14 hasil jawaban responden mengenai Perlengkapan, dapat dijelaskan bahwa dari 100 orang responden memberikan jawaban Sangat Tidak Setuju sebanyak 0 responden (0%), jawaban Tidak Setuju 0 responden (0%), jawaban Cukup Setuju sebanyak 23 responden (23,0%), jawaban Setuju sebanyak 49 responden (49,0%), dan jawaban Sangat Setuju sebanyak 28 responden (28,0%). Berdasarkan jawaban responden di atas dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden dominan setuju bahwa Perlengkapan berpengaruh terhadap Pemilihan Moda Bus Umum.

c. Kelayakan ($X_{4.3}$)

Tabel 4.15
Kelayakan ($X_{4.3}$)

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative percent
Valid Sangat Tidak Setuju	0	0,0	0,0	0,0
Tidak Setuju	0	0,0	0,0	0,0
Cukup Setuju	27	27,0	27,0	27,0
Setuju	57	57,0	57,0	84,0
Sangat Setuju	16	16,0	16,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

Sumber : Data primer yang diolah tahun 2022 (*Output SPSS V.25*)

Berdasarkan tabel 4.15 hasil jawaban responden mengenai Kelayakan, dapat dijelaskan bahwa dari 100 orang responden memberikan jawaban Sangat Tidak Setuju sebanyak 0 responden (0%), jawaban Tidak Setuju 0 responden (0%), jawaban Cukup Setuju sebanyak 27 responden (27,0%), jawaban Setuju sebanyak 57 responden (57,0%), dan jawaban Sangat Setuju sebanyak 16 responden (16,0%). Berdasarkan jawaban responden di atas dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden dominan setuju bahwa Kelayakan berpengaruh terhadap Pemilihan Moda Bus Umum.

4.3.5 Pemilihan Moda Bus umum (Y)

Berdasarkan hasil jawaban dari 100 responden pengguna bus umum dari Kabupaten Banyuwangi menuju Kabupaten Jember terdapat 3 indikator dalam melakukan penelitian mengenai Pemilihan Moda Bus Umum yang dapat dijelaskan pada tabel dibawah ini sebagai berikut :

a. Ciri Pergerakan (Y₁)

Tabel 4.16
Ciri Pergerakan (Y₁)

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative percent
Valid Sangat Tidak Setuju	0	0,0	0,0	0,0
Tidak Setuju	0	0,0	0,0	0,0
Cukup Setuju	26	26,0	26,0	26,0
Setuju	57	57,0	57,0	83,0
Sangat Setuju	17	17,0	17,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

Sumber : Data primer yang diolah tahun 2022 (*Output SPSS V.25*)

Berdasarkan tabel 4.16 hasil jawaban responden mengenai Ciri pergerakan, dapat dijelaskan bahwa dari 100 orang responden memberikan jawaban Sangat Tidak Setuju sebanyak 0 responden (0%), jawaban Tidak Setuju 0 responden (0%), jawaban Cukup Setuju sebanyak 26 responden (26,0%), jawaban Setuju sebanyak 57 responden (57,0%), dan jawaban Sangat Setuju sebanyak 17 responden (17,0%). Berdasarkan jawaban responden di atas dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden dominan setuju bahwa Ciri pergerakan berpengaruh terhadap Pemilihan Moda Bus Umum.

b. Ciri Fasilitas Moda (Y₂)

Tabel 4.17
Ciri Fasilitas Moda (Y₂)

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative percent
Valid Sangat Tidak Setuju	0	0,0	0,0	0,0
Tidak Setuju	0	0,0	0,0	0,0
Cukup Setuju	30	30,0	30,0	30,0
Setuju	50	50,0	50,0	80,0
Sangat Setuju	20	20,0	20,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

Sumber : Data primer yang diolah tahun 2022 (*Output SPSS V.25*)

Berdasarkan tabel 4.17 hasil jawaban responden mengenai Ciri fasilitas moda, dapat dijelaskan bahwa dari 100 orang responden memberikan jawaban Sangat Tidak Setuju sebanyak 0 responden (0%), jawaban Tidak Setuju 0 responden (0%), jawaban Cukup Setuju sebanyak 30 responden (30,0%), jawaban Setuju sebanyak 50 responden (50,0%), dan jawaban Sangat Setuju sebanyak 20 responden (20,0%). Berdasarkan jawaban responden di atas dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden dominan setuju bahwa Ciri fasilitas moda berpengaruh terhadap Pemilihan Moda Bus Umum.

c. Ciri Kota atau Zona (Y₃)

Tabel 4.18
Ciri Kota atau Zona (Y₃)

	Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative percent
Valid Sangat Tidak Setuju	0	0,0	0,0	0,0
Tidak Setuju	0	0,0	0,0	0,0
Cukup Setuju	26	26,0	26,0	26,0
Setuju	52	52,0	52,0	78,0
Sangat Setuju	22	22,0	22,0	100,0
Total	100	100,0	100,0	

Sumber : Data primer yang diolah tahun 2022 (*Output SPSS V.25*)

Berdasarkan tabel 4.18 hasil jawaban responden Ciri kota atau zona, dapat dijelaskan bahwa dari 100 orang responden memberikan

jawaban Sangat Tidak Setuju sebanyak 0 responden (0%), jawaban Tidak Setuju 0 responden (0%), jawaban Cukup Setuju sebanyak 26 responden (26,0%), jawaban Setuju sebanyak 52 responden (52,0%), dan jawaban Sangat Setuju sebanyak 22 responden (22,0%). Berdasarkan jawaban responden di atas dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden dominan setuju bahwa Ciri kota atau zona berpengaruh terhadap Pemilihan Moda Bus Umum.

4.4 Analisis Kuantitatif

4.4.1 Uji Validitas dan Reliabilitas

A. Uji Validitas

Uji Validitas merupakan pengujian yang menunjukkan sejauh mana alat pengukur yang kita gunakan mampu mengukur apa yang kita ingin ukur dan bukan mengukur yang lain. Uji validitas digunakan untuk mengukur sah atau valid tidaknya suatu kuesioner. Suatu kuesioner dikatakan valid jika pertanyaan pada kuesioner mampu untuk mengungkapkan sesuatu yang akan diukur oleh kuesioner tersebut (Ghozali, 2018:51).

Uji Validitas menunjukkan sejauh mana suatu alat ukur itu valid atau sah. Syarat uji validitas dan cara mencari r tabel:

1. Jika $r_{hitung} > r_{tabel}$ maka item pertanyaan tersebut valid.
2. Jika $r_{hitung} < r_{tabel}$ maka item pertanyaan tersebut tidak valid.

Dimana :

- $df = n - 2 = 100 - 2 = 98$
- Uji 2 Sisi dengan Level signifikansi = 1% (0,01)
- $R_{tabel} = 0.2565$

Adapun hasil dari uji validitas bivariate berdasarkan masing – masing variabel adalah sebagai berikut :

Tabel 4.19
Hasil Pengujian Validitas

Variabel	Indikator	r hitung	r tabel	Keterangan
Tujuan Perjalanan (X ₁)	X1.1	0,884	0,2565	Valid
	X1.2	0,880	0,2565	Valid
	X1.3	0,827	0,2565	Valid
Waktu perjalanan (X ₂)	X2.1	0,867	0,2565	Valid
	X2.2	0,834	0,2565	Valid
	X2.3	0,842	0,2565	Valid
Biaya Perjalanan (X ₃)	X3.1	0,874	0,2565	Valid
	X3.2	0,901	0,2565	Valid
	X3.3	0,894	0,2565	Valid
Fasilitas (X ₄)	X4.1	0,830	0,2565	Valid
	X4.2	0,874	0,2565	Valid
	X4.3	0,821	0,2565	Valid
Pemilihan Moda Bus Umum (Y)	Y.1	0,888	0,2565	Valid
	Y.2	0,870	0,2565	Valid
	Y.3	0,884	0,2565	Valid

Sumber : Data primer yang diolah tahun 2022 (*Output SPSS V.25*)

Berdasarkan tabel 4.19 menunjukkan bahwa semua indikator yang digunakan untuk mengukur variabel-variabel yang digunakan dalam penelitian ini mempunyai koefisien korelasi yang lebih besar dari r tabel = 0,2565 (nilai r tabel untuk $df = (N-2)$, $df = 100-2 = 98$). Sehingga dapat disimpulkan bahwa semua indikator tersebut adalah valid.

B. Uji Reliabilitas

Uji Reliabilitas sebenarnya adalah alat untuk mengukur suatu kuesioner yang merupakan indikator dari variabel atau konstruk. Suatu kuesioner dikatakan reliabel atau handal jika jawaban seseorang terhadap pernyataan adalah konsisten atau stabil dari waktu ke waktu

(Imam Ghozali, 2018:45). Suatu kuesioner dikatakan reliabel jika nilai *Cronbach Alpha* (α) > 0,7 (Nunnally, 1944).

Adapun hasil dari uji reliabilitas berdasarkan masing-masing variabel adalah sebagai berikut :

Tabel 4.20
Hasil Pengujian Reliabilitas

Variabel	Cronbach's Alpha	Standar Reliabel	Keterangan
Tujuan Perjalanan (X_1)	0,829	0,7	Reliabel
Waktu Perjalanan (X_2)	0.804	0,7	Reliabel
Biaya Perjalanan (X_3)	0.868	0,7	Reliabel
Fasilitas (X_4)	0,795	0,7	Reliabel
Pemilihan Moda Bus Umum (Y)	0.865	0,7	Reliabel

Sumber : DSumber : Data primer yang diolah tahun 2022 (*Output SPSS V.25*)

Berdasarkan pada pengujian reliabilitas tabel 4.20, semua hasil uji reliabilitas variabel penelitian dapat disimpulkan reliabel, karena memiliki nilai *Cronbach Alpha* (α) yang lebih besar dari 0,7. Sehingga semua jawaban pada kuesioner dapat digunakan untuk perhitungan statistik selanjutnya karena menunjukkan hasil yang valid dan reliabel.

4.4.2 Uji Asumsi Klasik

Sebelum menganalisa lebih lanjut variabel yang digunakan maka akan dilakukan pengujian terlebih dahulu dengan tujuan untuk mengetahui penyimpangan asumsi dalam variabel dengan menggunakan uji asumsi klasik. Perhitungan data dilakukan dengan menggunakan IBM SPSS V 25. Pengujian yang dilakukan dalam uji asumsi klasik meliputi:

A. Uji Normalitas

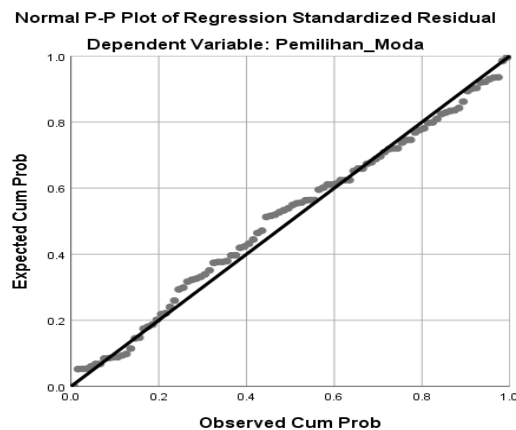
Uji Normalitas bertujuan untuk menguji apakah data yang akan digunakan dalam model regresi variabel terikat dan variabel bebas, keduanya terdistribusi normal atau tidak (Imam Ghozali, 2018:27).

Model regresi yang baik adalah yang memiliki nilai residual yang terdistribusi secara normal. Untuk mendeteksi apakah data normal atau tidak dapat dilakukan dengan dua cara :

1. Analisis Grafik

Analisis grafik yaitu dengan cara melihat normal probability plot. Jika data residual normal, maka titik-titik yang menggambarkan data sesungguhnya akan berada disekitar garis diagonal dan mengikuti garis diagonalnya.

Gambar 4.2
Grafik Uji Normalitas P-P Plot



Sumber : Data primer yang diolah tahun 2022 (*Output SPSS V.25*)

Berdasarkan dari gambar 4.2 hasil uji normalitas dengan model grafik atau *P-P Plot of regression standardized residual* menunjukkan bahwa data menyebar di sekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis diagonal tersebut, maka residual pada model tersebut terdistribusi secara normal. Distribusi normal membentuk suatu garis lurus diagonal, dan plotting data residual akan dibandingkan dengan garis diagonalnya.

2. Analisis Statistik

Analisis statistik yaitu dengan *Kolmogorov Smirnov*. Pengujian dapat dilihat dari nilai tes statistik dan nilai signifikansi pada kolom *unstandardized residual*. Jika signifikansinya $> 0,05$ maka datanya sudah terdistribusi normal.

Tabel 4.21
Hasil Pengujian *Kolmogorov-Smirnov*

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test		
		Unstandardized Residual
N		100
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	0,0000000
	Std. Deviation	1,23244880
Most Extreme Differences	Absolute	0,073
	Positive	0,043
	Negative	-0,073
Test Statistic		0,073
Asymp. Sig. (2-tailed)		,200 ^{c,d}
a. Test distribution is Normal.		
b. Calculated from data.		
c. Lilliefors Significance Correction.		
d. This is a lower bound of the true significance.		

Sumber : Data primer yang diolah tahun 2022 (*Output SPSS V.25*)

Dari hasil pengujian *Kolmogorov Smirnov* pada tabel 4.21 dapat dijelaskan bahwa nilai *test statistic* pada kolom *unstandardized residual* adalah 0,073 dengan nilai signifikansi pada *Asymp. Sig. (2-tailed)* adalah $0,200 > 0,05$, hal ini menunjukkan bahwa datanya sudah terdistribusi secara normal.

A. Uji Multikolinearitas

Uji Multikolinearitas bertujuan untuk menguji apakah model regresi ditemukan adanya korelasi antar variabel bebas (independen). Model regresi yang baik seharusnya tidak terjadi korelasi di antara variabel bebas (independen). Suatu variabel menunjukkan gejala multikolinearitas bisa dilihat dari :

1. Menganalisis matrik korelasi antar variabel bebas, jika ada korelasi yang cukup tinggi ($> 0,90$) maka terjadi multikolinieritas. Hasil pengujian dengan menganalisis matrik korelasi antar variabel bebas dapat dilihat seperti berikut :

Tabel 4.22
Uji Multikolinieritas Matrik Korelasi antar Variabel Bebas

Coefficient Correlations ^a							
Model			Fasilitas	Tujuan Perjalanan	Biaya Perjalanan	Waktu Perjalanan	
1	Correlations	Fasilitas	1,000	0,078	-0,028	-0,172	
		Tujuan Perjalanan	0,078	1,000	0,066	-0,347	
		Biaya Perjalanan	-0,028	0,066	1,000	-0,570	
		Waktu Perjalanan	-0,172	-0,347	-0,570	1,000	
	Covariances	Fasilitas	0,006	0,000	0,000	-0,001	
		Tujuan Perjalanan	0,000	0,006	0,000	-0,003	
		Biaya Perjalanan	0,000	0,000	0,008	-0,005	
		Waktu Perjalanan	-0,001	-0,003	-0,005	0,010	
	a. Dependent Variable: Pemilihan Moda Bus Umum						

Sumber : Data primer yang diolah tahun 2022 (*Output SPSS V.25*)

Dari tabel matrik korelasi pada tabel 4.22 diatas didapat nilai koefisien korelasi antara variabel Tujuan Perjalanan (X1) dengan variabel Waktu Perjalanan (X2) nilai korelasinya adalah sebesar -0,347, variabel Tujuan Perjalanan (X1) dengan variabel Biaya Perjalanan (X3) nilai korelasinya adalah sebesar -0,066, variabel Tujuan Perjalanan (X1) dengan variabel Fasilitas (X4) nilai korelasinya adalah sebesar 0,078, variabel Waktu Perjalanan (X2) dengan variabel Biaya Perjalanan (X3) nilai korelasinya adalah sebesar -0,570, variabel Waktu Perjalanan (X2) dengan variabel Fasilitas (X4) nilai korelasinya adalah sebesar -0,172, variabel Biaya Perjalanan (X3) dengan variabel Fasilitas (X4) nilai korelasinya adalah sebesar -0,028. Sesuai ketentuan dari uji multikolinieritas dengan menggunakan

matriks korelasi dapat dilihat semua variabel independen memiliki nilai korelasi di bawah 0,90. Maka dapat disimpulkan berdasarkan matriks korelasi tidak terjadi gejala multikolinearitas.

2. Uji multikolinearitas bertujuan untuk menguji apakah model regresi ditemukan adanya korelasi antar variabel bebas. (Imam Ghozali, 2018:107). Hasil menganalisis nilai *tolerance* dan VIF dari model regresi dapat dilihat seperti berikut :
 - a. Mempunyai nilai Tolerance diatas ($>$) 0,1
 - b. Mempunyai nilai VIF di bawah ($<$) 10

Adapun hasil dari uji multikolinearitas adalah sebagai berikut :

Tabel 4.23
Uji Multikolinearitas dari Nilai *Tolerance* dan VIF

Variabel Penelitian	Tolerance	Nilai VIF	Keterangan
Tujuan Perjalanan	0,854	1,171	tidak terjadi multikolinearitas
Waktu Perjalanan	0,552	1,812	tidak terjadi multikolinearitas
Biaya Perjalanan	0,639	1,564	tidak terjadi multikolinearitas
Fasilitas	0,947	1,056	tidak terjadi multikolinearitas

Sumber : Data primer yang diolah tahun 2022 (*Output SPSS V.25*)

Berdasarkan pada tabel 4.23 uji multikolinearitas dari nilai Tolerance dan VIF, dapat dilihat dari variabel independen nilai tolerance $>$ 0,1 dan nilai VIF $<$ 10. Dapat disimpulkan dari tabel tersebut, bahwa variabel independen tidak terjadi multikolinieritas.

B. Uji Autokorelasi

Uji Autokorelasi bertujuan menguji apakah dalam model regresi linear ada korelasi antara kesalahan pengganggu pada periode t dengan kesalahan periode $t-1$ sebelumnya, (2018 : 111). Model regresi yang baik adalah bebas autokorelasi, untuk mendeteksinya dapat menggunakan uji *Durbin Watson*

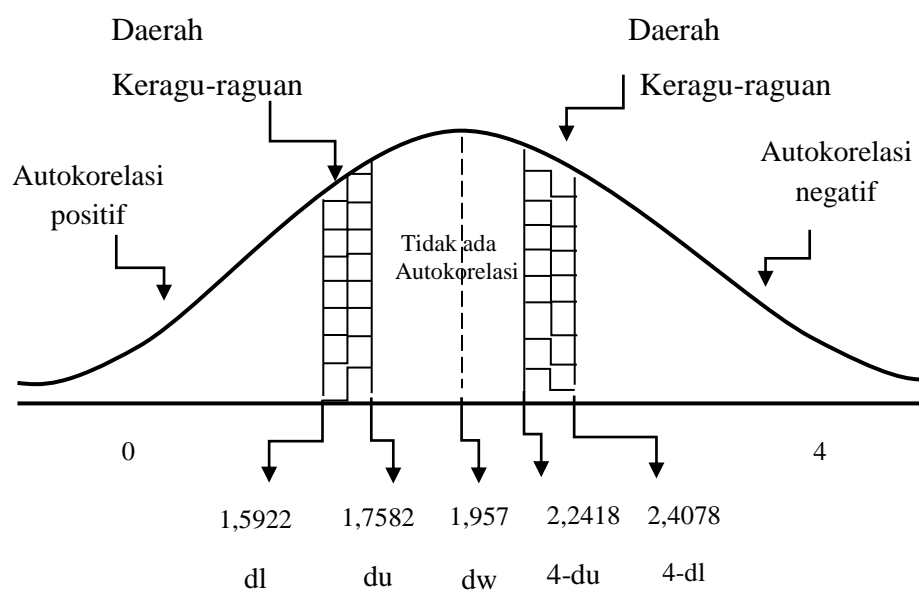
Tabel 4.24
Hasil Uji Durbin Watson

Model Summary ^b					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	0,726 ^a	0,527	0,508	1,258	1,957
A. Predictors: (Constant), Fasilitas, Tujuan Perjalanan, Biaya Perjalanan, Waktu Perjalanan.					
B. Dependent Variable: Pemilihan Moda Bus umum					

Sumber : Data primer yang diolah tahun 2022 (*Output SPSS V.25*)

Pengujian *Durbin-Watson* pada tabel 4.24 diketahui hasilnya DW sebesar 1,957. Sedangkan dari tabel Durbin Watson untuk $n=100$ dan $k=4$ diperoleh $dL=1,5922$ dan $dU=1,7582$. Maka dari $dW=1,957$ tersebut berada diantara $4-dU = 4 - 1,7582 = 2,2418$ dan $4-dL = 4 - 1,5922 = 2,4078$ sehingga dapat disimpulkan tidak terjadi autokorelasi.

Gambar 4.3
Hasil Uji Durbin Watson



Sumber : Data primer yang diolah tahun 2022 (*Output SPSS V.25*)

Berdasarkan gambar 4.3 diatas, dapat dijelaskan nilai uji DW = 1,957 berada didaerah yang tidak ada indikator autokorelasi, sehingga model penelitian dapat disimpulkan tidak ada indikator penyimpangan autokorelasi. Berdasarkan uji statistik Durbin Watson dapat disimpulkan model penelitian dapat diterima.

C. Uji Heteroskedastisitas

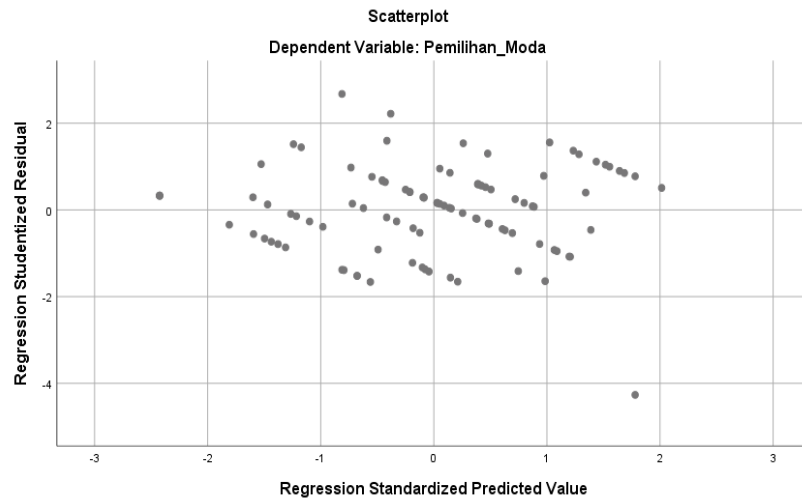
Uji Heteroskedastisitas bertujuan menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan *variance* dari *residual* satu pengamatan ke pengamatan yang lain. Jika *variance* dari *residual* satu pengamatan ke pengamatan lain tetap, maka disebut Homoskedastisitas dan jika berbeda disebut Heteroskedastisitas. Model regresi yang baik adalah yang Homoskedastisitas atau tidak terjadi Heteroskedastisitas. (Ghozali, 2018:137). Ada beberapa cara untuk mendeteksi ada atau tidaknya heteroskedastisitas yaitu dengan analisis grafik dan analisis statistik.

1. Analisis Grafik *Scatterplots*

- a) Jika ada pola tertentu, seperti titik-titik (point-point) yang ada membentuk suatu pola tertentu yang teratur (bergelombang, melebar kemudian menyempit), maka telah terjadi heteroskedastisitas.
- b) Jika tidak ada pola yang jelas, serta titik-titik menyebar diatas dan dibawah angka 0 pada sumbu Y, maka tidak terjadi heteroskedastisitas.

Untuk melihat ada tidaknya heteroskedastisitas dapat dilihat pada grafik *scatterplots* dibawah ini :

Gambar 4.4
Uji Heteroskedastisitas Scatterplots



Sumber : Data primer yang diolah tahun 2022 (*Output SPSS V.25*)

Pada Gambar 4.4 grafik *Scatterplots* diatas dapat dilihat bahwa titik- titik menyebar secara acak serta tersebar baik diatas maupun dibawah angka 0 (nol) pada sumbu Y. Hal ini dapat disimpulkan bahwa model regresi tersebut bebas dari adanya gejala heteroskedastisitas.

2. Analisis Statistik (Uji Glejser)

Uji glejser, variabel independen signifikan secara statistik mempengaruhi variabel dependen jika residual terdistribusi normal apabila nilai signifikan $> 0,05$.

Tabel 4.25
Uji Glejser

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-0,315	0,844		-0,373	0,710
	Tujuan Perjalanan	0,013	0,048	0,030	0,276	0,783
	Waktu Perjalanan	0,026	0,062	0,057	0,421	0,675
	Biaya Perjalanan	0,040	0,055	0,093	0,734	0,465
	Fasilitas	0,025	0,047	0,056	0,535	0,594

a. Dependent Variable: ABS_RES

Sumber : Data primer yang diolah tahun 2022 (*Output SPSS V.25*)

Pada pengujian Heteroskedastisitas menggunakan uji glejser pada tabel 4.25 yaitu variabel independen Tujuan Perjalanan, Waktu Perjalanan, Biaya Perjalanan dan Fasilitas memiliki signifikansi lebih dari 0,05. Hal ini dapat disimpulkan bahwa model regresi tidak memiliki gejala adanya heteroskedastisitas.

4.1.1 Analisis Regresi Linear Berganda

Analisis yang digunakan untuk mengetahui adanya hubungan antara independen variabel X (Tujuan Perjalanan, Waktu Perjalanan, Biaya Perjalanan, dan Fasilitas) terhadap variabel dependen Y (Pemilihan Moda bus Umum). Perhitungan statistik dalam analisis regresi linier berganda yang digunakan penelitian ini adalah dengan menggunakan bantuan program komputer *SPSS for Windows versi 25.0*. Hasil pengolahan data dengan menggunakan program SPSS selengkapnya ada pada lampiran dan selanjutnya diringkas sebagai berikut :

Tabel 4.26
Hasil Analisis Regresi Linear Berganda

Coefficients^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-0,985	1,345		-0,732	0,466
	Tujuan Perjalanan	0,314	0,076	0,316	4,135	0,000
	Waktu Perjalanan	0,267	0,099	0,257	2,703	0,008
	Biaya Perjalanan	0,331	0,088	0,332	3,769	0,000
	Fasilitas	0,153	0,075	0,147	2,034	0,045
a. Dependent Variable: Pemilihan Moda Bus Umum						

Sumber : Data primer yang diolah tahun 2022 (*Output SPSS V.25*)

Dari hasil perhitungan pada tabel 4.26 diatas dengan menggunakan alat bantu SPSS v.25 dapat diketahui bahwa model penelitian dari persamaan Regresi linier berganda adalah :

$$Y = a + b_1.X_1 + b_2.X_2 + b_3.X_3 + b_4.X_4 + \mu$$

$$Y = -0,985 + 0,314.X_1 + 0,267.X_2 + 0,331.X_3 + 0,153.X_4 + \mu$$

Berdasarkan persamaan tersebut diatas dapat dilihat pada kolom *Unstandardized coefficients* pada tabel 4.25 analisis regresi dapat dijelaskan sebagai berikut :

- a. Konstanta sebesar -0,985 menyatakan bahwa apabila variabel lain tidak dilakukan perbaikan maka Y (Variabel dependen) yaitu Pemilihan Moda Bus Umum akan mengalami penurunan sebesar 0,958.
- b. Koefisien regresi Tujuan Perjalanan(X1) sebesar 0,314 artinya jika variabel Tujuan Perjalanan ditingkatkan sebesar satu-satuan dan variabel independen lain nilainya tetap, maka variabel Pemilihan Moda Bus Umum (Y) mengalami peningkatan sebesar 0,314.

- c. Koefisien regresi Waktu Perjalanan(X2) sebesar 0,267 artinya jika variabel Waktu Perjalanan ditingkatkan sebesar satu-satuan dan variabel independen lain nilainya tetap, maka variabel Pemilihan Moda Bus Umum (Y) mengalami peningkatan sebesar 0,267.
- d. Koefisien regresi Biaya Perjalanan (X3) sebesar 0,331 artinya jika variabel Biaya Perjalanan ditingkatkan sebesar satu-satuan dan variabel independen lain nilainya tetap, maka variabel Pemilihan Moda Bus Umum (Y) mengalami peningkatan sebesar 0,331
- e. Koefisien regresi Fasilitas (X4) sebesar 0,153 artinya jika variabel Fasilitas ditingkatkan sebesar satu-satuan dan variabel independen lain nilainya tetap, maka variabel Pemilihan Moda Bus Umum (Y) mengalami peningkatan sebesar 0,153
- f. Maka μ adalah variabel lain yang tidak terdeteksi.

4.1.2 Pengujian Hipotesis

A. Uji t (Uji Parsial/Individual)

Uji t digunakan untuk menganalisis secara parsial atau individual pengaruh dari masing-masing variabel independen (Tujuan Perjalanan, Waktu Perjalanan, Biaya Perjalanan dan Fasilitas) terhadap variabel dependen (Pemilihan Moda Bus Umum).

Mencari t tabel :

- Jumlah responden (n) = 100
- *Level of significant* $\alpha = 0,05$
- *Degree of freedom* (df = n - 2) = 100 - 2 = 98
- T tabel = 1.98447
- $T_{hitung} > T_{tabel}$
- Syarat Signifikan < 0,05

Tabel 4.27
Hasil Uji-T

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	-0,985	1,345		-0,732	0,466
	Tujuan Perjalanan	0,314	0,076	0,316	4,135	0,000
	Waktu Perjalanan	0,267	0,099	0,257	2,703	0,008
	Biaya Perjalanan	0,331	0,088	0,332	3,769	0,000
	Fasilitas	0,153	0,075	0,147	2,034	0,045

a. Dependent Variable: Pemilihan Moda Bus Umum

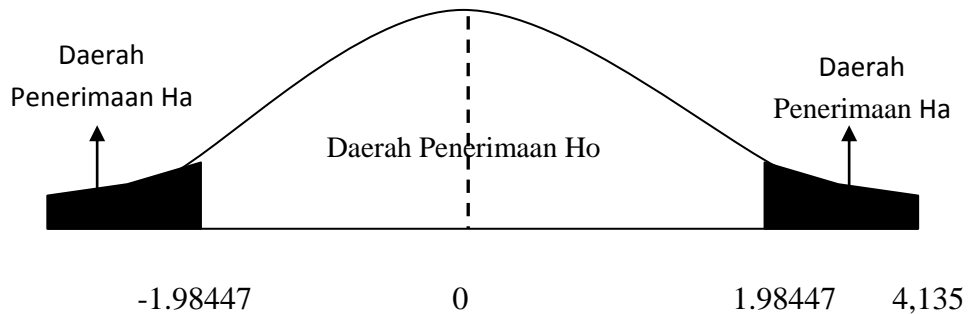
Sumber : Data primer yang diolah tahun 2022 (*Output SPSS V.25*)

Dari hasil tabel 4.27 dapat dijelaskan sebagai berikut :

1. Uji Hipotesis 1 (H 1)

Berdasarkan hasil perhitungan SPSS pada Hipotesis 1 yaitu diduga bahwa Tujuan Perjalanan berpengaruh positif dan signifikan terhadap Pemilihan Moda Bus Umum. Diperoleh angka t_{hitung} sebesar 4,135 > t_{tabel} 1.98447 dengan tingkat signifikansi $0,000 < 0,05$. Sehingga Tujuan Perjalanan(X1) menghasilkan nilai yang positif dan signifikan Pemilihan Moda Bus Umum(Y). H_0 ditolak dan Hipotesis 1 diterima, karena $t_{hitung} > t_{tabel}$. Hasil tersebut diatas sama dengan menurut Zigoto Markeshwan Indra (2018) dan menurut Dadang Supriyanto (2012), yang menyatakan bahwa Tujuan Perjalanan berpengaruh terhadap Pemilihan Moda Bus Umum.

Gambar 4.5
Kurva Uji t Variabel Tujuan Perjalanan



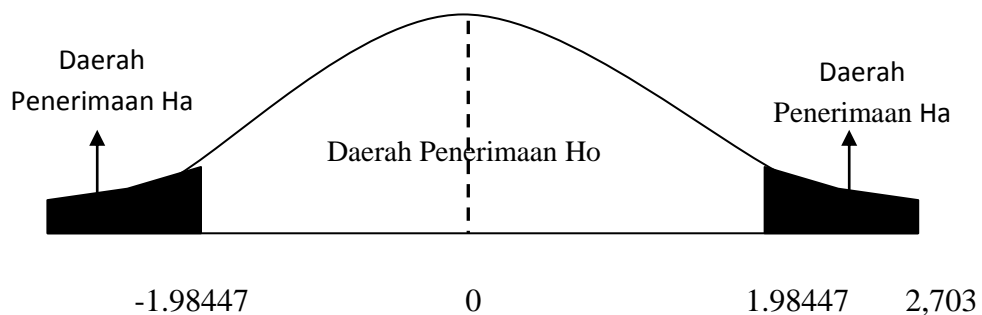
Sumber : Data primer yang diolah tahun 2022 (*Output SPSS V.25*)

Grafik di atas menunjukkan hasil uji pengaruh faktor Tujuan Perjalanan (X_1) terhadap Pemilihan Moda Bus Umum (Y)

2. Uji Hipotesis 2 (H_2)

Berdasarkan hasil perhitungan SPSS pada Hipotesis 2 yaitu diduga bahwa Waktu Perjalanan berpengaruh positif dan signifikan terhadap Pemilihan Moda Bus Umum. Diperoleh angka t_{hitung} sebesar $2,703 > t_{tabel}$ 1.98447 dengan tingkat signifikansi $0,008 < 0,05$. Sehingga Waktu Perjalanan (X_2) menghasilkan nilai yang positif dan signifikan Pemilihan Moda Bus Umum (Y). H_0 ditolak dan Hipotesis 2 diterima, karena $t_{hitung} > t_{tabel}$. Hasil tersebut diatas sama dengan menurut Sasmito (2015) dan menurut Wahab Wilton (2019), yang menyatakan Waktu Perjalanan berpengaruh terhadap Pemilihan Moda Bus Umum.

Gambar 4.6
Kurva Uji t Variabel Waktu Perjalanan



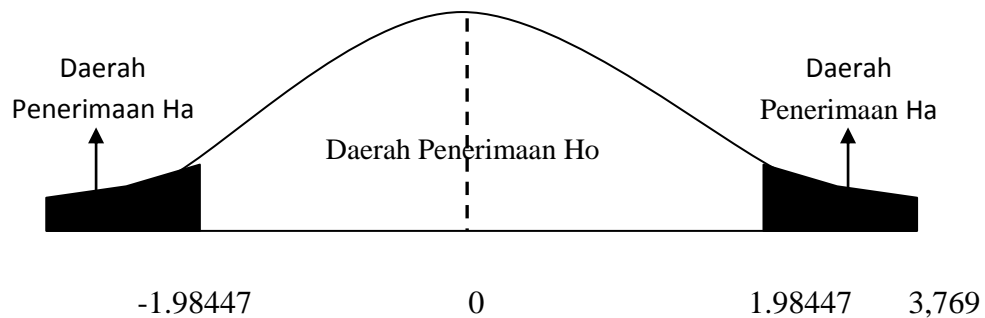
Sumber : Data primer yang diolah tahun 2022 (*Output SPSS V.25*)

Grafik di atas menunjukkan hasil uji pengaruh Waktu Perjalanan (X_2) terhadap Pemilihan Moda Bus Umum (Y)

3. Uji Hipotesis 3 (H_3)

Berdasarkan hasil perhitungan SPSS pada Hipotesis 3 yaitu diduga bahwa Biaya Perjalanan berpengaruh positif dan signifikan terhadap Pemilihan Moda Bus Umum. Diperoleh angka t_{hitung} sebesar $3,769 > t_{tabel}$ 1.98447 dengan tingkat signifikansi $0,000 < 0,05$. Sehingga Biaya Perjalanan (X_3) menghasilkan nilai yang positif dan signifikan Pemilihan Moda Bus Umum (Y). H_0 ditolak dan Hipotesis 3 diterima, karena $t_{hitung} > t_{tabel}$. Hasil tersebut diatas sama dengan menurut Science (2019) dan menurut Turasno Buang, dkk. (2019), yang menyatakan Biaya Perjalanan berpengaruh terhadap Pemilihan Moda Bus Umum.

Gambar 4.7
Kurva Uji t Variabel Biaya Perjalanan



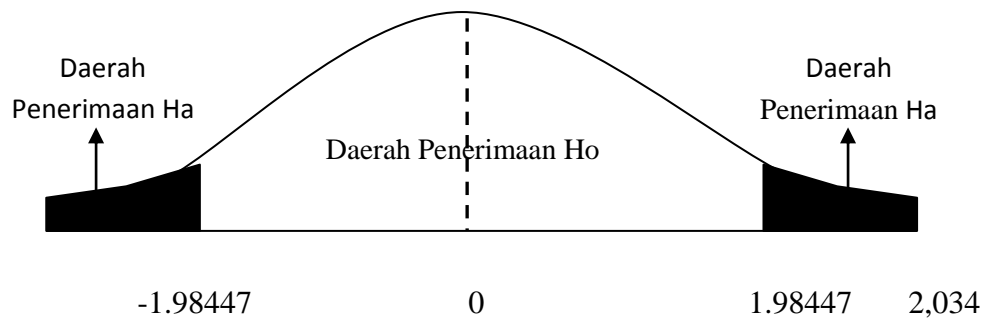
Sumber : Data primer yang diolah tahun 2022 (*Output SPSS V.25*)

Grafik di atas menunjukkan hasil uji pengaruh Biaya Perjalanan (X_3) terhadap Pemilihan Moda Bus Umum (Y)

4. Uji Hipotesis 4 (H_4)

Berdasarkan hasil perhitungan SPSS pada Hipotesis 3 yaitu diduga bahwa Fasilitas berpengaruh positif dan signifikan terhadap Pemilihan Moda Bus Umum. Diperoleh angka t_{hitung} sebesar $2,034 > t_{tabel}$ 1.98447 dengan tingkat signifikansi $0,045 < 0,05$. Sehingga Fasilitas (X_4) menghasilkan nilai yang positif dan signifikan Pemilihan Moda Bus Umum (Y). H_0 ditolak dan Hipotesis 3 diterima, karena $t_{hitung} > t_{tabel}$. Hasil tersebut diatas sama dengan menurut Martoatmodjo, dkk. (2014) dan menurut Sulastiyono. (2015), yang menyatakan Fasilitas berpengaruh terhadap Pemilihan Moda Bus Umum.

Gambar 4.8
Kurva Uji t Variabel Faktor Lingkungan Fisik Jalan



Sumber : Data primer yang diolah tahun 2022 (*Output SPSS V.25*)

Grafik di atas menunjukkan hasil uji pengaruh Fasilitas (X_4) terhadap Pemilihan Moda Bus Umum (Y)

4.1.3 Koefisien Determinasi (R^2)

Koefisien determinasi (R^2) digunakan untuk mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel dependen. Nilai koefisien determinasi adalah antara nol (0) dan satu (1), Imam Ghozali (2018). Nilai R^2 yang kecil berarti kemampuan variabel-variabel independen dalam menjelaskan variasi variabel sangat terbatas. Sedangkan nilai yang mendekati satu berarti variabel-variabel independen memberikan hampir semua informasi yang dibutuhkan.

Tabel 4.28
Hasil Pengujian Koefisien Determinasi (R^2)

Model Summary ^b					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	0,726 ^a	0,527	0,508	1,258	1,957
A. Predictors: (Constant), Fasilitas, Tujuan Perjalanan, Biaya Perjalanan, Waktu perjalanan.					
B. Dependent Variable: Pemilihan Moda Bus Umum					

Sumber : Data primer yang diolah tahun 2022 (*Output SPSS V.25*)

Dari tabel 4.28 hasil uji regresi diatas didapatkan angka koefisien determinasi (*Adjusted R Square*) sebesar 0,508. Hal ini berarti bahwa variabel Tujuan Perjalanan (X1), Waktu Perjalanan (X2), Biaya Perjalanan (X3) dan Fasilitas (X4) memiliki kontribusi sebesar 50,8% dalam mempengaruhi Pemilihan Moda Bus Umum (Y). Sedangkan faktor-faktor lain yang berpengaruh terhadap peningkatan Pemilihan Moda Bus Umum ($100\% - 50,8\% = 49,2\%$). Jadi, sisanya sebesar 49,2% variabel lain yang tidak diteliti dalam penelitian ini seperti kualitas pelayanan, promosi, dan citra merek.