BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sejak pertama kali merebak di China pada Desember 2019, virus corona atau yang dikenal dengan istilah Covid 19 dengan cepat terus menyebar hampir di seluruh penjuru dunia. Pada akhir Maret 2020 telah mewabah di lebih 200 Negara di dunia dengan jumlah korban tertular di atas 800 ribu jiwa, lembaga kesehatan dunia WHO pada akhir Januari 2020 awalnya menyatakan Covid-19 sebagai wabah. Namun melihat penularannya yang sangat cepat di seluruh dunia, akhirnya WHO menetapkan Corona Virus sebagai pandemi.

Perjalanan transportasi umum pada masa pandemi Covid 19 dibatasi oleh pemerintah dengan menetapkan protokol kesehatan seperti penggunaan masker, *social distancing* (jaga jarak), tidak beroperasi di wilayah yang ditetapkan sebagai wilayah pengendalian ketat berskala lokal, cuci tangan dengan sabun atau *hand sanitizer* sebelum atau sesudah naik ojek dan menggunakan gunakan helm sendiri.

Permasalahan dalam pemilihan moda transportasi merupakan suatu permasalahan yang sulit untuk di identifikasi, karena dalam hal pemilihan moda menyangkut kepuasan, kenyamanan dan kebutuhan seseorang yang berbeda. Pemilihan moda adalah suatu proses memisahkan orang perjalanan dengan

modus perjalanan untuk memahami hubungan antara moda dengan suatu faktor yang mempengaruhi pemilihan moda. Hal ini semua dipengaruhi oleh faktor yang sulit diidentifikasikan misalnya: keamanan, kenyamanan, ketersediaan moda dan lainnya (Ofyar Z. Tamim, 2003).

Penelitian sebelumnya oleh Nanda Andresta yang berjudul "Pemilihan Moda Transportasi *Online* dan Angkutan Konvensional". Dalam penelitian ini berfokus mengkaji faktor yang mendominasi pelaku perjalanan dan probabilitas pemilihan moda antara transportasi *online* dan angkutan konvensional.

Penelitian sebelumnya oleh Joni Ardiansyah yang berjudul " Analisis Pemilihan Moda Transportasi Umum Antara Transportasi Umum Konvensional Dan Transporasi Umum *Online* Di Kota Palembang".

Penelitian sebelumnya oleh Nova Riyani yang berjudul "Analisa Pemilihan Moda Transportasi Untuk Perjalanan Samarinda-Bontang Menggunakan Model Logit-Biner-Selisih".

Pada penelitian ini, peneliti mengambil sampel di Kota Parepare. Berdasarkan pencegahan penyebaran Covid 19 di Kota Parepare. Pemerintah kota Parepare, sulawesi selatan telah melakukan kordinasi dengan kesyahbandaraan dan otoritas pelabuhan (KSOP) Parepare serta dinas perhubungan provinsi sulawesi selatan dan merujuk pada surat peraturan mentri perhubungan RI NO PM 25 Tahun 2020 Tentang pengendalian transportasi.

Penutupan kapal angkutan penumpang di pelabuahan Nusantara kota Parepare di mulai dari tanggal 24 April sampai dengan 31 Mei 2020 pemerintah menghimbau agar keputusan ini diawasi dengan ketat. Selain itu juga di lakukan

penutupan bus trans sulawesi yang ada di kota Parepare dan dilakukan pengawasan protokol kesehatan bagi pengguna transportasi lainya yang ada di kota Parepare.

Protokol kesehatan di masa Covid 19 dan era New normal membuat masyarakat menjadi hati-hati dalam memilih angkutan umum, maka dipilih penelitian ini dengan judul **"**Model Karakteristik Pengguna Moda Angkutan Konvensional dan Transportasi *Online* Saat Pandemi Covid-19 Di Kota Parepare".

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas maka dapat dirumuskan beberapa masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana karakteristik perjalanan penumpang *online* (Grab- bike) dan penumpang angkutan konvensional (ojek konvensional) pada saat pandemi Covid 19 di Kota Parepare ?
2. Bagaimana model pemilihan moda antara transportasi *online* (Grab-bike) dan angkutan konvensional (ojek konvensional) pada saat pandemi Covid 19 di Kota Parepare ?
3. Faktor apa yang paling berpengaruh dalam pemilihan moda transportasi *online* (Grab-bike) dan angkutan konvensional (ojek konvensional) saat pandemi Covid 19 di Kota Parepare ?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Menganalisis karakteristik perjalanan penumpang online (Grab- bike) dan penumpang angkutan konvensional (ojek konvensional) di saat pandemi Covid 19 di Kota Parepare ?
2. Menemukan model pemilihan moda antara transportasi *online* (Grab-bike) dan angkutan konvensional (ojek konvensional) di saat pandemi Covid 19 di Kota Parepare ?
3. Mengetahui faktor apa yang paling berpengaruh dalam pemilihan moda antara transportasi *online* (Grab-bike) dan angkutan konvensional (ojek konvensional) di saat pandemi Covid 19 di Kota Parepare ?

D. Batasan Penelitian

Adapun batasan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

1. Penelitian ini mengenai model karakteristik pengguna moda transportasi *online* (Grab-bike) dan angkutan konvensional (ojek konvensional) d i saat kondisi pandemi Covid 19 di Kota Parepare.
2. Pengambilan sampel dalam penelitian ini yaitu dengan membagikan kuisioner yang dilakukan melalui survei, wawancara secara langsung dan bantuan google form, penggunaan kuisioner dengan bantuan google form disebabkan karena masih adanya covid 19 sehingga mengikuti

protokol kesehatan pemerintah , pengumpulan dan pengolahan data yang di dapatkan dari jawaban responden terhadap kuisioner.

E. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat penelitian ini yaitu sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui karakteristik perjalanan penumpang *Online* (Grab-bike) dan penumpang angkutan konvensional di masa pandemi Covid 19 Kota Parepare.
2. Untuk mengetahui pemilihan moda transportasi *Online* (Grab-bike) dan penumpang angkutan konvensional di masa pandemi Covid 19 Kota Parepare.
3. Untuk mengetahui faktor yang paling berpengaruh dalam pemilihan moda antara transportasi *online* (Grab-bike) dan angkutan konvensional (ojek konvensional) saat pandemi Covid 19 di Kota Parepare.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Penelitian Terdahulu

Bagus Waluyo Jati; 150810101093; 2019; dalam penelitianya yang berjudul "Menganalisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pendapatan Driver Ojek *Online* Di Kabupaten Situbondo". Dalam penelitian ini menggunakan metode analisis Regresi Linier Berganda dan analisis Deskriptif Komparatif. Data yang digunakan adalah data primer yang diperoleh secara langsung di lapangan dengan jumlah total 85 responden yang terdiri dari 45 driver Aplikasi Joker dan 40 driver Grabbike yang ada di Kabupaten Situbondo. Hasil penelitian menunjukkan bahwa curahan jam kerja tidak berpengaruh terhadap pendapatan dikarenakan adanya insentif harian yang cukup besar dari Grab jika di bandingkan dengan Aplikasi Joker yang hanya memberi insentif bulanan. Banyaknya jumlah transaksi jasa berpengaruh terhadap pendapatan dikarenakan lebih banyak mendapatkan orderan makan pendapatan yang akan diterima lebih besar, dan hasil dari skema insentif yang diberikan pihak aplikator sangat berpengaruh terhadap pendapatan driver ojek *online*. Tidak terdapat perbedaan yang pendapatan, curahan jam kerja dan jumlah transaksi jasa antara driver Aplikasi Joker dan Grabbike, namun perbedaan sangat terlihat di insentif yang diterima karena driver Aplikasi Joker menerima insentif bulanan sedangkan Grabbike insentif harian.

Menurut Nanda Andresta, Rahayu Sulistiyori ni dan Sasana Putra (2018) Analisis Pemilihan Moda Angkutan Konvensional dan transportasi *Online*, Penelitian ini menggunakan metode dengan menyebarkan kuisioner untuk mengetahui pemilihan moda transportasi *online* dan konvensional dengan menggunakan metode analisis regresi linear berganda, Pada hasil penyebaran kusioner, penumpang angkutan udara memilih taksi *online* sebesar 71% dan penumpang angkutan udara memilih taksi konvensional sebesar 29%, sebagai moda menuju ke bandara. Dari hasil uji korelasi, faktor yang mempengaruhi antara lain: tarif, kemudahan akses dan ketersediaan moda, dari hasil analisis model blogit biner didapatkan nilai *r-quare* sebesar 48,8%, pada skenario yang pertama didapatkan probabilitas taksi *online* berjumlah 89,94% dan taksi konvensional berjumlah 10,08%. Pada scenario yang kedua menghasilkan probabilitas taksi konvensional berjumlah 55,80% dan taksi konvensional berjumlah 44,20%. Dapat dilihat bahwa taksi *online* memiliki pemilihan yang lebih dominan untuk dipilih adalah taksi konvensional.

Nova Riyani, Rosa Agustania h ST.,MT, dan Zony Yulfadli, ST.,MT (2016) Analisa Pemilihan Moda Transportasi Pada Perjalanan Samarinda-Bontang Dengan Menggunakan Model Logit Biner Selisih Data didapatkan melalui kuesioner menggunakan teknik *stated preference*, setelah itu di uji statistik menggunakan bantuan SPSS V21. Model yang digunakan merupakan model logit biner selisih Berdasarkan hasil pengujian statistik didapatkan variabel jumlah perjalanan 1 tahun pekerjaan pengguna moda bus didominasi oleh mahasiswa dengan presentase sebesar 68,89%, mobil sewa didominasi oleh karyawaan swasta

dengan presentase sebesar 46,67%. Latar belakang pengguna bus didominasi dengan alasan faktor kenyamanan dengan presentase sebesar 26,22% dan bagi pengguna mobil sewa didominasi oleh faktor kecepatan waktu dengan presentase sebesar 33,33%. Tujuan pemberangkatan pengguna bus berlibur dengan presentase sebesar 71,11%, dan untuk pengguna mobil sewa bisnis dengan presentase sebesar 57,78%. Biaya perjalanan pengguna bus didominasi oleh biaya Rp. 40.000/orang dengan presentase sebesar 60,00%, dan pengguna mobil sewa didominiasi oleh biaya Rp.75.000/orang dengan presentase sebesar 73,33%. Waktu perjalanan ke terminal pengguna moda bus dengan waktu perjalanan 21-30 menit dengan presentase sebesar 68,89% dan pengguna mobil sewa waktu perjalanan ke terminal 21-30 menit sebesar 60,00%. Waktu yang dibutuhkan untuk ke tujuan pengguna moda bus didominasi 3 jam waktu perjalanan dengan presentase sebesar 80,00%, dan untuk pengguna mobil sewa didominasi waktu 2,5 jam waktu perjalanan dengan presentase sebesar 51,11%. Peluang orang menggunakan angkutan umum sebesar 96,3% dan menggunakan Mobil sewa sebesar 3,7% dengan total peluang 100%.

Rico Kwanto dan Joni Ardiansya h (2016) Analisis Pemilihan Moda Transportasi Umum Antara Transportasi Umum Konvensional Dan Transporasi UmumOnline Di Kota Palembang Penelitian ini dilakukan di kota Palembang dengan bertujuan untuk mengurangi kepadatan kendaraan pribadi, penelitian ini menggunakan metode kuisioner yang hasil dan pengolahan data menggunakan *Analytical HierarchyProcess.* Berdasarkan kriteria yang ditentukan, transportasi umum online menjadi prioritas masyrakat dalam memilih moda transportasi umum

dengan bobot sebesar 58,80% dan transportasi umum konvensional 41,20%. Dari penelitian ini juga mendapatkan hasil analisis sensitivitas terhadap pemilihan moda transportasi umum. Hasil analisis sensitivitas yang telah dilakukan menunjukkan bahwa transportasi umum online masih menjadi prioritas dalam pemilihan moda transportasi umum di kota Palembang.

B. Pengertian Transportasi

Transportasi merupakan suatu kegiatan memindahkan atau mengangkut barang dari suatu tempat ke tempat yang lain. Secara umum transportasi merupakan suatu kegiatan memindahkan barang atau manusia dari tempat asal ke tempat tujuan, yang digerakan oleh kendaraan ataupun manusia itu sendiri (Morlok, 1988).

Transportasi adalah kegiatan pemindahan barang atau muatan dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain. Dalam transportasi terdapat dua unsur yang terpenting yaitu pemindahan dan pergerakan secara fisik mengubah tempat dari suatu barang atau penumpang ke tempat awal ke tempat yang lain (Salim, 2000).

Transportasi dapat diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Jadi pengertian tranportasi adalah sebuah proses yakni proses pemindahan, proses pergerakan, proses mengangkut, dan mengalihkan. Dimana proses ini tidak bisa dilepaskan dari keperluan akan alat pendukung untuk menjamin kelancaran proses perpindahan sesuai dengan waktu

yang diinginkan. menurut (Nasution, 2008) terdapat unsur-unsur dalam pengangkutan transportasi yaitu:

1. Terdapat muatan yang diangkut
2. Tersedia kendaraan sebagai alat pengangkutnya
3. Jalanan atau jalur yang tersedia untuk dilalui
4. Terdapat terminal asal dan terminal tujuan
5. Tersedianya sumber daya manusia dan manajemen yang menggerakkan kegiatan transportasi tersebut.

C. Moda Transportasi

Pengertian dari moda yaitu merupakan sarana yang digunakan untuk memindahkan manusia atau barang dari suatu asal ke tujuan. Moda transportasi dapat berupa moda transportasi darat, moda transportasi laut, dan moda transportasi udara, di mana masing-masing moda tersebut memiliki ciri dan karakteristik sendiri (Munawar, 2005).

Moda Transportasi yang diteliti dalam penelitian ini meliputi angkutan konvensional berupa angkutan konvensional (ojek konvensional) dan moda transportasi *online* (Grab-bike) seperti dibawah ini, yaitu:

1. Transportasi *Online* (Ojek *online*)

Transportasi *online* merupakan penyedia jasa angkutan umum yang pengoprasiannya berbasis internet. Jasa transportasi berbasis *online* ini dapat disebut juga dengan aplikasi *ridesharing,* Kemunculannya di Indonesia mulai marak pada tahun 2014. Pada awal kemunculannya dimulai oleh aplikasi

Uber yang mengusung Uber *Taxi* sebagai bisnis layanan transportasi online berbasis aplikasi. Kemudian diikuti dengan kemunculan Grab Bike, Grab Taxi, dan aplikasi berbasis *online* lainnya.

Pengertian ojek menurut J.S. Badudu dan Sutan Mohammad Zain dalam Kamus Umum Bahasa Indonesia, adalah sepeda motor yang dibuat menjadi kendaraan umum untuk memboncengi penumpang ketempat tujuannya. Peter Salim dan Yenny Salim menyebutkan bahwa ojek adalah sepeda atau sepeda motor yang disewakan dengan cara memboncengkan penyewanya.

2. Transportasi Konvensional (Ojek Konvensional)

Transportasi menurut undang-undang lalu lintas pasal 1 ayat 3 merupakan angkutan jalan ialah berpindahnya manusia dan barang dari suatu tempat asal ke tempat tujuan dengan menggunakan kendaraan. Transportasi umum dibagi menjadi 2, yaitu Transportasi paratransit dan Transportasi masstransit. Tranportasi paratransit merupakan angkutan yang tidak memiliki jadwal dan rute yang tetap dalam perjalanannya sedangkan transportasi masstransit merupakan angkutan yang memiliki jadwal dan rute yang tetap dalam perjalannya dan memiliki tempat pemberhentian yang jelas.

D. Pemilihan Moda Transportasi

Pemilihan moda transportasi merupakan suatu pilihan atau tidak ada pilihan. Seorang yang hanya memiliki satu pilihan moda dapat disebut *captive*

terhadap moda tersebut. *Captive user* merupakan kelompok pelaku perjalanan yang mempunyai satu pilihan dengan menggunakan angkutan umum untuk melakukan suatu perjalanan. *Captive user* memiliki beberapa permasalahan seperti ekonomi, hukum dan fisik, permasalahan ekonomi meliputi tingkat penghasilan pelaku perjalanan yang belum memiliki kendaraan pribadi untuk melakukan perjalanan, permasalahan hukum meliputi tidak memiliki surat ijin mengemudi (SIM). Jika dalam pemilihan terdapat lebih dari satu moda, maka moda yang peluang terbesarnya terpilih merupakan moda yang memiliki rute terpendek/terdekat, tercepat dan termurah, ataupun dari ketiga alas an tersebut (Tamin, 2000). Pemilihan keputusan penggunaan moda transportasi didasarkan pada beberapa pertimbangan beberapa faktor yaitu faktor waktu, faktor jarak, faktor efesiensi, faktor biaya, faktor keamanan dan faktor kenyamanan (Khisty C.J, 1998).

Faktor perjalanan yang memiliki pengaruh terbesar dalam penggunaan moda merupakan efisiensi waktu ketujuan, kemudahan mendapatkan tempat duduk, minim penggantian moda, pelayanan teratur, perlindungan terhadap cuaca selama menunggu dan durasi mendapatkan moda tersingkat (Hobbs, 1995)

E. Populasi dan Sampel

Populasi merupakan suatu wilayah generalisasi yang terdpat atas objek/subjek yang memiliki suatu kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti yang memiliki tujuan untuk dipelajari dan mendapatkan kesimpulan (Sugiyono, 2011)

Sample merupan bagian dari suatu jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut sehingga sampel merupakan bagian dari populasi yang ada, untuk pengambilan sampel harus menggunakan cara tertentu yang didasarkan oleh pertimbangan-pertimbangan yang ada. (Sugiyono, 2011)

Penentuan sampel dengan persamaan Slovin dengan menggunakan jumlah populasi yang diketahui dan tingkat kesalahan 5% atau 10%,

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

Keterangan :

n = Total sampel

N = Jumlah populasi penelitian

e = Tingkat kesalahan 5% atau 10%

F. Model Pemilihan Moda Transportasi

Model perencanaan transportasi menurut (Tamin, 2000) terbagi atas empat tahap (*Four Step Models*) tersebut, Yaitu :

1. Model Bangkitan Pergerakan atau (*Trip Generation Models*) merupakan suatu pemodelan transportasi yang berfungsi untuk memperkirakan lalu meramalkan jumlah perjalanan yang berasal dari suatu zona lahan dan jumlah perjalanan (*trip*) yang datang ke suatu zona lahan pada masa depan (tahun rencana) per satuan waktu.
2. Model Sebaran Pergerakan atau (*Trip Distribution Models*) merupakan suatu pemodelan dari transportasi yang menapilkan jumlah dari perjalanan bemula atau zona asal yang terdisribusi ke zona tujuan atau sebaliknya.

3. Model Pemilihan Moda Transportasi (*Mode Choice Models*) merupakan suatu pemodelan perencanaan dari angkutan yang memiliki fungsi untuk menentukan beban dari suatu perjalanan (*trip*) atau mengetahui jumlah barang dan orang yang menggunakan lebih dari satu moda transportasi yang ada bertujuan untuk melayani perjalanan dari suatu titik asal ke tujuan.
4. Model Pemilihan Rute (*Trip Assignment Models*) merupakan suatu pemodelan pemodelan yang memprediksi perilaku pelaku perjalanan yang memilih suatu rute perjalanan yang terhubung dengan suatu jaringan transportasi.

G. Uji Asumsi Klasik

Dalam pengolahan data analisis regresi linear berganda untuk menyakinkan bahan persamaan garis regresi yang diperoleh adalah linier dan dapat dipergunakan (valid) untuk mencari peramalan maka akan dilakukan langkah selanjutnya yaitu pengujian asumsi multikolinearitas, heteroskedastisitas, dan normalitas.

1. Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas adalah pengujian untuk mengetahui hubungan tingkat keterkaitan antara variabel bebas (*independent*). Dalam suatu model yang baik, harus tidak ada keterkaitan antara variabel bebas (*independent*). Dalam uji *multikolinearitas* terdapat beberapa cara untuk mengetahui hubungan antara variabel bebas (*independent)* dalam suatu model, yaitu :

a. Nilai R^2 yang dihasilkan oleh suatu estimasi model regresi empiris tinggi, namun nilai standar *eror* dan tingkat signifikasi masing-masing variabel rendah.
b. Menganalisis matrik korelasi variabel-variabel bebas. Apabila antar variabel bebas ada korelasi yang cukup tinggi (umumnya diatas 0.90), maka hal ini merupakan indikasi adanya *multikolinearitas*.
c. *Multikolinearitas* dapat dilihat dari nilai tolerance dan variance inflation factor (VIF). Kedua ukuran ini menunjukkan setiap variabel bebas manakah yang dijelaskan oleh variabel bebas lainnya. Tolerance mengukur variabilitas variabel bebas yang terpilih yang tidak dijelaskan oleh variabel bebas lainnya. Jadi, nilai tolerance yang rendah sama dengan nilai VIF yang tinggi (karena VIF = 1/ tolerance). Nilai cut off yang umum dipakai untuk menunjukkan adanya *multikolinearitas* dalam suatu model, yaitu nilai tolerance < 0.10 atau sama dengan nilai VIF > 10. Apabila didalam model regresi tidak ditemukan asumsi deteksi seperti diatas, maka model regresi yang digunakan dalam penelitian ini bebas dari *multikolinearitas*, dan demikian pula sebaliknya.

2. Uji *Heteroskedastisitas*

Uji heteroskedastisitas adalah untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan varians dari residual satu pengamatan yang lain. Jika varians dari residual satu pengamatan kepengamatan yang lain tetap, maka disebut homoskedassititas dan jika varians berbeda beda disebut

heteroskedassititas. Model regresi yang baik adalah yang homokedasititas atau tidak terjadinya heteroskedastisitas (Janie, 2012). Cara untuk mengetahui ada tidaknya heteroskedastisitas adalah dengan melihat grafik plot antara nilai prediksi variabel terikat yaitu ZPRED dengan residualnya SRESID. Deteksi ada tidaknya *heteroskedastisitas* dapat dilakukan dengan melihat ada tidaknya pola tertentu grafik scatterlot antara *SRESID* dan *ZPRED* dimana sumbu Y adalah Y yang telah diprediksi, dan sumbu X adalah residual (Y prediksi –Y sesungguhnya) yang telah di studentized. Dasar analisisnya adalah:

a. Apabila terdapat pola tetentu, seperti titik – titik yang ada membentuk pola tertentu (bergelombang, melebar kemudian menyempit), maka mengindikasikan telah terjadinya heteroskedastisitas.
b. Apabila tidak terdapat pola yang jelas, serta titik – titik menyebar di atas dan di bawah angka nol pada sumbu Y, maka tidak terjadi heteroskedastisitas.

3. Uji Normalitas

Uji normalitas digunakan untuk menguji apakah dalam model regresi, kedua variabel (bebas maupun terikat) mempunyai distribusi normal atau setidaknya mendekati normal (Janie, 2012). Pada prinsipnya normalitas dapat dideteksi dengan melihat penyebaran data (titik) pada sumbu diagonal dari grafik atau dengan melihat histogram dari residualnya. Dasar pengambilan keputusan adalah:

a. Jika data (titik) menyebar disekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis diagonal atau grafik histogramnya menunjukkan pola distribusi normal, maka model regresi memenuhi asumsi nromalitas.
b. jika data menyebar jauh dari diagonal dan tidak mengikuti arah garis diagonal atau grafik histogram tidak menunjukkan pola distribusi normal, maka model regresi tidak memenuhi asumsi normalitas.

H. Model Analisis Regresi Linear

Analisis regresi linear merupakan suatu metode statistik yang digunakan untuk mempelajari hubungan antara sifat dari permasalahan. Model analisis regresi linear dapat digunakan untuk memodelkan suatu hubungan antara dua atau lebih. Pada model ini terdapat dua perubah yaitu peubah tidak bebas (Y) yang mempunyai hubungan fungsional dengan satu atau lebih perubah dan perubah yang bebas (X_i) (Tamin, 2000)

I. Analisis Regresi Linear Berganda

Analisis regresi linear berganda merupakan perluasan dari analisis regresi linier sederhana. Dalam regresi linier sederhana, dibuat analisis hubungan dua variabel (satu variabel independent dengan satu variabel dependent) yang dinyatakan dengan persamaan linier $Y' = a + b_x$, dengan tujuan membuat prediksi tentang besarnya nilai Y (variabel dependent) berdasarkan nilai X (variabel

independent) tertentu. Dibawah ini adalah Rumus 2.2 bentuk umum persamaan analisis linear berganda.

$$Y= a+b_1X_1+ \ldots +b_nXn \qquad (2.2)$$

Keterangan:

Y = Nilai Y prediksi

a = Parameter Konstanta

b_1 s/d b_n = Parameter regresi.

X_1 s/d X_n = Variabel-variabel yang berpengaruh terhadap perilaku pelaku perjalanan.

J. Metode Stepwise

Metode stepwise adalah memasukkan prediktor secara bertahap berdasarkan nilai F yang signifikan (sig.f di bawah 0,05). Setelah dimasukkan lalu dikeluarkan lagi. Proses memasukkan dikombinasikan dengan mengeliminasi prediktor yang signifikan. Atau dengan kata lain kita sudah langsung bisa mendapatkan hasil yang signifikan dari model yang dikeluarkannya dan Metode stepwise regresion (june 29, 2009).

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. Metode Penelitian

Metode penelitian mencangkup prosedur dan teknik penelitian. Metode penelitian merupakan langkah penting untuk memecahkan masalah-masalah penelitian. Metode penelitian yang di gunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kuantitatif ,deskriptif yaitu dengan cara mencari informasi tentang gejala yang ada, didepinisikan dengan jelas tujuan yang akan di capai, merencanakan cara pendekatanya, mengumpulkan data sebagai bahan untuk membuat laporan.

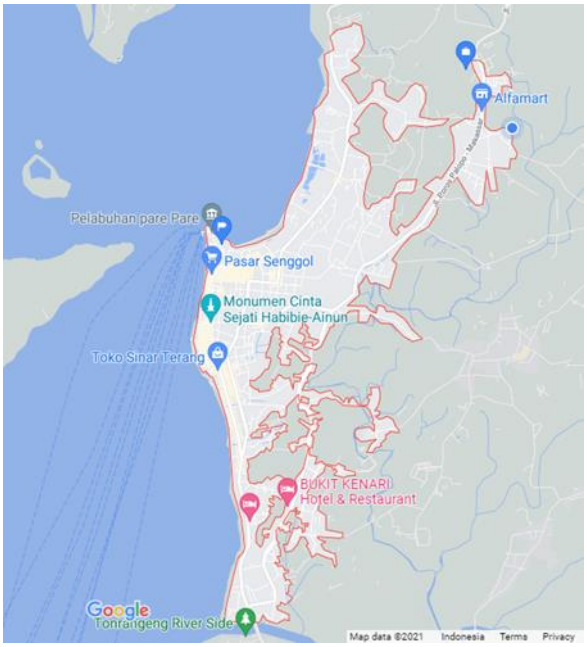
Metode penelitian yang akan di gunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kuantitatif dan deskriftif , yaitu dengan cara mencari informasi tentang gejala yang ada, tujuan yang igin di capai secara jelas, metode perencanaan cara pendekatannya, mengumpulkan data sebagai bahan untuk membuat laporan.

B. Lokasi Dan Waktu Penelitian

1. Lokasi Penelitian

Dalam menentukan suatu lokasi penelitian, maka sangat diperlukan suatu lokasi yang sesuai dengan keperluan si peneliti. Dalam hal ini kegiatan penelitian ini dilakukan di Kota Parepare yang memiliki luas

wilayah kurang lebih 99,33 km^2 memiliki 4 kecamatan dan 22 kelurahan dengan jumlah penduduk tahun 2021 adalah ± 140.423 jiwa.



Gambar 3. 1 Peta wilayah penelitian, Kota Parepare
Sumber : (Google Maps)

2. Waktu Penelitian

Penelitian ini di laksanakan pada bulan Juni- Juli 2020

C. Teknik Pengumpulan Data

Data yang dikumpulkan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder.

1. Data Primer

Data primer dalam penelitian ini diperoleh dari hasil penyebaran kuisoner secara langsung ,wawancara dan melalui *google form*. Kriteria responden yang dipilih adalah sebagai berikut :

a. Responden merupakan pengguna ojek *online* dan ojek konvensional yang ada di Kota Parepare.
b. Responden menjawab semua pertanyaan yang ada dalam kuisoner

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang sudah dikumpulkan dan berkaitan dengan penelitian. Data sekunder ini merupakan data yang diperoleh dari instansi atau sumber tak langsung dan digunakan sebagai pendukung untuk memperoleh data primer dan menghitung jumlah sampel responden. Data yang diperlukan yaitu data demografi, data demografi digunakan untuk mengetahui peta distribusi penduduk dan jumlah penduduk data tersebut di dapatkan dari lembaga BPS Kota Parepare.

D. Teknik Analisis Data

1. Sebelum melakukan analisa data, maka perlu dilakukan tahap-tahap teknik pengolahan data sebagai berikut :

a. Editing

Editing merupakan Proses pengecekan dan penyesuain yang diperoleh terhadap data penelitian untuk memudahkan proses pemberian kode dan pemrosesan data dengan teknik statik.

b. Coding

Coding merupakan kegiatan pemberian tanda berupa angka pada jawaban dari kuisioner untuk kemudian dikelompokkan kedalam kategori yang sama. Tujuannya untuk menyederhanakan jawaban.

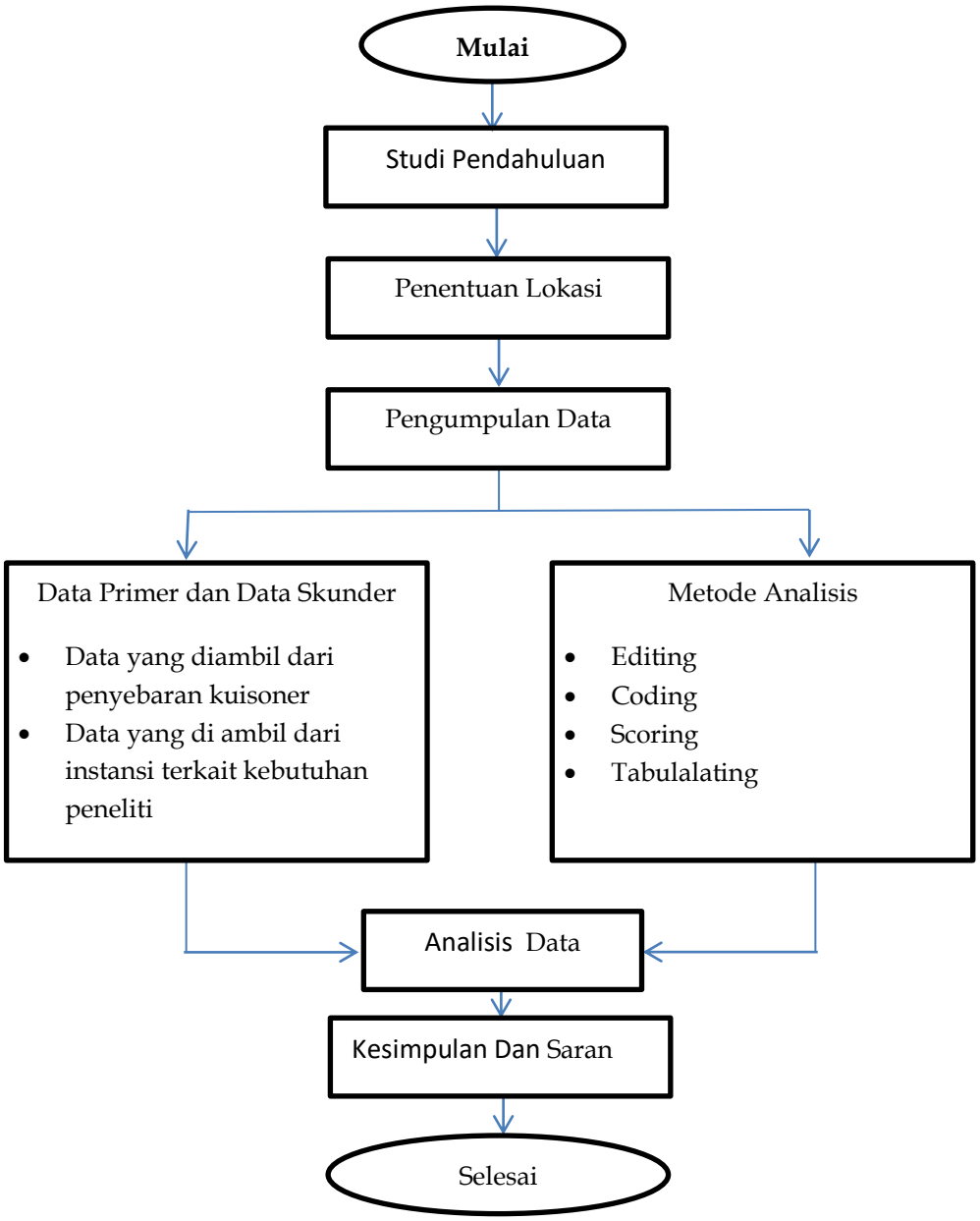
c. Scoring

Scoring yaitu mengubah data yang bersifat kualitatif kedalam bentuk kuantitatif.

d. Tabulating

Tabulating yaitu menyajikan data-data yang diperoleh dalam table, sehingga diharpkan pembaca dapat melihat hasil penelitian yang jelas. Setelah proses tabulating selesai dilakukan, kemudian diolah dengan program komputer SPSS V24.

E. Bagan Alir Penelitian



Gambar 3. 2 Diagram alir penelitian

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Karakteristik Perilaku Perjalanan Pengguna Ojek *Online* (Grab-bike) dan Angkutan Konvensional Saat Pandemi Covid-19 di Kota Pare-pare

Berdasarkan hasil survey kepada 200 responden terdiri dari 85 responden untuk Ojek konvensional dan 115 responden untuk ojek *online*, Sehingga jumlah populasi yang ada maka di tentukanlah jumlah sampel yang akan di gunakan menggunakan rumus slovin.

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

Jumlah sampel ojek konvensional

$$n = \frac{109}{1+109.(0{,}05)^2} = 85 \text{ sampel}$$

Jumlah sampel ojek online

$$n = \frac{163}{1+163.(0{,}05)^2} = 115 \text{ sampel}$$

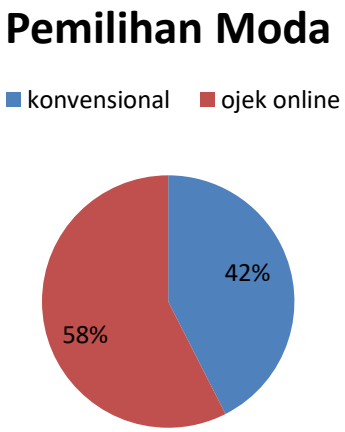
Sehingga didapatkan data kondisi dan karakteristik pengguna untuk masing-masing jenis moda perjalanan sebagai berikut:

1. Preferensi Pemilih Moda

Berdasarkan hasil survay dari 200 responden, sebanyak 85 responden memilih menggunakan angkutan konvensional (Ojek konvensional) Dan sebanyak 115 responden memilih menggunakan ojek online (Grab-bike).

Tabel 4. 1 Preferensi pengguna

Preferensi Pengguna	Jumlah	Persentase
Ojek Konvensional	85	42 %
Ojek Online	115	58 %
∑	200	100 %



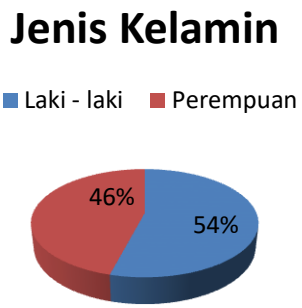
Gambar 4. 1 Preferensi Pengguna
(Sumber : Hasil olah data)

2. Berdasarkan Jenis Kelamin

Berdasarkan hasil responden, jenis kelamin pengguna moda transportasi ojek konvensional terdiri dari 85 orang (%) dengan laki-laki, 115 orang (%) perempuan dan pengguna ojek *online* (Grab-bike) terdiri dari 104 orang laki-laki (%) dan 96 orang (%) perempuan.

Tabel 4. 2 Distribusi responden pengguna moda Konvensional berdasarkan jenis kelamin.

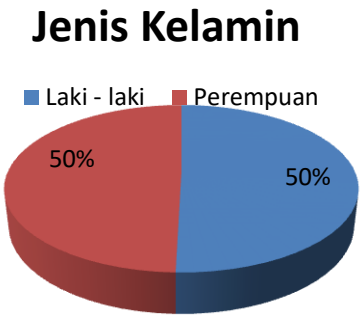
Moda	Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase
TO	L	46	54%
	P	39	46%
	∑	85	100%



Gambar 4. 2 Distribusi responden pengguna moda konvensional berdasarkan jenis kelamin.
(Sumber : Hasil olah data)

Tabel 4. 3 Distribusi responden pengguna Transportasi *Online* berdasarkan jenis kelamin.

Moda	Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase
Konvensional	L	58	50%
	P	57	50%
	∑	115	100%



Gambar 4. 3 Distribusi responden pengguna moda *Online* berdasarkan jenis kelamin.
(Sumber : Hasil olah data)

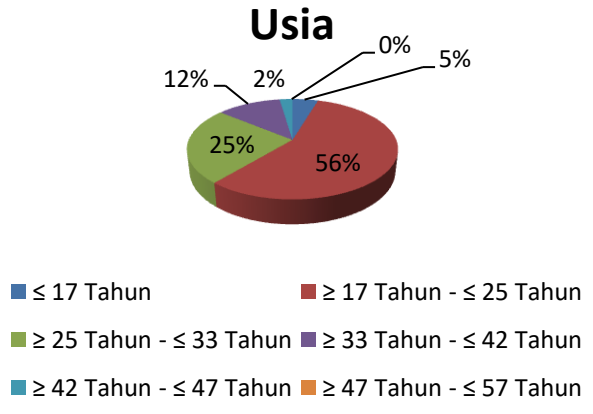
3. Berdasarkan Golongan Usia

Berdasarkan hasil golongan usia responden pengguna moda transportasi ojek konvensional terdiri dari usia > 17 tahun sebanyak 4 orang, 17 tahun -

25 tahun sebanyak 48 orang, 25 tahun - 33 tahun sebanyak 21 orang, 33 tahun - 42 tahun sebanyak 10 orang, 42 tahun - 47 tahun sebanyak 2 orang dan 48 tahun - 57 tahun sebanyak 0 orang. Golongan usia responden pengguna moda transportasi ojek *online* terdiri dari usia > 17 tahun sebanyak 8 orang, 17 tahun - 25 tahun sebanyak 80 orang, 25 tahun - 33 tahun sebanyak 16 orang, 33 tahun - 42 tahun sebanyak 8 orang, 42 tahun - 47 tahun sebanyak 3 orang dan 48 tahun - 57 tahun sebanyak 0 orang.

Tabel 4. 4 Distribusi responden pengguna moda konvensional berdasarkan golongan usia

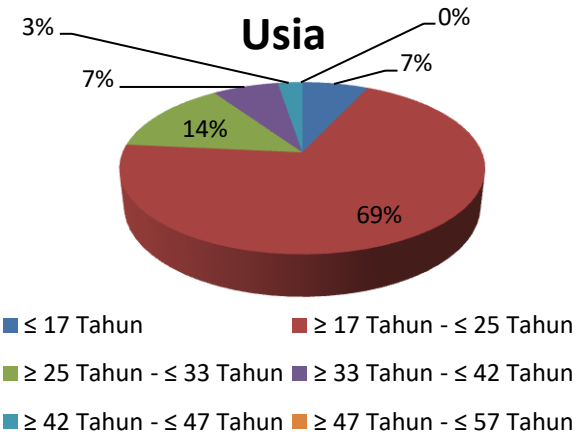
Moda	Golongan Usia	Jumlah	Persentase
P. Konvensioana	≤ 17 Tahun	4	5%
	≥ 17 Tahun - ≤ 25 Tahun	48	56%
	≥ 25 Tahun - ≤ 33 Tahun	21	25%
	≥ 33 Tahun - ≤ 42 Tahun	10	12%
	≥ 42 Tahun - ≤ 47 Tahun	2	2%
	≥ 47 Tahun - ≤ 57 Tahun	0	0%
	∑	85	100%



Gambar 4. 4 Distribusi responden pengguna moda konvensional berdasarkan golongan usia
(Sumber : Hasil olah data)

Tabel 4. 5 Distribusi responden pengguna moda *Online* berdasarkan golongan usia

Moda	Golongan Usia	Jumlah	Persentase
P. Online	≤ 17 Tahun	8	7%
	≥ 17 Tahun - ≤ 25 Tahun	80	69%
	≥ 25 Tahun - ≤ 33 Tahun	16	14%
	≥ 33 Tahun - ≤ 42 Tahun	8	7%
	≥ 42 Tahun - ≤ 47 Tahun	3	3%
	≥ 47 Tahun - ≤ 57 Tahun	0	0%
	∑	115	100%



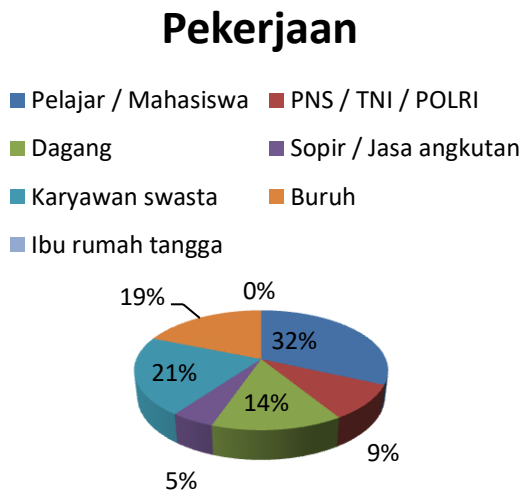
Gambar 4. 5 Distribusi responden pengguna moda *Online* berdasarkan golongan usia
(*Sumber : Hasil olah data)*

4. Berdasarkan Pekerjaan

Berdasarkan jenis pekerjaan, responden dengan pekerjaan sebagai pelajar/mahasiswa lebih banyak memilih menggunakan ojek *online*. Sedangkan untuk ojek konvensional lebih banyak pada bidang pekerjaan karyawan swasta.

Tabel 4. 6 Distribusi responden pengguna moda Konvensional berdasarkan pekerjaan

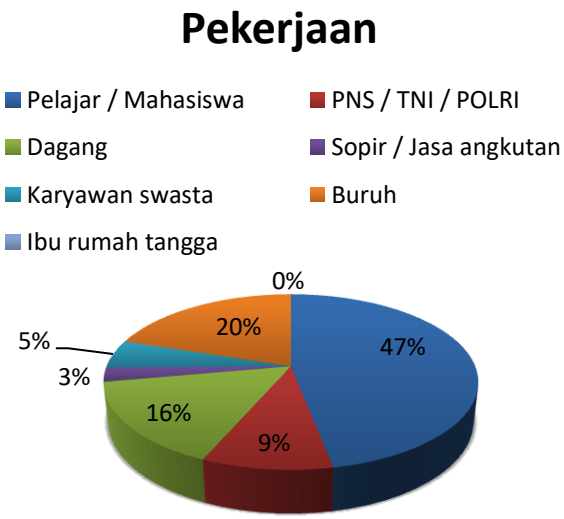
Moda	Pekerjaan	Jumlah	Persentase
Konvensional	Pelajar/Mahasiswa	27	32%
	PNS/TNI/POLRI	8	9%
	Dagang	12	14%
	Sopir/Jasa angkutan	4	5%
	Karyawan swasta	18	21%
	Buruh	16	19%
	Ibu rumah tangga	0	0%
	∑	85	100%



Gambar 4. 6 Distribusi responden pengguna moda Konvensional berdasarkan Pekerjaan.
(Sumber : Hasil olah data)

Tabel 4. 7 Distribusi responden pengguna moda *Online* berdasarkan pekerjaan

Moda	Pekerjaan	Jumlah	Persentase
Online	Pelajar/Mahasiswa	54	47%
	PNS/TNI/POLRI	11	9%
	Dagang	18	16%
	Sopir/Jasa angkutan	3	3%
	Karyawan swasta	6	5%
	Buruh	23	20%
	Ibu rumah tangga	0	0%
	∑	115	100%



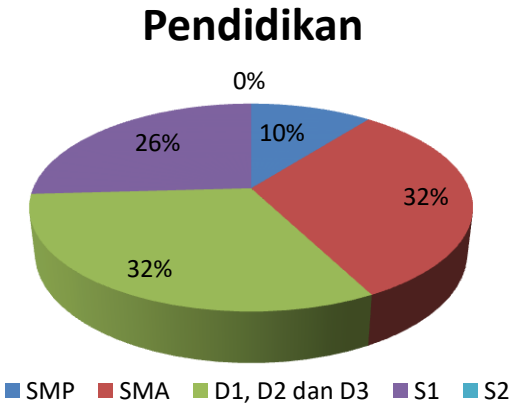
Gambar 4. 7 Distribusi responden pengguna moda *Online* berdasarkan Pekerjaan.
(Sumber : Hasil olah data)

5. Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Berdasarkan tingkat pendidikan, responden dengan tingkat pendidikan setingkat smp sebanyak 10 % memilih menggunakan ojek konvensional dan 8% memilih ojek *online.* Responden dengan tingkat pendidikan setingkat sma sebanyak 32% memilih menggunakan ojek konvensional dan 44% memilih menggunakan ojek *online*. Responden dengan tigkat pendidikan diploma 32% memilih menggunakan ojek konvensional dan 24% memilih menggunakan ojek *online*. Responden dengan tingkat pendidikan sarjana sebanyak 26% memilih menggunakan ojek konvensional dan 24% memilih menggunakan ojek *online*. Responden dengan tingkat pendidikan magister sebanyak 0% memilih menggunakan ojek konvensional dan 2.30% memilih menggunakan ojek *online*. Responden dengan tingkat pendidikan doktor sebanyak 0% memilih menggunakan ojek konvensional.

Tabel 4. 8 Distribusi responden pengguna moda *Konvensional* berdasarkan pendidikan

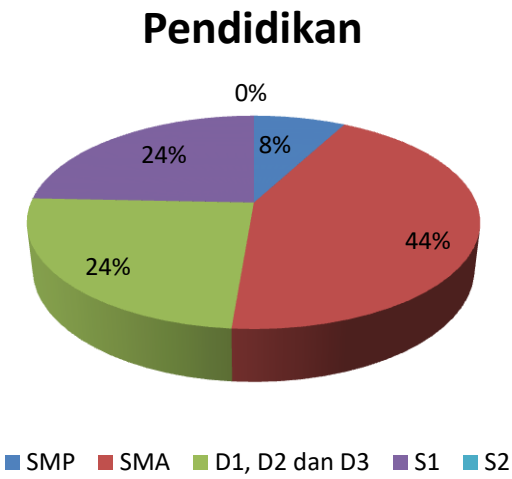
Moda	Tingkat Pendidikan	Jumlah	Persentase
P. Konvensional	SMP	9	10%
	SMA	27	32%
	D1,D2,dan D3	27	32%
	S1	22	26%
	S2	0	0%
	∑	85	100%



Gambar 4. 8 Distribusi responden pengguna moda Konvensional berdasarkan Pendidikan
(Sumber : Hasil olah data)

Tabel 4. 9 Distribusi responden pengguna moda *online* berdasarkan tingkat Pendidikan.

Moda	Tingkat Pendidikan	Jumlah	Persentase
P. Online	SMP	9	8%
	SMA	50	44%
	D1,D2,dan D3	28	24%
	S1	28	24%
	S2	0	0%
	∑	115	100%



Gambar 4. 9 Distribusi responden pengguna moda *Online* berdasarkan Pendidikan
(Sumber : Hasil olah data)

6. Berdasarkan Golongan Pendapatan

Berdasarkan golongan pendapatan, responden pemilih moda konvensional dengan tingkat < Rp 2.000.000 sebanyak 28% dan pemilih moda online sebanyak 44%, responden pemilih moda konvensional dengan tingkat Rp 2.000.000 - Rp 4.000.000 sebanyak 38% dan pemilih moda online sebanyak 19%, responden pemilih moda konvensional dengan tingkat Rp 4.000.000 - Rp 6.000.000 sebanyak 33% dan pemilih moda online sebanyak 23%, responden pemilih moda konvensional dengan tingkat Rp 6.000.000 - Rp 8.000.000 sebanyak 1% dan pemilih moda online sebanyak 13%, responden pemilih moda konvensional dengan tingkat Rp 8.000.000 - Rp 10.000.000 sebanyak 0%, responden pemilih moda online sebanyak 1%.

Tabel 4. 10 Distribusi responden pengguna moda *Konvensional* berdasarkan golongan pendapatan

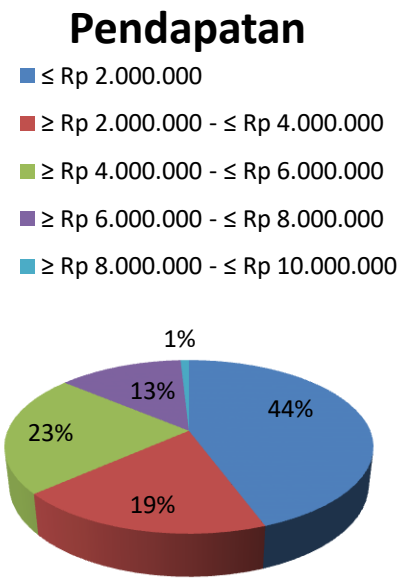
Moda	Tingkat Pendapatan	Jumlah	Persentase
P. Konvensional	≤ Rp 2.000.000	24	28%
	≥ Rp 2.000.000 - ≤ Rp 4.000.000	32	38%
	≥ Rp 4.000.000 - ≤ Rp 6.000.000	28	33%
	≥ Rp 6.000.000 - ≤ Rp 8.000.000	1	1%
	≥ Rp 8.000.000 - ≤ Rp 10.000.000	0	0%
	∑	85	100%



Gambar 4. 10 Distribusi responden pengguna moda Konvensional berdasarkan Pendapatan
(Sumber : Hasil olah data)

Tabel 4. 11 Distribusi responden pengguna moda Online berdasarkan golongan pendapatan

Moda	Tingkat Pendapatan	Jumlah	Persentase
Online	≤ Rp 2.000.000	51	44%
	≥ Rp 2.000.000 - ≤ Rp 4.000.000	22	19%
	≥ Rp 4.000.000 - ≤ Rp 6.000.000	26	23%
	≥ Rp 6.000.000 - ≤ Rp 8.000.000	15	13%
	≥ Rp 8.000.000 - ≤ Rp 10.000.000	1	1%
	∑	85	100%



Gambar 4. 11 Distribusi responden pengguna moda *Online* berdasarkan Pendapatan
(Sumber : Hasil olah data)

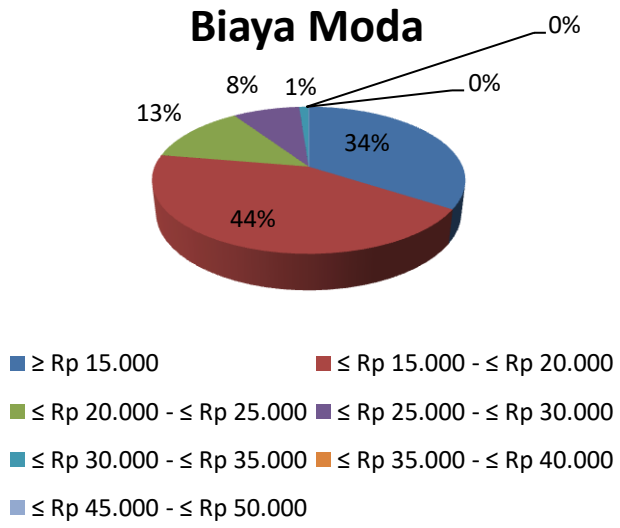
7. Berdasarkan Biaya

Berdasarkan biaya, responden pemilih ojek konvensional dengan biaya ≥ Rp 15.000 sebanyak % dan responden pemilih ojek *online* ojek konvensional sebanyak 1.8%, responden pemilih ojek konvensional dengan jarak < 5 km sebanyak 41.01% dan responden pemilih ojek *online* ojek konvensional sebanyak 21.17%, responden pemilih ojek konvensional dengan jarak 5 km - 7 km sebanyak 27.53% dan responden pemilih ojek *online* ojek konvensional sebanyak 25.68%, %, responden pemilih ojek konvensional dengan jarak 10 km - 13 km sebanyak 10.11% dan responden pemilih ojek *online* ojek konvensional sebanyak 9.46%, %, responden pemilih ojek konvensional dengan jarak 13 km - 16 km sebanyak 1.69% dan responden pemilih ojek *online* ojek konvensional sebanyak 5.41%, responden pemilih ojek konvensional dengan jarak 16 km - 19 km sebanyak 1.69% dan responden pemilih ojek *online* ojek konvensional sebanyak 6.31%, responden pemilih ojek konvensional dengan jarak 19

km - 21 km sebanyak 1.12% dan responden pemilih ojek *online* ojek konvensional sebanyak 1.80%, responden pemilih ojek konvensional dengan jarak 21 km - 24 km sebanyak 1.12% dan responden pemilih ojek *online* ojek konvensional sebanyak 5.41%.

Tabel 4. 12 Distribusi responden pengguna moda Konvensional berdasarkan biaya

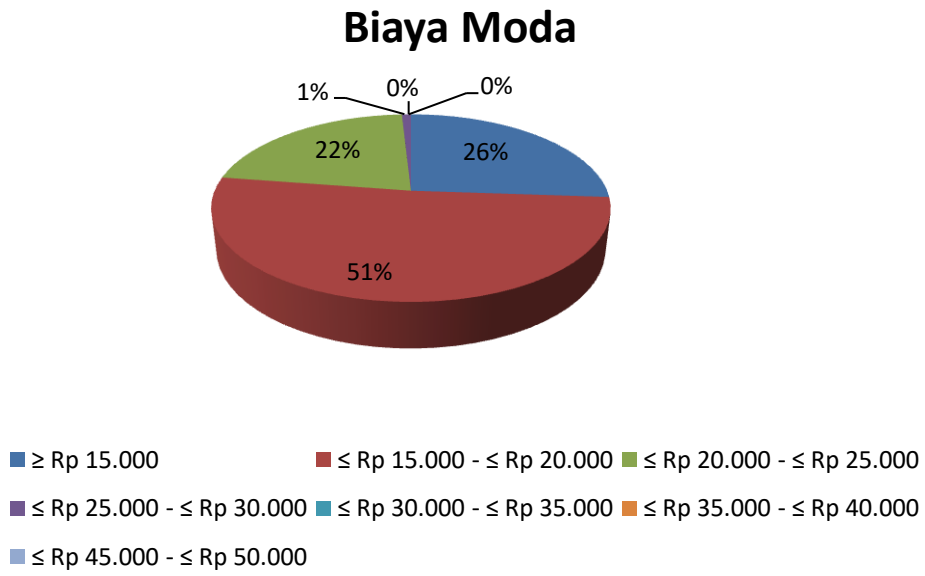
Moda	Tingkat Biaya	Jumlah	Persentase
P. Konvensional	≥ Rp 15.000	29	34%
	≤ Rp 15.000 - ≤ Rp 20.000	37	44%
	≤ Rp 20.000 - ≤ Rp 25.000	11	13%
	≤ Rp 25.000 - ≤ Rp 30.000	7	8%
	≤ Rp 30.000 - ≤ Rp 35.000	1	1%
	≤ Rp 35.000 - ≤ Rp 40.000	0	0%
	≤ Rp 45.000 - ≤ Rp 50.000	0	0%
	∑	85	100%



Gambar 4. 12 Distribusi responden pengguna moda Konvensional berdasarkan Biaya
(Sumber : Hasil olah data)

Tabel 4. 13 Distribusi responden pengguna moda Online berdasarkan biaya

Moda	Tingkat Biaya	Jumlah	Persentase
`Online	≥ Rp 15.000	30	26%
	≤ Rp 15.000 - ≤ Rp 20.000	59	51%
	≤ Rp 20.000 - ≤ Rp 25.000	25	23%
	≤ Rp 25.000 - ≤ Rp 30.000	1	1%
	≤ Rp 30.000 - ≤ Rp 35.000	0	0%
	≤ Rp 35.000 - ≤ Rp 40.000	0	0%
	≤ Rp 45.000 - ≤ Rp 50.000	0	0%
	∑	115	100%



Gambar 4. 13 Distribusi responden pengguna moda *Online* berdasarkan Biaya

(Sumber : Hasil olah data)

B. *Crosstab* Perubahan Perilaku Perjalanan Pengguna Ojek *Online* (Grab-bike) dan Angkutan Konvensional Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare

1. Crosstab Perubahan Karakteristik Perjalanan Pengguna Ojek *Online* dan Angkutan Konvensional Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare

a. Hubungan Jenis kelamin Dengan Tingkat Kenyamanan Penumpang Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare

Tabel 4. 14 Tabulasi Silang Hubungan Jenis Kelamin Dengan Tingkat Kenyamanan Penumpang. (*Sumber* : *Hasil Perhitungan spss*)

Jenis kelamin	Komunikasi Draiver		Kebersihan Kendaraan		Kondisi Fisik Kendaraan		Kebersihan Draiver		P-Value
	F	%	F	%	F	%	F	%	
Laki-Laki	23	11,5	33	16,5	35	17,5	13	6,5	0,505
Perempuan	23	11,5	31	15,5	36	18	6	3	
Total	46	23	64	32	71	35,5	19	9,5	

Berdasarkan **tabel 4.14** dari 200 responden yang menjawab pertanyaan diantaranya 104 responden laki - laki dan 96 respoden perempuan, diperoleh 23 respoden laki laki menjawab komunikasi driver, 33 responden laki - laki menjawab kebersihan kendaraan, 35 responden laki - laki menjawab kondisi fisik kendaraan dan 13 responden laki - laki menjawab kebersihan driver. Sedangkan 23 responden perempuan menjawab komunikasi driver, 31 responden perempuan menjawab kebersihan kendaraan, 36 responden perempuan menjawab kondisi fisik kendaraan dan 6 responden perempuan menjawab kebersihan driver.

Berdasarkan hasil uji statistik *Chi square* diperoleh *p-value* 0,505 ($p \geq 0,05$), dapat disimpulkan bahwa jenis kelamin Tidak memiliki hubungan yang signifikan dengan kenyamanan angkut penumpang saat pandemi covid-19 di Kota Parepare.

b. Hubungan Jenis kelamin Dengan Kualitas Pelayanan Penumpang Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare.

Tabel 4. 15 Tabulasi Silang Hubungan Jenis Kelamin Dengan Kualitas Pelayanan Penumpang Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare. (*Sumber* : *Hasil Perhitungan spss*)

Jenis kelamin	Ketetapan Waktu		Pemahaman rute perjalanan		Penyediaan Masker dan Hand Senitizer		Akses Mudah Dijumpai		P-Value
	F	%	F	%	F	%	F	%	
Laki-Laki	29	14,5	33	16,5	29	14,5	13	6,5	0,915
Perempuan	28	14	28	14	30	15	10	5	
Total	57	28,5	61	30,5	59	29,5	23	11,5	

Berdasarkan **tabel 4.15** dari 200 responden yang menjawab pertanyaan diantaranya 115 responden laki - laki dan 85 respoden perempuan, diperoleh 29 respoden laki laki menjawab ketetapan waktu, 33 responden laki - laki menjawab pemahaman rute, 29 responden laki - laki menjawab penyediaan handsanitizer dan masker dan 13 responden laki - laki menjawab akses mudah dijumpai. Sedangkan 28 responden perempuan menjawab ketepatan waktu, 28 responden perempuan menjawab pemahaman rute, 30 responden perempuan menjawab penyediaan handsanitizer dan masker dan 10 responden perempuan menjawab akses mudah dijumpai.

Berdasarkan hasil analisis uji statistik *Chi square* diperoleh *p-value* 0,915 ($p \geq 0,05$), dapat disimpulkan jenis kelamin tidak memiliki hubungan yang signifikan dengan kualitas pelayanan pada penumpang saat pandemi covid-19 di Kota Parepare.

c. Hubungan Jenis kelamin Dengan Jarak Perjalanan Penumpang Saat Pandemi Covid-19 Kota Parepare.

Tabel 4.16 Tabulasi Silang Hubungan Jenis Kelamin Dengan Jarak Perjalanan Penumpang Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare. (*Sumber* : *Hasil Perhitungan spss*)

Jenis kelamin	≤ 5 km		≥ 5 km - ≤ 10 km		≥ 10 km - ≤ 15 km		≥ 15 km - ≤ 20 km		P-Value
	F	%	F	%	F	%	F	%	
Laki-Laki	22	11	47	23,5	28	14	7	3,5	0,21
Perempuan	29	14,5	44	22	21	10,5	2	1	
Total	51	25,5	91	45,5	49	24,5	9	4,5	

Berdasarkan **tabel 4.16** dari 200 responden yang menjawab pertanyaan diantaranya 115 responden laki - laki dan 85 respoden perempuan, diperoleh 22 respoden laki laki menjawab jarak perjalanan < 5 km, 47 responden laki - laki menjawab 5 km - 10 km, 28 responden laki - laki menjawab 10 km - 15 km dan 7 responden laki - laki menjawab 15 km - 20 km. Sedangkan 29 respoden perempuan menjawab jarak perjalanan < 5 km, 44 responden perempuan menjawab 5 km - 10 km, 21 responden perempuan menjawab 10 km - 15 km dan 2 responden perempuan menjawab 15 km - 20 km.

Berdasarkan hasil analisis uji statistik *Chi square* diperoleh *p-value* 0,21 (p < 0,05) maka dapat disimpulkan jenis kelamin tidak memiliki hubungan yang signifikan dengan jarak perjalanan penumpang saat pandemi covid-19 di Kota Parepare.

d. Hubungan Jenis kelamin Dengan Tarif Perjalanan Penumpang Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare.

Tabel 4. 17 Tabulasi Silang Hubungan Jenis Kelamin Dengan Tarif Angkut Penumpang Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare**.** (*Sumber* : *Hasil Perhitungan spss*)

Jenis kelamin	≤ 5 km		≥ 5 km - ≤ 10 km		≥ 10 km - ≤ 15 km		≥ 15 km - ≤ 20 km		P-Value
	F	%	F	%	F	%	F	%	
Laki-Laki	24	12	48	24	30	15	2	1	0,164
Perempuan	35	17,5	36	19	20	10	3	1,5	
Total	59	29,5	86	43	50	25	5	2,5	

Berdasarkan **Tabel 4.17** dari 200 responden yang menjawab pertanyaan diantaranya 115 responden laki - laki dan 85 respoden perempuan, diperoleh 24 respoden laki laki menjawab tarif cukup murah, 48 responden laki - laki menjawab tarif murah, 30 responden laki - laki menjawab tarif cukup mahal dan 2 responden laki - laki menjawab tarif mahal. Sedangkan 35 respoden perempuan menjawab tarif cukup murah, 38 responden perempuan menjawab tarif murah, 20 responden perempuan menjawab tarif cukup mahal dan 5 responden perempuan menjawab tarif mahal.

Berdasarkan hasil analisis uji statistik *Chi square* diperoleh *p-value* 0,164 ($p \geq 0,05$) maka dapat disimpulkan jenis kelamin tidak memiliki hubungan yang signifikan dengan tarif perjalanan penumpang saat pandemi covid-19 di Kota Parepare.

e. Hubungan Usia Dengan Penerapan Protokol Kesehatan Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare.

Tabel 4. 18 Tabulasi Silang Hubungan Usia Dengan Penerapan Protokol Kesehatan Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare. (*Sumber* : *Hasil Perhitungan spss*)

Usia	Helm Sendiri		Hand Sanitizer		Menggunakan Masker		P-Value
	F	%	F	%	F	%	
≤ 17 Tahun	5	2,5	7	3,5	0	0	0,32
≥ 17 Tahun - ≤ 25 Tahun	64	32	37	18,5	27	13,5	
≥ 25 Tahun - ≤ 33 Tahun	19	9,5	16	8	2	1	
≥ 33 Tahun - ≤ 42 Tahun	11	5,5	7	3,5	0	0	
≥ 42 Tahun - ≤ 47 Tahun	4	2	1	0,5	0	0	
Total	103	51,5	68	34	29	14,5	

Berdasarkan **tabel 4.18** dari 200 responden yang menjawab pertanyaan diantaranya usia ≤ 17 tahun, ≥ 17 tahun - ≤ 25 tahun, ≥ 25 tahun - ≤ 33 tahun, ≥ 33 tahun - ≤ 42 tahun dan ≥ 42 tahun - ≤ 47 tahun. diperoleh 5 responden berusia ≤ 17 tahun menjawab helm sendiri, 7 responden berusia ≤ 17 tahun menjawab menggunakaan handsanitizer, 0 responden berusia ≤ 17 tahun menjawab menggunakaan masker, 64 responden berusia ≥ 17 tahun - ≤ 25 tahun menjawab helm sendiri, 37 responden berusia ≥ 17 tahun - ≤ 25 tahun menjawab menggunakan handsanitizer, 27 responden berusia ≥ 17 tahun - ≤ 25 tahun menjawab menggunakan masker, 19 responden berusia ≥ 25 tahun - ≤ 33 tahun menjawab helm sendiri, 16 responden berusia ≥ 25 tahun - ≤ 33 tahun menjawab menggunakan handsanitizer, 2 responden berusia ≥ 25 tahun - ≤ 33 tahun menjawab menggunakan handsanitizer, 11 responden berusia ≥ 33 tahun - ≤ 42 tahun menjawab helm sendiri, 7 responden berusia ≥ 33 tahun - ≤ 42 tahun menjawab menggunakan handsanitizer, 0 responden berusia ≥ 33 tahun - ≤ 42 tahun menjawab menggunakan masker, 4 responden berusia ≥ 42 tahun - ≤ 47

tahun menjawab helm sendiri, 1 responden berusia ≥ 42 tahun - ≤ 47 tahun menjawab menggunakan handsanitizer, 0 responden berusia ≥ 42 tahun - ≤ 47 tahun menjawab menggunakan masker.

Berdasarkan hasil analisis uji statistik *Chi square* diperoleh *p-value* 0,32 (p ≥ 0,05) maka dapat disimpulkan usia tidak memiliki hubungan yang signifikan dengan penerapan protokol kesehatan saat pandemi covid-19 di Kota Parepare.

f. Hubungan Usia Dengan Jarak Perjalanan Penumpang Saat Pandemi Covid-19 di di Kota Parepare.

Tabel 4. 19 Tabulasi Silang Hubungan Usia Dengan Jarak Perjalanan Penumpang Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare. (*Sumber* : *Hasil Perhitungan spss*)

Usia	≤ 5 km		≥ 5 km - ≤ 10 km		≥ 10 km - ≤ 15 km		≥ 15 km - ≤ 20 km		P-Value
	F	%	F	%	F	%	F	%	
≤ 17 Tahun	3	1,5	6	3	1	0,5	2	1	0,275
≥ 17 Tahun - ≤ 25 Tahun	31	15,5	55	27,5	37	18,5	5	2,5	
≥ 25 Tahun - ≤ 33 Tahun	12	6	17	8,5	7	3,5	1	0,5	
≥ 33 Tahun - ≤ 42 Tahun	2	1	11	5,5	4	2	1	0,5	
≥ 42 Tahun - ≤ 47 Tahun	3	1,5	2	1	0	0	0	0	
Total	51	25,5	91	45,5	49	24,5	9	4,5	

Berdasarkan **tabel 4.19** dari 200 responden yang menjawab pertanyaan diantaranya usia ≤ 17 tahun, ≥ 17 tahun - ≤ 25 tahun, ≥ 25 tahun - ≤ 33 tahun, ≥ 33 tahun - ≤ 42 tahun dan ≥ 42 tahun - ≤ 47 tahun. diperoleh 3 responden berusia ≤ 17 tahun menjawab jarak perjalanan ≤ 5 km, 6 responden berusia ≤ 17 tahun menjawab jarak perjalanan ≥ 5 km - ≤ 10 km , 1 responden berusia ≤ 17 tahun menjawab jarak perjalanan ≥ 10 km - ≤ 15 km, 2 responden berusia ≤ 17

tahun menjawab jarak perjalanan ≥ 15 km - ≤ 20 km , 31 responden berusia ≥ 17 tahun - ≤ 25 tahun menjawab jarak perjalanan ≥ 5 km, 55 responden berusia ≥ 17 tahun - ≤ 25 tahun menjawab jarak perjalanan ≥ 5 km - ≤ 10 km, 37 responden berusia ≥ 17 tahun - ≤ 25 tahun menjawab jarak perjalanan ≥ 10 km - ≤ 15 km, 5 responden berusia ≥ 17 tahun - ≤ 25 tahun menjawab jarak perjalanan ≥ 15 km - ≤ 20 km, 12 responden berusia ≥ 25 tahun - ≤ 33 tahun menjawab jarak perjalanan ≤ 5 km, 17 responden berusia ≥ 25 tahun - ≤ 33 tahun menjawab jarak perjalanan ≥ 5 km - ≤ 10 km, 7 responden berusia ≥ 25 tahun - ≤ 33 tahun menjawab jarak perjalanan ≥ 10 km - ≤ 15 km, 1 responden berusia ≥ 25 tahun - ≤ 33 tahun menjawab jarak perjalanan ≥ 15 km - ≤ 20. 2 responden berusia ≥ 33 tahun - ≤ 42 tahun menjawab jarak perjalanan ≤ 5 km, 11 responden berusia ≥ 33 tahun - ≤ 42 tahun menjawab jarak perjalanan ≥ 5 km - ≤ 10 km, 4 responden berusia ≥ 33 tahun - ≤ 42 tahun menjawab jarak perjalanan 10 km - 15 km, 1 responden berusia 34 tahun - 42 tahun menjawab jarak perjalanan ≥ 15 km - ≤ 20 km, 3 responden berusia ≥ 42 tahun - ≤ 47 tahun menjawab jarak perjalanan ≤ 5 km, 2 responden berusia ≤ 42 tahun - ≥ 47 tahun menjawab jarak perjalanan ≥ 5 km - ≤ 10 km, 0 responden berusia ≥ 42 tahun - ≤ 47 tahun menjawab jarak perjalanan ≥ 10 km - ≤ 15 km, 0 responden berusia ≥ 42 tahun - ≤ 47 tahun menjawab jarak perjalanan ≥ 15 km - ≤ 20 km.

Berdasarkan hasil analisis uji statistik *Chi square* diperoleh *p-value* 0,275 (p ≥ 0,05) maka dapat disimpulkan usia tidak memiliki hubungan yang signifikan dengan jarak perjalanan penumpang saat pandemi covid-19 di Kota Parepare.

g. Hubungan Usia Dengan Penerapan Protokol Kesehatan Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare.

Tabel 4. 20 Tabulasi Silang Hubungan Usia Dengan Penerapan Protokol Kesehatan Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare. (*Sumber* : *Hasil Perhitungan spss*)

Penenrapan Protokol Kesehatan Saat Pandemi Covid-19 Di Kota Parepare					
Usia	**Iya**		**Tidak**		***P*-Value**
	F	**%**	**F**	**%**	
≤ 17 Tahun	5	2,5	7	3,5	0,032
≥ 17 Tahun - ≤ 25 Tahun	64	32	37	18,5	
≥ 25 Tahun - ≤ 33 Tahun	19	9,5	16	8	
≥ 33 Tahun - ≤ 42 Tahun	11	5,5	7	3,5	
≥ 42 Tahun - ≤ 47 Tahun	4	2	1	0,5	
Total	103	51,5	68	34	

Berdasarkan **tabel 4.20** dari 200 responden yang menjawab pertanyaan diantaranya usia ≤ 17 tahun, ≥ 17 tahun - ≤ 25 tahun, ≥ 25 tahun - ≤ 33 tahun, ≥ 33 tahun - ≤ 42 tahun dan ≥ 42 tahun - ≤ 47 tahun. diperoleh 5 responden berusia ≤ 17 tahun menjawab terdapat pengadaan protokol kesehatan pada transportasi yang digunakan, 7 responden berusia ≤ 17 tahun menjawab menjawab tidak terdapat pengadaan protokol kesehatan pada transportasi yang digunakan, 64 responden berusia ≥ 17 tahun - ≤ 25 tahun menjawab terdapat pengadaan protokol kesehatan pada transportasi yang digunakan, 37 responden berusia ≥ 17 tahun - ≤ 25 tahun menjawab tidak terdapat pengadaan protokol kesehatan pada transportasi yang digunakan, 19 responden berusia ≥ 25 tahun - ≤ 33 tahun menjawab terdapat pengadaan protokol kesehatan pada transportasi yang digunakan, 16 responden berusia ≥ 25 tahun - ≤ 33 tahun menjawab tidak terdapat pengadaan protokol kesehatan pada transportasi yang digunakan, 11 responden berusia ≥ 33 tahun - ≤ 42 tahun menjawab terdapat pengadaan protokol kesehatan pada transportasi yang

digunakan, 7 responden berusia ≥ 33 tahun - ≤ 42 tahun menjawab tidak terdapat pengadaan protokol kesehatan pada transportasi yang digunakan, 4 responden berusia ≥ 42 tahun - ≤ 47 tahun menjawab terdapat pengadaan protokol kesehatan pada transportasi yang digunakan, 1 responden berusia ≥ 42 tahun - ≤ 47 tahun menjawab tidak terdapat pengadaan protokol kesehatan pada transportasi yang digunakan.

Berdasarkan hasil analisis uji statistik *Chi square* diperoleh *p-value* 0,032 (p < 0,05) maka dapat disimpulkan usia memiliki hubungan yang signifikan dengan pengadaan protokol kesehatan saat pandemi covid-19 di Kota Parepare.

h. Hubungan Usia Dengan Keamanan Penumpang Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare.

Tabel 4. 21 Tabulasi Silang Hubungan Usia Dengan Keamanan Penumpang Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare (*Sumber* : *Hasil Perhitungan spss*)

Usia	Mengenal Draiver		Kondisi fisik Kendaraan		Penguasaan Kendaraan		Penerapan Protokol Kesehatan		P-Value
	F	%	F	%	F	%	F	%	
≤ 17 Tahun	4	2	5	2,5	3	1,5	0	0	0,275
17 Tahun - ≤ 25 Tahun	29	14,5	47	23,5	44	22	8	4	
≥ 25 Tahun - ≤ 33 Tahun	8	4	17	8,5	12	6	0	0	
≥ 33 Tahun - ≤ 42 Tahun	6	3	6	7,9	6	3	0	0	
≥ 42 Tahun - ≤ 47 Tahun	3	1,5	1	0,5	1	0,5	0	0	
Total	50	25	76	38	66	33	8	4	

Berdasarkan **tabel 4.21** dari 200 responden yang menjawab pertanyaan diantaranya usia ≤ 17 tahun, ≥ 17 tahun - ≤ 25 tahun, ≥ 25 tahun - ≤ 33 tahun, ≥ 33 tahun - ≤ 42 tahun, dan ≥ 42 tahun - ≤ 47 tahun. diperoleh 4 responden

berusia ≤ 17 tahun menjawab mengenal driver, 5 responden berusia ≤ 17 tahun menjawab kondisi fisik kendaraan, 3 responden berusia ≤ 17 tahun menjawab penguasaan kendaraan, 0 responden berusia ≤ 17 tahun menjawab penerapan protokol, 29 responden berusia ≥ 17 tahun - ≤ 25 tahun menjawab mengenal driver, 47 responden berusia ≥ 17 tahun - ≤ 25 tahun menjawab kondisi fisik kendaraan, 44 responden berusia ≥ 17 tahun - ≤ 25 tahun menjawab penguasaan kendaraan, 8 responden berusia ≥ 17 tahun - ≤ 25 tahun menjawab penerapan protokol, 8 responden berusia ≥ 25 tahun - ≤ 33 tahun menjawab mengenal driver, 17 responden berusia ≥ 25 tahun - ≤ 33 tahun menjawab kondisi fisik kendaraan, 12 responden berusia ≥ 25 tahun - ≤ 33 tahun menjawab penguasaan kendaraan, 0 responden berusia ≥ 25 tahun - ≤ 33 tahun menjawab penerapan protokol, 6 responden berusia ≥ 33 tahun - ≤ 42 tahun menjawab mengenal driver, 6 responden berusia ≥ 33 tahun - ≤ 42 tahun menjawab kondisi fisik kendaraan, 6 responden berusia ≥ 33 tahun - ≤ 42 tahun menjawab penguasaan kendaraan, 0 responden berusia ≥ 33 tahun - ≤ 42 tahun menjawab penerapan protokol, 3 responden berusia ≥ 42 tahun - ≤ 47 tahun menjawab mengenal driver, 1 responden berusia ≥ 42 tahun - ≤ 47 tahun menjawab kondisi fisik kendaraan, 1 responden berusia ≥ 42 tahun - ≤ 47 tahun menjawab penguasaan kendaraan, 0 responden berusia ≥ 42 tahun - ≤ 47 tahun menjawab penerapan protokol.

Berdasarkan hasil analisis uji statistik *Chi square* diperoleh *p-value* 0,612 (p < 0,05) maka dapat disimpulkan usia tidak memiliki hubungan yang signifikan dengan keamanan penumpang saat pandemi covid-19 di Kota Parepare.

i. Hubungan Pendidikan Dengan Jarak Perjalanan Penumpang Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare.

Tabel 4. 22 Tabulasi Silang Hubungan Pendidikan Dengan Jarak Perjalanan Penumpang Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare. (*Sumber* : *Hasil Perhitungan spss*)

Pendidikan	≤ 5 km		≥ 5 km - ≤ 10 km		≥ 10 km - ≤ 15 km		≥ 15 km - ≤ 20 km		P-Value
	F	%	F	%	F	%	F	%	
SMP	3	1,5	9	4,5	4	2	2	1	0,409
SMA	15	7,5	35	17,5	24	12	3	1,5	
D1,D2 dan D3	17	8,5	22	11	13	6,5	3	1,5	
S1	16	8	25	12,5	8	4	1	0,5	
Total	51	25,5	91	45,5	49	24,5	9	4,5	

Berdasarkan **tabel 4.22** dari 200 responden yang menjawab pertanyaan diantaranya berpendidikan SMP, SMA, D1/D2/D3, dan S1, diperoleh 3 responden berpendidikan SMP menjawab jarak perjalanan ≤ 5 km, 9 responden berpendidikan SMP menjawab jarak perjalanan ≥ 5 km - ≤ 10km, 4 responden berpendidikan SMP menjawab jarak perjalanan ≥ 10 km - ≤ 15km, 2 responden berpendidikan SMP menjawab jarak perjalanan ≥ 15 km - ≤ 20km, 15 responden berpendidikan SMA menjawab jarak perjalanan ≤ 5 km, 35 responden berpendidikan SMA menjawab jarak perjalanan ≥ 5 km - ≤ 10km, 24 responden berpendidikan SMA menjawab jarak perjalanan ≥ 10 km - ≤ 15km, 3 responden berpendidikan SMA menjawab jarak perjalanan ≥ 15 km - ≤ 20 km, 17 responden berpendidikan D1/D2/D3 menjawab jarak perjalanan ≤ 5 km, 22 responden berpendidikan D1/D2/D3 menjawab jarak perjalanan ≥ 5 km - ≤ 10 km, 13 responden berpendidikan D1/D2/D3 menjawab jarak perjalanan ≥ 10 km - ≤ 15km, 3 responden berpendidikan D1/D2/D3 menjawab jarak perjalanan ≥ 15 km - ≤ 20 km, 16 responden berpendidikan S1 menjawab jarak perjalanan ≤ 5 km, 25

responden berpendidikan S1 menjawab jarak perjalanan ≥ 5 km - ≤ 10 km, 8 responden berpendidikan S1 menjawab jarak perjalanan ≥ 10 km - ≤ 15 km, 1 responden berpendidikan S1 menjawab jarak perjalanan ≥ 15 km - ≤ 20 km.

Berdasarkan hasil analisis uji statistik *Chi square* diperoleh *p-value* 0,409 (p ≥ 0,05) maka dapat disimpulkan pendidikan tidak memiliki hubungan yang signifikan dengan jarak perjalanan penumpang saat pandemi covid-19 di Kota Parepare.

j. Hubungan Pendidikan Dengan Pengadaan Protokol Kesehatan Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare.

Tabel 4. 23 Tabulasi Silang Hubungan Pendidikan Dengan Pengadaan Protokol Kesehatan Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare. (*Sumber* : *Hasil Perhitungan spss*)

Pengadaan Protokol Kesehatan Saat Pandemi Covid-19 Di Kota Parepare					
Pendidikan	**Iya**		**Tidak**		***P*-Value**
	F	**%**	**F**	**%**	
SMP	11	5,5	7	3,5	0,201
SMA	38	19	39	19,5	
D1,D2 dan D3	20	10	35	17,5	
S1	20	10	30	15	
Total	89	44,5	111	55,5	

Berdasarkan **tabel 4.23** dari 200 responden yang menjawab pertanyaan diantaranya berpendidikan SMP, SMA, D1/D2/D3 dan S1, diperoleh 11 responden berpendidikan SMP menjawab terdapat protokol, 7 responden berpendidikan SMP menjawab tidak terdapat protokol, 38 responden berpendidikan SMA menjawab terdapat protokol, 39 responden berpendidikan SMA menjawab tidak terdapat protokol, 20 responden berpendidikan D1/D2/D3 menjawab terdapat protokol, 35 responden berpendidikan D1/D2/D3 menjawab

tidak terdapat protokol, 20 responden berpendidikan S1 menjawab terdapat protokol, 30 responden berpendidikan S1 menjawab tidak terdapat protokol.

Berdasarkan hasil analisis uji statistik *Chi square* diperoleh *p-value* 0,201 (p ≥0,05) maka dapat disimpulkan pendidikan tidak memiliki hubungan yang signifikan dengan pengadaan protokol kesehatan saat pandemi covid-19 di Jakarta Timur.

k. Hubungan Pendidikan Dengan Kemudahan Mendapatkan Moda Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare.

Tabel 4.24 Tabulasi Silang Hubungan Pendidikan Dengan Kemudahan Mendapatkan Moda Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare. (*Sumber* : *Hasil Perhitungan spss*)

Pendidikan	Sangat Mudah Ditemui		Mudah Ditemui		Jarang Ditemui		Sangat Sulit Ditemui		P-Value
	F	%	F	%	F	%	F	%	
SMP	3	1,5	10	5	5	2,5	0	0	0,689
SMA	17	8,5	29	14,5	30	15	1	0,5	
D1,D2 dan D3	14	7	20	10	20	10	1	0,5	
S1	9	4,5	27	13,5	14	7	0	0	
Total	43	21,5	86	43	69	34,5	2	1	

Berdasarkan **tabel 4.24** dari 200 responden yang menjawab pertanyaan diantaranya berpendidikan SMP, SMA, D1/D2/D3,dan S1, 3 diperoleh responden berpendidikan SMP menjawab moda transportasi sangat mudah ditemui, 10 responden berpendidikan SMP menjawab moda transportasi mudah ditemui, 5 responden berpendidikan SMP menjawab moda transportasi jarang ditemui, 0 responden berpendidikan SMP menjawab moda transportasi sangat sulit ditemui, 17 responden berpendidikan SMA menjawab moda transportasi sangat mudah ditemui, 29 responden berpendidikan SMA menjawab moda transportasi mudah ditemui, 30 responden berpendidikan SMA menjawab moda transportasi jarang

ditemui, 1 responden berpendidikan SMA menjawab moda transportasi sangat sulit ditemui, 14 responden berpendidikan D1/D2/D3 menjawab moda transportasi sangat mudah ditemui, 20 responden berpendidikan D1/D2/D3 menjawab moda transportasi mudah ditemui, 20 responden berpendidikan D1/D2/D3 menjawab moda transportasi jarang ditemui, 1 responden berpendidikan D1/D2/D3 menjawab moda transportasi sangat sulit ditemui, 9 responden berpendidikan S1 menjawab moda transportasi sangat mudah ditemui, 27 responden berpendidikan S1 menjawab moda transportasi mudah ditemui, 14 responden berpendidikan S1 menjawab moda transportasi jarang ditemui, 0 responden berpendidikan S1 menjawab moda transportasi sangat sulit ditemui.

Berdasarkan hasil analisis uji statistik *Chi square* diperoleh *p-value* 0, 689 ($p \geq 0,05$) maka dapat disimpulkan pendidikan tidak memiliki hubungan yang signifikan dengan kemudahan angkut penumpang saat pandemi covid-19 di Kota Parepare.

l. Hubungan Pendidikan Dengan Penerapan Protokol Kesehatan Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare.

Tabel 4. 25 Tabulasi Silang Hubungan Pendidikan Dengan Penerapan Protokol Kesehatan Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare. (*Sumber* : *Hasil Perhitungan spss*)

Pendidikan	Helm Sendiri		Hand Senitizer		Menggunakan Masker		P-Value
	F	%	F	%	F	%	
SMP	10	5	8	4	0	0	0,069
SMA	39	19,5	23	11,5	15	7,5	
D1,D2 dan D3	33	16,5	19	9,5	3	1,5	
S1	21	10,5	18	9	11	5,5	
Total	103	51,5	68	34	29	14,5	

Berdasarkan **Tabel 4.25** dari 200 responden yang menjawab pertanyaan diantaranya berpendidikan SMP, SMA, D1/D2/D3 dan, S1, diperoleh 10 responden

berpendidikan SMP menjawab helm sendiri, 8 responden berpendidikan SMP menjawab menggunakan handsanitizer, 0 responden berpendidikan SMP menjawab menggunakan masker, 39 responden berpendidikan SMA menjawab helm sendiri, 23 responden berpendidikan SMA menjawab menggunakan handsanitizer, 15 responden berpendidikan SMA menjawab menggunakan masker, 33 responden berpendidikan D1/D2/D3 menjawab helm sendiri, 19 responden berpendidikan D1/D2/D3 menjawab menggunakan handsanitizer, 3 responden berpendidikan D1/D2/D3 menjawab menggunakan masker, 21 responden berpendidikan S1 menjawab helm sendiri, 18 responden berpendidikan S1 menjawab menggunakan handsanitizer, 11 responden berpendidikan S1 menjawab menggunakan masker,

Berdasarkan hasil analisis uji statistik *Chi square* diperoleh *p-value* 0,069 ($p \geq 0,05$) maka dapat disimpulkan pendidikan tidak memiliki hubungan yang signifikan dengan penerapan protokol kesehatan saat pandemi covid-19 di Kota Parepare.

m. Hubungan Pekerjaan Dengan Tarif Perjalanan Penumpang Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare..

Tabel 4. 26 Tabulasi Silang Hubungan Pekerjaan Dengan Dengan Tarif Perjalanan Penumpang Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare. (*Sumber* : *Hasil Perhitungan spss*)

Pekerjaan	Cukup Murah		Murah		Cukup Mahal		Mahal		P-Value
	F	%	F	%	F	%	F	%	
Pelajar/Mahasiswa	21	10,5	35	17,5	21	10,5	4	2	0,925
PNS/TNI/POLRI	4	2	10	5	5	2,5	0	0	
Dagang	13	6,5	11	5,5	6	3	0	0	
Sopir/Jasa Angkutan	2	1	3	1,5	2	1	0	0	
Karyawan Swasta	7	3,5	10	5	7	3,5	0	0	
Buruh	12	6	17	8,5	9	4,5	1	0,5	
Total	59	29,5	86	43	50	25,5	5	2,5	

Berdasarkan **Tabel 4.26** dari 200 responden yang menjawab pertanyaan diantaranya memiliki pekerjaan pelajar/mahasiswa, PNS/TNI/POLRI, pedagang, sopir/jasa angkutan, karyawan swasta dan buruh, , diperoleh 21 responden dengan pekerjan pelajar/mahasiswa menjawab tarif cukup murah, 35 responden dengan pekerjan pelajar/mahasiswa menjawab tarif murah, 21 responden dengan pekerjan pelajar/mahasiswa menjawab tarif cukup mahal, 4 responden dengan pekerjan pelajar/mahasiswa menjawab tarif mahal, 4 responden dengan pekerjan PNS/TNI/POLRI menjawab tarif cukup murah, 10 responden dengan pekerjan PNS/TNI/POLRI menjawab tarif murah, 5 responden dengan pekerjan PNS/TNI/POLRI menjawab tarif cukup mahal, 0 responden dengan pekerjan PNS/TNI/POLRI menjawab tarif mahal, 13 responden dengan pekerjan pedagang menjawab tarif cukup murah, 11 responden dengan pekerjan pedagang menjawab tarif murah, 6 responden dengan pekerjan pedagang menjawab tarif cukup mahal, 0 responden dengan pekerjan pedagang menjawab tarif mahal, 2 responden dengan pekerjan supir/jasa angkutan menjawab tarif cukup murah, 3 responden dengan pekerjan sopir/jasa angkutan menjawab tarif murah, 2 responden dengan pekerjan sopir/jasa angkutan menjawab tarif cukup mahal, 0 responden dengan pekerjan supir/jasa angkutan menjawab tarif mahal, 7 responden dengan pekerjan karyawan swasta menjawab tarif cukup murah, 10 responden dengan pekerjan karyawan swasta menjawab tarif murah, 7 responden dengan pekerjan karyawan swasta menjawab tarif cukup mahal, 0 responden dengan pekerjan karyawan swasta menjawab tarif mahal, 12 responden dengan pekerjan buruh menjawab tarif cukup murah, 17 responden dengan pekerjan buruh menjawab tarif murah, 9

responden dengan pekerjan buruh menjawab tarif cukup mahal, 1 responden dengan pekerjan buruh menjawab tarif mahal.

Berdasarkan hasil analisis uji statistik *Chi square* diperoleh *p-value* 0,925 (p ≥ 0,05) maka dapat disimpulkan pekerjaan tidak memiliki hubungan yang signifikan dengan tarif angkut penumpang saat pandemi covid-19 di Kota Parepare.

n. Hubungan Pekerjaan Dengan Kenyamanan Penumpang Saat Pandemi Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare.

Tabel 4. 27 Tabulasi Silang Hubungan Pekerjaan Dengan Kenyamanan Penumpang Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare. (*Sumber* : *Hasil Perhitungan spss*)

Pekerjaan	Komunikasi Draiver		Kebersihan Kendaraan		Kondisi Fisik Kendaraan		Kebersihan Draiver		P-Value
	F	%	F	%	F	%	F	%	
Pelajar/Mahasiswa	22	11	29	14,5	23	11,5	7	3,5	0,841
PNS/TNI/POLRI	4	2	6	3	8	4	1	0,5	
Dagang	5	2,5	12	6	11	5,5	2	1	
Sopir/Jasa Angkutan	1	0,5	1	0,5	4	2	1	0,5	
Karyawan Swasta	4	2	8	4	8	4	4	2	
Buruh	9	4,5	9	4,5	17	8,5	4	2	
Total	45	22,5	65	32,5	71	35,5	19	9,5	

Berdasarkan **tabel 4.27** dari 200 responden yang menjawab pertanyaan diantaranya memiliki pekerjaan pelajar/mahasiswa, PNS/TNI/POLRI, pedagang, sopir/jasa angkutan , karyawan swasta,dan buruh, 22 diperoleh responden dengan pekerjaan pelajar/mahasiswa menjawab komunikasi driver, 29 responden dengan pekerjaan pelajar/mahasiswa menjawab kebersihan kendaraan, 23 responden dengan pekerjaan pelajar/mahasiswa menjawab penguasaan kendaraan, 7 responden dengan pekerjaan pelajar/mahasiswa menjawab kebersihan driver, 4 responden dengan pekerjaan PNS/TNI/POLRI menjawab komunikasi driver, 6

responden dengan pekerjaan PNS/TNI/POLRI menjawab kebersihan kendaraan, 8 responden dengan pekerjaan PNS/TNI/POLRI menjawab penguasaan kendaraan, 1 responden dengan pekerjaan PNS/TNI/POLRI menjawab kebersihan driver, 5 responden dengan pekerjaan pedagang menjawab komunikasi driver, 12 responden dengan pekerjaan pedagang menjawab kebersihan kendaraan, 11 responden dengan pekerjaan pedagang menjawab penguasaan kendaraan, 2 responden dengan pekerjaan pedagang menjawab kebersihan driver, 1 responden dengan pekerjaan sopir/jasa angkutan menjawab komunikasi driver, 1 responden dengan pekerjaan sopir/jasa angkutan menjawab kebersihan kendaraan, 4 responden dengan pekerjaan sopir/jasa angkutan menjawab penguasaan kendaraan, 1 responden dengan pekerjaan sopir/jasa angkutan menjawab kebersihan driver, 4 responden dengan pekerjaan karyawan swasta menjawab komunikasi driver, 8 responden dengan pekerjaan karyawan swasta menjawab kebersihan kendaraan, 8 responden dengan pekerjaan karyawan swasta menjawab penguasaan kendaraan, 4 responden dengan pekerjaan karyawan swasta menjawab kebersihan driver, 9 responden dengan pekerjaan buruh menjawab komunikasi driver, 9 responden dengan pekerjaan buruh menjawab kebersihan kendaraan, 17 responden dengan pekerjaan buruh menjawab penguasaan kendaraan, 4 responden dengan pekerjaan buruh menjawab kebersihan driver.

Berdasarkan hasil analisis uji statistik *Chi square* diperoleh *p-value* 0,841 ($p \geq 0,05$) maka dapat disimpulkan pekerjaan Tidak memiliki hubungan yang signifikan dengan kenyamanan penumpang saat pandemi covid-19 di Kota Parepare.

o. Hubungan Pekerjaan Dengan Pengadaan Protokol Kesehatan Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare.

Tabel 4. 28 Tabulasi Silang Hubungan Pekerjaan Dengan Pengadaan Protokol Kesehatan Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare. (*Sumber* : *Hasil Perhitungan spss*)

Pengadaan Protokol Kesehatan Saat Pandemi Covid-19 Di Kota Parepare					
Pekerjaan	**Iya**		**Tidak**		***P*-Value**
	F	**%**	**F**	**%**	
Pelajar / Mahasiswa	36	18	45	22,5	0,182
PNS / TNI / POLRI	7	3,5	12	6	
Dagang	18	9	12	6	
Sopir / Jasa angkutan	4	2	3	1,5	
Karyawan swasta	6	3	18	9	
Buruh	18	9	21	10,5	
Total	89	44,5	111	55,5	

Berdasarkan **tabel 4.28** dari 200 responden yang menjawab pertanyaan diantaranya memiliki pekerjaan pelajar/mahasiswa, PNS/TNI/POLRI, sopir/jasa angkutan, karyawan swasta, dan buruh, diperoleh 36 responden dengan pekerjaan pelajar/mahasiswa menjawab terdapat pengadaan protokol kesehatan, 45 responden dengan pekerjaan pelajar/mahasiswa menjawab tidak terdapat pengadaan protokol kesehatan, 7 responden dengan pekerjaan PNS/TNI/POLRI menjawab terdapat pengadaan protokol kesehatan, 12 responden dengan pekerjaan PNS/TNI/POLRI menjawab tidak terdapat pengadaan protokol kesehatan, 18 responden dengan pekerjaan pedagang menjawab terdapat pengadaan protokol kesehatan, 12 responden dengan pekerjaan pedagang menjawab tidak terdapat pengadaan protokol kesehatan, 4 responden dengan pekerjaan sopir/jasa angkutan menjawab terdapat pengadaan protokol kesehatan, 3 responden dengan pekerjaan sopir/jasa angkutan menjawab tidak terdapat pengadaan protokol kesehatan, 6 responden dengan pekerjaan karyawan swasta

menjawab terdapat pengadaan protokol kesehatan, 18 responden dengan pekerjaan karyawan swasta menjawab terdapat pengadaan protokol kesehatan, 18 responden dengan pekerjaan buruh menjawab terdapat pengadaan protokol kesehatan, 21 responden dengan pekerjaan buruh menjawab tidak terdapat pengadaan protokol kesehatan.

Berdasarkan hasil analisis uji statistik *Chi square* diperoleh *p-value* 0,182 (p ≥ 0,05) maka dapat disimpulkan pekerjaan tidak memiliki hubungan yang signifikan dengan pengadaan protokol kesehatan saat pandemi covid-19 di Kota Parepare.

p. Hubungan Pekerjaan Dengan Penerapan Protokol Kesehatan Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare.

Tabel 4. 29 Tabulasi Silang Hubungan Pekerjaan Dengan Penerapan Protokol Kesehatan Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare. (*Sumber* : *Hasil Perhitungan spss*)

Pekerjaan	Helm Sendiri		Hand Senitizer		Pengguna Masker		P-Value
	F	%	F	%	F	%	
Pelajar/Mahasiswa	39	19,5	23	11,5	19	9,5	0,011
PNS/TNI/POLRI	12	6	5	2,5	2	1	
Dagang	15	7,5	15	7,5	0	0	
Sopir/Jasa Angkutan	4	2	3	1,5	0	0	
Karyawan Swasta	10	5	7	3,5	7	3,5	
Buruh	23	11,5	15	7,5	1	0,5	
Total	103	51,5	68	34	29	14,5	

Berdasarkan **tabel 4.29** dari 200 responden yang menjawab pertanyaan diantaranya memiliki pekerjaan pelajar/mahasiswa, PNS/TNI/POLRI, pedagang, sopir/jasa angkutan, karyawan swasta, dan buruh. diperoleh 39 responden dengan pekerjaan pelajar/mahasiswa menjawab helm sendiri, 23 responden dengan pekerjaan pelajar/mahasiswa menjawab menggunakan menggunakan

handsanitizer, 19 responden dengan pekerjaan pelajar/mahasiswa menjawab menggunakan masker, 12 responden dengan pekerjaan PNS/TNI/POLRI menjawab helm sendiri, 5 responden dengan pekerjaan PNS/TNI/POLRI menjawab menggunakan handsanitizer, 2 responden dengan pekerjaan PNS/TNI/POLRI menjawab menggunakan masker, 15 responden dengan pekerjaan pedagang menjawab helm sendiri, 15 responden dengan pekerjaan pedagang menjawab menggunakan handsanitizer, 0 responden dengan pekerjaan pedagang menjawab menggunakan masker, 4 responden dengan pekerjaan sopir/jasa angkutan menjawab helm sendiri, 3 responden dengan pekerjaan sopir/jasa angkutan menjawab menggunakan handsanitizer, 0 responden dengan pekerjaan sopir/jasa angkutan menjawab menggunakan masker, 10 responden dengan pekerjaan karyawan swasta menjawab helm sendiri, 7 responden dengan pekerjaan karyawan swasta menjawab menggunakan handsanitzer, 23 responden dengan pekerjaan buruh menjawab helm sendiri, 15 responden dengan pekerjaan buruh menjawab menggunakan handsanitizer, 1 responden dengan pekerjaan buruh menjawab menggunakan masker.

Berdasarkan hasil analisis uji statistik *Chi square* diperoleh *p-value* 0,011 ($p < 0,05$) maka dapat disimpulkan pekerjaan memiliki hubungan yang signifikan dengan penerapan protokol kesehatan saat pandemi covid-19 di Kota Parepare.

q. Hubungan Pendapatan Dengan Penerapan Protokol Kesehatan Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare.

Tabel 4. 30 Tabulasi Silang Hubungan Pendapatan Dengan Penerapan Protokol Kesehatan Pada Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare**.** (*Sumber* : *Hasil Perhitungan spss*)

Pendapatan	Helm Sendiri		Hand Senitizer		Menggunakan Masker		P-Value
	F	%	F	%	F	%	
≤ Rp 2.000.000	36	18	24	12	15	7,5	0,181
≥ Rp 2.000.000 - ≤ Rp 4.000.000	24	12	19	9,5	11	5,5	
≥ Rp 4.000.000 - ≤ Rp 6.000.000	31	15,5	20	10	3	1,5	
≥ Rp 6.000.000 - ≤ Rp 8.000.000	11	5,5	5	2,5	0	0	
≥ Rp 8.000.000 - ≤ Rp 10.000.000	1	0,5	0	0	0	0	
Total	103	51,5	68	34	29	14,5	

Berdasarkan **tabel 4.30** dari 200 responden yang menjawab pertanyaan diantaranya memiliki pendapatan ≤ Rp 2.000.000, ≥ Rp 2.000.000 - ≤ Rp 4.000.000, ≥ Rp 4.000.000 - ≤ Rp 6.000.000, ≥ Rp 6.000.000 - ≤ Rp 8.000.000,dan ≥ Rp 8.000.000 - ≤ Rp 10.000.000, diperoleh 36 responden dengan pendapatan ≤ Rp 2.000.000 menjawab helm sendiri, 24 responden dengan pendapatan ≤ Rp 2.000.000 menjawab menggunakan handsanitizer, 15 responden dengan pendapatan ≤ Rp 2.000.000 menjawab menggunakan masker, 24 responden dengan pendapatan ≥ Rp 2.000.000 - ≤ Rp 4.000.000 menjawab helm sendiri, 19 responden dengan pendapatan ≥ Rp 2.000.000 - ≤ Rp 4.000.000 menjawab menggunakan handsanitizer, 11 responden dengan pendapatan ≥ Rp 2.000.000 - ≤ Rp 4.000.000 menjawab menggunakan masker, 31 responden dengan pendapatan ≥ Rp 4.000.000 - ≤ Rp 6.000.000 menjawab helm sendiri, 20

responden dengan pendapatan ≥ Rp 4.000.000 - ≤ Rp 6.000.000 menjawab menggunakan handsanitizer, 3 responden dengan pendapatan ≥ Rp 4.000.000 - ≤ Rp 6.000.000 menjawab menggunakan masker, 11 responden dengan pendapatan ≥ Rp 6.000.000 - ≤ Rp 8.000.000 menjawab helm sendiri, 5 responden dengan pendapatan ≥ Rp 6.000.000 - ≤ Rp 8.000.000 menjawab menggunakan handsanitizer, 0 responden dengan pendapatan ≥ Rp 6.000.000 - ≤ Rp 8.000.000 menjawab menggunakan masker, 1 responden dengan pendapatan ≥ Rp 8.000.000 - ≤ Rp 10.000.000 menjawab helm sendiri, 0 responden dengan pendapatan ≥ Rp 8.000.000 - ≤ Rp 10.000.000 menjawab menggunakan handsanitizer, 0 responden dengan pendapatan ≥ Rp 8.000.000 - ≤ Rp 10.000.000 menjawab menggunakan masker.

Berdasarkan hasil analisis uji statistik *Chi square* diperoleh *p-value* 0,181 (p ≥ 0,05) maka dapat disimpulkan pendapatan tidak memiliki hubungan yang signifikan dengan penerapan protokol kesehatan saat pandemi covid-19 di Kota Parepare.

r. Hubungan Pendapatan Dengan Pengadaan Protokol Kesehatan Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare.

Tabel 4. 31 Tabulasi Silang Hubungan Pendapatan Dengan Pengadaan Protokol Kesehatan Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare. (*Sumber* : *Hasil Perhitungan spss*)

Pengadaan Protokol Kesehatan Saat Pandemi Covid-19 Di Kota Parepare					
Pendapatan	**Iya**		**Tidak**		***P*-Value**
	F	**%**	**F**	**%**	
≤ Rp 2.000.000	38	19	37	18,5	0,376
≥ Rp 2.000.000 - ≤ Rp 4.000.000	24	12	30	15	
≥ Rp 4.000.000 - ≤ Rp 6.000.000	21	10,5	33	16,5	
≥ Rp 6.000.000 - ≤ Rp 8.000.000	5	2,5	11	5,5	
≥ Rp 8.000.000 - ≤ Rp 10.000.000	1	0,5	0	0	
Total	89	44,5	111	55,5	

Berdasarkan **tabel 4.31** dari 200 responden yang menjawab pertanyaan diantaranya memiliki pendapatan ≤ Rp 2.000.000, ≥ Rp 2.000.000 - ≤ Rp 4.000.000, ≥ Rp 4.000.000 - ≤ Rp 6.000.000, ≥ Rp 6.000.000 - ≤ Rp 8.000.000, ≥ Rp 8.000.000 - ≤ Rp 10.000.000, diperoleh 38 responden dengan penghasilan ≤ Rp 2.000.000 menjawab terdapat pengadaan protokol kesehatan, 37 responden dengan penghasilan ≤ Rp 2.000.000 menjawab terdapat tidak pengadaan protokol kesehatan, 24 responden dengan penghasilan ≥ Rp 2.000.000 - ≤ Rp 4.000.000 menjawab terdapat pengadaan protokol kesehatan, 30 responden dengan penghasilan ≥ Rp 2.000.000 - ≤ Rp 4.000.000 menjawab tidak terdapat pengadaan protokol kesehatan, 21 responden dengan penghasilan ≥ Rp 4.000.000 - ≤ Rp 6.000.000 menjawab terdapat pengadaan protokol kesehatan, 33 responden dengan penghasilan ≥ Rp 4.000.000 - ≤ Rp 6.000.000 menjawab tidak terdapat pengadaan protokol kesehatan, 5 responden dengan penghasilan ≥ Rp 6.000.000 - ≤ Rp 8.000.000 menjawab terdapat pengadaan protokol kesehatan, 11 responden dengan penghasilan ≥ Rp 6.000.000 - ≤ Rp 8.000.000 menjawab tidak terdapat pengadaan protokol kesehatan, 1 responden dengan penghasilan ≥ Rp 8.000.000 - ≤ Rp 10.000.000 menjawab terdapat pengadaan protokol kesehatan, 0 responden dengan penghasilan ≤ Rp 8.000.000 - ≥ Rp 10.000.000 menjawab tidak terdapat pengadaan protokol kesehatan.

Berdasarkan hasil analisis uji statistik *Chi square* diperoleh *p-value* 0,376 (p < 0,05) maka dapat disimpulkan pendapatan memiliki hubungan yang signifikan dengan pengadaan protokol kesehatan saat pandemi covid-19 di Kota Parepare.

s. Hubungan Pendapatan Dengan Tarif Perjalanan Penumpang Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare.

Tabel 4. 32 Tabulasi Silang Hubungan Pendapatan Dengan Tarif Perjalanan Penumpang Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare. (*Sumber* : *Hasil Perhitungan spss*)

Pendapatan	Cukup Murah		Murah		Cukup Mahal		Mahal		P-Value
	F	%	F	%	F	%	F	%	
≤ Rp 2.000.000	21	10,5	33	16,5	18	9	3	1,5	0,274
≥ Rp 2.000.000 - ≤ Rp 4.000.000	13	6,5	19	9,5	20	10	2	1	
≥ Rp 4.000.000 - ≤ Rp 6.000.000	19	9,5	24	12	11	5,5	0	0	
≥ Rp 6.000.000 - ≤ Rp 8.000.000	5	2,5	10	5	1	0,5	0	0	
≥ Rp 8.000.000 - ≤ Rp 10.000.000	1	0,5	0	0	0	0	0	0	
Total	59	29,5	86	43	50	25	2,5	2,5	

Berdasarkan **tabel 4.32** dari 200 responden yang menjawab pertanyaan diantaranya memiliki pendapatan ≤ Rp 2.000.000, ≥ Rp 2.000.000 - ≤ Rp 4.000.000, ≥ Rp 4.000.000 - ≤ Rp 6.000.000, ≥ Rp 6.000.000 - ≤ Rp 8.000.000, ≥ Rp 8.000.000 - ≤ Rp 10.000.000, diperoleh 21 responden dengan penghasilan ≤ Rp 2.000.000 menjawab tarif cukup murah, 33 responden dengan penghasilan ≤ Rp 2.000.000 menjawab tarif murah, 18 responden dengan penghasilan ≤ Rp 2.000.000 menjawab tarif cukup mahal, 3 responden dengan penghasilan ≤ Rp 2.000.000 menjawab tarif mahal, 13 responden dengan penghasilan ≥ Rp 2.000.000 - ≤ Rp 4.000.000 menjawab tarif cukup murah, 19 responden dengan penghasilan ≥ Rp 2.000.000 - ≤ Rp 4.000.000 menjawab tarif murah, 20 responden dengan penghasilan ≥ Rp 2.000.000 - ≤ Rp 4.000.000 menjawab tarif cukup mahal, 2 responden dengan penghasilan ≥ Rp 2.000.000 - ≤ Rp 4.000.000

menjawab tarif mahal, 19 responden dengan penghasilan ≥ Rp 4.000.000 - ≤ Rp 6.000.000 menjawab tarif cukup murah, 24 responden dengan penghasilan ≥ Rp 4.000.000 - ≤ Rp 6.000.000 menjawab tarif murah, 11 responden dengan penghasilan ≥ Rp 4.000.000 - ≤ Rp 6.000.000 menjawab tarif cukup mahal, 0 responden dengan penghasilan ≥ Rp 4.000.000 - ≤ Rp 6.000.000 menjawab tarif mahal, 5 responden dengan penghasilan ≥ Rp 6.000.000 - ≤ Rp 8.000.000 menjawab tarif cukup murah, 10 responden dengan penghasilan ≥ Rp 6.000.000 - ≤ Rp 8.000.000 menjawab tarif murah, 1 responden dengan penghasilan ≥ Rp 6.000.000 - ≤ Rp 8.000.000 menjawab tarif cukup mahal, 0 responden dengan penghasilan ≥ Rp 6.000.000 - ≤ Rp 8.000.000 menjawab tarif mahal, 1 responden dengan penghasilan ≥ Rp 8.000.000 - ≤ Rp 10.000.000 menjawab tarif cukup murah, 0 responden dengan penghasilan ≥ Rp 8.000.000 - ≤ Rp 10.000.000 menjawab tarif murah, 0 responden dengan penghasilan ≥ Rp 8.000.000 - ≤ Rp 10.000.000 menjawab tarif cukup mahal, 0 responden dengan penghasilan ≥ Rp 8.000.000 - ≤ Rp 10.000.000 menjawab tarif mahal.

Berdasarkan hasil analisis uji statistik *Chi square* diperoleh *p-value* 0,274 (p < 0,05) maka dapat disimpulkan pendapatan tidak memiliki hubungan yang signifikan dengan tarif angkut penumpang saat pandemi covid-19 di Kota Parepare.

t. Hubungan Pendapatan Dengan Jarak Perjalanan Penumpang Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare.

Tabel 4. 33 Tabulasi Silang Hubungan Pendapatan Dengan Jarak Perjalanan Penumpang Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare. (*Sumber* : *Hasil Perhitungan spss*)

Pendapatan	≤ 5 km		≥ 5 km - ≤ 10 km		≥ 10 km - ≤ 15 km		≥ 15 km - ≤ 20 km		P-Value
	F	%	F	%	F	%	F	%	
≤ Rp 2.000.000	15	7,5	32	16	22	11	6	3	0,743
≥ Rp 2.000.000 - ≤ Rp 4.000.000	17	8,5	23	11,5	12	6	2	1	
≥ Rp 4.000.000 - ≤ Rp 6.000.000	15	7,5	26	13	12	6	1	0,5	
≥ Rp 6.000.000 - ≤ Rp 8.000.000	4	2	9	4,5	3	1,5	0	0	
≥ Rp 8.000.000 - ≤ Rp 10.000.000	0	0	1	0,5	0	0	0	0	
Total	51	25,5	91	45,5	49	24,5	9	4,5	

Berdasarkan **tabel 4.33** dari 200 responden yang menjawab pertanyaan diantaranya memiliki pendapatan ≤ Rp 2.000.000, ≥ Rp 2.000.000 - ≤ Rp 4.000.000, ≥ Rp 4.000.000 - ≤ Rp 6.000.000, ≥ Rp 6.000.000 - ≤ Rp 8.000.000, ≥ Rp 8.000.000 - ≤ Rp 10.000.000, diperoleh 15 responden dengan penghasilan ≤ Rp 2.000.000 menjawab jarak perjalanan ≤ 5 km, 32 responden dengan penghasilan ≤ Rp 2.000.000 menjawab jarak perjalanan ≥ 5 km - ≤ 10 km, 22 responden dengan penghasilan ≥ Rp 2.000.000 menjawab jarak perjalanan ≥ 10 km - ≤ 15 km, 6 responden dengan penghasilan ≤ Rp 2.000.000 menjawab jarak perjalanan ≥ 15 km - ≤ 20 km, 15 responden dengan penghasilan ≥ Rp 4.000.000 - ≤ Rp 6.000.000 menjawab jarak perjalanan ≤ 5 km, 26 responden dengan penghasilan ≥ Rp 4.000.000 - ≤ Rp 6.000.000 menjawab jarak perjalanan ≥ 5 km - ≤ 10 km, 12 responden dengan penghasilan ≥ Rp 4.000.000 - ≤ Rp 6.000.000

menjawab jarak perjalanan ≥ 10 km - ≤ 15 km, 1 responden dengan penghasilan ≥ Rp 4.000.000 - ≤ Rp 6.000.000 menjawab jarak perjalanan ≥ 15 km - ≤ 20 km, 4 responden dengan penghasilan ≥ Rp 6.000.000 - ≤ Rp 8.000.000 menjawab jarak perjalanan ≥ 5 km, 9 responden dengan penghasilan ≥ Rp 6.000.000 - ≤ Rp 8.000.000 menjawab jarak perjalanan ≥ 5 km - ≤ 10 km, 3 responden dengan penghasilan ≥ Rp 6.000.000 - ≤ Rp 8.000.000 menjawab jarak perjalanan ≥ 10 km - ≤ 15 km, 0 responden dengan penghasilan ≥ Rp 6.000.000 - ≤ Rp 8.000.000 menjawab jarak perjalanan ≥ 15 km - ≤ 20 km, 0 responden dengan penghasilan ≥ Rp 8.000.000 - ≤ Rp 10.000.000 menjawab jarak perjalanan ≤ 5 km, 1 responden dengan penghasilan ≥ Rp 8.000.000 - ≤ Rp 10.000.000 menjawab jarak perjalanan ≥ 5 km - ≤ 10 km, 0 responden dengan penghasilan ≥ Rp 8.000.000 - ≤ Rp 10.000.000 menjawab jarak perjalanan ≥ 10 km - ≤ 15 km, 0 responden dengan penghasilan ≥ Rp 8.000.000 - ≤ Rp 10.000.000 menjawab jarak perjalanan ≥ 15 km - ≤ 20 km.

Berdasarkan hasil analisis uji statistik *Chi square* diperoleh *p-value* 0,743 (p ≥ 0,05) maka dapat disimpulkan pendapatan tidak memiliki hubungan yang signifikan dengan jarak perjalanan penumpang saat pandemi covid-19 di Kota Parepare.

u. Hubungan Tarif Dengan Jarak Perjalanan Penumpang Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare.

Tabel 4. 34 Tabulasi Silang Hubungan Tarif Dengan Jarak Perjalanan Penumpang Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare. (*Sumber* : *Hasil Perhitungan spss*)

Tarif/Biaya	≤ 5 km		≥ 5 km - ≤ 10 km		≥ 10 km - ≤ 15 km		≥ 15 km - ≤ 20 km		P-Value
	F	%	F	%	F	%	F	%	
≥ Rp 15.000	13	6,5	31	15,5	13	6,5	2	1	0,519
≤ Rp 15.000 - ≤ Rp 20.000	29	14,5	39	19,5	25	12,5	3	1,5	
≤ Rp 20.000 - ≤ Rp 25.000	9	4,5	14	7	10	5	3	1,5	
≤ Rp 25.000 - ≤ Rp 30.000	0	0	6	3	1	0,5	1	0,5	
≤ Rp 30.000 - ≤ Rp 35.000	0	0	1	0,5	0	0	0	0	
Total	51	25,5	91	45,5	49	24,5	9	4,5	

Berdasarkan **tabel 4.34** dari 200 responden yang menjawab pertanyaan diantaranya memiliki tarif perjalanan ≤ Rp 15.000, ≥ Rp 15.000 - ≤ Rp 20.000, ≥ Rp 20.000 - ≤ Rp 25.000, ≥ Rp 30.000 - ≤ Rp 35.000, diperoleh 13 responden dengan tarif perjalanan ≤ Rp 15.000 menjawab jarak perjalanan ≤ 5 km, 31 responden dengan tarif perjalanan ≤ Rp 15.000 menjawab jarak perjalanan ≥ 5 km - ≤ 10 km, 13 responden dengan tarif perjalanan ≤ Rp 15.000 menjawab jarak perjalanan ≥ 10 km - ≤ 15 km, 2 responden dengan tarif perjalanan ≤ Rp 15.000 menjawab jarak perjalanan ≥ 15 km - ≤ 20 km, 29 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 15.000 - ≤ Rp 20.000 menjawab jarak perjalanan ≤ 5 km, 39 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 15.000 - ≤ Rp 20.000 menjawab jarak perjalanan ≥ 5 km - ≤ 10 km, 25 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 15.000 - ≤ Rp 20.000 menjawab jarak perjalanan ≥ 10 km - ≤ 15 km, 3 responden dengan

tarif perjalanan ≥ Rp 15.000 - ≤ Rp 20.000 menjawab jarak perjalanan ≤ 15 km - ≥ 20 km, 9 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 20.000 - ≤ Rp 25.000 menjawab jarak perjalanan ≤ 5 km,14 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 20.000 - ≤ Rp 25.000 menjawab jarak perjalanan 5 km - 10 km,10 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 20.000 - ≤ Rp 25.000 menjawab jarak perjalanan ≥ 10 km - ≤ 15 km, 3 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 20.000 - ≤ Rp 25.000 menjawab jarak perjalanan ≥ 15 km - ≤ 20 km, 0 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 25.000 - ≤ Rp 30.000 menjawab jarak perjalanan ≤ 5 km, 6 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 25.000 - ≤ Rp 30.000 menjawab jarak perjalanan ≥ 5 km - ≤ 10 km, 1 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 25.000 - ≤ Rp 30.000 menjawab jarak perjalanan ≥ 10 km - ≤ 15 km, 1 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 25.000 - ≤ Rp 30.000 menjawab jarak perjalanan ≥ 15 km - ≤ 20 km, 0 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 30.000 - ≤ Rp 35.000 menjawab jarak perjalanan ≤ 5 km, 1 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 30.000 - ≤ Rp 35.000 menjawab jarak perjalanan ≤ 5 km - ≥ 10 km , 0 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 30.000 - ≤ Rp 35.000 menjawab jarak perjalanan ≥ 10 km - ≤ 15 km, 0 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 30.000 - ≤ Rp 35.000 menjawab jarak perjalanan ≥ 15 km - ≤ 20 km.

Berdasarkan hasil analisis uji statistik *Chi square* diperoleh *p-value* 0,519 (p ≥ 0,05) maka dapat disimpulkan tarif perjalanan penumpang tidak memiliki hubungan yang signifikan dengan jarak perjalanan penumpang saat pandemi covid-19 di Kota Parepare.

v. Hubungan Tarif Dengan Tarif Perjalanan Penumpang Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare.

Tabel 4. 35 Tabulasi Silang Hubungan Tarif Dengan Tarif Perjalanan Penumpang Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare. (*Sumber* : *Hasil Perhitungan spss*)

Tarif/Biaya	≤ 5 km		≥ 5 km - ≤ 10 km		≥ 10 km - ≤ 15 km		≥ 15 km - ≤ 20 km		P-Value
	F	%	F	%	F	%	F	%	
≥ Rp 15.000	14	7	26	13	18	9	1	0,5	0
≤ Rp 15.000 - ≤ Rp 20.000	34	17	39	19,5	22	11	1	0,5	
≤ Rp 20.000 - ≤ Rp 25.000	10	5	18	9	8	4	0	0	
≤ Rp 25.000 - ≤ Rp 30.000	1	0,5	3	1,5	1	0,5	3	1,5	
≤ Rp 30.000 - ≤ Rp 35.000	0	0	0	0	1	0,5	0	0	
Total	59	29,5	86	43	50	25	5	2,5	

Berdasarkan **tabel 4.35** dari 200 responden yang menjawab pertanyaan diantaranya memiliki tarif perjalanan ≤ Rp 15.000, ≥ Rp 15.000 - ≤ Rp 20.000, ≥ Rp 20.000 - ≤ Rp 25.000, ≥ Rp 30.000 - ≤ Rp 35.000, diperoleh 14 responden dengan tarif perjalanan ≤ Rp 15.000 menjawab tarif yang ditawarkan cukup murah, 26 responden dengan tarif perjalanan ≤ Rp 15.000 menjawab tarif yang ditawarkan murah, 18 responden dengan tarif perjalanan ≤ Rp 15.000 menjawab tarif yang ditawarkan cukup mahal, 1 responden dengan tarif perjalanan ≤ Rp 15.000 menjawab tarif yang ditawarkan mahal, 34 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 15.000 - ≤ Rp 20.000 menjawab tarif yang ditawarkan cukup murah, 39 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 15.000 - ≤ Rp 20.000 menjawab tarif yang ditawarkan murah, 22 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 15.000 - ≤ Rp 20.000 menjawab tarif yang ditawarkan cukup mahal, 1

responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 15.000 - ≤ Rp 20.000 menjawab tarif yang ditawarkan mahal, 10 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 20.000 - ≤ Rp 25.000 menjawab tarif yang ditawarkan cukup murah, 18 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 20.000 - ≤ Rp 25.000 menjawab tarif yang ditawarkan murah, 8 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 20.000 - ≤ Rp 25.000 menjawab tarif yang ditawarkan cukup mahal, 0 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 20.000 - ≤ Rp 25.000 menjawab tarif yang ditawarkan mahal, 1 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 25.000 - ≤ Rp 30.000 menjawab tarif yang ditawarkan cukup murah, 3 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 25.000 - ≤ Rp 30.000 menjawab tarif yang ditawarkan murah, 1 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 25.000 - ≤ Rp 30.000 menjawab tarif yang ditawarkan cukup mahal, 3 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 30.000 - ≤ Rp 35.000 menjawab tarif yang ditawarkan mahal, 0 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 30.000 - ≤ Rp 35.000 menjawab tarif yang ditawarkan cukup murah, 0 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 30.000 - ≤ Rp 35.000 menjawab tarif yang ditawarkan murah, 1 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp30.000 - ≤ Rp 35.000 menjawab tarif yang ditawarkan cukup mahal ,0 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 30.000 - ≤ Rp 35.000 menjawab tarif yang ditawarkan mahal.

Berdasarkan hasil analisis uji statistik *Chi square* diperoleh *p-value* 0,0 (p < 0,05) maka dapat disimpulkan tarif perjalanan penumpang memiliki hubungan yang signifikan dengan tarif yang dikeluarkan penumpang saat pandemi covid-19 di Kota Parepare.

w. Hubungan Tarif Dengan Keamanan Penumpang Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare.

Tabel 4. 36 Tabulasi Silang Hubungan Tarif Dengan Keamanan Penumpang Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare. (*Sumber* : *Hasil Perhitungan spss*)

Tarif/Biaya	Mengenal Draiver		Kondisi Kendaraan		Penguasaan Kendaraan		Penerapan Protokol		P-Value
	F	%	F	%	F	%	F	%	
≥ Rp 15.000	15	7,5	20	10	20	10	4	2	0,01
≤ Rp 15.000 - ≤ Rp 20.000	25	12,5	41	20,5	29	14,5	1	0,5	
≤ Rp 20.000 - ≤ Rp 25.000	9	4,5	13	6,5	14	7	0	0	
≤ Rp 25.000 - ≤ Rp 30.000	1	0,5	1	0,5	3	1,5	3	1,5	
≤ Rp 30.000 - ≤ Rp 35.000	0	0	1	0,5	0	0	0	0	
Total	50	25	76	38	66	33	8	4	

Berdasarkan **tabel 4.36** dari 200 responden yang menjawab pertanyaan diantaranya memiliki tarif perjalanan ≤ Rp 15.000, ≥ Rp 15.000 - ≤ Rp 20.000, ≥ Rp 20.000 - ≤ Rp 25.000, ≥ Rp 30.000 - ≤ Rp 35.000, diperoleh 15 responden dengan tarif perjalanan ≤ Rp 15.000 menjawab mengenal driver, 20 responden dengan tarif perjalanan ≤ Rp 15.000 menjawab kondisi fisik kendaraan, 20 responden dengan tarif perjalanan ≤ Rp 15.000 menjawab penguasaan kendaraan, 4 responden dengan tarif perjalanan ≤ Rp 15.000 menjawab penerapan protokol kesehatan, 25 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 15.000 - ≤ Rp 20.000 menjawab mengenal driver, 41 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 15.000 - ≤ Rp 20.000 menjawab kondisi fisik kendaraan, 29 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 15.000 - ≤ Rp 20.000 menjawab penguasaan kendaraan, 1 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 15.000 - ≤ Rp 20.000 menjawab

penerapan protokol kesehatan, 9 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 20.000 - ≤ Rp 25.000 menjawab mengenal driver, 13 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 20.000 - ≤ Rp 25.000 menjawab kondisi fisik kendaraan, 14 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 20.000 - ≤ Rp 25.000 menjawab penguasaan kendaraan, 0 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 20.000 - ≤ Rp 25.000 menjawab penerapan protokol kesehatan, 1 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 25.000 - ≤ Rp 30.000 menjawab mengenal driver, 1 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 25.000 - ≤ Rp 30.000 menjawab kondisi fisik kendaraan, 3 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 25.000 - ≤ Rp 30.000 menjawab penguasaan kendaraan, 3 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 25.000 - ≤ Rp 30.000 menjawab penerapan protokol kesehatan, 0 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 30.000 - ≤ Rp 35.000 menjawab mengenal driver, 1 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 30.000 - ≤ Rp 35.000 menjawab kondisi fisik kendaraan, 0 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 30.000 - ≤ Rp 35.000 menjawab penguasaan kendaraan, 0 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 30.000 - ≤ Rp 35.000 menjawab penerapan protokol kesehatan

Berdasarkan hasil analisis uji statistik *Chi square* diperoleh *p-value* 0,01 ($p < 0,05$) maka dapat disimpulkan tarif perjalanan penumpang memiliki hubungan yang signifikan dengan kenyamanan penumpang saat pandemi covid-19 di Kota Parepare.

x. Hubungan Tarif Dengan Kualitas Pelayanan Penumpang Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare

Tabel 4. 37 Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare. (*Sumber* : *Hasil Perhitungan spss*)

Tarif/Biaya	Ketetapan Waktu		Pemahaman Rute Perjalanan		Penyediaan Masker dan Senitizer		Akses Mudah Dijumpai		P-Value
	F	%	F	%	F	%	F	%	
≥ Rp 15.000	18	9	17	8,5	14	7	10	5	0,14
≤ Rp 15.000 - ≤ Rp 20.000	29	14,5	37	18,5	26	13	4	2	
≤ Rp 20.000 - ≤ Rp 25.000	10	5	11	5,5	11	5,5	4	2	
≤ Rp 25.000 - ≤ Rp 30.000	3	1,5	0	0	5	2,5	0	0	
≤ Rp 30.000 - ≤ Rp 35.000	0	0	0	0	1	0,5	0	0	
Total	60	30	65	32,5	57	28,5	18	9	

Berdasarkan **tabel 4.37** dari 200 responden yang menjawab pertanyaan diantaranya memiliki tarif perjalanan ≤ Rp 15.000, ≥ Rp 15.000 - ≤ Rp 20.000, ≥ Rp 20.000 - ≤ Rp 25.000, ≥ Rp 30.000 - ≤ Rp 35.000, diperoleh 18 responden dengan tarif perjalanan ≤ Rp 15.000 menjawab ketepatan waktu, 17 responden dengan tarif perjalanan ≤ Rp 15.000 menjawab pemahaman rute, 14 responden dengan tarif perjalanan ≤ Rp 15.000 menjawab penyediaan handsanitizer dan masker, 10 responden dengan tarif perjalanan ≤ Rp 15.000 menjawab akses mudah didapatkan, 29 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 15.000 - ≤ Rp 20.000 menjawab ketepatan waktu, 37 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 15.000 - ≤ Rp 20.000 menjawab pemahaman rute, 26 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 15.000 - ≤ Rp 20.000 menjawab penyediaan handsanitizer dan masker, 4 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 15.000 - ≤ Rp 20.000

menjawab akses mudah didapat, 10 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 20.000 - ≤ Rp 25.000 menjawab ketepatan waktu, 11 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 20.000 - ≤ Rp 25.000 menjawab pemahaman rute, 11 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 20.000 - ≤ Rp 25.000 menjawab penyediaan handsanitizer dan masker, 4 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 20.000 - ≤ Rp 25.000 menjawab akses mudah didapat, 3 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 25.000 - ≤ Rp 30.000 menjawab ketepatan waktu, 0 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 25.000 - ≤ Rp 30.000 menjawab pemahaman rute, 5 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 25.000 - ≤ Rp 30.000 menjawab penyediaan handsanitizer dan masker, 0 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 25.000 - ≤ Rp 30.000 menjawab akses mudah didapat, 0 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 30.000 - ≤ Rp 35.000 menjawab ketepatan waktu, 0 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 30.000 - ≤ Rp 35.000 menjawab pemahaman rute, 1 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 30.000 - ≤ Rp 35.000 menjawab penyediaan handsanitizer dan masker, 0 responden dengan tarif perjalanan ≥ Rp 30.000 - ≤ Rp 35.000 menjawab akses mudah didapat.

Berdasarkan hasil analisis uji statistik *Chi square* diperoleh *p-value* 0,114 (p ≥ 0,05) maka dapat disimpulkan tarif perjalanan penumpang tidak memiliki hubungan yang signifikan dengan kualitas pelayanan penumpang saat pandemi covid-19 di Kota Parepare.

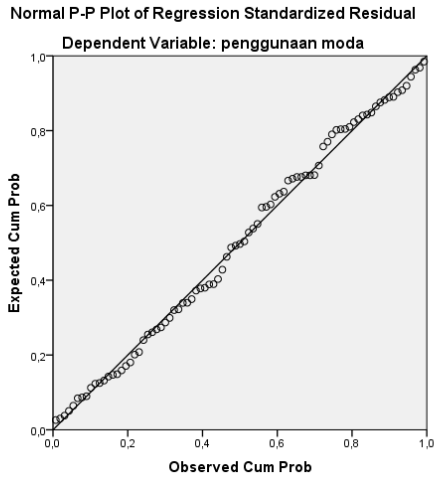
C. Analisis Regresi Linear Berganda Pemilihan Moda Konvensional (Ojek Konvensional) dan Moda Transportasi *Online* Grab-bike) Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare.

1. Analisis Regresi Linear Berganda Pemilihan Moda Transportasi konvensional (ojek konvensional) Pada Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare.

Analisis regresi linear berganda adalah metode yang digunakan untuk menciptakan suatu model perediksi pemilihan moda transportasi konvensional (Ojek konvensional) saat pandemi covid-19 di Kota Parepare, metode ini dibantu dengan bantuan program SPSS V24.

a. Uji Asumsi Klasik

Uji asumsi klasik adalah syarat untuk menciptakan model regresi, pengujian uji asumsi klasik dilakukan dengan beberapa tahap, tahapan pertama yaitu uji normalitas untuk mengetahui data memenuhi uji normalitas dengan cara melihat hasil data *ploting* yang dilakukan mengikuti garis diagonal jika data tersebut mengikut garis diagonalnya maka data tersebut memenuhi uji normalitas, dapat dilihat dibawah ini pada **gambar 4.14**.



Gambar 4. 14 Grafik Normal Plot (Pengguna Moda Konvensional)

Menurut Imam Ghozali (2011:161) jika titik - titik data berada di dekat atau mengikuti garis diagonalnya, maka dapat dikatakan bahwa nilai residual berdistribusi normal. Sementara itu, jika titik menjauh atau tersebar dan tidak mengikuti garis diagonal, maka hal ini menunjukkan bahwa nilai residual tidak berdistribusi secara normal.

b. Multikolinearitas

Uji multikolineritas dapat dilihat pada nilai tolerance dan variance inflation factor (VIF). Kedua ukuran ini menunjukkan setiap variabel bebas yang dijelaskan oleh variabel bebas lainnya. Tolerance mengukur variabilitas variabel bebas yang terpilih yang tidak dijelaskan oleh variabel bebas lainnya. Jadi, nilai tolerance yang rendah sama dengan nilai VIF yang tinggi (karena VIF = 1/ tolerance). Nilai cut off digunakan untuk menunjukkan apakah terdapat *multikolinearitas* dalam suatu model, yaitu nilai tolerance < 0.10 atau sama dengan nilai VIF > 10. Jika dalam suatu model regresi tidak terdapat asumsi deteksi, maka model regresi yang digunakan dalam penelitian ini bebas dari *multikolinearitas*, dan demikian juga sebaliknya.

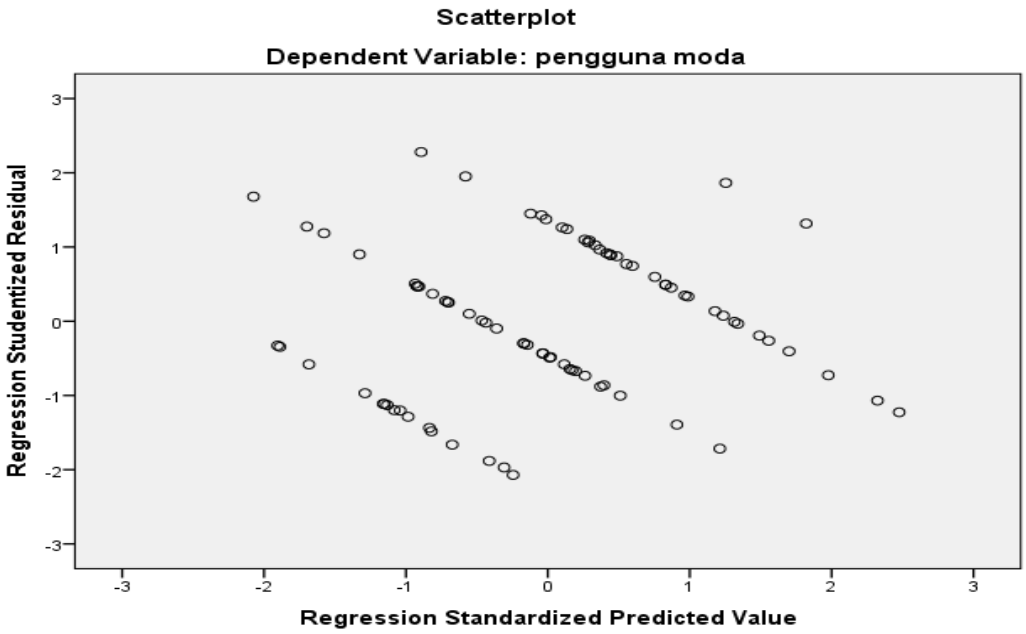
Tabel 4. 38 *Model Coefficient* (Pemilihan Moda Transportasi konvensional ojek konvensional) (*Sumber* : *Hasil Perhitungan spss*)

Model	Unstandardized Coefisients		Standardized Coefisien	t	Sig.	Collianerty Statistics	
	B	Std.Error	Beta			Tolerance	Vif
Constant	-215	0,358		-0,603	0,549		
X1	0,258	0,078	0,275	3,297	0,001	0,915	1,,093
X2	0,290	0,092	0,277	3,141	0,002	0,819	1,220
X3	0,145	0,084	0,159	1,730	0,088	0,749	1,336
X4	0,163	0,070	0,196	2,326	0,023	0,897	1,114
X5	0,173	0,069	0,224	2,497	0,015	0,786	1,273
X6	-0,157	0,131	-0,099	-1,201	0,233	0,937	1,067
X7	0,118	0,089	0,112	1,322	0,190	0,889	1,125
X8	0,050	0,079	0,054	0,635	0,528	0,869	1,151

c. Uji Heteroskedasitas

Metode ini dilakukan dengan cara melihat hasil grafik scatterplot antara standardized predicted value (ZPRED) dengan studentized residual (SRESID). Terdapat pola tertentu pada grafik *scatterplot* antara SRESID dan ZPRED dimana sumbu Y adalah Y yang telah diprediksi dan sumbu X adalah residual (Y prediksi - Y sesungguhnya). Berdasarkan pengambilan keputusan jika tidak terdapat pola yang jelas, seperti titik-titik menyebar di

atas dan di bawah angka 0 pada sumbu Y, maka heteroskedastisitas tidak terjadi. Berdasarkan pengambilan keputusan melalui uji heteroskedassitas maka heteroskedasitas tidak terjadi pada data yang di uji dalam penelitian ini, dapat dilihat pada **gambar 4.15**.



Gambar 4. 15 Grafik Scatterplot Pengguna Moda Transportasi konvensional dan ojek online
(Sumber : Analisis SPSS)

d. Uji T

Pengujian uji T dilakukan dengan melihat data tabel 4.37. Dari hasil uji T diatas bahwa variabel X1, X2, X4, X5, X7 dan X8 dan Y memiliki nilai sig < 0,05, sehingga diketahui bahwa variabel bebas X1, X2, X4, X5, X7 dan X8 mempunyai hubungan yang signifikan dengan variabel terikat. Tahapan selanjutnya adalah melakukan Uji F dengan hasil perhitungan dapat dilihat pada tabel 4.38.

Tabel 4. 39 *Model Coefficient* (Pemilihan Moda Transportasi konvensional) (*Sumber* : *Hasil Perhitungan spss*)

Model	Sum Of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	27,018	8	3,377	10,150	000
Residual	25,287	76	0,333		
Total	52,303	84			

Dapat dilihat berdasarkan data hasil perhitungan uji F pada tabel 4.37 diketahui nilai Sig. dari peritungan uji F sebesar 0,000 dengan ketentuan nilai (Sig. < 0,05), sehingga diketahui bahwa variabel X1, X2, X4, X5, X7 dan X8 berpengaruh signifikan terhadap tingkat penggunaan moda konvensional (Ojek konvensional) saat pandemi covid-19 di Kota Parepare. Dibawah ini adalah hasil analisis regresi linear berganda dengan menggunakan metode *stepwise* tabel 4.39

Tabel 4. 40 *Model Summary* (Pemilihan Moda Transportasi konvensional). (*Sumber* : *Hasil Perhitungan spss*)

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std.Error Of The Estimate
1	0,461	0,212	0,203	0,705
2	0,590	0,348	0,332	0,645
3	0,652	0,425	0,403	0,610
4	0,683	0,466	0,439	0,591
5	0,703	0,494	0,462	0,579

Berdasarkan uji korelasi (R) yang diperoleh terdapat model pertama, model kedua, model ketiga, model keempat, model kelima dan model keenam didapatkan hasil pengolahan dengan metode *stepwise* didapatkan nilai R *Square* yang terbesar adalah 6 model yaitu X1, X2, X4, X5, X7 dan X8 berjumlah 0,462, menunjukan bahwa variabel X1, X2, X4, X5, X7 dan X8 berpengaruh secara signifikan terhadap variabel Y sebesar 56,3%.

Tabel 4. 41 *Model Coefficient* (Pemilihan Moda Transportasi konvensional) *Sumber* : *Hasil Perhitungan spss*)

Model		Unstandardized		t	Sig.
		B	Std.Error		
(Constant)	1,458	0,186		0,000	
Penawaran Tarif	0,355	0,075	0,461	0,000	1,000
Akses Mda Transportasi	0,320	0,080	0,340	0,000	0,969
Keamanan Penumpang	0,309	0,094	0,295	0,002	0,879
Kenyamanan Penumpang	0,202	0,081	0,223	0,015	0,838
Kualitas Pelayanan Penumpang	0,144	0,069	0,172	0,041	0,926

Berdasarkan hasil peritungan pada **tabel 4.40** diperoleh koefisien dari persamaan analisis regresi linear berganda, maka diperoleh suatu model dari pemilihan moda transportasi konvensional (Ojek konvensional) sebagai berikut:

Y= 1,458 - 0,320 X1 + 0,309 X2 - 0.202 X3 - 0.144 X4 - 0.355 X5

Keterangan :

Y : Perubahan tingkat penggunaan moda transportasi konvensional (ojek konvensional) saat pandemi Covid 19 di Kota Parepare.

X1 : Tarif pelayanan perjalanan saat pandemi Covid 19 di Kota Parepare.

X2 : Kemudahan mendapatkan moda saat pandemi Covid 19 di Kota Parepare.

X3 : Tarif pelayanan perjalanan saat pandemi Covid 19 di Kota Parepare

X4 : Kenyamanan saat melakukan perjalanan pada pandemi Covid-19 di Kota Parepare

X5 : Kualitas pelayanan transportasi saat melakukan perlajanan pada Pandemi Covid 19 di Kota Parepare.

1. Nilai koefisien regresi β1 adalah -0,320, berdasarkan nilai koefisien menunjukan variabel kemudahan mendapatkan moda saat pandemi Covid 19 di Kota Parepare mengalami penurunan sebesar 32%
2. Nilai koefisien regresi β2 adalah 0,309, berdasarkan nilai koefisien menunjukan variabel kualitas pelayanan saat pandemi Covid 19 di Kota Parepare mengalami peningkatan sebesar 30,9%
3. Nilai koefisien regresi β3 adalah -0,202, berdasarkan nilai koefisien menunjukan variabel tarif perjalanan saat pandemi Covid 19 di Kota Parepare mengalami penurunan sebesar 20,2%
4. Nilai koefisien regresi β4 adalah -0,144, berdasarkan nilai koefisien menunjukan variabel aktivitas pengadaan protokol kesehatan saat pandemi Covid 19 di Kota Parepare mengalami penurunan sebesar 14,4%
5. Nilai koefisien regresi β5 adalah -0,355, berdasarkan nilai koefisien menunjukan variabel aktivitas tingkat kenyamanan di perjalananan saat pandemi Covid 19 di Kota Parepare mengalami penurunan sebesar 35,5%

D. Analisis Regresi Linear Berganda Pemilihan Moda Transportasi *Online* (Grab-bike) Saat Pandemi Covid-19 di Kota Parepare.

Analisis regresi linear berganda adalah metode yang digunakan untuk menciptakan suatu model perediksi pemilihan moda transportasi *online* (Grab-bike) saat pandemi covid-19 di Kota Parepare, metode ini dibantu dengan bantuan program SPSS V25.

1. Uji Asumsi Klasik

Uji asumsi klasik adalah syarat untuk menciptakan model regresi, pengujian uji asumsi klasik dilakukan dengan beberapa tahap, tahapan pertama yaitu uji normalitas untuk mengetahui data memenuhi uji normalitas dengan cara melihat hasil data *ploting* yang dilakukan mengikuti garis diagonal jika data tersebut mengikut garis diagonalnya maka data tersebut memenuhi uji normalitas, dapat dilihat dibawah ini pada **gambar 4.16**.



Gambar 4. 16 Grafik Normal Plot (Pengguna Moda Transportasi *online* (Grab-bike)

Menurut Imam Ghozali (2011:161) jika titik - titik data berada di dekat atau mengikuti garis diagonalnya, maka dapat dikatakan bahwa nilai residual berdistribusi normal. Sementara itu, jika titik menjauh atau tersebar dan tidak mengikuti garis diagonalnya, maka hal ini menunjukkan bahwa nilai residual tidak berdistribusi secara normal.

2. Uji Multikolinearitas

Uji multikolineritas dapat dilihat pada nilai tolerance dan variance inflation factor (VIF). Kedua ukuran ini menunjukkan setiap variabel bebas yang dijelaskan oleh variabel bebas lainnya. Tolerance mengukur variabilitas variabel bebas yang terpilih yang tidak dijelaskan oleh variabel bebas lainnya. Jadi, nilai tolerance yang rendah sama dengan nilai VIF yang tinggi (karena VIF = 1/ tolerance). Nilai cut off digunakan untuk menunjukkan apakah terdapat *multikolinearitas* dalam suatu model, yaitu nilai tolerance < 0.10 atau sama dengan nilai VIF > 10. Jika dalam suatu model regresi tidak terdapat asumsi deteksi, maka model regresi yang digunakan dalam penelitian ini bebas dari *multikolinearitas*, dan demikian juga sebaliknya.

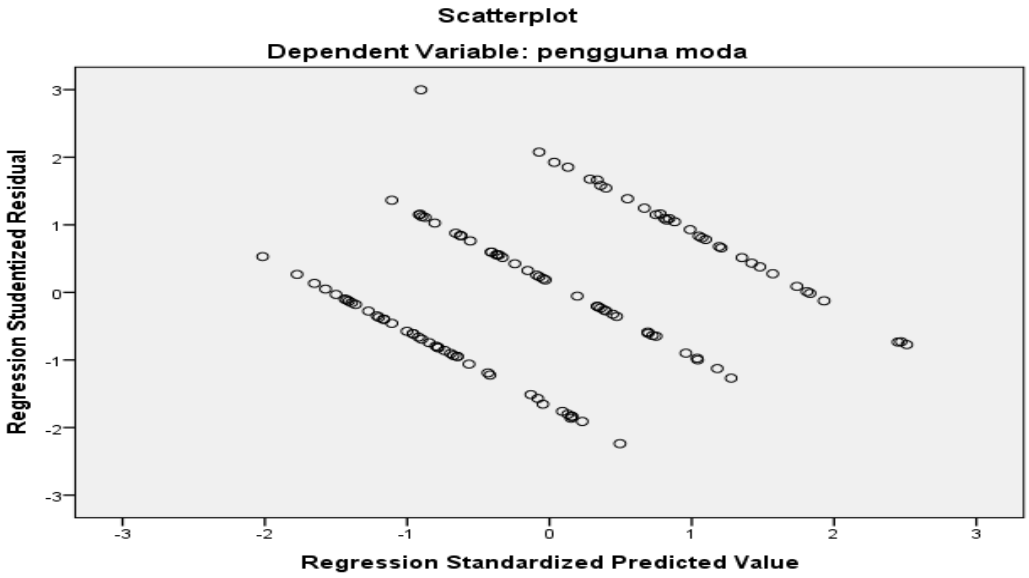
Tabel 4. 42 Tabel *Coefficients* Untuk Model (Pemilihan Moda Transportasi *online* (Grab-bike) (*Sumber* : *Hasil Perhitungan spss*)

Model	Unstandardized Coefisients		Standardized Coefisien	t	Sig.	Collianerty Statistics	
	B	Std.Error	Beta			Tolerance	Vif
Constant	-1,414	0,318		-4,455	0,000		
X1	0,270	0,082	0,238	3,300	0,001	0,805	1,242
X2	0,242	0,072	0,224	3,348	0,001	0,934	1,071
X3	0,135	0,073	0,134	1,848	0,067	0,797	1,254
X4	0,272	0,062	0,301	4,408	0,000	0,901	1,110
X5	0,135	0,063	0,151	2,153	0,034	0,853	1,172
X6	0,288	0,106	0,178	2,708	0,008	0,972	1,029
X7	0,206	0,088	0,162	2,353	0,020	0,889	1,124
X8	0,223	0,072	0,219	3,087	0,003	0,834	1,199

3. Uji Heteroskedasitas

Metode ini dilakukan dengan cara melihat hasil grafik scatterplot antara standardized predicted value (ZPRED) dengan studentized residual (SRESID).

Terdapat pola tertentu pada grafik *scatterplot* antara SRESID dan ZPRED dimana sumbu Y adalah Y yang telah diprediksi dan sumbu X adalah residual (Y prediksi - Y sesungguhnya). Berdasarkan pengambilan keputusan jika tidak terdapat pola yang jelas, seperti titik-titik menyebar di atas dan di bawah angka 0 pada sumbu Y, maka heteroskedastisitas tidak terjadi. Berdasarkan pengambilan keputusan melalui uji heteroskedassitas maka heteroskedasitas tidak terjadi pada data yang di uji dalam penelitian ini, dapat dilihat pada **gambar 4.17**



Gambar 4. 17 Grafik *Scatterplot* (Pemilihan Moda Transportasi *online*(Grab-bike)

4. Uji T

Pengujian uji T dilakukan dengan melihat data tabel 4.38. Dari hasil uji T diatas bahwa variabel X2, X3, X4, X7 dan Y memiliki nilai sig < 0,05, sehingga diketahui bahwa variabel bebas X2, X3, X4 dan X7 mempunyai hubungan yang signifikan dengan variabel terikat. Tahapan selanjutnya adalah melakukan Uji F dengan hasil perhitungan dapat dilihat pada **tabel 4.42**.

Tabel 4. 43 Tabel *Coefficients* Untuk Model (Pemilihan ModaTransportasi *online* Grab-bike) (*Sumber* : *Hasil Perhitungan spss*)

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	41,764	8	5,220	16,585	,000[b]
Residual	33,366	106	0,315		
Total	75,130	114			

Dapat dilihat berdasarkan data hasil perhitungan uji F pada tabel 4.39 diketahui nilai Sig. dari peritungan uji F sebesar 0,000 dengan ketentuan nilai (Sig. < 0,05), sehingga diketahui bahwa variabel X2, X3, X4 dan X7 berpengaruh signifikan terhadap tingkat penggunaan moda online (Gojek dan Grab-bike) saat pandemi covid-19 di Jakarta Timur. Dibawah ini adalah hasil analisis regresi linear berganda dengan menggunakan metode *stepwise* **tabel 4.40.**

Tabel 4. 44 *Model Summary* (Pemilihan Moda Transportasi *online* Go-jek dan Grab-bike) (*Sumber* : *Hasil Perhitungan spss*)

Model	R	RSquare	Adjusted R Square	Std.Error of the Estimate
1	423	0,179	0,171	0,739
2	561	0,315	0,303	0,678
3	635	0,403	0,387	0,636
4	670	0,449	0,429	0,614
5	694	0,482	0,458	0,598
6	718	0,515	0,489	0,581
7	736	0,542	0,512	0,567

Berdasarkan uji korelasi (R) yang diperoleh dari model pertama, model kedua, model ketiga dan model keempat, didapatkan hasil pengolahan dengan metode *stepwise* didapatkan nilai R *Square* yang terbesar adalah 7 model yaitu X1, X2, X4,X5,X6,X7 dan X8 berjumlah 0,512, menunjukan bahwa variabel X1,

X2, X4,X5,X6,X7 dan X8 berpengaruh secara signifikan terhadap variabel Y sebesar 51,2%.

Tabel 4. 45 *Coefficients* (Pemilihan Moda Transportasi *online* Grab-bike) (*Sumber* : *Hasil Perhitungan spss*)

Model	Unstandardized		t	Sig.
	B	Std.Error		
(Constant)	1,050	0,187	5,609	0,000
Penawaran Tarif	0,479	0,097	4,958	0,000
Akses Mda Transportasi	0,337	0,071	4,721	0,000
Kenyamanan Penumpang	0,322	0,080	4,049	0,000
Kualitas Pelayanan Penumpang	0,195	0,065	3,016	0,003
Penenrapan Protokol Kesehatan	0,202	0,077	2,642	0,009
Pengadaan Protokol Kesehatan	0,245	0,089	2,732	0,007
Jarak Perjalanan Penumpang	0,264	0,107	2,470	0,015

Berdasarkan hasil peritungan pada **tabel 4.44** diperoleh koefisien dari persamaan analisis regresi linear berganda, maka diperoleh suatu model dari pemilihan moda transportasi *online* (grab-bike) sebagai berikut:

Y= 1,050 + 0,479 X1 + 0,322 X2 - 0.337 X4 - 0.195 X5 - 0.264 X6 - 0.245 X7 - 0.202 X8

Keterangan :

Y : Tingkat penggunaan moda transportasi online (Grab-bike) saat pandemi covid-19 di Kota Parepare.

X1: Penawaran tarif perjalanan penumpang Saat Pandemi Covid 19 di Kota Parepare.

X2 : Akses moda transportasi saat pandemi Covid 19 di Kota Parepare

X4 : Kenyamanan penumpang saat pandemi Covid-19 di Kota Parepare.

X5 : Kualitas pelayanan Saat Pandemi Covid 19 di Kota Parepare.

X6 : Penerapan protokol kesehatan saat pandemi Covid 19 di Kota Parepare

X7 :Pengadaan protokol kesehatan (Hand sanitizer, Partisi penyekat dan Desinfektan) saat pandemi Covid-19 di Kota Parepare.

X8 : Jarak perjalanan penumpang saat pandemi Covid 19 di Kota Parepare.

Berdasarkan persamaan regresi linear berganda didapatkan bahwa.

a. Nilai koefisien regresi β1 adalah 0,479, berdasarkan nilai koefisien menunjukan variabel keamanan/keselamatan saat pandemi Covid 19 di Kota Parepare mengalami kenaikan sebesar 47,9%
b. Nilai koefisien regresi β2 adalah 0,322, berdasarkan nilai koefisien menunjukan variabel kenyamanan saat pandemi Covid 19 di Kota Parepare mengalami kenaikan sebesar 32,2%.
c. Nilai koefisien regresi β4 adalah -0,377, berdasarkan nilai koefisien menunjukan variabel pengadaan protokol kesehatan saat pandemi Covid 19 di Kota Parepare mengalami penurunan sebesar 37,7%
d. Nilai koefisien regresi β5 adalah -0,195, berdasarkan nilai koefisien menunjukan variabel kemudahan mendapatkan saat pandemi Covid 19 di Kota Parepare mengalami penurunan sebesar 19,5%
e. Nilai koefisien regresi β6 adalah -0,264, berdasarkan nilai koefisien menunjukan variabel kemudahan mendapatkan saat pandemi Covid 19 di Kota Parepare mengalami penurunan sebesar 26,4%
f. Nilai koefisien regresi β7 adalah -0,245, berdasarkan nilai koefisien menunjukan variabel kemudahan mendapatkan saat pandemi Covid 19 di Kota Parepare mengalami penurunan sebesar 24,5%

g. Nilai koefisien regresi β8 adalah -0,202, berdasarkan nilai koefisien menunjukan variabel kemudahan mendapatkan saat pandemi Covid 19 di Kota Parepare mengalami penurunan sebesar 20,2%

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Karaktristik perjalanan penumpang moda transportasi *online* (Grab bike) dan moda transportasi konvensional (Ojek konvensional) didominasi oleh: Jenis Kelamin Laki – Laki, Tingkat Pendidikan D1 dan SMA, Pendapatan ≥ Rp 2.000.000 ≤ Rp 4.000.000 .
2. Model persamaan linear berganda untuk pemilihan pengguna transportasi konvensional (Ojek konvensional), dan dengan metode *stepwise* yaitu Tarif pelayanan perjalanan, Kemudahan mendapatkan moda, Keamanan penumpang, Kenyamanan penumpang dan Kualitas pelayanan.

   Model persamaan linear berganda untuk pemilihan pengguna transportasi *online* (Grab), dengan metode *stepwise* yaitu Tarif pelayanan perjalanan, Kemudahan mendapatkan moda, Kenyamanan penumpang, Kualitas pelayanan, Penerapan protokol kesehatan, Pengadaan protokol kesehatan dan Jarak perjalanan.
3. Faktor yang paling berpengaruh dalam pemilihan moda transportasi Online yaitu Nilai koefisien regresi β1 adalah 0,479, berdasarkan nilai koefisien menunjukan variabel keamanan/keselamatan saat pandemi Covid 19 di Kota Parepare mengalami kenaikan sebesar 47,9% dan Angkutan Konvensional adalah Nilai koefisien regresi β2 adalah 0,309, berdasarkan nilai koefisien menunjukan variabel kualitas pelayanan saat pandemi Covid 19 di Kota Parepare mengalami peningkatan sebesar 30,9%.

B. Saran

1. Penelitian ini hanya membahas terhadap pemilihan moda transportasi *online* (Grab) dan transportasi konvensional (Ojek konvensional), diharapkan pada penelitian lebih lanjut dapat mencakup transportasi umum secara keseluruhan.
2. Diharapkan adanya penelitian lanjutan pada saat masa setelah pandemi Covid 19 di Kota Parepare, sehingga nanti diharap ada perbandingan antara masa pandemi Covid 19 dengan masa setelah pandemi Covid di Kota Parepare.

DAFTAR PUSTAKA

Andresta, Nanda**,** Rahayu Sulistiyorini, dan Sasana Putra. 2018. Analisis Pemilihan Moda Transportasi Online dan Angkutan Konvensional. Jurnal JRSDD Vol. 6, No. 4:399-410

Tamin, Ofyar Z., 2000. Perencanaan dan Permodelan Transportasi, ITB Bandung, Indonesia.

Kwanto, Rico, dan Joni Arliansyah, 2016. Analisis Pemilihan Moda Transportasi Umum Antara Transportasi Umum Konvensional dan Transportasi Umum Online Di Kota Palembang. Junal JTSL Vol. 5, No. 2:1-5.

Widiarta, Ida Bagus Putu, 2010. Analisis Pemilihan Moda Transportasi Untuk Perjalanan Kerja (Studi Kasus: Desa Dalung, Kecamatan Kuta Utara, Badung, Bali). Jurnal Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Udayana Vol. 14, No. 2:1-218-225.

Sumpit, Roland Michael, Semuel Y. R. Rompis dan Lucia I. R. Lefrandt,2019. Model Pemilihan Moda Transportasi Online Di Kota Manado. Jurnal Sipil Statik Vol. 7, No. 1:35-47.

Oktavia, Futri Fajrani, dan Pandia, Indra Jaya, 2014. Analisa Pemilian Moda Transportasi Untuk Perjalanan Kerja (Studi Kasus: Kelurahan Mabar, Medan Deli). Jurnal Teknik Sipil Universitas Sumatra Utara Vol. 3, No. 1:1-8.

Ibrahim, Nasrul Dan Nuhun, R.2019.Analisa Pemilihan Moda Taksi Dan Grab Di Kota Kendari. Jurnal Ilmiah Teknik Sipil, 7(3),235-244.

Fathur, R. 2020. Tarif Ojol Resmi naik Rp 250 per Km. Retrieved from https://fin.co.id

Romadi, A. S., Wari, W. N., & Hardiyanti, S. A. 2019. Pengaruh Tarif Pemilihan Moda Transportasionline dan Konvensional Di Kota Banyuwangi. Unisda Journal of Mathematics and computer Science.

Ibrahim, Nasrul, & Nuhun, R. 2019. Analisis Pemilihan Moda Taksi Dan Grab Di Kota.

LAMPIRAN DAN DOKUMENTASI

LAMPIRAN 1

1. Pengambilan data dan pembagian masker di masa pandemi (covid 19 kota parepare).











Lampiran 2 : Pengkodean Hasil Kuisioner

No	Jenis Kelamin	Kode
1	Laki – laki	1
2	Perempuan	2

No	Usia	Kode
1	≤ 17 Tahun	1
2	≥ 17 Tahun - ≤ 25 Tahun	2
3	≥ 25 Tahun - ≤ 33 Tahun	3
4	≥ 33 Tahun - ≤ 42 Tahun	4
5	≥ 42 Tahun - ≤ 47 Tahun	5
6	≥ 47 Tahun - ≤ 57 Tahun	6

No	Pendidikan	Kode
1	SMP	1
2	SMA	2
3	D1, D2 dan D3	3
4	S1	4

No	Pekerjaan	Kode
1	Pelajar / Mahasiswa	1
2	PNS / TNI / POLRI	2
3	Dagang	3
4	Sopir / Jasa angkutan	4
5	Karyawan swasta	6
6	Keamanan	7
7	Buruh	8

No	Penda	Kode
1	≤ Rp 2.000.000	1
2	≥ Rp 2.000.000 - ≤ Rp 4.000.000	2
3	≥ Rp 4.000.000 - ≤ Rp 6.000.000	3
4	≥ Rp 6.000.000 - ≤ Rp 8.000.000	4
5	≥ Rp 8.000.000 - ≤ Rp 10.000.000	5

No	Pemilihan Moda	Kode
1	Angkutan konvensional	1
2	Transportasi *online*	2

No	Biaya Moda	Kode
1	≥ Rp 15.000	1
2	≤ Rp 15.000 - ≤ Rp 20.000	2
3	≤ Rp 20.000 - ≤ Rp 25.000	3
4	≤ Rp 25.000 - ≤ Rp 30.000	4
5	≤ Rp 30.000 - ≤ Rp 35.000	5
6	≤ Rp 35.000 - ≤ Rp 40.000	6
7	≤ Rp 40.000 - ≤ Rp 45.000	7
8	≤ Rp 45.000 - ≤ Rp 50.000	8

No	Penggunaan Moda	Kode
1	Selalu (6-7 Seminggu)	1
2	Sering (3-5 Seminggu)	2
3	Jarang (1-2 Seminggu)	3

No	Protokol Kesehatan Pemerintah	Kode
1	Iya	1
2	Tidak	2

No	Protokol Kesehatan	Kode
1	Helm sendiri	1
2	Hand sanitizer	2
3	Menggunaaan masker	3
4	Tidak menerapkan protokol	4

No	Jarak Perjalanan	Kode
1	≤ 5 km	1
2	≥ 5 km - ≤ 10 km	2
3	≥ 10 km - ≤ 15 km	3
4	≥ 15 km - ≤ 20 km	4

No	Keamanan / Keselamatan	Kode
1	Mengenal *driver*	1
2	Kondisi fisik kendaraan	2
3	Penguasaan kendaraan	3
4	Penerapan protokol kendaraan	4

No	Kenyamanan	Kode
1	Komunikasi dengan *driver*	1
2	Kebersihan kendaraan	2
3	Kondisi fisik kendaraan	3
4	Kebersihan *driver*	4

No	Kualitas Pelayanan	Kode
1	Ketepatan waktu	1
2	Pemahaman rute perjalanan	2
3	Penyediaan masker dan handsanitizer	3
4	Akses mudah dijumpai	4

No	Penawaran Tarif	Kode
1	Cukup murah	1
2	Murah	2
3	Cukup mahal	3
4	Mahal	4

No	Akses Moda Transportasi	Kode
1	Sangat mudah ditemui	1
2	Mudah ditemui	2
3	Jarang ditemui	3
4	Sangat sulit ditemui	4

Lampiran 3 : Rekap Olahan Kusioner Pemilihan Pengguna Moda Angkutan Konvensional

No	P Moda	P Tarif X1	P Kemudahan X2	P Kemananan X3	P kenyamanan X4	P Kualitas X5	P Penerapan X6	P Pengadaan X7	P Jarak X8	P Control Y
1	1	2	2	4	4	2	2	3	2	3
2	1	2	1	2	2	3	1	1	2	1
3	1	1	1	2	1	1	1	3	3	1
4	1	4	3	4	4	3	2	3	2	3
5	1	2	3	3	3	1	2	3	3	1
6	1	2	2	2	3	1	2	1	2	2
7	1	2	3	4	2	2	1	3	2	3
8	1	2	3	2	2	3	2	3	3	3
9	1	4	2	4	2	3	2	3	2	3
10	1	2	3	2	2	2	2	3	3	3
11	1	2	1	1	1	1	1	1	1	2
12	1	3	3	4	2	2	2	3	2	3
13	1	1	2	3	2	1	2	3	1	1
14	1	1	1	2	3	1	2	1	2	1
15	1	2	2	4	4	3	1	3	2	3
16	1	2	3	1	2	2	1	3	1	3
17	1	3	2	1	2	3	2	3	1	3
18	1	1	2	4	3	1	2	1	3	1
19	1	3	3	2	2	3	2	3	3	3
20	1	4	2	1	4	3	2	3	2	3
21	1	4	2	4	3	3	1	3	4	3
22	1	3	2	4	4	3	2	3	3	3
23	1	1	3	2	2	2	1	3	1	1
24	1	2	1	1	2	1	1	1	2	2
25	1	2	3	4	3	3	2	3	3	2
26	1	3	3	4	2	1	2	1	3	3
27	1	2	2	2	1	1	1	3	1	3
28	1	3	3	2	2	1	2	2	2	2
29	1	3	2	2	3	2	1	1	2	2
30	1	3	2	2	3	1	2	1	2	2
31	1	3	3	2	3	1	1	1	4	3
32	1	3	1	2	3	1	1	1	2	2
33	1	3	3	3	2	1	2	1	2	2
34	1	2	3	1	3	2	2	1	2	2
35	1	2	2	3	2	2	2	2	1	1
36	1	2	2	1	1	2	2	2	1	2
37	1	2	2	2	4	2	2	2	2	3
38	1	3	3	3	3	4	1	1	2	3
39	1	2	1	1	3	3	2	2	1	2
40	1	3	1	2	3	1	1	2	1	3

40	1	3	1	2	3	1	1	2	1	3
41	1	2	2	2	1	2	2	2	3	1
42	1	2	3	2	1	3	1	2	3	2
43	1	2	3	2	1	1	1	2	3	1
44	1	3	1	3	2	3	1	2	3	2
45	1	3	1	3	3	4	2	2	3	3
46	1	3	2	1	3	1	2	1	2	2
47	1	3	2	2	3	1	1	2	2	2
48	1	4	4	3	3	4	2	2	3	3
49	1	2	2	3	4	1	2	2	2	2
50	1	2	2	1	4	3	1	2	3	3
51	1	1	3	3	2	3	1	2	3	3
52	1	2	2	3	2	3	2	1	4	2
53	1	3	1	2	3	3	1	2	4	3
54	1	3	3	3	3	3	2	1	2	2
55	1	1	2	1	3	3	2	1	3	2
56	1	3	1	3	2	1	1	1	1	1
57	1	3	2	2	2	3	2	1	2	2
58	1	3	4	3	2	4	2	2	4	4
59	1	3	3	2	3	4	2	2	3	4
60	1	1	2	3	1	2	1	2	2	2
61	1	1	2	3	4	3	1	2	2	3
62	1	2	3	2	4	2	1	1	1	2
63	1	2	1	1	3	4	2	2	2	3
64	1	2	3	3	4	3	2	1	3	3
65	1	3	2	2	3	1	2	1	1	2
66	1	3	2	1	2	2	1	2	1	1
67	1	2	1	2	3	1	1	2	1	3
68	1	1	3	3	2	4	2	2	1	3
69	1	3	2	2	1	3	1	2	1	2
70	1	1	3	1	3	3	2	2	1	1
71	1	2	3	1	3	1	2	1	2	2
72	1	3	2	1	1	1	1	2	2	2
73	1	1	3	3	2	2	1	2	2	1
74	1	3	2	2	3	3	2	2	1	2
75	1	1	3	3	3	4	2	2	2	2
76	1	1	2	1	1	2	2	1	2	1
77	1	2	3	2	2	3	1	2	2	2
78	1	2	2	3	2	4	1	2	2	3
79	1	2	2	2	3	1	1	2	2	2
80	1	3	3	2	1	3	2	1	2	3
81	1	3	3	2	4	3	1	2	1	3
82	1	1	2	3	1	1	2	2	1	2
83	1	2	3	2	4	3	2	1	3	3
84	1	1	3	1	2	2	2	2	1	1
85	1	2	3	3	1	3	1	1	2	2

Lampiran 4 : Rekap Olahan Kusioner Pemilihan Pengguna Moda Transportasi Online

No	P Moda	P Tarif X1	P Kemudahan X2	P Kemananan X3	P Kenyamanan X4	P Kualitas X5	P Penerapan X6	P Pengadaan X7	P Jarak X8	P Control Y
1	2	3	2	4	4	3	2	3	2	3
2	2	1	1	2	2	3	1	1	2	1
3	2	3	2	1	1	1	1	3	3	1
4	2	1	3	1	3	1	2	3	1	1
5	2	3	2	2	1	1	1	1	2	1
6	2	3	1	3	3	1	2	2	3	2
7	2	2	2	3	2	2	2	1	2	2
8	2	3	2	3	3	4	1	2	3	3
9	2	3	3	2	2	4	1	3	2	3
10	2	3	3	2	3	1	2	3	2	3
11	2	3	2	2	3	2	2	1	1	2
12	2	3	1	3	2	2	2	3	2	3
13	2	3	2	3	2	2	1	1	3	2
14	2	3	3	2	4	2	1	2	4	3
15	2	3	1	3	2	1	2	1	1	1
16	2	3	3	2	1	4	2	3	4	3
17	2	3	2	3	2	2	2	3	3	3
18	2	1	1	2	3	1	1	1	4	1
19	2	1	1	3	1	2	2	2	2	1
20	3	1	3	3	1	3	2	3	2	3
21	2	2	2	3	1	2	2	2	3	1
22	2	2	3	2	1	3	1	1	2	2
23	2	2	2	1	3	2	2	2	2	3
24	2	2	1	1	3	2	2	1	3	2
25	2	1	3	2	2	1	1	1	2	1
26	2	1	1	2	3	3	1	2	1	1
27	2	1	3	2	1	1	1	2	2	3
28	2	2	3	3	2	2	1	3	2	2
29	2	2	1	1	2	2	2	3	2	2
30	2	1	3	2	2	2	2	3	1	3
31	2	1	2	1	1	1	2	1	3	2
32	2	2	3	3	1	2	2	1	1	1
33	2	1	2	1	1	3	2	2	1	1
34	2	2	3	3	1	1	1	2	3	3
35	2	3	3	1	1	1	1	1	2	2
36	2	2	3	2	2	3	2	1	3	3
37	2	3	2	2	2	3	1	1	2	3
38	2	2	3	1	3	2	1	1	2	2
39	2	1	2	3	2	3	1	1	2	1
40	2	1	2	1	2	3	2	1	3	1
41	2	2	1	2	2	1	2	1	1	2
42	2	2	1	1	3	2	2	1	1	2
43	2	2	3	2	3	2	1	2	3	3
44	2	2	2	2	3	3	1	2	2	2
45	2	2	1	2	2	2	1	1	2	2
46	2	1	3	1	1	1	2	1	2	1
47	2	1	1	1	1	2	2	1	2	1
48	2	2	2	2	2	2	2	1	3	2
49	2	3	2	3	2	2	1	1	3	3
50	2	2	3	3	3	1	1	1	2	1
51	2	2	3	1	2	2	1	1	2	2
52	2	2	1	3	3	2	1	1	2	2
53	2	2	2	1	1	2	1	1	2	1
54	2	1	2	1	2	2	2	1	3	1
55	2	1	3	2	1	2	2	1	2	2

56	2	2	3	3	4	3	1	2	2	2
57	2	1	3	1	3	1	2	1	3	1
58	2	2	2	3	2	4	2	1	2	3
59	2	1	1	2	1	3	1	1	3	1
60	2	2	2	3	2	4	2	1	4	2
61	2	1	2	3	4	3	1	1	3	2
62	2	1	2	3	3	3	2	1	4	1
63	2	2	1	3	4	4	1	2	2	2
64	2	1	2	3	3	4	2	1	1	2
65	2	2	1	2	3	2	2	1	2	3
66	2	2	1	1	3	2	2	1	3	3
67	2	1	3	1	2	2	2	1	1	1
68	2	1	2	1	2	3	1	2	1	2
69	2	2	3	1	3	3	1	1	3	3
70	2	1	2	3	1	3	2	1	2	1
71	2	2	3	1	1	2	1	1	2	1
72	2	2	1	2	1	2	1	2	2	1
73	2	1	3	2	3	1	2	2	3	3
74	2	2	2	1	1	1	2	2	1	1
75	2	2	2	3	3	2	1	1	3	3
76	2	1	2	3	2	2	1	2	4	2
77	2	2	1	1	3	2	1	2	3	2
78	2	2	1	2	3	2	1	1	2	2
79	2	1	2	3	1	4	2	1	3	1
80	2	3	3	3	3	4	2	1	1	3
81	2	2	3	1	2	1	1	2	1	1
82	2	2	1	1	3	1	2	2	2	1
83	2	2	2	3	3	3	2	1	1	2
84	2	2	2	2	3	4	2	1	1	2
85	2	1	2	3	1	3	1	1	1	1
86	2	1	2	3	1	4	1	1	2	1
87	2	2	3	1	2	1	2	1	3	2
88	2	2	3	1	3	1	2	1	1	2
89	2	2	2	3	2	3	2	1	2	3
90	2	1	2	3	3	4	1	1	2	3
91	2	2	2	2	3	2	2	1	3	3
92	2	2	2	3	3	1	1	1	4	3
93	2	1	3	1	2	2	1	1	1	2
94	2	1	2	2	3	1	1	1	2	1
95	2	1	3	2	2	1	1	1	2	1
96	2	2	2	1	1	1	2	1	2	2
97	2	1	2	2	2	3	1	1	2	1
98	2	2	3	3	4	2	2	1	3	3
99	2	2	2	1	1	2	2	1	3	2
100	2	1	1	3	2	3	2	1	1	1
101	2	2	2	2	3	4	2	1	2	3
102	2	1	3	2	1	4	2	1	1	1
103	2	2	2	2	3	3	2	1	2	3
104	2	1	3	3	2	1	1	1	2	1
105	2	3	3	2	3	2	2	1	2	3
106	2	1	2	3	3	3	2	1	2	3
107	2	2	3	3	1	2	2	1	2	2
108	2	3	3	2	1	3	1	2	1	1
109	2	1	1	2	2	3	1	1	2	1
110	2	2	1	2	1	1	2	2	1	1
111	2	1	2	2	3	2	2	1	1	2
112	2	3	2	3	2	1	1	2	2	1
113	2	1	1	2	1	2	2	1	1	1
114	2	3	2	2	3	1	1	1	2	2
115	2	2	2	3	3	3	2	1	2	2

Lampiran 5 : Rekap Olahan Kusioner Karakteristik Pengguna Moda Angkutan Konvensional

No	P Moda	Jenis Kelamin	Usia	Pendidikan	Pekerjaan	Pendapatan	Tarif
1	1	1	2	2	5	2	1
2	1	2	2	2	1	1	2
3	1	1	2	2	1	1	1
4	1	2	2	4	1	1	1
5	1	2	2	4	1	1	2
6	1	1	2	2	1	1	2
7	1	2	2	4	5	1	2
8	1	1	2	2	1	1	3
9	1	2	2	4	1	1	4
10	1	2	2	4	1	3	2
11	1	1	2	4	1	1	2
12	1	1	2	4	1	2	1
13	1	2	2	2	5	1	3
14	1	1	2	4	5	2	3
15	1	2	2	4	5	1	4
16	1	1	2	2	5	1	2
17	1	2	2	4	2	1	3
18	1	2	2	4	5	2	2
19	1	1	2	2	1	1	3
20	1	1	2	4	1	2	4
21	1	1	2	2	1	1	4
22	1	1	3	3	1	2	3
23	1	1	2	2	1	2	1
24	1	2	3	4	2	3	4
25	1	1	2	3	1	3	2
26	1	2	2	3	2	2	4
27	1	1	2	2	1	2	1
28	1	1	3	3	5	3	1
29	1	1	2	3	6	3	2
30	1	1	2	3	6	3	3
31	1	1	4	3	6	2	1
32	1	2	5	2	2	3	2
33	1	1	3	2	6	2	2
34	1	1	4	2	3	4	1
35	1	1	3	2	6	3	1
36	1	2	2	3	5	3	2
37	1	1	3	2	5	3	1
38	1	1	4	2	3	3	1
39	1	2	2	2	1	1	1
40	1	1	2	3	3	2	2
41	1	2	3	4	3	3	1
42	1	2	1	2	1	1	2
43	1	1	3	2	6	3	1
44	1	1	2	3	1	1	1
45	1	2	2	2	3	2	1
46	1	2	3	3	5	2	1
47	1	2	2	4	3	3	3
48	1	2	2	3	6	2	2
49	1	2	2	3	1	1	2
50	1	1	3	1	2	2	1
51	1	1	3	2	3	3	1
52	1	2	2	3	1	1	2
53	1	1	1	1	1	1	3
54	1	1	2	3	1	2	2
55	1	1	2	2	4	3	2
56	1	1	3	2	5	2	2
57	1	1	2	1	5	3	5
58	1	2	2	2	1	1	1
59	1	2	2	1	1	1	1
60	1	2	1	1	1	1	2
61	1	1	2	1	6	2	2
62	1	2	3	1	4	2	2
63	1	2	4	2	3	2	1
64	1	1	2	3	6	3	2
65	1	2	2	4	2	3	2
66	1	2	4	3	3	2	1
67	1	1	3	3	2	3	1
68	1	1	1	1	3	2	2
69	1	2	3	1	4	2	1
70	1	2	2	3	6	3	2
71	1	2	4	3	5	2	2
72	1	1	2	4	6	2	2
73	1	2	3	4	3	3	1
74	1	1	3	3	5	2	2
75	1	1	4	2	6	2	3
76	1	2	3	4	5	3	2
77	1	1	4	3	6	3	1
78	1	2	2	4	5	2	1
79	1	2	4	4	4	3	4
80	1	2	3	3	6	2	2
81	1	2	3	3	6	2	2
82	1	1	4	4	5	3	2
83	1	1	2	3	6	3	2
84	1	1	5	3	2	3	2
85	1	1	3	3	3	2	

Lampiran 6 : Rekap Olahan Kusioner Karakteristik Pengguna Moda Transportasi Online

No	PModa	Jenis Kelamin	Usia	Pendidikan	Pekerjaan	Pendapatan	Tarif
1	2	1	2	2	5	2	1
2	2	2	2	2	1	1	2
3	2	1	2	2	1	1	1
4	2	2	2	4	1	1	2
5	2	1	2	2	1	1	2
6	2	1	2	2	1	1	1
7	2	1	2	2	1	1	1
8	2	1	2	2	1	1	1
9	2	1	2	2	1	2	2
10	2	1	3	2	5	2	3
11	2	2	2	4	1	1	3
12	2	2	2	2	1	1	2
13	2	2	2	3	6	3	2
14	2	1	2	2	1	1	2
15	2	1	2	3	2	2	3
16	2	1	2	3	2	2	3
17	2	2	2	2	1	1	2
18	2	1	2	4	1	2	2
19	2	1	2	4	1	2	1
20	2	1	2	4	1	2	4
21	2	2	2	3	1	1	1
22	2	2	2	2	1	1	1
23	2	1	4	2	4	2	2
24	2	1	4	2	6	4	2
25	2	1	4	2	4	1	1
26	2	2	2	2	1	1	2
27	2	1	2	4	1	1	1
28	2	1	2	2	1	1	2
29	2	1	2	2	1	1	3
30	2	1	2	4	6	3	2
31	2	2	2	4	1	1	3
32	2	1	2	2	3	2	3
33	2	2	2	4	6	3	2
34	2	1	2	2	3	1	3
35	2	2	2	2	1	1	1
36	2	1	2	4	6	1	2
37	2	1	2	4	1	1	2
38	2	2	2	3	3	2	2
39	2	2	3	2	6	3	2
40	2	1	4	2	5	4	2
41	2	2	2	3	1	2	1
42	2	1	5	3	5	4	3
43	2	2	2	2	1	1	3
44	2	2	3	3	6	4	1
45	2	1	4	2	6	3	2
46	2	2	2	3	6	4	2
47	2	2	2	3	1	3	2
48	2	2	2	2	1	1	2
49	2	1	2	2	1	1	2
50	2	2	2	3	6	3	2
51	2	2	1	1	1	1	3
52	2	2	2	2	1	1	2
53	2	1	2	2	1	1	3
54	2	2	2	2	1	1	2
55	2	2	2	2	1	1	2
56	2	2	2	2	1	1	1
57	2	2	2	2	1	1	3
58	2	1	2	2	3	3	2
59	2	2	2	2	1	1	3
60	2	1	1	1	1	1	3
61	2	1	3	1	3	2	2
62	2	2	3	2	3	1	2
63	2	1	2	2	3	2	3
64	2	2	2	4	2	3	3
65	2	1	2	4	6	3	3
66	2	1	4	1	2	2	1
67	2	1	5	2	3	4	3
68	2	2	2	4	3	1	3
69	2	2	2	3	6	3	2
70	2	2	3	4	5	3	1
71	2	1	3	4	2	3	1
72	2	2	2	3	6	4	2
73	2	2	2	3	6	4	2
74	2	2	2	4	6	4	2
75	2	2	2	4	1	2	3
76	2	2	2	2	3	2	2
77	2	1	3	3	2	3	2
78	2	1	3	4	6	4	2
79	2	1	4	4	2	1	1
80	2	1	5	2	4	3	1
81	2	1	2	4	1	1	1
82	2	1	1	1	1	1	1
83	2	1	3	3	2	3	1
84	2	1	1	1	1	1	1
85	2	1	2	4	6	1	2
86	2	1	2	3	2	4	2
87	2	1	2	4	6	3	2
88	2	2	2	3	2	4	2
89	2	2	2	4	2	4	3
90	2	2	2	3	6	5	1
91	2	1	2	2	1	2	2
92	2	1	3	4	5	3	2
93	2	2	1	2	1	1	1
94	2	2	2	1	3	3	1
95	2	2	2	2	3	2	2
96	2	2	2	2	1	1	2
97	2	2	4	1	3	2	2
98	2	1	2	2	1	1	3
99	2	1	2	3	1	2	2
100	2	2	2	3	3	3	2
101	2	2	1	2	1	1	2
102	2	2	2	4	6	3	2
103	2	1	3	3	3	3	3
104	2	2	1	1	1	1	2
105	2	2	2	2	1	1	2
106	2	2	2	4	6	3	1
107	2	1	2	2	1	1	1
108	2	2	1	4	1	1	2
109	2	1	2	3	1	1	2
110	2	2	3	3	3	2	2
111	2	2	3	3	3	3	1
112	2	2	2	2	3	3	1
113	2	1	3	3	1	3	2
114	2	1	3	3	6	4	2
115	2	2	2	3	6	4	3