

**LAPORAN AKHIR PENELITIAN**



**ANALISIS KARAKTERISTIK PENGGUNA TRANSPORTASI ONLINE  
GRABBIKE (STUDI KASUS KOTA PAREPARE)**

**Imam Fadly, S.T.,M.T (KETUA )**

**Muhammad Nurul Amin(ANGGOTA)**

**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH PAREPARE**

**2020**

## HALAMAN PENGESAHAN

Judul Penelitian : **ANALISIS KARAKTERISTIK PENGGUNA TRANSPORTASI  
ONLINE GRABBIKE (STUDI KASUS KOTA PAREPARE)**

Peneliti / Pelaksana

Nama Lengkap : Imam Fadly, ST.,MT  
 NIDN : 0917028405  
 Program Studi : Teknik Sipil  
 Nomor Hp :

Anggota Peneliti (1)

Nama Lengkap : MUHAMMAD NURUL AMIN  
 NIM : 213190004  
 Program Studi : Teknik Sipil  
 Nomor Hp :  
 Perguruan Tinggi : Universitas Muhammadiyah Parepare  
 Lama Penelitian : 1 Tahun  
 Penelitian tahun ke : 1  
 Biaya tahun berjalan :  
 Biaya keseluruhan : Rp.10.000.000,-

Mengetahui  
 Dekan Teknik



(Muh. Basri, ST.,MT)  
 NIDN. 0917127301

Parepare,  
 Ketua Peneliti

(Imam Fadly, ST.,MT)  
 NIDN. 09171028405

Menyetujui,

An, Ketua LPPWI UMPAR



(Nasrullah, S.Pd, M.Pd)  
 (Dr. Irachatulillah, S.P, M.P)  
 NIDN: 0926117601

## PRAKATA



Assalamu alaikum warahmatullahi wabarakatu.

Alhamdulillah segala puji bagi Allah yang menguasai bumi dan segala isinya, tiada lain yang sepatutnya penulis haturkan kepada ALLAH SWT sebagai seorang hamba melainkan hamba melainkan rasa syukur yang tiada henti. Shalawat kita curahkan kepada junjungan kita Rasulullah SAW beserta keluarganya, yang telah memperjuangkan kebenaran dalam hidupnya hingga manusia jahiliyah dapat keluar dari kebodohan dan kegelapan.

Penelitian ini merupakan penelitian dosen pemula yang melibatkan mahasiswa tahun 2020. Penelitian ini bertujuan mengaplikasikan pengetahuan dosen sekaligus memberikan pengetahuan kepada mahasiswa.

Demikian prakata yang dapat kami sampaikan, semoga penelitian ini dapat bermanfaat bagi pengembangan

Parepare,

Ketua,

(IMAM FADLY, ST.,MT)

## DAFTAR ISI

	<b>Halaman</b>
HALAMAN SAMPUL	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
PRAKATA	iii
DAFTAR ISI	iv
<b>I      PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	2
C. Tujuan Penelitian	3
D. Batasan masalah	3
E. Manfaat Penelitian	3
<b>II     TINJAUAN PUSTAKA</b>	
A. Teknologi Transporasi	6
B. Pengertian Transportasi	7
C. Transportasi Online	8
D. Transportasi online Grab	10
E. Pemilihan Moda Transportasi	11
F. Faktor –Faktor yang Mempengaruhi Pemilihan Moda	13
G. Angkutan penumpang	14
H. SPSS ( <i>statistical package for the social science</i> )	15
<b>III    METODE PENELITIAN</b>	
A. Lokasi Penelitian	20

B. Tipe dan dasar penelitian	20
C. Populasi dan Sampel	21
D. Teknik Pengumpulan Data	22
E. Definisi Operasional Variabel	23
F. Analisis Data	26
G. Diagram proses penelitian	33
IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	
A. Pengumpulan Data	34
B. Hasil Pengumpulan Data	34
C. Analisis Data Hasil Penelitian	52
V PENUTUP	
A. Kesimpulan	94
B. Saran	95
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang**

Transportasi atau pengangkutan dapat didefinisikan sebagai suatu proses pergerakan atau perpindahan orang/barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan suatu teknik atau cara tertentu untuk maksud dan tujuan tertentu (*Miro,1997*). Suatu transportasi dapat dikatakan baik jika waktu yang digunakan untuk perjalanan cepat dan tidak terjadi kecelakaan, pelayanan cukup baik, serta aman (bebas dari kecelakaan) dan dengan kondisi pelayanan yang nyaman. (*Martok,1998 dikutip Miro,1997*), mengungkapkan transportasi bukan merupakan tujuan akhir, tetapi merupakan suatu alat yang dapat memenuhi maksud lain dan sebagai akibat adanya pemenuhan kebutuhan (*devided demand*) karena adanya kegiatan manusia dan menimbulkan permintaan atas komoditas jalan. Terdapat beberapa faktor yang menentukan pada komponen transportasi untuk mencapai kondisi transportasi yang ideal, yaitu kondisi prasarana jalan serta sistem jaringan dan kondisi sarana (kendaraan) juga yang tidak kalah penting adalah sikap mental dari pengguna fasilitas transportasi tersebut.

Perkembangan Transportasi juga mencakup pada cara pemesanan dan pembayaran transaksi atas jasa transportasi Dahulu pengguna jasa transportasi memesan via telpon dan kemudian membayar jasa dengan uang tunai Pada perkembangannya saat ini, terdapat

transportasi yang dapat dipesan dan dibayar secara sistem daring Sistem daring (online).

Perusahaan yang menyediakan transportasi berbasis online tersebut memberikan pelayanan utama yaitu ojek online melayani peng, dann penumpang dengan menggunakan sepeda motor melayani peng, dann penumpang dengan mobil. Selain peng, dann penumpang, juga memberikan pelayanan seperti melayani pengiriman barang, melayani pemesanan makanan, dan masih banyak lagi Berdasarkan uraian yang telah di paparkan diatas, penulis tertarik untuk membahas masalah **“ANALISIS KARAKTERISTIK PENGGUNA TRANSPORTASI ONLINE GRABBIKE (STUDI KASUS KOTA PAREPARE)”**.

### **B. Rumusan Masalah**

Permasalahan yang diangkat penulis disini adalah karakteristik pengguna transportasi online dikota parepare didapatkan beberapa rumusan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana karakteristik pengguna transportasi online *grabbike* di kota parepare?
2. Bagaimana mencari hubungan variabel jenis kelamin, status pernikahan, etnis, usia, pendidikan, pekerjaan, pendapatan, tujuan menggunakan *grabbike*, moda transportasi yang sering digunakan sebelum menggunakan *grabbike*, dan alasan menggunakan *grabbike*?
3. Bagaimana cara mengolah data dengan menggunakan program SPSS versi 25 ?

### **C. Tujuan Penelitian**

Penelitian ini memiliki beberapa tujuan dengan harapan penelitian terfokus dengan tujuan-tujuan yang dibuat adapun tujuan dalam penelitian ini sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui karakteristik pengguna transportasi online *grabbike* di kota parepare.
2. Untuk mengetahui hubungan variabel jenis kelamin, status pernikahan, etnis, usia, pendidikan, pekerjaan, pendapatan, tujuan menggunakan *grabbike*, moda transportasi yang sering digunakan sebelum menggunakan *grabbike*, dan alasan menggunakan *grabbike*.

### **D. Batasan masalah**

1. Penelitian dilakukan di kota parepare.
2. Pengambilan data survey lapangan menggunakan kuesioner.
3. Program pengolahan data adalah aplikasi SPSS versi 25.

### **E. Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat yang diharapkan dalam penelitian menggunakan metode kualitatif :

1. Manfaat bagi penulis

Menambah pengetahuan tentang serta penerapan dalam pengolahan data pengambilan keputusan seperti penentuan analisis karakteristik pengguna transportasi online *grabbike* di kota parepare.

2. Manfaat bagi pembaca

- a. Dengan penelitian ini dapat menjadi referensi terhadap pembaca bagaimana karakteristik pengguna transportasi online *grabbike* di kota parepare.
- b. Memberikan pengetahuan tentang analisis karakteristik pengguna transportasi online *grabbike*.
- c. Mengetahui hubungan variabel jenis kelamin, status pernikahan, etnis, usia, pendidikan, pekerjaan, pendapatan, tujuan menggunakan *grabbike*, moda transportasi yang sering digunakan sebelum menggunakan *grabbike*, dan alasan menggunakan *grabbike*.

#### **F. Sistematika penulisan**

Sistematika dapat menggambarkan bagaimana mengenai isi dari tugas akhir ini, maka dengan ini penulis mencoba untuk menyusun dalam kerangka sistem penulisan yang dibagi dalam bab dengan susunan penelitian yang berjudul “**analisis karakteristik pengguna transportasi online *grabbike* (studi kasus kota parepare)**” yang dapat dijabarkan sebagai berikut :

**Bab I** Pendahuluan Bab ini merupakan bab yang memuat tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, maksud dan tujuan, manfaat penelitian, ruang lingkup/batasan masalah dan sistematika penulisan.

**Bab II** Tinjauan Pustaka Bab ini berisi teori-teori dan rumusan yang berhubungan dengan penelitian yang diperoleh dari studi literatur.

**Bab III** Metode Penelitian menguraikan jenis penelitian, lokasi dan waktu penelitian serta teknik pengambilan data dan langkah-langka kerja serta tata cara yang akan dilakukan untuk mengetahui karakteristik pengguna transportasi online *grabbike* (studi kasus kota parepare).

**Bab IV** Hasil Dan Pembahasan Bab ini membahas tentang gambaran umum lokasi penelitian analisis karakteristik pengguna transportasi online *grabbike* (studi kasus kota parepare) menggunakan metode dekriptif dan tabulasi silang.

**Bab V** Penutup merupakan kesimpulan hasil analisis dan memberikan saran-saran sehubungan dengan analisa yang telah dilakukan

## **BAB II TINJAUAN**

### **PUSTAKA**

#### **A. Teknologi transportasi**

Kecepatan perubahan sosial saat ini sangat luar biasa, hal ini disebabkan oleh kemajuan teknologi. Teknologi dalam bahasa Yunani Kuno dapat didefinisikan sebagai seni memproduksi alat-alat produksi dan menggunakannya. Definisi tersebut berkembang menjadi penggunaan ilmu pengetahuan sesuai dengan kebutuhan manusia. Menurut Hanslin dalam Salim (2000: 83) menjelaskan bahwa istilah teknologi dapat mencakup dua hal, pertama teknologi menunjuk pada peralatan, yaitu unsur yang digunakan. Kedua keterampilan atau prosedur yang diperlukan untuk membuat dan menggunakan peralatan tersebut. Pengembangan teknologi dalam pembangunan, yang menimbulkan sikap mendua dikalangan masyarakat. Di satu pihak masyarakat menerima kehadiran teknologi, di pihak lain kehadiran teknologi modern justru menghasilkan masalah-masalah yang bersifat struktural yang kemudian merambah disemua sektor kehidupan masyarakat (pola hubungan kerja, nilai-nilai dan aspek kebudayaan). Kehadiran teknologi tampaknya sangat beragam meliputi hampir semua sektor kehidupan dalam proses pembangunan masyarakat. Di bidang komunikasi dan informasi hadirnya jaringan layanan digital telephone telah mengatasi jarak dan waktu guna mempercepat komunikasi, begitu juga di bidang-bidang yang lainnya. Pembaharuan (inovasi) dalam bidang teknologi pasti akan menimbulkan berbagai implikasi yang ada di masyarakat. Banyak

fenomena sosial tentang perubahan masyarakat yang terjadi dengan cepat akibat pemanfaatan teknologi pada hampir di semua sektor kehidupan. Pemanfaatan teknologi pada bidang transportasi mengubah hubungan transportasi tradisional kepada pola organisasi modern, yang mengutamakan profit. Demikian juga dengan pengguna teknologi pada bidang pendidikan, komunikasi dan lain sebagainya (Salim, H.A. Abbas, 2000).

### **B. Pengertian transportasi**

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dalam waktu tertentu dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia, hewan, maupun mesin. Definisi transportasi menurut beberapa ahli adalah sebagai berikut:

1. Menurut Morlok (1987), transportasi didefinisikan sebagai kegiatan memindahkan atau mengangkut sesuatu dari suatu tempat ketempat lain.
2. Menurut Bowersox (1981), transportasi adalah perpindahan barang atau penumpang dari suatu tempat ketempat lain, dimana produk dipindahkan ke tempat tujuan dibutuhkan. Dan secara umum transportasi adalah suatu kegiatan memindahkan sesuatu (barang dan/atau barang) dari suatu tempat ke tempat lain, baik dengan atau tanpa sarana.
3. Menurut Steenbrink (1974), transportasi adalah perpindahan orang atau barang dengan menggunakan alat atau kendaraan dari dan ke tempat-tempat yang terpisah secara geografis.

4. Menurut Papacostas (1987), transportasi didefinisikan sebagai suatu sistem yang terdiri dari fasilitas tertentu beserta arus dan sistem *control* yang memungkinkan orang atau barang dapat berpindah dari suatu tempat ke tempat lain secara efisien dalam setiap waktu untuk mendukung aktivitas manusia.

Transportasi manusia atau barang biasanya bukanlah merupakan tujuan akhir, oleh karena itu permintaan akan jasa transportasi dapat disebut sebagai permintaan turunan (*derived demand*) yang timbul akibat adanya permintaan akan komoditas atau jasa lainnya. Dengan demikian permintaan akan transportasi baru akan ada apabila terdapat faktor-faktor pendorongnya. Permintaan jasa transportasi tidak berdiri sendiri, melainkan tersembunyi dibalik kepentingan yang lain (Morlok, 1984).

### **C. Transportasi online**

Fenomena jasa transportasi berbasis aplikasi *online* sebenarnya merupakan jawaban atas kebutuhan masyarakat akan transportasi yang mudah di dapatkan, nyaman, cepat, dan murah. Banyak faktor yang membuat aplikasi berbasis online ini dibutuhkan oleh banyak masyarakat khususnya di kota-kota. Di kota besar kebutuhan atas masyarakat transportasi online sudah menjadi sebuah moda alternatif yang diinginkan masyarakat setelah sebelumnya masyarakat harus menggunakan moda transportasi konvensional yang menuai beberapa masalah seperti minimnya keamanan dan kenyamanan ketika menggunakan bis umum yang seringkali sudah tidak layak beroperasi maupun faktor-faktor lainnya. Selain itu, saat ini teknologi merupakan kebutuhan yang sangat penting

dalam aspek global karena dunia semakin cepat berubah kearah modernisasi berbagai aspek, oleh karena itu setiap negara harus mampu bersaing dengan pemanfaatan teknologi serta mengaplikasikannya di dalam aktivitas. Berkaitan dengan hal ini, jasa transportasi berbasis aplikasi online merupakan tuntutan persaingan yang mengharuskan peran teknologi di dalam mempermudah mobilitas masyarakat.

Transportasi online yang dalam konteks ini adalah transportasi online menjadi angkutan alternatif yang banyak digemari oleh masyarakat karena beragam keunggulannya mencakup: kepraktisan, transparansi, keterpercayaan, keamanan, kenyamanan, ragam fitur, diskon dan promosi atau yang disebut dengan promo, dan lahan kerja baru/sampingan.

1. Dari segi kepraktisan, layanan jasa Transportasi yang berbasis aplikasi online ini cukup menggunakan telfon pintar yang berkoneksi internet dan aplikasi jasa Transportasi online yang ada di dalamnya, yang melaluinya seseorang dapat melakukan pemesanan layanan jasa angkutan.
2. Dari segi transparansi, jasa Transportasi online ini juga memungkinkan pelanggan mengetahui dengan pasti setiap informasi jasa Transportasi online secara detail, seperti nama pengemudi, nomor kendaraan, posisi kendaraan yang akan dipakai, waktu perjalanan, lisensi pengemudi dan lain sebagainya.
3. Dari sisi keterpercayaan, pengemudi layanan Transportasi online telah terdaftar di perusahaan jasa Transportasi online, yang berupa identitas.

4. lengkap dan perlengkapan berkendara yang sesuai Standar Nasional Indonesia (SNI), sehingga ini dapat meminimalisir resiko kerugian terhadap pengguna jasa angkutan ini.
5. Dari segi kenyamanan, konsumen Transportasi online merasakan tidak sedang berada di dalam angkutan umum karena mobil-mobil yang digunakan menggunakan mobil-mobil pribadi keluaran lima tahun terakhir (2012- 2017, yang memang dipersyaratkan oleh perusahaan) dengan beragam merek (seperti Avanza, Calya, Datsun, Shienta, Agya, dsb).

#### D. Transportasi online Grab



Gambar 1. Logo grab

Grab (sebelumnya dikenal sebagai grabtaxi) merupakan salah satu platform *online to offline* (O2O) yang bermarkas di Singapura dan paling sering digunakan di Asia Tenggara, menyediakan layanan kebutuhan sehari-hari bagi para pelanggan termasuk perjalanan, pesan-antar makanan, pengiriman barang – dan pembayaran menggunakan dompet digital. Saat ini grab menyediakan layanan di Singapura, Indonesia, Filipina,

malaysia, thailand, vietnam, myanmar, dan kamboja. Grab yakin bahwa setiap masyarakat di asia tenggara harus mendapatkan keuntungan dari ekonomi digital, dan perusahaan memberikan akses untuk layanan transportasi yang aman dan terjangkau, layanan pesan antar makanan dan pengiriman barang, serta layanan pembayaran mobile dan finansial. Grab juga adalah "*decacorn*" (sebutan untuk startup yang memiliki valuasi perusahaan sebesar us\$10 miliar atau 10 kali lipat dari "*unicorn*") pertama di asia tenggara. Di indonesia, grab melayani pemesanan kendaraan seperti ojek (*grabbike*), mobil (*grabcar*), dan taksi (*grabtaksi*) serta kurir (*grabexpress*), pesan-antar makanan (*grabfood*), dan carpooling sosial (*grabhitch car*). Saat ini grab tersedia di 125 kota di seluruh indonesia, mulai dari banda aceh - aceh hingga jayapura - papua.

Baru-baru ini grab meluncurkan layanan *grabgerak*, sebuah solusi unik yang pertama kali disediakan untuk mendukung para penyandang disabilitas untuk bergerak dan mendapatkan lebih banyak akses dalam menjalankan aktivitas sehari-hari, pada 2018, grab menyewa bankir lehman brothers, john chua.

Adapun fokus pembahasan penelitian disini adalah grab sebagai aplikasi penyedia jasa layanan transportasi online *grabbike*/ojek online sekilas pembahasan grab dikutip dari sumber wikipedia.

### **E. Pemilihan Moda Transportasi**

Pemilihan moda transportasi merupakan salah satu model terpenting pada perencanaan transportasi. Hal ini dikarenakan peranan dari angkutan umum dalam upaya peningkatan efisiensi dan efektifitas

sistem pergerakan pada sistem transportasi (Ofyar Z. Tamin ,1997). Hasil analisis pada pemilihan moda sangat bermanfaat sebagai masukan dan untuk bahan pertimbangan bagi penyedia jasa transportasi dan bagi para pembuat kebijakan di dalam mengambil pertimbangan dan keputusan ke depannya.

Model pemilihan moda perlu mempertimbangkan beberapa hal yaitu (Ofyar Z. Tamin ,1997):

### 1. Biaya

Terdapat dua jenis biaya dalam model pemilihan moda yaitu biaya perkiraan dengan biaya aktual. Biaya perkiraan adalah biaya yang dipikirkan oleh pengguna jalan sebagai dasar pengambilan keputusan, sedangkan biaya aktual yaitu biaya yang sebenarnya digunakan setelah proses pemilihan moda dilakukan.

### 2. Angkutan umum *captive*

Dalam pemodelan pemilihan moda, tahap berikutnya adalah mengidentifikasi pemakai angkutan umum *captive*. Orang seperti ini didefinisikan sebagai orang yang berangkat dari rumah. Orang tersebut tidak mempunyai atau menggunakan kendaraan pribadi (tidak ada pilihan lain kecuali angkutan umum). Diasumsikan bahwa orang tersebut pasti menggunakan angkutan umum.

### 3. Lebih dari dua moda

Beberapa prosedur pemilihan moda memodelkan pergerakan dengan hanya dua buah moda transportasi: angkutan umum dan

angkutan pribadi Dibeberapa negara Barat terdapat beberapa pilihan lebih dari dua moda;

misalnya, London mempunyai kereta api bawah tanah, kereta api, bus dan mobil.

#### **F. Faktor –Faktor yang Mempengaruhi Pemilihan Moda**

Faktor-faktor yang mempengaruhi seseorang dalam memilih suatu moda transportasi dapat dibedakan atas tiga kategori sebagai berikut (*Ofyar Z. Tamin, 1997*):

##### 1. Karakteristik pelaku perjalanan

Hal-hal yang mempengaruhi sebagai berikut:

- a. Keadaan sosial, ekonomi, dan tingkat pendapatan.
- b. Ketersedian atau kepemilikan kendaraan.
- c. Kepemilikan surat izin mengemudi (SIM).

##### 2. Karakteristik perjalanan

Hal-hal yang berkaitan dengan karakteristik perjalanan adalah:

- a. Tujuan perjalanan di negara-negara maju akan lebih mudah melakukan perjalanan dengan menggunakan angkutan umum karena ketepatan waktu dan tingkat pelayanan yang sangat baik, serta biaya yang relatif murah dari pada menggunakan kendaraan pribadi.
- b. Jarak perjalanan Semakin jauh perjalanan, orang semakin cenderung memilih angkutan umum dibandingkan dengan kendaraan pribadi.
- c. Waktu terjadinya perjalanan.

### 3. Karakteristik sistem transportasi

Tingkat pelayanan yang ditawarkan oleh masing-masing sarana transportasi merupakan faktor yang sangat menentukan bagi seseorang dalam memilih sarana transportasi.

Tingkat pelayanan dikelompokkan dalam dua kategori:

#### 1. Faktor kuantitatif

- a. Lama waktu perjalanan yang meliputi waktu di dalam kendaraan, waktu tunggu dan waktu berjalan kaki.
- b. Biaya transportasi, misalnya tarif, biaya bahan bakar, dan lain-lain.

#### 2. Faktor Kualitatif

- a. Kenyamanan.
- b. Keamanan.

### **G. Angkutan penumpang**

Angkutan umum penumpang menurut Warpani (1990) dikutip dalam buku manajemen transportasi dalam kajian dan teori, Dr.Andriansyah,.m.si (2015) adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan penumpang adalah angkutan kota (minibus, bus, danlain-lain), kereta api, angkutan air, dan angkutan udara.

Tujuan utama angkutan umum penumpang adalah :

1. Menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat yaitu aman, cepat, murah, dan nyaman
2. Membuka lapangan kerja
3. Pengurangan volume lalu-lintas kendaraan pribadi

## H. SPSS (*statistical package for the social sciens*)

SPSS adalah sebuah program aplikasi yang memiliki kemampuan analisis statistik cukup tinggi serta sistem manajemen data pada lingkungan grafis dengan menggunakan menu-menu deskriptif dan kotak-kotak dialog yang sederhana sehingga mudah untuk dipahami cara pengoperasiannya. Beberapa aktivitas dapat dilakukan dengan mudah dengan menggunakan pointing dan clicking mouse, SPSS banyak digunakan dalam berbagai riset pemasaran, pengendalian dan perbaikan mutu (*quality improvement*), serta riset-riset sains.

SPSS pertama kali muncul dengan versi PC (bisa dipakai untuk komputer desktop) dengan nama SPSS/PC+ (versi DOS). Tetapi, dengan mulai populernya system operasi windows. SPSS mulai mengeluarkan versi windows (mulai dari versi 6.0 sampai versi terbaru sekarang).

Pada awalnya SPSS dibuat untuk keperluan pengolahan data statistik untuk ilmu-ilmu social, sehingga kepanjangan SPSS itu sendiri adalah *Statistikal Package for the Social Sciens*. Sekarang kemampuan SPSS diperluas untuk melayani berbagai jenis pengguna (user), seperti untuk proses produksi di pabrik, riset ilmu sains dan lainnya. Dengan demikian, sekarang kepanjangan dari SPSS *Statistical Product and Service Solutions*, SPSS dapat membaca berbagai jenis data atau memasukkan data secara langsung ke dalam SPSS Data Editor. Bagaimanapun struktur dari file data mentahnya, maka data dalam Data Editor SPSS harus dibentuk dalam bentuk baris (*cases*) dan kolom

(variables). Case berisi informasi untuk satu unit analisis, sedangkan variable adalah informasi yang dikumpulkan dari masing-masing kasus.

Hasil-hasil analisis muncul dalam SPSS Output Navigator. Kebanyakan prosedur *Base System* menghasilkan *pivot tables*, dimana kita bisa memperbaiki tampilan dari keluaran yang diberikan oleh SPSS. Untuk memperbaiki *output*, maka kita dapat memperbaiki output sesuai dengan kebutuhan. Beberapa kemudahan yang lain yang dimiliki SPSS dalam pengoperasiannya adalah karena SPSS menyediakan beberapa fasilitas seperti berikut ini :

1. *Data Editor*. Merupakan jendela untuk pengolahan data. Data editor dirancang sedemikian rupa seperti pada aplikasi-aplikasi *spreadsheet* untuk mendefinisikan, memasukkan, mengedit, dan menampilkan data.
2. *Viewer*. *Viewer* mempermudah pemakai untuk melihat hasil pemrosesan, menunjukkan atau menghilangkan bagian-bagian tertentu dari output, serta memudahkan distribusi hasil pengolahan dari SPSS ke aplikasi-aplikasi yang lain.
3. *Multidimensional Pivot Tables*. Hasil pengolahan data akan ditunjukkan dengan *multidimensional pivot tables*. Pemakai dapat melakukan eksplorasi terhadap tabel dengan pengaturan baris, kolom, serta layer. Pemakai juga dapat dengan mudah melakukan pengaturan kelompok data dengan melakukan *splitting* tabel sehingga hanya satu group tertentu saja yang ditampilkan pada satu waktu.
4. *High-Resolution Graphics*. Dengan kemampuan grafikal beresolusi tinggi, baik untuk menampilkan *pie charts*, *bar charts*, *histogram*,

*scatterplots*, *3-D graphics*, dan yang lainnya, akan membuat SPSS tidak hanya mudah dioperasikan tetapi juga membuat pemakai merasa nyaman dalam pekerjaannya.

5. *Database Access*. Pemakai program ini dapat memperoleh kembali informasi dari sebuah database dengan menggunakan Database Wizard yang disediakan.
6. *Data Transformations*. Transformasi data akan membantu pemakai memperoleh data yang siap untuk dianalisis. Pemakai dapat dengan mudah melakukan subset data, mengkombinasikan kategori, add, agregat, merge, split, dan beberapa perintah transpose files, serta yang lainnya.
7. *Electronic Distribution*. Pengguna dapat mengirimkan laporan secara elektronik menggunakan sebuah tombol pengiriman data (*e-mail*) atau melakukan export tabel dan grafik ke mode HTML sehingga mendukung distribusi melalui internet dan intranet.
8. *Online Help*. SPSS menyediakan fasilitas online help yang akan selalu siap membantu pemakai dalam melakukan pekerjaannya. Bantuan yang diberikan dapat berupa petunjuk pengoperasian secara detail, kemudahan pencarian prosedur yang diinginkan sampai pada contoh-contoh kasus dalam pengoperasian program ini.
9. Akses Data Tanpa Tempat Penyimpanan Sementara. Analisis file-file data yang sangat besar disimpan tanpa membutuhkan tempat penyimpanan sementara. Hal ini berbeda dengan SPSS sebelum versi 11.5 dimana file data yang sangat besar dibuat temporary filenya.

10. *Interface* dengan *Database Relasional*. Fasilitas ini akan menambah efisiensi dan memudahkan pekerjaan untuk mengekstrak data dan menganalisisnya dari database relasional.
11. Analisis Distribusi. Fasilitas ini diperoleh pada pemakaian *SPSS for Server* atau untuk aplikasi multiuser. Kegunaan dari analisis ini adalah apabila peneliti akan menganalisis file-file data yang sangat besar dapat langsung me-remote dari server dan memprosesnya sekaligus tanpa harus memindahkan ke komputer user.
12. Multiple Sesi. SPSS memberikan kemampuan untuk melakukan analisis lebih dari satu file data pada waktu yang bersamaan.
13. Mapping. Visualisasi data dapat dibuat dengan berbagai macam tipe baik secara konvensional atau interaktif, misalnya dengan menggunakan tipe bar, pie atau jangkauan nilai, simbol gradual, dan chart.

Analisis yang digunakan pada penelitian ini adalah analisis deskriptif frekuensi, validitas, realibilitas, tabulasi silang.

1. Analisis frekuensi, merupakan analisis yang mencakup gambaran frekuensi data secara umum seperti mean, media, modus, deviasi, standar, varian, minimum, maksimum dan sebagainya.
2. Validitas, merupakan suatu ukuran yang menunjukkan kevalidan atau kesahihan suatu instrument. Jadi pengujian validitas itu mengacu pada sejauh mana suatu instrument dalam menjalankan fungsi. Instrument dikatakan valid jika instrument tersebut dapat digunakan untuk mengukur apa yang hendak diukur (Menurut Sugiyono (2008:363).

3. Reliabilitas, adalah pengukuran tentang stabilitas dan konsistensi dari alat pengukuran. Reliabilitas menunjukkan pada satu pengertian bahwa sesuatu instrumen cukup dapat dipercaya untuk digunakan sebagai pengumpul data karena instrumen tersebut sudah baik. Instrumen reliabel sebenarnya yang mengandung arti bahwa instrumen tersebut cukup baik sehingga mampu mengungkapkan data yang bisa dipercaya.
4. Tabulasi silang (*Crosstabs*), adalah metode analisis yang paling sederhana tetapi memiliki daya menerangkan cukup kuat untuk menjelaskan hubungan antar variabel. Untuk itu ada beberapa prinsip sederhana yang perlu diperhatikan dalam menyusun tabel silang agar hubungan antara variabel tampak dengan jelas. Untuk itu maka dalam analisis *crosstabs* digunakan analisis statistik yaitu Chi Kuadrat (*Chi Square*) yang disimbolkan dengan  $X^2$ .



mengajukan sejumlah pertanyaan untuk mendapatkan data dan informasi mengenai permasalahan yang diteliti terhadap sebahagian kecil dari mereka yang dianggap dapat mewakili.

### **C. Populasi dan Sampel**

#### 1. Populasi

populasi dalam penelitian ini akan menggunakan populasi untuk menentukan subyek penelitian. Menurut Arikunto (2005:130), "Populasi adalah keseluruhan subyek penelitian" Sedangkan menurut Sugiyono (2004:49) mendefinisikan bahwa populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas subyek dan obyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Jadi, populasi bukan hanya orang tetapi juga obyek dan benda-benda alam yang lain. Populasi bukan hanya sekedar jumlah yang ada pada obyek atau subyek yang dipelajari tetapi meliputi seluruh karakteristik atau sifat yang dimiliki oleh obyek atau subyek itu.

#### 2. Sampel

Metode sampling yang digunakan adalah *non-probability* sampling menggunakan *judgemental sampling*, yang merupakan teknik penentuan sampel dengan beberapa pertimbangan. Peneliti mengumpulkan data melalui responden yang dirasa telah memenuhi kriteria pengisian kuesioner dan pertimbangan beberapa aspek. Kriteria responden penelitian ini merupakan pengguna *grabbike* yang pernah memesan layanan *grabbike* di aplikasi Grab.

menurut Prof Dr Nana Syaodi Sukmadinata (2015:260-261) untuk penelitian korelasional, sampel sebanyak 30 dipandang sudah cukup besar, untuk kausal komparatif dan eksperimental 15 setiap kelompok, untuk penelitian survey 100 cukup memadai sedang untuk kelompok sampel 20-50. Peneliti kemudian mengambil suatu keputusan untuk jumlah sampel atau reponden sebanyak 150 orang.

#### **D. Teknik Pengumpulan Data**

##### 1. Jenis data

jenis data yang digunakan untuk menunjang penelitian ini ada dua macam, yaitu :

- a. Data primer, adalah penelitian yang diperoleh dan diolah peneliti langsung dari responden berupa data kuesioner yang disebarkan.
- b. Data sekunder, adalah data yang diperoleh secara tidak langsung atau melalui pihak lain, atau laporan historis yang telah disusun dalam arsip yang dipublikasikan atau tidak. Data sekunder yang digunakan dalam penelitian ini berupa laporan, dokumen, dan kepustakaan lainnya yang berkaitan dengan penelitian ini.

##### 2. Teknik Pengumpulan data

- a. Wawancara, yaitu suatu teknik pengumpulan data dengan cara mengadakan tanya jawab langsung kepada responden dengan menggunakan wawancara terstruktur yang disiapkan oleh penulis.
- b. Observasi, (Pengamatan) Teknik pengumpulan data melalui Observasi menurut Narbuko dan Achmadi (1999 : 83 ) adalah:  
“Alat pengumpulan data yang dilakukan cara mengamati dan

mencatat secara sistematis gejala-gejala yang diselidiki". Berdasarkan hal di atas penulis menyimpulkan bahwa dalam melakukan observasi partisipatif, peneliti melibatkan diri dalam kehidupan masyarakat dan situasi dimana penelitian dilaksanakan. Peneliti berbicara dengan bahasa mereka, bergurau dengan mereka, menyatu dengan mereka dan sama-sama terlibat dalam pengalaman yang sama.

- c. Studi Literatur, Melalui teknik ini dilakukan kegiatan penghimpunan data, keterangan dan informasi dengan penelaan secara cermat atas berbagai dokumen, arsip, hasil laporan, buku-buku ilmiah, persatuan perundang-undangan dan bahan-bahan tertulis lainnya yang relevan dengan variabel penelitian.

#### **E. Definisi Operasional Variabel**

Uraian mengenai definisi operasional variabel dijelaskan Arikunto (2005;116), bahwa variabel adalah obyek penelitian yang bervariasi, variabel diambil berdasarkan Demografi atau ilmu kependudukan adalah ilmu yang mempelajari dinamika kependudukan manusia. demografi meliputi ukuran, struktur, dan distribusi penduduk, serta bagaimana jumlah penduduk berubah setiap waktu akibat kelahiran, kematian, migrasi, serta penuaan. Analisis kependudukan dapat merujuk masyarakat secara keseluruhan atau kelompok tertentu yang didasarkan kriteria seperti pendidikan, kewarganegaraan, agama atau etnisitas tertentu. maka berdasarkan atas judul yang diambil oleh peneliti, maka diperoleh satu variabel yaitu variabel Karakteristik Pengguna Transportasi

Online *grabbike* di Kota Parepare. Dalam penelitian ini , model dibuat dengan menggunakan 9 (sembilan) variabel bebas dan 1 (satu) variabel terikat yaitu :

**1. `Variabel bebas**

**X1** Jenis Kelamin

- A. ` Laki-laki
- B. Perempuan

**X2** Status pernikahan

- A. Belum menikah
- B. Sudah menikah

**X3** Etnis

- A. Bugis
- B. Makassar
- C. Mandar
- D. Jawa
- E. Tionghoa
- F. Dan lain-lain

**X4** Usia

- A. 12 - 16 tahun
- B. 17 - 25 tahun
- C. 26 - 35 tahun
- D. 36- 45 tahun
- E. 46- 55 tahun
- F. >55 Tahun

**X5** Pendidikan

- A. SD
- B. SMP/MTs
- C. SMA/SMK
- D. DIPLOMA
- E. S1

F. S2/S3

**X6** Pekerjaan

A. Pelajar

B. Mahasiswa

C. Akademisi /Guru/Dosen

D. Pegawai SWASTA/PNS/TNI/POLRI

E. Wiraswasta

F. Ibu Rumah Tangga

**X7** Pendapatan

A. < Rp 1.000.000

B. Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000

C. Rp 3.000.000 - Rp 5.000.000

D. Rp 5.000.000 - Rp 7.000.000

E. Rp 7.000.000 - Rp 9.000.000

F. > Rp 9.000.000

**X8** Tujuan perjalanan menggunakan *grabbike*

A. Sekolah/kampus

B. Kerja

C. Belanja

D. Liburan

E. ketempat keluarga/teman

F. Dan Lain lain

**X9** Moda Transportasi Yang digunakan Sebelum menggunakan  
. *grabbike*

A. Sepeda

B. Sepeda motor

C. Mobil

D. Ojek konvensional

E. Taksi berarga

F. Angkutan umum

**2. Variabel terikat**

**Y** Alasan menggunakan *grabbike*

- A. Tarif
- B. Kecepatan
- C. Keselamatan
- D. Keamanan
- E. Kenyamanan
- F. Praktis

## **F. Analisis Data**

Data-data yang telah diperoleh dari kuisisioner dikumpulkan dan selanjutnya diolah di SPSS agar dapat digunakan sebagai data masukan dalam proses analisa selanjutnya digunakan metode deskriptif, Validitas, realibilitas, tabulasi silang.

### **1. Metode deskriptif**

Metode deskriptif adalah suatu metode dalam meneliti status sekelompok manusia, suatu obyek, suatu set kondisi, suatu sistem pemikiran ataupun suatu kelas peristiwa pada masa sekarang. Tujuan dari analisis deskripsi adalah membuat deskripsi gambaran yang sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta yang diteliti di lapangan. Merupakan analisis yang digunakan untuk mengolah data yang diperoleh dalam bentuk angka kemudian dideskripsikan berdasarkan distribusi frekuensi, nilai rata-rata dan defisiensi standar melalui perhitungan statistik (Moh. Nazir, 1983: 63-64).

### **2. Uji Validitas**

Validitas merupakan suatu ukuran yang menunjukkan kevalidan atau kesahihan suatu instrument. Jadi pengujian validitas itu mengacu pada sejauh mana suatu instrument dalam menjalankan fungsi.

Instrument dikatakan valid jika instrument tersebut dapat digunakan untuk mengukur apa yang hendak diukur (Menurut Sugiyono (2008:363).

Menghitung korelasi antara masing-masing pernyataan dengan skor total dengan menggunakan rumus teknik korelasi *produk moment*.

Adapun rumusannya adalah:

$$r = \frac{\sum XY - \frac{\sum X \sum Y}{n}}{\sqrt{\{\sum X^2 - \frac{(\sum X)^2}{n}\} \{\sum Y^2 - \frac{(\sum Y)^2}{n}\}}} \quad (1)$$

Keterangan

r : koefisien korelasi,

Y : produktivitas pekerja

Xi : elemen variabel bebas

n : jumlah data

( Masri Singarimbun, 1987 : 124-137)

Syarat minimum untuk dianggap memenuhi syarat validitas adalah jika  $r_{hitung} > r_{tabel}$  dan taraf signifikannya sebesar 5%. ( Suharsimi Arikunto, 1996 : 150-160).

Suatu instrumen dinyatakan valid apabila harga koefisien r hitung  $\geq 0,3$ . (Sudarmanto, 2005).

### 3. Uji Reliabilitas

reliabilitas adalah pengukuran tentang stabilitas dan konsistensi dari alat pengukuran. Reabilitas menunjukkan pada satu pengertian bahwa sesuatu instrumen cukup dapat dipercaya untuk digunakan sebagai pengumpul data karena instrumen tersebut sudah baik.

Instrumen reliabel sebenarnya yang mengandung arti bahwa instrumen tersebut cukup baik sehingga mampu mengungkapkan data yang bisa dipercaya.

Untuk mengukur reliabilitas dapat digunakan analisis *Alpha Cronbach's* dengan rumus sebagai berikut :

$$r = \left( \frac{n}{n-1} \right) \left( 1 - \frac{\sum a_i^2}{n \cdot \sigma^2} \right) \quad (2)$$

Keterangan :

$r$  : Reliabilitas instrumen

$k$  : Banyaknya butir pertanyaan

$\sum a_i^2$  : Jumlah varian butir

$\sigma^2$  : Varian total

(Suharsimi Arikunto, 1996)

Cara pengujian reliabilitas dilakukan dengan bantuan komputer program SPSS versi 25, yang dilakukan dengan metode *Cronbach's Alpha*, dimana suatu kuesioner dikatakan reliabel jika nilai *Cronbach's Alpha* lebih besar dibandingkan dengan nilai reliabilitas yang ditunjukkan pada tabel di bawah ini:

Tabel 1. Hubungan Jumlah Butir dengan Reliabilitas Instrumen

Jumlah butir	Reliabilitas
5	0,20
10	0,33
20	0,50
40	0,67
80	0,80

Lanjutan tabel 1.

160	0,89
320	0,94

Sumber: Ebel, et. Al dalam Bafadal (1999) dikutip dari Robert Eddy S(2007)

Dasar keputusan dalam uji Reliabilitas *Alpha Cronbach's*, dalam bukunya ( V. Wirasna Sujarweni. 2014. SPSS untuk penelitian. Yogyakarta : Pustaka Baru Press, Hal-193 ) menjelaskan bahwa uji reliabilitas dapat dilakukan secara bersama-sama terhadap seluruh butir atau item pertanyaan dalam angket (kuesioner) penelitian. Adapun dasar pengambilan keputusan dalam uji reliabilitas adalah sebagai berikut:

- 1) Jika nilai *Cronbach's Alpha* > 0,60 maka kuesioner atau angket dinyatakan reliabel atau konsisten.
- 2) Sementara jika nilai *Cronbach's Alpha* < 0,60 maka kuesioner atau angket dinyatakan tidak reliabel atau konsisten.

#### 4. Tabulasi Silang (*crosstabs*)

Analisis tabulasi silang (*Crosstabs*) adalah metode analisis yang paling sederhana tetapi memiliki daya menerangkan cukup kuat untuk menjelaskan hubungan antar variabel. Untuk itu ada beberapa prinsip sederhana yang perlu diperhatikan dalam menyusun tabel silang agar hubungan antara variabel tampak dengan jelas. Untuk itu maka dalam analisis *crosstabs* digunakan analisis statistik yaitu Chi Kuadrat (*Chi Square*) yang disimbolkan dengan  $X^2$ .

Metode analisis ini digunakan untuk menguji korelasi antara variabel dalam tabel kontigensi sehingga diketahui apakah proporsi dari dua (2) peubah terjadi karena kebutuhan atau karena adanya asosiasi. Test ini cukup sederhana dan mudah dihitung dari hasil tabel silang. Dalam analisis tabel silang, peneliti menggunakan distribusi frekuensi pada sel-sel dalam tabel sebagai dasar untuk menyimpulkan hubungan antara variabel-variabel penelitian sehingga dengan demikian dapat dengan mudah melihat keterkaitan hubungan antara dua variabel. Chi-kuadrat merupakan alat statistik yang sangat sederhana yang mana dalam angka itu tidak diketahui apakah hubungannya positif atau negatif, bagaimana hubungan tersebut linier atau non linier dan seberapa erat hubungan antara dua variabel maka digunakan koefisien kontigensi.

Namun demikian perlu di tekankan bahwa koefisien kontigensi juga merupakan ukuran statistik sederhana, Dari penjelasan diatas dapat disimpulkan bahwa analisis *crosstabs* merupakan suatu metode analisis statistik yang digunakan untuk melihat keterkaitan/hubungan antara dua variabel dengan menggunakan *chi-square* dan koefisien kontigensi. Atas dasar inilah yang kemudian dinilai bahwa analisis *crosstabs* dapat menggambarkan keterkaitan hubungan dalam penelitian ini mengenai keterkaitan antara faktor berpengaruh (faktor analisis) dengan faktor terpengaruh (pola pergerakan).

Dalam pengambilan keputusan kita dapat pedoman pada dua hal, yakni membandingkan nilai asymp. sig dengan batas kritis yakni 0,05

atau dapat dengan cara membandingkan antara nilai *chi square* hitung dengan *chi square* table.

Rumus *chi square* :

$$X^2 = \frac{\sum(f_0 - f_e)^2}{f_e} \quad (3)$$

Dimana

F<sub>0</sub> : Frekuensi yang diperoleh/diamati

F<sub>e</sub> : Frekuensi yang diharapkan

$\chi^2$  : Nilai chi-kuadrat

melihat nilai df

Dengan nilai  $\alpha = 5\%$  dan Derajat Bebas ( df ),  $df = (k-1)(n-1)$ , maka

$$X^2_{hitung} = (X^2_{tabel} - 1)(n - 1) \quad (4)$$

Dimana :

K= jumlah baris dalam tabulasi.

n = jumlah kolom dalam tabulasi.

Maka

Tolak H<sub>0</sub>, jika nilai  $\chi^2$  hitung >  $\chi^2$  tabel

Terima H<sub>0</sub>, jika nilai  $\chi^2$  hitung <  $\chi^2$  tabel

Melihat nilai Asymp. Sig :

1. jika nilai Asymp . sig < 0,05, maka terdapat hubungan yang signifikan antara baris dengan kolom.
2. jika nilai Asymp . sig >0,05, maka tidak terdapat hubungan yang signifikan antara baris dengan kolom.

Rumus kontigensi kofisien

$$I = \sqrt{\frac{C^2}{C^2 + 1}} \quad (4)$$

Keterangan :

C = koefisien Kontingensit

X 2 = Chi Kuadrat

N = Jumlah sampel

(Sudjana, 1996 : 280)

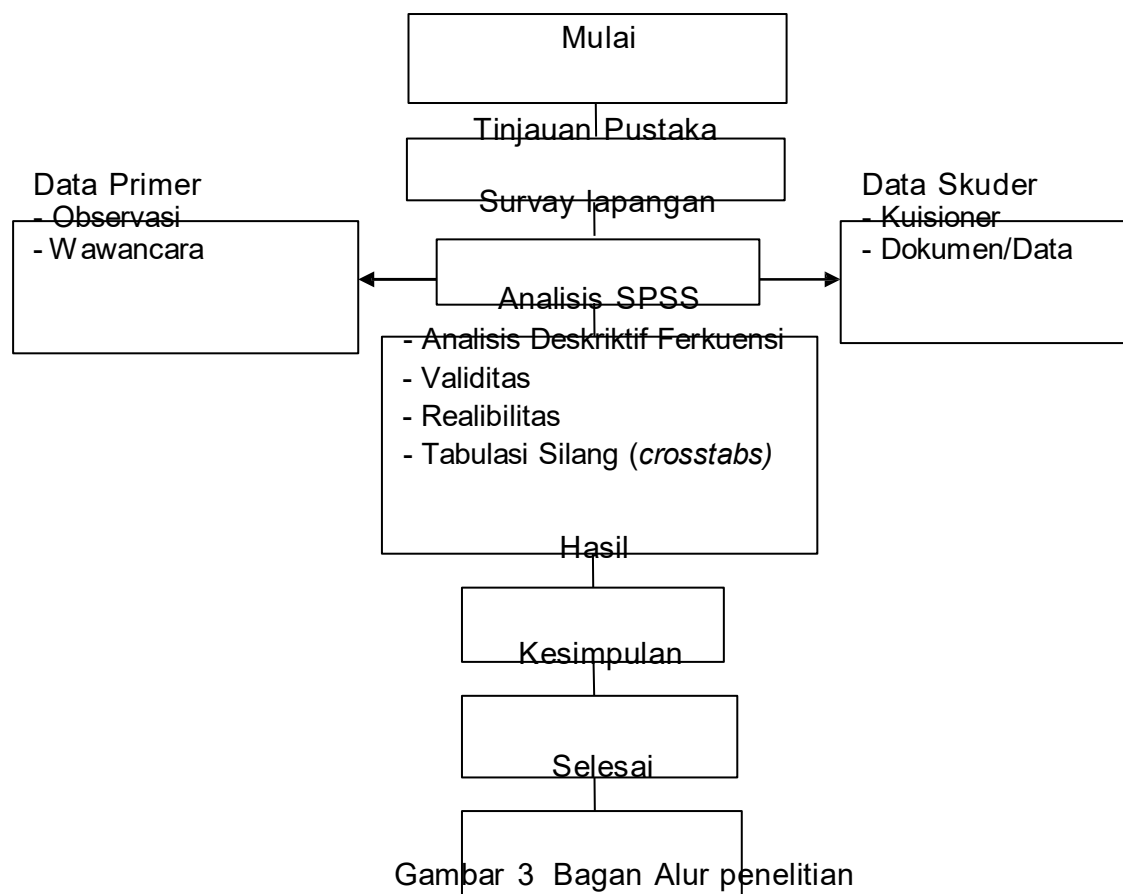
Tabel 2 Tingkat Keeratan Hubungan Korelasi

Interval Korelasi	Tingkat Hubungan
Kurang dari 0,20	Hubungan yang sangat kecil dan bisa diabaikan
0,20 - 0,40	Hubungan yang kecil (tidak erat)
> 0,40	Hubungan yang cukup erat

Sumber: Analisis regresi dan korelasi, Nirwana K. Sitepu ( 1994:108)

### G. Diagram proses penelitian

Bagan alur penelitian diharapkan dapat memberikan langkah-langkah pelaksanaan penelitian secara ringkas serta memudahkan hal-hal yang perlu diperhatikan dalam menyelesaikan penelitian. Adapun bagan alurnya ditunjukkan pada gambar berikut :



Gambar 3 Bagan Alur penelitian

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Pengumpulan Data**

Pada Bab ini Peneliti menguraikan hasil dan pembahasan Karakteristik pengguna *grabbike* pelaksanaan pengumpulan data dilakukan di kota Parepare menggunakan aplikasi SPSS versi 25 dengan jumlah responden sebanyak 150.

Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah *non-probability* sampling menggunakan *judgemental sampling*, yang merupakan teknik penentuan sampel dengan beberapa pertimbangan Peneliti mengumpulkan data melalui responden yang dirasa telah memenuhi kriteria pengisian kuesioner dan pertimbangan beberapa aspek. Kriteria responden penelitian ini merupakan pengguna *grabbike* yang pernah memesan layanan *grabbike* di kota parepare variabel penelitian diambil berdasarkan demografi yaitu Analisis kependudukan dapat merujuk pada masyarakat secara keseluruhan atau kelompok tertentu yang didasarkan kriteria seperti pendidikan, kewarganegaraan, agama atau etnisitas tertentu. Dan metode analisis data yang digunakan adalah deskriptif, validitas, realibilitas, tabulasi silang.

#### **B. Hasil Pengumpulan Data**

##### **1. Hasil Jawaban Kuesioner**

Hasil Jawaban kuesioner yang didapatkan dari responden kemudian disajikan dalam tabel berikut ini :

Tabel 3. hasil jawaban kuesioner untuk karakteristik pengguna Grabike di kota parepare

No	Nama	Jenis	Status	Suku	Usia	Pendidikan	Pekerjaan	Pendapatan	Tujuan	Moda	Alasan
		Kelamin	Pernikahan	Bangsa					paerjalanan	transportasi	
		X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	Y
1	Abdi alat	A	A	A	B	C	B	A	F	F	F
2	Zulkifli	A	B	C	B	E	E	B	E	B	F
3	Rahmawati	B	A	A	B	F	E	D	C	B	F
4	Juhriah	B	A	A	A	A	A	A	A	B	F
5	Kaimal	A	A	A	B	C	B	A	F	F	F
6	Andi Nuradiyah Aini	B	B	A	B	C	D	B	A	B	D
7	Badar	A	A	A	B	C	B	A	B	B	C
8	Indah Rahmadani D	B	A	A	B	C	B	A	F	B	F
9	Anggi Novita	B	A	B	B	C	B	A	B	B	D
10	Indah Alfi	B	A	B	B	C	B	A	B	B	D
11	Riska Damayanti	B	A	A	B	F	E	D	C	B	F
12	Jumardi	A	A	B	D	D	D	D	E	D	E
13	Siska	B	A	A	B	C	B	A	A	B	D
14	Rahmad	A	A	A	B	C	B	A	B	A	F
15	Mus Herayanti	B	A	C	D	E	D	D	C	B	F
16	Yuliana	B	B	A	B	C	B	A	B	F	B
17	Dewi Nurindah	B	A	A	B	C	B	A	A	B	D
18	Sainti .S.Pd	B	A	C	C	D	E	C	F	B	F
19	Umi	B	A	A	B	C	B	A	B	D	B
20	Daihan	A	A	A	B	C	B	A	B	D	D
21	Helmi oktavian	B	A	A	B	C	B	A	B	B	F
22	Sartika	B	A	A	B	C	B	A	B	C	F

23	Baharuddin	A	A	A	B	C	B	A	B	B	E
24	Mariana	B	B	F	F	E	F	D	F	F	F
Lanjutan tabel 3.											
25	Miranda laura	B	A	B	D	D	D	D	E	D	E
26	A.munawirah	B	A	D	C	E	D	B	C	B	F
27	Risqi andini	B	B	A	C	E	D	B	B	B	D
28	Ilyana	B	B	A	D	E	D	C	C	B	E
29	Mutmainah	B	B	F	C	E	D	C	C	B	F
30	Andaris	A	B	C	B	E	E	B	E	B	F
31	Amirullah	A	B	C	B	E	E	B	E	B	F
32	Ana	B	A	A	B	C	A	A	A	B	B
33	Suriyani	B	B	D	D	E	D	F	B	C	F
34	Herawati	B	B	B	F	F	D	F	F	C	F
35	Riski afdalia	B	B	D	D	E	D	C	B	F	F
36	Kurni	B	B	D	D	E	D	C	B	F	F
37	Yanti	B	B	F	F	D	D	B	F	F	F
38	Aspiati	B	B	D	D	E	D	D	B	F	F
39	Fitri	B	B	D	D	E	D	C	B	F	F
40	Hernita	B	B	D	D	E	D	D	B	F	F
41	Damayanti	B	B	A	C	E	E	B	F	B	F
42	Kaharuddin	A	B	C	B	E	E	B	E	B	F
43	Ny.s	B	B	A	C	E	E	B	F	B	F
44	Surianti	B	B	A	C	E	D	B	C	B	F
45	Anti	B	B	A	C	D	F	B	C	B	D
46	Sinta	B	B	A	C	D	E	B	B	B	D
47	Ani amnur	B	B	D	D	F	D	F	B	C	F

48	Musdalifah	B	B	A	C	D	E	B	B	D	F
49	Asriani	B	B	D	D	E	D	F	B	C	F
50	Murniati	B	B	A	D	E	D	C	F	D	F
51	Mirdatul inayah	B	A	A	B	B	A	A	B	C	F

Lanjutan tabel 3.

52	Ana fitri	B	A	A	B	E	E	C	B	C	F
53	Patricia vhitolia.p	B	A	F	C	B	A	B	F	B	F
54	Ilyeh	B	A	B	B	B	A	A	F	B	B
55	Auliyah	B	A	A	B	C	B	A	A	B	F
56	Khairah umma yunus	B	A	A	B	C	B	A	A	D	E
57	Arah diba maudi	B	A	A	B	C	B	A	B	B	B
58	Anggun	B	A	A	B	C	B	A	A	B	F
59	Dewi rahma sari	B	A	A	A	A	A	A	A	C	C
60	Sri ramadhani	B	A	A	B	C	B	A	A	B	D
61	Dwi	B	A	A	B	C	D	A	C	F	F
62	Sukmawati	B	A	A	C	E	F	A	C	B	B
63	Lin	B	B	A	C	E	E	B	B	B	F
64	Erni	B	B	A	C	E	E	B	B	B	F
65	Sri kumala	B	B	E	D	E	D	C	F	B	F
66	Haidir	B	A	E	C	B	E	D	F	B	B
67	Ahmad	A	A	B	D	D	D	D	E	D	E
68	Harpan	B	B	A	C	C	B	A	B	B	F
69	Arif	A	B	B	C	D	C	C	B	C	F
70	Suharman	A	B	A	C	E	C	D	B	C	F
71	Herianti Baso	B	A	A	B	C	B	A	B	A	B
72	Suryono	A	A	D	C	C	D	B	A	F	F

73	Supriman	A	B	D	C	E	C	D	B	C	F
74	Andi	A	A	B	B	C	B	A	A	C	F
75	ramadhan	A	B	A	C	D	E	D	B	C	F
76	Venita	B	A	C	B	C	B	A	D	B	D
77	Sultan	A	A	D	C	C	D	B	A	F	F
78	Andi	A	A	A	C	C	E	C	B	A	F

Lanjutan tabel 3.

79	Ardian	A	B	C	B	C	B	A	A	B	B
80	Ariyono	A	A	D	C	C	D	B	A	F	F
81	Sumarni	B	B	F	C	A	D	B	B	F	F
82	Samsidar	B	A	C	C	F	E	D	B	C	D
83	Arnita	B	B	B	D	F	C	D	B	B	F
84	Amira	B	A	A	C	C	B	A	A	B	B
85	Annisa	B	A	B	D	B	D	D	B	B	E
86	Rahmat	A	A	B	B	B	A	A	A	B	E
87	Hernita	B	A	C	A	C	B	A	A	B	F
88	Kurnia	B	A	A	C	C	E	B	C	D	F
89	Rindi	B	A	A	C	C	B	A	A	B	A
90	Dewi sulatri baso	B	A	A	D	E	E	D	B	C	F
91	Elsa	B	A	B	C	C	B	A	A	B	D
92	Sidar	A	A	D	C	C	D	B	A	F	F
93	Kaisan	A	A	D	C	C	D	B	A	F	F
94	Kusumo	A	A	D	C	C	D	B	A	F	F
95	Qalesa	B	A	A	B	E	C	B	A	B	C
96	Gina	B	A	B	C	B	D	A	A	D	C
97	Muh.anwar	A	A	A	B	C	B	A	A	B	F

98	Ardan	A	A	A	B	C	B	A	A	B	F
99	Humairah	B	A	A	C	D	D	D	C	B	F
100	Anna	B	B	B	D	F	D	F	B	B	F
101	Fira	B	A	C	C	C	D	C	C	C	D
102	Warman	A	B	B	E	F	E	F	B	C	A
103	Anno	A	A	A	C	C	D	C	B	B	A
104	Nurul	B	A	A	B	C	B	A	A	B	C
105	Nur anissa	B	A	A	A	A	A	A	A	A	B

Lanjutan tabel 3.

106	Arman	A	A	D	E	E	E	F	F	C	F
107	Jamal	A	B	B	B	B	A	A	A	B	A
108	Lia	B	A	F	B	E	D	B	B	B	F
109	Suhartati	B	B	B	B	E	E	E	C	C	F
110	Andini	B	B	B	B	E	E	B	D	D	F
111	Aksa	A	A	B	B	C	B	A	A	B	A
112	Asti puspitasari	B	B	B	B	E	E	C	C	C	F
113	Azri	A	A	D	B	C	D	C	B	C	D
114	Alvaro	A	A	A	C	E	E	B	F	B	D
115	Damian	A	B	B	B	B	A	A	A	B	F
116	Bagas	A	A	A	B	C	B	A	B	B	F
117	Abby azwa lisa	B	A	A	B	C	B	A	A	A	F
118	Ila karmila	B	A	A	A	B	A	A	A	B	E
119	Endar	A	A	A	B	C	B	A	A	B	A
120	Cakra sadewa	A	A	A	B	C	B	A	A	B	A
121	Lilies suriani	B	A	A	B	D	D	B	B	D	D
122	Kholif	A	A	A	B	C	B	A	A	B	A

123	Rois	A	A	A	B	C	B	A	A	B	A
124	Riswan	A	A	A	B	C	B	A	A	B	A
125	Ismayanti	B	B	C	C	C	D	C	C	C	C
126	Ririn suryani	B	B	D	B	C	E	B	C	D	D
127	Muh ardan	A	A	A	A	A	A	A	A	D	D
128	Amirullah	A	B	B	B	A	A	A	A	B	F
129	Hamdi	A	A	A	A	A	A	A	A	B	B
130	Aldi	A	B	B	B	B	A	A	A	B	A
131	Suharman	A	A	A	C	C	A	A	A	B	A
132	Kahirat	A	A	A	C	C	A	A	A	B	B

Lanjutan tabel 3.

133	Kamal	A	A	A	B	B	A	A	A	A	A
134	Qalam	A	B	E	E	F	E	E	E	E	E
135	Erianti	B	B	B	F	F	D	F	F	C	F
136	Andi	A	A	A	A	A	A	A	A	A	F
137	Fahri	B	B	A	E	C	B	A	D	D	B
138	Ginangjar rahman	B	A	A	B	C	B	A	A	B	A
139	Riri	B	B	D	D	D	D	D	D	C	D
140	Muh suprianto	A	B	A	C	E	D	B	B	E	D
141	Fauziyah	B	A	A	B	C	B	A	A	B	C
142	Arman	A	A	D	B	C	D	C	B	C	D
143	Humairah	B	A	A	B	C	B	A	A	D	D
144	Nur anjani	B	A	A	B	B	A	A	A	F	F
145	Heriani	A	A	A	B	A	A	A	A	B	A
146	Suhartati	B	A	A	B	C	B	A	A	B	F
147	Hartini	B	A	A	B	C	B	A	A	D	F

148 Farhat	A	A	A	A	A	A	A	A	B	A
149 Siti jamila	B	A	A	A	A	A	A	A	A	A
150 Kurniati	B	B	F	F	F	E	F	F	C	F

Keterangan :

**1. `Variabel bebas**

**`X1** Jenis Kelamin

- C. ` Laki-laki
- D. Perempuan

**X3** Etnis

- G. Bugis
- H. Makassar
- I. Mandar
- J. Jawa
- K. Tionghoa
- L. Dan lain-lain

**X5** Pendidikan

- G. SD
- H. SMP/MTs
- I. SMA/SMK

**X2** Status pernikahan

- C. Belum menikah
- D. Sudah menikah

**X4** `Usia

- G. 12 - 16 tahun
- H. 17 - 25 tahun
- I. 26 - 35 tahun
- J. 36- 45 tahun
- K. 46- 55 tahun
- L. >55 Tahun

**X6** Pekerjaan

- G. < Rp 1.000.000
- H. Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000
- I. Rp 3.000.000 - Rp 5.000.000

J. DIPLOMA

K. S1

L. S2/S3

**X8** Tujuan perjalanan menggunakan *grabbike*

G. Sekolah/kampus

H. Kerja

I. Belanja

J. Liburan

K. ketempat keluarga/teman

L. Dan Lain lain

J. Rp 5.000.000 - Rp 7.000.000

K. Rp 7.000.000 - Rp 9.000.000

L. > Rp 9.000.000

**X9.** Moda Transportasi Yang digunakan Sebelum menggunakan *grabbike*

G. Sepeda

H. Sepeda motor

I. Mobil

J. Ojek konvensional

K. Taksi berargo

L. Angkutan umum

## **2 Variabel terikat**

**Y** Alasan menggunakan *grabbike*

G. Tarif

H. Kecepatan

I. Keselamatan

J. Keamanan

K. Kenyamanan

L. Praktis

## 2. Skoring Hasil kuesioner

Skoring untuk variabel jenis kelamin (x1) status pernikahan (x2) etnis (x3) usia pendidikan (x4) pekerjaan (x5) pekerjaan (x6) pendapatan (x7) tujuan perjalanan menggunakan grabbike (x8) moda transportasi yang digunakan sebelum menggunakan grabbike (x9) alasan menggunakan grabbike (y) adalah sebagai berikut :

Tabel 4. Skoring data pengguna grabbike

No	Nama	Jenis		Status			Tujuan			Moda	Alasan
		Kelamin	Pernikahan	Etnis	Usia	Pendidikan	Pekerjaan	Pendapatan	perjalanan	transportasi	
		X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	Y
1	Abdi alatas	1	1	1	2	3	2	1	6	6	6
2	Zulkifli	1	2	3	2	5	5	2	5	2	6
3	Rahmawati	2	1	1	2	6	5	4	3	2	6
4	Juhriah	2	1	1	1	1	1	1	1	2	6
5	Kaimal	1	1	1	2	3	2	1	6	6	6
6	Andi Nurallyah Aini	2	2	1	2	3	4	2	1	2	4
7	Badar	1	1	1	2	3	2	1	2	2	3
8	Indah Rahmadani D	2	1	1	2	3	2	1	6	2	6
9	Anggi Novita	2	1	2	2	3	2	1	2	2	4
10	Indah Alfi	2	1	2	2	3	2	1	2	2	4

11	Riska Damayanti	2	1	1	2	6	5	4	3	2	6
12	Jumardi	1	1	2	4	4	4	4	5	4	5

Lanjutan tabel 4.

13	Siska	2	1	1	2	3	2	1	1	2	4
14	Rahmad	1	1	1	2	3	2	1	2	1	6
15	Mus Herayanti	2	1	3	4	5	4	4	3	2	6
16	Yuliana	2	2	1	2	3	2	1	2	6	2
17	Dewi Nurindah	2	1	1	2	3	2	1	1	2	4
18	Sainti .S.Pd	2	1	3	3	4	5	3	6	2	6
19	Umi	2	1	1	2	3	2	1	2	4	2
20	Daihan	1	1	1	2	3	2	1	2	4	4
21	Helmi oktavian	2	1	1	2	3	2	1	2	2	6
22	Sartika	2	1	1	2	3	2	1	2	3	6
23	Baharuddin	1	1	1	2	3	2	1	2	2	5
24	Mariana	2	2	6	6	5	6	4	6	6	6
25	Miranda laura	2	1	2	4	4	4	4	5	4	5
26	A.munawirah	2	1	4	3	5	4	2	3	2	6
27	Risqi andini	2	2	1	3	5	4	2	2	2	4
28	Ilyana	2	2	1	4	5	4	3	3	2	5
29	Mutmainah	2	2	6	3	5	4	3	3	2	6
30	Andaris	1	2	3	2	5	5	2	5	2	6
31	Amirullah	1	2	3	2	5	5	2	5	2	6

32	Ana	2	1	1	2	3	1	1	1	2	2
33	Suriyani	2	2	4	4	5	4	6	2	3	6
34	Herawati	2	2	2	6	6	4	6	6	3	6
35	Riski afdalia	2	2	4	4	5	4	3	2	6	6

Lanjutan tabel 4.

36	Kurni	2	2	4	4	5	4	3	2	6	6
37	Yanti	2	2	6	6	4	4	2	6	6	6
38	Aspiati	2	2	4	4	5	4	4	2	6	6
39	Fitri	2	2	4	4	5	4	3	2	6	6
40	Hernita	2	2	4	4	5	4	4	2	6	6
41	Damayanti	2	2	1	3	5	5	2	6	2	6
42	Kaharuddin	1	2	3	2	5	5	2	5	2	6
43	Ny.s	2	2	1	3	5	5	2	6	2	6
44	Surianti	2	2	1	3	5	4	2	3	2	6
45	Anti	2	2	1	3	4	6	2	3	2	4
46	Sinta	2	2	1	3	4	5	2	2	2	4
47	Ani amnur	2	2	4	4	6	4	6	2	3	6
48	Musdalifah	2	2	1	3	4	5	2	2	4	6
49	Asriani	2	2	4	4	5	4	6	2	3	6
50	Murniati	2	2	1	4	5	4	3	6	4	6
51	Mirdatul inayah	2	1	1	2	2	1	1	2	3	6

52	Ana fitri	2	1	1	2	5	5	3	2	3	6
53	Patricia vhitolia.p	2	1	6	3	2	1	2	6	2	6
54	Ilyeh	2	1	2	2	2	1	1	6	2	2
55	Auliyah	2	1	1	2	3	2	1	1	2	6
56	Khairah umma yunus	2	1	1	2	3	2	1	1	4	5
57	Arah diba maudi	2	1	1	2	3	2	1	2	2	2
58	Anggun	2	1	1	2	3	2	1	1	2	6

Lanjutan tabel 4.

59	Dewi rahma sari	2	1	1	1	1	1	1	1	3	3
60	Sri ramadhani	2	1	1	2	3	2	1	1	2	4
61	Dwi	2	1	1	2	3	4	1	3	6	6
62	Sukmawati	2	1	1	3	5	6	1	3	2	2
63	Lin	2	2	1	3	5	5	2	2	2	6
64	Erni	2	2	1	3	5	5	2	2	2	6
65	Sri kumala	2	2	5	4	5	4	3	6	2	6
66	Haidir	2	1	5	3	2	5	4	6	2	2
67	Ahmad	1	1	2	4	4	4	4	5	4	5
68	Harpan	2	2	1	3	3	2	1	2	2	6
69	Arif	1	2	2	3	4	3	3	2	3	6
70	Suharman	1	2	1	3	5	3	4	2	3	6
71	Herianti Baso	2	1	1	2	3	2	1	2	1	2
72	Suryono	1	1	4	3	3	4	2	1	6	6

73	Supriman	1	2	4	3	5	3	4	2	3	6
74	Andi	1	1	2	2	3	2	1	1	3	6
75	Ramadhan	1	2	1	3	4	5	4	2	3	6
76	Venita	2	1	3	2	3	2	1	4	2	4
77	Sultan	1	1	4	3	3	4	2	1	6	6
78	Andi	1	1	1	3	3	5	3	2	1	6
79	Ardian	1	2	3	2	3	2	1	1	2	2
80	Ariyono	1	1	4	3	3	4	2	1	6	6
81	Sumarni	2	2	6	3	1	4	2	2	6	6

Lanjutan tabel 4.

82	Samsidar	2	1	3	3	6	5	4	2	3	4
83	Arnita	2	2	2	4	6	3	4	2	2	6
84	Amira	2	1	1	3	3	2	1	1	2	2
85	Annisa	2	1	2	4	2	4	4	2	2	5
86	Rahmat	1	1	2	2	2	1	1	1	2	5
87	Hernita	2	1	3	1	3	2	1	1	2	6
88	Kurnia	2	1	1	3	3	5	2	3	4	6
89	Rindi	2	1	1	3	3	2	1	1	2	1
90	Dewi sulatri baso	2	1	1	4	5	5	4	2	3	6
91	Elsa	2	1	2	3	3	2	1	1	2	4
92	Sidar	1	1	4	3	3	4	2	1	6	6

93	Kaisan	1	1	4	3	3	4	2	1	6	6
94	Kusumo	1	1	4	3	3	4	2	1	6	6
95	Qalesa	2	1	1	2	5	3	2	1	2	3
96	Gina	2	1	2	3	2	4	1	1	4	3
97	Muh.anwar	1	1	1	2	3	2	1	1	2	6
98	Ardan	1	1	1	2	3	2	1	1	2	6
99	Humairah	2	1	1	3	4	4	4	3	2	6
100	Anna	2	2	2	4	6	4	6	2	2	6
101	Fira	2	1	3	3	3	4	3	3	3	4
102	Warman	1	2	2	5	6	5	6	2	3	1
103	Anno	1	1	1	3	3	4	3	2	2	1
104	Nurul	2	1	1	2	3	2	1	1	2	3

Lanjutan tabel 4.

105	Nur anissa	2	1	1	1	1	1	1	1	1	2
106	Arman	1	1	4	5	5	5	6	6	3	6
107	Jamal	1	2	2	2	2	1	1	1	2	1
108	Lia	2	1	6	2	5	4	2	2	2	6
109	Suhartati	2	2	2	2	5	5	5	3	3	6
110	Andini	2	2	2	2	5	5	2	4	4	6
111	Aksa	1	1	2	2	3	2	1	1	2	1
112	Asti puspitasari	2	2	2	2	5	5	3	3	3	6

113	Azri	1	1	4	2	3	4	3	2	3	4
114	Alvaro	1	1	1	3	5	5	2	6	2	4
115	Damian	1	2	2	2	2	1	1	1	2	6
116	Bagas	1	1	1	2	3	2	1	2	2	6
117	Abby azwa lisa	2	1	1	2	3	2	1	1	1	6
118	Ila karmila	2	1	1	1	2	1	1	1	2	5
119	Endar	1	1	1	2	3	2	1	1	2	1
120	Cakra sadewa	1	1	1	2	3	2	1	1	2	1
121	Lilies suriani	2	1	1	2	4	4	2	2	4	4
122	Kholif	1	1	1	2	3	2	1	1	2	1
123	Rois	1	1	1	2	3	2	1	1	2	1
124	Riswan	1	1	1	2	3	2	1	1	2	1
125	Ismayanti	2	2	3	3	3	4	3	3	3	3
126	Ririn suryani	2	2	4	2	3	5	2	3	4	4
127	Muh ardan	1	1	1	1	1	1	1	1	4	4

## Lanjutan tabel 4

128	Amirullah	1	2	2	2	1	1	1	1	2	6
129	Hamdi	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2
130	Aldi	1	2	2	2	2	1	1	1	2	1
131	Suharman	1	1	1	3	3	1	1	1	2	1
132	Kahirat	1	1	1	3	3	1	1	1	2	2

133	Kamal	1	1	1	2	2	1	1	1	1	1
134	Qalam	1	2	5	5	6	5	5	5	5	5
135	Erianti	2	2	2	6	6	4	6	6	3	6
136	Andi	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6
137	Fahri	2	2	1	5	3	2	1	4	4	2
138	Ginajar rahman	2	1	1	2	3	2	1	1	2	1
139	Riri	2	2	4	4	4	4	4	4	3	4
140	Muh suprianto	1	2	1	3	5	4	2	2	5	4
141	Fauziah	2	1	1	2	3	2	1	1	2	3
142	Arman	1	1	4	2	3	4	3	2	3	4
143	Humairah	2	1	1	2	3	2	1	1	4	4
144	Nur anjani	2	1	1	2	2	1	1	1	6	6
145	Heriani	1	1	1	2	1	1	1	1	2	1
146	Suhartati	2	1	1	2	3	2	1	1	2	6
147	Hartini	2	1	1	2	3	2	1	1	4	6
148	Farhat	1	1	1	1	1	1	1	1	2	1
149	Siti jamila	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1
150	Kurniati	2	2	6	6	6	5	6	6	3	6

Keterangan :

## 2. `Variabel bebas

`X1 Jenis Kelamin

X2 Status pernikahan

- E. Laki-laki  
F. Perempuan
- X3** Etnis  
M. Bugis  
N. Makassar  
O. Mandar  
P. Jawa  
Q. Tionghoa  
R. Dan lain-lain
- X5** Pendidikan  
M. SD  
N. SMP/MTs  
O. SMA/SMK  
P. DIPLOMA  
Q. S1  
R. S2/S3
- X8** Tujuan perjalanan menggunakan *grabbike*  
M. Sekolah/kampus  
N. Kerja  
O. Belanja
- E. Belum menikah  
F. Sudah menikah
- X4** Usia  
M. 12 - 16 tahun  
N. 17 - 25 tahun  
O. 26 - 35 tahun  
P. 36- 45 tahun  
Q. 46- 55 tahun  
R. >55 Tahun
- X6** Pekerjaan  
M. < Rp 1.000.000  
N. Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000  
O. Rp 3.000.000 - Rp 5.000.000  
P. Rp 5.000.000 - Rp 7.000.000  
Q. Rp 7.000.000 - Rp 9.000.000  
R. > Rp 9.000.000
- X9.** Moda Transportasi Yang digunakan Sebelum menggunakan *grabbike*  
M. Sepeda  
N. Sepeda motor  
O. Mobil

- P. Liburan
- Q. ketempat keluarga/teman
- R. Dan Lain lain

**2 Variabel terikat**

**Y Alasan menggunakan grabbike**

- M. Tarif
- N. Kecepatan
- O. Keselamatan
- P. Keamanan
- Q. Kenyamanan
- R. Praktis

- P. Ojek konvensional
- Q. Taksi berarga
- R. Angkutan umum

## C. Analisis Data Hasil Penelitian

### 1. Analisis Deskriptif

Analisis deskriptif berfungsi untuk memberi gambaran tentang tanggapan responden berdasarkan variabel jenis kelamin, status pernikahan, etnis, usia, pendidikan, pekerjaan, pendapatan, tujuan perjalanan menggunakan *grabbike*, moda transportasi yang digunakan sebelum menggunakan *grabbike*, alasan menggunakan *grabbike*. Selanjutnya disusun dalam tabel distribusi ferkuensi dengan keterangan kategori responden

#### a. Jenis Kelamin

Deskripsi reponden berdasarkan jenis kelamin, disajikan dalam Tabel 5 sebagai berikut :

Tabel 5. Distribusi responden berdasarkan jenis kelamin.

Jenis Kelamin	Frequency	Percent
Laki laki	55	36.7
Perempuan	95	63.3
Total	150	100.0

Sumber : Pengolahan Data 2019 SPSS 25

Dari tabel diatas menjelaskan 150 responden memberikan jawaban dimana Jenis kelamin Laki-laki 55 orang presentase 36,7% sedangkan presentase responden yang berjenis Kelamin Perempuan 95 orang presentase 63,3%. Artinya 150 responden lebih dominan menjawab soal jenis kelamin perempuan dengan presentase 63,3%.

b. Status pernikahan

Deskripsi responden berdasarkan status pernikahan, disajikan dalam Tabel 6 sebagai berikut :

Tabel 6. Distribusi responden berdasarkan Status Pernikahan

Status pernikahan	Frequency	Percent
Belum menikah	95	63.3
Sudah Menikah	55	36.7
Total	150	100.0

Sumber : Pengolahan Data 2019 SPSS 25

Dari tabel diatas menjelaskan 150 responden memberikan jawaban dimana status pernikahan yang belum menikah Belum menikah 95 orang presentase 63.3 % yang sudah menikah sebanyak 55 orang presentase 36.7 %. Artinya 150 responden lebih dominan menjawab soal belum menikah dengan presentase 63.3%.

c. Etnis

Deskripsi responden berdasarkan etnis, disajikan dalam Tabel 7 sebagai berikut :

Tabel 7 Distribusi responden berdasarkan etnis

Etnis	Frequency	Percent
Bugis	82	54.7
Makassar	25	16.7
Mandar	12	8.0
Jawa	21	14.0
Tionghoa	3	2.0
Dan Lain-lain	7	4.7
Total	150	100.0

Sumber : Pengolahan Data 2019 SPSS 25

Dari tabel diatas menjelaskan 150 responden memberikan jawaban dimana etnis bugis 82 orang presentase 54,7%, Makassar

25 orang presentase 16.7%, mandar 12 orang presentase 8%, jawa 21 orang presentase 14%, Tionghoa 3 orang presentase 2%, Dan lain-lain 7 orang presentase 4,7%. Artinya 150 responden lebih dominan menjawab soal bugis dengan presentase 54,7%.

d. Usia

Deskripsi reponden berdasarkan usia, disajikan dalam Tabel

8 sebagai berikut :

Tabel 8 Distribusi responden berdasarkan Usia

Usia	Frequency	Percent
12 - 16 Tahun	10	6.7
17 - 25 Tahun	69	46.0
26 - 35 Tahun	42	28.0
36 - 45 Tahun	20	13.3
46 - 55 Tahun	4	2.7
> 55 Tahun	5	3.3
Total	150	100.0

Sumber : Pengolahan Data 2019 SPSS 25

Dari tabel diatas menjelaskan 150 responden memberikan jawaban dimana usia. 12 - 16 tahun 10 orang presentase 6,7%, 17 - 25 tahun 69 orang presentase 46%, 26 - 35 tahun 42 orang presentase 28%, 3 - 45 tahun 20 orang presentase 13.3%, 46 - 55 tahun 4 orang presentase 2.7%, > 55 tahun 5 orang presentase 3.3%. Artinya 150 responden lebih dominan menjawab soal 17 - 25 tahun dengan presentase 46%.

e. Pendidikan

Deskripsi reponden berdasarkan pendidikan, disajikan dalam

Tabel 9 sebagai berikut :

Tabel 9 Distribusi responden berdasarkan Pendidikan

Pendidikan	Frequency	Percent
SD	11	7.3

SMP/MTs	13	8.7
SMA/SMK	65	43.3
Lanjutan tabel 9.		
Diploma	13	8.7
S1	37	24.7
S2/S3	11	7.3
Total	150	100.0

Sumber : Pengolahan Data 2019 SPSS 25

Dari tabel diatas menjelaskan 150 responden memberikan jawaban dimana pendidikan SD 11 orang presentase 7.3%, SMP/MTs 13 orang presentase 8.7%, SMA/SMK 65 orang presentase 43.3%, Diploma 13 orang presentase 8,7%, S1 37 orang presentase 24.7%, S2/S3 11 orang presentase 7.3%. Artinya 150 responden lebih dominan menjawab soal SMA/SMK dengan presentase 43,3%.

f. Pekerjaan

Deskripsi reponden berdasarkan pekerjaan, disajikan dalam

Tabel 10 sebagai berikut :

Tabel 10 Distribusi responden berdasarkan Pekerjaan

Pekerjaan	Frequency	Percent
Pelajar	23	15.3
Mahasiswa	46	30.7
Akademisi/Guru/Dosen	5	3.3
Pegawai SWASTA/PNS/TNI/POLRI	44	29.3
Wiraswasta	29	19.3
Ibu Rumah tangga	3	2.0
Total	150	100.0

Sumber : Pengolahan Data 2019 SPSS 25

Dari tabel diatas menjelaskan 150 responden memberikan jawaban dimana pelajar 23 orang presentase 15%, mahasiswa 46 orang presentase 30,7%, akademisi 5 orang presentase 3,3%, pegawai/swasta/pns/tni/polri 44 orang presentase 29.3%, wiraswasta 29 orang presentase 19.3%, ibu rumah tangga 3 orang

presentase 2%. Artinya 150 responden lebih dominan menjawab soal mahasiswa dengan presentase 30,7%.

g. Pendapatan

Deskripsi reponden berdasarkan pendapatan, disajikan dalam Tabel 11 sebagai berikut :

Tabel 11. Distribusi responden berdasarkan pendapatan

Pendapatan	Frequency	Percent
< Rp 1.000.000	71	47.3
Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000	32	21.3
Rp 3.000.000 - Rp 5.000.000	17	11.3
Rp 5.000.000 - Rp 7.000.000	19	12.7
Rp 7.000.000 - Rp 9.000.000	2	1.3
> Rp 9.000.000	9	6.0
Total	150	100.0

Sumber : Pengolahan Data 2019 SPSS 25

Dari tabel diatas menjelaskan 150 responden memberikan jawaban dimana pendapatan < Rp 1.000.000 71 orang presentase 47%, Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000 32 orang presentase 21.3%, Rp 3.000.000 - Rp 5.000.000 17 orang presentase 11,3%, Rp 5.000.000 - Rp 7.000.000 19 orang presentase 12,7 %, Rp 7.000.000 - Rp 9.000.000 2 orang presentase 1,3%, > Rp 9.000.000 9 orang presentase 6%. Artinya 150 responden lebih dominan menjawab soal < Rp 1.000.000 dengan presentase 47%.

h. Tujuan perjalanan menggunakan *grabbike*

Deskripsi reponden berdasarkan tujuan perjalanan, disajikan dalam Tabel 12 sebagai berikut :

Tabel 12 Distribusi responden berdasarkan tujuan perjalanan menggunakan *grabbike*

Tujuan menggunakan <i>grabbike</i>	Frequency	Percent
Sekolah/kampus	56	37.3

Lanjutan tabel 12.

Kerja	47	31.3
Belanja	17	11.3
Liburan	4	2.7
ketempat keluarga/teman	8	5.3
Dan Lain lain	18	12.0
Total	150	100.0

Sumber : Pengolahan Data 2019 SPSS 25

Dari tabel diatas menjelaskan 150 responden memberikan jawaban dimana tujuan perjalanan menggunakan *grabbike*. Sekolah/kampus 56 orang presentase 37.3%, kerja 47 orang presentase 31,3%, belanja 17 orang presentase 11.3%, liburan 4 orang presentase 2,7%, ketempat keluarga/teman 8 orang presentase 5.3%, dan lain-lain 18 orang presentase 12%. Artinya 150 responden lebih dominan menjawab soal sekolah/kampus dengan presentase 37.3%.

- i. Moda transportasi yang digunakan sebelum menggunakan *grabbike*

Deskripsi reponden berdasarkan Moda transportasi, disajikan dalam Tabel 13 sebagai berikut :

Tabel 13. Distribusi responden berdasarkan moda transportasi

Yang digunakan sebelum menggunakan *grabbike*

Moda transportasi	Frequency	Percent
Sepeda	8	5.3
Sepeda motor	78	52.0
Mobil	26	17.3
Ojek Konvensional	17	11.3
Taksi Berargo	2	1.3
Angkutan Umum	19	12.7
Total	150	100.0

Sumber : Pengolahan Data 2019 SPSS 25

Dari tabel diatas menjelaskan 150 responden memberikan jawaban dimana moda transportasi yang digunakan sebelum

menggunakan *grabbike*. Sepeda 8 orang presentase 5,3%, sepeda motor 78 orang presentase 52,3%, mobil 26 orang presentase 17.3%, ojek konvensional 17 orang presentase 11.3%, taksi berarga 2 orang presentase 1.3%, angkutan umum 19 orang presentase 12.7%. Artinya 150 responden lebih dominan menjawab soal sepeda motor dengan presentase 52%.

j. Alasan menggunakan *grabbike*

Deskripsi reponden berdasarkan alasan menggunakan *grabbike*, disajikan dalam Tabel 14 sebagai berikut :

Tabel 14 distribusi responden berdasarkan alasan menggunakan *grabbike*

Alasan menggunakan <i>grabbike</i>	Frequency	Percent
Tarif	17	11.3
Kecepatan	14	9.3
Keselamatan	7	4.7
Keamanan	23	15.3
Kenyaman	10	6.7
Praktis	79	52.7
Total	150	100.0

Sumber : Pengolahan Data 2019 SPSS 25

Dari tabel diatas menjelaskan 150 responden memberikan jawaban dimana alasan menggunakan *grabbike*. Suku tarif 17 orang presentase 11.3%, kecepatan 14 orang presentase 9,3%, keselamatan 7 orang presentase 4,7%, keamanan 23 orang presentase 15.3%, kenyamanan 10 orang presentase 6,3%, praktis 79 orang presentase 52,7%. Artinya 150 responden lebih dominan menjawab soal praktis dengan presentase 52,7%.

## 2. Uji Validasi dan Reliabilitas

### a. Uji Validitas

Dengan menggunakan rumus *production moment* dan bantuan program SPSS (*Statistical Package for the Social Sciens*) maka diketahui hasil dari uji validitas adalah sebagai berikut ini.

Tabel 15. Hasil uji validitas

Item	Kofisien Kolerasi	Syarat	Kesimpulan
X1	.235	$r = 0.159$	Valid
X2	.552	$r = 0.159$	Valid
X3	.638	$r = 0.159$	Valid
X4	.780	$r = 0.159$	Valid
X5	.764	$r = 0.159$	Valid
X6	.803	$r = 0.159$	Valid
X7	.790	$r = 0.159$	Valid
X8	.658	$r = 0.159$	Valid
X9	.474	$r = 0.159$	Valid
Y	.635	$r = 0.159$	Valid

Sumber : Pengolahan data 2019 SPSS 25

Dari hasil uji validitas terhadap 150 responden ( $r_{hitung}$ ) lebih dari  $r_{tabel}$  ( $r_{tabel} = 0.159$ ) sehingga dapat disimpulkan bahwa seluruh item tersebut adalah Valid.

### b. Uji Reliabilitas

Dalam pengujian reliabilitas digunakan *cronbach's alpha* ( $\alpha$  cronbach) yang menunjukkan bagaimana butir-butir dan kuesioner berkolerasi atau berinteraksi . berikut hasil pengujian reliabilitas dengan bantuan program SPSS (*statistical package for social science*) versi 25

Tabel 16. Hasil Uji Reliabilitas *Case Processing Summary*

Case Processing Summary			
		N	%
Cases	Valid	150	100.0
	Excluded <sup>a</sup>	0	.0
	Total	150	100.0

Sumber : Pengolahan data 2019 SPSS 25

Tabel *output* diatas, memberikan indormasi tentang jumlah sampel atau responden (N) yang dianalisis dalam program SPSS yakni N sebanyak 150 orang. Karena tidak ada data yang kosong (dalam artian jawaban terisi semua ) maka jumlah valid 100%.

Tabel 17. Hasil Uji Reliabilitas *Reliability Statistics*

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of Items
.831	10

Sumber : Pengolahan data 2019 SPSS 25

Dari tabel *output* diatas diketahui ada N of items (banyaknya items atau butiran pertanyaan kuesioner) ada 10 buah items dengan nilai Cronbach's Alpha sebesar 0,871. karena nilai Cronbach's Alpha  $0,871 > 0,60$ , maka sebagaimana dasar pengambilan keputusan uji reliabelitas diatas, dapat disimpulkan bahwa ke 10 atau semua items pertanyaan kuesioner untuk variabel jenis kelamin, status pernikahan, etnis, usia, pendidikan, pekerjaan, pendapatan, tujuan perjalanan menggunakan *grabbike*, moda transportasi yang digunakan sebelum menggunakan *grabbike*, alasan menggunakan *grabbike* adalah reliable atau konsisten.

Tabel 18. Hasil Uji reliabilitas *item-total statistics*

	Item-Total Statistics			Cronbach's Alpha if Item Deleted
	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	
X1	24.86	70.068	.180	.838
X2	25.13	67.467	.510	.827
X3	24.43	58.126	.518	.816
X4	23.80	58.577	.721	.800
X5	22.93	56.162	.685	.799
X6	23.37	53.898	.726	.792
X7	24.32	54.246	.709	.794
X8	24.06	55.842	.521	.817
X9	23.60	62.322	.328	.835
Y	21.95	55.433	.477	.825

Sumber : Pengolahan data 2019 SPSS 25

berdasarkan Tabel *output* diatas memberikan gambaran tentang nilai statistik untuk ke 10 items pertanyaan kuesioner cronbach *alpha if item deleted* dalam tabel ini diketahui nilai chronbach Alpha untuk ke 10 items soal adalah  $> 0,60$ , maka dapat disimpulkan bahwa ke 10 items pertanyaan kuesioner reliable

### 3. Tabulasi silang (Crosstab)

Analisis tabulasi silang merupakan salah satu analisis korelasional yang digunakan untuk melihat hubungan antara variabel. Sehingga analisis tabulasi silang ini dapat digunakan untuk menganalisa lebih dua variable sebagai berikut :

Tabel 19. Hasil uji tabulasi silang (*Crosstabs*) *case processing summary*

Case Processing Summary						
	Cases Valid		Missing		Total	
	N	Percent	N	Percent	N	Percent
X1 * Y	150	100.0%	0	0.0%	150	100.0%
X2 * Y	150	100.0%	0	0.0%	150	100.0%
X3 * Y	150	100.0%	0	0.0%	150	100.0%
X4 * Y	150	100.0%	0	0.0%	150	100.0%
X5 * Y	150	100.0%	0	0.0%	150	100.0%
X6 * Y	150	100.0%	0	0.0%	150	100.0%
X7 * Y	150	100.0%	0	0.0%	150	100.0%
X8 * Y	150	100.0%	0	0.0%	150	100.0%
X9 * Y	150	100.0%	0	0.0%	150	100.0%

Sumber : Pengolahan data 2019 SPSS 25

Dari *case processing summary* menunjukkan Jumlah sampel atau responden (N) 150. Tidak ada data yang hilang atau missing sehingga tingkat kevalidannya adalah 100%.

a. Jenis kelamin dan alasan menggunakan *grabbike*

Tabulasi silang responden berdasarkan jenis kelamin dan alasan menggunakan *grabbike*, disajikan dalam tabel 12 sebagai berikut :

Tabel 20. Hasil tabulasi silang jenis kelamin dan alasan menggunakan *grabbike*

jenis kelamin	Tarif	Alasan menggunakan <i>grabbike</i>					Total
		Kecepatan	Keselamatan	Keamanan	Kenyamanan	Praktis	
Laki laki	14 9.3%	3 2.0%	1 0.7%	6 4.0%	5 3.3%	26 17.3%	55 36.7%
Perempuan	3 2.0%	11 7.3%	6 4.0%	17 11.3%	5 3.3%	53 35.3%	95 63.3%
Total	17 11.3%	14 9.3%	7 4.7%	23 15.3%	10 6.7%	79 52.7%	150 100.0%

Sumber : Pengolahan data 2019 SPSS 25

Terlihat tabel silang dimana Jumlah laki-laki memilih tarif 14 orang presentase 9,3%, kecepatan 3 orang presentase 2%, keselamatan 1 orang presentase 0,7%, keamanan 6 orang

presentase 4%, kenyamanan 5 orang presentase 3,3%, praktis 26 17,3%, total keseluruhan untuk laki-laki sebanyak 55 orang presentase 36,7%. Jumlah perempuan yang memilih tarif 3 orang presentase 2%, kecepatan 11 orang presentase 7,3%, keselamatan 6 orang presentase 4%, keamanan 17 orang presentase 11,3%, kenyamanan 5 orang presentase 3,3%, praktis 53 orang presentase 35,3%, total keseluruhan untuk perempuan sebanyak 95 orang presentase 63,3%. Untuk total keseluruhan yang memilih tarif 17 orang presentase 11,3%, kecepatan 14 orang presentase 9,3%, keselamatan 7 orang presentase 4,7%, keamanan 23 orang presentase 25,3%, kenyamanan 10 orang presentase 6,7%, praktis 79 orang presentase 52,7%, artinya 150 responden lebih dominan menjawab soal untuk laki laki memilih prakti dengan presentase 17,3% untuk perempuan lebih dominan menjawab memilih praktis dengan presentase 35,3% .

Tabel 21. Hasil *chi-square* jenis kelamin dan alasan menggunakan *grabbike*

Chi-Square Tests			
	Value	Df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	20.543 <sup>a</sup>	5	.001

Sumber : Pengolahan data 2019 SPSS 25

berdasarkan tabel *output* diatas diketahui nilai value 20.54,df 5 dan asym. Sig pearson chi-square 0,001. karena nilai value 20.54 > *chi square* tabel dengan df 5 dan pearson *chi-suare* 0,01 < 0,05 maka sebagaimana dasar pengambilan keputusan Uji *chi*

*Square* diatas, dapat disimpulkan terdapat hubungan antara jenis kelamin dengan alasan menggunakan *grabbike*.

Tabel 22. *Contingency Coefficient* jenis kelamin dan alasan menggunakan *grabbike*.

Symmetric Measures		Value	Approximate Significance
Nominal by Nominal	Contingency Coefficient	.347	.001
N of Valid Cases		150	

Sumber : Pengolahan data 2019 SPSS 25

Berdasarkan tabel *output* diatas diketahui nilai value 0,347 dan *appro.sig* 0,001 karena nilai value berada diantara 0,20 - 0,40 dan nilai *appro.sig* 0,001 < 0,05 dari 150 responden maka sebagai dasar pengambilan keputusan *Contingency Coefficient* diatas, dapat disimpulkan terdapat Hubungan yang kecil (tidak erat) antara jenis kelamin dengan alasan menggunakan *grabbike*.

b. Status pernikahan dan alasan menggunakan *grabbike*

Tabulasi silang reponden berdasarkan status pernikahan dan alasan menggunakan *grabbike*, disajikan dalam tabel 20 sebagai berikut :

Tabel 23. Hasil tabulasi silang status pernikahan dan alasan menggunakan *grabbike*.

Status pernikahan	Tarif	Alasan menggunakan <i>grabbike</i>					Total
		Kecepatan	Keselamatan	Keamanan	Kenyamanan	Praktis	
Belum menikah	14 9.3%	11 7.3%	6 4.0%	16 10.7%	8 5.3%	40 26.7%	95 63.3%
Sudah Menikah	3 2.0%	3 2.0%	1 0.7%	7 4.7%	2 1.3%	39 26.0%	55 36.7%
Total	17 11.3%	14 9.3%	7 4.7%	23 15.3%	10 6.7%	79 52.7%	150 100.0%

Sumber : Pengolahan data 2019 SPSS 25

Terlihat tabel silang dimana Jumlah Belum menikah memilih tarif 14 orang presentase 9,3%, kecepatan 11 orang presentase 7,3%, keselamatan 6 orang presentase 4%, keamanan 16 orang presentase 10,7%, kenyamanan 8 orang presentase 5,3%, praktis 40 orang presentase 26,7%, total keseluruhan untuk belum menikah sebanyak 95 orang presentase 63,3%. Jumlah sudah menikah yang memilih tarif 3 orang presentase 2%, kecepatan 3 orang presentase 2%, keselamatan 1 orang presentase 0,7%, keamanan 7 orang presentase 4,7%, kenyamanan 2 orang presentase 1,3%, praktis 39 orang presentase 26%, total keseluruhan untuk Sudah Menikah sebanyak 55 orang presentase 36,7%. Untuk total keseluruhan yang memilih tarif 46, kecepatan 18, keselamatan 4, keamanan 17, kenyamanan 5, praktis 60, Untuk total keseluruhan yang memilih tarif 17 orang presentase 11,3%, kecepatan 14 orang presentase 9,3%, keselamatan 7 orang presentase 4,7%, keamanan 23 orang presentase 25,3%, kenyamanan 10 orang presentase 6,7%, praktis 79 orang presentase 52,7%, artinya 150 responden lebih dominan menjawab soal untuk belum menikah memilih prakti dengan presentase 26,7% untuk sudah menikah lebih dominan memilih praktis dengan presentase 26% .

Tabel 24. Hasil chi-square status pernikahan dan alasan menggunakan *grabbike*.

Chi-Square Tests	Value	Df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	12.626 <sup>a</sup>	5	.027

Sumber : Pengolahan data 2019 SPSS 25`

Berdasarkan tabel *output* diatas diketahui nilai value 12.626,df 5 dan asym. Sig pearson chi-square 0,027. Karena nilai value 12.626 > *chi square* tabel dengan df 5 dan pearson chi-suare 0,027 < 0,05 maka sebagaimana dasar pengambilan keputusan uji *chi square* diatas, dapat disimpulkan terdapatp hubungan status pernikahan dengan alasan menggunakan *grabbike*.

Tabel 25. *Contingency coefficient* status pernikahan dan alasan menggunakan *grabbike*.

Symmetric Measures		Value	Approximate Significance
Nominal by Nominal	Contingency Coefficient	.279	.027
N of Valid Cases		150	

Sumber : Pengolahan data 2019 SPSS 25

Berdasarkan tabel *output* diatas diketahui nilai value 0,279 dan appro.sig 0,027 karena nilai value berada diantara 0,20 - 0,40 dan nilai appro.sig 0,027 < 0,05 dari 150 responden maka sebagai dasar pengambilan keputusan *Contingency Coefficient* diatas, dapat disimpulkan terdapat Hubungan yang kecil (tidak erat) antara status pernikahan dengan alasan menggunakan *grabbike*.

c. Etnis dan alasan menggunakan *grabbike*

Tabulasi silang reponden berdasarkan etnis dan alasan menggunakan *grabbike*, disajikan dalam tabel 26 sebagai berikut :

Tabel 26. Hasil tabulasi silang etnis dan alasan menggunakan *grabbike*.

Etnis	Tarif	Alasan menggunakan <i>grabbike</i>					Total
		Kecepa tan	Kesela matan	Keama nan	Kenyama nan	Praktis	
Bugis	13 8.7%	11 7.3%	5 3.3%	13 8.7%	4 2.7%	36 24.0%	82 54.7%
Makassar	4 2.7%	1 0.7%	1 0.7%	3 2.0%	5 3.3%	11 7.3%	25 16.7%
Mandar	0	1	1	3	0	7	12

Lanjutan Tabel . 26

	0.0%	0.7%	0.7%	2.0%	0.0%	4.7%	8.0%
Jawa	0	0	0	4	0	17	21
	0.0%	0.0%	0.0%	2.7%	0.0%	11.3%	14.0%
Tionghoa	0	1	0	0	1	1	3
	0.0%	0.7%	0.0%	0.0%	0.7%	0.7%	2.0%
Dan Lain-lain	0	0	0	0	0	7	7
	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	4.7%	4.7%
Total	17	14	7	23	10	79	150
	11.3%	9.3%	4.7%	15.3%	6.7%	52.7%	100.0%

Sumber : Pengolahan data 2019 SPSS 25

Terlihat tabel silang dimana Jumlah Suku bugis memilih tarif 13 orang presentase 8,7, kecepatan 11 orang presentase 7,3%, keselamatan 5 orang presentase 3,3%, keamanan 13 orang presentase 8,7%, kenyamanan 4 orang presentase 2,7%, praktis 36 orang presentase 24%, total keseluruhan untuk Suku bugis sebanyak 82 orang presentase 54,7%. Jumlah makassar yang memilih tarif 4, kecepatan 1 orang presentase 0,7%, keselamatan 1 orang presentase 0,7%, keamanan 3 orang presentase 2%, kenyamanan 5 orang presentase 3,3%, praktis 11 orang presentase 7,3%, total keseluruhan untuk makassar sebanyak 25 orang presentase 16,7%. Jumlah mandar yang memilih tarif 0 orang presentase 0%, kecepatan 1 orang presentase 0,7%, keselamatan 1 orang presentase 0,7%, keamanan 3 orang presentase 2%, kenyamanan 0 orang presentase 0%, praktis 7 orang presentase 4,7%, total keseluruhan untuk mandar sebanyak 12 orang presentase 8%. Jumlah jawa yang memilih tarif 0 orang presentase 0%, kecepatan 0 orang presentase 0%, keselamatan 0 orang presentase 0%, keamanan 4 orang presentase 2,7%, kenyamanan 0 orang presentase 0%, praktis 17 orang presentase

14,7%, total keseluruhan untuk Jawa sebanyak 21 orang presentase 14%. Jumlah tionghoa yang memilih tarif 0 orang presentase 0%, kecepatan 1 orang presentase 0%, keselamatan 0 orang presentase 0%, keamanan 0 orang presentase 0%, kenyamanan 1 orang presentase 0,7%, praktis 1 orang presentase 0,7%, total keseluruhan untuk Tionghoa sebanyak 3 orang presentase 2%. Jumlah Dan lain-lain yang memilih tarif 0 orang presentase 0%, kecepatan 0 orang presentase 0%, keselamatan 0 orang presentase 0%, keamanan 0 orang presentase 0%, kenyamanan 0 orang presentase 0%, praktis 7 orang presentase 4,7%, total keseluruhan untuk Dan lain-lain sebanyak 7 orang presentase 4,7%. Untuk total keseluruhan yang memilih tarif 17 orang presentase 11,3%, kecepatan 14 orang presentase 9,3%, keselamatan 7 orang presentase 4,7%, keamanan 23 orang presentase 25,3%, kenyamanan 10 orang presentase 6,7%, praktis 79 orang presentase 52,7%. Artinya 150 responden lebih dominan menjawab soal untuk bugis memilih praktis dengan presentase 24%, makassar lebih dominan menjawab praktis dengan presentase 7,3%, mandar lebih dominan menjawab praktis dengan presentase 4,7% , jawa lebih dominan menjawab praktis dengan presentase 11,3%, tionghoa memiliki tiga jawaban dengan nilai yang sama yaitu keselamatan 0,7%, kemanan 0,7%, dan praktis dengan presentase 0,7 %, dan lain-lain lebih dominan menjawab praktis 4,7%.

Tabel 27. Hasil uji *chi-square* etnis dan alasan menggunakan *grabbike*.

Chi-Square Tests	Value	Df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	39.294 <sup>a</sup>	25	.034

Sumber : Pengolahan data 2019 SPSS 25

berdasarkan tabel *output* diatas diketahui nilai value 39,293,df 25 dan asym. Sig pearson chi-square 0,034. karena nilai value 39,294 > *chi square* tabel dengan df 5 dan pearson *chi-square* 0,034 < 0,05 maka sebagaimana dasar pengambilan keputusan Uji *chi Square* diatas, dapat disimpulkan terdapat hubungan etnis dengan alasan menggunakan *grabbike*.

Tabel 28. *Contingency coefficient* etnis dan alasan menggunakan *grabbike*.

Symmetric Measures		Value	Approximate Significance
Nominal by Nominal	Contingency Coefficient	.456	.034
N of Valid Cases		150	

Sumber : Pengolahan data 2019 SPSS 25

Berdasarkan tabel *output* diatas diketahui nilai value 0,456 dan appro.sig 0,034 karena nilai value berada > 0,40 dan nilai appro.sig 0,034 < 0,05 dari 150 responden maka sebagai dasar pengambilan keputusan *contingency coefficient* diatas, dapat disimpulkan terdapat hubungan yang cukup erat antara etnis dengan alasan menggunakan *grabbike*.

d. Usia dan alasan menggunakan *grabbike*

Tabulasi silang reponden berdasarkan usia dan alasan menggunakan *grabbike*, disajikan dalam tabel 29 sebagai berikut :

Tabel 29. Hasil tabulasi silang usia dan alasan menggunakan *grabbike*.

Usia	Alasan menggunakan <i>grabbike</i>						Total
	Tarif	Kecepatan	Keselamatan	Keamanan	Kenyamanan	Praktis	
12 - 16 Tahun	2 1.3%	2 1.3%	1 0.7%	1 0.7%	1 0.7%	3 2.0%	10 6.7%
17 - 25 Tahun	11 7.3%	7 4.7%	4 2.7%	13 8.7%	3 2.0%	31 20.7%	69 46.0%
26 - 35 Tahun	3 2.0%	4 2.7%	2 1.3%	8 5.3%	0 0.0%	25 16.7%	42 28.0%
36 - 45 Tahun	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 0.7%	5 3.3%	14 9.3%	20 13.3%
46 - 55 Tahun	1 0.7%	1 0.7%	0 0.0%	0 0.0%	1 0.7%	1 0.7%	4 2.7%
> 55 Tahun	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	5 3.3%	5 3.3%
	17 11.3%	14 9.3%	7 4.7%	23 15.3%	10 6.7%	79 52.7%	150 100.0%

Sumber : Pengolahan data 2019 SPSS 25

Terlihat tabel silang dimana jumlah 12 - 16 tahun memilih tarif 2 orang presentase 1,3 kecepatan 2 orang presentase 1,3%, keselamatan 1 orang presentase 0,7%, keamanan 1 orang presentase 0,7%, kenyamanan 1 orang presentase 0,7%, praktis 3 orang presentase 2%, total keseluruhan untuk 12 - 16 tahun sebanyak 10 orang presentase 6,7. Jumlah 17 - 25 tahun yang memilih tarif 11 orang presentase 7,3, kecepatan 7 orang presentase 4,7%, keselamatan 4 orang presentase 2,7%, keamanan 13 orang presentase 8,7%, kenyamanan 3 orang presentase 2%, praktis 31 orang presentase 20,7%, total keseluruhan untuk 17 - 25 tahun sebanyak 69 orang presentase 46%. Jumlah 26 - 35 tahun yang memilih tarif 3 orang presentase 2%, kecepatan 4 orang presentase 2,7%, keselamatan 2 orang presentase 1,3%, keamanan 8 orang presentase 5,3%, kenyamanan 0 orang presentase 0%, praktis 25 orang presentase

16,7%, total keseluruhan untuk 26 - 35 tahun sebanyak 42 orang presentase 28%. Jumlah 36 - 45 tahun yang memilih tarif 0 orang presentase 0%, kecepatan 0 orang presentase 0%, keselamatan 0 orang presentase 0%, keamanan 1 orang presentase 0,7%, kenyamanan 5 orang presentase 3,3%, praktis 14 orang presentase 9,3%, total keseluruhan untuk 36 - 45 tahun sebanyak 20 orang presentase 13,3%. Jumlah 46 - 55 tahun yang memilih tarif 1 orang presentase 0,7%, kecepatan 1 orang presentase 0,7%, keselamatan 0 orang presentase 0,7%, keamanan 0 orang presentase 0%, kenyamanan 1 orang presentase 0,7%, praktis 1 orang presentase 0,7%, total keseluruhan untuk 46 - 55 tahun sebanyak 4 orang presentase 2,7%. Jumlah > 55 tahun yang memilih tarif 0 orang presentase 0%, kecepatan 0 orang presentase 0%, keselamatan 0 orang presentase 0%, keamanan 0 orang presentase 0%, kenyamanan 0 orang presentase 0%, praktis 5 orang presentase 3,3%, total keseluruhan untuk >55 tahun sebanyak 5 orang presentase 3,3%. Untuk total keseluruhan yang memilih tarif 17 orang presentase 11,3%, kecepatan 14 orang presentase 9,3%, keselamatan 7 orang presentase 4,7%, keamanan 23 orang presentase 25,3%, kenyamanan 10 orang presentase 6,7%, praktis 79 orang presentase 52,7%. Artinya 150 responden lebih dominan menjawab soal untuk 12 - 16 tahun memilih praktis dengan presentase 2%, 17 - 25 tahun lebih dominan menjawab praktis dengan presentase 20,7%, 26 - 35

tahun lebih dominan menjawab praktis dengan presentase 16,7% , 36 - 45 tahun lebih dominan menjawab praktis dengan presentase 9,3%, 46 - 55 tahun memiliki empat jawaban dengan nilai yang sama yaitu tarif 0,7 keselamatan 0,7%, kenyamanan 0,7%, dan praktis dengan presentase 0,7 %, > 55 tahun lebih dominan menjawab praktis dengan presentase 3,3%.

Tabel 30. Hasil uji *chi-square* usia dan alasan menggunakan *grabbike*

Chi-Square Tests	Value	Df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	38.737a	25	.039

Sumber : Pengolahan data 2019 SPSS 25

Berdasarkan tabel *output* diatas diketahui nilai value 38,737,df 25 dan asym. Sig pearson chi-square 0,039. Karena nilai value 39,294 > *chi square* tabel dengan df 25 dan pearson *chi-square* 0,039 < 0,05 maka sebagaimana dasar pengambilan keputusan uji *chi square* diatas, dapat disimpulkan terdapat hubungan usia dengan alasan menggunakan *grabbike*.

Tabel 31. *Contingency coefficient* usia dan alasan menggunakan *grabbike*.

Symmetric Measures		Value	Approximate Significance
Nominal by Nominal	Contingency Coefficient	.453	.039
N of Valid Cases		150	

Sumber : Pengolahan data 2019 SPSS 25

Berdasarkan tabel *output* diatas diketahui nilai value 0,453 dan appro.sig 0,039 karena nilai value berada > 0,40 dan nilai appro.sig 0,039 < 0,05 dari 150 responden maka sebagai dasar pengambilan keputusan *contingency coefficient* diatas, dapat

disimpulkan terdapat hubungan yang cukup erat usia dengan alasan menggunakan *grabbike*.

e. Pendidikan dan alasan menggunakan *grabbike*

Tabulasi silang reponden berdasarkan pendidikan dan alasan menggunakan *grabbike*, disajikan dalam tabel 32 sebagai berikut :

Tabel 32. Hasil tabulasi silang pendidikan dan alasan menggunakan *grabbike*.

Pendidikan	Tarif	Alasan menggunakan <i>grabbike</i>					Total
		Kecepa tan	Kesela matan	Keama nan	Kenyama nan	Praktis	
SD	3 2.0%	2 1.3%	1 0.7%	1 0.7%	0 0.0%	4 2.7%	11 7.3%
SMP/MTs	3 2.0%	2 1.3%	1 0.7%	0 0.0%	3 2.0%	4 2.7%	13 8.7%
SMA/SMK	10 6.7%	9 6.0%	4 2.7%	14 9.3%	2 1.3%	26 17.3%	65 43.3%
Diploma	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	4 2.7%	3 2.0%	6 4.0%	13 8.7%
S1	0 0.0%	1 0.7%	1 0.7%	3 2.0%	1 0.7%	31 20.7%	37 24.7%
S2/S3	1 0.7%	0 0.0%	0 0.0%	1 0.7%	1 0.7%	8 5.3%	11 7.3%
Total	17 11.3%	14 9.3%	7 4.7%	23 15.3%	10 6.7%	79 52.7%	150 100.0%

Sumber : Pengolahan data 2019 SPSS 25

Terlihat tabel silang dimana Jumlah SD memilih tarif 3 orang presentase 2%, kecepatan 2 orang presentase 1,3%, keselamatan 1 orang presentase 0,7%, keamanan 1 orang presentase 0,7%, kenyamanan 0, praktis 4 orang presentase 2,7%, total keseluruhan untuk SD sebanyak 11 orang presentase 7,3%. Jumlah SMP/MTs yang memilih tarif 3 orang presentase 2%, kecepatan 2 orang presentase 1,3%, keselamatan 0 orang presentase 0%, keamanan 3 orang presentase 2%, kenyamanan 3 orang presentase orang presentase 2%, praktis 4 orang presentase 2,7%, total keseluruhan

untuk SMP/MTs sebanyak 13 orang presentase 8,7%. Jumlah SMA/SMK yang memilih tarif 10 orang presentase 6,7%, kecepatan 9 orang presentase 6%, keselamatan 4 orang presentase 2,7%, keamanan 14 orang presentase 9,3%, kenyamanan 2 orang presentase 1,3%, praktis 26 orang presentase 17,3%, total keseluruhan untuk SMA/SMK sebanyak 65 orang presentase 43%. Jumlah Diploma yang memilih tarif 0 orang presentase 0%, kecepatan 0 orang presentase 0%, keselamatan 0 orang presentase 0%, keamanan 4 orang presentase 2,7%, kenyamanan 3 orang presentase 2%, praktis 6 orang presentase 4%, total keseluruhan untuk Diploma sebanyak 13 orang presentase 8,7%. Jumlah S1 yang memilih tarif 0 orang presentase 0%, kecepatan 1 orang presentase 0,7%, keselamatan 1 orang presentase 0,7%, keamanan 3 orang presentase 2%, kenyamanan 1 orang presentase 0,7%, praktis 31 orang presentase 20,7%, total keseluruhan untuk S1 sebanyak 37 orang presentase 24,7%. Jumlah S1/S2 yang memilih tarif 1 orang presentase 0,7%, kecepatan 0 orang presentase 0%, keselamatan 0 orang presentase 0%, keamanan 1 orang presentase 0,7%, kenyamanan 1 orang presentase 0,7%, praktis 8 orang presentase 5,3%, total keseluruhan untuk S2/S3 sebanyak 11 orang presentase 7,3%. Untuk total keseluruhan yang memilih tarif 17 orang presentase 11,3%, kecepatan 14 orang presentase 9,3%, keselamatan 7 orang presentase 4,7%, keamanan 23 orang presentase 25,3%,

kenyamanan 10 orang presentase 6,7%, praktis 79 orang presentase 52,7%. artinya 150 responden lebih dominan menjawab soal untuk SD memilih praktis dengan presentase 2,7%, SMP/MTs lebih dominan menjawab praktis dengan presentase 2,7%, SMA/SMK lebih dominan menjawab praktis dengan presentase 17,3%, Diploma lebih dominan menjawab praktis dengan presentase 4%, S1 lebih dominan menjawab praktis dengan presentase 20,7%, S2/S3 lebih dominan menjawab praktis dengan presentase 5,3%.

Tabel 33. Hasil chi-square pendidikan dan alasan menggunakan *grabbike*.

Chi-Square Tests			
	Value	Df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	52.381 <sup>a</sup>	25	.001

Sumber : Pengolahan data 2019 SPSS 25

Berdasarkan tabel *output* diatas diketahui nilai value 52,381,df 25 dan asym. Sig pearson chi-square 0,001. Karena nilai value 52,381 > *chi square* tabel dengan df 25 dan pearson *chi-square* 0,001 < 0,05 maka sebagaimana dasar pengambilan keputusan uji *chi square* diatas, dapat disimpulkan terdapat hubungan pendidikan dengan alasan menggunakan *grabbike*.

Tabel 34. Contingency Coefficient pendidikan dan alasan menggunakan *grabbike*.

Symmetric Measures			
		Value	Approximate Significance
Nominal by Nominal	Contingency Coefficient	.509	.001
N of Valid Cases		150	

Sumber : Pengolahan data 2019 SPSS 25

Berdasarkan tabel *output* diatas diketahui nilai value 0,509 dan *appro.sig* 0,001 karena nilai value berada > 0,40 dan nilai *appro.sig* 0,001 < 0,05 dari 150 responden maka sebagai dasar pengambilan keputusan *Contingency Coefficient* diatas, dapat disimpulkan terdapat Hubungan yang cukup erat pendidikan dengan alasan menggunakan *grabbike*.

f. Pekerjaan dan alasan menggunakan *grabbike*

Tabulasi silang reponden berdasarkan pekerjaan dan alasan menggunakan *grabbike*, disajikan dalam tabel 35 sebagai berikut :

Tabel 35. Hasil tabulasi silang pekerjaan dan alasan menggunakan *grabbike*.

Pekerjaan	Alasan menggunakan <i>grabbike</i>						Total
	Tarif	Kecepatan	Keselamatan	Keamanan	Kenyamanan	Praktis	
Pelajar	7 4.7%	5 3.3%	1 0.7%	1 0.7%	2 1.3%	7 4.7%	23 15.3%
Mahasiswa	8 5.3%	7 4.7%	3 2.0%	9 6.0%	2 1.3%	17 11.3%	46 30.7%
Akademisi/Guru/Dosen	0 0.0%	0 0.0%	1 0.7%	0 0.0%	0 0.0%	4 2.7%	5 3.3%
Pegawai SWASTA/PNS/TNI/POLRI	1 0.7%	0 0.0%	2 1.3%	8 5.3%	5 3.3%	28 18.7%	44 29.3%
Wiraswasta	1 0.7%	1 0.7%	0 0.0%	4 2.7%	1 0.7%	22 14.7%	29 19.3%
Ibu Rumah tangga	0 0.0%	1 0.7%	0 0.0%	1 0.7%	0 0.0%	1 0.7%	3 2.0%
Total	17 11.3%	14 9.3%	7 4.7%	23 15.3%	10 6.7%	79 52.7%	150 100.0%

Sumber : Pengolahan data 2019 SPSS 25

Terlihat tabel silang dimana jumlah pelajar memilih tarif 7 orang presentase 4,7, kecepatan 5 orang presentase 3,3%, keselamatan 1 orang presentase 0,7%, keamanan 1 orang presentase 0,7%, kenyamanan 2 orang presentase 1,3%, praktis 7

orang presentase 4,7%, total keseluruhan untuk pelajar sebanyak 23 15,3% orang. Jumlah mahasiswa yang memilih tarif 8 orang presentase 5,3%, kecepatan 7 orang presentase 4,7%, keselamatan 3 orang presentase 2%, keamanan 9 orang presentase 6%, kenyamanan 2 orang presentase 1,3%, praktis 17 orang presentase 11,3%, total keseluruhan untuk mahasiswa sebanyak 46 orang presentase 30,7%. Jumlah akademisi/guru/dosen yang memilih tarif 0 orang presentase 0%, kecepatan 0 orang presentase 0%, keselamatan 1 orang presentase 0,7%, keamanan 0 orang presentase 0%, kenyamanan 0 orang presentase 0%, praktis 4 orang presentase 2,7%, total keseluruhan untuk akademisi/guru/dosen sebanyak 5 orang presentase 3,3%. Jumlah pegawai swasta/pns/tni/polri yang memilih tarif 1 orang presentase 0,7%, kecepatan 0 orang presentase 0%, keselamatan 2 orang presentase 1,3%, keamanan 8 orang presentase 5,3%, kenyamanan 5 orang presentase 3,3%, praktis 28 orang presentase 18,7%, total keseluruhan untuk pegawai swasta/pns/tni/polri sebanyak 44 orang presentase 29,3%. Jumlah wiraswasta yang memilih tarif 1 orang presentase 0,7%, kecepatan 1 orang presentase 0,7%, keselamatan 0 orang presentase 0%, keamanan 4 orang presentase 2,7%, kenyamanan 1 orang presentase 0,7%, praktis 22 orang presentase 14,7%, total keseluruhan untuk wiraswasta sebanyak 29 orang presentase 19,3%. Jumlah ibu rumah tangga yang memilih tarif 0 orang

presentase 0%, kecepatan 1 orang presentase 0,7%, keselamatan 0 orang presentase 0%, keamanan 1 orang presentase 0,7%, kenyamanan 0 orang presentase 0%, praktis 1 orang presentase 0,7%, total keseluruhan untuk ibu rumah tangga sebanyak 3 orang presentase 2%. Untuk total keseluruhan yang memilih tarif 17 orang presentase 11,3%, kecepatan 14 orang presentase 9,3%, keselamatan 7 orang presentase 4,7%, keamanan 23 orang presentase 25,3%, kenyamanan 10 orang presentase 6,7%, praktis 79 orang presentase 52,7%. Artinya 150 responden lebih dominan menjawab soal untuk pelajar memiliki dua nilai yang sama tarif 4,7%, dan praktis dengan presentase 4,7%, mahasiswa lebih dominan menjawab praktis dengan presentase 11,3%, akademisi/guru/dosen lebih dominan menjawab praktis dengan presentase 2,7%, pegawai swasta/pns/tni/polri lebih dominan menjawab praktis dengan presentase 4%, wiraswasta lebih dominan menjawab praktis dengan presentase 18,7%, ibu rumah tangga memiliki tiga nilai yang sama yaitu kecepatan 0,7%, keamanan 0,7, dan praktis 0,7%.

Tabel 36. Hasil chi-square pekerjaan dan alasan menggunakan *grabbike*.

Chi-Square Tests	Value	Df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	48.120a	25	.004

Sumber : Pengolahan data 2019 SPSS 25

Berdasarkan tabel *output* diatas diketahui nilai value 48,120,df 25 dan asym. Sig pearson chi-square 0,004. Karena

nilai value 48,120 > *chi square* tabel dengan df 25 dan pearson *chi-square* 0,004 < 0,05 maka sebagaimana dasar pengambilan keputusan uji *chi square* diatas, dapat disimpulkan terdapat hubungan usia dengan alasan menggunakan *grabbike*.

Tabel 37. *Contingency Coefficient* pekerjaan dan alasan menggunakan *grabbike*.

Symmetric Measures		Value	Approximate Significance
Nominal by Nominal	Contingency Coefficient	.493	.004
N of Valid Cases		150	

Sumber : Pengolahan data 2019 SPSS 25

Berdasarkan tabel *output* diatas diketahui nilai value 0,493 dan *appro.sig* 0,004 karena nilai value berada > 0,40 dan nilai *appro.sig* 0,004 < 0,05 dari 150 responden maka sebagai dasar pengambilan keputusan *contingency coefficient* diatas, dapat disimpulkan terdapat hubungan yang cukup erat pekerjaan dengan alasan menggunakan *grabbike*.

g. Pendapatan dan alasan menggunakan *grabbike*

Tabulasi silang reponden berdasarkan pendapatan dan alasan menggunakan *grabbike*, disajikan dalam Tabel 38 sebagai berikut :

Tabel 38. Hasil tabulasi silang pendapatan dan alasan menggunakan *grabbike*

Pendapatan	Alasan menggunakan <i>grabbike</i>					Praktis	Total
	Tarif	Kecepatan	Keselamatan	Keamanan	Kenyamanan		
< Rp 1.000.000	15 10.0%	13 8.7%	5 3.3%	10 6.7%	4 2.7%	24 16.0%	71 47.3%
Rp 1.000.000 -	0	0	1	8	0	23	32
Rp 3.000.000	0.0%	0.0%	0.7%	5.3%	0.0%	15.3%	21.3%
Rp 3.000.000 -	1	0	1	3	1	11	17
Rp 5.000.000	0.7%	0.0%	0.7%	2.0%	0.7%	7.3%	11.3%

Lanjutan tabel 38

Rp 5.000.000 -	0	1	0	2	4	12	19
Rp 7.000.000	0.0%	0.7%	0.0%	1.3%	2.7%	8.0%	12.7%
Rp 7.000.000 -	0	0	0	0	1	1	2
Rp 9.000.000	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.7%	0.7%	1.3%
> Rp 9.000.000	1	0	0	0	0	8	9
	0.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.3%	6.0%
Total	17	14	7	23	10	79	150
	11.3%	9.3%	4.7%	15.3%	6.7%	52.7%	100.0%

Sumber : Pengolahan data 2019 SPSS 25

Terlihat tabel silang dimana Jumlah < Rp 1.000.000 memilih tarif 15 orang presentase 10%, kecepatan 13 orang presentase 8,7%, keselamatan 5 orang presentase 3,3%, keamanan 10 orang presentase 6,7%, kenyamanan 4 orang presentase 2,7%, praktis 24 orang presentase 16%, total keseluruhan untuk < Rp 1.000.000 sebanyak 71 orang presentase 47,3%. Jumlah Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000 yang memilih tarif 0 orang presentase 0%, kecepatan 0 orang presentase 0%, keselamatan 1 orang presentase 0,7%, keamanan 8 orang presentase 5,3%, kenyamanan 0 orang presentase 0%, praktis 23 orang presentase 15,3%, total keseluruhan untuk Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000 sebanyak 32 orang presentase 21,3%. Jumlah Rp 3.000.000 - Rp 5.000.000 yang memilih tarif 1 orang presentase 0,7%, kecepatan 0 orang presentase 0%, keselamatan 1 orang presentase 0,7%, keamanan 3 orang presentase 2%, kenyamanan 1 orang presentase 0,7%, praktis 11 orang presentase 7,3%, total keseluruhan untuk Rp 3.000.000 - Rp 5.000.000 sebanyak 17 orang presentase 11,3%. Jumlah Rp 5.000.000 - Rp 7.000.000 yang memilih tarif 0 orang presentase 0%, kecepatan 1 orang presentase 0,7%, keselamatan

0 orang presentase 0%, keamanan 2 orang presentase 1,3%, kenyamanan 4 orang presentase 2,7%, praktis 12 orang presentase 8%, total keseluruhan untuk Rp 5.000.000 - Rp 7.000.000 sebanyak 13 orang. Jumlah Rp 7.000.000 - Rp 9.000.000 yang memilih tarif 0 orang presentase 0%, kecepatan 0 orang presentase 0%, keselamatan 0 orang presentase 0%, keamanan 0 orang presentase 0%, kenyamanan 1 orang presentase 0,7%, praktis 1 orang presentase 0,7%, total keseluruhan untuk Rp 7.000.000 - Rp 9.000.000 sebanyak 2 orang presentase 1,3%. Jumlah > Rp 9.000.000 yang memilih tarif 1 orang presentase 0,7, kecepatan 0 orang presentase 0%, keselamatan 0 orang presentase 0%, keamanan 0 orang presentase 0%, kenyamanan 0 orang presentase 0%, praktis 8 orang presentase 5,3%, total keseluruhan untuk > Rp 9.000.000 sebanyak 9 orang presentase 1,3%. Untuk total keseluruhan yang memilih tarif 17 orang presentase 11,3%, kecepatan 14 orang presentase 9,3%, keselamatan 7 orang presentase 4,7%, keamanan 23 orang presentase 25,3%, kenyamanan 10 orang presentase 6,7%, praktis 79 orang presentase 52,7%. artinya 150 responden lebih dominan menjawab soal untuk < Rp 1.000.000 praktis dengan presentasi 16%, Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000 lebih dominan menjawab praktis dengan presentase 15,3%, Rp 3.000.000 - Rp 5.000.000 lebih dominan menjawab praktis dengan presentase 7,3%, Rp 5.000.000 - Rp 7.000.000 lebih dominan

menjawab praktis dengan presentase 8%, Rp 7.000.000 - Rp 9.000.000 memiliki dua nilai yang sama kenyamanan 0,7%, dan praktis dengan presentase 0,7, > Rp 9.000.000 lebih dominan menjawab praktis dengan presentase 5,3%.

Tabel 39. Hasil chi-square pendapatan dan alasan menggunakan *grabbike*.

Chi-Square Tests			
	Value	Df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	55.601a	25	.000

Sumber : Pengolahan data 2019 SPSS 25

Berdasarkan tabel *output* diatas diketahui nilai value 55,601, df 25 dan asym. Sig pearson chi-square 0,000. Karena nilai value 55,601 > *chi square* tabel dengan df 25 dan pearson *chi-square* 0,000 < 0,05 maka sebagaimana dasar pengambilan keputusan uji *chi square* diatas, dapat disimpulkan terdapat hubungan pendapatan dengan alasan menggunakan *grabbike*.

Tabel 40. *Contingency Coefficient* pendapatan dan alasan menggunakan *grabbike*.

Symmetric Measures			
		Value	Approximate Significance
Nominal by Nominal	Contingency Coefficient	.520	.000
N of Valid Cases		150	

Sumber : Pengolahan data 2019 SPSS 25

Berdasarkan tabel *output* diatas diketahui nilai value 0,520 dan appro.sig 0,000 karena nilai value berada > 0,40 dan nilai appro.sig 0,000 < 0,05 dari 150 responden maka sebagai dasar pengambilan keputusan *contingency coefficient* diatas, dapat disimpulkan terdapat hubungan yang cukup erat pendapatan dengan alasan menggunakan *grabbike*.

- h. Tujuan perjalanan menggunakan *grabbike* dan alasan menggunakan *grabbike*

Tabulasi silang reponden berdasarkan tujuan perjalanan menggunakan *grabbike* dan alasan menggunakan *grabbike*, disajikan dalam tabel 41 sebagai berikut :

Tabel 41. Hasil tabulasi silang tujuan perjalanan menggunakan *grabbike* dan alasan menggunakan *grabbike*.

Tujuan perjalanan	Alasan menggunakan <i>grabbike</i>					Praktis	Total
	Tarif	Kecepatan	Keselamatan	Keamanan	Kenyamanan		
Sekolah/kampus	15 10.0%	6 4.0%	5 3.3%	7 4.7%	3 2.0%	20 13.3%	56 37.3%
Kerja	2 1.3%	4 2.7%	1 0.7%	10 6.7%	2 1.3%	28 18.7%	47 31.3%
Belanja	0 0.0%	1 0.7%	1 0.7%	3 2.0%	1 0.7%	11 7.3%	17 11.3%
Liburan	0 0.0%	1 0.7%	0 0.0%	2 1.3%	0 0.0%	1 0.7%	4 2.7%
ketempat keluarga/teman	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	4 2.7%	4 2.7%	8 5.3%
Dan Lain lain	0 0.0%	2 1.3%	0 0.0%	1 0.7%	0 0.0%	15 10.0%	18 12.0%
Total	17 11.3%	14 9.3%	7 4.7%	23 15.3%	10 6.7%	79 52.7%	150 100.0%

Sumber : Pengolahan data 2019 SPSS 25

Terlihat tabel silang dimana jumlah sekolah/kampus memilih tarif 15 orang presentase 10%, kecepatan 6 orang presentase 4%, keselamatan 5 orang presentase 3,3%, keamanan 7 orang presentase 4,7%, kenyamanan 3 orang presentase 3%, praktis 20 orang presentase 13,3%, total kesuluhan untuk sekolah/kampus sebanyak 37% orang. Jumlah kerja yang memilih tarif 2 orang presentase 1,3%, kecepatan 4 orang presentase 2,7%, keselamatan 1 orang presentase 0,7%, keamanan 10 orang presentase 6,7%, kenyamanan 2 orang presentase 1,3%, praktis

28 orang presentase 18,7%, total keseluruhan untuk kerja sebanyak 47 orang presentase 31,3%. Jumlah belanja yang memilih tarif 0 orang presentase 0%, kecepatan 1 orang presentase 0,7%, keselamatan 1 orang presentase 0,7%, keamanan 3 orang presentase 2%, kenyamanan 1 orang presentase 0,7%, praktis 11 orang presentase 7,3%, total keseluruhan untuk belanja sebanyak 17 orang presentase 11,3%. Jumlah liburan yang memilih tarif 0 orang presentase 0%, kecepatan 1 orang presentase 0,7%, keselamatan 0 orang presentase 0%, keamanan 2 orang presentase 1,3%, kenyamanan 0 orang presentase 0%, praktis 1 orang presentase 0,7%, total keseluruhan untuk liburan sebanyak 4 orang presentase 2,7%. Jumlah ketempat keluarga/teman yang memilih tarif 0 orang presentase 0%, kecepatan 0 orang presentase 0%, keselamatan 0 orang presentase 0%, keamanan 0 orang presentase 0%, kenyamanan 4 orang presentase 2,7%, praktis 4 orang presentase 2,7%, total keseluruhan untuk ketempat keluarga/teman sebanyak 8 orang presentase 5,3%. Jumlah dan lain lain yang memilih tarif 0 orang presentase 0%, kecepatan 2 orang presentase 1,3%, keselamatan 0 orang presentase 0%, keamanan 1 orang presentase 0,7%, kenyamanan 0 orang presentase 0%, praktis 15 orang presentase 10%, untuk total keseluruhan yang memilih tarif 17 orang presentase 11,3%, kecepatan 14 orang presentase 9,3%, keselamatan 7 orang presentase 4,7%, keamanan 23 orang

presentase 25,3%, kenyamanan 10 orang presentase 6,7%, praktis 79 orang presentase 52,7%. Artinya 150 responden lebih dominan menjawab soal untuk sekolah/kampus praktis dengan presentasi 13,3%, kerja lebih dominan menjawab praktis dengan presentase 18,7%, belanja lebih dominan menjawab praktis dengan presentase 7,3%, liburan lebih dominan menjawab keamanan dengan presentase 1,3%, ketempat keluarga/teman memiliki dua nilai yang sama kenyamanan 2,7%, dan praktis dengan presentase 2,7%, dan lain lain lebih dominan menjawab praktis dengan presentase 10%.

Tabel 42. Hasil chi-square tujuan perjalanan menggunakan *grabbike* dan alasan menggunakan *grabbike*.

Chi-Square Tests			
	Value	Df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	64.955a	25	.000

Sumber : Pengolahan data 2019 SPSS 25

Berdasarkan tabel *output* diatas diketahui nilai value 66,955, df 25 dan asym. Sig pearson chi-square 0,000. Karena nilai value  $66,955 > chi\ square$  tabel dengan df 25 dan pearson *chi-square*  $0,000 < 0,05$  maka sebagaimana dasar pengambilan keputusan uji *chi square* diatas, dapat disimpulkan terdapat hubungan tujuan perjalanan menggunakan *grabbike* dengan alasan menggunakan *grabbike*.

Tabel 43. *contingency coefficient* tujuan perjalanan menggunakan *grabbike* dan alasan menggunakan *grabbike*.

Symmetric Measures		Value	Approximate Significance
Nominal by Nominal N of Valid Cases	Contingency Coefficient	.550 150	.000

Sumber : Pengolahan data 2019 SPSS 25

Berdasarkan tabel *output* diatas diketahui nilai value 0,550 dan *appro.sig* 0,000 karena nilai value berada > 0,40 dan nilai *appro.sig* 0,000 < 0,05 dari 150 responden maka sebagai dasar pengambilan keputusan *contingency coefficient* diatas, dapat disimpulkan terdapat hubungan yang cukup erat tujuan perjalanan menggunakan *grabbike* dengan alasan menggunakan *grabbike*.

- i. Moda transportasi yang digunakan sebelum menggunakan *grabbike* dan alasan menggunakan *grabbike*

Tabulasi silang reponden berdasarkan moda transportasi yang digunakan sebelum menggunakan *grabbike* dan alasan menggunakan *grabbike*, disajikan dalam tabel 33 sebagai berikut :

Tabel 44. Hasil tabulasi silang moda transportasi yang digunakan sebelum menggunakan *grabbike* dan alasan menggunakan *grabbike*.

Moda transportasi	Alasan menggunakan GrabBike					Praktis	Total
	Tarif	Kecepatan	Keselamatan	Keamanan	Kenyamanan		
Sepeda	2 1.3%	2 1.3%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	4 2.7%	8 5.3%
Sepeda motor	14 9.3%	9 6.0%	4 2.7%	12 8.0%	5 3.3%	34 22.7%	78 52.0%
Mobil	1 0.7%	0 0.0%	2 1.3%	5 3.3%	0 0.0%	18 12.0%	26 17.3%
OJek	0 0.0%	2 1.3%	1 0.7%	5 3.3%	4 2.7%	5 3.3%	17 11.3%
Konvensional	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	1 0.7%	1 0.7%	0 0.0%	2 1.3%
Taksi Berargo	0 0.0%	1 0.7%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	18 12.0%	19 12.7%
Angkutan Umum	0 0.0%	1 0.7%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	18 12.0%	19 12.7%
Total	17 11.3%	14 9.3%	7 4.7%	23 15.3%	10 6.7%	79 52.7%	150 100.0%

Sumber : Pengolahan data 2019 SPSS 25

Terlihat tabel silang dimana jumlah sepeda memilih tarif 2 orang presentase 1,3%, kecepatan 2 orang presentase 1,3%, keselamatan 0 orang presentase 0%, keamanan 0 orang presentase 0%, kenyamanan 0 orang presentase 0%, praktis 4 orang presentase 2,7%, total keseluruhan untuk sepeda sebanyak 8 orang presentase 5,3%. Jumlah sepeda motor yang memilih tarif 14 orang presentase 9,3%, kecepatan 9 orang presentase 6%, keselamatan 4 orang presentase 2,7%, keamanan 12 orang presentase 8%, kenyamanan 5 orang presentase 3,3%, praktis 34 orang presentase 22,7%, total keseluruhan untuk sepeda motor sebanyak 78 orang presentase 52%. Jumlah mobil yang memilih tarif 1 orang presentase 0,7%, kecepatan 0 orang presentase 0%, keselamatan 2 orang presentase 1,3%, keamanan 5 orang presentase 3,3%, kenyamanan 0 orang presentase 0%, praktis 18 orang presentase 12%, total keseluruhan untuk mobil sebanyak 26 orang presentase 17,3%. Jumlah ojek konvensional yang memilih tarif 0 orang presentase 0%, kecepatan 2 orang presentase 1,3%, keselamatan 1 orang presentase 0,7%, keamanan 5 orang presentase 3,3%, kenyamanan 4 orang presentase 2,7%, praktis 5 orang presentase 3,3%, total keseluruhan untuk ojek konvensional sebanyak 17 orang presentase 11,3%. Jumlah taksi berarga yang memilih tarif 0 orang presentase 0%, kecepatan 0 orang presentase 0%, keselamatan 0 orang presentase 0%, keamanan 1 orang presentase 0,7%, kenyamanan 1 orang presentase 0,7%,

praktis 0 orang presentase 0%, total keseluruhan untuk taksi berargo sebanyak 2 orang presentase 1,3%. Jumlah angkutan umum yang memilih tarif 0 orang presentase 0%, kecepatan 1 orang presentase 0,7%, keselamatan 0 orang presentase 0%, keamanan 0 orang presentase 0%, kenyamanan 0 orang presentase 0%, praktis 18 orang presentase 12%, total keseluruhan untuk dan angkutan umum sebanyak 19 orang presentase 12,7%. Untuk total keseluruhan yang memilih tarif 17 orang presentase 11,3%, kecepatan 14 orang presentase 9,3%, keselamatan 7 orang presentase 4,7%, keamanan 23 orang presentase 25,3%, kenyamanan 10 orang presentase 6,7%, praktis 79 orang presentase 52,7%. Artinya 150 responden lebih dominan menjawab soal untuk sepeda praktis dengan presentasi 2,7%, sepeda motor lebih dominan menjawab praktis dengan presentase 22,7% mobil lebih dominan menjawab praktis dengan presentase 12%, ojek konvensional memiliki dua nilai yang sama yaitu keamanan 3,3 % dan praktis dengan presentase 3,3%, taksi berargo memiliki dua nilai yang sama keamanan 0,7%, dan kenyamanan dengan presentase 0,7%, angkutan umum lebih dominan menjawab praktis dengan presentase 12%.

Tabel 45. Hasil chi-square moda transportasi yang digunakan sebelum menggunakan *grabbike* dan alasan menggunakan *grabbike*.

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	53.802 <sup>a</sup>	25	.001

Sumber : Pengolahan data 2019 SPSS 25

Berdasarkan tabel *output* diatas diketahui nilai value 53,3802, df 25 dan asym. Sig pearson chi-square 0,001. Karena nilai value 53,802 > *chi square* tabel dengan df 25 dan pearson chi-suare 0,001 < 0,05 maka sebagaimana dasar pengambilan keputusan uji *chi square* diatas, dapat disimpulkan terdapat hubungan moda transportasi yang digunakan sebelum menggunakan *grabbike* dengan alasan menggunakan *grabbike*.

Tabel 46. *Contingency coefficient* moda transportasi yang digunakan sebelum menggunakan *grabbike* dan alasan menggunakan *grabbike*.

Symmetric Measures		Value	Approximate Significance
Nominal by Nominal	Contingency Coefficient	.514	.001
N of Valid Cases		150	

Sumber : Pengolahan data 2019 SPSS 25

Berdasarkan tabel *output* diatas diketahui nilai value 0,514 dan appro.sig 0,001 karena nilai value berada > 0,40 dan nilai appro.sig 0,001 < 0,05 dari 150 responden maka sebagai dasar pengambilan keputusan *contingency coefficient* diatas, dapat disimpulkan terdapat hubungan yang cukup erat moda transportasi yang digunakan sebelum menggunakan *grabbike* dengan alasan menggunakan *grabbike*.

#### 4. Rekapitulasi analisis tabulasi silang

Tabel rekapitulasi tabulasi silang dari 150 responden disajikan dalam tabel 47 sebagai berikut ini :

Tabel 47. rekapitulasi hasil tabulasi silang antara variabel bebas dengan terikat

		Alasan menggunakan <i>grabbike</i>						
		Tarif	Kecepatan	Keselamatan	Keamanan	Kenyamanan	Praktis	Total
Jenis kelamin	Laki-laki	9.3%	2.0%	0.7%	4.0%	3.3%	17.3%	36.7%
	Perempuan	2.0%	7.3%	4.0%	11.3%	3.3%	35.3%	63.3%
Status pernikahan	Belum menikah	9.3%	7.3%	4.0%	10.7%	5.3%	26.7%	63.3%
	Sudah menikah	2.0%	2.0%	0.7%	4.7%	1.3%	26.0%	36.7%
Suku bangsa	Bugis	8.7%	7.3%	3.3%	8.7%	2.7%	24.0%	54.7%
	Makassar	2.7%	0.7%	0.7%	2.0%	3.3%	7.3%	16.7%
	Mandar	0.0%	0.7%	0.7%	2.0%	0.0%	4.7%	8.0%
	Jawa	0.0%	0.0%	0.0%	2.7%	0.0%	11.3%	14.0%
	Tionghoa	0.0%	0.7%	0.0%	0.0%	0.7%	0.7%	2.0%
	Dan lain-lain	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	4.7%	4.7%
Usia	12 - 16 tahun	1.3%	1.3%	0.7%	0.7%	0.7%	2.0%	6.7%
	17 – 25 tahun	7.3% <sup>a</sup>	4.7%	2.7%	8.7%	2.0%	20.7%	46.0%
	26 – 35 tahun	2.0%	2.7%	1.3%	5.3%	0.0%	16.7%	28.0%
	36 – 45 tahun	0.0%	0.0%	0.0%	0.7%	3.3%	9.3%	13.3%
	46 – 55 tahun	0.7%	0.7%	0.0%	0.0%	0.7%	0.7%	2.7%
Pendidikan	< 55 tahun	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	3.3%	3.3%
	SD	2.0%	1.3%	0.7%	0.7%	0.0%	2.7%	7.3%
	SMP/MTs	2.0%	1.3%	0.7%	0.0%	2.0%	2.7%	8.7%
	SMA/SMK	6.7%	6.0%	2.7%	9.3%	1.3%	17.3%	43.3%
	Diploma	0.0%	0.0%	0.0%	2.7%	2.0%	4.0%	8.7%
	S1	0.0%	0.7%	0.7%	2.0%	0.7%	20.7%	24.7%
	S3/S3	0.7%	0.0%	0.0%	0.7%	0.7%	5.3%	7.3%
Pekerjaan	Pelajar	4.7%	3.3%	0.7%	0.7%	1.3%	4.7%	15.3%
	Mahasiswa	5.3%	4.7%	2.0%	6.0%	1.3%	11.3%	30.7%
	Akademisi/Guru/Dosen	0.0%	0.0%	0.7%	0.0%	0.0%	2.7%	3.3%
	Pegawai	0.7%	0.0%	1.3%	5.3%	3.3%	18.7%	29.3%
	SWASTA/PNS/TNI/POLRI							
	Wiraswasta	0.7%	0.7%	0.0%	2.7%	0.7%	14.7%	19.3%
	Ibu Rumah tangga	0.0%	0.7%	0.0%	0.7%	0.0%	0.7%	2.0%

Pendapatan	< Rp 1.000.000	10.0%	8.7%	3.3%	6.7%	2.7%	16.0%	47.3%
	Rp 1.000.000 - Rp 3.000.000	0.0%	0.0%	0.7%	5.3%	0.0%	15.3%	21.3%
	Rp 3.000.000 - Rp 5.000.000	0.7%	0.0%	0.7%	2.0%	0.7%	7.3%	11.3%
	Rp 5.000.000 - Rp 7.000.000	0.0%	0.7%	0.0%	1.3%	2.7%	8.0%	12.7%
	Rp 7.000.000 - Rp 9.000.000	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	0.7%	0.7%	1.3%
> Rp 9.000.000	0.7%	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	5.3%	6.0%	
Tujuan menggunakan grabbike	Sekolah/kampus	10.0%	4.0%	3.3%	4.7%	2.0%	13.3%	37.3%
	Kerja	1.3%	2.7%	0.7%	6.7%	1.3%	18.7%	31.3%
	Belanja	0.0%	0.7%	0.7%	2.0%	0.7%	7.3%	11.3%
	Liburan	0.0%	0.7%	0.0%	1.3%	0.0%	0.7%	2.7%
	ketempat keluarga/teman Dan Lain lain	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	2.7%		5.3%
Moda transportasi yang digunakan sebelum menggunakan grabbike	Sepeda	1.3%	1.3%	0.0%	0.0%	0.0%		5.3%
	Sepeda motor	9.3%	6.0%	2.7%	8.0%	3.3%		52.0%
	Mobil	0.7%	0.0%	1.3%	3.3%	0.0%		17.3%
	Ojek Konvensional	0.0%	1.3%	0.7%	3.3%	2.7%	3.3%	11.3%
	Taksi Berargo	0.0%	0.0%	0.0%	0.7%	0.7%	0.0%	1.3%
Angkutan Umum	0.0%	0.7%	0.0%	0.0%	0.0%	12.0%	12.7%	
Total		11.3%	9.3%	4.7%	15.3%	6.7%	52.7%	100.0%

Sumber : Pengolahan Data 2019 SPSS 25

Dari tabel diatas dapat disimpulkan bahwa mayoritas responden dari 150 responden alasan menggunakan grabbike karena praktis presentase 52,7%, keamanan presentase 15,3%,tarif presentase 11,3 %, kecepatan presentase 9,3%, kenyamanan 6,7 % ,keselamatan presentase 4,7%.

Sedangkan untuk pengguna grabbike untuk variabel jenis kelamin yang paling dominan adalah perempuan dengan alasan mereka menggunakan grabbike bagi responden yang berjenis kelamin perempuan adalah praktis presentase 35,3% . sedangkan variabel status pernikahan pengguna grabbike yang paling dominan adalah yang belum menikah presentase 63,3% dengan alasan mereka menggunakan grabbike bagi responden yang status pernikahannya

belum menikah adalah praktis presentase 26,7 %. Untuk variabel suku bangsa yang paling dominan adalah bugis presentase 54,7% dengan alasan mereka menggunakan *grabbike* bagi responden yang suku bangsa bugis adalah praktis presentase 24%. Untuk variabel pendidikan yang paling dominan adalah SMA/SMK presentase 43,3% dengan alasan menggunakan *grabbike* bagi responden yang berpendidikan SMS/SMK adalah praktis presentase 17,3%, untuk variabel pekerjaan yang paling dominan adalah mahasiswa presentase 30,7% dengan alasan menggunakan *grabbike* bagi responden yang pekerjaan sebagai mahasiswa adalah praktis presentase 11,3%. Untuk variabel pendapatan yang paling dominan adalah < 1.000.000 presentase 43,7% dengan alasan mereka menggunakan *grabbike* bagi responden yang berpendapatan < 1.000.000 adalah praktis 16%. Untuk variabel Tujuan menggunakan *grabbike* yang paling dominan adalah sekolah/kampus presentase 37,3% dengan alasan menggunakan *grabbike* adalah praktis bagi mereka yang tujuan menggunakan *grabbike* untuk kerja presentase 18,7%. Untuk variabel Moda transportasi yang digunakan sebelum menggunakan *grabbike* Moda transportasi yang digunakan sebelum menggunakan *grabbike* yang paling dominan adalah sepeda motor presentase 52% dengan alasan menggunakan *grabbike* praktis bagi mereka yang menggunakan sepeda motor presentase 22,7%.

presentase 35,3% . sedangkan variabel status pernikahan pengguna *grabbike* yang paling dominan adalah yang belum menikah presentase 63,3% dengan alasan mereka menggunakan *grabbike* bagi

responden yang status pernikahannya belum menikah adalah praktis presentase 26,7 %. Untuk variabel suku bangsa yang paling dominan adalah bugis presentase 54,7% dengan alasan mereka menggunakan *grabbike* bagi responden yang suku bangsa bugis adalah praktis presentase 24%. Untuk variabel pendidikan yang paling dominan adalah SMA/SMK presentase 43,3% dengan alasan menggunakan *grabbike* bagi responden yang berpendidikan SMS/SMK adalah praktis presentase 17,3%, untuk variabel pekerjaan yang paling dominan adalah mahasiswa presentase 30,7% dengan alasan menggunakan *grabbike* bagi responden yang pekerjaan sebagai mahasiswa adalah praktis presentase 11,3%. Untuk variabel pendapatan yang paling dominan adalah < 1.000.000 presentase 43,7% dengan alasan mereka menggunakan *grabbike* bagi responden yang berpendapatan < 1.000.000 adalah praktis 16%. Untuk variabel Tujuan menggunakan *grabbike* yang paling dominan adalah sekolah/kampus presentase 37,3% dengan alasan menggunakan *grabbike* adalah praktis bagi mereka yang tujuan menggunakan *grabbike* untuk kerja presentase 18,7%. Untuk variabel Moda transportasi yang digunakan sebelum menggunakan *grabbike* Moda transportasi yang digunakan sebelum menggunakan *grabbike* yang paling dominan adalah sepeda motor presentase 52% dengan alasan menggunakan *grabbike* praktis bagi mereka yang menggunakan sepeda motor presentase 22,7%.

## BAB V

### PENUTUP

#### C. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan analisis yang telah dilakukan, maka ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Adapun karakteristik pengguna transportasi online di kota parepare yang diperoleh dari hasil penelitian sebagai berikut.

Untuk karakteristik pengguna *grabbike* untuk semua variabel dari hasil analisis deskriptif 150 responden yang paling dominan disetiap variabel adalah jenis kelamin perempuan 63,3%, status pernikahan belum menikah 63,3%, etnis bugis 54,7%, usia 17 - 25 tahun 46%, pendidikan sma/smk 43,3%, pendapatan < Rp 1.000.000 47%, tujuan perjalanan menggunakan *grabbike* sekolah/kampus 37,3%, moda transportasi yang sering digunakan sebelum menggunakan *grabbike* Sepeda motor 52%, alasan menggunakan *grabbike* praktis 52,7%.

2. Dari hasil tabulasi silang dimana dominan dari 150 responden alasan mereka menggunakan *grabbike* adalah praktis 52,7%, keamanan 15,3%, tarif 11,3 %, kecepatan 9,3%, kenyamanan 6,7 %, keselamatan 4,7%. Faktor praktis menjadi yang paling dominan dikarenakan kemudahan dalam pemesanan layanan *grabbike*, dimana penggunaan *grabbike* hanya melakukan pemesanan lewat aplikasi. Faktor keamanan menjadi faktor kedua alasan responden menggunakan *grabbike* dikarenakan identitas driver dan semua driver *grabbike*

dipastikan mematuhi aturan .dalam berlalulintas. Faktor terendah adalah tarif , kecepatan, kenyamanan, keselamatan.

#### **D. Saran**

1. Sedapat mungkin pihak *grabbike* memberikan pelayanan yang lebih terhadap perempuan apalagi yang belum berkeluarga. Meberikan biaya lebih murah untuk tingkat pelajar.
2. Perusahaan penyedia layanan transportasi online *grabbike* diharapkan dapat melakukan peningkatan kinerja atau performa layanan sehingga kebutuhan masyarakat dapat terakomodir dan lebih memperhatikan soal tarif, kecepatan, kenyamanan, keselamatan agar lebih baik lagi.

## DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto. 2005 : Metode Penelitian Kualitatif. Jakarta: Sagung Seto.
- Achmadi dan Narbuko. 2009 : Metodologi Penelitian. Jakarta: Bumi Aksara.
- Dr. Andriansyah., M.Si. ,2005 : Manajemen transportasi dalam kajian dan teori
- Ghozali, Imam. 2009 : "Aplikasi Analisis *Multivariate* dengan Program SPSS ".Semarang : UNDIP.
- Ghozali, Imam. 2011: Aplikasi Analisis *Multivariate* Dengan Program IBM SPSS 17, Cetakan Kelima, Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro
- Gaby Olivia Djaswadi, Berto Mulia Wibawa, dan Aang Kunaifi 2017 : Analisis Deskriptif dan Tabulasi Silang pada Konsumen Taxi Ride Sharing: Studi Kasus Perusahaan Taxi Ride Sharing.
- Morlok. K. E. 1987 : Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi. Diterjemahkan oleh: Sianipar, Yani; Hainim, Johan Kelanaputra. Jakarta:Erlangga.
- Miro, Fidel. 1997 :Sistem Transportasi Kota, Bandung, Penerbit Tarsito.
- Nasution, M Nur. 2008: Manajemen Transportasi edisi ketiga. Bogor : Ghalia Indonesia.
- Ofyar Z. Tamin 1997: Perencanaan dan pemodelan tranportas EDISI KEDUA.
- Okkie Putriani Dan Ibnu Fauzi 2017: Analisis Karakteristik Konsumen Angkutan Berbasis Online Di Yogyakarta.
- Papacostas. 1987: *Fundamentals of Transportation Engineering. Prantice Hall. USA*
- Sugiyono. 2003: Metode Penelitian Bisnis, Cetakan ke 15, CV, Bandung: Alfabeta.
- Sugiyono. 2006: Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D. Bandung: Salemba Empat Alfabeta.
- Sugiyono. 2016: Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D). Bandung: CV. Alfabeta.

Salim, H.A. Abbas. 2000: Manajemen Transportasi. Jakarta : PT Raja Grafindo Persada.

Undang-undang (UU) No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan jalan.

Warpani, Suwardjoko. 2002 : Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Bandung: Penerbit ITB.

# Lampiran 1





