
**ANALISIS PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI
UNTUK PERJALANAN STUDI
(STUDI KASUS: SMA N 1 TAMBUN SELATAN, SMA N 2 TAMBUN
SELATAN, SMA N 3 TAMBUN SELATAN, SMA N 4 TAMBUN SELATAN)**

¹⁾Azarine Marsya Reza D, ²⁾ Wiji Lestarini, ³⁾ Yuli Sulistyowati

Program Studi Teknik Sipil, Universitas Sains Al-Qur'an Jawa Tengah di Wonosobo

¹⁾azarinemarsya17@gmail.com, ²⁾lestariniw@fastikom-unsig.ac.id, ³⁾sulis@unsig.ac.id

ABSTRAK

Transportasi merupakan bagian penting dalam kehidupan sehari-hari, terutama bagi siswa Sekolah Menengah Atas (SMA) yang harus menempuh perjalanan dari rumah ke sekolah dan sebaliknya. Pemilihan moda transportasi yang tepat dapat berpengaruh terhadap efektivitas waktu, biaya, serta kenyamanan dan keamanan siswa selama perjalanan. Di wilayah Bekasi, khususnya Tambun Selatan, terdapat berbagai pilihan moda transportasi yang digunakan oleh siswa SMA, mulai dari kendaraan pribadi seperti motor dan mobil, transportasi umum seperti angkot, bus, dan kereta api, hingga layanan transportasi online. Hasil analisis menunjukkan bahwa mayoritas siswa memilih moda transportasi yang lebih cepat dan ekonomis, seperti sepeda motor dan ojek online. Namun, terdapat perbedaan signifikan dalam pemilihan moda transportasi antara siswa dari sekolah yang berbeda penelitian ini dapat digunakan sebagai acuan untuk pengembangan kebijakan transportasi sekolah yang lebih efektif dan efisien, serta meningkatkan kesadaran akan pentingnya transportasi yang berkelanjutan di kalangan siswa.

Kata Kunci: Transportasi Pelajar, Karakteristik Pelajar SMA. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Pemilihan Transportasi Pelajar

ABSTRACT

Transportation is a crucial part of daily life, especially for high school students who must travel from home to school and vice versa. Choosing the right mode of transportation can impact time and cost efficiency, as well as student comfort and safety during the journey. In the Bekasi area, particularly South Tambun, high school students have a variety of transportation options, ranging from private vehicles like motorcycles and cars, to public transportation like public transportation (angkot), buses, and trains, to online transportation services. The analysis results show that the majority of students choose faster and more economical modes of transportation, such as motorbikes and online motorcycle taxis. However, there are significant differences in the choice of transportation modes between students from different schools. This study can be used as a reference for developing more effective and efficient school transportation policies, as well as increasing awareness of the importance of sustainable transportation among students.

Keywords: Student Transportation, Characteristics of High School Students, Factors Influencing Student Transportation Choice

1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan bagian penting dalam kehidupan sehari-hari, terutama bagi siswa Sekolah Menengah Atas (SMA) yang harus menempuh perjalanan dari rumah ke sekolah dan sebaliknya. Pemilihan moda transportasi yang tepat dapat berpengaruh terhadap efektivitas waktu, biaya, serta kenyamanan dan keamanan siswa selama perjalanan. Di wilayah Bekasi, khususnya Tambun Selatan, terdapat berbagai pilihan moda transportasi yang digunakan oleh siswa SMA, mulai dari kendaraan pribadi seperti motor dan mobil, transportasi umum seperti angkot, bus, dan kereta api, hingga layanan transportasi *online*. Dengan memahami pola dan preferensi siswa dalam memilih moda transportasi, diharapkan penelitian ini dapat memberikan wawasan bagi sekolah, orang tua, serta pemerintah daerah dalam meningkatkan sistem transportasi yang lebih aman, nyaman, dan efisien bagi pelajar.

1.2 Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang yang telah dijelaskan, adapun rumusan masalah dalam penelitian ini, yaitu sebagai berikut.

- a. Bagaimana karakteristik perjalanan pelajar SMA di Kabupaten Bekasi menuju sekolah?
- b. Apa saja faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi pada pelajar SMA di Kabupaten Bekasi dalam perjalanan menuju sekolah?

1.3 Batasan Masalah

Agar pembahasan dalam penelitian ini terarah, maka permasalahan dibatasi dengan adanya batasan masalah yang digunakan penelitian ini yaitu sebagai berikut.

- a. Lokasi yang dipilih dalam penelitian ini adalah SMA di Kabupaten Bekasi yaitu SMA N 1 Tambun Selatan, SMA N 2 Tambun Selatan, SMA N 3 Tambun Selatan, SMA N 4 Tambun Selatan.
- b. Penelitian ini memfokuskan tentang karakteristik pelaku perjalanan pelajar SMA di Kabupaten Bekasi dan faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi yang digunakan oleh pelajar SMA N 1 Tambun Selatan, SMA N 2 Tambun Selatan, SMA N 3 Tambun Selatan, SMA N 4 Tambun Selatan.
- c. Pengambilan data dilakukan dengan metode penyebaran kuesioner.
- d. Analisis data yang digunakan adalah menggunakan Analisis Regresi Linear Berganda dan aplikasi SPSS.

2. METODE

2.1 Populasi dan Sampel

Dalam upaya menjawab rumusan masalah penelitian ini, penetapan populasi dan pengambilan sampel menjadi tahap penting yang tidak bisa dilakukan secara sembarangan. Pemilihan responden harus tepat sasaran agar data yang diperoleh benar-benar mencerminkan realitas di lapangan, bukan sekedar angka statistik tanpa makna. Populasi dari keempat sekolah yaitu: SMA N 1 Tambun Selatan: 2601 pelajar, SMA N 2 Tambun Selatan: 1402 pelajar, SMA N 3 Tambun Selatan: 1500 pelajar, SMA N 4 Tambun Selatan: 1400 pelajar. Untuk menentukan ukuran sampel pada penelitian ini menggunakan tabel *krejcie* yang didasarkan tingkat kesalahan 5%, jadi sampel yang diperoleh itu mempunyai tingkat kepercayaan 95%. Sehingga dalam penelitian ini untuk jumlah populasi dari setiap SMA dapat dilihat di bawah ini, yaitu sebagai berikut.

- a. SMA Negeri 1 Tambun Selatan sebanyak 2052 pelajar maka sampel yang akan diambil sebanyak 336 pelajar.
- b. SMA Negeri 2 Tambun Selatan sebanyak 1285 pelajar maka sampel yang akan diambil sebanyak 305 pelajar.
- c. SMA Negeri 3 Tambun Selatan sebanyak 1316 pelajar maka sampel yang akan diambil sebanyak 306 pelajar,

- d. SMA Negeri 4 Tambun Selatan sebanyak 1065 pelajar maka sampel yang akan diambil sebanyak 302 pelajar.

2.2 Data Penelitian

Jenis data penelitian ada 2 macam yang dibutuhkan dalam penelitian ini, yaitu data primer dan data sekunder sebagai berikut.

a. Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh dari hasil survei langsung kepada objek penelitian. Dalam penelitian ini, data primer diperoleh dengan cara menyebar kuesioner yang harus dijawab oleh responden.

b. Data Sekunder

Data sekunder diperoleh dari sumber yang telah ada sebelumnya dan bersifat melengkapi data primer. Sumber data sekunder dalam penelitian ini meliputi:

- Dokumen Sekolah
- Literatur dan Jurnal Ilmiah
- Data Transportasi Umum

1.3 Pengolahan Data

Pengelolaan data dilakukan setelah pengumpulan semua data terlengkap. Untuk tahapan pengelolaan data yang dilakukan adalah sebagai berikut.

- a. Uji validitas digunakan untuk mengukur sah atau tidaknya kuesioner.
- b. Uji reliabilitas digunakan untuk mengukur konsistensi atau keandalan instrument penelitian dalam menghasilkan data yang sama pada pengukuran yang berbeda.
- c. Mentabulasikan data hasil kuesioner yang telah diperoleh ke dalam Microsoft Excel. Rekap data dilakukan untuk mempermudah proses pengolahan data.
- d. Memasukan data yang telah di rekap sebelumnya pada Microsoft Excel ke dalam SPSS.
- e. Data yang telah dimasukan ke dalam software SPSS kemudian diolah sesuai dengan tahapan analisis data.

2.4 Analisis Data

Adapun tahapan metode pengolahan data yang akan dilakukan dalam mencapai sasaran penelitian adalah sebagai berikut:

- a. Melakukan analisis koefisien korelasi antara jenis pilihan moda transportasi dengan variabel yang mempengaruhi. Analisis korelasi untuk mengetahui koefisien korelasi dan menentukan signifikansi.
- b. Melakukan analisis regresi linier berganda untuk mendapatkan hubungan antara variabel terikat dengan variabel bebas lainnya.
- c. Melakukan uji statistik dengan koefisien regresi yang meliputi Uji F, Uji T, Uji Determinasi.
- d. Mengambil kesimpulan terhadap kesamaan yang dihasilkan.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Uji Validitas

Uji validitas merupakan uji yang digunakan untuk mengukur sah atau valid tidaknya suatu kuesioner. Uji validitas dilakukan pada data hasil sejumlah kuesioner yang diolah dengan menggunakan *software* SPSS. Dalam penelitian ini uji validitas dilakukan terhadap sampel per sekolah. Pengambilan keputusan menggunakan rumusan penelitian perbandingan r hitung dengan r tabel, yaitu 0,361 untuk 30 sampel atau $df = 30 - 2 = 28$ pada tingkat kesalahan $(\alpha) = 0,05$.

- a. Jika nilai r hitung $> r$ tabel = variabel pertanyaan dinyatakan valid.
- b. Jika nilai r hitung $< r$ tabel = variabel pertanyaan dinyatakan tidak valid.

Dapat disimpulkan berdasarkan uji validitas yang telah dilakukan di SMA Negeri Tambun Selatan diperoleh hasil variabel kenyamanan dan variabel keamanan tidak valid. Dari semua uji validitas yang telah dilakukan di 4 SMA dapat diperoleh kesimpulan bahwa untuk variabel kenyamanan, keamanan, dan kemudahan tidak valid sehingga tidak diikut sertakan dalam uji statistik.

3.2. Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas dilakukan pada variabel yang dinyatakan valid. Suatu variabel dikatakan reliabel atau handal jika jawaban terhadap pertanyaan selalu konsisten. Teknis *Cronbach Alpha* digunakan dalam mencari reliabilitas dalam penelitian ini. Kriteria pengambilan keputusan uji reliabilitas adalah sebagai berikut.

- Jika koefisien *Cronbach Alpha* $> 0,70$, maka pertanyaan ditanyakan andal atau reliabel.
- Jika koefisien *Cronbach Alpha* $< 0,70$, maka pertanyaan ditanyakan tidak andal atau tidak reliabel.

Hasil uji reliabilitas instrumen pada SMA Negeri 2 Tambun Selatan adalah sebesar 0,704, SMA Negeri 2 Tamun Selatan sebesar 0,700, SMA Negeri 3 Tambu Selatan sebesar 0,701, SMA Negeri 4 Tambun Selatan sebesar 0,706, dan SMA Negeri Tabn Selatan adalah sebesar 0,707. Hasil uji reliabilitas pada 4 SMA tersebut memiliki nilai *Cronbach Alpha* $> 0,70$ yang berarti instrumen dinyatakan reliabel.

3.3 Karakteristik Perilaku Perjalanan Pelajar SMA N di Kabupaten Bekasi

Dapat disimpulkan bahwa karakteristik perilaku perjalanan pelajar SMA di Kabupaten Bekasi dapat diketahui dengan presentase terbesar yang terdiri dari jenis kelamin perempuan sebanyak 72,10%, yang berusia 16 th – 18 th sebanyak 56,41%, tidak memiliki SIM sebanyak 89,70%, yang berstatus tempat tinggal ikut orangtua/rumah pribadi sebanyak 68,60%, dengan pekerjaan orang tua karyawan swasta sebanyak 39,30%, dengan pendapatan orang tua sebesar $> \text{Rp.4.000.000} - \text{Rp.5.000.000}$ sebanyak 42,40%, dengan jarak tempuh < 1 km sebanyak 40,70%, yang membutuhkan waktu tempuh < 10 menit sebanyak 40,50%, dengan kepemilikan kendaraan pribadi sebanyak 69,20%, yang menghabiskan biaya perjalanan $< \text{Rp.10.000}$ sebanyak 34,50%, intensitas pergantian moda tidak melakukan pergantian moda sebanyak 74,10%.

3.4. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pemilihan Moda Transportasi Pada Pelajar SMA Negeri di Kabupaten Bekasi

Untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi pelajar SMA di Kabupaten Bekasi maka perlu dilakukan uji statistik yaitu analisis regresi menggunakan software SPSS.

Dapat disimpulkan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi pada pelajar di setiap SMA di Kabupaten Bekasi adalah sebagai berikut.

- Faktor Status Tempat Tinggal (X_4) untuk SMA N 1 Tambun Selatan dengan nilai signifikansi $0,002 < 0,05$, untuk SMA N 2 Tambun Selatan dengan nilai signifikansi $0,010 < 0,05$, untuk SMA N 3 Tambun Selatan dengan nilai signifikansi $0,001 < 0,05$, dan untuk SMA N Tambun Selatan dengan nilai signifikansi $0,001 < 0,05$,
- Faktor pekerjaan orang tua (X_5) untuk SMA N 3 Tambun Selatan dengan nilai signifikansi $0,052 < 0,05$, dan untuk SMA N Tambun Selatan dengan nilai signifikansi $0,017 < 0,05$,
- Faktor kepemilikan kendaraan (X_9) untuk SMA N Tambun Selatan dengan nilai signifikansi $0,004 < 0,05$
- Faktor biaya perjalanan (X_{13}) untuk SMA N Tambun Selatan dengan nilai signifikansi $0,005 < 0,05$.

Untuk Uji F nilai signifikansi di setiap SMA di Kabupaten Bekasi sebagai berikut.

- Nilai signifikansi pada SMA N 1 Tambun Selatan sebesar 0,028. Sesuai dengan kriteria signifikansi $0,028 < 0,05$ maka H_0 diterima dan H_a ditolak. Hal ini berarti ke-14 variabel bebas berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat secara simultan dengan nilai Fhitung sebesar 1,873.
- Nilai signifikansi pada SMA N 2 Tambun Selatan sebesar 0,036. Sesuai dengan kriteria signifikansi $0,036 < 0,05$ maka H_0 diterima dan H_a ditolak. Hal ini berarti ke-14 variabel bebas berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat secara simultan dengan nilai Fhitung sebesar 1,816.

- c. Nilai signifikansi pada SMA N 3 Tambun Selatan sebesar 0,005. Sesuai dengan kriteria signifikansi $0,005 < 0,05$ maka H_0 diterima dan H_a ditolak. Hal ini berarti ke-14 variabel bebas berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat secara simultan dengan nilai Fhitung sebesar 2,336.
- d. Nilai signifikansi pada SMA N 4 Tambun Selatan sebesar 0,341. Sesuai dengan kriteria signifikansi $0,341 < 0,05$ maka H_0 diterima dan H_a ditolak. Hal ini berarti ke-14 variabel bebas berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat secara simultan dengan nilai Fhitung sebesar 1,118.
- e. Nilai signifikansi pada SMA N Tambun Selatan sebesar 0,001. Sesuai dengan kriteria signifikansi $0,001 < 0,05$ maka H_0 diterima dan H_a ditolak. Hal ini berarti ke-14 variabel bebas berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat secara simultan dengan nilai Fhitung sebesar 6,278.

Untuk nilai koefisien determinasi pada pemilihan moda transportasi pelajar SMA di Kabupaten Bekasi, diperoleh nilai signifikansi di setiap SMA di Kabupaten Bekasi sebagai berikut:

- a. Disimpulkan bahwa Adjusted Rsquare sebesar 0,035 atau 3,5%. Hal ini menunjukkan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda hanya mampu menjelaskan mengenai pemilihan moda transportasi sebesar 3,5%, sedangkan untuk sisanya yaitu 96,5% dijelaskan oleh faktor lain yang tidak diperhitungkan dalam analisis penelitian ini.
- b. Disimpulkan bahwa Adjusted Rsquare sebesar 0,036 atau 3,6%. Hal ini menunjukkan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda hanya mampu menjelaskan mengenai pemilihan moda transportasi sebesar 3,6%, sedangkan untuk sisanya yaitu 96,4% dijelaskan oleh faktor lain yang tidak diperhitungkan dalam analisis penelitian ini.
- c. Disimpulkan bahwa Adjusted Rsquare sebesar 0,058 atau 5,8%. Hal ini menunjukkan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda hanya mampu menjelaskan mengenai pemilihan moda transportasi sebesar 5,8%, sedangkan untuk sisanya yaitu 94,2% dijelaskan oleh faktor lain yang tidak diperhitungkan dalam analisis penelitian ini.
- d. Disimpulkan bahwa Adjusted Rsquare sebesar 0,005 atau 0,5%. Hal ini menunjukkan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda hanya mampu menjelaskan mengenai pemilihan moda transportasi sebesar 0,5%, sedangkan untuk sisanya yaitu 99,5% dijelaskan oleh faktor lain yang tidak diperhitungkan dalam analisis penelitian ini.
- e. Disimpulkan bahwa Adjusted Rsquare sebesar 0,056 atau 5,6%. Hal ini menunjukkan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda hanya mampu menjelaskan mengenai pemilihan moda transportasi sebesar 5,6%, sedangkan untuk sisanya yaitu 94,4% dijelaskan oleh faktor lain yang tidak diperhitungkan dalam analisis penelitian ini.

3.4 Karakteristik Perilaku Perjalanan Dalam Pemilihan ModaTransportasi Alamat Asal

Karakteristik pemilihan moda berdasarkan alamat asal pelajar SMA di Kabupaten Bekasi dalam pemilihan moda menuju sekolah untuk responden terbanyak berasal dari Kecamatan Bekasi yaitu sebanyak 1161 pelajar (92,95%). Dalam pemilihan moda transportasi tentunya dipengaruhi oleh beberapa faktor. Pelajar yang berasal dari Kecamatan Bekasi banyak yang mempunyai kendaraan pribadi sehingga banyak dari mereka yang menggunakannya untuk menuju sekolah. Pelajar yang menggunakan kendaraan pribadi untuk menuju sekolah sebanyak 1155 pelajar. Namun walaupun banyak pelajar dari Kecamatan Bekasi yang menggunakan kendaraan pribadi untuk menuju sekolah, sebagian besar dari mereka tidak memiliki SIM. Dari 1249 pelajar, yang memiliki SIM hanya 986 pelajar, yang memiliki kendaraan pribadi sebanyak 1155 pelajar, dan yang berusia > 16 th - 17 th sebanyak 729 pelajar. Faktor-faktor tersebut tentunya mempengaruhi pemilihan moda transportasi menuju sekolah. Mayoritas pelajar dari Kecamatan Bekasi berasal dari Desa Tambun Selatan dengan jarak 5,6 km dari pusat Kabupaten Bekasi. Para pelajar dari Desa Tambun Selatan menggunakan 3 macam moda untuk menuju sekolah, yaitu jalan kaki sebanyak 76 pelajar, angkutan umum sebanyak 0 pelajar, dan kendaraan pribadi sebanyak 150 pelajar. Untuk alamat asal pelajar di Kabupaten Bekasi yang paling dekat dengan pusat Kabupaten Bekasi adalah Desa Sumber Jaya (0,4 km) dengan jumlah pelajarnya 25 pelajar dan hampir semuanya

menggunakan kendaraan pribadi untuk menuju sekolah. Sedangkan untuk alamat asal pelajar di Kabupaten Bekasi yang paling jauh dengan pusat Kabupaten Bekasi adalah Desa Bantar Gebang Kecamatan Bantar Gebang Kota Bekasi (37,6 km) dengan jumlah pelajarnya 4 pelajar, dan menggunakan kendaraan pribadi untuk menuju sekolah.

3.5 Pengelompokan Alamat Asal Pelajar SMA N Kabupaten Bekasi

Maka dapat disimpulkan bahwa rata-rata perjalanan pelajar untuk menuju ke sekolah di Kabupaten Bekasi untuk kategori dekat (< 10 km) berjumlah 738 pelajar yang tersebar di 22 desa. Untuk kategori sedang (10 km – 20 km) berjumlah 223 pelajar yang tersebar di 16 desa. Sedangkan untuk kategori jauh (> 20 km) berjumlah 288 pelajar yang tersebar di 15 desa. Dari ketiga kategori jarak tersebut mayoritas pelajarnya menggunakan kendaraan pribadi untuk menuju ke sekolah dan masih banyak yang tidak memiliki SIM. Sedangkan untuk usianya, mayoritas dari mereka sudah berusia > 16 tahun. Banyaknya pelajar yang menggunakan kendaraan pribadi di sebabkan oleh beberapa faktor, salah satunya karena mereka memiliki kendaraan pribadi sehingga mereka menggunakannya untuk menuju sekolah.

3.6 Perbandingan Uji Statistik Dengan Manual Pada Pemilihan Moda

Menunjukkan bahwa semua responden dengan berbagai variabel jenis kelamin, umur, kepemilikan SIM, status tempat tinggal, pekerjaan orang tua, jarak tempuh, kepemilikan kendaraan, biaya perjalanan, penghasilan orang tua, uang saku, intensitas pergantian moda. Tetapi semakin tinggi tingkat jenis kelamin, umur, kepemilikan SIM, status tempat tinggal, pekerjaan orang tua, jarak tempuh, kepemilikan kendaraan, biaya perjalanan, penghasilan orang tua, uang saku, intensitas pergantian moda, penggunaan moda pribadi juga akan semakin tinggi, seperti untuk tingkat jenis kelamin ($19,94\% < 52,28\%$), umur ($27,54\% < 42,27\% < 2,402$), kepemilikan SIM ($0,641\% < 1,521\% < 3,683\% < 66,37\%$), status tempat tinggal ($25,62\% < 46,6\%$), pekerjaan orang tua ($13,69\% < 14,89\% < 13,53\% < 30,1\%$), waktu tempuh ($10,09\% < 14,17\% < 16,33\% < 31,55\%$), jarak tempuh ($10,17\% < 14,17\% < 16,49\% < 31,39\%$), kepemilikan kendaraan ($21,78\% < 50,44\%$), biaya perjalanan ($2,82\% < 6,966\% < 14,01\% < 24,42\%$), penghasilan orang tua ($12,49\% < 12,73\% < 14,49\% < 32,51\%$), uang saku ($11,37\% < 13,05\% < 19,46\% < 28,34\%$), intensitas pergantian moda ($21,94\% < 50,28\%$). Sedangkan untuk pengguna angkutan umum dan jalan kaki menunjukkan bahwa semakin tinggi status sosial maka semakin sedikit peminat untuk berjalan kaki dan menggunakan angkutan umum.

4. PENUTUP

4.1. Kesimpulan

- a. Karakteristik perilaku perjalanan pelajar SMA di Kabupaten Bekasi dapat diketahui dengan persentase terbesar yang terdiri dari jenis kelamin perempuan sebanyak $52,28\%$, yang berusia 16 th – 18 th sebanyak $42,27\%$, tidak memiliki SIM sebanyak $66,37\%$, yang berstatus tempat tinggal ikut orang tua/rumah pribadi sebanyak $46,6\%$, dengan jarak tempuh > 1 km sebanyak $31,55\%$, yang membutuhkan waktu tempuh > 10 menit sebanyak $31,39\%$, dengan kepemilikan kendaraan pribadi sebanyak $50,44\%$, yang menghabiskan biaya perjalanan $> \text{Rp. } 25.000 - \text{Rp. } 30.000$ sebanyak $26,82\%$, intensitas pergantian moda tidak melakukan pergantian moda sebanyak $50,28\%$, dengan uang saku sebesar $\text{Rp. } 20.000 - \text{Rp. } 30.000$ sebanyak $28,34\%$, pendapatan orang tua sebesar $> \text{Rp. } 5.000.000$ sebanyak $32,51\%$, dan kebanyakan pekerjaan orang tua karyawan swasta sebanyak $30,1\%$.
- b. Dari 14 variabel yang diuji terdapat 4 faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi pada pelajar di setiap SMA di Kabupaten Bekasi adalah sebagai berikut:
 - Faktor status tempat tinggal (X_4) untuk SMA N 1 Tambun Selatan dengan nilai signifikansi $0,002 < 0,05$, untuk SMA N 2 Tambun Selatan dengan nilai signifikansi $0,010 < 0,05$, untuk SMA N 3 Tambun Selatan dengan nilai signifikansi $0,001 < 0,05$, untuk SMA N Tambun Selatan dengan nilai signifikansi $0,001 < 0,05$.

- Faktor pekerjaan orang tua (X_5) untuk SMA N 3 Tambun Selatan dengan nilai signifikansi $0,052 < 0,05$, untuk SMA N Tambun Selatan dengan nilai signifikansi $0,017 < 0,05$.
- Faktor kepemilikan kendaraan (X_9) untuk SMA N Tambun Selatan dengan nilai signifikansi $0,004 < 0,05$.
- Faktor biaya perjalanan (X_{13}) untuk SMA N Tambun Selatan dengan nilai signifikansi $0,005 < 0,05$.

4.2. Saran

- a. Diharapkan pada penelitian selanjutnya dapat dikembangkan lagi dengan menambahkan variabel yang tidak diteliti dalam penelitian ini serta dapat mengkaji lebih dalam mengenai pemilihan moda transportasi menuju sekolah pada pelajar SMA di Kabupaten Bekasi agar didapatkan hasil yang lebih lengkap dan akurat, penelitian ini dapat digunakan sebagai acuan untuk pengembangan kebijakan transportasi sekolah yang lebih efektif dan efisien, serta meningkatkan kesadaran akan pentingnya transportasi yang berkelanjutan di kalangan siswa.
- b. Pihak sekolah membuat suatu kebijakan baru yang lebih tegas mengenai transportasi pelajar di Kabupaten Bekasi karena masih terdapat beberapa pelajar dibawah umur (<17 tahun) yang lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi daripada menggunakan angkutan umum untuk menuju sekolah.
- c. Penyediaan moda transportasi sekolah bersama (*school bus*/angkutan sekolah). Berdasarkan analisis, jika sebagian besar siswa bergantung pada kendaraan pribadi, maka perlu dipertimbangkan penyediaan angkutan sekolah kolektif sebagai solusi untuk mengurangi kemacetan kendaraan di jam masuk dan pulang sekolah.

5. DAFTAR PUSTAKA

- (Izmi Firdawati (2016) Pemilihan Moda Transportasi Pelajar di Kawasan IR. H Juanda Samarinda. *KURVA MAHASISWA*, 1(1), 151-162.
- (Maranatha et al. 2020). Model Pemilihan Moda Angkutan Umum dan Transportasi Online di Kota Tomohon. *Jurnal Sipil Statik (2020)* 8(6) 911-924
- Ardyannas, D. E., Putri, R. A., & Rahayu, M. J. (2022) n.d. Moda Transportasi Dan Faktor Pemilihan Moda Dalam Implementasi Kebijakan Sistem Zonasi: Studi Kasus Sma Negeri Di Kecamatan Boyolali. *Desa-Kota: Jurnal Perencanaan Wilayah, Kota, dan Permukiman*, 4(1), 67-77.
- Fidhiaz and Mukhsin (2023). Analisis Hbngan Vaiabel Pemiihan Moda Tranportasi dengan Piihan Moda Transportasi Pelajar SMA N 7 Bandung tahun ajaran 2022/2023. *Bandung Conference Series: Urban & Regional Planning (2023)* 3(1).
- (Hidayat, (2023). Identifikasi Karakteristik Pelaku Perjalanan Moda Transportasi Bus Trans Banyumas oleh Pelajar SMA di Purwokerto. *Prosiding FTSP Series*, 1673-1677.
- Sugiono. (2014). *Metode Penelitian Kobinasi*. PT. Alfabet," n.d.
- Sugiono. (2011). *Statistika Untuk Penelitian*. PT. Alfabet," n.d.
- Tamin, o. (2000). *Perencanaan Dan Pemodelan Transportasi ITB*," n.d.
6. Walizer, M. (1987). *Metode dan Analisis Penelitian*. Jakarta: Erlangga.
- Al Faritzie, H., Misdalena, F., & Septriasyah, V. Teknik and Lateral (2023). PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI MENUJU SEKOLAH PELAJAR SMA NEGERI 6 KOTA PALEMBANG. *Jurnal Teknik Sipil LATERAL*, 1(2), 11-20.
- Lestari, W. (2008). *PENGARUH STATUS SOSIAL EKONOMI TERHADAP PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI UNTUK PERJALANAN KERJA (STUDI KASUS KARYAWAN PT. SSSWI KABUPATEN WONOSOBO)*. <https://eprints.undip.ac.id/17736/>
- Djakfar, Indriastuti, and Sya'ban Nasution (2010). Studi Karakteristik dan Model Pemilihan Moda Angkutan Mahasiswa Menuju Kampus (Sepeda Motor atau Angkutan Umum) di Kota Malang.
- Mpilar, Fadillah (2023) n.d. Konsep Umum Populasi dan Sampel Dalam Penelitian. *JURNAL PILAR: Volume 14, No. 1, Juni 2023*
- Dertta Irjayanti, Sari, and Rosida (2021). Perilaku Pemilihan Moda Transportasi Pekerja Komuter: Studi kasus Jabodetabek Mode Choice Behavior of Commuters' Worker: A Case Study of Jabodetabek. *Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia (2021)* 21(2) 125-147
- Nawir and Zultan Mansur, (2018). Karakteristik Pemilihan Moda Transportasi Rute Nunukan-Tarakan. *Jurnal Teknik Sipil Vol. 2 No. 2 Desember 2018*

Adirinekso (2009). Karakteristik Penggunaan Pelaku Perjalanan Dalam Pemilihan Moda Transportasi Pekerja di Kota Jakarta Barat. *Jurnal Teknik Sipil*