

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil Penelitian

4.1.1 Deskripsi Data

Kota Bengkulu merupakan ibukota Propinsi Bengkulu, secara geografis terletak pada 10 20' 14" 10 20' 22" Bujur Timur dan 3 45' – 3 59' Lintang Selatan. Kota Bengkulu memiliki luas wilayah 539,3 km² terdiri dari daratan seluas 151,70 km² dan lautan seluas 387,6 km². Secara administrasi kota Bengkulu berbatasan sebelah Utara dan Timur dengan Kabupaten Bengkulu Utara, sebelah Selatan dengan Kabupaten Seluma, sebelah Barat dengan Samudra Indonesia.

Secara historis Kota Bengkulu terbentuk berdasarkan Undang-Undang Darurat Nomor 6 Tahun 1956 tentang Pembentukan Daerah Otonom Kabupaten-Kabupaten dalam Lingkungan Daerah Propinsi Sumatera Selatan. Sejak dikeluarkannya Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1957, kota kecil Bengkulu diubah statusnya menjadi Kotapraja, meliputi 4 wilayah kedadatan yang membawahi 28 Kepangkuan. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1967 jo Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 1968 Propinsi Bengkulu berdiri dan Kota Bengkulu dijadikan sebagai Ibukotanya. Sebutan Kotapraja selanjutnya diganti dengan Kotamadya Dati II Bengkulu sesuai dengan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1974 tentang Pokok-pokok Pemerintahan di daerah. Istilah Kotamadya Dati II Bengkulu berubah menjadi Kota Bengkulu berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah dan Peraturan Pemerintah di daerah tentang kewenangan pemerintah di daerah.

Pada tahun 2003, Kota Bengkulu mengalami pemekaran wilayah. Kota Bengkulu yang semula terdiri dari 4 kecamatan dengan 57 kelurahan dimekarkan menjadi 8 kecamatan dengan 67 kelurahan. Pembentukan kecamatan dan kelurahan tersebut telah ditetapkan melalui Peraturan Daerah Nomor 28 Tahun 2003. Berdasarkan Perda No 28 Tahun 2003 tersebut, secara administratif, Kota Bengkulu terdiri atas 8 Kecamatan yaitu Kecamatan Selebar dengan 6 Kelurahan, Kecamatan Kampung Melayu dengan 6 Kelurahan, Kecamatan Gading Cempaka dengan 11 Kelurahan, Kecamatan Ratu Samban dengan 9 Kelurahan, Kecamatan Ratu Agung 8 Kelurahan, Kecamatan Teluk Segara dengan 13 Kelurahan, Kecamatan Sungai Serut 7 Kelurahan dan Kecamatan Muara Bangkahulu dengan 7 Kelurahan.

Untuk transportasi udara, provinsi Bengkulu memiliki 2 (dua) bandar udara yaitu Bandara Fatmawati yang mampu menampung pesawat ukuran kecil hingga sedang, terletak di Kota Bengkulu dan Bandara Muko Muko yang hanya untuk melayani jenis pesawat kecil, terletak di Kabupetan Muko Muko.

Bandar udara Fatmawati Soekarno adalah bandara terbesar di provinsi Bengkulu. Dibangun pada masa pendudukan Jepang sekitar tahun 1943-1944 untuk kepentingan pertahanan udara pasukan Jepang pada masa Perang Dunia II. Pembangunan Bandara ini dikerjakan secara Romusha (kerja paksa) dengan panjang landasan pacu 1.100 m x 30 m.

Setelah Jepang kalah oleh Sekutu dan mundur dari Indonesia, Bandara ini diambil alih oleh TNI Angkatan Udara. Kemudian pada tahun 1949 Belanda pun angkat kaki dari Indonesia. Dan mulai tahun 1950 dijadikan Bandara sipil dengan nama Bandar Udara Padang Kemiling dibawah pengelolaan Djawatan Penerbangan Sipil, pada waktu itu bandara hanya bisa didarati pesawat Dakota (DC-3/C-47).

Pada tahun 1952 dilakukan pembangunan taxiway dan apron dengan permukaan lapisan rumput sehingga bisa menampung pesawat Fokker 27 limited. Pada tahun 1960 dibangun terminal penumpang dan fasilitas kantor seluas 540 m², tahun 1974/1975 dilakukan perpanjangan landasan pacu menjadi 1.800 m sehingga dapat didarati Fokker 27 full capacity. Pada tahun 1982/1983 landasan pacu dioverlay sehingga bisa didarati pesawat Fokker 28 (fellowship) limited dan tahun 1991/1992 landasan pacu dioverlay kembali sehingga sudah bisa menampung pesawat Fokker 28 full capacity.

Pada tahun 1996/1997 landasan pacu diperpanjang menjadi 1.900 m, selanjutnya tahun 2001 dilakukan perluasan gedung terminal menjadi 1.776 m² sekaligus perubahan nama menjadi Bandar Udara Fatmawati Soekarno. Pada tahun 2002 terminal kembali diperluas menjadi 2.180 m².

Perubahan nama Bandara ini atas usulan Gubernur dan masyarakat Provinsi Bengkulu yang ditetapkan berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP. 185 tahun 2001 tanggal 18 Juli 2001 sebagai bentuk penghargaan dan mengenang jasa-jasa ibu Fatmawati Soekarno sebagai tokoh penting sejarah kemerdekaan Republik Indonesia.

Momentum bangkitnya Bandara Fatmawati Soekarno adalah sejak tahun 2004 dimana landasan pacu diperpanjang menjadi 2.250 m dan nama Bandara Fatmawati Soekarno diresmikan penggunaannya langsung oleh Presiden RI Megawati Soekarno Putri pada tanggal

14 November 2004. Pengembangan Bandara Fatmawati Soekarno terus berlanjut, pada tahun 2006 dilakukan perluasan terminal menjadi 3.324 m² dan pelebaran landasan pacu dari 30 m menjadi 45 m sehingga sejak 2006 landasan pacu menjadi 2.250 m x 45 m dan dapat didarati seluruh jenis pesawat BOEING 737 Series Classic.

Saat ini Bandara Fatmawati Soekarno merupakan Bandara Kelas I dikelola oleh UPT Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan dengan nama kode IATA-nya adalah BKS telah didukung fasilitas yang cukup memadai seperti RUNWAY sepanjang 2.250 m x lebar 45 m dengan permukaan asphalt concrete dan kekuatan PCN 40 F/C/X/T sehingga aman didarati oleh pesawat Boeing 737 Series Classic maupun jenis Boeing Next Generation seperti B737-900ER dan Airbus 320 dan sejenisnya. TAXIWAY pun telah dibangun ganda masing-masing taxiway Alpha ukuran 23 m x 132 m dan taxiway Bravo ukuran 26 m x 132 m, APRON ukuran 80 m x 375 m dapat menampung parkir 5 pesawat berbadan lebar sekaligus (2 unit Boeing 737-900 ER dan 3 unit Boeing 737 series classic), TERMINAL dua lantai seluas 2.069 M² yang terdiri dari ruang kedatangan, 2 unit ruang tunggu keberangkatan masing-masing dengan kapasitas 250 tempat duduk dan 180 tempat duduk, ruang check-in 5 unit, ruang VIP dan restoran/lounge serta pelataran parkir dengan kapasitas 300 kendaraan roda 4 dan 200 kendaraan roda 2. Disamping itu juga telah dilengkapi sarana navigasi dan komunikasi penerbangan, pemadam kebakaran, X-ray dan metal detector, CCTV serta dukungan fasilitas meteorologi.

Penerbangan setiap hari melayani rute Bengkulu – Jakarta PP dengan pesawat Sriwijaya Air 2 kali sehari, Lion Air 3 kali sehari dan sejak tanggal 03 April 2013 telah beroperasi maskapai Citilink sementara ini 1 kali sehari, dan pada 15 Mei 2103 direncanakan Garuda Indonesiapun akan mendarat di Bengkulu. Selain itu terdapat juga penerbangan Bengkulu - Mukomuko PP dengan pesawat Susi Air, walaupun operasionalnya belum tersedia setiap hari.

Untuk merangsang tumbuhnya demand penerbangan ke beberapa bandara di kabupaten juga dibuka penerbangan perintis rute Bengkulu – Muara Bungo – Jambi PP dan Bengkulu – Krui – Lampung PP. Penerbangan perintis ini dibiayai dengan sistim subsidi oleh Kementerian Perhubungan pada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Melalui penerbangan perintis ini diharapkan dapat mendorong meningkatnya masyarakat yang menggunakan Bandara Fatmawati Soekarno untuk melanjutkan penerbangannya.

Perkembangan air traffic dalam dasawarsa terakhir ini cukup signifikan, pada tahun 2000 jumlah penumpang per tahun baru mencapai angka 40.000 orang dan jumlah takeoff/landing baru tercatat 1.102 kali. Pada tahun 2005 terdapat peningkatan penumpang menacapai 210.000 orang per tahun dan jumlah take off/landing mencapai 2.231 kali. Kemudian pada tahun 2012 jumlah penumpang melonjak tinggi mencapai 667.000 lebih per tahun dan takeoff/landing pesawat tercatat 5.041 kali.

Semakin tingginya animo masyarakat menggunakan jasa angkutan udara perlu disikapi dengan meningkatkan kualitas pelayanan dan keamanan penerbangan antara lain dengan mengembangkan fasilitas terminal, parkir, fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, pengembangan jaringan rute penerbangan serta penambahan frekuensi dan maskapai penerbangan yang melayani penerbangan dari Bengkulu ke berbagai kota di Indonesia bahkan ke manca negara..Insya Allah (syafiril, ST, MT).

Jam Operasional Pelayanan Lalu Lintas Udara Unit Tower Bandar Udara Fatmawati Soekarno sesuai Aeronautical Information Publication (AIP) VOL III adalah 23.00 – 10.00 UTC atau 06.00 – 17.00 WIB. Jam Operasional tersebut dibagi kedalam 2 Shift, sebagai berikut :

- a. Shift Pagi : 23.00 – 07.00 UTC / 06.00 – 14.00 WIB.
- b. Shift Siang : 07.00 – 17.00 UTC / 14.00 – 17.00 WIB.

Masuknya maskapai penerbangan Garuda Airlines menambah frekuensi penerbangan di Kota Bengkulu. Saat ini di Bandar Udara Fatmawati Soekarno Padang Kemiling Kota Bengkulu terdapat 5 maskapai penerbangan nasional, yakni Lion Air, Sriwijaya Airlines, Wings Air, Garuda Airlines dan Citilink yang dapat dilihat dari tabel 4.1

Tabel 4.1 Maskapai Penerbangan Nasional

No.	Maskapai	Asal	Tujuan	Frekuensi
1	Citilink	Bengkulu	Jakarta-Soekarno Hatta	2 kali/hari
2	Garuda Indonesia	Bengkulu	Jakarta-Soekarno Hatta	2 kali/hari
3	Lion Air	Bengkulu	Jakarta-Soekarno Hatta	3 kali/hari
4	Sriwijaya Air	Bengkulu	Jakarta-Soekarno Hatta	2 kali/hari
5	Susi Air	Bengkulu	Muko-Muko	2 kali/hari
6	Wings Air	Bengkulu	Batam	2 kali/hari

Sumber : Dinas Perhubungan Provinsi Bengkulu

Pengembangan Bandara Fatmawati Soekarno direncanakan untuk dapat menampung peningkatan pergerakan penumpang dan barang seiring dengan perkembangan kota. Fungsi

Kota Bengkulu sebagai *'hub'* dalam sistem pergerakan di Provinsi Bengkulu akan menjadikan peran Bandara Fatmawati Soekarno akan menampung pergerakan penumpang dengan pesawat yang lebih kecil pada wilayah-wilayah yang menjadi *hinterland* Kota Bengkulu dan memiliki jarak yang cukup jauh. Untuk mendukung keberlanjutan pemanfaatan transportasi udara maka pengembangan sistem transportasi udara adalah sebagai berikut:

1. Mengembangkan sistem angkutan udara yang melayani pergerakan nasional serta pergerakan udara dari Kota Bengkulu ke kota kabupaten di provinsi lain di wilayah Sumatera dan diharapkan Bandara Fatmawati Soekarno juga dapat menampung pesawat berbadan lebar.

2. Mengamankan daerah KKOP di sekitar Bandara Fatmawati Soekarno.

Pembangunan dan peningkatan fasilitas transportasi seperti jalan dan jembatan penting demi memudahkan hubungan komunikasi dan proses mobilisasi penduduk antar daerah dalam menunjang kelancaran distribusi barang dan jasa sehingga berdampak pada peningkatan pertumbuhan ekonomi, utamanya untuk daerah-daerah yang sulit terjangkau dan terisolir.

Panjang jalan di Provinsi Bengkulu adalah 8.695,71 km. Sekitar 8,27 persen atau 719,38 km merupakan jalan nasional yang tanggung jawab dan wewenangnya ada di bawah Kementerian Pekerjaan Umum sementara 14,06 persen atau 1.222,45 km merupakan tanggung jawab pemerintah provinsi. Dalam hal ini merupakan tanggung jawab Dinas Pemukiman dan Prasarana Wilayah, sementara sisanya 77,67 persen (6.753,88 km) merupakan tanggung jawab pemerintah Kabupaten/Kota. Dari panjang jalan yang ada tersebut 58,94 persen telah diaspal dan sisanya memiliki beraneka tipe permukaan.

Jumlah kendaraan bermotor yang ada di Provinsi Bengkulu pada tahun 2011 tercatat sejumlah 393,4 ribu unit, yang terdiri dari 342,1 ribu atau 86,96 persen merupakan kendaraan roda dua dan selebihnya yaitu 51,3 ribu atau 13,04 persen adalah kendaraan roda empat. Berdasarkan kegunaannya dari 51,3 ribu kendaraan roda empat yang terdapat di Provinsi Bengkulu sebanyak 2,6 ribu merupakan kendaraan dinas, 39,4 ribu adalah kendaraan pribadi dan 9,3 ribu merupakan kendaraan umum.

Angkutan penumpang di Provinsi Bengkulu dilayani oleh berbagai perusahaan angkutan yang melayani trayek Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP) maupun Antar Kota Antar Provinsi (AKAP). Pada tahun 2011 jumlah perusahaan bus angkutan penumpang di Provinsi Bengkulu sebanyak 31 perusahaan, yang terdiri dari 16 perusahaan bus AKDP dan 15 perusahaan bus AKAP, dengan jumlah armada masing masing sebanyak 147 dan 284 armada.

4.1.1.2. Karakteristik Responden

Bagian ini membahas tentang karakteristik responden yang ditinjau dari usia, pendapatan, jenis angkutan, waktu tempuh, harga tiket dan kenyamanan.

Responden Menurut Pendapatan

Dari hasil penelitian mengenai pendapatan responden, diperoleh data sebagian besar responden mempunyai pendapatan yang responsive, untuk lebih jelasnya tentang pendidikan responden dapat dilihat pada Tabel 4.2.

Tabel 4.2 Jumlah Responden Menurut Pendapatan

No.	Pendapatan (rupiah)	Pesawat		Bus	
		Jumlah responden	Persentase (%)	Jumlah responden	Persentase (%)
1.	1juta-1.999.999			16	53,3
2	2juta-2.999.999	6	20	3	10
3	3juta-3.999.999	12	40	8	26,7
4	4juta-4.999.999	2	6,7	3	10
5	> 5juta	10	33,3		
	Jumlah	30	100%	30	100%

Sumber : Hasil Penelitian Diolah, 2014

Dari tabel 4.2 diketahui bahwa jumlah pemilih angkutan bus sebanyak 16 responden dengan pendapatan sebesar Rp 1.000.000 sampai 1.999.999. Sedangkan jumlah terbanyak yang memilih angkutan pesawat sebanyak 12 orang dengan pendapatan sebesar Rp 3.000.000-3.999.999. Hal ini menunjukkan bahwa tingkat pendapatan mempengaruhi pemilihan moda transportasi dari Bengkulu-Jakarta. Semakin rendahnya pendapatan seseorang maka orang tersebut lebih cenderung memilih angkutan bus. Dan sebaliknya, apabila pendapatan seseorang tinggi maka orang tersebut lebih cenderung memilih angkutan pesawat.

Responden Menurut Waktu Total Perjalanan

Dari 60 (enam puluh) orang responden yang menjadi objek penelitian, responden berdasarkan tingkat pendidikan dapat dilihat dalam Tabel 4.3.

Tabel 4.3 Jumlah Responden Menurut Waktu Tempuh Pesawat

No.	Waktu tempuh	Pesawat	
		Jumlah responden	Persentase (%)
1.	1-2 jam		
2	3-4 jam	2	16,7
3	5-6 jam	23	60
4	7-8 jam	5	23,3
Jumlah		30	100%

Sumber : Hasil Penelitian Diolah, 2014

Dari tabel 4.3 dapat dilihat dari 60 responden yang menjadi objek penelitian menurut waktu tempuh rata-rata penumpang yang menggunakan moda transportasi pesawat yaitu 5 sampai 6 jam dengan jumlah responden sebanyak 23 orang.

Tabel 4.4 Jumlah Responden Menurut Waktu Tempuh Bus

No.	Waktu tempuh	Bus	
		Jumlah responden	Persentase (%)
1.	1-10 jam		
2	11-20 jam		
3	21-30 jam	22	86,7
4	31-40 jam	8	13,3
Jumlah		30	100%

Sumber : Hasil Penelitian Diolah, 2014

Dari tabel 4.4 dapat dilihat dari 60 responden yang menjadi objek penelitian menurut waktu tempuh rata-rata penumpang yang menggunakan moda transportasi bus yaitu 21-30 jam dengan jumlah responden sebanyak 22 orang.

Dari tabel 4.3 dan 4.4 dapat diketahui bahwa waktu tempuh mempengaruhi pemilihan moda transportasi dari Bengkulu-Jakarta yaitu dalam waktu 5-6 jam dengan jumlah responden 23 orang sedangkan yang menggunakan transportasi bus sebanyak 22 orang dengan waktu tempuh 21-30 jam. Dengan demikian dapat dilihat bahwa responden lebih banyak memilih moda transportasi pesawat karena waktu tempuh yang digunakan lebih cepat dibandingkan waktu tempuh dengan menggunakan bus.

Responden Menurut Biaya Perjalanan

Dari 60 (enam puluh) orang responden yang menjadi objek penelitian, responden berdasarkan tingkat pendidikan dapat dilihat dalam Tabel 4.5.

Tabel 4.5 Jumlah Responden Menurut Biaya Perjalanan

No.	Biaya Perjalanan (rupiah)	Pesawat		Bus	
		Jumlah responden	Persentase (%)	Jumlah responden	Persentase (%)
1.	100.000-199.999				
2	200.000-299.999	4	13,3	19	63,3
3	300.000-399.999	21	70	11	36,7
4	400.000-499.999	5	16,7		
Jumlah		30	100%	30	100%

Sumber : Hasil Penelitian Diolah, 2014

Dari Table 4.5 dapat dilihat dari 60 responden yang menjadi objek penelitian biaya perjalanan terbanyak terdapat pada moda transportasi pesawat yaitu 21 orang dengan biaya sebesar Rp 300.000-399.999 sedangkan biaya transportasi terbanyak untuk bus 200.000-299.999 sebanyak 19 responden. Orang lebih banyak memilih menggunakan angkutan pesawat karena selain waktu total perjalanan lebih cepat, biaya perjalanan yang diperlukan selama perjalanan dari Bengkulu-Jakarta tidak terlalu jauh berbeda dibandingkan dengan menggunakan bus.

Responden Menurut Harga Tiket

Dari 60 (enam puluh) orang responden yang menjadi objek penelitian, responden berdasarkan tingkat pendidikan dapat dilihat dalam Tabel 4.6.

Tabel 4.6 Jumlah Responden Menurut Harga Tiket

No.	Harga Tiket (rupiah)	Pesawat		Bus	
		Jumlah responden	Persentase (%)	Jumlah responden	Persentase (%)
1.	100.000-199.999				
2.	200.000-299.999	2	6,7	25	83,3
3.	300.000-399.999	2	6,7	5	16,7
4.	400.000-499.999	5	16,7		
5.	> 500.000	21	70		
Jumlah		30	100%	30	100%

Sumber : Hasil Penelitian Diolah, 2014

Dari Tabel 4.6 dapat dilihat dari 60 responden yang menjadi objek penelitian menurut harga tiket untuk moda transportasi pesawat lebih mahal dibandingkan dengan harga tiket bus. Hal ini ditunjukkan jumlah responden yang paling banyak menggunakan transportasi pesawat sebanyak 21 orang dan yang menggunakan transportasi bus sebanyak 25 orang. Dalam

penelitian ini, responden yang berpendapatan < Rp 2.000.000 lebih banyak memilih menggunakan bus karena harga tiket bus lebih terjangkau daripada harga tiket pesawat.

Responden Menurut Kenyamanan

Dari 60 (enam puluh) orang responden yang menjadi objek penelitian, responden berdasarkan tingkat pendidikan dapat dilihat dalam Tabel 4.7.

Tabel 4.7 Jumlah Responden Menurut Kenyamanan

No.	Kenyamanan	Pesawat		Bus	
		Jumlah responden	Persentase (%)	Jumlah responden	Persentase (%)
1.	Sangat Tidak Puas				
2	Tidak Puas				
3	Cukup Puas	7	23,3	12	40
4	Puas			18	60
5	Sangat Puas	23	76,7		
	Jumlah	30	100%	30	100%

Sumber : Hasil Penelitian Diolah, 2014

Dari Table 4.7 dapat dilihat dari 60 responden yang menjadi objek penelitian menurut kenyamanan untuk moda transportasi pesawat yang terbanyak yaitu sebanyak 23 orang (76,7%) yang memilih kriteria kenyamanan sangat puas dan untuk moda angkutan bus yang terbanyak yaitu sebanyak 18 responden (83,3%) yang memilih kriteria kenyamanan puas. Dapat dilihat moda transportasi pesawat lebih banyak dipilih daripada bus dalam hal kenyamanan karena tingkat pelayanan pesawat lebih memuaskan dibandingkan bus.

4.1.2 Hasil Perhitungan dan Interpretasi Data

Pengujian Hipotesis

Hipotesis atau hipotesa merupakan jawaban sementara yang masih praduga untuk suatu masalah. Dalam hal ini untuk membuktikan kebenaran hipotesa, maka perlu dilakukan sebuah penelitian lebih lanjut. Dalam membuat hipotesa yang baik diperlukan beberapa rumusan kriteria yang diantaranya berupa:

- Pernyataan yang mengarah pada tujuan penelitian
- Pernyataan yang dirumuskan dengan tujuan untuk diuji secara empiris.
- Berupa pernyataan yang dikembangkan berdasarkan teori-teori yang kuat dibandingkan dengan hipotesa rivalnya.

Dengan menggunakan SPSS, terdapat output data yang akan dibahas sebagai berikut :

Tes untuk melihat kesamaan rata-rata kelompok (uji F dan angka *Wilk's Lamda*). Kesamaan rata-rata kelompok menunjukkan ada atau tidak adanya perbedaan yang signifikan antar kelompok untuk semua variabel bebas yang diteliti. Kesamaan rata-rata kelompok dapat diketahui dengan F tes (berdasarkan angka sig). Dengan *Level of Significant* 5 % dengan angka *Wilks' Lamda*, dimana variabel yang signifikan memiliki angka signifikan <0,05 dan *Wilk's Lamda* (yang semakin mendekati 0 berarti semakin besar perbedaan data kedua kelompok tersebut).

Dari Tabel 4.10 kesamaan rata-rata kelompok (*Test Equity of Group Means*) ternyata 5 variabel memiliki perbedaan signifikan antara transportasi bus dan pesawat yaitu pada pendapatan rumah tangga, waktu tempuh, biaya perjalanan, harga tiket dan kenyamanan karena kelima variabel tersebut memiliki tingkat signifikan kurang dari 5 %.

1. Uji F Wilk's Lambda

Tabel 4.8 Tests of Equality of Group Means

	Wilks' Lambda	F	df1	df2	Sig.
pendapatan rumahtangga	.775	16.796	1	58	.000
waktu tempuh	.030	1877.760	1	58	.000
biaya perjalanan	.751	19.280	1	58	.000
harga tiket	.421	79.670	1	58	.000
kenyamanan	.381	94.231	1	58	.000

Sumber : Hasil Penelitian Diolah, 2014

2. Pengujian Hipotesis Memperhatikan Angka *Centroid*

Centroid untuk kelompok angkutan bus dan pesawat yang dapat dilihat pada Tabel 4.9.

Tabel 4.9 Functions at Group Centroids

	Function
perilaku masyarakat	1
Bus	3.387
Pesawat	-3.504

Sumber : Hasil Penelitian Diolah, 2014

Dari Tabel 4.9 terlihat bahwa *centroid* untuk transportasi bus lebih rendah dari transportasi pesawat. Perbedaan nilai *centroid* ini menunjukkan bahwa analisis diskriminan tepat digunakan. Berarti H_0 ditolak, maka terdapat perbedaan perilaku masyarakat dalam memilih moda transportasi dari Bengkulu-Jakarta.

3. Pengujian Hipotesis dengan menggunakan tahap *stepwise*.

Variabel yang dimasukkan kedalam model diskriminan merupakan variabel yang memiliki nilai *Mahalanobis* ($\text{Min } D^2$) terbesar dengan uji F pada $\alpha = 5 \%$.

Tabel 4.10 menyatakan bahwa hanya variabel yang signifikan membedakan perilaku masyarakat dalam memilih moda transportasi dari Bengkulu-Jakarta antara transportasi bus dan pesawat yaitu dalam hal waktu tempuh, kenyamanan dan biaya perjalanan. Dengan demikian perilaku masyarakat dalam memilih moda transportasi dari Bengkulu-Jakarta terhadap transportasi bus dan pesawat berbeda dalam hal waktu tempuh, kenyamanan dan biaya perjalanan. Variabel pendapatan rumah tangga dan harga tiket yang dimasukkan dalam analisis diskriminan bukanlah variabel yang membedakan perilaku masyarakat dalam memilih moda transportasi dari Bengkulu-Jakarta antara transportasi bus dan pesawat.

Tabel 4.10 Stepwise

Variabel	Min. D Squared			
	Statistic	Between Groups	Exact F	
			Statistic	Sig.
Waktu tempuh	125.184	Bus dan pesawat	1877.760	.000
Biaya perjalanan	167.926	Bus dan pesawat	1237.734	.000

Sumber : Hasil Penelitian Diolah, 2014

4. Untuk melihat tingkat validalitas model diskriminan dapat dilihat melalui Klasifikasi Matriks yang ditunjukkan oleh Tabel 4.11

Tabel 4.11 Klasifikasi Matriks

		Predicted Group Membership		Total	
		0	1		
perilaku masyarakat				0	
Original	Count	0	30	30	
		1	0	30	
	%	0	100.0	.0	100.0
		1	.0	100.0	100.0
Cross-validated(a)	Count	0	30	30	
		1	0	30	
	%	0	100.0	.0	100.0
		1	.0	100.0	100.0

Sumber : Hasil Penelitian Diolah, 2014

Pada tabel 4.11 Untuk kelompok transportasi bus dan pesawat, pada kolom *Crossvalidated*, jumlah keseluruhan responden adalah 60 orang, Dengan jumlah awal kelompok pada transportasi bus sebanyak 30 orang, sisanya 30 orang dikelompokkan pada transportasi pesawat, maka ketepatan prediksi model diskriminan adalah 100%.

4.2 Pembahasan

Analisis Diskriminan

Tujuan digunakan analisis diskriminan adalah untuk mengetahui faktor-faktor perbedaan kelompok perilaku masyarakat dalam memilih moda transportasi dari Bengkulu-Jakarta dengan menggunakan angkutan bus dan pesawat di Kota Bengkulu. Berdasarkan angka *Centroid*, nilai *Mahalanobis D²* (pengujian F) dan klasifikasi matriks yang berfungsi untuk menilai ketepatan prediksi anggota *group*, dimana klasifikasi matrik untuk kelompok transportasi bus dan transportasi pesawat 100%, maka dapat dinyatakan bahwa model diskriminan tersebut valid digunakan. Dengan demikian analisis diskriminan akan dibahas selanjutnya.

Dengan menggunakan (uji F dan Tes *Wilk's Lamda*) dan metode stepwise dapat dikatakan bahwa variabel yang signifikan membedakan perilaku masyarakat dalam memilih moda transportasi dari Bengkulu-Jakarta pada wisata angkutan bus dan pesawat adalah pendapatan rumah tangga, waktu tempuh, biaya perjalanan, harga tiket dan kenyamanan. Dengan demikian pembahasan akan difokuskan pada 5 variabel tersebut. Untuk mengetahui bagaimana perbedaan antara kelompok perilaku masyarakat dalam memilih moda transportasi dari Bengkulu-Jakarta dapat dilihat pada Tabel 4.12.

Tabel 4.12 *Means Dan Diskriminan Loading* (Koefisien Matriks) Untuk Variabel Yang Signifikan Dalam Model Diskriminan

Variabel	<i>Means</i>		Diskriminan
	Bus	Pesawat	<i>Loading</i>
Pendapatan rumah tangga	3,5	3,5	.000
Waktu tempuh	2,4	5,7	.000
Biaya perjalanan	2,4	3,0	.000
Harga tiket	2,2	3,0	.000
Kenyamanan	3,6	4,8	.000

Sumber : Hasil Penelitian Diolah, 2014

Berdasarkan Tabel 4.12 Pendapatan memiliki pengaruh/signifikan dalam menentukan perilaku masyarakat dalam memilih moda transportasi dari Bengkulu-Jakarta, hal ini terlihat dari nilai *diskriminan loading* yaitu sebesar $0,000 < 0,05$. Hal ini berarti pendapatan memiliki tingkat pengaruh yang nyata terhadap perilaku masyarakat dalam memilih moda transportasi dari Bengkulu-Jakarta. Karena semakin tinggi tingkat pendapatan seseorang, maka seseorang tersebut lebih suka terhadap transportasi pesawat dibandingkan dengan orang yang

berpendapatan rendah. Karena semakin tinggi pendapatan seseorang maka masyarakat cenderung ingin menggunakan pesawat daripada menggunakan transportasi bus.

Waktu total perjalanan memiliki pengaruh/signifikan dalam menentukan perilaku masyarakat dalam memilih moda transportasi dari Bengkulu-Jakarta terhadap jenis transportasi, hal ini terlihat dari nilai *diskriminan loading* yaitu sebesar $0,000 < 0,05$. Hal ini berarti waktu tempuh memiliki tingkat pengaruh yang nyata terhadap perilaku masyarakat dalam memilih moda transportasi dari Bengkulu-Jakarta. Karena semakin cepat waktu tempuh transportasi, maka seseorang tersebut lebih memilih waktu tempuh yang cepat dibandingkan dengan waktu tempuh yang lama.

Biaya perjalanan memiliki pengaruh/signifikan dalam menentukan perilaku masyarakat dalam memilih moda transportasi dari Bengkulu-Jakarta terhadap jenis transportasi, hal ini terlihat dari nilai *diskriminan loading* yaitu sebesar $0,000 < 0,05$. Hal ini berarti biaya perjalanan memiliki tingkat pengaruh yang nyata terhadap perilaku masyarakat dalam memilih moda transportasi dari Bengkulu-Jakarta. Karena seseorang memerlukan biaya selama di perjalanan dan masyarakat cenderung memilih biaya perjalanan yang relatif lebih murah dari Bengkulu ke Jakarta.

Harga tiket bus dan pesawat memiliki pengaruh/signifikan dalam menentukan perilaku masyarakat dalam memilih moda transportasi dari Bengkulu-Jakarta terhadap jenis transportasi, hal ini terlihat dari nilai *diskriminan loading* yaitu sebesar $0,000 < 0,05$. Hal ini berarti harga tiket memiliki tingkat pengaruh yang nyata terhadap perilaku masyarakat dalam memilih moda transportasi dari Bengkulu-Jakarta. Karena masyarakat lebih cenderung memilih harga tiket sesuai dengan jumlah pendapatan yang diterima oleh seseorang.

Sedangkan variabel kenyamanan juga memiliki pengaruh/signifikan dalam menentukan perilaku masyarakat dalam memilih moda transportasi dari Bengkulu-Jakarta terhadap jenis transportasi, hal ini terlihat dari nilai *diskriminan loading* yaitu sebesar $0,000 < 0,05$. Hal ini berarti kenyamanan memiliki tingkat pengaruh yang nyata terhadap perilaku masyarakat dalam memilih moda transportasi dari Bengkulu-Jakarta. Karena masyarakat lebih memilih transportasi yang memberikan suasana tenang selama dalam perjalanan dari Bengkulu-Jakarta.

BAB V PENUTUP

1.1 Kesimpulan

Beberapa kesimpulan yang dapat ditarik dari penelitian ini adalah :

1. Terdapat perbedaan perilaku masyarakat dalam memilih moda transportasi dari Bengkulu-Jakarta antara angkutan bus dan pesawat di kota Bengkulu.
2. Dari hasil penelitian yang dilakukan di lapangan dan berdasarkan uraian analisis diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

Dari hasil perhitungan statistik dengan menggunakan program SPSS diperoleh hasil bahwa terdapat lima variabel yang memiliki pengaruh positif dan menjadi penilaian untuk membedakan perilaku masyarakat dalam memilih moda transportasi dari Bengkulu-Jakarta antara angkutan bus dan pesawat yaitu pendapatan rumahtangga, waktu total perjalanan, biaya perjalanan, harga tiket dan kenyamanan. Secara bersama-sama pendapatan rumahtangga, waktu total perjalanan, biaya perjalanan, harga tiket dan kenyamanan memiliki tingkat signifikan kurang dari 5 % dan berpengaruh nyata terhadap perilaku masyarakat dalam memilih moda transportasi dari Bengkulu ke Jakarta.

1.2 Saran

1. Bagi para masyarakat yang ingin memilih moda transportasi dari Bengkulu-Jakarta, untuk terlebih dahulu mengetahui moda transportasi yang ingin digunakan..
2. Diperlukannya perbaiki fasilitas, keamanan dan kenyamanan terhadap semua moda transportasi yang ada di kota Bengkulu.

DAFTAR PUSTAKA

- Biro pusat statistik. 2013. *Provinsi Bengkulu menurut laporan 2013 (transportasi dalam angka)*.
- Eliza, Agustina. 1998. *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Permintaan Kendaraan Roda Dua Di Kota Mada Bengkulu*. Skripsi (tidak dipublikasikan).
- <http://www.kp2tprovbenkulu.info/index.php/sector-transportasi-komunikasi-dan-pariwisata>
- Kamaludin, Rustian. 1987. *Teori Ekonomi*. BPFE. Yogyakarta.
- Keputusan Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Bengkulu No 76 tahun 2001, Tentang Penetapan Lintasan Trayek Kota/Angkutan Kota Penumpang Umum dalam wilayah Kota Bengkulu.
- Miro, Fidel. 2005. *Perencanaan Transportasi, Untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi*. Erlangga: Jakarta.
- Putra Utama, Indrawansyah. 2010. *Kesediaan Membayar Pengguna Jasa Angkutan Umum Dalam Kajian Sistem Transportasi Kota Bengkulu (terminal betungan ke terminal sungai hitam)*. Universitas Bengkulu. Tesis (tidak dipublikasikan).
- Salim, Abbas. 1993. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT. Raja Grafindo.
- Sudarman, Ari. 1989. *Teori Ekonomi Mikro*. Yogyakarta. BPFE-UGM.
- Sukirno, Sadono. 1985. *Pengantar Teori Mikro Ekonomi*. Jakarta: Raja Grafindo.
- Sukirno, Sadono. 1994. *Pengantar Teori Mikro Ekonomi*. Jakarta: PT. Raja Grafindo.
- Sukirno, Sadono. 2002. *Pengantar Teori Mikro Ekonomi*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- Sabdo Wicaksono (Universitas Gunadarma, Jakarta)

LAMPIRAN

Lampiran I Kuisisioner Bus

Kuisisioner ini merupakan sumber data primer untuk penelitian dengan judul “ Analisis Preferensi Konsumen Terhadap Jenis Wisata di Kota Bengkulu “. Anda terpilih sebagai responden dalam penelitian ini. Dengan segala hormat, Anda diminta untuk memberikan jawaban sejujur-jujurnya yang merupakan jawaban Anda sendiri. Jawaban yang jujur dari anda akan sangat membantu kelanjutan penelitian ini.

Untuk kesediaan dan waktu yang anda sisihkan, diucapkan terima kasih.

1. Nama :
2. Tempat, tanggal lahir :
3. Nomor Urut Responden :
4. Usia :
5. Pendidikan terakhir :
 - a. Tamat SMA
 - b. Diploma (D2 dan D3)
 - c. Sarjana (S1, S2, S3)
6. Jenis Pekerjaan :
 - a. Pegawai Negeri
 - b. Swasta
 - c. Pedagang
 - d. Lainnya:.....
7. Total Pendapatan/bulan :
 - a. 1 juta - 1.999.999 juta
 - b. 2 juta -3.999.999 juta
 - c. 3 juta -4.999.999 juta
 - d. > 5 juta
8. Bapak/Ibu/Saudara/I berdomisili di ...
 - a. Kota Bengkulu
 - b. Argamakmur
 - c. Manna
 - d. Lainnya
9. Bapak/Ibu/Saudara/I berangkat dari Bengkulu-Jakarta dalam rangka ?
 - a. Tugas/Dinas
 - b. Rekreasi
 - c. Mengunjungi keluarga
 - d. Lainnya ;.....

10. Transportasi bus yang dipilih dalam melakukan perjalanan dari Bengkulu-Jakarta?

Transportasi bus	Berapa Kali
Putra Rafflesia	
Bengkulu Kito	
Family Raya	
SAN	
Damri	

11. Penilaian anda terhadap transportasi bus yang Bapak/Ibu/Saudara/I gunakan dari Bengkulu-Jakarta ?

- a. Sangat tidak puas (1)
- b. Tidak puas (2)
- c. Cukup puas (3)
- d. Puas (4)
- e. Sangat puas (5)

Transportasi bus	Sangat tidak puas	Tidak puas	Cukup puas	Puas	Sangat puas sekali
fasilitas					
pelayanan					
Waktu pemberangkatan					
Keamanan					
Lainnya					

12. Berapa lama waktu tempuh total perjalanan yang Bapak/Ibu/Saudara/I butuhkan dari Bengkulu-Jakarta?

- a. 1-10 jam
- b. 11-20 jam
- c. 21-30 jam
- d. 31-40 jam
- e. Lainnya:.....

13. Apakah Bapak/Ibu/Saudara/I memerlukan banyak biaya yang akan dikeluarkan selama dalam perjalanan dari Bengkulu-Jakarta?

- a. Ya
- b. Tidak

Jika iya, berapakah biaya total yang Bapak/Ibu/Saudara/I keluarkan
Rp.....

14. Berapakah harga tiket bus yang Bapak/Ibu/Saudara/I gunakan dari Bengkulu-Jakarta?

- a. Rp. 100.000 - Rp. 199.999
- b. Rp. 200.000 - Rp. 299.999
- c. Rp. 300.000 – Rp. 399.999
- d. > Rp. 400.000

Kuisisioner ini merupakan sumber data primer untuk penelitian dengan judul “ Analisis Preferensi Konsumen Terhadap Jenis Wisata di Kota Bengkulu “. Anda terpilih sebagai responden dalam penelitian ini. Dengan segala hormat, Anda diminta untuk memberikan jawaban sejujur-jujurnya yang merupakan jawaban Anda sendiri. Jawaban yang jujur dari anda akan sangat membantu kelanjutan penelitian ini.

Untuk kesediaan dan waktu yang anda sisihkan, diucapkan terima kasih.

1. Nama :
2. Tempat, tanggal lahir :
3. Nomor Urut Responden :
4. Usia :
5. Pendidikan terakhir :
 - a. Tamat SMA
 - b. Diploma (D2 dan D3)
 - c. Sarjana (S1, S2, S3)
6. Jenis Pekerjaan :
 - a. Pegawai Negeri
 - b. Swasta
 - c. Pedagang
 - d. Lainnya:.....
7. Total Pendapatan/bulan :
 - a. 1 juta - 1.999.999 juta
 - b. 2 juta -3.999.999 juta
 - c. 3 juta -4.999.999 juta
 - d. > 5 juta
8. Bapak/Ibu/Saudara/I berdomisili di ...
 - a. Kota Bengkulu
 - b. Argamakmur
 - c. Manna
 - d. Lainnya
9. Bapak/Ibu/Saudara/I berangkat dari Bengkulu-Jakarta dalam rangka ?
 - a. Tugas/Dinas
 - b. Rekreasi
 - c. Mengunjungi keluarga
 - d. Lainnya ;.....

10. Transportasi pesawat yang dipilih dalam melakukan perjalanan dari Bengkulu-Jakarta?

Transportasi pesawat	Berapa Kali
Sriwijaya	
Citilink	
Lion Air	
Garuda	

11. Penilaian anda terhadap transportasi bus yang Bapak/Ibu/Saudara/I gunakan dari Bengkulu-Jakarta ?

- a. Sangat tidak puas (1)
- b. Tidak puas (2)
- c. Cukup puas (3)
- d. Puas (4)
- e. Sangat puas (5)

Transportasi bus	Sangat tidak puas	Tidak puas	Cukup puas	Puas	Sangat puas sekali
fasilitas					
pelayanan					
Waktu pemberangkatan					
keamanan					
Lainnya					

12. Berapa lama waktu tempuh total perjalanan yang Bapak/Ibu/Saudara/I butuhkan dari Bengkulu-Jakarta?

- a. 1-2 jam
- b. 3-4 jam
- c. 5-6 jam
- d. 7-8 jam
- e. Lainnya:.....

13. Apakah Bapak/Ibu/Saudara/I memerlukan banyak biaya yang akan dikeluarkan selama dalam perjalanan dari Bengkulu-Jakarta?

- a. Ya
- b. Tidak

Jika iya, berapakah biaya total yang Bapak/Ibu/Saudara/I keluarkan
Rp.....

14. Berapakah harga tiket pesawat yang Bapak/Ibu/Saudara/I gunakan dari Bengkulu-Jakarta?

- a. Rp. 100.000 – Rp 299.999
- b. Rp. 300.000 – Rp 499.999
- c. Rp. 500.000 – Rp 699.999
- d. Rp 700.000 – 899.999
- e. Rp > Rp 900.000

Lampiran II. Data Hasil Penelitian

No.	Nama	Usia	pendapatan	Pendidikan terakhir	Jenis pekerjaan	Jenis Angkutan	waktu tempuh	Biaya perjalanan	Harga tiket	Kenyamanan
1	Alpinan martin	36 tahun	6000000	sarjana	pedagang	pesawat	6	400000	625000	5
2	lindawati salin	45 tahun	2000000	sma	pns	pesawat	6	300000	600000	5
3	muhammad nur	21 tahun	3000000	sarjana	pns	pesawat	5	300000	475000	5
4	rohayani	24 tahun	3000000	sarjana	pns	bus	27	300000	250000	3
5	fachruddin	28 tahun	3000000	sarjana	pns	pesawat	7	300000	500000	5
6	rosida	33 tahun	3000000	sarjana	pns	pesawat	6	300000	500000	5
7	edi joko	56 tahun	3000000	sarjana	pns	bus	31	300000	250000	3
8	salman	43 tahun	3000000	sarjana	pns	pesawat	5	300000	600000	5
9	hartati	27 tahun	6000000	sarjana	swata	pesawat	7	250000	300000	5
10	hutomo	22 tahun	3000000	sarjana	pns	bus	23	250000	200000	4
11	helmi	31 tahun	3000000	sarjana	pns	bus	26	300000	250000	3
12	ismail	36 tahun	4500000	s2	pns	bus	28	250000	250000	3
13	dahlia	52 tahun	3000000	sarjana	pns	bus	23	200000	250000	3
14	suwardi	48 tahun	7000000	sarjana	pedagang	pesawat	8	300000	400000	4
15	yudi zulwardi	58 tahun	3000000	sarjana	pns	bus	30	300000	200000	3

16	ady prasatya	45 tahun	3000000	sarjana	pns	pesawat	6	400000	1000000	4
17	rika aprilia	50 tahun	4000000	sarjana	pns	pesawat	5	350000	250000	4
18	sri hartati	33 tahun	3000000	sarjana	pns	pesawat	5	250000	525000	5
19	tri novisa	47 tahun	3000000	sarjana	pns	bus	29	200000	300000	4
20	tigor namora	51 tahun	3000000	sarjana	pns	bus	31	300000	200000	4
21	kardina sari	44 tahun	7000000	sma	pedagang	bus	27	250000	200000	3
22	septiadi mulawarman	36 tahun	5000000	d3	pedagang	pesawat	6	300000	525000	5
23	heryansen	51 tahun	3500000	sarjana	pns	pesawat	5	400000	520000	5
24	nurjanah	29 tahun	5000000	sarjana	pedagang	bus	28	250000	200000	4
25	khairil	38 tahun	6000000	sarjana	pedagang	bus	26	250000	200000	4
26	ratna dewi	49 tahun	7000000	sarjana	pedagang	bus	24	200000	200000	4
27	sri ,ulyani	30 tahun	4000000	sarjana	pns	pesawat	6	300000	750000	5
28	junaidi	26 tahun	3500000	sarjana	pns	pesawat	5	300000	450000	5
29	m.yusuf	34 tahun	3500000	sarjana	pns	bus	31	350000	200000	3
30	istanto	50 tahun	3000000	sarjana	pns	bus	29	250000	200000	3
31	ramli	37 tahun	7000000	sarjana	swasta	bus	30	300000	200000	3
32	rojali	49 tahun	5000000	sarjana	swasta	pesawat	6	300000	275000	5

33	herawati	21 tahun	5000000	sarjana	swasta	pesawat	7	300000	1200000	5
34	sumarto	32 tahun	2000000	sma	pns	bus	30	300000	250000	4
35	hendra	26 tahun	3000000	sarjana	pns	bus	26	250000	300000	4
36	dodi candra	40 tahun	2500000	sarjana	pns	pesawat	5	350000	625000	4
37	nurbaiti	52 tahun	3000000	sarjana	pns	bus	27	250000	200000	4
38	roswita	20 tahun	3500000	sarjana	pns	pesawat	4	250000	565000	5
39	basrial	24 tahun	2500000	d3	swasta	pesawat	4	300000	715000	5
40	thamrin	32 tahun	5000000	sarjana	swasta	pesawat	6	300000	350000	5
41	yanto	52 tahun	3000000	sarjana	pns	pesawat	7	400000	400000	5
42	ety nurhayati	21 tahun	2500000	sarjana	pns	bus	28	250000	300000	4
43	desmiyanti	47 tahun	3500000	sarjana	pns	bus	31	300000	200000	3
44	novalinda	38 tahun	4000000	sarjana	swasta	bus	26	250000	250000	3
45	safarudin	44 tahun	6000000	sarjana	pedagang	bus	23	250000	250000	4
46	fitriyani	52 tahun	5000000	sarjana	pedagang	bus	25	250000	300000	4
47	marlin	29 tahun	3500000	sarjana	pns	bus	27	250000	200000	4
48	juleha	37 tahun	2500000	sarjana	pns	pesawat	4	300000	870000	4
49	zaenab	49 tahun	6000000	sarjana	swasta	pesawat	5	300000	750000	4

50	armiah	56 tahun	5500000	sarjana	swasta	bus	26	250000	250000	4
51	ari yustejo	47 tahun	6000000	s2	swasta	pesawat	7	300000	525000	5
52	taufik	39 tahun	6000000	sarjana	swasta	pesawat	5	250000	800000	5
53	effendi	30 tahun	3000000	sarjana	pns	pesawat	6	300000	625000	5
54	tedi	42 tahun	4500000	sarjana	pns	bus	24	200000	250000	4
55	wahyudi	56 tahun	2500000	sarjana	pns	bus	26	300000	200000	4
56	rahmat	27 tahun	2500000	sarjana	pns	pesawat	5	300000	475000	5
57	yusa	39 tahun	3500000	sarjana	pedagang	bus	29	350000	300000	4
58	dwi	40 tahun	3000000	sarjana	pns	pesawat	6	300000	780000	5
59	rizki	53 tahun	2500000	sarjana	pns	pesawat	7	400000	920000	4
60	ilham	37 tahun	3500000	sarjana	pns	bus	30	250000	250000	4

Lampiran III : Hasil Perhitungan SPSS

Tests of Equality of Group Means

	Wilks' Lambda	F	df1	df2	Sig.
pendapatan rumahtangga	.775	16.796	1	58	.000
waktu tempuh	.030	1877.760	1	58	.000
biaya perjalanan	.751	19.280	1	58	.000
harga tiket	.421	79.670	1	58	.000
kenyamanan	.381	94.231	1	58	.000

Variables Entered/Removed(a,b,c,d)

Step	Entered	Min. D Squared					
		Exact F				Between Groups	
		Statistic	df2	Sig.	Statistic	df1	Statistic
1	waktu tempuh	125.184	0 and 1	1877.760	1	58.000	7.01E-046
2	biaya perjalanan	167.926	0 and 1	1237.734	2	57.000	1.10E-047

At each step, the variable that maximizes the Mahalanobis distance between the two closest groups is entered.

a Maximum number of steps is 10.

b Maximum significance of F to enter is .05.

c Minimum significance of F to remove is .10.

d F level, tolerance, or VIN insufficient for further computation.

Functions at Group Centroids

	Function
perilaku masyarakat	1
0	6.479
1	-6.479

Unstandardized canonical discriminant functions evaluated at group means

Classification Results(b,c)

			Predicted Group Membership		Total
			0	1	0
perilaku masyarakat					
Original	Count	0	30	0	30
		1	0	30	30
	%	0	100.0	.0	100.0
		1	.0	100.0	100.0
Cross-validated(a)	Count	0	30	0	30
		1	0	30	30
	%	0	100.0	.0	100.0
		1	.0	100.0	100.0

a Cross validation is done only for those cases in the analysis. In cross validation, each case is classified by the functions derived from all cases other than that case.

b 100.0% of original grouped cases correctly classified.

c 100.0% of cross-validated grouped cases correctly classified.