



**PEMODELAN BANGKITAN PERJALANAN LALU LINTAS
PADA ZONA PENDIDIKAN SEKOLAH MENENGAH ATAS
NEGERI JEMBER**

SKRIPSI

Oleh

YUDO FATAROH

141910301001

PROGRAM STUDI S1 TEKNIK SIPIL

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS JEMBER

2019



**PEMODELAN BANGKITAN PERJALANAN LALU LINTAS
PADA ZONA PENDIDIKAN SEKOLAH MENENGAH ATAS
NEGERI JEMBER**

SKRIPSI

diajukan guna melengkapi tugas akhir dan memenuhi salah satu syarat untuk menyelesaikan Program Studi Teknik Sipil (S1) dan mencapai gelar Sarjana Teknik

Oleh

YUDO FATAROH

141910301001

PROGRAM STUDI S1 TEKNIK SIPIL

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS JEMBER

2019

PERSEMBAHAN

Tugas Akhir ini saya persembahkan untuk :

1. Bapak Umar Hapsi dan Ibu Indah Ruswatiningsih tercinta yang selalu memberikan dukungan serta dorongan dalam bentuk apapun;
2. Kakak Puteri Dini Tawalany yang selalu menemani dan memberi semangat serta motivasi;
3. Guru – guruku sejak taman kanak – kanak sampai dengan perguruan tinggi;
4. Teman – teman mahasiswa Teknik Sipil 2014 yang selalu memberikan motivasi;
5. Almamater Fakultas Teknik Universitas Jember.

MOTTO

“Kesederhanaan itu tidak sederhana karena kesederhanaan itu membutuhkan rasa pikir dewasa”
(Umar Hapsi)

“Berhentilah jangan salah gunakan, kehebatan ilmu pengetahuan untuk menghancurkan.”
(Virgiawan Listanto)

“Dimanapun kau berkiprah tak ada masalah. Yang penting adalah semangat keislaman dan keindonesiaan itu yang harus dipegang terus.”
(Lafran Pane)

“Cara kita memandang sesuatu adalah sumber dari cara kita berfikir dan cara kita bertindak.”
(Stephen R. Covey)

PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini

Nama : Yudo Fataroh

NIM : 141910301001

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa karya ilmiah yang berjudul “Bangkitan Perjalanan Lalu Lintas pada Zona Pendidikan Sekolah Menengah Atas Negeri Jember” adalah benar – benar hasil karya sendiri, kecuali kutipan yang sudah saya sebutkan sumbernya, belum pernah diajukan pada institusi mana pun, dan bukan karya jiplakan. Saya bertanggung jawab penuh atas keabsahan dan kebenaran isinya sesuai sikap ilmiah yang harus dijunjung tinggi.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya, tanpa adanya tekanan dan paksaan dari pihak manapun serta bersedia mendapat sanksi akademik jika ternyata di kemudian hari pernyataan ini tidak benar.

Jember, 9 Januari 2019

Yang menyatakan,

Yudo Fataroh

NIM. 141910301001

SKRIPSI

**BANGKITAN PERJALANAN LALU LINTAS PADA ZONA PENDIDIKAN
SEKOLAH MENENGAH ATAS NEGERI JEMBER**

Oleh
Yudo Fataroh
NIM. 141910301001

Pembimbing

Dosen Pembimbing Utama : Nunung Nuring Hayati, S.T., M.T.
Dosen Pembimbing Anggota : Ir. Willy Kriswardhana, S.T., M.T.

PENGESAHAN

Skripsi berjudul “Bangkitan Perjalanan Lalu Lintas pada Zona Pendidikan Sekolah Menengah Atas Negeri Jember” karya Yudo Fataroh telah diuji dan disahkan pada:

Hari, tanggal : Kamis, 9 Januari 2020

Tempat : Ruang Sidang Gedung A Fakultas Teknik Universitas Jember

Tim Pembimbing:

Pembimbing Utama

Nunung Nuring H., ST., M.T.
NIP. 197602172001122002

Pembimbing Anggota

Ir. Willy Kriswardhana, S.T., M.T.
NIP. 199005232019031013

Tim Penguji:

Penguji 1

Ahmad Hasanuddin, S.T., M.T.
NIP. 197103271998031003

Penguji 2

Paksitya Purnama P., S.T., M.T.
NIP. 199006062019031022

Mengesahkan

Rekan,



Dr. Entin Hidayah, M.UM.
NIP. 196612151995032001

RINGKASAN

Pemodelan Bangkitan Perjalanan Lalu Lintas pada Zona Pendidikan Sekolah Menengah Atas Negeri Jember; Yudo Fataroh, 141910301001; 2020; 74 halaman; Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Jember.

Peningkatan fasilitas dan civitas akademika yang dialami pada 5 Sekolah Menengah Atas Negeri Jember selaras dengan peningkatan jumlah kendaraan. Peningkatan jumlah kendaraan yang tertarik ini berdampak pada kemacetan lalu lintas yang disebabkan oleh minimnya tempat pemberhentian untuk menaikan dan menurunkan penumpang. Berkaitan dengan hal tersebut untuk menguraikan kemacetan yang terjadi perlu dilakukan manajemen lalu lintas. Hal pertama yang dilakukan yaitu analisis dan pemodelan bangkitan perjalanan.

Pemodelan dalam Penelitian ini menggunakan metode analisis regresi linier berganda dengan menggunakan perangkat lunak bantu statistik. Kebutuhan data dalam memodelkan bangkitan pada penelitian ini pertama adalah data primer berupa jumlah kendaraan yang tertarik pada zona SMA Negeri Jember. Kedua adalah data sekunder berupa data karakteristik sekolah. Data karakteristik sekolah meliputi data jumlah pelajar, jumlah guru, jumlah kelas, luas kelas, dan luas sekolah. Pemodelan bangkitan ada beberapa tahapan dalam menganalisis menggunakan alat bantu statistik. Tahap awal yaitu uji korelasi. Tahap kedua yaitu analisis regresi linier berganda. Tahap ketiga yaitu uji asumsi klasik. Tahap keempat yaitu membandingkan jumlah kendaraan hasil pemodelan dan hasil regresi linier berganda.

Model terbaik yang dihasilkan untuk meramalkan tarikan kendaraan SMAN Jember adalah $Y = (0,194) X_1 + (1,059) X_6 + (42,676) X_7 - 606,109$ dengan nilai R^2 sebesar 0,945 dan pada bangkitan kendaraan SMAN Jember adalah $Y = (0,234) X_1 + (0,699) X_6 + (40,566) X_7 - 594,67$ dengan nilai R^2 sebesar 0,933. Dimana Y adalah Jumlah kendaraan, X_1 adalah jumlah pelajar, X_6 adalah luas kelas, dan X_7 adalah perbandingan jumlah pelajar dengan guru.

SUMMARY

Trip Generation Modelling of Education Zone (State Senior High School) in Jember; Yudo Fataroh, 141910301001; 2020; 74 pages; Department of Civil Engineering, Faculty of Engineering, University of Jember.

The increase in facilities and the academic community experienced at 5 Senior High Schools in Jember is in line with the rise in the number of vehicles. The increasing number of exciting vehicles is driving traffic jams caused by the lack of stops to raise and lower passengers. At connection with this to describe the traffic jams that need to do traffic management. The first thing to do is the analysis and modelling of trip generation.

Modelling in this research uses multiple linear regression analysis methods using statistical software. Data needs in modelling the generation in this study first are primary data in the form of the number of vehicles that are interested in the zone of Jember Senior High School. Second is secondary data in the form of school characteristics data. Data on school characteristics include data on the number of students, number of teachers, number of classes, class size, and school area. Resurrection modelling there are several stages in analyzing using statistical software tools. The first is the correlation test, the second step is multiple linear regression analysis, third stage is the classical assumption test, and the last step is to compare the number of vehicle modeling results and the results of multiple linear regression.

The best model produced to predict the pull of Jember Senior High Schools vehicles is $Y = (0,194) X1 + (1,059) X6 + (42,676) X7 - 606,109$ with an R^2 value of 0.945 and on the generation of Jember Senior High Schools vehicles is $Y = (0,234) X1 + (0,699) X6 + (40,566) X7 - 594,67$ with an R^2 of 0.933. Where Y is the number of vehicles, X1 is the number of students, X6 is the class area, and X7 is the ratio of the number of students to teachers.

PRAKATA

Puji syukur kehadiran Allah SWT. Atas segala rahmat dan karunianya sehingga penulis mampu menyelesaikan skripsi yang berjudul “Bangkitan Perjalanan Lalu Lintas pada Zona Pendidikan Sekolah Menengah Atas Negeri Jember”. Skripsi ini disusun untuk memenuhi salah satu syarat menyelesaikan pendidikan strata satu (1) pada Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Jember.

Penyusunan skripsi ini tidak lepas dari bantuan berbagai pihak. Oleh karena itu, penulis menyampaikan terima kasih kepada:

1. Ibu Dr. Ir. Entin Hidayah, M.UM., selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Jember;
2. Dr. Gusfan Halik, ST., MT., selaku Ketua Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Jember;
3. Nunung Nuring H., ST., M.T., selaku Dosen Pembimbing Utama, Willy Kriswardhana, S.T., M.T., selaku Dosen Pembimbing Anggota, Ahmad Hasanuddin, S.T., M.T., selaku Dosen Penguji Utama, dan paksitya purnama putra, ST., MT., yang telah meluangkan waktu, pikiran dan perhatian dalam penulisan skripsi ini;
4. Ahmad Hasanuddin, S.T., M.T. selaku Dosen Pembimbing Akademik yang telah memberikan saran dan masukan selama menjadi mahasiswa.
5. Seluruh teman – teman Teknik Sipil angkatan 2014 yang telah turut membantu dalam penelitian ini.

Penulis menerima kritik dan saran dari semua pihak manapun demi kesempurnaan skripsi ini. Akhirnya penulis berharap, semoga skripsi ini dapat bermanfaat.

Jember, 9 Januari 2020

Penulis

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSEMBAHAN	iii
HALAMAN MOTO	vi
HALAMAN PERNYATAAN	v
HALAMAN PENGESAHAN	vi
RINGKASAN	vii
SUMMARY	viii
PRAKATA	x
DAFTAR ISI	xi
DAFTAR GAMBAR	xiii
DAFTAR TABEL	xiv
DAFTAR LAMPIRAN	xvi
BAB I. PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	2
1.3 Tujuan	2
1.4 Manfaat Penelitian	2
1.5 Batasan Masalah	3
BAB II. LANDASAN TEORI	4
2.1 Bangkitan Perjalanan	4
2.2 Landasan Konsep Bangkitan dan Tarikan Lalu Lintas	4
2.3 Perjalanan	5
2.4 Hubungan Transportasi dan Penggunaan Lahan	7
2.5 Analisis Regresi Sederhana	8
2.6 Analisis Regresi Linier Berganda	8
BAB III. METODE PENELITIAN	10

3.1 Lokasi Penelitian	10
3.2 Jenis dan Sumber Data	13
3.3 Variabel Penelitian	14
3.4 Teknik Analisis Data	15
3.5 Diagram Alur Penelitian.....	16
BAB IV. PEMBAHASAN.....	18
4.1 Data Primer.....	18
4.2 Data Sekunder	33
4.3 Model Bangkitan dan Tarikan Kendaraan SMAN Jember	35
BAB V. KESIMPULAN DAN SARAN.....	72
5.1 Kesimpulan.....	72
5.2 Saran.....	73
DAFTAR PUSTAKA.....	74

DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.1	Lokasi Daerah Penelitian.....	10
Gambar 3.2	Lokasi SMAN 1 Jember	10
Gambar 3.3	Lokasi SMAN 2 Jember	11
Gambar 3.4	Lokasi SMAN 3 Jember	11
Gambar 3.5	Lokasi SMAN 4 Jember	12
Gambar 3.6	Lokasi SMAN 5 Jember	12
Gambar 3.7	Diagram Alir.....	17
Gambar 4.1	Grafik Histogram Persentase Jumlah Tarikan Kendaraan Pelajar Hasil Survey Hari senin.....	18
Gambar 4.2	Grafik Histogram Persentase Jumlah Bangkitan Kendaraan Pelajar Hasil Survei Hari senin.....	20
Gambar 4.3	Grafik Histogram Persentase Jumlah Tarikan Kendaraan Pelajar Hasil Survey Hari rabu	22
Gambar 4.4	Grafik Histogram Persentase Jumlah Bangkitan Kendaraan Pelajar Hasil Survei Hari rabu	24
Gambar 4.4	Grafik Histogram Persentase Jumlah Tarikan Kendaraan Pelajar Hasil Survey Hari jumat	26
Gambar 4.4	Grafik Histogram Persentase Jumlah Bangkitan Kendaraan Pelajar Hasil Survei Hari jumat	28
Gambar 4.7	Persentase Jumlah Tarikan Kendaraan hasil survei pada masing- masing SMAN yang ditinjau.....	31
Gambar 4.8	Persentase Jumlah Bangkitan Kendaraan hasil survei pada masing- masing SMAN yang ditinjau	32
Gambar 4.9	Model Regresi Tarikan Kendaraan Sekolah Menengah Atas Jember	39

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1	Interpretasi nilai R	15
Tabel 4.1	Data Survei Tarikan Kendaraan Pelajar Hari senin	18
Tabel 4.2	Data Survei Bangkitan Kendaraan Pelajar Hari senin	20
Tabel 4.3	Data Survei Tarikan Kendaraan Pelajar Hari rabu	22
Tabel 4.4	Data Survei Bangkitan Kendaraan Pelajar Hari rabu	24
Tabel 4.5	Data Survei Tarikan Kendaraan Pelajar Hari jumat	26
Tabel 4.6	Data Survei Bangkitan Kendaraan Pelajar Hari jumat	28
Tabel 4.7	Rekapitulasi Hasil Survei Jumlah Tarikan dan Bangkitan Kendaraan Hari senin.....	30
Tabel 4.8	Rekapitulasi Hasil Survei Jumlah Tarikan dan Bangkitan Kendaraan Hari rabu	30
Tabel 4.9	Rekapitulasi Hasil Survei Jumlah Tarikan dan Bangkitan Kendaraan Hari jumat	31
Tabel 4.10	Rata-Rata Hasil Survei Jumlah Tarikan dan Bangkitan Kendaraan Selama 3 Hari.....	31
Tabel 4.11	Rata-Rata Hasil Survei Jumlah Tarikan dan Bangkitan Kendaraan Motor Pribadi Selama 3 Hari.....	33
Tabel 4.12	Rata-Rata Hasil Survei Jumlah Tarikan dan Bangkitan Kendaraan Mobil Pribadi Selama 3 Hari	33
Tabel 4.13	Data sekunder SMAN 1 Jember	33
Tabel 4.14	Data sekunder SMAN 2 Jember	34
Tabel 4.15	Data sekunder SMAN 3 Jember	34
Tabel 4.16	Data sekunder SMAN 4 Jember	34
Tabel 4.17	Data sekunder SMAN 5 Jember	34
Tabel 4.18	Variabel bebas	35
Tabel 4.19	Variabel bebas turunan	35
Tabel 4.20	Hasil Uji Bangkitan Korelasi Kendaraan.....	36
Tabel 4.21	Hasil Analisis Regresi Tarikan Kendaraan.....	37
Tabel 4.22	Hasil Uji Multikolinieritas Model Tarikan Kendaraan.....	38

Tabel 4.23	Perbandingan Jumlah Tarikan Kendaraan Hasil Model Regresi dengan Hasil Survei	41
Tabel 4.24	Hasil Uji Korelasi Bangkitan Kendaraan.....	42
Tabel 4.25	Hasil Analisis Regresi Bangkitan Kendaraan.....	43
Tabel 4.26	Hasil Uji Multikolinieritas Model Bangkitan Kendaraan.....	44
Tabel 4.27	Perbandingan Jumlah Bangkitan Kendaraan Hasil Model Regresi dengan Hasil Survei	47
Tabel 4.28	Hasil Uji Korelasi Bangkitan Kendaraan Motor Pribadi	48
Tabel 4.29	Hasil Analisis Regresi Tarikan Kendaraan Motor pribadi.....	49
Tabel 4.30	Hasil Uji Multikolinieritas Model Tarikan Kendaraan Motor Pribadi.....	50
Tabel 4.31	Perbandingan Jumlah Tarikan Kendaraan Motor Pribadi Hasil model regresi dengan hasil survei	53
Tabel 4.32	Hasil Uji Korelasi Bangkitan Kendaraan Motor Pribadi	54
Tabel 4.33	Hasil Analisis Regresi Bangkitan Kendaraan Motor Pribadi	55
Tabel 4.34	Hasil Uji Multikolinieritas Model Bangkitan Kendaraan Motor Pribadi.....	56
Tabel 4.35	Perbandingan Jumlah Bangkitan Kendaraan Motor Pribadi hasil model regresi dengan hasil survei	59
Tabel 4.36	Hasil Uji Korelasi Bangkitan Kendaraan Mobil Pribadi	60
Tabel 4.37	Hasil Analisis Regresi Tarikan Kendaraan Mobil Pribadi.....	61
Tabel 4.38	Hasil Uji Multikolinieritas Model Tarikan Kendaraan Mobil Pribadi.....	62
Tabel 4.39	Perbandingan Jumlah Tarikan Kendaraan Mobil Pribadi hasil model regresi dengan hasil survei	65
Tabel 4.40	Hasil Uji Korelasi Tarikan Kendaraan Mobil Pribadi	66
Tabel 4.41	Hasil Analisis Regresi Tarikan Kendaraan Mobil pribadi.....	67
Tabel 4.42	Hasil Uji Multikolinieritas Model Bangkitan Kendaraan Mobil ...	68
Tabel 4.43	Perbandingan Jumlah Bangkitan Kendaraan Mobil pribadi hasil model regresi dengan hasil survei	71

BAB 1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Jember merupakan kota dengan pendidikan terbesar se-Karesidenan Besuki. Kabupaten Jember memiliki 5 Sekolah Menengah Atas Negeri, yaitu SMAN 1 Jember, SMAN 2 Jember, SMAN 3 Jember, SMAN 4 Jember dan SMAN 5 Jember. Sekolah Menengah Atas ini terus mengalami perkembangan fasilitas dan civitas akademika. Perkembangan tersebut menyebabkan peningkatan tarikan jumlah kendaraan pada zona pendidikan sekolah menengah atas.

Sekolah Menengah Atas (SMA) di kota Jember pada umumnya belum memiliki jalur pemberhentian khusus untuk kendaraan yang menuju ke dalam sekolah. Hal tersebut mengakibatkan banyaknya kendaraan berhenti di daerah badan jalan. Akibatnya kendaraan tersebut menjadi hambatan dan menimbulkan kemacetan di area sekolah. Kemacetan lalu lintas ini terjadi pada saat jam masuk dan pulang sekolah.

Berkaitan dengan hal tersebut untuk menguraikan kemacetan yang terjadi perlu dilakukan manajemen lalu lintas. Perhitungan volume perjalanan dengan tujuan ke dalam sekolah merupakan hal pertama yang dilakukan untuk mengetahui bangkitan lalu lintas pada tata guna lahan khususnya SMA Negeri di Kota Jember.

Bangkitan Perjalanan (*Trip Generation*) adalah tahapan pemodelan yang memperkirakan jumlah pergerakan yang berasal dari satu zona atau tata guna lahan atau jumlah pergerakan yang tertarik ke suatu tata guna lahan atau zona (Tamin,1997). Penelitian yang dilakukan oleh Adri (2014) menunjukkan bahwa perbandingan jumlah mahasiswa dan dosen, luas akademi, kapasitas kelas, dan perbandingan jumlah mahasiswa dengan ruang kelas yang mempengaruhi bangkitan pergerakan pada zona pendidikan akademi keperawatan di Makassar. Sedangkan penelitian yang dilakukan oleh Rahmandani (2015) menunjukkan bahwa bangkitan pergerakan dipengaruhi oleh jarak rumah ke sekolah dan lama waktu perjalanan.

Bangkitan pergerakan lalu lintas ini dipengaruhi oleh jumlah keseluruhan kendaraan yang dibangkitkan oleh suatu kawasan. Pemodelan bangkitan pergerakan lalu lintas dimodelkan dengan bangkitan pergerakan lalu lintas pada masa sekarang dan digunakan untuk meramalkan bangkitan lalu lintas pada masa mendatang. Pemodelan bangkitan pergerakan lalu lintas ini dapat dijadikan dasar instansi terkait dalam menentukan kebijakan dalam mengatasi kemacetan di masa mendatang.

1.2 Rumusan Masalah

Berkaitan dengan latar belakang dari penelitian ini, yang menjadi dasar perumusan masalah ini adalah :

1. Faktor apa yang mempengaruhi bangkitan perjalanan lalu lintas pelajar pada zona Sekolah Menengah Atas di Jember?
2. Bagaimana model bangkitan perjalanan lalu lintas pelajar pada zona Sekolah Menengah Atas di Jember?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian yang dibahas dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengidentifikasi faktor – faktor yang mempengaruhi bangkitan perjalanan lalu lintas pelajar pada zona Sekolah Menengah Atas di Jember.
2. Untuk menganalisis model bangkitan perjalanan lalu lintas pelajar pada zona Sekolah Menengah Atas di Jember.

1.4 Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang dibahas dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

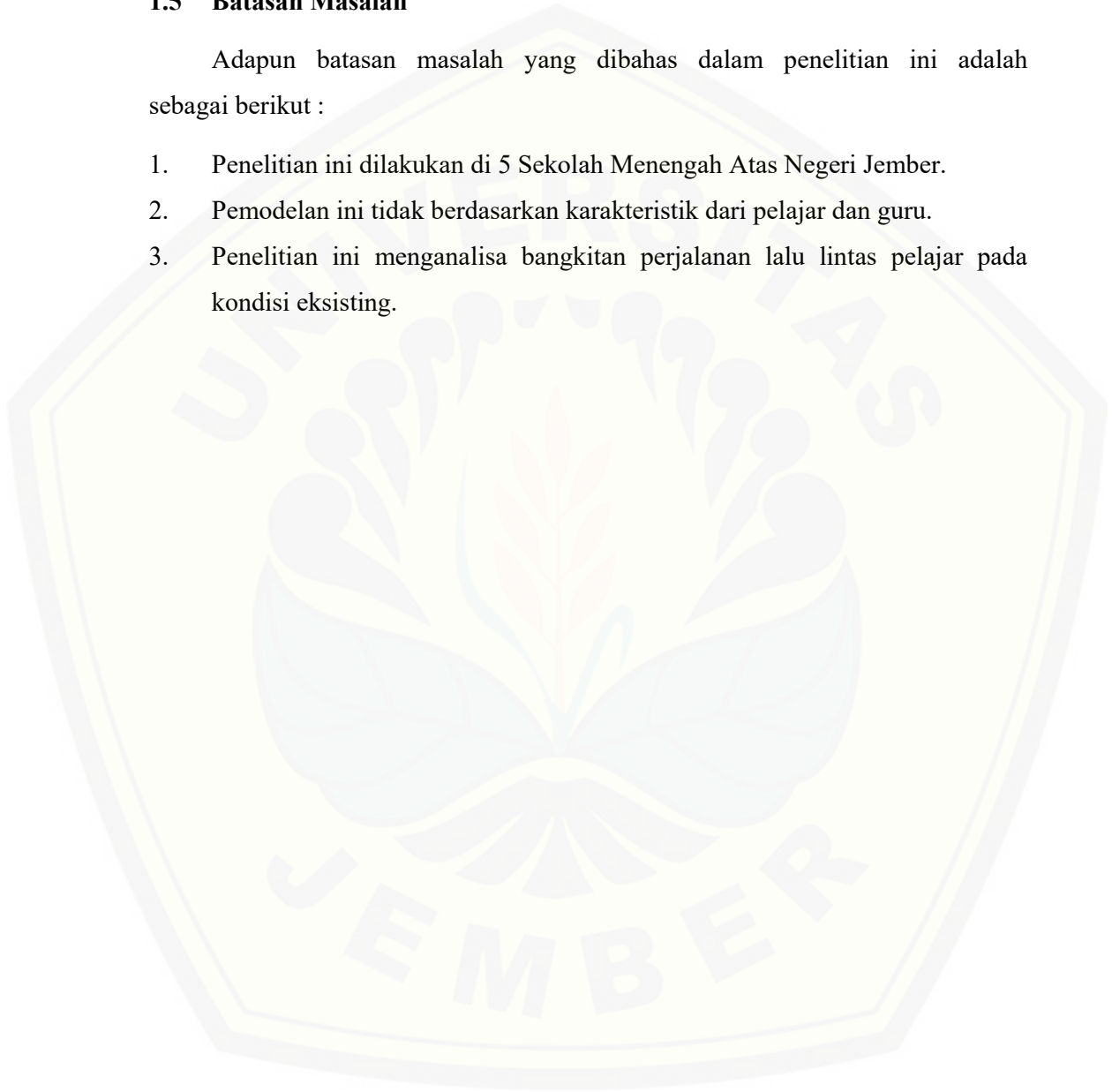
1. Menambah wawasan di dunia ilmu pengetahuan dan teknologi, khususnya bidang transportasi mengenai menganalisis model bangkitan perjalanan lalu lintas pelajar pada zona Sekolah Menengah Atas Negeri di Jember.

2. Hasil penelitian ini dapat digunakan data penunjang pemerintah Kota Jember dalam penentuan kebijakan khususnya dibidang transportasi.

1.5 Batasan Masalah

Adapun batasan masalah yang dibahas dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Penelitian ini dilakukan di 5 Sekolah Menengah Atas Negeri Jember.
2. Pemodelan ini tidak berdasarkan karakteristik dari pelajar dan guru.
3. Penelitian ini menganalisa bangkitan perjalanan lalu lintas pelajar pada kondisi eksisting.



BAB 2. TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Bangkitan perjalanan

Bangkitan pergerakan (*Trip generation*) adalah jumlah perjalanan yang terjadi dalam satuan waktu pada suatu zona tata guna lahan (Hobbs, 1995). Kegiatan manusia dalam memenuhi kebutuhan yang terjadi pada kota mempengaruhi waktu perjalanan.

Bangkitan pergerakan (*Trip generation*) adalah tahapan pemodelan yang memperkirakan jumlah pergerakan yang berasal dari suatu zona atau tata guna lahan atau jumlah pergerakan yang tertarik ke suatu tata guna lahan atau zona (Tamin, 1997). Terdapat dua pembangkit pergerakan, yaitu :

1. *Trip production* adalah jumlah perjalanan yang dihasilkan suatu zona.
2. *Trip attraction* adalah jumlah perjalanan yang ditarik oleh suatu zona.

Trip production digunakan pada bangkitan yang disebabkan pergerakan berbasis bukan rumah atau pergerakan berbasis rumah yang mempunyai asal dan/atau tujuan adalah rumah. Sedangkan *Trip attraction* digunakan pada pergerakan yang tertarik oleh pergerakan berbasis bukan rumah atau untuk menyatakan suatu pergerakan berbasis rumah yang mempunyai tempat asal dan/atau tujuan bukan rumah (Tamin, 1997).

Pendekatan perilaku perjalanan dapat menjadi lebih baik apabila pengembangan pendekatan berbasis kegiatan direpresentasikan dalam peramalan transportasi (Tamin, 2000).

2.2 Landasan Konsep Bangkitan dan Tarikan Lalu Lintas

Bangkitan perjalanan merupakan pemodelan yang disebabkan tarikan ke suatu tata guna lahan untuk memperkirakan jumlah pergerakan yang berasal dari suatu tata guna lahan dan jumlah pergerakan. Pergerakan lalu lintas adalah aliran lalu lintas yang dihasilkan oleh penggunaan fungsi tata guna lahan (Tamin, 2000).

Adapun bangkitan lalu lintas yang dijelaskan sebagai berikut :

1. Pergerakan lalu lintas meninggalkan suatu lokasi.
2. Pergerakan lalu lintas yang menuju atau tiba ke suatu lokasi.

Perhitungan tarikan dan bangkitan lalu lintas yang dihitung akan menghasilkan jumlah kendaraan atau kendaraan per satuan waktu, misalnya kendaraan / jam. Tarikan dan bangkitan lalu lintas didasari dengan perhitungan jumlah kendaraan yang masuk dan keluar dari suatu tata guna lahan tertentu dalam satu hari atau satu jam. Ada dua aspek tata guna lahan yang mempengaruhi jumlah bangkitan dan tarikan lalu lintas. Aspek tersebut adalah:

1. Jenis penggunaan lahan
2. Banyaknya intensitas dan aktivitas pada penggunaan lahan.

Jenis penggunaan lahan yang berbeda mempunyai ciri bangkitan perjalanan yang berbeda:

- a) Jumlah arus perjalanan
- b) Jenis perjalanan (pejalan kaki, mobil, motor atau truk)
- c) Lalu lintas pada waktu tertentu (arus lalu lintas di sepanjang hari dihasilkan oleh pertokoan, arus lalu lintas pada pagi dan siang hari dihasilkan oleh sekolah)

2.3 Perjalanan

Definisi perjalanan biasanya dinyatakan dengan model angkutan dalam satu kali perjalanan yang dilakukan oleh seseorang antara dua tempat dengan satu jenis angkutan dan untuk suatu maksud tertentu (Tamin,2000). Ada beberapa pembagian jenis perjalanan yang dijelaskan sebagai berikut:

1. Tujuan perjalanan

Ada beberapa kategori tujuan perjalanan yang sering digunakan pada perjalanan berbasis rumah. :

- a) Perjalanan dengan tujuan tempat kerja.
- b) Perjalanan dengan tujuan tempat pendidikan .
- c) Perjalanan dengan tujuan tempat belanja.
- d) Perjalanan dengan tujuan untuk rekreasi dan kepentingan sosial.
- e) Dan berbagai perjalanan lainnya.

Tujuan – tujuan pergerakan tersebut dapat diklasifikasikan menjadi tujuan perjalanan utama dan tujuan perjalanan pilihan. Tujuan perjalanan utama

yaitu perjalanan dengan tujuan pendidikan dan tempat kerja. Sedangkan tujuan perjalanan pilihan yaitu perjalanan yang sifatnya tidak rutin dilakukan setiap hari, misalnya perjalanan rekreasi (Tamin,2000).

2. Pelaku perjalanan

Kategori pelaku perjalanan memiliki faktor penting dalam penentuan pelaku perjalanan. Tingkat penghasilan, struktur dan besarnya jumlah keluarga, kepemilikan kendaraan, macam pekerjaan dan lokasi tempat pekerjaan kerapatan pemukiman, merupakan faktor sosial – ekonomi yang berpengaruh dalam penentuan pelaku perjalanan (Bruton,1985).

3. Karakteristik perjalanan

a) Waktu perjalanan

Jam sibuk dan tidak sibuk merupakan pengelompokan pergerakan berdasarkan waktu umumnya. Tujuan perjalanan yang sangat bervariasi berpengaruh pada proporsi pergerakan. Perjalanan yang dilakukan pada pukul 07.00 sampai dengan pukul 09.00 merupakan perjalanan yang terjadi saat jam sibuk pagi. Untuk perjalanan yang dilakukan pada pukul 03.00 sampai dengan pukul 05.00 merupakan perjalanan yang terjadi saat jam sibuk sore. Sedangkan perjalanan yang dilakukan pada pukul 10.00 sampai dengan 12.00 merupakan perjalanan yang dilakukan saat jam tidak sibuk (Dictus,1978).

b) Pemilihan kendaraan

Berjalan kaki atau menggunakan kendaraan merupakan hal pertama yang dipilih sebelum pemilihan kendaraan. Pemilihan kendaraan ini berkaitan dengan pemilihan jenis transportasi yang akan digunakan. Jenis transportasi yang akan digunakan yaitu kendaraan pribadi atau kendaraan umum.

c) Biaya perjalanan

Biaya perjalanan yang merupakan fungsi dari alokasi penduduk dan alokasi pusat aktivitas pada sebagian model tidak mempengaruhi moda angkutan yang digunakan, model yang demikian tersebut merupakan model yang *mode unresponse*.

2.4 Hubungan Transportasi dan Penggunaan Lahan

Hubungan antara distribusi spasial tata guna lahan dengan distribusi spasial perjalanan yang terjadi pada suatu wilayah merupakan konsep yang menjelaskan terjadinya perjalanan atau pergerakan. Suatu pergerakan dilakukan dalam memenuhi kegiatan tertentu pada lokasi yang dituju, dan telah ditentukan oleh pola penggunaan lahan pada kawasan tersebut.

Jumlah pergerakan yang telah dibangkitkan oleh suatu wilayah atau kawasan merupakan hal penting dalam penentuan hubungan bangkitan pergerakan (trip generation). Dalam menciptakan perjalanan peran hubungan antara wilayah ruang dan aktivitas manusia sangatlah berpengaruh.

1. Model hubungan penggunaan lahan dan transportasi.

Tingkat aktivitas yang terjadi pada penggunaan lahan di suatu kawasan sangatlah berpengaruh pada jumlah bangkitan perjalanan yang terjadi. Semakin tinggi tingkat aktivitas yang terjadi pada penggunaan lahan di suatu kawasan, maka semakin tinggi tarikan dan bangkitan yang terjadi pada suatu kawasan tersebut.

2. Sistem kegiatan yang berpengaruh pada pola tata guna lahan.

Terciptanya pola keruangan pada suatu wilayah yang diakibatkan oleh pola perilaku perseorangan maupun lembaga merupakan sistem kegiatan yang diartikan secara komprehensif. Penggunaan lahan pada suatu kawasan memiliki penilaian yang berbeda dari setiap perorangan maupun kelompok masyarakat (Hadi Yunus, 2005).

Hubungan antara sistem prasarana transportasi dan sistem tata guna lahan dengan menggunakan persamaan matematik dapat mencerminkan model bangkitan yang akan digunakan. Penggunaan model matematik lebih baik untuk menggambarkan sistem tersebut dikarenakan matematik merupakan bahasa yang lebih baik dibandingkan dengan bahasa verbal. Penjelasan menggunakan model matematik lebih baik jika dibandingkan dengan penjelasan bahasa verbal dikarenakan ketepatan yang didapat dihasilkan dari penggantian kata dengan menggunakan simbol (Black, 1981).

2.5 Analisa Regresi Sederhana

Analisa regresi digunakan untuk mengetahui bisa atau tidaknya variabel yang dapat digunakan dalam meramalkan variabel – variabel lain. Analisa regresi linier berganda merupakan suatu variabel terikat yang bergantung pada satu variabel bebas. Analisa regresi sederhana memiliki model sebagai berikut.

$$Y = a + bX \dots \dots \dots (1)$$

di mana :

Y = variabel terikat

X = variabel bebas

a = konstanta

b = koefisien variabel bebas

2.6 Analisis Regresi Linear Berganda

Pengembangan dari konsep regresi linier sederhana khususnya pada kasus yang memiliki banyak perubahan pada parameter b dan variabel bebas. Konsep analisa regresi linier berganda diperlukan dalam model tarikan dan bangkitan perjalanan yang dipengaruhi oleh perubahan penggunaan lahan di suatu wilayah. Hubungan antara variabel bebas dan variabel terikat dinyatakan dalam persamaan matematik regresi linier berganda.

Tarikan dan bangkitan perjalanan yang digambarkan pada persamaan regresi linier memiliki bentuk persamaan sebagai berikut.

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + \dots + b_nX_n \dots \dots \dots (2)$$

di mana :

Y = variabel terikat

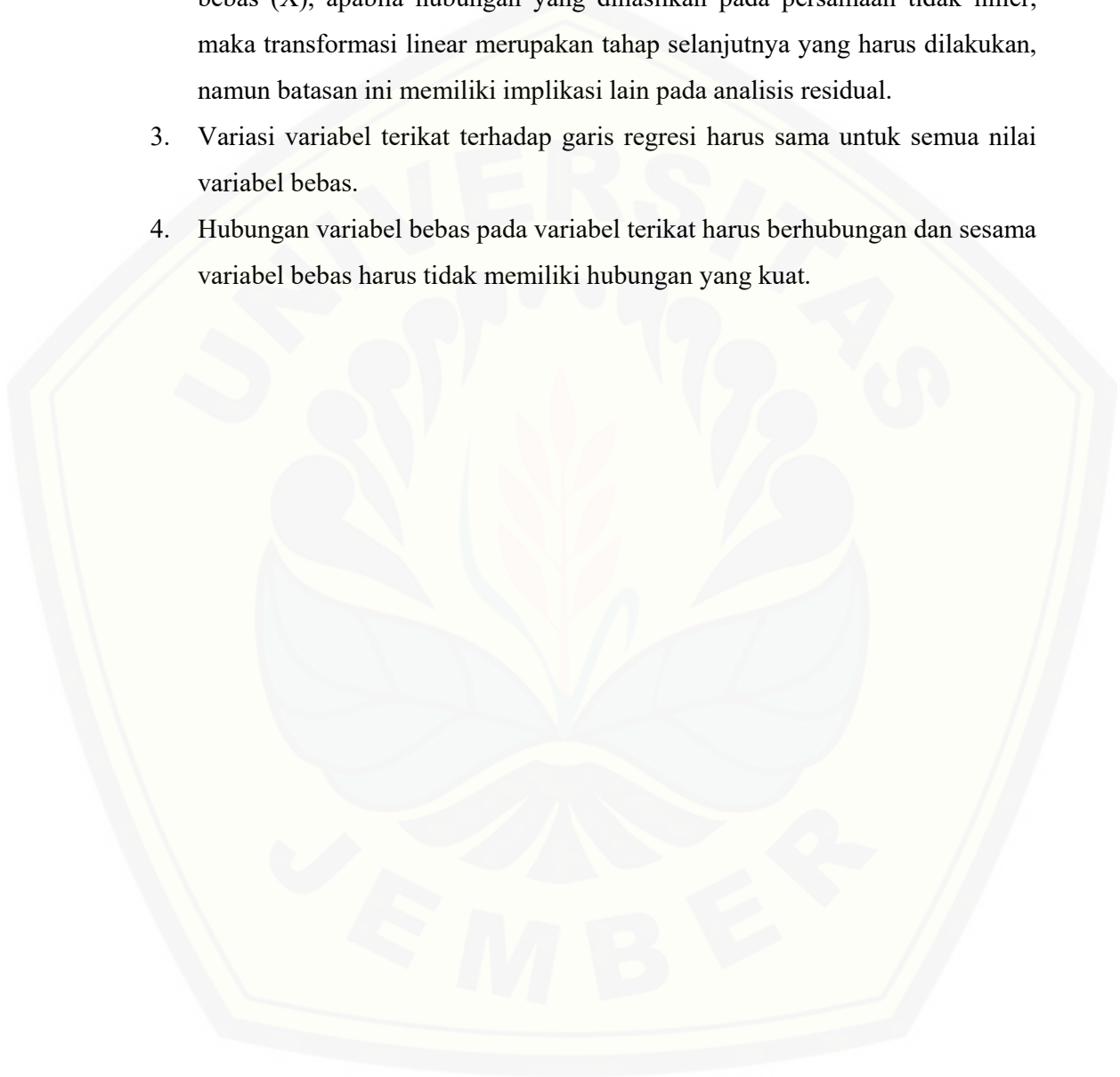
a = konstanta

X₁, X₂, ..., X_n = variabel bebas

b₁, b₂, ..., b_n = koefisien variabel bebas

Analisa regresi linear berganda memiliki beberapa asumsi yang perlu diperhatikan dalam penggunaan model persamaan tersebut. Asumsi – asumsi tersebut dijelaskan sebagai berikut:

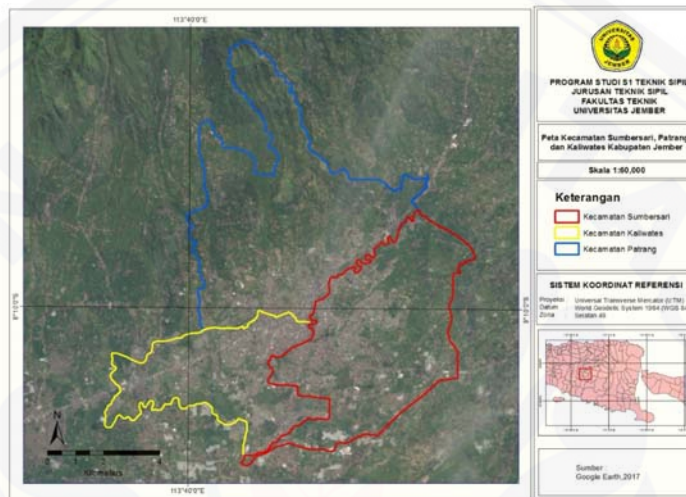
1. Nilai variabel yang dihasilkan dari survei tanpa adanya kesalahan yang berarti.
2. variabel terikat (Y) harus memiliki hubungan yang linier dengan variabel bebas (X), apabila hubungan yang dihasilkan pada persamaan tidak linier, maka transformasi linear merupakan tahap selanjutnya yang harus dilakukan, namun batasan ini memiliki implikasi lain pada analisis residual.
3. Variasi variabel terikat terhadap garis regresi harus sama untuk semua nilai variabel bebas.
4. Hubungan variabel bebas pada variabel terikat harus berhubungan dan sesama variabel bebas harus tidak memiliki hubungan yang kuat.



BAB 3. METODE PENELITIAN

1.1 Lokasi Penelitian

Penelitian ini terletak di daerah perkotaan Kabupaten Jember. Perkotaan Kabupaten Jember terletak pada $8^{\circ} 4'30''$ sampai $8^{\circ} 13'0''$ lintang selatan dan $113^{\circ} 38'30''$ sampai $113^{\circ} 45'30''$ bujur timur yang disajikan pada (Gambar 1.).



Gambar 3.1 Lokasi Daerah Penelitian

1. SMA Negeri 1 Jember

Lokasi SMA Negeri 1 Jember dapat dilihat pada gambar 3.2. Terletak pada Jalan Letjen Panjaitan No.55, Gumuk Kerang, Sumbersari, Kecamatan Sumbersari, Kabupaten Jember, Jawa Timur 68121.



Gambar 3.2 Lokasi SMAN 1 Jember.

2. SMA Negeri 2 Jember

Lokasi penelitian SMA Negeri 2 Jember dapat dilihat pada gambar 3.3. Terletak pada Jalan. Jawa No.16, Tegal Boto Lor, Sumbersari, Kecamatan Sumbersari, Kabupaten Jember, Jawa Timur 68121.



Gambar 3.3 Lokasi SMAN 2 Jember.

3. SMA Negeri 3 Jember

Lokasi penelitian SMA Negeri 3 Jember dapat dilihat pada gambar 3.4. Terletak pada Jalan Jendral Basuki Rachmad No.26, Gumuksari, Tegal Besar, Kecamatan Kaliwates, Kabupaten Jember, Jawa Timur 68132. .



Gambar 3.4 Lokasi SMAN 3 Jember.

4. SMA Negeri 4 Jember

Lokasi penelitian SMA Negeri 4 Jember dapat dilihat pada gambar 3.5. Terletak pada No. 145, Jalan Hayam Wuruk, Sempusari, Kaliwates, Krajan, Sempusari, Jember, Kabupaten Jember, Jawa Timur 68131.



Gambar 3.5 Lokasi SMAN 4 Jember.

5. SMA Negeri 5 Jember

Lokasi penelitian SMA Negeri 5 Jember dapat dilihat pada gambar 3.6. Terletak pada Jalan Semangka No. 4, Baratan, Patrang, Glisat, Baratan, Kecamatan Patrang, Kabupaten Jember, Jawa Timur 68112.



Gambar 3.6 Lokasi SMAN 5 Jember.

1.2 Jenis dan Sumber Data

Berdasarkan sumbernya ada dua jenis data yang dapat digunakan pada penelitian ini yaitu data primer dan sekunder. Data primer merupakan data yang diperoleh dengan cara melakukan pengamatan langsung untuk memberikan data kepada pengumpul data dan data sekunder adalah sumber data yang tidak memberikan data langsung kepada pengumpul data (Sugiyono, 2008).

1. Data primer.

Data kuantitatif digunakan untuk data primer dalam penelitian ini. Pengambilan data primer dalam penelitian ini dengan cara melakukan pengamatan langsung dilapangan. Observasi lapangan dengan cara pengambilan data melalui survei Bangkitan dan Tarikan di tiap sekolah yang ditinjau. Survei dilakukan pada jam masuk dan pulang sekolah. Survei dilakukan tiap 15 menit selama 3 jam.

2. Data sekunder

Data sekunder dalam penelitian ini berupa data karakteristik sekolah yang diambil dari masing – masing sekolah yang ditinjau, yaitu:

- a. Jumlah pelajar dan guru setiap SMA yang ditinjau.
- b. Jenis penggunaan ruang, untuk mengetahui tata guna lahan masing – masing sekolah, luas kelas dan jumlah kelas.

1.3 Variabel Penelitian

Proses perancangan model bangkitan perjalanan ke sekolah menggunakan variabel penelitian yang didapat dari observasi lapangan (Adri, 2014). Variabel – variabel tersebut dijelaskan sebagai berikut :

1. Jumlah pergerakan dari dan ke sekolah (Y)

Jumlah pergerakan yaitu akumulasi moda masuk dan keluar pelajar.

2. Jumlah pelajar (X1)

Jumlah pelajar yaitu jumlah pelajar aktif pada setiap sekolah.

3. Jumlah guru (X2)

Jumlah guru yaitu jumlah guru pada setiap sekolah.

4. Luas sekolah (X3)

Luas sekolah yaitu luas tanah pada setiap sekolah.

5. Jumlah Kelas (X4)

Jumlah kelas yaitu banyaknya kelas pada setiap sekolah.

6. Kapasitas kelas (X5)

Kapasitas kelas yaitu jumlah pelajar yang bisa ditampung dalam satu kelas pada masing – masing sekolah.

7. Luas kelas (X6)

Luas kelas yaitu luas kelas pada setiap sekolah.

Variabel diatas diperbanyak dengan cara diturunkan untuk memperoleh hasil yang lebih akurat.

8. Perbandingan antara jumlah pelajar dengan guru (X7)

9. Perbandingan antara jumlah pelajar dengan luas (X8)

10. Perbandingan antara jumlah pelajar dengan jumlah kelas (X9)

11. Perbandingan antara jumlah pelajar dengan kapasitas kelas (X10)

12. Perbandingan antara jumlah pelajar dengan luas kelas (X11)

13. Perbandingan antara jumlah guru dengan luas sekolah (X12)

14. Perbandingan antara jumlah guru dengan jumlah kelas (X13)

15. Perbandingan antara jumlah guru dengan kapasitas kelas (X14)

16. Perbandingan antara jumlah guru dengan luas kelas (X15)

17. Perbandingan antara luas kelas dengan luas sekolah (X16)

1.4 Analisis Data

Penelitian ini menggunakan metode analisis regresi linier berganda dengan menggunakan perangkat lunak bantu statistik. Dalam pemodelan bangkitan dengan menggunakan perangkat lunak bantu statistik membutuhkan beberapa tahapan uji statistik. Tahapan uji statistik yang dilakukan untuk menghasilkan model bangkitan perjalanan lebih optimal, tahapan tersebut adalah :

1. Uji korelasi

Keeratan hubungan antara variabel bebas dengan variabel bebas dan variabel bebas dengan variabel terikat diuji pada uji korelasi. Tingkat keeratan hubungan antar variabel tersebut dapat dilihat dari nilai koefisien

korelasi. Variabel bebas akan dipilih jika nilai korelasi antar variabel tidak kuat atau $< 0,6$ dan jika nilai korelasi antara variabel bebas dengan variabel terikat $> 0,6$. Dalam suatu pemodelan regresi variabel terikat akan dipilih jika nilai korelasinya kuat atau $> 0,6$ (Ghozali, 2011) .

- a) Hubungan antar variabel ditentukan pada nilai R.
Pada tabel 3.1 menunjukkan Interpretasi nilai R.

Tabel 3.1 Interpretasi nilai R

R	Interpretasi
0	Tidak Berkorelasi
0,011 – 0,200	Sangat rendah
0,211 – 0,400	Rendah
0,411 – 0,600	Cukup rendah
0,611 – 0,800	Cukup
0,811 – 0,999	Tinggi
1	Sangat tinggi

- b) Uji asumsi klasik pada model regresi linier berganda

i. Uji normalitas

Untuk menguji apakah dalam sebuah model regresi variabel dependent, variabel independent atau keduanya mempunyai distribusi normal ataukah tidak. Model regresi yang baik adalah distribusi data atau mendekati normal.

ii. Uji multikolinearitas

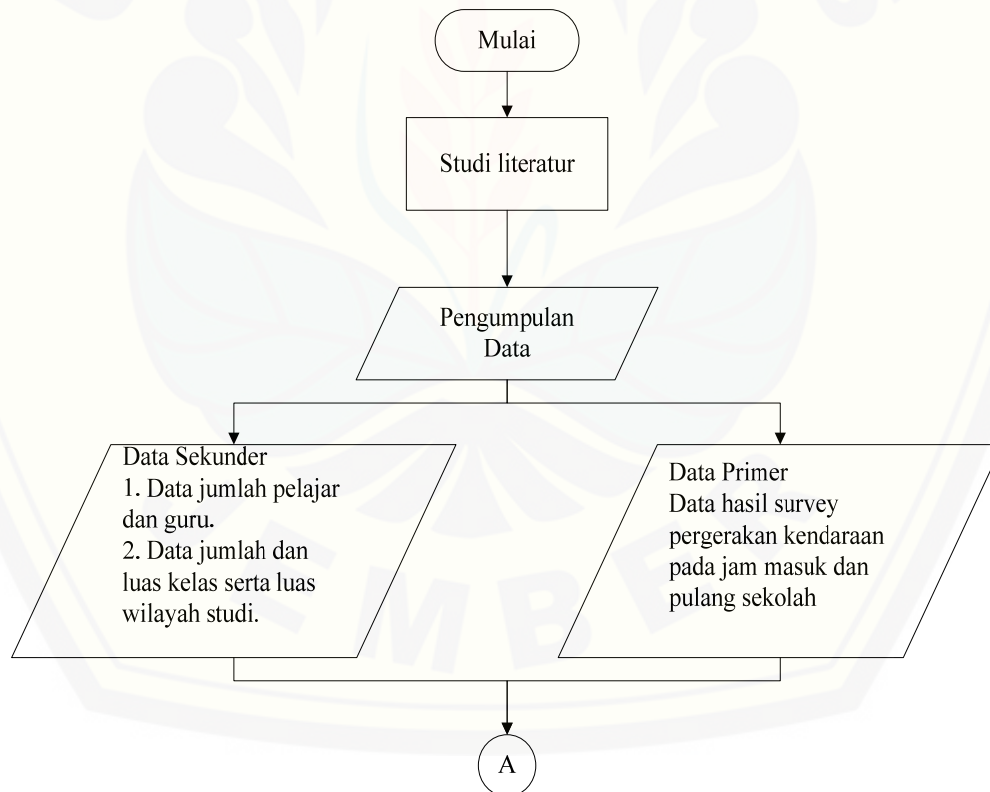
Korelasi antar variabel independen menentukan baik atau tidaknya model regresi yang diuji. Untuk mengetahui baik atau tidaknya model regresi dalam uji multikolinearitas dapat dilihat dari nilai VIF dan *TOLERANCE*. Nilai korelasi antar variabel independen dapat dikatakan baik dan tidak ada gejala multikolinearitas apabila nilai *TOLERANCE* $> 0,100$, serta nilai VIF $< 10,00$.

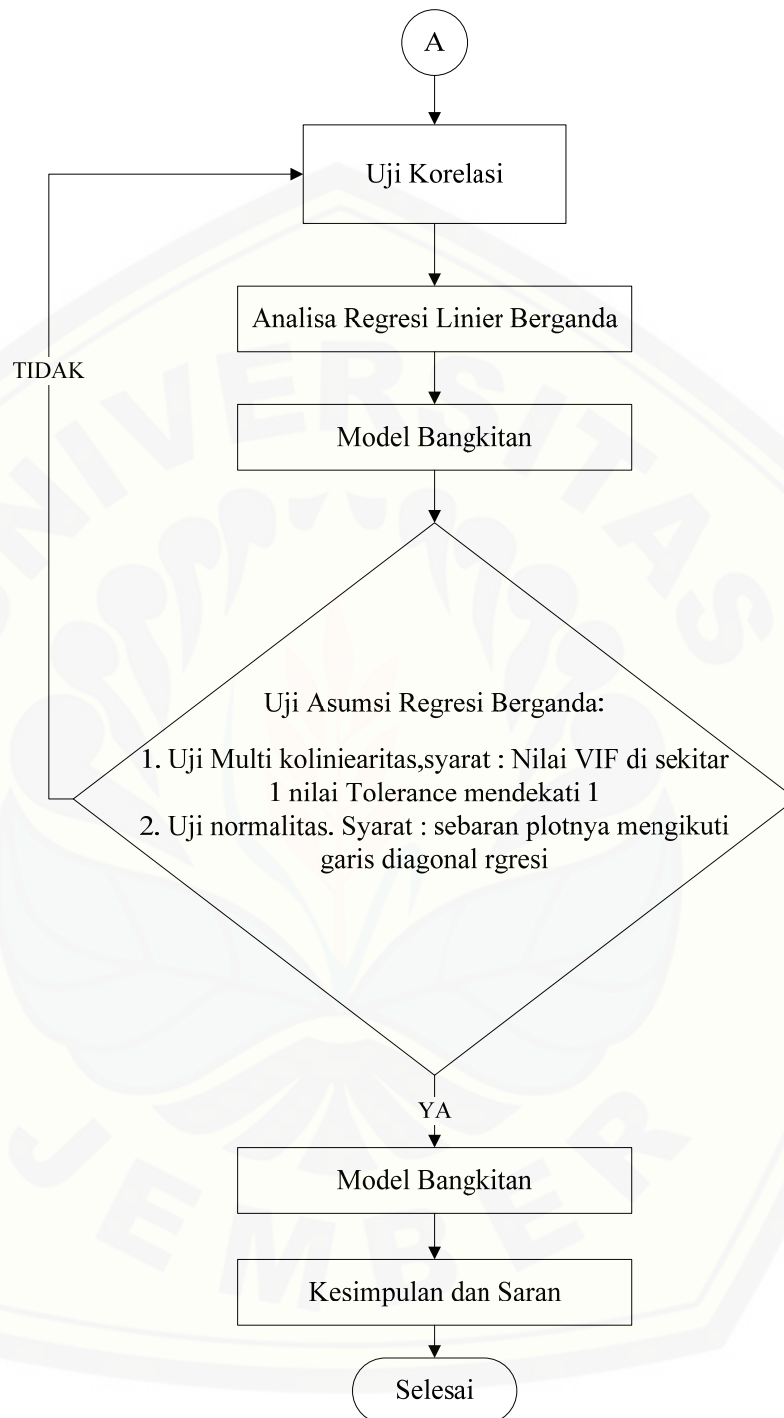
iii. Uji Heteroskedastisitas

Hasil analisis regresi model bangkitan kendaraan motor pribadi menunjukkan gambar *scatterplots* yang akan dijadikan dasar dalam pengambilan keputusan pada uji heteroskedastisitas. Menurut Imam Ghozali (2011), Tidak adanya gejala heteroskedastisitas, apabila pola titik – titik pada gambar *scatterplots* tidak menunjukkan pola yang jelas, dan titik – titik tersebut tersebar diatas dan dibawah angka 0.

1.5 Diagram Alir Penelitian

Adapun diagram alir penelitian disajikan pada gambar 3.7.





Gambar 3.7 Diagram Alir

BAB 5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisa maka dapat diketahui bahwa :

1. Faktor yang mempengaruhi bangkitan dan tarikan kendaraan pada Sekolah Menengah Atas Negeri di Kota Jember (Y) adalah jumlah pelajar (X1), luas kelas (X6), dan Perbandingan jumlah pelajar dengan guru (X7).
2. Model bangkitan kendaraan.
 - a) Model tarikan kendaraan pada Sekolah Menengah Atas Negeri di Kota Jember adalah $Y = (0,194) X1 + (1,059) X6 + (42,676) X7 - 606,109$ dengan nilai R^2 (*R Square*) sebesar 0,945.
 - b) Model bangkitan kendaraan pada Sekolah Menengah Atas Negeri di Kota Jember adalah $Y = (0,234) X1 + (0,699) X6 + (40,566) X7 - 594,67$ dengan nilai R^2 (*R Square*) sebesar 0,933.
 - c) Model tarikan kendaraan motor pribadi pada Sekolah Menengah Atas Negeri di Kota Jember adalah $Y = (0,357) X1 + (6,375) X6 + (23,705) X7 - 403,045$ dengan nilai R^2 (*R Square*) sebesar 0,998.
 - d) Model bangkitan kendaraan motor pribadi pada Sekolah Menengah Atas Negeri di Kota Jember adalah $Y = (0,365) X1 + (7,269) X6 + (8,447) X7 - 313,173$ dengan nilai R^2 (*R Square*) sebesar 1.
 - e) Model tarikan kendaraan mobil pribadi pada Sekolah Menengah Atas Negeri di Kota Jember adalah $Y = (0,068) X1 + (35,041) X7 - 495,523$ dengan nilai R^2 (*R Square*) sebesar 0,999.
 - f) Model bangkitan kendaraan mobil pribadi pada Sekolah Menengah Atas Negeri di Kota Jember adalah $Y = (0,095) X1 + (35,996) X7 - 530,672$ dengan nilai R^2 (*R Square*) sebesar 0,998.

5.2 Saran

Diharapkan adanya penelitian lebih lanjut yang dilakukan pada lembaga pendidikan lainnya baik negeri maupun swasta untuk memperoleh model bangkitan pergerakan lalu lintas pada kawasan pendidikan di kota Jember.



DAFTAR PUSTAKA

- Adri M.R.R, 2014, *Pemodelan Bangkitan Pergerakan Lalu Lintas Mahasiswa pada Zona Pendidikan Akademi Keperawatan di Kota Makassar, Makassar.*
- Black J. A., 1981. *Urban Transport Planing*, London Crom Helm.
- Dictus,1978. *Dalam Bangkitan dan Pola Perjalanan Transportasi Daerah Perumahan Kota Manado. Jurnal Transportasi. Universitas Sam Ratulangi Hal 64.*
- Fivi Z., 2002, *Kajian Model Bangkitan dan Tarikan Perjalanan dengan Metoda Analisa Regresi: Studi Kasus di Wilayah DKI-Jakarta, Prosiding Simposium III Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi, Universitas Indonesia, Jakarta.*
- Ghozali, Imam. 2011. “*Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program SPSS*”. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Hobbs F. D. 1999. *Perencanaan dan Teknik Lalu Lintas*. Gajah Mada University Press.
- Hadi Sabari Yunus. 2005. *Struktur Tata Ruang Kota*, Penerbit Pustaka Pelajar Yogyakarta
- Ortuzar, J.D. dan Willumsen, L.G., 1994, *Modelling Transport, John Willey & Sons, London.*
- Rahmadani, F., 2015, *Analisa Pemodelan Bangkitan Pergerakan Pada Tata Guna Lahan SMP di Kota Padang, The 18 th FSTPT International Symposium, STTD, Lampung, 2015*
- Santoso, S., 2000, *Buku Latihan SPSS Statistik Parametrik, Penerbit PT Elex Media Komputindo, Kelompok Gramedia, Jakarta.*
- Sugiyono, 2008, *Statistik untuk Penelitian, Penerbit CV Alfabeta, Bandung.*
- Tamin, O.Z., 1997, *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi, Penerbit ITB, Bandung.*
- Tamin Z. Ofyar (2000), *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi, Edisi kedua, ITB Bandung Kumalawati,*



Lampiran – 01

DATA SURVEI

JUMLAH KENDARAAN

HARI SENIN
 TANGGAL 09-Sep
 SMA 1
 ALAMAT

WAKTU	MODA PENGANTAR					JUMLAH
	MOBIL	MOTOR	BECAK	ANGKOT	SEPEDA	
5.30-5.45	0	14	0	0	0	
5.45-6.00	4	37	0	1	1	
6.00-6.15	20	176	0	1	5	
6.15-6.30	42	365	1	1	2	
6.30-6.45	17	137	0	0	1	
6.45-7.00	1	9	0	0	0	
7.00-7.15	0	0	0	0	0	
7.15-7.30	0	0	0	0	0	
JUMLAH	84	738	1	3	9	835

WAKTU	MODA PENJEMPUT					JUMLAH
	MOBIL	MOTOR	BECAK	ANGKOT	SEPEDA	
15.00-15.15	1	3	0	0	1	
15.15-15.30	19	178	0	3	4	
15.30-15.45	23	217	0	1	0	
15.45-16.00	21	128	0	0	0	
16.00-16.15	2	67	0	0	0	
16.15-16.30	0	14	1	0	0	
16.30-16.45	0	5	0	0	0	
16.45-17.00	5	2	0	0	0	
17.00-17.15	3	68	0	0	3	
17.15-17.30	1	27	0	0	0	
JUMLAH	75	709	1	4	8	797

HARI SENIN
TANGGAL 02-Sep
SMA 2
ALAMAT

WAKTU	MODA PENGANTAR					JUMLAH
	MOBIL	MOTOR	BECAK	ANGKOT	SEPEDA	
5.45-6.00	0	3	0	0	0	
6.00-6.15	13	34	0	0	2	
6.15-6.30	33	82	0	1	3	
6.30-6.45	35	284	1	5	5	
6.45-7.00	0	391	0	3	0	
7.00-7.15	0	6	0	0	0	
7.15-7.30	0	0	0	0	0	
7.30-7.45	0	0	0	0	0	
JUMLAH	81	800	1	9	10	901

WAKTU	MODA PENJEMPUT					JUMLAH
	MOBIL	MOTOR	BECAK	ANGKOT	SEPEDA	
15.00-15.15	0	0	0	0	0	
15.15-15.30	2	2	0	0	0	
15.30-15.45	14	274	0	0	1	
15.45-16.00	29	218	0	2	4	
16.00-16.15	15	123	0	3	0	
16.15-16.30	10	54	0	2	0	
16.30-16.45	1	14	0	2	0	
16.45-17.00	0	9	0	0	0	
17.00-17.15	5	52	0	0	3	
17.15-17.30	3	14	0	0	2	
JUMLAH	79	760	0	9	10	858

HARI SENIN
TANGGAL 02-Sep
SMA 3
ALAMAT

WAKTU	MODA PENGANTAR					JUMLAH
	MOBIL	MOTOR	BECAK	ANGKOT	SEPEDA	
5.45-6.00	0	3	0	0	0	
6.00-6.15	0	19	0	0	2	
6.15-6.30	2	125	0	0	2	
6.30-6.45	7	312	0	0	5	
6.45-7.00	10	239	0	0	0	
7.00-7.15	0	3	0	0	0	
7.15-7.30	0	0	0	0	0	
7.30-7.45	0	0	0	0	0	
JUMLAH	19	701	0	0	9	729

WAKTU	MODA PENJEMPUT					JUMLAH
	MOBIL	MOTOR	BECAK	ANGKOT	SEPEDA	
15.00-15.15	0	0	0	0	0	
15.15-15.30	0	2	0	0	0	
15.30-15.45	10	359	0	0	8	
15.45-16.00	5	174	0	0	1	
16.00-16.15	4	36	0	0	0	
16.15-16.30	5	6	0	0	0	
16.30-16.45	0	17	0	0	0	
16.45-17.00	0	2	0	0	0	
17.00-17.15	0	22	0	0	0	
17.15-17.30	0	24	0	0	0	
JUMLAH	24	642	0	0	9	675

HARI SENIN
TANGGAL 09-Sep
SMA 4
ALAMAT

WAKTU	MODA PENGANTAR					JUMLAH
	MOBIL	MOTOR	BECAK	ANGKOT	SEPEDA	
5.45-6.00	0	28	0	0	0	
6.00-6.15	19	302	1	10	5	
6.15-6.30	23	386	0	10	7	
6.30-6.45	3	7	0	1	0	
6.45-7.00	0	0	0	0	0	
7.00-7.15	0	0	0	0	0	
7.15-7.30	0	0	0	0	0	
7.30-7.45	0	0	0	0	0	
JUMLAH	45	723	1	21	12	802

WAKTU	MODA PENJEMPUT					JUMLAH
	MOBIL	MOTOR	BECAK	ANGKOT	SEPEDA	
15.00-15.15	0	0	0	0	0	
15.15-15.30	32	284	0	16	5	
15.30-15.45	17	162	0	12	3	
15.45-16.00	5	94	0	4	0	
16.00-16.15	0	16	0	0	0	
16.15-16.30	0	9	0	0	0	
16.30-16.45	0	6	0	0	0	
16.45-17.00	0	4	0	0	0	
17.00-17.15	4	56	0	0	4	
17.15-17.30	1	27	0	0	0	
JUMLAH	59	658	0	32	12	761

HARI SENIN
TANGGAL 02-Sep
SMA 5
ALAMAT

WAKTU	MODA PENGANTAR					JUMLAH
	MOBIL	MOTOR	BECAK	ANGKOT	SEPEDA	
5.45-6.00	0	6	0	0	0	
6.00-6.15	2	48	0	0	0	
6.15-6.30	9	198	0	0	1	
6.30-6.45	3	342	0	0	1	
6.45-7.00	0	26	0	0	0	
7.00-7.15	0	1	0	0	0	
7.15-7.30	0	0	0	0	0	
7.30-7.45	0	0	0	0	0	
JUMLAH	14	621	0	0	2	637

WAKTU	MODA PENJEMPUT					JUMLAH
	MOBIL	MOTOR	BECAK	ANGKOT	SEPEDA	
15.00-15.15	0	0	0	0	0	
15.15-15.30	0	0	0	0	0	
15.30-15.45	0	296	0	0	0	
15.45-16.00	6	102	0	0	0	
16.00-16.15	0	41	0	0	2	
16.15-16.30	0	29	0	0	0	
16.30-16.45	2	6	0	0	0	
16.45-17.00	0	3	0	0	0	
17.00-17.15	0	59	0	0	0	
17.15-17.30	0	26	0	0	0	
JUMLAH	8	562	0	0	2	572

HARI RABU
TANGGAL 11-Sep
SMA 1
ALAMAT

WAKTU	MODA PENGANTAR					JUMLAH
	MOBIL	MOTOR	BECAK	ANGKOT	SEPEDA	
5.30-5.45	0	14	0	0	0	
5.45-6.00	5	56	0	1	1	
6.00-6.15	19	197	0	1	3	
6.15-6.30	34	281	1	1	4	
6.30-6.45	16	197	0	0	1	
6.45-7.00	1	8	0	0	0	
7.00-7.15	0	0	0	0	0	
7.15-7.30	0	0	0	0	0	
JUMLAH	75	753	1	3	9	841

WAKTU	MODA PENJEMPUT					JUMLAH
	MOBIL	MOTOR	BECAK	ANGKOT	SEPEDA	
15.00-15.15	1	3	0	0	0	
15.15-15.30	33	233	0	2	3	
15.30-15.45	18	102	0	2	2	
15.45-16.00	9	149	0	0	0	
16.00-16.15	2	76	1	0	0	
16.15-16.30	0	9	0	0	0	
16.30-16.45	0	5	0	0	0	
16.45-17.00	5	2	0	0	0	
17.00-17.15	11	73	0	0	3	
17.15-17.30	3	14	0	0	1	
JUMLAH	82	666	1	4	9	762

HARI RABU
 TANGGAL 04-Sep
 SMA 2
 ALAMAT

WAKTU	MODA PENGANTAR					JUMLAH
	MOBIL	MOTOR	BECAK	ANGKOT	SEPEDA	
5.45-6.00	0	3	0	0	0	
6.00-6.15	13	34	0	0	2	
6.15-6.30	33	84	0	2	3	
6.30-6.45	26	356	1	4	5	
6.45-7.00	0	342	0	1	0	
7.00-7.15	0	6	0	0	0	
7.15-7.30	0	0	0	0	0	
7.30-7.45	0	0	0	0	0	
JUMLAH	72	825	1	7	10	915

WAKTU	MODA PENJEMPUT					JUMLAH
	MOBIL	MOTOR	BECAK	ANGKOT	SEPEDA	
15.00-15.15	0	0	0	0	0	
15.15-15.30	2	2	0	0	0	
15.30-15.45	16	371	0	0	3	
15.45-16.00	31	104	0	2	2	
16.00-16.15	18	94	0	3	0	
16.15-16.30	14	49	0	2	0	
16.30-16.45	2	21	0	2	0	
16.45-17.00	0	5	0	0	0	
17.00-17.15	6	89	0	0	3	
17.15-17.30	2	31	0	0	2	
JUMLAH	91	766	0	9	10	876

HARI RABU
 TANGGAL 04-Sep
 SMA 3
 ALAMAT

WAKTU	MODA PENGANTAR					JUMLAH
	MOBIL	MOTOR	BECAK	ANGKOT	SEPEDA	
5.45-6.00	0	3	0	0	0	
6.00-6.15	0	19	0	0	2	
6.15-6.30	5	150	0	0	2	
6.30-6.45	10	267	0	0	5	
6.45-7.00	3	261	0	0	0	
7.00-7.15	0	3	0	0	0	
7.15-7.30	0	0	0	0	0	
7.30-7.45	0	0	0	0	0	
JUMLAH	18	703	0	0	9	730

WAKTU	MODA PENJEMPUT					JUMLAH
	MOBIL	MOTOR	BECAK	ANGKOT	SEPEDA	
15.00-15.15	0	0	0	0	0	
15.15-15.30	0	2	0	0	0	
15.30-15.45	10	347	0	0	8	
15.45-16.00	3	208	0	0	1	
16.00-16.15	3	28	0	0	0	
16.15-16.30	6	6	0	0	0	
16.30-16.45	0	17	0	0	0	
16.45-17.00	0	2	0	0	0	
17.00-17.15	0	43	0	0	0	
17.15-17.30	0	32	0	0	0	
JUMLAH	22	685	0	0	9	716

HARI RABU
 TANGGAL 11-Sep
 SMA 4
 ALAMAT

WAKTU	MODA PENGANTAR					JUMLAH
	MOBIL	MOTOR	BECAK	ANGKOT	SEPEDA	
5.30-5.45	0	10	0	1	0	
5.45-6.00	2	48	0	4	1	
6.00-6.15	24	198	0	14	5	
6.15-6.30	25	478	0	13	8	
6.30-6.45	1	12	0	0	0	
6.45-7.00	0	0	0	0	0	
7.00-7.15	0	0	0	0	0	
7.15-7.30	0	0	0	0	0	
JUMLAH	52	746	0	32	14	844

WAKTU	MODA PENJEMPUT					JUMLAH
	MOBIL	MOTOR	BECAK	ANGKOT	SEPEDA	
15.00-15.15	0	0	0	0	0	
15.15-15.30	19	279	0	8	4	
15.30-15.45	18	157	0	15	3	
15.45-16.00	5	87	0	4	1	
16.00-16.15	0	54	0	0	0	
16.15-16.30	0	9	0	0	0	
16.30-16.45	0	6	0	0	0	
16.45-17.00	0	4	0	0	0	
17.00-17.15	8	73	0	5	4	
17.15-17.30	4	34	0	2	2	
JUMLAH	54	703	0	34	14	805

HARI RABU
 TANGGAL 04-Sep
 SMA 5
 ALAMAT

WAKTU	MODA PENGANTAR					JUMLAH
	MOBIL	MOTOR	BECAK	ANGKOT	SEPEDA	
5.45-6.00	0	3	0	0	0	
6.00-6.15	4	54	0	0	0	
6.15-6.30	7	164	0	0	1	
6.30-6.45	4	289	0	0	2	
6.45-7.00	0	123	0	0	0	
7.00-7.15	0	5	0	0	0	
7.15-7.30	0	0	0	0	0	
7.30-7.45	0	0	0	0	0	
JUMLAH	15	638	0	0	3	656

WAKTU	MODA PENJEMPUT					JUMLAH
	MOBIL	MOTOR	BECAK	ANGKOT	SEPEDA	
15.00-15.15	0	0	0	0	0	
15.15-15.30	0	0	0	0	0	
15.30-15.45	3	249	0	0	0	
15.45-16.00	6	186	0	0	0	
16.00-16.15	0	53	0	0	2	
16.15-16.30	0	19	0	0	0	
16.30-16.45	2	6	0	0	0	
16.45-17.00	0	3	0	0	0	
17.00-17.15	0	79	0	0	0	
17.15-17.30	0	26	0	0	0	
JUMLAH	11	621	0	0	2	634

HARI JUMAT
 TANGGAL 13-Sep
 SMA 1
 ALAMAT

WAKTU	MODA PENGANTAR					JUMLAH
	MOBIL	MOTOR	BECAK	ANGKOT	SEPEDA	
5.30-5.45	0	7	0	0	0	
5.45-6.00	2	33	0	0	0	
6.00-6.15	14	158	0	1	1	
6.15-6.30	42	387	1	1	4	
6.30-6.45	17	144	0	0	1	
6.45-7.00	2	17	0	0	2	
7.00-7.15	0	0	0	0	0	
7.15-7.30	0	0	0	0	0	
JUMLAH	77	746	1	2	8	834

WAKTU	MODA PENJEMPUT					JUMLAH
	MOBIL	MOTOR	BECAK	ANGKOT	SEPEDA	
14.15-14.30	1	2	0	0	0	
14.30-14.45	18	168	2	1	2	
14.45-15.00	41	253	0	1	1	
15.00-15.15	29	211	0	1	4	
15.15-15.30	8	50	0	0	1	
15.30-15.45	0	4	0	0	0	
15.45-16.00	0	0	0	0	0	
16.00-16.15	0	0	0	0	0	
16.15-16.30	0	0	0	0	0	
16.30-16.45	0	0	0	0	0	
16.45-17.00	0	0	0	0	0	
17.00-17.15	0	0	0	0	0	
17.15-17.30	0	0	0	0	0	
JUMLAH	97	688	2	3	8	798

HARI JUMAT
 TANGGAL 20-Sep
 SMA 2
 ALAMAT

WAKTU	MODA PENGANTAR					JUMLAH
	MOBIL	MOTOR	BECAK	ANGKOT	SEPEDA	
5.30-5.45	0	2	0	0	0	
5.45-6.00	2	7	0	0	0	
6.00-6.15	9	52	0	2	1	
6.15-6.30	13	172	1	3	2	
6.30-6.45	29	314	0	1	1	
6.45-7.00	8	281	0	3	3	
7.00-7.15	0	17	0	0	0	
7.15-7.30	0	0	0	0	0	
JUMLAH	61	845	1	9	7	923

WAKTU	MODA PENJEMPUT					JUMLAH
	MOBIL	MOTOR	BECAK	ANGKOT	SEPEDA	
12.30-12.45	3	57	0	2	0	
12.45-13.00	2	29	0	0	0	
13.00-13.15	10	73	0	1	0	
13.15-13.30	13	101	0	2	0	
13.30-13.45	2	40	0	0	0	
13.45-14.00	0	50	0	0	2	
14.00-14.15	16	136	0	1	1	
14.15-14.30	2	69	1	0	0	
14.30-14.45	0	16	0	0	0	
14.45-15.00	0	13	0	0	0	
15.00-15.15	0	6	0	0	0	
15.15-15.30	0	4	0	0	0	
15.30-15.45	14	138	0	2	2	
15.45-16.00	3	78	0	0	2	
JUMLAH	65	810	1	8	7	891

HARI JUMAT
 TANGGAL 06-Sep
 SMA 3
 ALAMAT

WAKTU	MODA PENGANTAR					JUMLAH
	MOBIL	MOTOR	BECAK	ANGKOT	SEPEDA	
5.30-5.45	0	2	0	0	0	
5.45-6.00	2	7	0	0	0	
6.00-6.15	5	24	0	0	1	
6.15-6.30	5	111	0	0	2	
6.30-6.45	6	311	0	0	4	
6.45-7.00	4	247	1	0	1	
7.00-7.15	0	3	0	0	0	
7.15-7.30	0	0	0	0	0	
JUMLAH	22	705	1	0	8	736

WAKTU	MODA PENJEMPUT					JUMLAH
	MOBIL	MOTOR	BECAK	ANGKOT	SEPEDA	
14.00-14.15	0	283	0	0	3	
14.15-14.30	1	134	0	0	1	
14.30-14.45	1	33	0	0	0	
14.45-15.00	4	12	0	0	0	
15.00-15.15	5	8	0	0	0	
15.15-15.30	0	25	0	0	1	
15.30-15.45	0	4	0	0	0	
15.45-16.00	0	1	0	0	0	
16.00-16.15	0	2	0	0	0	
16.15-16.30	0	1	0	0	0	
16.30-16.45	0	2	0	0	0	
16.45-17.00	14	144	0	0	3	
17.00-17.15	0	35	0	0	0	
JUMLAH	25	684	0	0	8	717

HARI JUMAT
 TANGGAL 13-Sep
 SMA 4
 ALAMAT

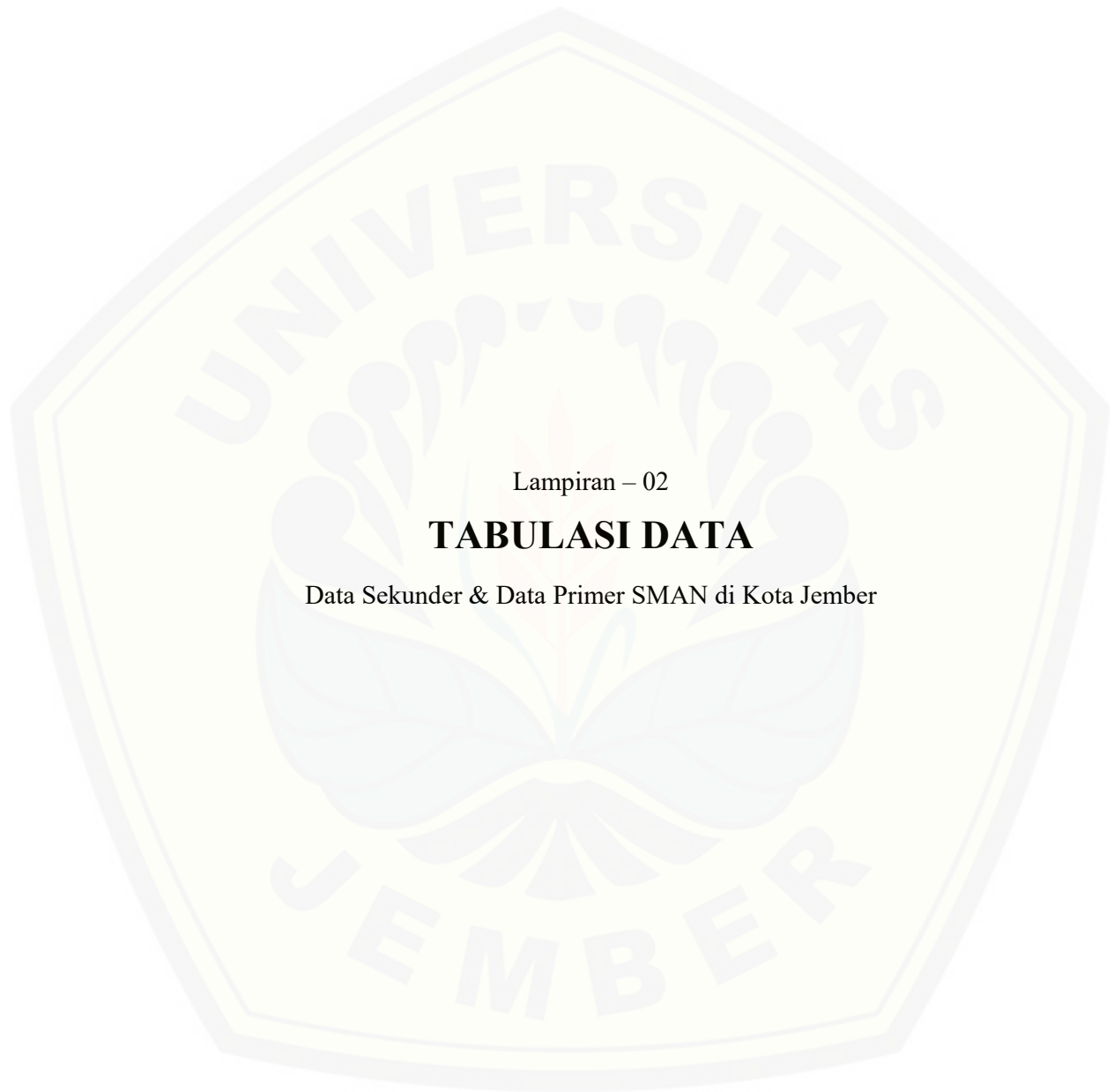
WAKTU	MODA PENGANTAR					JUMLAH
	MOBIL	MOTOR	BECAK	ANGKOT	SEPEDA	
5.45-6.00	0	13	0	0	0	
6.00-6.15	22	324	1	10	5	
6.15-6.30	29	372	0	10	7	
6.30-6.45	3	7	0	1	0	
6.45-7.00	0	0	0	0	0	
7.00-7.15	0	0	0	0	0	
7.15-7.30	0	0	0	0	0	
7.30-7.45	0	0	0	0	0	
JUMLAH	54	716	1	21	12	804

WAKTU	MODA PENJEMPUT					JUMLAH
	MOBIL	MOTOR	BECAK	ANGKOT	SEPEDA	
14.00-14.15	13	254	0	7	0	
14.15-14.30	18	133	1	8	1	
14.30-14.45	3	34	1	2	0	
14.45-15.00	1	23	0	0	0	
15.00-15.15	0	6	0	0	0	
15.15-15.30	0	2	0	0	0	
15.30-15.45	0	96	0	0	0	
15.45-16.00	0	64	0	0	0	
16.00-16.15	0	31	0	0	0	
16.15-16.30	15	12	0	5	6	
16.30-16.45	3	4	0	1	1	
16.45-17.00	1	12	0	0	1	
17.00-17.15	2	4	0	0	0	
JUMLAH	56	675	2	23	9	765

HARI JUMAT
 TANGGAL 06-Sep
 SMA 5
 ALAMAT

WAKTU	MODA PENGANTAR					JUMLAH
	MOBIL	MOTOR	BECAK	ANGKOT	SEPEDA	
5.45-6.00	0	0	0	0	0	
6.00-6.15	0	13	0	0	0	
6.15-6.30	4	105	0	0	0	
6.30-6.45	11	247	0	0	2	
6.45-7.00	1	265	0	0	0	
7.00-7.15	0	1	0	0	0	
7.15-7.30	0	0	0	0	0	
7.30-7.45	0	0	0	0	0	
JUMLAH	16	631	0	0	2	649

WAKTU	MODA PENJEMPUT					JUMLAH
	MOBIL	MOTOR	BECAK	ANGKOT	SEPEDA	
14.00-14.15	9	236	0	0	0	
14.15-14.30	4	112	0	0	0	
14.30-14.45	0	14	0	0	0	
14.45-15.00	0	5	0	0	0	
15.00-15.15	0	1	0	0	0	
15.15-15.30	0	3	0	0	0	
15.30-15.45	2	145	0	0	1	
15.45-16.00	3	71	0	0	1	
16.00-16.15	0	0	0	0	0	
16.15-16.30	0	0	0	0	0	
16.30-16.45	0	0	0	0	0	
16.45-17.00	0	0	0	0	0	
17.00-17.15	0	0	0	0	0	
JUMLAH	18	587	0	0	2	607



Lampiran – 02

TABULASI DATA

Data Sekunder & Data Primer SMAN di Kota Jember

TABULASI DATA BANGKITAN MODA PENGANTAR DAN PENJEMPUT SEKOLAH MENENGAH ATAS NEGERI JEMBER

Y1	Y2	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	X11	X12	X13	X14	X15	X16
836,667	785,667	974	67	7430	30	36	72,	14,5	0,131	32,467	27,056	13,528	0,009	2,233	1,861	0,931	0,010
913,000	875,000	1071	76	10996	30	36	80	14,1	0,097	35,700	29,750	13,388	0,007	2,533	2,111	0,950	0,007
731,667	702,667	965	75	12646	28	36	72	12,9	0,076	34,464	26,806	13,403	0,006	2,679	2,083	1,042	0,006
816,667	777,000	959	70	9720	27	36	72	13	0,099	35,519	26,639	13,319	0,007	2,593	1,944	0,972	0,007
647,333	604,333	736	56	6000	21	36	72	13,1	0,123	35,048	20,444	10,222	0,009	2,667	1,556	0,778	0,012

Y1 = jumlah kendaraan pengantar.

Y2 = jumlah kendaraan penjemput.

X1 = jumlah pelajar aktif pada setiap sekolah.

X2 = jumlah guru pada setiap sekolah.

X3 = luas tanah pada setiap sekolah.

X4 = banyaknya kelas pada setiap sekolah.

X5 = jumlah pelajar yang dapat ditampung dalam satu kelas.

X6 = luas rata – rata dari kelas pada setiap sekolah.

X7 = Perbandingan jumlah pelajar dengan guru.

X8 = Perbandingan jumlah pelajar dengan luas.

X9 = Perbandingan jumlah pelajar dengan jumlah kelas.

X10 = Perbandingan jumlah pelajar dengan kapasitas kelas.

X11 = Perbandingan jumlah pelajar dengan luas kelas.

X12 = Perbandingan jumlah guru dengan luas sekolah.

X13 = Perbandingan jumlah guru dengan jumlah kelas.

X14 = Perbandingan jumlah guru dengan kapasitas kelas.

X15 = Perbandingan jumlah guru dengan luas kelas.

X16 = Perbandingan luas kelas dengan luas sekolah.

Lampiran – 02

ANALISA KORELASI

Data Bangkitan Kendaraan Pengantar Sekolah Menengah Atas Negeri Jember

Correlations

	X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	X11	X12	X13	X14	X15	X16	Y1	
X1	Pearson Correlation	1	.925*	.699	.954*	.197	.589	.514	.658	-.009	1.000**	.926*	-.622	-.364	.925*	.777	-.761	.828
	Sig. (2-tailed)		.025	.189	.012	.750	.296	.375	.228	.988	.000	.024	.262	.547	.025	.122	.135	.084
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X2	Pearson Correlation	.925*	1	.919*	.833	.482	.500	.150	.791	.150	.925*	.877	-.869	-.033	1.000**	.907*	-.941*	.569
	Sig. (2-tailed)	.025		.027	.080	.412	.391	.810	.111	.810	.025	.051	.056	.958	.000	.033	.017	.317
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X3	Pearson Correlation	.699	.919*	1	.570	.701	.342	-.253	.812	.308	.699	.680	-.988**	.324	.919*	.891*	-.976**	.213
	Sig. (2-tailed)	.189	.027		.316	.187	.573	.682	.095	.614	.189	.206	.002	.595	.027	.043	.005	.731
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X4	Pearson Correlation	.954*	.833	.570	1	.093	.423	.618	.425	-.308	.954*	.948*	-.464	-.581	.833	.753	-.654	.810
	Sig. (2-tailed)	.012	.080	.316		.881	.478	.267	.476	.614	.012	.014	.431	.305	.080	.142	.231	.097
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X5	Pearson Correlation	.197	.482	.701	.093	1	.343	-.586	.345	.294	.197	.077	-.678	.553	.482	.387	-.534	-.328
	Sig. (2-tailed)	.750	.412	.187	.881		.572	.299	.569	.631	.750	.902	.208	.334	.412	.520	.354	.589
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X6	Pearson Correlation	.589	.500	.342	.423	.343	1	.348	.484	.454	.589	.241	-.296	-.023	.500	.090	-.259	.564
	Sig. (2-tailed)	.296	.391	.573	.478	.572		.566	.408	.442	.296	.696	.629	.970	.391	.886	.674	.322
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X7	Pearson Correlation	.514	.150	-.253	.618	-.586	.348	1	-.098	-.418	.514	.455	.343	-.900*	.150	.003	.133	.859
	Sig. (2-tailed)	.375	.810	.682	.267	.299	.566		.875	.484	.375	.441	.572	.038	.810	.996	.831	.062
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X8	Pearson Correlation	.658	.791	.812	.425	.345	.484	-.098	1	.672	.658	.564	-.858	.390	.791	.675	-.830	.422
	Sig. (2-tailed)	.228	.111	.095	.476	.569	.408	.875		.215	.228	.322	.063	.517	.111	.211	.082	.479
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X9	Pearson Correlation	-.009	.150	.308	-.308	.294	.454	-.418	.672	1	-.009	-.223	-.418	.772	.150	-.048	-.228	-.064
	Sig. (2-tailed)	.988	.810	.614	.614	.631	.442	.484	.215		.988	.719	.484	.126	.810	.938	.712	.919
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X10	Pearson Correlation	1.000**	.925*	.699	.954*	.197	.589	.514	.658	-.009	1	.926*	-.622	-.364	.925*	.777	-.761	.828
	Sig. (2-tailed)	.000	.025	.189	.012	.750	.296	.375	.228	.988		.024	.262	.547	.025	.122	.135	.084
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X11	Pearson Correlation	.926*	.877	.680	.948*	.077	.241	.455	.564	-.223	.926*	1	-.609	-.427	.877	.892*	-.794	.731
	Sig. (2-tailed)	.024	.051	.206	.014	.902	.696	.441	.322	.719	.024		.275	.474	.051	.042	.109	.160
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X12	Pearson Correlation	-.622	-.869	-.988**	-.464	-.678	-.296	.343	-.858	-.418	-.622	-.609	1	-.440	-.869	-.856	.964**	-.149
	Sig. (2-tailed)	.262	.056	.002	.431	.208	.629	.572	.063	.484	.262	.275		.459	.056	.064	.008	.811
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X13	Pearson Correlation	-.364	-.033	.324	-.581	.553	-.023	-.900*	.390	.772	-.364	-.427	-.440	1	-.033	-.027	-.201	-.632
	Sig. (2-tailed)	.547	.958	.595	.305	.334	.970	.038	.517	.126	.547	.474	.459		.958	.966	.746	.253
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X14	Pearson Correlation	.925*	1.000**	.919*	.833	.482	.500	.150	.791	.150	.925*	.877	-.869	-.033	1	.907*	-.941*	.569
	Sig. (2-tailed)	.025	.000	.027	.080	.412	.391	.810	.111	.810	.025	.051	.056	.958		.033	.017	.317
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X15	Pearson Correlation	.777	.907*	.891*	.753	.387	.090	.003	.675	-.048	.777	.892*	-.856	-.027	.907*	1	-.957*	.381
	Sig. (2-tailed)	.122	.033	.043	.142	.520	.886	.996	.211	.938	.122	.042	.064	.966	.033		.011	.527
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X16	Pearson Correlation	-.761	-.941*	-.976**	-.654	-.534	-.259	.133	-.830	-.228	-.761	-.794	.964**	-.201	-.941*	-.957*	1	-.330
	Sig. (2-tailed)	.135	.017	.005	.231	.354	.674	.831	.082	.712	.135	.109	.008	.746	.017	.011		.587
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Y1	Pearson Correlation	.828	.569	.213	.810	-.328	.564	.859	.422	-.064	.828	.731	-.149	-.632	.569	.381	-.330	1
	Sig. (2-tailed)	.084	.317	.731	.097	.589	.322	.062	.479	.919	.084	.160	.811	.253	.317	.527	.587	
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Lampiran – 08

**ANALISA REGRESI
LINIER BERGANDA**

Data Tarikan Kendaraan Sekolah Menengah Atas Negeri Jember

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	X7, X6, X1 ^b	.	Enter

a. Dependent Variable: Y2

b. All requested variables entered.

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.972 ^a	.945	.778	23.39669	2.531

a. Predictors: (Constant), X7, X6, X1

b. Dependent Variable: Y1

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	9331.188	3	3110.396	5.682	.297 ^b
	Residual	547.405	1	547.405		
	Total	9878.593	4			

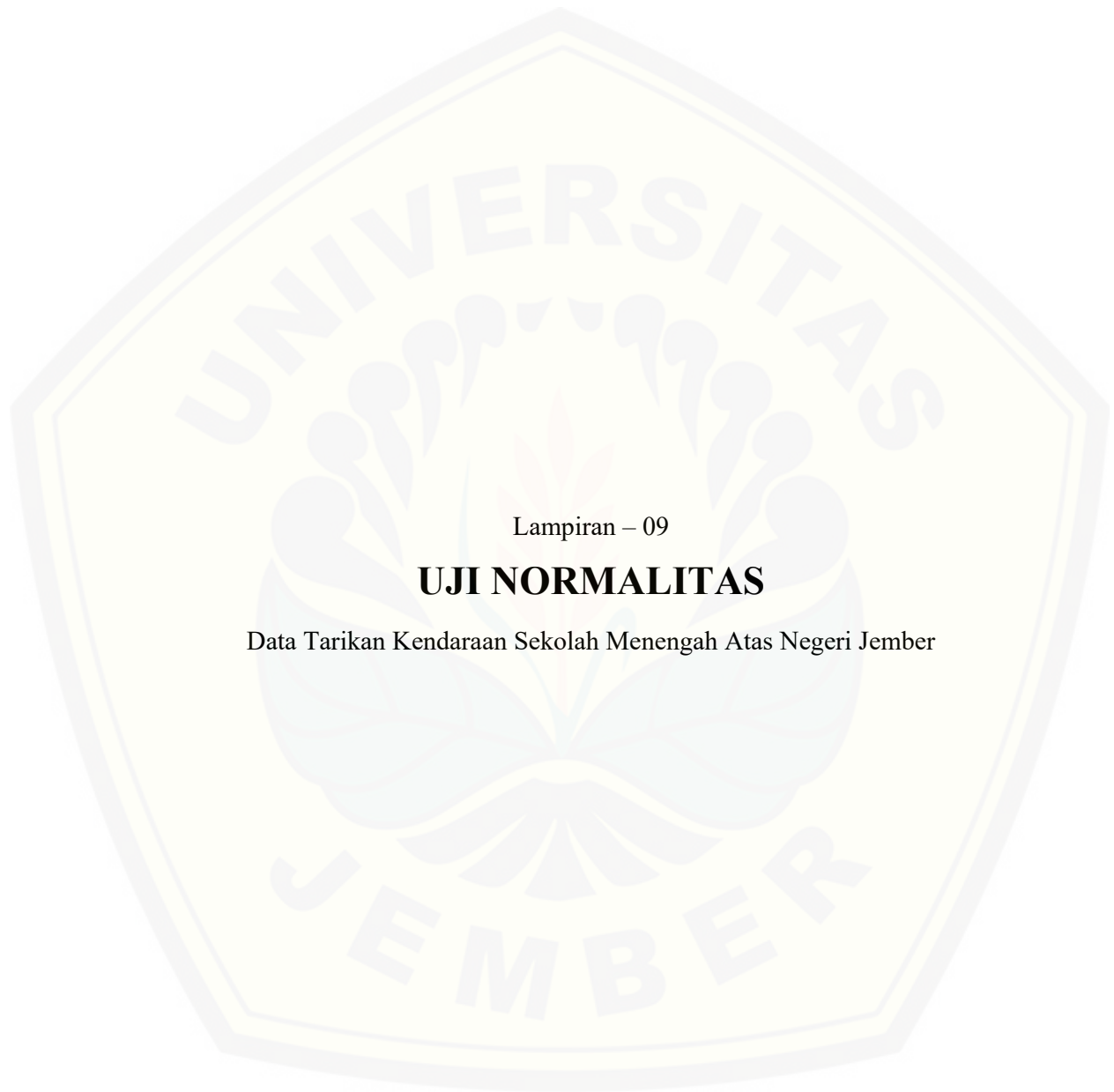
a. Dependent Variable: Y1

b. Predictors: (Constant), X7, X6, X1

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Coefficients Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	-606.109	323.201		-1.875	.312		
	X1	.194	.128	.482	1.512	.372	.545	1.837
	X6	1.059	4.054	.076	.261	.837	.650	1.538
	X7	42.676	20.075	.585	2.126	.280	.732	1.365

a. Dependent Variable: Y1

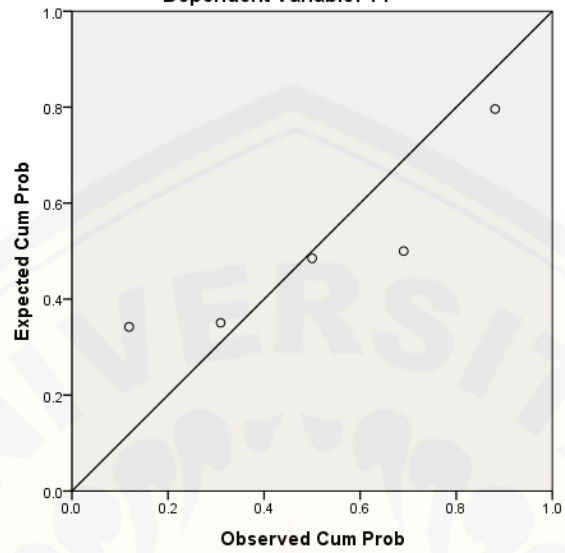


Lampiran – 09

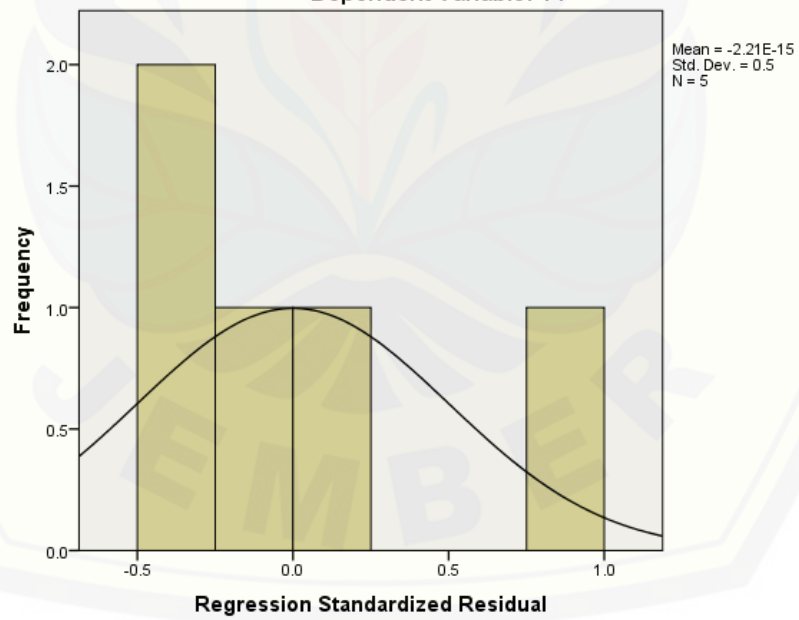
UJI NORMALITAS

Data Tarikan Kendaraan Sekolah Menengah Atas Negeri Jember

Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual
Dependent Variable: Y1



Histogram
Dependent Variable: Y1

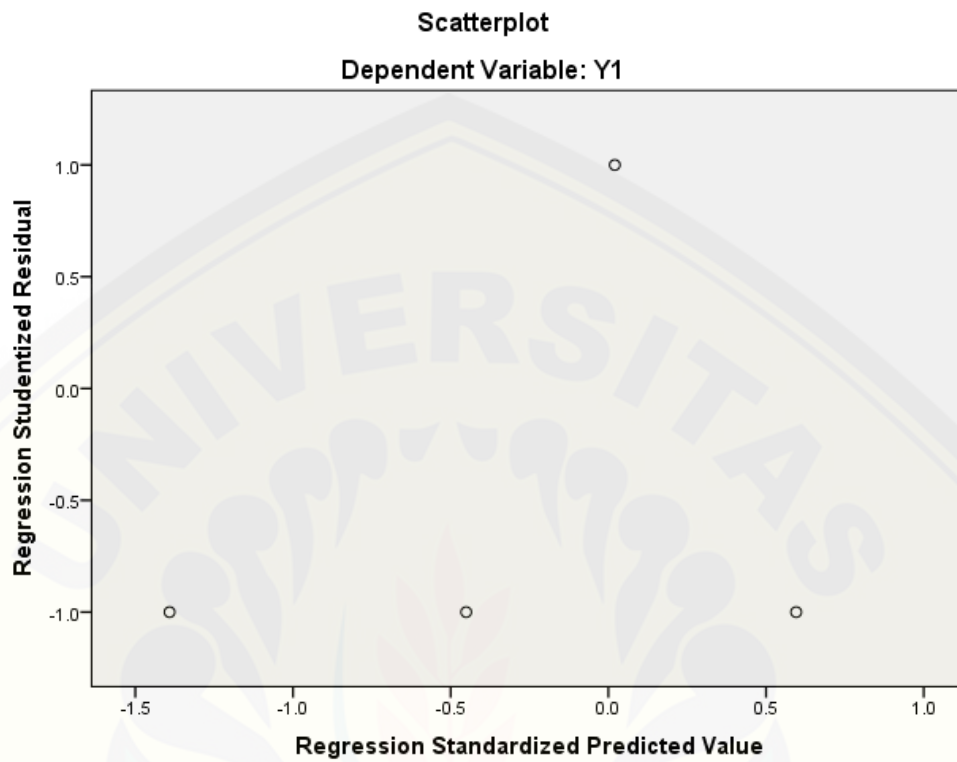


Lampiran – 10

UJI HETEROSKEDASTISITAS

Data Bangkitan Kendaraan Pengantar Sekolah Menengah Atas Negeri Jember





Lampiran – 11

ANALISA KORELASI

Data Bangkitan Kendaraan Sekolah Menengah Atas Negeri Jember

Correlations

		X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	X11	X12	X13	X14	X15	X16	Y2
X1	Pearson Correlation	1	.925*	.699	.954*	-.149	.589	.514	.658	-.009	1.000**	.926*	-.622	-.364	.925*	.777	-.761	.851
	Sig. (2-tailed)		.025	.189	.012	.810	.296	.375	.228	.988	.000	.024	.262	.547	.025	.122	.135	.067
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X2	Pearson Correlation	.925*	1	.919*	.833	.125	.500	-.150	.791	.150	.925*	.877	-.869	-.033	1.000**	.907*	-.941*	.611
	Sig. (2-tailed)	.025		.027	.080	.841	.391	.810	.111	.810	.025	.051	.056	.958	.000	.033	.017	.274
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X3	Pearson Correlation	.699	.919*	1	.570	.403	.342	-.253	.812	.308	.699	.680	-.988**	.324	.919*	.891*	-.976**	.267
	Sig. (2-tailed)	.189	.027		.316	.501	.573	.682	.095	.614	.189	.206	.002	.595	.027	.043	.005	.664
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X4	Pearson Correlation	.954*	.833	.570	1	-.423	.423	.618	.425	-.308	.954*	.948*	-.464	-.581	.833	.753	-.654	.824
	Sig. (2-tailed)	.012	.080	.316		.478	.478	.267	.476	.614	.012	.014	.431	.305	.080	.142	.231	.086
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X5	Pearson Correlation	-.149	.125	.403	-.423	1	.250	-.714	.594	.930*	-.149	-.296	-.516	.946*	.125	.022	-.290	-.329
	Sig. (2-tailed)	.810	.841	.501	.478		.685	.176	.291	.022	.810	.629	.373	.015	.841	.972	.636	.589
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X6	Pearson Correlation	.589	.500	.342	.423	.250	1	.348	.484	.454	.589	.241	-.296	-.023	.500	.090	-.259	.556
	Sig. (2-tailed)	.296	.391	.573	.478	.685		.566	.408	.442	.296	.696	.629	.970	.391	.886	.674	.330
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X7	Pearson Correlation	.514	.150	-.253	.618	-.714	.348	1	-.098	-.418	.514	.455	.343	-.900*	.150	.003	.133	.828
	Sig. (2-tailed)	.375	.810	.682	.267	.176	.566		.875	.484	.375	.441	.572	.038	.810	.996	.831	.084
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X8	Pearson Correlation	.658	.791	.812	.425	.594	.484	-.098	1	.672	.658	.564	-.858	.390	.791	.675	-.830	.473
	Sig. (2-tailed)	.228	.111	.095	.476	.291	.408	.875		.215	.228	.322	.063	.517	.111	.211	.082	.421
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X9	Pearson Correlation	-.009	.150	.308	-.308	.930*	.454	-.418	.672	1	-.009	-.223	-.418	.772	.150	-.048	-.228	-.038
	Sig. (2-tailed)	.988	.810	.614	.614	.022	.442	.484	.215		.988	.719	.484	.126	.810	.938	.712	.951
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X10	Pearson Correlation	1.000**	.925*	.699	.954*	-.149	.589	.514	.658	-.009	1	.926*	-.622	-.364	.925*	.777	-.761	.851
	Sig. (2-tailed)	.000	.025	.189	.012	.810	.296	.375	.228	.988		.024	.262	.547	.025	.122	.135	.067
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X11	Pearson Correlation	.926*	.877	.680	.948*	-.296	.241	.455	.564	-.223	.926*	1	-.609	-.427	.877	.892*	-.794	.763
	Sig. (2-tailed)	.024	.051	.206	.014	.629	.696	.441	.322	.719	.024		.275	.474	.051	.042	.109	.134
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X12	Pearson Correlation	-.622	-.869	-.988**	-.464	-.516	-.296	.343	-.858	-.418	-.622	-.609	1	-.440	-.869	-.856	.964**	-.207
	Sig. (2-tailed)	.262	.056	.002	.431	.373	.629	.572	.063	.484	.262	.275		.459	.056	.064	.008	.739
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X13	Pearson Correlation	-.364	-.033	.324	-.581	.946*	-.023	-.900*	.390	.772	-.364	-.427	-.440	1	-.033	-.027	-.201	-.598
	Sig. (2-tailed)	.547	.958	.595	.305	.015	.970	.038	.517	.126	.547	.474	.459		.958	.966	.746	.287
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X14	Pearson Correlation	.925*	1.000**	.919*	.833	.125	.500	-.150	.791	.150	.925*	.877	-.869	-.033	1	.907*	-.941*	.611
	Sig. (2-tailed)	.025	.000	.027	.080	.841	.391	.810	.111	.810	.025	.051	.056	.958		.033	.017	.274
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X15	Pearson Correlation	.777	.907*	.891*	.753	.022	.090	.003	.675	-.048	.777	.892*	-.856	-.027	.907*	1	-.957*	.432
	Sig. (2-tailed)	.122	.033	.043	.142	.972	.886	.996	.211	.938	.122	.042	.064	.966	.033		.011	.468
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X16	Pearson Correlation	-.761	-.941*	-.976**	-.654	-.290	-.259	.133	-.830	-.228	-.761	-.794	.964**	-.201	-.941*	-.957*	1	-.386
	Sig. (2-tailed)	.135	.017	.005	.231	.636	.674	.831	.082	.712	.135	.109	.008	.746	.017	.011		.521
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Y2	Pearson Correlation	.851	.611	.267	.824	-.329	.556	.828	.473	-.038	.851	.763	-.207	-.598	.611	.432	-.386	1
	Sig. (2-tailed)	.067	.274	.664	.086	.589	.330	.084	.421	.951	.067	.134	.739	.287	.274	.468	.521	
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Lampiran – 12

**ANALISA REGRESI
LINIER BERGANDA**

Data Bangkitan Kendaraan Sekolah Menengah Atas Negeri Jembe

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	X7, X6, X1 ^b	.	Enter

a. Dependent Variable: Y2

b. All requested variables entered.

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.966 ^a	.933	.731	27.17608

a. Predictors: (Constant), X7, X6, X1

b. Dependent Variable: Y2

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	10246.540	3	3415.513	4.625	.326 ^b
	Residual	738.539	1	738.539		
	Total	10985.079	4			

a. Dependent Variable: Y2

b. Predictors: (Constant), X7, X6, X1

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Coefficients Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	-594.677	375.409		-1.584	.358		
	X1	.234	.149	.552	1.571	.361	.545	1.837
	X6	.699	4.709	.048	.148	.906	.650	1.538
	X7	40.566	23.318	.527	1.740	.332	.732	1.365

a. Dependent Variable: Y2

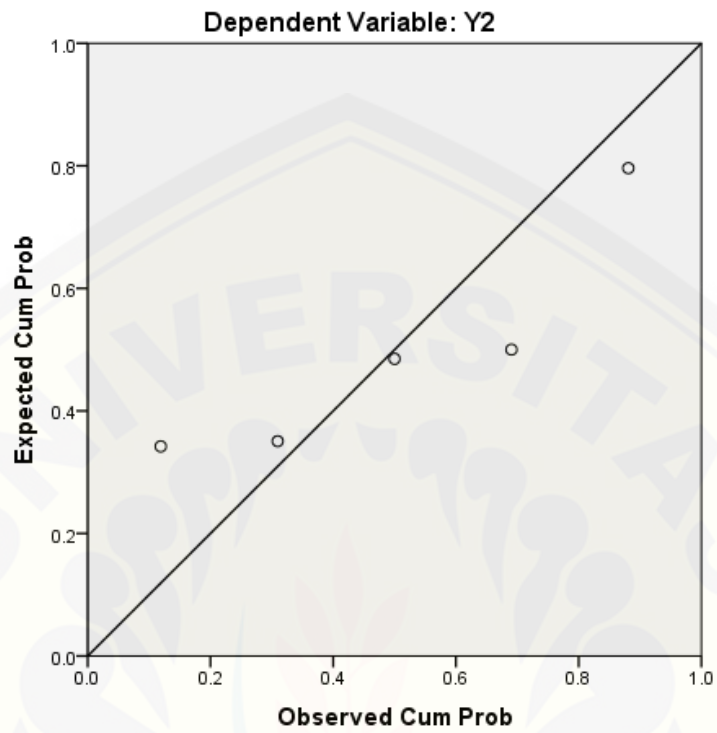


Lampiran – 13

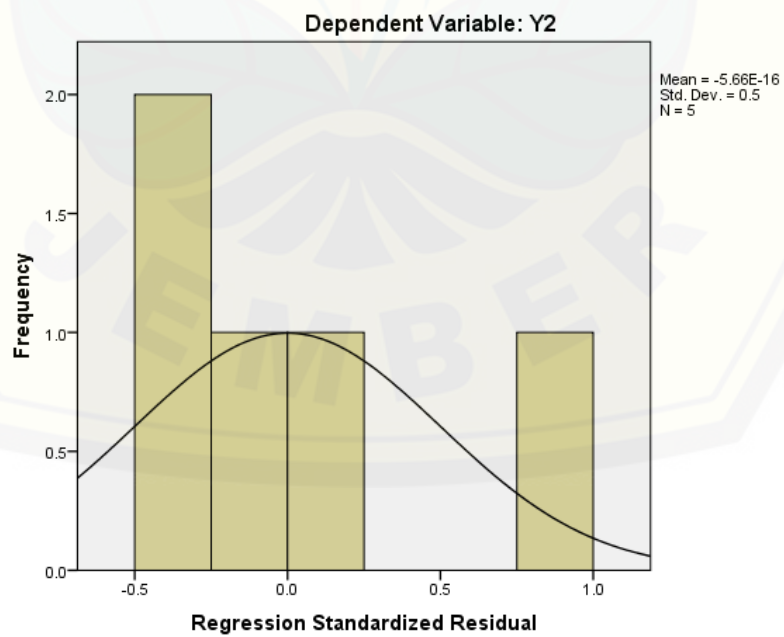
UJI NORMALITAS

Data Bangkitan Kendaraan Sekolah Menengah Atas Negeri Jember

Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



Histogram



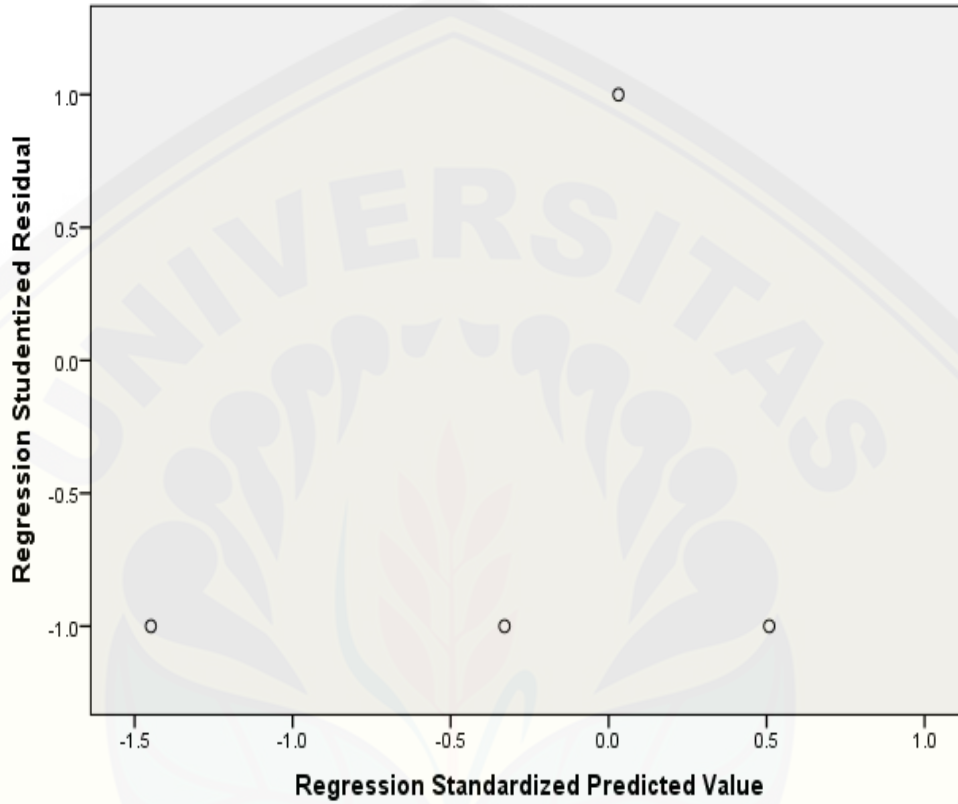
Lampiran – 14

UJI HETEROSKEDASTISITAS

Data Bangkitan Kendaraan Pengantar Sekolah Menengah Atas Negeri Jember

Scatterplot

Dependent Variable: Y2



Lampiran – 15

ANALISA KORELASI

Data Tarikan Kendaraan Motor Pribadi Sekolah Menengah Atas Negeri Jember

Correlations

		X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	X11	X12	X13	X14	X15	X16	Y1
X1	Pearson Correlation	1	.925*	.699	.954*	.197	.589	.514	.658	-.009	1.000**	.926*	-.622	-.364	.925*	.777	-.761	.940*
	Sig. (2-tailed)		.025	.189	.012	.750	.296	.375	.228	.988	.000	.024	.262	.547	.025	.122	.135	.018
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X2	Pearson Correlation	.925*	1	.919*	.833	.482	.500	.150	.791	.150	.925*	.877	-.869	-.033	1.000**	.907*	-.941*	.779
	Sig. (2-tailed)	.025		.027	.080	.412	.391	.810	.111	.810	.025	.051	.056	.958	.000	.033	.017	.121
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X3	Pearson Correlation	.699	.919*	1	.570	.701	.342	-.253	.812	.308	.699	.680	-.988**	.324	.919*	.891*	-.976**	.493
	Sig. (2-tailed)	.189	.027		.316	.187	.573	.682	.095	.614	.189	.206	.002	.595	.027	.043	.005	.399
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X4	Pearson Correlation	.954*	.833	.570	1	.093	.423	.618	.425	-.308	.954*	.948*	-.464	-.581	.833	.753	-.654	.872
	Sig. (2-tailed)	.012	.080	.316		.881	.478	.267	.476	.614	.012	.014	.431	.305	.080	.142	.231	.054
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X5	Pearson Correlation	.197	.482	.701	.093	1	.343	-.586	.345	.294	.197	.077	-.678	.653	.482	.387	-.534	.080
	Sig. (2-tailed)	.750	.412	.187	.881		.572	.299	.569	.631	.750	.902	.208	.334	.412	.520	.354	.898
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X6	Pearson Correlation	.589	.500	.342	.423	.343	1	.348	.484	.454	.589	.241	-.296	-.023	.500	.090	-.259	.777
	Sig. (2-tailed)	.296	.391	.573	.478	.572		.566	.408	.442	.296	.696	.629	.970	.391	.886	.674	.122
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X7	Pearson Correlation	.514	.150	-.253	.618	-.586	.348	1	-.098	-.418	.514	.455	.343	-.900*	.150	.003	.133	.667
	Sig. (2-tailed)	.375	.810	.682	.267	.299	.566		.875	.484	.375	.441	.572	.038	.810	.996	.831	.218
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X8	Pearson Correlation	.658	.791	.812	.425	.345	.484	-.098	1	.672	.658	.564	-.858	.390	.791	.675	-.830	.573
	Sig. (2-tailed)	.228	.111	.095	.476	.569	.408	.875		.215	.228	.322	.063	.517	.111	.211	.082	.312
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X9	Pearson Correlation	-.009	.150	.308	-.308	.294	.454	-.418	.672	1	-.009	-.223	-.418	.772	.150	-.048	-.228	.075
	Sig. (2-tailed)	.988	.810	.614	.614	.631	.442	.484	.215		.988	.719	.484	.126	.810	.938	.712	.905
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X10	Pearson Correlation	1.000**	.925*	.699	.954*	.197	.589	.514	.658	-.009	1	.926*	-.622	-.364	.925*	.777	-.761	.940*
	Sig. (2-tailed)	.000	.025	.189	.012	.750	.296	.375	.228	.988		.024	.262	.547	.025	.122	.135	.018
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X11	Pearson Correlation	.926*	.877	.680	.948*	.077	.241	.455	.564	-.223	.926*	1	-.609	-.427	.877	.892*	-.794	.766
	Sig. (2-tailed)	.024	.051	.206	.014	.902	.696	.441	.322	.719	.024		.275	.474	.051	.042	.109	.131
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X12	Pearson Correlation	-.622	-.869	-.988**	-.464	-.678	-.296	.343	-.858	-.418	-.622	-.609	1	-.440	-.869	-.856	.964**	-.414
	Sig. (2-tailed)	.262	.056	.002	.431	.208	.629	.572	.063	.484	.262	.275		.459	.056	.064	.008	.488
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X13	Pearson Correlation	-.364	-.033	.324	-.581	.553	-.023	-.900*	.390	.772	-.364	-.427	-.440	1	-.033	-.027	-.201	-.430
	Sig. (2-tailed)	.547	.958	.595	.305	.334	.970	.038	.517	.126	.547	.474	.459		.958	.966	.746	.469
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X14	Pearson Correlation	.925*	1.000**	.919*	.833	.482	.500	.150	.791	.150	.925*	.877	-.869	-.033	1	.907*	-.941*	.779
	Sig. (2-tailed)	.025	.000	.027	.080	.412	.391	.810	.111	.810	.025	.051	.056	.958		.033	.017	.121
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X15	Pearson Correlation	.777	.907*	.891*	.753	.387	.090	.003	.675	-.048	.777	.892*	-.856	-.027	.907*	1	-.957*	.518
	Sig. (2-tailed)	.122	.033	.043	.142	.520	.886	.996	.211	.938	.122	.042	.064	.966	.033		.011	.371
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X16	Pearson Correlation	-.761	-.941*	-.976**	-.654	-.534	-.259	.133	-.830	-.228	-.761	-.794	.964**	-.201	-.941*	-.957*	1	-.537
	Sig. (2-tailed)	.135	.017	.005	.231	.354	.674	.831	.082	.712	.135	.109	.008	.746	.017	.011		.351
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Y1	Pearson Correlation	.940*	.779	.493	.872	.080	.777	.667	.573	.075	.940*	.766	-.414	-.430	.779	.518	-.537	1
	Sig. (2-tailed)	.018	.121	.399	.054	.898	.122	.218	.312	.905	.018	.131	.488	.469	.121	.371	.351	
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5

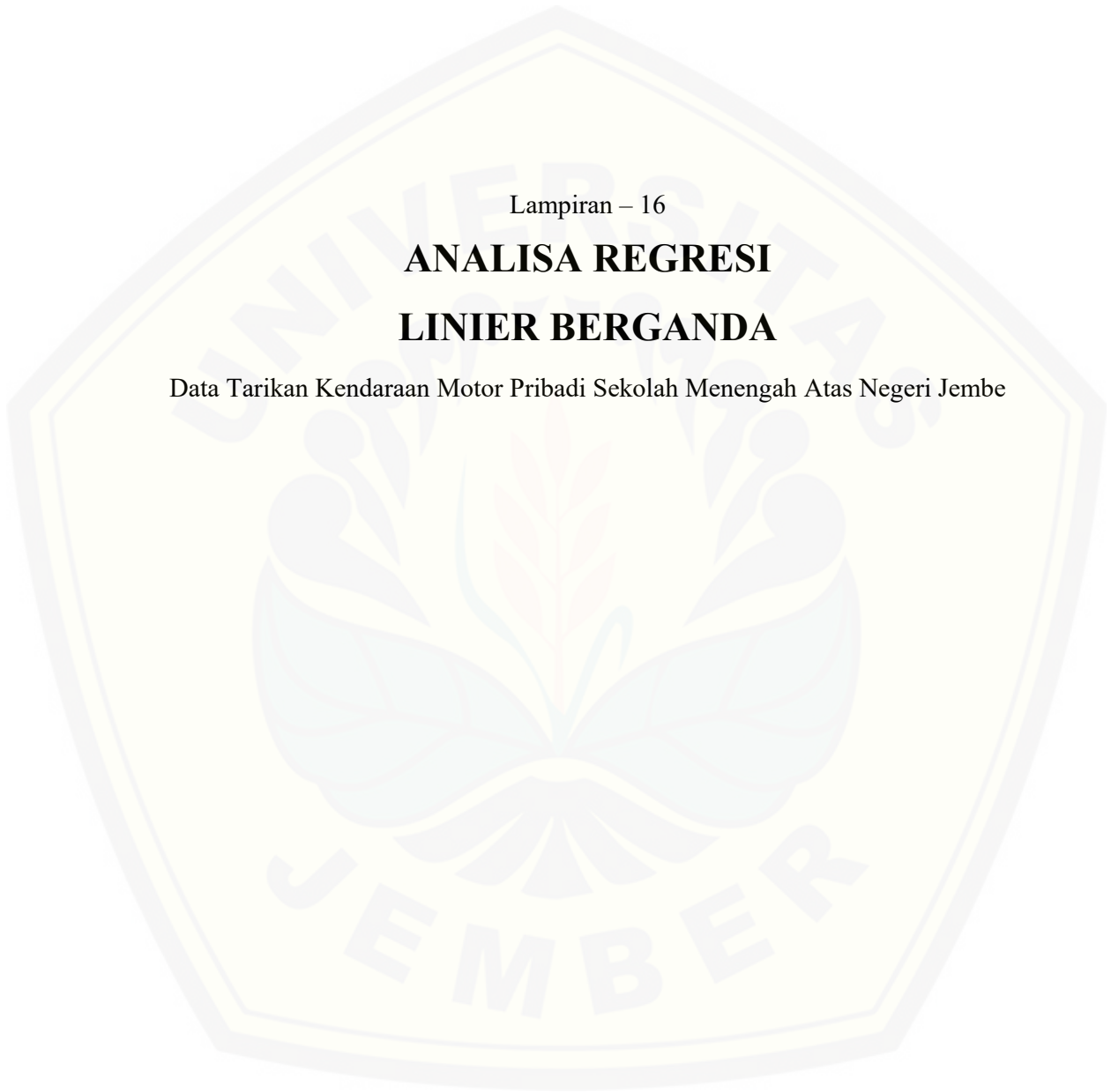
*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Lampiran – 16

**ANALISA REGRESI
LINIER BERGANDA**

Data Tarikan Kendaraan Motor Pribadi Sekolah Menengah Atas Negeri Jembe



Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	X7, X6, X1 ^b	.	Enter

a. Dependent Variable: Y1

b. All requested variables entered.

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.999 ^a	.998	.992	6.37197	2.531

a. Predictors: (Constant), X7, X6, X1

b. Dependent Variable: Y1

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	19570.376	3	6523.459	160.668	.058 ^b
	Residual	40.602	1	40.602		
	Total	19610.978	4			

a. Dependent Variable: Y1

b. Predictors: (Constant), X7, X6, X1

Model		Coefficients ^a					Collinearity Statistics	
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Tolerance	VIF
B	Std. Error	Beta						
1	(Constant)	-403.045	88.022		-4.579	.137		
	X1	.357	.035	.629	10.203	.062	.545	1.837
	X6	6.375	1.104	.326	5.773	.109	.650	1.538
	X7	23.705	5.467	.231	4.336	.144	.732	1.365

a. Dependent Variable: Y1

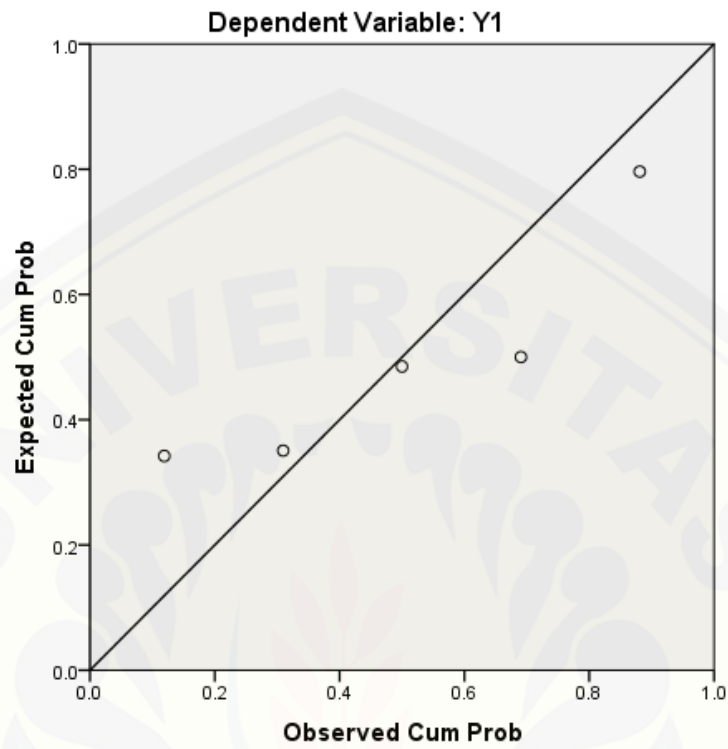


Lampiran – 17

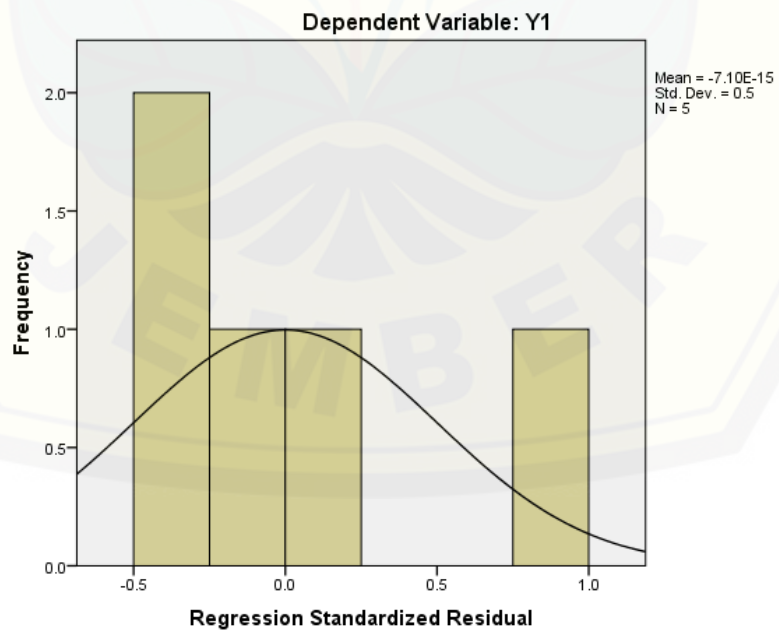
UJI NORMALITAS

Data Tarikan Kendaraan Motor Pribadi Sekolah Menengah Atas Negeri Jember

Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



Histogram



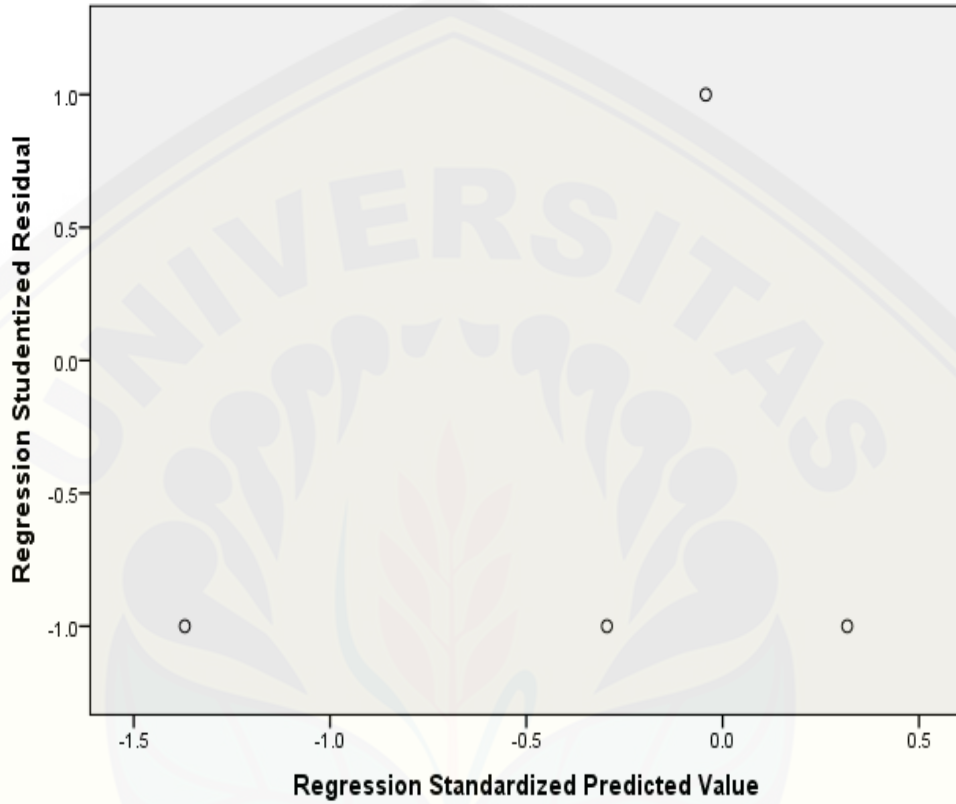
Lampiran – 18

UJI HETEROSKEDASTISITAS

Data Tarikan Kendaraan Motor Pribadi Sekolah Menengah Atas Negeri Jember

Scatterplot

Dependent Variable: Y1



Lampiran – 19

ANALISA KORELASI

Data Bangkitan Kendaraan Motor Pribadi Sekolah Menengah Atas Negeri
Jemberr

Correlations

		X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	X11	X12	X13	X14	X15	X16	Y2
X1	Pearson Correlation	1	.925*	.699	.954*	.197	.589	.514	.658	-.009	1.000**	.926*	-.622	-.364	.925*	.777	-.761	.945*
	Sig. (2-tailed)		.025	.189	.012	.750	.296	.375	.228	.988	.000	.024	.262	.547	.025	.122	.135	.015
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X2	Pearson Correlation	.925*	1	.919*	.833	.482	.500	.150	.791	.150	.925*	.877	-.869	-.033	1.000**	.907*	-.941*	.828
	Sig. (2-tailed)	.025		.027	.080	.412	.391	.810	.111	.810	.025	.051	.056	.968	.000	.033	.017	.083
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X3	Pearson Correlation	.699	.919*	1	.570	.701	.342	-.253	.812	.308	.699	.680	-.988**	.324	.919*	.891*	-.976**	.581
	Sig. (2-tailed)	.189	.027		.316	.187	.573	.682	.095	.614	.189	.206	.002	.595	.027	.043	.005	.304
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X4	Pearson Correlation	.954*	.833	.570	1	.093	.423	.618	.425	-.308	.954*	.948*	-.464	-.581	.833	.753	-.654	.854
	Sig. (2-tailed)	.012	.080	.316		.881	.478	.267	.476	.614	.012	.014	.431	.305	.080	.142	.231	.065
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X5	Pearson Correlation	.197	.482	.701	.093	1	.343	-.586	.345	.294	.197	.077	-.678	.553	.482	.387	-.534	.206
	Sig. (2-tailed)	.750	.412	.187	.881		.572	.289	.569	.631	.750	.902	.208	.334	.412	.520	.354	.740
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X6	Pearson Correlation	.589	.500	.342	.423	.343	1	.348	.484	.454	.589	.241	-.296	-.023	.500	.090	-.259	.814
	Sig. (2-tailed)	.296	.391	.573	.478	.572		.566	.408	.442	.296	.696	.629	.970	.391	.886	.674	.094
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X7	Pearson Correlation	.514	.150	-.253	.618	-.586	.348	1	-.098	-.418	.514	.455	.343	-.900*	.150	.003	.133	.567
	Sig. (2-tailed)	.375	.810	.682	.267	.289	.566		.875	.484	.375	.441	.572	.038	.810	.996	.831	.319
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X8	Pearson Correlation	.658	.791	.812	.425	.345	.484	-.098	1	.672	.658	.564	-.858	.390	.791	.675	-.830	.633
	Sig. (2-tailed)	.228	.111	.095	.476	.586	.408	.875		.215	.228	.322	.063	.517	.111	.211	.082	.251
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X9	Pearson Correlation	-.009	.150	.308	-.308	.294	.454	-.418	.672	1	-.009	-.223	-.418	.772	.150	-.048	-.228	.148
	Sig. (2-tailed)	.988	.810	.614	.614	.631	.442	.484	.215		.988	.719	.484	.126	.810	.938	.712	.812
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X10	Pearson Correlation	1.000**	.925*	.699	.954*	.197	.589	.514	.658	-.009	1	.926*	-.622	-.364	.925*	.777	-.761	.945*
	Sig. (2-tailed)	.000	.025	.189	.012	.750	.296	.375	.228	.988		.024	.262	.547	.025	.122	.135	.015
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X11	Pearson Correlation	.926*	.877	.680	.948*	.077	.241	.455	.564	-.223	.926*	1	-.809	-.427	.877	.892*	-.794	.755
	Sig. (2-tailed)	.024	.051	.206	.014	.902	.896	.441	.322	.719	.024		.275	.474	.051	.042	.109	.140
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X12	Pearson Correlation	-.622	-.869	-.988**	-.464	-.678	-.296	.343	-.858	-.418	-.622	-.609	1	-.440	-.869	-.856	.964**	-.506
	Sig. (2-tailed)	.262	.056	.002	.431	.208	.629	.572	.063	.484	.262	.275		.459	.056	.064	.008	.384
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X13	Pearson Correlation	-.364	-.033	.324	-.581	.553	-.023	-.900*	.390	.772	-.364	-.427	-.440	1	-.033	-.027	-.201	-.325
	Sig. (2-tailed)	.547	.958	.595	.305	.334	.970	.038	.517	.126	.547	.474	.459		.958	.966	.746	.594
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X14	Pearson Correlation	.925*	1.000**	.919*	.833	.482	.500	.150	.791	.150	.925*	.877	-.869	-.033	1	.907*	-.941*	.828
	Sig. (2-tailed)	.025	.000	.027	.080	.412	.391	.810	.111	.810	.025	.051	.056	.968		.033	.017	.083
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X15	Pearson Correlation	.777	.907*	.891*	.753	.387	.090	.003	.675	-.048	.777	.892*	-.856	-.027	.907*	1	-.957*	.557
	Sig. (2-tailed)	.122	.033	.043	.142	.520	.886	.996	.211	.938	.122	.042	.064	.966	.033		.011	.329
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X16	Pearson Correlation	-.761	-.941*	-.976**	-.654	-.534	-.259	.133	-.830	-.228	-.761	-.794	.964**	-.201	-.941*	-.957*	1	-.603
	Sig. (2-tailed)	.135	.017	.005	.231	.364	.674	.831	.082	.712	.135	.109	.008	.746	.017	.011		.282
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Y2	Pearson Correlation	.945*	.828	.581	.854	.206	.814	.567	.633	.148	.945*	.755	-.506	-.325	.828	.557	-.603	1
	Sig. (2-tailed)	.015	.083	.304	.065	.740	.094	.319	.251	.812	.015	.140	.384	.584	.083	.329	.282	
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Lampiran – 20

**ANALISA REGRESI
LINIER BERGANDA**

Data Bangkitan Kendaraan Motor Pribadi Sekolah Menengah Atas Negeri Jember

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	X7, X6, X1 ^b		Enter

a. Dependent Variable: Y2

b. All requested variables entered.

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	1.000 ^a	1.000	.998	2.87676	2.531

a. Predictors: (Constant), X7, X6, X1

b. Dependent Variable: Y2

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	17975.146	3	5991.715	724.008	.027 ^b
	Residual	8.276	1	8.276		
	Total	17983.422	4			

a. Dependent Variable: Y2

b. Predictors: (Constant), X7, X6, X1

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Coefficients Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	-313.173	39.739		-7.881	.080		
	X1	.365	.016	.672	23.128	.028	.545	1.837
	X6	7.269	.499	.388	14.581	.044	.650	1.538
	X7	8.447	2.468	.086	3.422	.181	.732	1.365

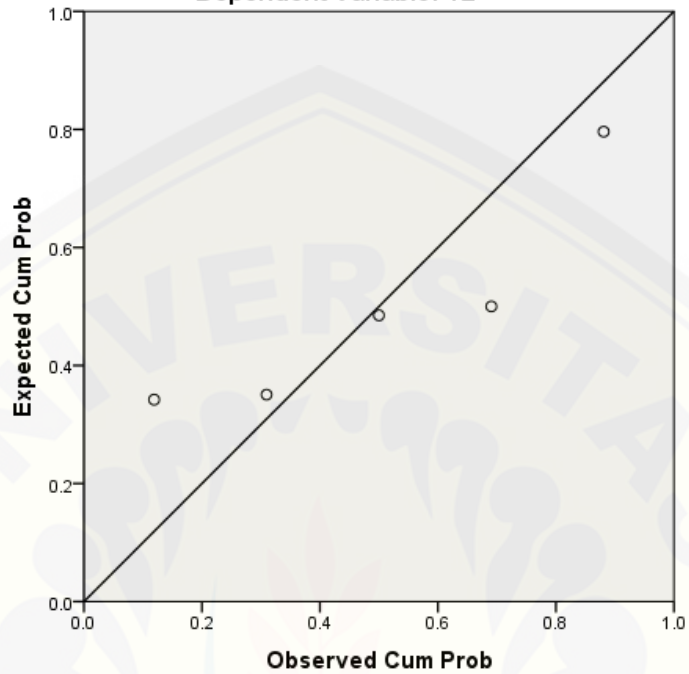
a. Dependent Variable: Y2

Lampiran – 21

UJI NORMALITAS

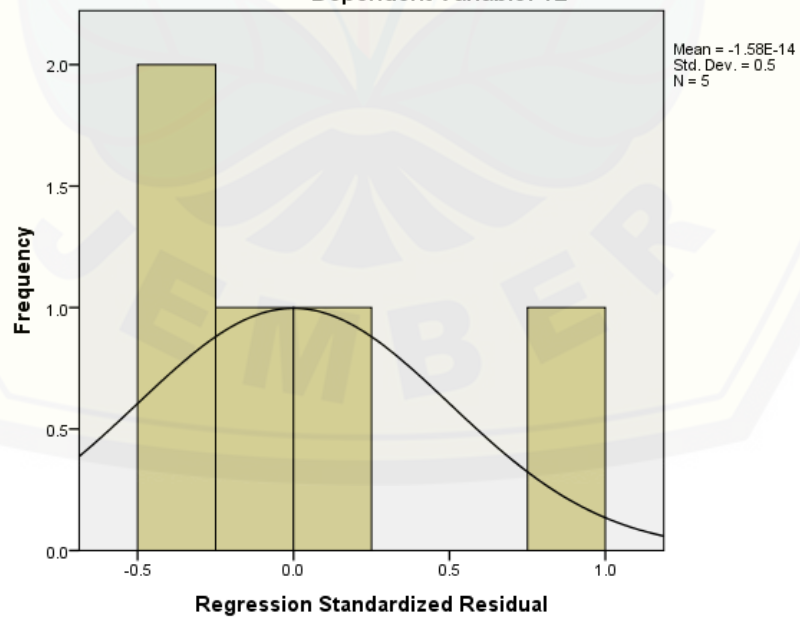
Data Bangkitan Kendaraan Motor Pribadi Sekolah Menengah Atas
Negeri Jember

Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual
Dependent Variable: Y2



Histogram

Dependent Variable: Y2



Lampiran – 22

UJI HETEROSKEDASTISITAS

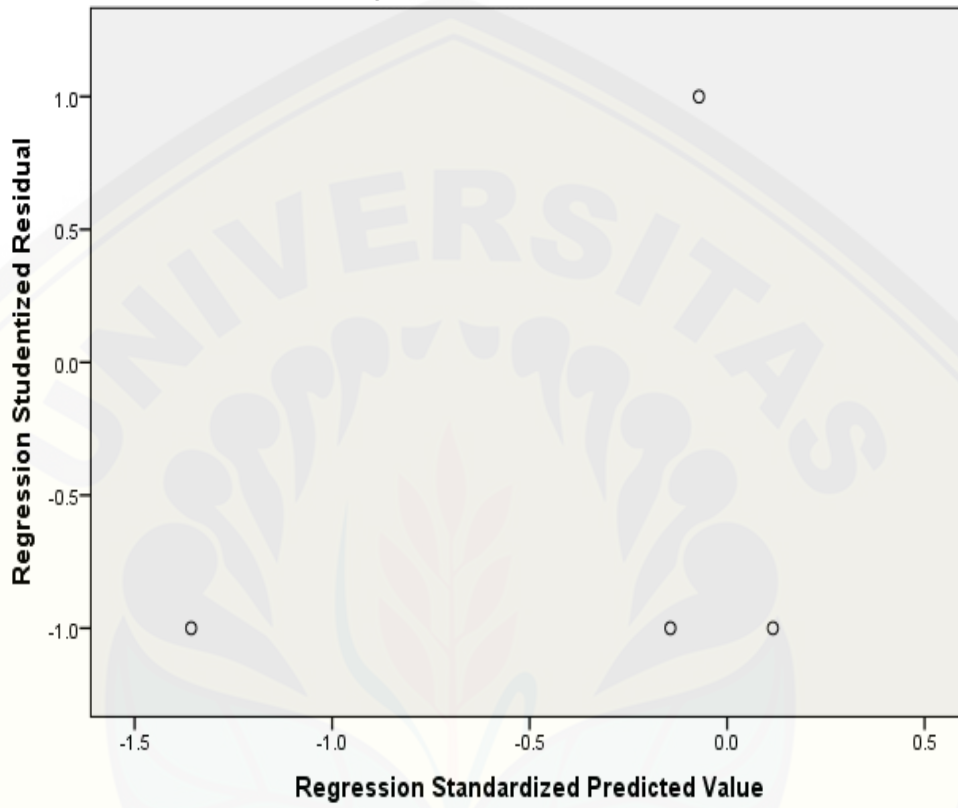
Data Bangkitan Kendaraan Motor Pribadi Sekolah Menengah Atas

Negeri Jember



Scatterplot

Dependent Variable: Y2



Lampiran – 23

ANALISA KORELASI

Data Tarikan Kendaraan Mobil Pribadi Sekolah Menengah Atas Negeri Jember

Correlations

		X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	X11	X12	X13	X14	X15	X16	Y1
X1	Pearson Correlation	1	.925*	.699	.954*	.197	.589	.514	.658	-.009	1.000**	.926*	-.622	-.364	.925*	.777	-.761	.709
	Sig. (2-tailed)		.025	.189	.012	.750	.296	.375	.228	.988	.000	.024	.262	.547	.025	.122	.135	.180
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X2	Pearson Correlation	.925*	1	.919*	.833	.482	.500	-.150	.791	.150	.925*	.877	-.869	-.033	1.000**	.907*	-.941*	.388
	Sig. (2-tailed)	.025		.027	.080	.412	.391	.810	.111	.810	.025	.051	.056	.968	.000	.033	.017	.519
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X3	Pearson Correlation	.699	.919*	1	.570	.701	.342	-.253	.812	.308	.699	.680	-.988**	.324	.919*	.891*	-.976**	-.008
	Sig. (2-tailed)	.189	.027		.316	.187	.573	.682	.095	.614	.189	.206	.002	.595	.027	.043	.005	.990
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X4	Pearson Correlation	.954*	.833	.570	1	.093	.423	.618	.425	-.308	.954*	.948*	-.464	-.581	.833	.753	-.654	.773
	Sig. (2-tailed)	.012	.080	.316		.881	.478	.267	.476	.614	.012	.014	.431	.305	.080	.142	.231	.125
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X5	Pearson Correlation	.197	.482	.701	.093	1	.343	-.586	.345	.294	.197	.077	-.678	.553	.482	.387	-.534	-.431
	Sig. (2-tailed)	.750	.412	.187	.881		.572	.299	.569	.631	.750	.902	.208	.334	.412	.520	.354	.469
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X6	Pearson Correlation	.589	.500	.342	.423	.343	1	.348	.484	.454	.589	.241	-.296	-.023	.500	.090	-.259	.468
	Sig. (2-tailed)	.296	.391	.573	.478	.572		.566	.408	.442	.296	.696	.629	.970	.391	.886	.674	.426
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X7	Pearson Correlation	.514	.150	-.253	.618	-.586	.348	1	-.098	-.418	.514	.455	.343	-.900*	.150	.003	.133	.969**
	Sig. (2-tailed)	.375	.810	.682	.267	.299	.566		.875	.484	.375	.441	.572	.038	.810	.996	.831	.007
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X8	Pearson Correlation	.658	.791	.812	.425	.345	.484	-.098	1	.672	.658	.564	-.858	.390	.791	.675	-.830	.125
	Sig. (2-tailed)	.228	.111	.095	.476	.569	.408	.875		.215	.228	.322	.063	.517	.111	.211	.082	.841
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X9	Pearson Correlation	-.009	.150	.308	-.308	.294	.454	-.418	.672	1	-.009	-.223	-.418	.772	.150	-.048	-.228	-.319
	Sig. (2-tailed)	.988	.810	.614	.631	.442	.484	.215		.988	.719	.484	.126	.810	.938	.712	.601	
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X10	Pearson Correlation	1.000**	.925*	.699	.954*	.197	.589	.514	.658	-.009	1	.926*	-.622	-.364	.925*	.777	-.761	.709
	Sig. (2-tailed)	.000	.025	.189	.012	.750	.296	.375	.228	.988		.024	.262	.547	.025	.122	.135	.180
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X11	Pearson Correlation	.926*	.877	.680	.948*	.077	.241	.455	.564	-.223	.926*	1	-.609	-.427	.877	.892*	-.794	.633
	Sig. (2-tailed)	.024	.051	.206	.014	.902	.696	.441	.322	.719	.024		.275	.474	.051	.042	.109	.251
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X12	Pearson Correlation	-.622	-.869	-.988**	-.464	-.678	-.296	.343	-.858	-.418	-.622	-.609	1	-.440	-.869	-.856	.964**	.101
	Sig. (2-tailed)	.262	.056	.002	.431	.208	.629	.572	.063	.484	.262	.275		.459	.056	.064	.008	.872
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X13	Pearson Correlation	-.364	-.033	.324	-.581	.553	-.023	-.900*	.390	.772	-.364	-.427	-.440	1	-.033	-.027	-.201	-.830
	Sig. (2-tailed)	.547	.958	.595	.305	.334	.970	.038	.517	.126	.547	.474	.459		.958	.966	.746	.082
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X14	Pearson Correlation	.925*	1.000**	.919*	.833	.482	.500	-.150	.791	.150	.925*	.877	-.869	-.033	1	.907*	-.941*	.388
	Sig. (2-tailed)	.025	.000	.027	.080	.412	.391	.810	.111	.810	.025	.051	.056	.968		.033	.017	.519
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X15	Pearson Correlation	.777	.907*	.891*	.753	.387	.090	.003	.675	-.048	.777	.892*	-.856	-.027	.907*	1	-.957*	.218
	Sig. (2-tailed)	.122	.033	.043	.142	.520	.886	.996	.211	.938	.122	.042	.064	.966	.033		.011	.724
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X16	Pearson Correlation	-.761	-.941*	-.976**	-.654	-.534	-.259	.133	-.830	-.228	-.761	-.794	.964**	-.201	-.941*	-.957*	1	-.109
	Sig. (2-tailed)	.135	.017	.005	.231	.364	.674	.831	.082	.712	.135	.109	.008	.746	.017	.011		.862
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Y1	Pearson Correlation	.709	.388	-.008	.773	-.431	.468	.969**	-.125	-.319	.709	.633	.101	-.830	.388	.218	-.109	1
	Sig. (2-tailed)	.180	.519	.990	.125	.469	.426	.007	.841	.601	.180	.251	.872	.082	.519	.724	.862	
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Lampiran – 24

**ANALISA REGRESI
LINIER BERGANDA**

Data Tarikan Kendaraan Mobil Pribadi Sekolah Menengah Atas Negeri Jember

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	X7, X1 ^b	.	Enter

a. Dependent Variable: Y1

b. All requested variables entered.

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	1.000 ^a	.999	.998	1.29337	2.816

a. Predictors: (Constant), X7, X1

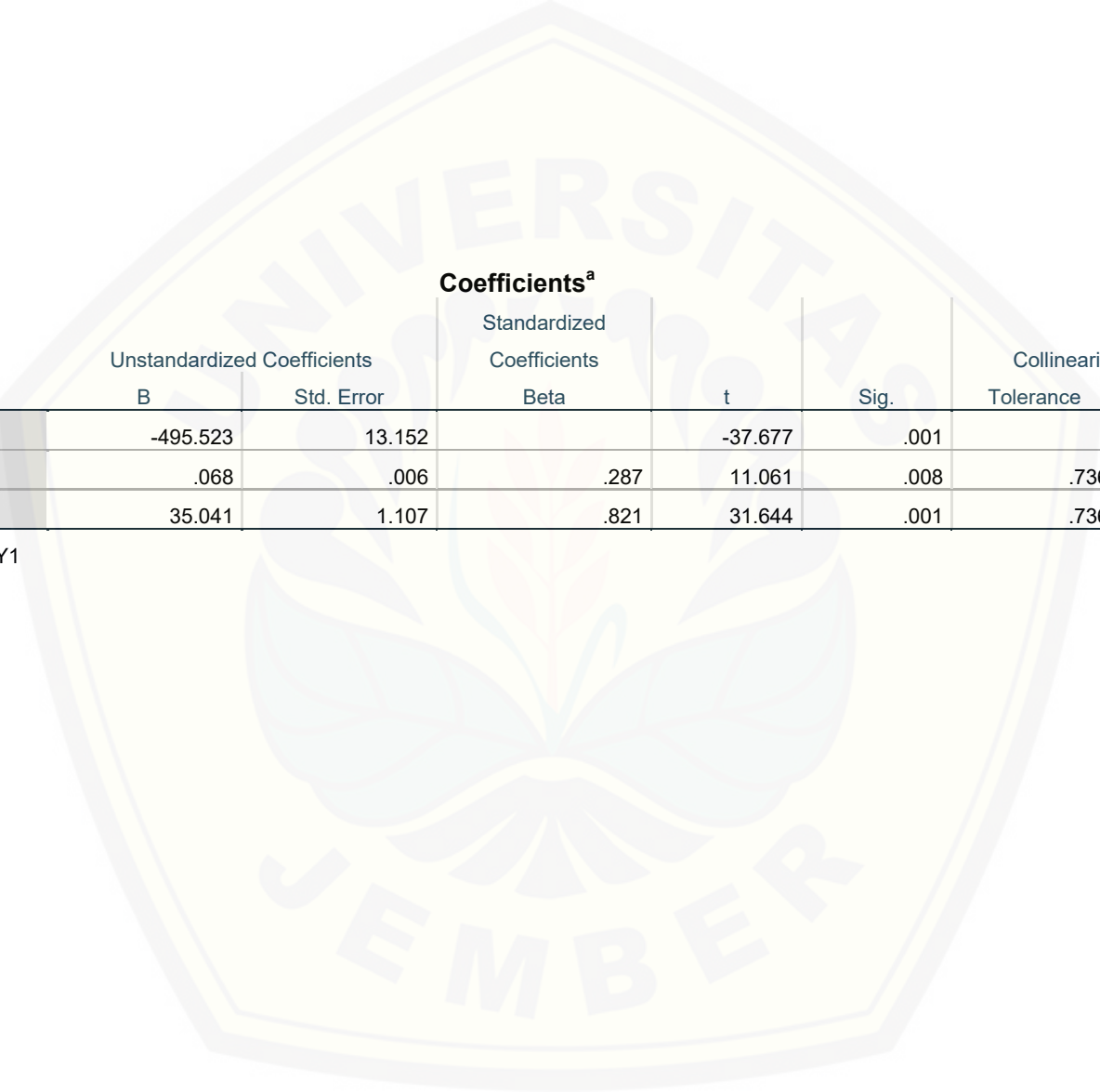
b. Dependent Variable: Y1

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	3373.765	2	1686.883	1008.415	.001 ^b
	Residual	3.346	2	1.673		
	Total	3377.111	4			

a. Dependent Variable: Y1

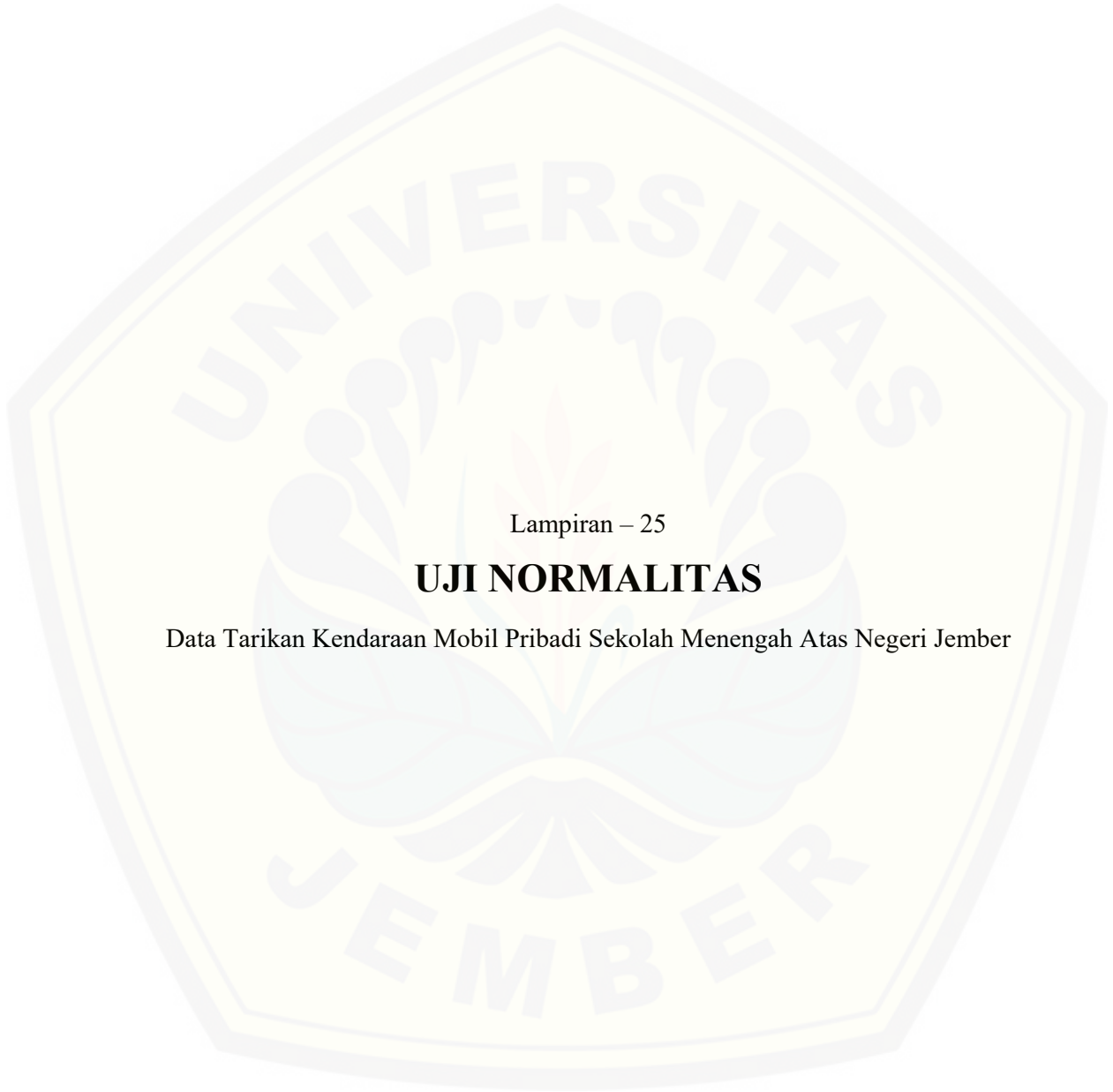
b. Predictors: (Constant), X7, X1



Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Coefficients Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	-495.523	13.152		-37.677	.001		
	X1	.068	.006	.287	11.061	.008	.736	1.359
	X7	35.041	1.107	.821	31.644	.001	.736	1.359

a. Dependent Variable: Y1

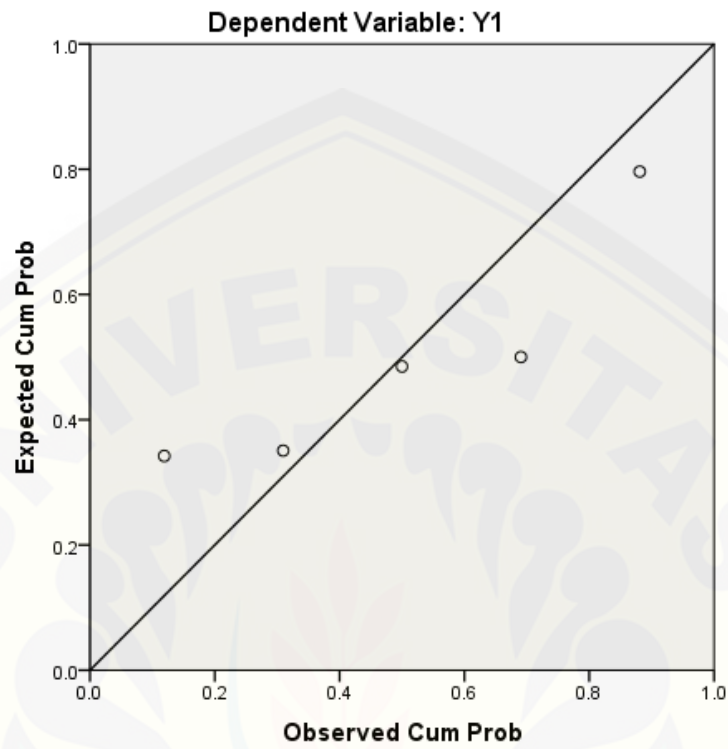


Lampiran – 25

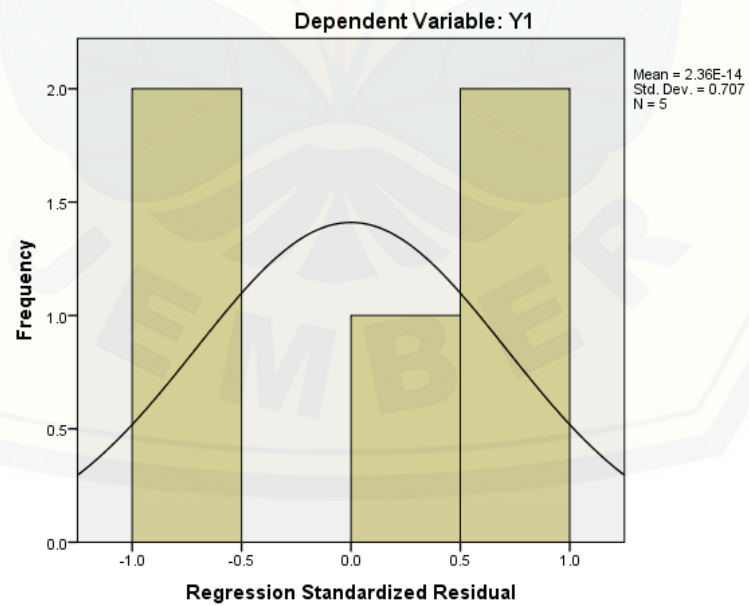
UJI NORMALITAS

Data Tarikan Kendaraan Mobil Pribadi Sekolah Menengah Atas Negeri Jember

Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



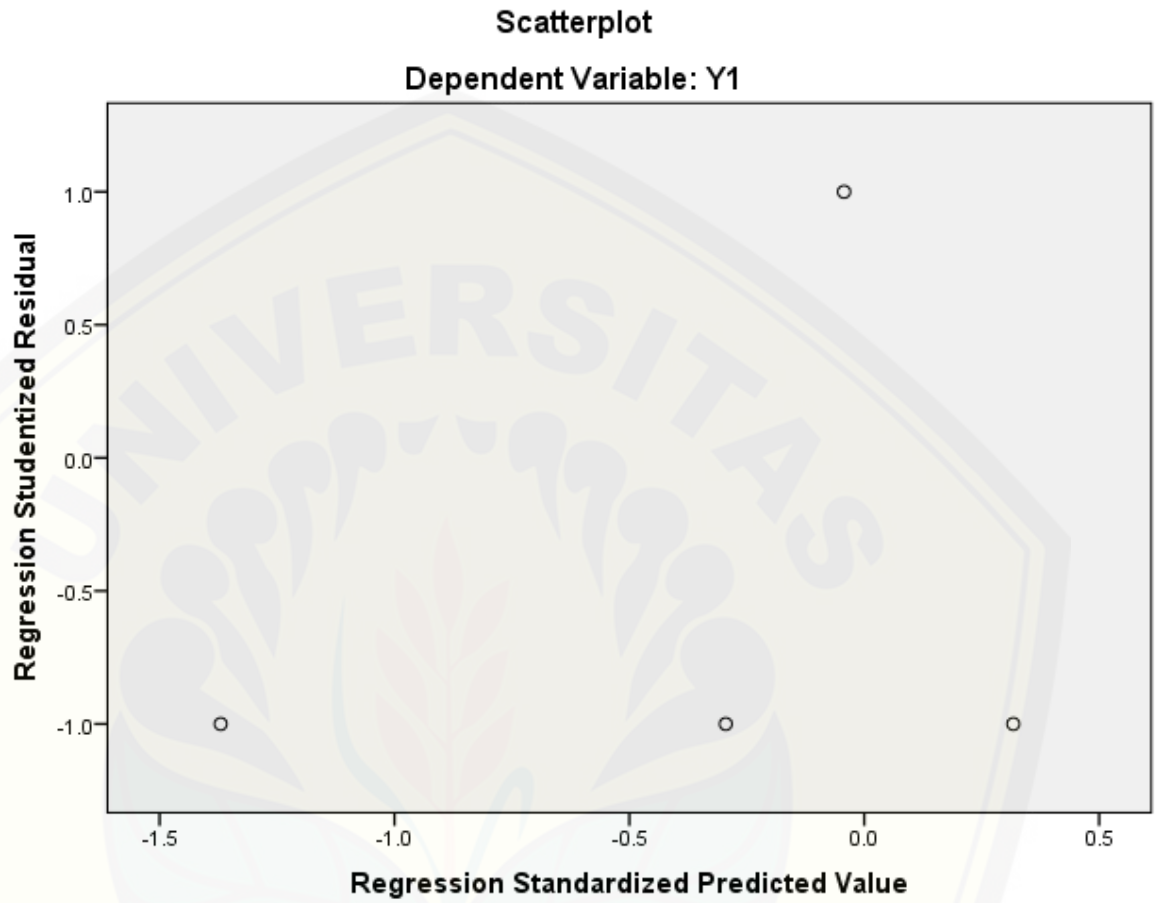
Histogram



Lampiran – 26

UJI HETEROSKEDASTISITAS

Data Tarikan Kendaraan Motor Pribadi Sekolah Menengah Atas Negeri Jember



Lampiran – 27

ANALISA KORELASI

Data Bangkitan Kendaraan Mobil Pribadi Sekolah Menengah Atas Negeri Jember

Correlations

		X1	X2	X3	X4	X5	X6	X7	X8	X9	X10	X11	X12	X13	X14	X15	X16	Y2
X1	Pearson Correlation	1	.925*	.699	.954*	-.149	.589	.514	.658	-.009	1.000**	.926*	-.622	-.364	.925*	.777	-.761	.929*
	Sig. (2-tailed)		.025	.189	.012	.810	.296	.375	.228	.988	.000	.024	.262	.547	.025	.122	.135	.023
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X2	Pearson Correlation	.925*	1	.919*	.833	.125	.500	.150	.791	.150	.925*	.877	-.869	-.033	1.000**	.907*	-.941*	.746
	Sig. (2-tailed)	.025		.027	.080	.841	.391	.810	.111	.810	.025	.051	.056	.958	.000	.033	.017	.148
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X3	Pearson Correlation	.699	.919*	1	.570	.403	.342	-.253	.812	.308	.699	.680	-.988**	.324	.919*	.891*	-.976**	.442
	Sig. (2-tailed)	.189	.027		.316	.501	.573	.682	.095	.614	.189	.206	.002	.595	.027	.043	.005	.456
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X4	Pearson Correlation	.954*	.833	.570	1	-.423	.423	.618	.425	-.308	.954*	.948*	-.464	-.581	.833	.753	-.654	.865
	Sig. (2-tailed)	.012	.080	.316		.478	.478	.267	.476	.614	.012	.014	.431	.305	.080	.142	.231	.058
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X5	Pearson Correlation	-.149	.125	.403	-.423	1	.250	-.714	.594	.930*	-.149	-.296	-.516	.946*	.125	.022	-.290	-.190
	Sig. (2-tailed)	.810	.841	.501	.478		.685	.176	.291	.022	.810	.629	.373	.015	.841	.972	.636	.759
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X6	Pearson Correlation	.589	.500	.342	.423	.250	1	.348	.484	.454	.589	.241	-.296	-.023	.500	.090	-.259	.679
	Sig. (2-tailed)	.296	.391	.573	.478	.685		.566	.408	.442	.296	.696	.629	.970	.391	.886	.674	.207
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X7	Pearson Correlation	.514	.150	-.253	.618	-.714	.348	1	-.098	-.418	.514	.455	.343	-.900**	.150	.003	.133	.718
	Sig. (2-tailed)	.375	.810	.682	.267	.176	.566		.875	.484	.375	.441	.572	.038	.810	.996	.831	.172
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X8	Pearson Correlation	.658	.791	.812	.425	.594	.484	-.098	1	.672	.658	.564	-.858	.390	.791	.675	-.830	.595
	Sig. (2-tailed)	.228	.111	.095	.476	.291	.408	.875		.215	.228	.322	.063	.517	.111	.211	.082	.290
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X9	Pearson Correlation	-.009	.150	.308	-.308	.930*	.454	-.418	.672	1	-.009	-.223	-.418	.772	.150	-.048	-.228	.068
	Sig. (2-tailed)	.988	.810	.614	.614	.022	.442	.484	.215		.988	.719	.484	.126	.810	.938	.712	.913
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X10	Pearson Correlation	1.000**	.925*	.699	.954*	-.149	.589	.514	.658	-.009	1	.926*	-.622	-.364	.925*	.777	-.761	.929*
	Sig. (2-tailed)	.000	.025	.189	.012	.810	.296	.375	.228	.988		.024	.262	.547	.025	.122	.135	.023
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X11	Pearson Correlation	.926*	.877	.680	.948*	-.296	.343	.455	.564	-.223	.926*	1	-.609	-.427	.877	.892*	-.794	.799
	Sig. (2-tailed)	.024	.051	.206	.014	.629	.696	.441	.322	.719	.024		.275	.474	.051	.042	.109	.105
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X12	Pearson Correlation	-.622	-.869	-.988**	-.464	-.516	-.296	.343	-.858	-.418	-.622	-.609	1	-.440	-.869	-.856	.964**	-.378
	Sig. (2-tailed)	.262	.056	.002	.431	.373	.629	.572	.063	.484	.262	.275		.459	.056	.064	.008	.530
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X13	Pearson Correlation	-.364	-.033	.324	-.581	.946*	-.023	-.900**	.390	.772	-.364	-.427	-.440	1	-.033	-.027	-.201	-.469
	Sig. (2-tailed)	.547	.958	.595	.305	.015	.970	.038	.517	.126	.547	.474	.459		.958	.966	.746	.425
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X14	Pearson Correlation	.925*	1.000**	.919*	.833	.125	.500	.150	.791	.150	.925*	.877	-.869	-.033	1	.907*	-.941*	.746
	Sig. (2-tailed)	.025	.000	.027	.080	.841	.391	.810	.111	.810	.025	.051	.056	.958		.033	.017	.148
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X15	Pearson Correlation	.777	.907*	.891*	.753	.022	.090	.003	.675	-.048	.777	.892*	-.856	-.027	.907*	1	-.957*	.528
	Sig. (2-tailed)	.122	.033	.043	.142	.972	.886	.996	.211	.938	.122	.042	.064	.966	.033		.011	.360
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
X16	Pearson Correlation	-.761	-.941*	-.976**	-.654	-.290	-.259	.133	-.830	-.228	-.761	-.794	.964**	-.201	-.941*	-.957*	1	-.525
	Sig. (2-tailed)	.135	.017	.005	.231	.636	.674	.831	.082	.712	.135	.109	.008	.746	.017	.011		.364
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Y2	Pearson Correlation	.929*	.746	.442	.865	-.190	.679	.718	.595	.088	.929*	.799	-.378	-.469	.746	.528	-.525	1
	Sig. (2-tailed)	.023	.148	.456	.058	.759	.207	.172	.290	.913	.023	.105	.530	.425	.148	.360	.364	
	N	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5

*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

** Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Lampiran – 28

**ANALISA REGRESI
LINIER BERGANDA**

Data Bangkitan Kendaraan Mobil Pribadi Sekolah Menengah Atas Negeri Jember

Variables Entered/Removed^a

Model	Variables Entered	Variables Removed	Method
1	X6, X7, X1 ^b	.	Enter

a. Dependent Variable: Y2

b. All requested variables entered.

Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.981 ^a	.962	.848	39.77869

a. Predictors: (Constant), X6, X7, X1

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	40138.633	3	13379.544	8.456	.246 ^b
	Residual	1582.344	1	1582.344		
	Total	41720.978	4			

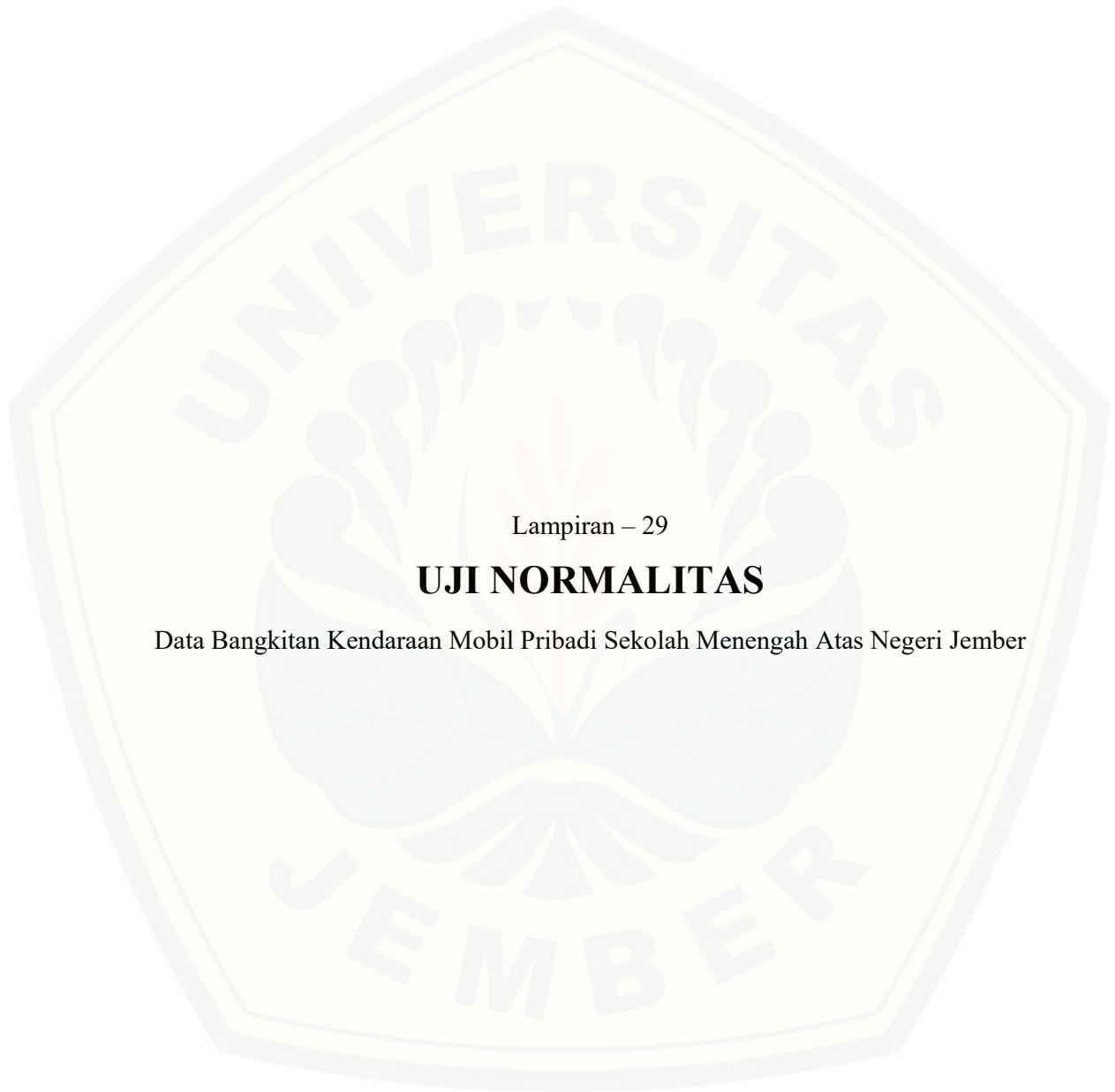
a. Dependent Variable: Y2

b. Predictors: (Constant), X6, X7, X1

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients			Correlations			Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta	t	Sig.	Zero-order	Partial	Part	Tolerance	VIF
1 (Constant)	-788.655	549.502		-1.435	.387					
X1	.547	.218	.660	2.502	.242	.929	.929	.487	.545	1.837
X6	5.149	6.893	.180	.747	.592	.679	.598	.145	.650	1.538
X7	47.291	34.131	.315	1.386	.398	.718	.811	.270	.732	1.365

a. Dependent Variable: Y2

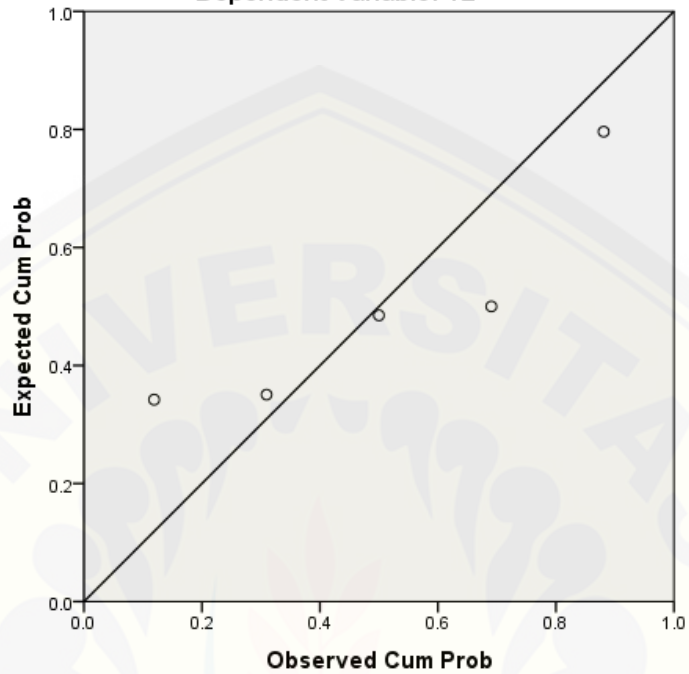


Lampiran – 29

UJI NORMALITAS

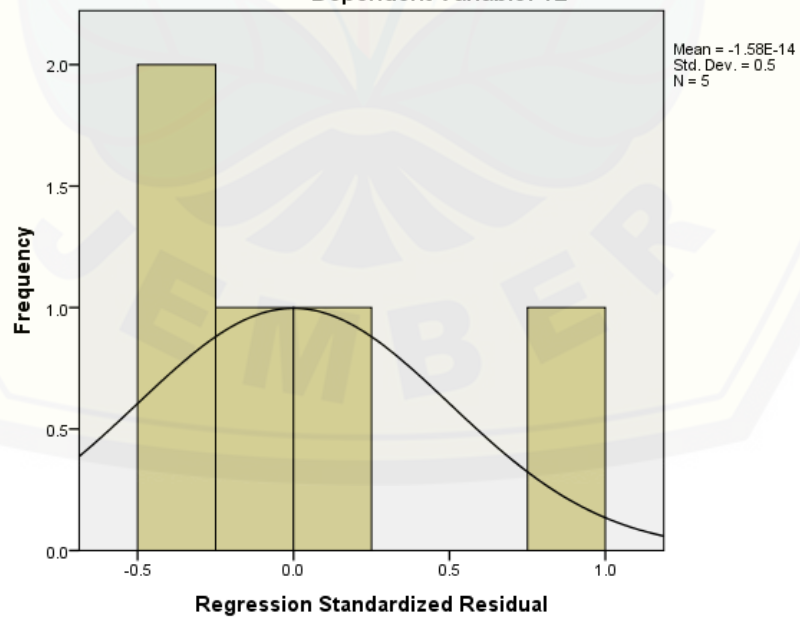
Data Bangkitan Kendaraan Mobil Pribadi Sekolah Menengah Atas Negeri Jember

Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual
Dependent Variable: Y2



Histogram

Dependent Variable: Y2



Lampiran – 30

UJI HETEROSKEDASTISITAS

Data Bangkitan Kendaraan Mobil Pribadi Sekolah Menengah Atas Negeri Jember



