

**IDENTIFIKASI FAKTOR- FAKTOR YANG
MEMPENGARUHI PEMILIHAN MODA ANGKUTAN UMUM
DENGAN ANGKUTAN PRIBADI
(Studi Kasus : Kecamatan Jatiasih Kota Bekasi)**

**R. Yudhanto Hari Pangestu¹,
Irwan Prasetyo²**

1. Mahasiswa Program Studi Teknik Perencanaan Wilayah dan Kota
Universitas Krisnadwipayana
2. Dosen Magister Program Studi Kajian Pembangunan Perkotaan dan Wilayah
Universitas Krisnadwipayana

Abstrak

Dalam hal pemilihan moda transportasi penumpang perlu mempertimbangkan tingkat pelayanan serta sesuai tingkat perekonomian itu sendiri sedangkan kondisi kehidupan ekonomi masyarakat yang semakin meningkat menyebabkan masyarakat mulai meninggalkan angkutan umum dan beralih ke angkutan pribadi sehingga menyebabkan kemacetan. Salah satu untuk mengurangi kemacetan perlunya ketersediaan jaringan dan pelayanan angkutan umum menurut UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan, sehingga tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengidentifikasi karakteristik faktor-faktor pemilihan moda angkutan umum dengan angkutan pribadi di Kecamatan Jatiasih Kota Bekasi. Penelitian ini google form dengan jumlah responden pada penelitian sebanyak 100 responden. Penelitian ini terbagi dalam 2 jenis responden yang didasarkan pada pengguna yaitu responden pengguna angkutan umum dan responden pengguna angkutan pribadi. Dengan analisis statistik deskriptif, diketahui bahwa responden yang menggunakan angkutan pribadi dan angkutan umum melakukan tujuan perjalanan ekonomi/bekerja dan melakukan perjalanan pada pagi hari pukul 05.00-09.00. Pada segi pekerjaan, didominasi sebagai pegawai swasta. Adapun dari segi penilaian preferensi pelaku perjalanan pelayanan angkutan umum masih kurang baik dibandingkan dengan angkutan pribadi, Dalam analisis logit biner menghasilkan persamaan $Y = -4.458 + 3.054(\text{kenyamanan}) - 2.455(\text{pendidikan}) + 2.936(\text{pendapatan}) + 4.208(\text{lama perjalanan})$.

Kata Kunci : Pemilihan Moda, Angkutan Umum Angkutan Pribadi

I. PENDAHULUAN

Kota Bekasi sebagai Kawasan penyangga DKI Jakarta menyebabkan tingginya pergerakan masyarakat dari Kota Bekasi ke Ibu Kota Jakarta untuk melakukan berbagai aktivitas. Perkembangan daerah di daerah pinggiran menjadi daerah bangkitan pergerakan serta pusat aktivitas ekonomi di pusat kota, termasuk Kecamatan Jatiasih. Kecamatan Jatiasih menurut Perda RTRW No 13 Tahun 2011 di tetapkan PPL yang merupakan pusat pelayanan pemerintahan dan perdagangan dengan skala pelayanan kelurahan dan/atau lingkungan perumahan dan Kecamatan Jatiasih merupakan peruntukan untuk perumahan skala besar sehingga terjadi pertumbuhan jumlah penduduk.

Pertumbuhan jumlah penduduk berbanding lurus dengan pertumbuhan pelaku perjalanan. Transportasi merupakan alat penunjang yang tidak bisa terpisahkan dalam kehidupan manusia untuk memenuhi kebutuhan dan mencapai tujuannya. Dalam hal ini pemilihan moda transportasi penumpang perlu mempertimbangkan tingkat kenyamanan (*comfortibility*), lama perjalanan, keamanan dan keselamatan terjamin, serta sesuai dengan tingkat perekonomian (pendapatan) masyarakat itu sendiri. Kondisi kehidupan ekonomi masyarakat yang semakin meningkat menyebabkan masyarakat mulai meninggalkan angkutan umum dan beralih ke angkutan pribadi, hal ini dapat menimbulkan kemacetan. Kemacetan lalu lintas terjadi pada jam sibuk seperti masuk dan pulang kerja, untuk mengurangi kemacetan perlunya perbaikan angkutan umum, dimana kepemilikan kendaraan pribadi belakangan ini menjadi gaya di masyarakat. Kepemilikan kendaraan yang meningkat tidak diimbangi dengan penambahan jaringan jalan. Hal Ini tentu saja akan membebani jaringan jalan yang ada apalagi banyak ruas jalan yang digunakan sebagai sarana selain lalu lintas seperti parkir, berjualan dan lain-lain. Untuk mengimbangi atau mungkin menekan laju kepemilikan dan penggunaan kendaraan pribadi sebaiknya dilakukan perbaikan angkutan umum. Perbaikan dapat berupa peningkatan kemampuan angkut yang besar, kecepatan yang tinggi, keamanan dan kenyamanan perjalanan yang memadai. Karena angkutan umum sifatnya bukan saja mengejar keuntungan semata maka sebaiknya dilakukan biaya perjalanan yang dibayarkan oleh penumpang merupakan harga atau biaya transportasi yang terjangkau khususnya untuk penumpang golongan ekonomi menengah ke bawah (Syawaluddin, 2007).

Tingkat kepuasan yang ditawarkan tiap moda angkutan dapat berubah - ubah hal tersebut disebabkan oleh perubahan karakteristik dari pemilihan moda itu sendiri. Perubahan karakteristik seperti berubahnya biaya perjalanan dari suatu moda akibat kenaikan harga bahan bakar minyak (BBM) akan berpengaruh terhadap keputusan seseorang terutama dalam memilih moda transportasi yang diinginkan. Akibatnya masyarakat cenderung lebih memilih moda transportasi sepeda motor dibandingkan angkutan umum. Dari segi kapasitas, moda angkutan umum lebih efisien dalam memindahkan manusia dan barang dibandingkan moda sepeda motor, akan tetapi dari segi mobilitas moda sepeda motor dapat bergerak kapan saja sedangkan moda angkutan umum. keberangkatannya cenderung dipengaruhi oleh jadwal keberangkatan bahkan tergantung dengan ada tidaknya penumpang itu sendiri. Oleh karena itu, masalah pemilihan moda dapat dikatakan sebagai tahap terpenting dalam perencanaan dan kebijakan transportasi. Kondisi seperti ini terjadi pada Kecamatan Jatiasih Kota Bekasi, masyarakat dihadapkan pada pilihan jenis moda yaitu angkutan umum dan angkutan pribadi. Sehingga akan berdampak langsung terhadap preferensi minat pelaku perjalanan untuk memilih moda yang akan digunakan dalam menunjang aktivitas sehari-hari. Studi penelitian ini dilakukan untuk mengetahui faktor yang mempengaruhi pemilihan moda angkutan pribadi dengan angkutan umum yang digunakan untuk mengetahui model pemilihan moda di Kecamatan Jatiasih Kota Bekasi

II. METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan pada penelitian ini adalah metode analisis statistik deskriptif. Analisis statistik deskriptif pada penelitian ini berguna untuk mengetahui karakteristik pelaku

perjalanan, karakteristik pergerakan dan karakteristik sistem moda transportasi dengan menggunakan angkutan pribadi dan angkutan umum. Pada ruang lingkup Kecamatan Jatiasih Kota Bekasi, pada penelitian ini statistic deskriptif yang digunakan termasuk dalam sebaran frekuensi.

1. Variabel Penelitian

Variabel yang digunakan terkait dengan faktor-faktor pemilihan moda antara angkutan pribadi dan angkutan umum terdapat 17 variabel sebagai berikut:

Tabel 1 Variabel faktor faktor pemilihan moda

No.	Variabel	Sumber Teori
1	Jenis Kelamin (XJenis Kelamin)	Miro, 2005 Sijabat dan Ratnasari, 2013 Rahmawati, 2014 Taufiq, 2018 Margi, 2020 Sonny, 2020
2	Usia (XUsia)	Miro, 2005 Sijabat dan Ratnasari, 2013 Taufiq, 2018. Margi, 2020 Sonny, 2020
3	Pendidikan (XPendidikan)	Miro, 2005 Sonny, 2020
4	Pekerjaan (XPekerjaan)	Miro, 2005 Sijabat dan Ratnasari, 2013 Taufiq, 2018 Sonny, 2020
5	Pendapatan (Xpendapatan)	Miro, 2005 Sijabat dan Ratnasari, 2013 Rahmawati, 2014 Ricky, 2016 Setyodhono. 2017 Taufiq, 2018 Margi, 2020 Sonny, 2020
6	KepemilikanKendaraan (XKepemilikan)	Miro, 2005 Sijabat dan Ratnasari, 2013 Rahmawati, 2014 Ricky, 2016 Nasir, 2016 Taufiq, 2018 Sonny, 2020
7	Tujuan Pergerakan (XTujuan Pergerakan)	Miro, 2005 Sijabat dan Ratnasari, 2013 Rahmawati, 2014 Nasir, 2017 Taufiq, 2018 Sonny, 2020
8	Waktu perjalanan (XWaktu Perjalanan)	Miro, 2005 Ricky, 2016 Nasir, 2017 Setyodhono, 2017 Taufiq, 2018 Sonny, 2020
9	Waktu Relatif (lama perjalanan) (Xlama)	Miro, 2005 Ratnawati, 2014 Ricky, 2016 Nasir, 2017 Setyodhono, 2017 Taufiq, 2018 Sonny, 2020
10	Tingkat Keamanan angkutan pribadi (XKeamananpribadi)	UU RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nur, 2016
11	Tingkat Keselamatan angkutan pribadi (XKeselamatanpribadi)	UU RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nur, 2016 Rizky, 2021
12	Tingkat Kenyamanan angkutan pribadi (XKenyamananpribadi)	UU RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nur, 2016
13	Biaya perjalanan angkutan pribadi (XBiayapribadi)	Margi, 2020
14	Tingkat Keamanan angkutan umum (XKeamananumum)	UU RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 29 Tahun 2015 tentang perubahan atas peraturanMenteri Perhubungan nomor PM 98 tahun 2013 tentang standar pelayanan minimal

		angkutan orang dengan kendaraan bermotor kendaraan umum dalam trayek. Nur, 2016
15	Tingkat Keselamatan angkutan umum (XKeselamatanumum)	UU RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 29 Tahun 2015 tentang perubahan atas peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 98 tahun 2013 tentang standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek. Nur, 2016
16	Tingkat Kenyamanan angkutan umum (XKenyamananumum)	UU RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Peraturan nomor PM 98 tahun 2013 tentang standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek. Nur, 2016 Ricky, 2016
17	Biaya perjalanan angkutan umum (XBiayaumum)	Miro, 2005 Rahmawati, 2014 Ricky, 2016 Nasir, 2017 Setyodhono, 2017 Taufiq, 2018 Sonny, 2020 Margi, 2020

Sedangkan untuk variabel analisis logit biner menggunakan 11 variabel sebagai berikut :

No	Variabel	Parameter
1	Jenis Kelamin	0 : Perempuan 1 : Laki - Laki
2	Usia	0 : Dewasa 1 : Tua
3	Pendidikan	0 : Lulus Kuliah 1 : Belum / Tidak Lulus Kuliah
4	Pekerjaan	0 : Tidak Bekerja 1 : Bekerja
5	Pendapatan	0 : Dibawah rata – rata 1 : Diatas rata – rata
6	Kepemilikan kendaraan	0 : Tidak memiliki Kendaraan 1 : Memiliki Kendaraan
7	Lama perjalanan	0 : Cepat 1 : Lama
8	Tingkat Keselamatan Umum	0 : Buruk 1 : Baik
9	Tingkat Keamanan Umum	0 : Buruk 1 : Baik
10	Tingkat Kenyamanan Umum	0 : Buruk 1 : Baik
11	Biaya Umum	0 : Mahal 1 : Murah

Pada penelitian terdapat 7 variabel yang tidak digunakan dalam analisis logit biner yaitu tujuan perjalanan, waktu perjalanan, keselamatan angkutan pribadi, keamanan angkutan pribadi, keselamatan angkutan pribadi dan biaya angkutan pribadi disebabkan oleh pemodelan tersebut mengeluarkan 1 model yaitu angkutan umum, sedangkan angkutan pribadi yaitu moda yang digunakan sebagai pembanding sehingga variabel yang mengenai angkutan pribadi tidak digunakan. Untuk variabel tujuan perjalanan dan waktu perjalanan tidak dapat diubah dummy kan.

2. Populasi dan Sampel

Populasi pada penelitian ini adalah jumlah penduduk di Kecamatan Jatiasih yang memiliki usia penduduk > 15 tahun (Quinta, 2016). Jumlah populasi penduduk usia > 15 tahun pada Kecamatan Jatiasih tahun 2020 sebesar 175.368 (BPS Kota Bekasi dalam Angka, 2021). Rumus yang dipakai untuk menentukan jumlah sampel pada penelitian ini adalah dengan menggunakan rumus slovin dengan perhitungan berikut:

$$n = \frac{175.368}{175.368 (0,1)^2 + 1} = 99,943$$

$$n = 100 \text{ responden}$$

Hasil perhitungan tersebut sebanyak 99,943 responden yang kemudian dibulatkan menjadi 100 responden.

3. Metode Analisis

Analisis statistik deskriptif berguna untuk menganalisa data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul (Sugiyono, 2004). Analisis deskriptif statistik pada penelitian ini digunakan untuk menganalisis data dengan cara mendeskripsikan data yang terkumpul yaitu mengidentifikasi karakteristik variabel faktor-faktor pemilihan moda angkutan pribadi dan angkutan umum. Pembahasan pada analisis statistik deskriptif yang digunakan termasuk dalam analisis frekuensi.

Metode regresi logistik biner merupakan metode yang digunakan untuk menggambarkan hubungan satu atau lebih variabel independen terhadap variabel dependen. Variabel dependen yang digunakan berkategori diskrit dengan dua kemungkinan, yaitu sukses dan gagal. Kejadian sukses biasanya dinotasikan dengan Y=1, sedangkan kejadian gagal dinotasikan dengan Y=0 (Hosmer, 2000). Tahapan yang dilakukan dalam regresi logistik biner adalah sebagai berikut:

1. Pembentukan model
Model regresi logistic yang akan terbentuk adalah sebagai berikut :

$$g(x) = \beta_0 + \beta_1x_1 + \beta_2x_2..... \beta_nx_n.....$$

Keterangan :

- g(x) = logit n (x)
- β_0 = estimasi parameter regresi
- β_n = estimasi nilai parameter
- x_n = variabel independent

2. Pengujian parameter secara simultan Pengujian ini dilakukan untuk menguji secara simultan pengaruh variabel-variabel independen terhadap variabel dependen secara bersamaan dalam model dengan menghitung nilai statistik uji G
3. Pengujian parameter secara parsial Untuk mengetahui pengaruh dari tiap-tiap variabel independen terhadap variabel dependen, dilakukan pengujian secara parsial.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

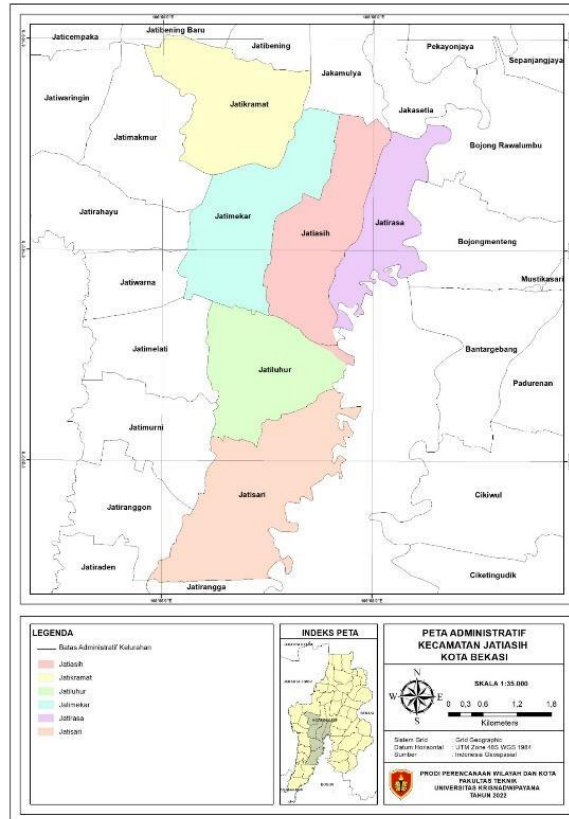
1. Gambaran Umum Wilayah

Kecamatan Jatiasih merupakan salah satu dari bagian wilayah kota Bekasi dan secara geografis Kecamatan Jatiasih memiliki luas wilayah 2.304,9 Ha atau 10,45% dari luas kota Bekasi. Kecamatan Jatiasih memiliki 6 Kelurahan

yaitu, Jatiasih, Jatirasa, Jatikramat, Jatimekar, Jatiluhur dan Jatisari, Batas wilayah Kecamatan Jatiasih sebagai berikut :

- Sebelah Utara :Kecamatan Bekasi Selatan
- Sebelah Selatan :Kecamatan Jatisampurna
- Sebelah Timur :Kecamatan Rawa Lumbu dan Kabupaten Bogor
- Sebelah Barat :Kecamatan Pondok Melati dan Kecamatan Pondok Gede

Gambar 1 Kawasan Administratif



2. Jenis Moda Angkutan

- Angkutan pribadi
Angkutan pribadi adalah angkutan yang menggunakan kendaraan pribadi, seperti mobil pribadi, sepeda motor, sepeda dan sebagainya
- Angkutan umum
Transportasi umum adalah layanan angkutan penumpang oleh sistem perjalanan kelompok yang tersedia untuk digunakan oleh masyarakat umum, biasanya dikelola sesuai jadwal, dioperasikan pada rute yang ditetapkan, dan dikenakan biaya untuk setiap perjalanan. Kecamatan Jatiasih memiliki beberapa angkutan umum yaitu angkot (angkutan kota) dan bus.
 - a. Angkutan Kota (Angkot)
Angkutan kota atau biasa disingkat angkot adalah sebuah transportasi bersama dengan rute yang sudah ditentukan. Tidak seperti bus yang mempunyai halte bus sebagai tempat perhentian yang sudah ditentukan, angkutan kota dapat berhenti untuk menaikkan atau menurunkan penumpang di mana saja.

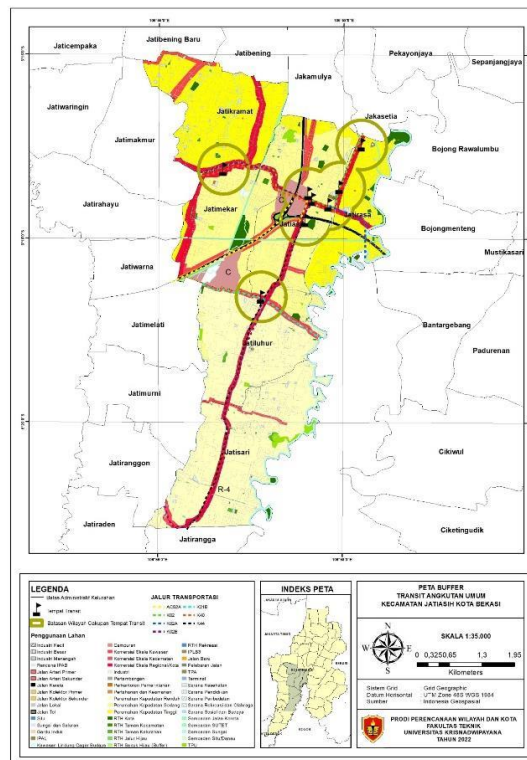
Tabel 3 Rute Angkutan Kota

No	Nomor Travel	Rute
1	K02	Terminal Bekasi – Jalan raya Jatiasih – Pondok Gede
2	K02A	Kantor Kelurahan Jatiasih – Jalan Villa Nusa Indah
3	K02B	Koramil Pondok Gede – Jalan raya Jatiasih – Simpang Cileungsi
4	K21B	Polsek Makasar – Jalan raya Parpostel Jatiasih – Polsek Bantar Gebang
5	K40	Kampung Rambutan – Jalan raya Jatiasih
6	K44	Jalan Pasar Kranggan – Mcdonald

b. Bus

Bus mayasari bakti yang berada di Jatiasih yaitu AC52A tujuan Jatiasih Tanah Abang. Bus Rute AC52A ini beroperasi dari pukul 05.30 - 10.30 dan 15.30 – 20.30 senin sampai jumat, sedangkan sabtu sementara libur semenjak pandemic covid-19 dan hari minggu tutup. Biaya yang dikenakan sebesar Rp. 20.000 dengan kapasitas 60 orang.

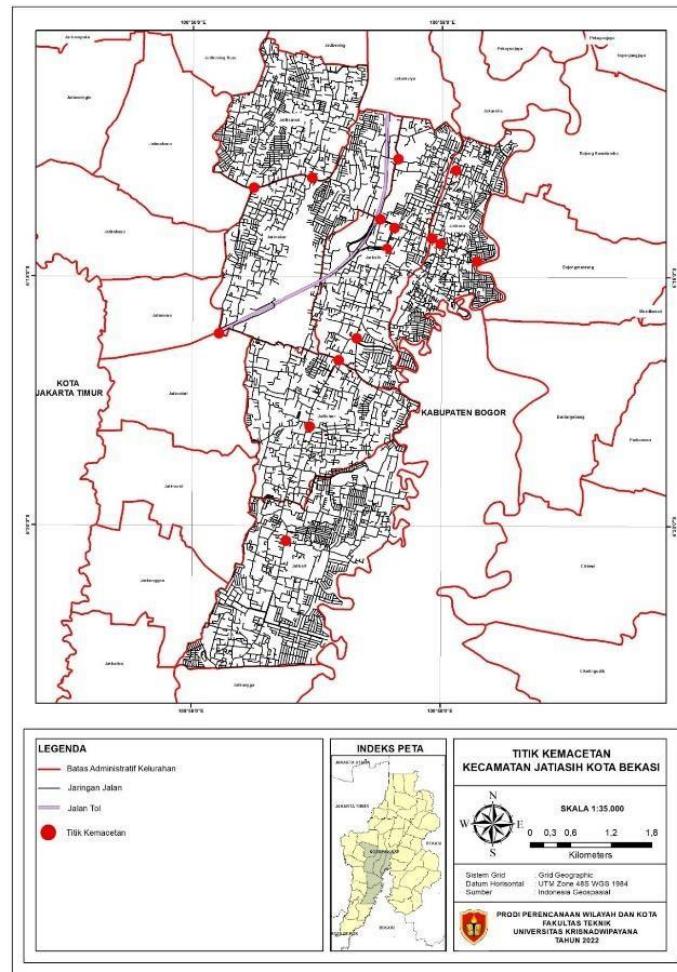
Gambar 2 Peta Rute Angkutan Umum



3. Kemacetan

Kemacetan adalah situasi atau keadaan tersendatnya atau bahkan terhentinya lalu lintas yang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan. Terutamanya yang tidak mempunyai transportasi publik atau sistem lalu lintas yang tidak baik atau memadai ataupun juga tidak seimbangny kebutuhan jalan dengan kepadatan penduduk di Kecamatan Jatiasih terdapat 15 titik kemacetan.

Gambar 3 Peta Rute Angkutan Umum



4. Karakteristik Pelaku Perjalanan

Karakteristik pelaku perjalanan akan dijelaskan dengan mendeskripsikan karakteristik yang dibagi berdasarkan jenis kelamin, usia, pendidikan, pekerjaan, pendapatan dan kepemilikan kendaraan.

Tabel 4 Karakteristik Pelaku Perjalanan

No	Karakteristik Pelaku Perjalanan	Responden	
		Angkutan Pribadi	Angkutan Umum
1.	Jenis Kelamin	Laki – laki (41)	Perempuan (15)
2.	Usia	15 - 25 tahun (27)	26 – 35 tahun
3.	Pendidikan	SMA (37)	SMA & Sarjana
4.	Pekerjaan	Pelajar/Mahasiswa	Pengawai
5.	Pendapatan	< 2.000.000 (23)	4.000.000 – 5.000.000 (8)
6.	Kepemilikan kendaraan	Kepemilikan satu kendaraan (31)	Kepemilikan satu kendaraan (15)

5. Karakteristik Pegerakan

Karakteristik pergerakan akan dijelaskan dengan mendeskripsikan karakteristik yang dibagi berdasarkan tujuan pergerakan, waktu perjalanan dan lama perjalanan

No	Karakteristik Pergerakan	Responden	
		Angkutan Pribadi	Angkutan Umum
1.	Tujuan pergerakan	Ekonomi (46)	Ekonomi (18)
2.	Waktu perjalanan	Pagi (46)	Pagi (15)
3.	Lama perjalanan	< 1 Jam (46)	< 1 Jam (15)

6. Karakteristik Sistem Moda Transportasi

Karakteristik Sistem Moda Transportasi akan dijelaskan dengan mendeskripsikan karakteristik yang dibagi berdasarkan biaya perjalanan, tingkat keselamatan, keamanan, kenyamanan.

Tabel 5 Karakteristik Sistem Moda Transportasi

No	Karakteristik Sistem Moda Transportasi	Responden	
		Angkutan Pribadi	Angkutan Umum
1.	Biaya perjalanan	Sedang (31)	Sedang (43)
2.	Tingkat keselamatan	Baik (41)	Sedang (39)
3.	Tingkat keamanan	Baik (47)	Sedang (41)
4.	Tingkat kenyamanan	Baik (41)	Sedang (41)

7. Model Pemilihan Moda

Pemodelan pada pemilihan moda menggunakan Analisis Logit Biner sebagai berikut :

$$Y_{\text{Dimana}} = (\beta_0 + \beta_1(X_{\text{jenis kelamin}}) + \beta_2(X_{\text{usia}}) + \beta_3(X_{\text{pendidikan}}) + \beta_4(X_{\text{pekerjaan}}) + \beta_5(X_{\text{pendapatan}}) + \beta_6(X_{\text{kepemilikan}}) + \beta_7(X_{\text{lama}}) + \beta_8(X_{\text{keselamatan}}) + \beta_9(X_{\text{keamanan}}) + \beta_{10}(X_{\text{kenyamanan}}) + \beta_{11}(X_{\text{biaya}})$$

8. Uji Signifikansi Parameter (simultan) Omnibus Tests of Model Coefficient

	Chi-square	df	Sig.
Step 1 Step	49.284	11	.000
Block	49.284	11	.000
	49.284	11	.000

Dari tabel diatas nilai Sig kurang dari 0.05 berarti variabel bebas secara bersama-sama mempengaruhi model.

Variables in the Equation

	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95% C.I. for EXP(B)	
							Lower	Upper
Step 1 ^a JENIS_KELAMIN	-1.062	.740	2.062	1	.151	.346	.081	1.473
PEKERJAAN	1.761	1.445	1.485	1	.223	5.616	.343	96.701
KESELAMATAN_UMUM	-.106	.946	.039	1	.844	.830	.130	5.301
KEAMANAN_UMUM	-1.106	1.146	1.074	1	.300	.305	.032	2.662
KENYAMANAN_UMUM	3.054	1.322	5.336	1	.021	21.196	1.569	262.706
BIAYA_PERJALANAN_UMUM	-.533	.701	.577	1	.446	.567	.146	2.321
USIA	.369	.666	.173	1	.677	1.446	.255	6.206
PENDIDIKAN	-2.455	1.093	5.043	1	.025	.066	.010	.732
PENDAPATAN	2.936	1.190	6.091	1	.014	16.636	1.630	193.916
KEPEMILIKAN KENDARAAN	-2.383	1.259	3.579	1	.059	.092	.006	1.090
LAMA PERJALANAN	4.208	1.155	13.274	1	.000	67.255	6.990	647.100
Constant	-4.458	1.377	10.476	1	.001	.012		

a. Variable(s) entered on step 1: JENIS_KELAMIN, PEKERJAAN, KESELAMATAN_UMUM, KEAMANAN_UMUM, KENYAMANAN_UMUM, BIAYA_PERJALANAN_UMUM, USIA, PENDIDIKAN, PENDAPATAN, KEPEMILIKAN KENDARAAN, WAKTU.

Pada hasil analisis dari tabel diatas pemodelan pengguna nilai konstanta a sebesar -4.458 yang diambil pada nilai B intercept. Terdapat 4 variabel yang memiliki pengaruh yaitu variabel kenyamanan sebesar 3.054, variabel pendidikan sebesar -2.455, variabel pendapatan sebesar 2.936 dan lama perjalanan sebesar 4.208. Sehingga jika dimasukan kerumus $Y = \beta_0 + \beta_{nxn}$ akan mendapatkan hasil model sebagai Berikut :

$$Y_{Umum} = (-4.458 + 3.054(kenyamanan) - 2.455(pendidikan) + 2.936(pendapatan) + 4.208(lama perjalanan))$$

9. Interpretasi Y

- Nilai konstanta tetap yang didapatkan sebesar -4.458 yang diartikan bahwa nilai konstanta bernilai negatif dapat diartikan bahwa pelaku perjalanan akan cenderung memilih angkutan pribadi dibandingkan angkutan umum dalam melakukan aktivitasnya.
- Dalam variabel kenyamanan dimana nilai Sig bernilai < 0.05 maka variabel kenyamanan merupakan variabel yang berpengaruh dalam pemilihan moda angkutan. Dimana nilai koefisien pada kolom B sebesar 3.054 bernilai positif yang diartikan bahwa pelaku perjalanan cenderung memilih angkutan umum dibandingkan angkutan pribadi dan pada kolom Exp(B) dimana tertulis pada variabel kenyamanan senilai 3.054 yang artinya kecenderungan pelaku perjalanan yang memiliki tingkat kenyamanan lebih baik untuk memilih angkutan umum adalah 3.054 kali dibanding pelaku perjalanan memakai angkutan pribadi
- Dalam variabel pendidikan dimana nilai Sig bernilai < 0.05 maka variabel pendidikan merupakan variabel yang berpengaruh dalam pemilihan moda angkutan. Dimana nilai koefisien pada kolom B sebesar -2.455 bernilai negatif yang diartikan bahwa pelaku perjalanan cenderung memilih angkutan pribadi dibandingkan angkutan umum dan pada kolom Exp(B) dimana tertulis pada

variabel pendidikan senilai 2.455 yang artinya kecenderungan pelaku perjalanan yang memiliki pendidikan lebih tinggi untuk memilih angkutan pribadi adalah 2.455 kali dibanding pelaku perjalanan yang memiliki pendidikan lebih rendah.

- Dalam variabel pendapatan dimana nilai Sig bernilai < 0.05 maka variabel pendapatan merupakan variabel yang berpengaruh dalam pemilihan moda angkutan. Dimana nilai koefisien pada kolom B sebesar 2.936 bernilai positif yang diartikan bahwa pelaku perjalanan cenderung memilih angkutan umum dibandingkan angkutan pribadi dan pada kolom Exp(B) dimana tertulis pada variabel pendapatan senilai 2.936 yang artinya kecenderungan pelaku perjalanan yang memiliki pendapatan lebih tinggi untuk memilih angkutan umum adalah 2.936 kali dibanding pelaku perjalanan yang memiliki pendapatan relatif rendah.
- Dalam variabel lama perjalanan dimana nilai Sig bernilai < 0.05 maka variabel lama perjalanan merupakan variabel yang berpengaruh dalam pemilihan moda angkutan. Dimana nilai koefisien pada kolom B sebesar 4.208 bernilai positif yang diartikan bahwa pelaku perjalanan cenderung memilih angkutan umum dibandingkan angkutan pribadi dan pada kolom Exp(B) dimana tertulis pada variabel lama perjalanan senilai 4.208 yang artinya kecenderungan pelaku perjalanan yang mempunyai lama perjalanan lebih lamamemilih angkutan umum adalah 4.208 kali dibanding pelaku perjalanan yang mempunyai lama perjalanan lebih cepat.

IV. KESIMPULAN DAN SARAN

1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian ini, maka dapat diambil kesimpulan:

A. Faktor-faktor dalam pemilihan moda memiliki pengaruh pada Kecamatan Jatiasih sebagai berikut:

a. Karakteristik pelaku perjalanan

- Pendapatan : 2.000.000 – 3.000.000
- Jenis Kelamin :Laki Laki
- Usia : 15 -25 Tahun
- Pendidikan : SMA
- Kepemilikan : Satu Kendaraan
- Pekerjaan : Pegawai Swasta

b. Karakteristik pergerakan

- Tujuan pergerakan : Ekonomi
- Waktu perjalanan : Pagi hari.
- Lama perjalanan : 1- 2 jam

c. Karakteristik sistem moda transportasi

Persepsi pelaku perjalanan menggunakan angkutan pribadi pada tingkat keselamatan, keamanan dan kenyamanan didominasi pada kondisi baik, sedangkan angkutan umum didominasi pada kondisi sedang. Untuk biaya angkutan umum dan angkutan pribadi didominasi sedang

B. Hasil analisis logit biner sebagai berikut :

$$Y_{Umum} = (-4.458 + 3.054(\text{kenyamanan}) - 2.455(\text{pendidikan}) + 2.936(\text{pendapatan}) + 4.208(\text{lama perjalanan})$$

Hasil pemodelan pemilihan moda dapat disimpulkan bahwa persepsi pelaku perjalanan tetap memilih angkutan pribadi dibandingkan angkutan umum. Dari 11 faktor yang digunakan dalam analisis tersebut terdapat 4 faktor yang paling berpengaruh yaitu kenyamanan, pendapatan,

pendidikan dan lama perjalanan. Faktor kepemilikan pendidikan semakin tinggi semakin banyak kepemilikan kendaraan cenderung menggunakan angkutan pribadi dibandingkan dengan angkutan umum, sedangkan faktor lama perjalanan, kenyamanan dan pendapatan berbanding kebalik cenderung menggunakan angkutan umum dibandingkan angkutan pribadi.

2. Saran

- A. Untuk meninjau kembali aspek pelayanan bagi perusahaan angkutan yang telah ditetapkan oleh pemerintah. Pelayanan ini mempengaruhi preferensi pelaku perjalanan dalam memilih moda yang ingin digunakan. Seperti aspek keselamatan perlu disarankan adanya perlengkapan P3K yang sesuai standar pelayanan minimal serta perlu memberi stiker berisi nomor telepon pengaduan agar pengguna pelaku perjalanan yang menggunakan angkutan umum dapat melakukan pengaduan apabila dalam keadaan darurat.
- B. Kebijakan transportasi yang sudah berlaku saat ini belum dapat mengendalikan pengguna angkutan pribadi secara maksimal, sehingga perlu adanya dilakukan koordinasi untuk meninjau kebijakan agar mengarahkan pelaku perjalanan menggunakan angkutan umum serta pemerintah daerah penambahan angkutan umum dan menambah rute perjalanan sehingga dapat mengurangi kemacetan

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik. (2019). Kota Bekasi dalam Angka: BPS.
- Badan Pusat Statistik. (2020). Kota Bekasi dalam Angka: BPS.
- Badan Pusat Statistik. (2021). Kota Bekasi dalam Angka: BPS.
- Badan Pusat Statistik. (2022). Kota Bekasi dalam Angka: BPS.
- Baskoro, Rangga.2021 <https://wartakota.tribunnews.com/2021/08/21/meski-dilanda-pandemi-tahunini-jumlah-kendaraan-pribadi-di-kotabekasi-bertambah-33900-unit> diakses pada 04 Maret 2022 pukul 09.30
- Isha, Ricky. 2016. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pemilihan Moda Transportasi Di Kota Medan. Diakses 03 Maret 2022, dari Universitas Sumatera Utara
- Iskandar, A. 1995. Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Tertib. Jakarta. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.
- Khaerat Nur, Nur. 2016. Studi Preferensi Pengguna Moda Angkutan Pribadi Berdasarkan Kualitas Pelayanan Angkutan Umum dan Preferensi Angkutan Pribadi. Diakses pada 18 Juli 2022, dari Universitas Hasanuddin.
- Maranatha, Margi. 2020. Model Pemilihan Moda Angkutan Umum dan Transportasi Online di Kota Tomohon (Studi Kasus: Pelajar di Kota Tomohon). Diakses 03 Maret 2022, Universitas Sam Ratulangi.
- Mauliana, Yunita, 2021. Analisis Model Tarikan dan Bangkitan Kendaraan di Daerah Kecamatan Pemulutan Kabupaten Ogan Ilir. Diakses 18 Juli 2022, Universitas Sang Bumi Ruwa Jurai Bandar Lampung.
- Miro, Fadel. 2012. Pengantar Sistem Transportasi. Malang. Erlangga
- Miro, Fadel. 2005. Perencanaan Transportasi. Jakarta. Erlangg
- Nasir, Aswar A. 2017. Analisis Pemilihan Moda Angkutan Umum dalam Menunjang Kegiatan Sosioekonomi Masyarakat di Kota Enrekang. Diakses 05 Maret 2022, dari Universitas UIN Alauddin Makasar.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 29 Tahun 2015 tentang perubahan atas peraturan Menteri Perhubungan nomor PM 98 tahun 2013 tentang standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek. Pintar. Kelas. 2021” <https://www.kelaspintar.id/blog/inspirasi/pengertian-identifikasi-dan-jenisnya14460/>.Diakses pada 05 Juli 2022 pukul 21.15.
- Putri, Narulita dkk. 2021. Pemilihan Moda Antara Kendaraan Pribadi dan Kereta Api (Rute Solo – Yogyakarta). Diakses 03 Maret 2022, dari Universitas Brawijaya.
- Rahmawati, A. 2019. Analisis Pemilihan Moda Sepeda Motor dan KRL ke Provinsi DKI Jakarta. Diakses 03 Maret 2022, dari Universitas Diponegoro Ramadhansyah P, Rizky. Studi Kebutuhan Fasilitas Keselamatan Jalan dikawasan Kota Kisaran Kabupaten Asahan.