

MODEL PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI ANTARA TRAVEL DAN KENDARAAN PRIBADI (PALANGKA RAYA – KATINGAN HILIR)

Sri Wahyuni

Jurusan/Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Palangka Raya
Jln. Hendrik Timang, Palangka Raya
e-mail: sw1288088@gmail.com

Ina Elvina

Jurusan/Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Palangka Raya
Jln. Hendrik Timang, Palangka Raya
e-mail: inaelvina@eng.upr.ac.id

Supiyan

Jurusan/Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Palangka Raya
Jln. Hendrik Timang, Palangka Raya
e-mail: supiyan@eng.upr.ac.id

Abstract: *In general, there are two types of transportation that are often used by people with the aim of Palangka Raya to Katingan Hilir, namely: public transportation and private vehicles.. To determine the mode selection model for the Palangka Raya-Katingan Hilir route, a study is required. This study compared the features of the Palangka Raya - Katingan Hilir route (price, duration of trip, frequency of departures) with the performance of Travel and Private Vehicle transportation, social factors, and passenger characteristics. The 88 kilometers between Palangka Raya and Kasongan (Katingan Hilir) are a significant distance. One and a half to two hours is how long it takes to get from Palangka Raya to Kasongan (Katingan Hilir). The vast majority of out-of-town visitors, however, opt to get to their destinations via private automobile rather than via public transit. The goal of this study is to establish a framework for deciding between bus travel and other modes of transportation, including how public transportation travel comes to be the preferred mode of travel and what variables cause public transportation to be the secondary mode of travel option. $U_{Travel} = (3.867 - 1.012(Bp) - 0.775(Kp) - 0.685(Sbp) + 1.266(Kp))$, where Bp represents travel prices, Kp represents travel convenience, Sbp represents the number of pauses along the route, and Ss represents travel safety (Kp). So, improving the quality of Travel transportation is important to making it the preferred option.*

Keywords: Travel, Private Vehicle, Moda

Abstrak: Secara umum terdapat dua jenis transportasi yang sering digunakan masyarakat dengan tujuan Palangka Raya ke Katingan Hilir, yaitu: angkutan umum dan kendaraan pribadi. Untuk menentukan model pemilihan moda pada jalur Palangka Raya-Katingan Hilir diperlukan studi. Penelitian ini membandingkan fitur rute Palangka Raya – Katingan Hilir (harga, lama perjalanan, frekuensi keberangkatan) dengan kinerja angkutan Travel dan Kendaraan Pribadi, faktor sosial, dan karakteristik penumpang. 88 kilometer antara Palangka Raya dan Kasongan (Katingan Hilir) merupakan jarak yang cukup signifikan. Satu setengah hingga dua jam adalah waktu yang dibutuhkan untuk pergi dari Palangka Raya ke Kasongan (Katingan Hilir). Namun, sebagian besar pengunjung luar kota memilih untuk mencapai tujuan mereka dengan mobil pribadi daripada melalui angkutan umum. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menetapkan kerangka kerja untuk memutuskan antara perjalanan bus dan moda transportasi lainnya, termasuk bagaimana perjalanan angkutan umum menjadi moda perjalanan pilihan dan variabel apa yang menyebabkan angkutan umum menjadi moda pilihan perjalanan sekunder. $U_{Travel} = (3.867 - 1.012(Bp) - 0.775(Kp) - 0.685(Sbp) + 1.266(Kp))$, dimana Bp merepresentasikan harga travel, Kp merepresentasikan kenyamanan perjalanan, Sbp merepresentasikan jumlah jeda sepanjang rute, dan Ss mewakili keselamatan perjalanan (Kp). Jadi, peningkatan kualitas transportasi Travel penting untuk menjadikannya pilihan yang disukai.

Kata Kunci: Travel, Kendaraan Pribadi, Moda

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Sederhananya, transportasi adalah minyak yang membuat roda ekonomi terus berputar, dan berdampak besar pada setiap aspek masyarakat. Lokasi penting Palangka Raya memerlukan pertimbangan yang cermat atas pilihan transitnya. Kota terbesar di Kalimantan Tengah, Palangka Raya, terletak kira-kira di pusat geografis Kalimantan dan berfungsi sebagai pusat transportasi untuk wilayah sekitarnya. Setiap tahun, semakin banyak orang yang memanfaatkan pilihan transportasi sepanjang jalur Palangka Raya – Katingan Hilir.

Ada perbedaan waktu 1,5-2 jam antara Palangka Raya dan Kasongan (Katingan Hilir). Jarak yang ditempuh dari Palangka Raya ke Kasongan (Katingan Hilir) 88 km. Kendaraan yang dapat di gunakan dari Palangka Raya menuju Kasongan (Katingan Hilir) ialah Travel, Sepeda Motor dan Mobil (kendaraan pribadi).

Rumusan masalah

1. Pertimbangan pemudik saat memutuskan antara angkutan umum dan menggunakan mobil sendiri 1.
2. Bagaimana Anda menentukan metode transportasi yang akan digunakan antara Palangka Raya dan Katingan Hilir?
3. Bagaimana upaya yang dilakukan agar angkutan umum menjadi pilihan utama penumpang lintas Palangka Raya – Katingan Hilir?

Tujuan penelitian

1. Perhatikan rute Palangka Raya-Katingan Hilir dan analisis variabel-variabel yang menyebabkan masyarakat memilih angkutan pribadi daripada angkutan umum.
2. Kedua, rancang sistem untuk memilih antara angkutan umum dan mobil individu.
3. Pertimbangkan rute Palangka Raya–Katingan Hilir, dan mengapa ini adalah cara paling populer bagi orang untuk

pergi dari satu tempat ke tempat lain, dan menurut Anda mengapa demikian.

Batasan Masalah

1. Melakukan survei dan wawancara terhadap masyarakat yang di anggap sebagai pengguna moda transportasi travel dan kendaraan pribadi
2. Perjalanan dan mobil pribadi adalah dua mode studi yang dianalisis di sini.

Manfaat Penelitian

1. Pertama, berikan ringkasan singkat tentang faktor-faktor yang dipertimbangkan penumpang sebelum memilih moda transportasi akhir mereka.
2. Kedua, sebagai nara sumber bagi mereka yang terlibat dalam diskusi kebijakan transportasi

TINJAUAN PUSTAKA

Transportasi

Istilah Latin *transportare*, yang berarti "menaikkan atau membawa", adalah asal kata "transportasi". Ada persamaan dan perbedaan dalam pendapat banyak ahli. Menurut Salim (2000), transportasi adalah proses pemindahan barang dan penumpang dari satu lokasi ke lokasi lain. Dua aspek transportasi yang paling penting adalah pergerakan kargo dan penumpang yang sebenarnya, dan relokasi fisik produk dan penumpang. Miro (2005) mengemukakan bahwa transportasi dapat dilihat sebagai tindakan yang diambil untuk memindahkan suatu barang dari satu lokasi ke lokasi lain di tempat yang lebih sesuai untuk tujuan penggunaannya.

Namun, mengangkut barang dan orang dari satu lokasi ke lokasi lain, seperti yang dijelaskan oleh Nasution (2008), adalah bagian penting dari setiap bisnis. Istilah "transportasi" mengacu pada serangkaian tindakan, termasuk "memindahkan", "mengangkut", dan "mengalihkan", dan tindakan ini tidak dapat dipisahkan dari persyaratan peralatan pendukung untuk memfasilitasi pemindahan yang tepat waktu, teratur, dan bebas masalah.

Sistem Transportasi

Pergerakan untuk memenuhi berbagai kebutuhan merupakan akar permasalahan transportasi. Sistem transportasi secara keseluruhan (makro) dapat dibagi menjadi beberapa sistem yang lebih kecil (mikro), yang kesemuanya saling terkait dan berpengaruh satu sama lain, sehingga memudahkan untuk memahami permasalahan dan mencari solusi alternatif dengan menggunakan metode ini. Sistem kegiatan, sistem jaringan prasarana transportasi, sistem pergerakan lalu lintas, dan sistem kelembagaan membentuk apa yang disebut dengan “sistem transportasi mikro” (Tamin, 2000:28).

Beberapa jenis kegiatan lebih mungkin menghasilkan gerakan dan menarik gerakan dalam proses memenuhi permintaan dalam kegiatan tertentu atau sistem penggunaan lahan daripada yang lain. Mencakup pola kegiatan sosial, ekonomi, budaya, dan lainnya, sistem ini merupakan sistem pola kegiatan penggunaan lahan.

Manfaat Transportasi

Andriansyah (2015) berpendapat bahwa sektor transportasi membantu pertumbuhan ekonomi dengan memastikan bahwa penawaran dan permintaan selaras. Ada banyak aspek kehidupan masyarakat yang membaik berkat pilihan transportasi yang lebih baik:

1. Pertama, ada keuntungan moneter. Segala sesuatu yang dapat diperoleh dan dimanfaatkan dengan baik dalam proses penciptaan, pendistribusian, dan pertukaran kekayaan atau hasil produksi.
2. efek positif pada masyarakat Dalam sebagian besar kasus, orang mencari persahabatan dan bekerja menuju situasi kehidupan komunal dengan mengambil keuntungan dari keadaan yang saling menguntungkan.:
 - a. Pelayanan untuk perorangan maupun kelompok,
 - b. Pertukaran informasi,
 - c. Perjalanan untuk rekreasi,
 - d. Perluasan jangkauan perjalanan sosial, dan

- e. Pemendekan jarak rumah dengan tempat kerja.
3. Manfaat bagi Politik Secara politik, transportasi telah berkembang menjadi kebutuhan mutlak atau kebutuhan pokok yang harus dipenuhi:
 - a. Keamanan negara terhadap serangan eksternal yang tidak diinginkan;
 - b. pengembangan pelayanan masyarakat yang lebih seragam;
 - c. menumbuhkembangkan persatuan dan keadilan dalam masyarakat. Ekonomi berperan dalam pembangunan daerah karena keinginan manusia, baik yang tidak terpenuhi maupun yang terpenuhi, memiliki multiplier effect terhadap perekonomian sekitarnya.

Definisi Moda

Secara sederhana, transportasi adalah perpindahan orang, produk, atau benda lain dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan atau fasilitas yang dioperasikan oleh manusia atau mesin untuk memudahkan usaha manusia. Para ahli mendefinisikan transportasi, dan mereka tidak setuju tentang berapa banyak kesejajaran dan berapa banyak perbedaan yang sebenarnya ada. Menurut Salim (2000), transportasi adalah proses pemindahan orang dan produk dari satu lokasi ke lokasi lain. Dua komponen yang paling penting adalah relokasi barang (komoditas) dan manusia dari satu lokasi ke lokasi lain. Menurut Miro (2005), transportasi adalah “setiap tindakan yang dilakukan dengan harapan nilai atau utilitas suatu barang akan meningkat sebagai akibat dari perpindahannya dari satu lokasi ke lokasi lain”. Tetapi transportasi didefinisikan sebagai sarana untuk memindahkan barang dan orang dari satu lokasi ke lokasi lain, sebagaimana dinyatakan oleh Nasution (2008).

Model Pemilihan Moda Transportasi

Untuk mengkalibrasi model pemilihan moda pada tahun dasar, perlu dipahami perubahan bebas (atribut) yang mempengaruhi pemilihan moda. Setelah model dikalibrasi, dapat digunakan untuk meramalkan pemilihan mode dengan memanfaatkan nilai perubahan bebas di

masa mendatang (Tamin, 2000). Ortuzar & Willumsen, 2002)

1. mengidentifikasi berbagai elemen (variabel) yang diperkirakan secara signifikan mempengaruhi perilaku pembuat perjalanan (behavior of trip maker) dalam meninggalkan moda transportasi alternatif yang digunakan untuk bepergian.
2. Langkah kedua adalah memodelkan nilai kepuasan wisatawan (utilitas) untuk berbagai pilihan alat transportasi dengan menggunakan model analisis regresi linier untuk menentukan tingkat kepuasan (nilai utilitas) penggunaan masing-masing moda transportasi.
3. Ketiga, menggunakan banyak moda transportasi untuk memodelkan kemungkinan (probability/opportunity) dari setiap kemungkinan moda transportasi.
4. Estimasi dan total jumlah calon pengguna moda transportasi tertentu, dan fraksi peluang atau pangsa pasar untuk setiap moda, dihitung.

Model Utilitas Pelaku Perjalanan

Kami menganggap fungsi utilitas berikut sebagai representasi yang baik dari hubungan antara faktor-faktor berikut dan tingkat kesenangan wisatawan dengan berbagai jenis transportasi (Ortuzar dan Willumsen, 2002).

$$U = f(V_1, V_2, V_3, \dots, V_n) \quad (1)$$

Keterangan :

U = Nilai kepuasan pelaku perjalanan menggunakan moda transportasi

V_1 s/d V_n = Variabel – variabel yang dianggap berpengaruh terhadap nilai kepuasan menggunakan moda transportasi tertentu

F = Hubungan fungsional

Teknik Revealed Preference

Menggunakan data dari lapangan, pendekatan preferensi terungkap dapat menentukan pilihan mana yang paling populer di kalangan konsumen. Sebagai hasil dari jajak pendapat ini, kami dapat

memilih dari opsi yang paling mungkin menyenangkan responden kami. Jenis survei ini biasanya menggunakan kuesioner yang menginformasikan responden tentang fakta-fakta yang ada mengenai topik yang sedang diselidiki. Setiap pertanyaan dalam survei dimaksudkan untuk memperoleh informasi yang spesifik tentang situasi responden, oleh karena itu penting bagi mereka untuk menjawab setiap pertanyaan secara lengkap. Sangat penting untuk strategi ini bahwa responden memiliki seperangkat preferensi yang koheren (Dewanti et al., 1999).

Model Diskrit Peluang Alternatif Pilihan Moda

Seorang pengambil keputusan pelanggan memilih moda transportasi yang memberikan kepuasan terbesar berdasarkan hasil analisis Discrete Choice Model ini atas pilihan mereka dari sekumpulan alternatif yang bersaing (whility tertinggi). Prosedur model ini dimulai dengan nilai parameter dari fungsi kepuasan yang dipengaruhi oleh sejumlah variabel independen.

METODE PENELITIAN

Tempat dan Waktu Penelitian

Investigasi ini akan dilakukan di Kasongan, Kecamatan Katingan Hilir, Kabupaten Katingan, Kalimantan Tengah. Karena lokasi yang diteliti berfungsi sebagai titik transfer bagi pemudik yang menggunakan angkutan umum, taksi, atau mobil sendiri, penelitian ini memiliki implikasi praktis (perhentian perjalanan untuk CV. MUARA DEPAG PERDANA).

Alat dan Bahan

Sebuah kamera digunakan untuk merekam proses pengumpulan data dan alat tulis (pena dan pensil) digunakan untuk mengisi formulir survei. Informasi yang dikumpulkan kemudian diperiksa menggunakan spreadsheet dan perangkat lunak SPSS (Statistical Product and Service Solutions).

Metode Pengambilan Data

1. Pengumpulan Data Primer

Mendistribusikan survei kepada masyarakat yang menggunakan Kendaraan Pribadi dan jenis transportasi lainnya untuk mengetahui kebiasaan pemilik moda.

2. Pengumpulan Data Sekunder

Informasi yang dikumpulkan dari institusi terkait, termasuk statistik demografi, data geografis, dan analisis spasial.

3. Teknik Pengambilan Sampel

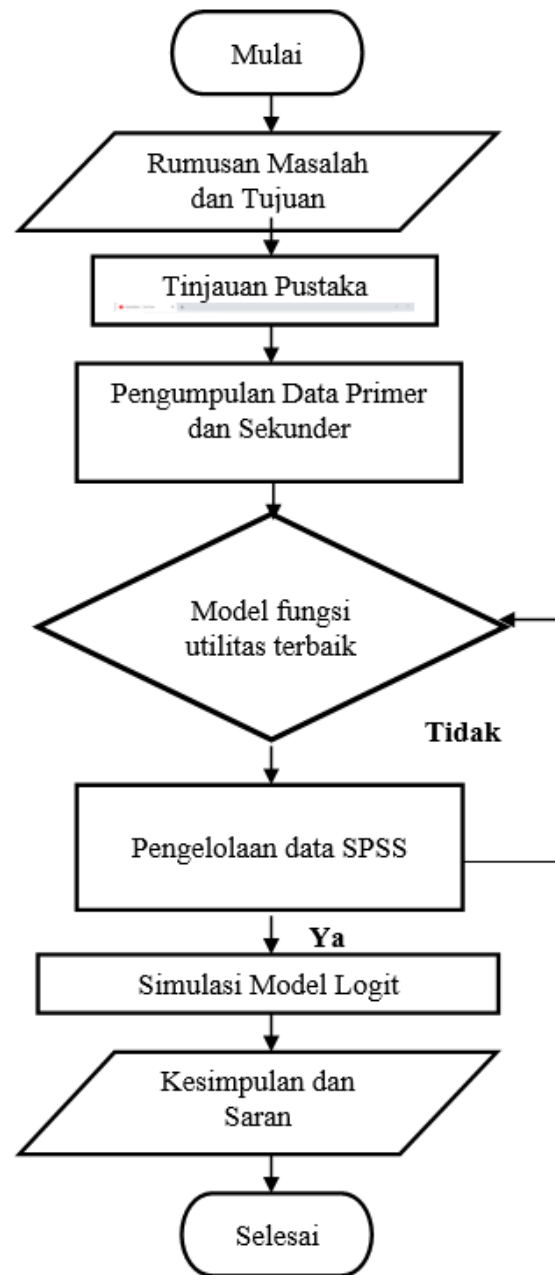
- Formulir pertanyaan/kuesioner dibagikan kepada pengguna angkutan kendaraan pribadi dan travel, serta dilakukan survei dan wawancara untuk mengumpulkan data.
- Survei Preferensi Terungkap didasarkan pada kenyataan atau kondisi lapangan.
- Populasi diperlukan untuk menentukan berapa banyak sampel yang akan dikumpulkan; dalam hal ini digunakan seluruh penduduk Palangka Raya; kota ini meliputi area seluas 2.853,12 km². Badan Pusat Statistik Kalteng memperkirakan jumlah penduduk Kota Palangka Raya pada tahun 2021 sebesar 299.000 jiwa..

Dengan menggunakan metode yang dibuat oleh Isaac dan Michael (Sugiono, 2007), ukuran sampel dapat dihitung sebagai berikut.

$$S = \frac{\lambda^2 \times N \times p \times q}{d^2 \times (N-1) + \lambda^2 \times p \times q} \quad (2)$$

Dengan S adalah jumlah sampel (299.000), N adalah jumlah populasi, P & Q adalah proporsi dalam populasi (P= 0,50 dan Q= 0,50), D adalah ketelitian/derajat kesalahan ketetapan (0,05), λ^2 adalah nilai tabel Chisquare untuk sesuai tingkat kesalahan ($\lambda^2 = 23,841$ taraf signitif 95%)

Bagan Alir Penelitian



Gambar 1 Bagan Alir Penelitian

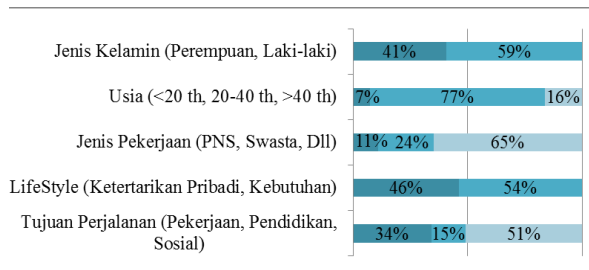
HASIL PENELITIAN

Transportasi Angkutan Umum Travel dan Kendaraan Pribadi

Transportasi darat, termasuk Travel dan Kendaraan Pribadi, merupakan sarana transportasi yang paling umum digunakan antara Kasongan dan Palangka Raya, dengan jarak kurang lebih 88 kilometer.

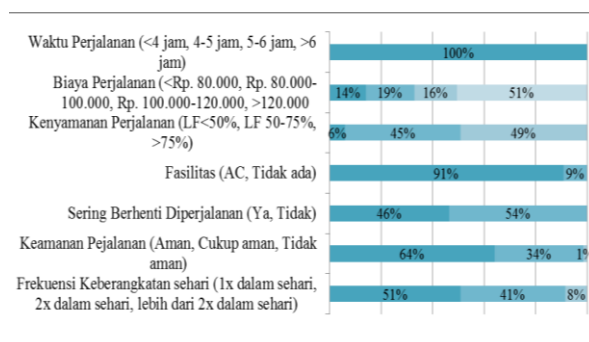
Diagram lingkaran berikut menunjukkan perincian demografis responden Palangka Raya:

Tabel 1. Karakteristik Responden



Dari 383 peserta yang disurvei di Kota Palangka Raya, diketahui bahwa 156 (41%) adalah perempuan dan 227 (59%) adalah laki-laki; usia mereka berkisar dari kurang dari 20 (28%) hingga 40 (293) hingga lebih dari 40 (16%). Responden terdiri dari 42 pegawai pemerintah (11%), 93 pegawai swasta (24%), dan 248 pegawai non-klasifikasi (65%). Kepentingan pribadi 177 (46%) dan kebutuhan 206 (54%) responden menentukan cara hidup responden. Ada 131 (34% dari total) perjalanan bisnis, 57 (15%) perjalanan pendidikan, dan 195 (51% dari total) perjalanan sosial.

Tabel 2. Karakteristik Responden



Dari karakteristik perjalanan masyarakat di Kota Palangka Raya saat ini. Pada waktu perjalanan dari hasil penelitian, 383 (100%) responden memilih waktu kurang dari 4 jam perjalanan. Pada biaya perjalanan berdasarkan penelitian, kurang dari Rp. 80.000 sekitar 54 (14%) responden, Rp. 80.000 – 100.000 sekitar 72 (19%) responden, Rp.100.000 - 120.000 sekitar 63 (16%) responden dan diatas Rp. 120.000 sekitar 194 (51%) responden. Studi ini menemukan bahwa ketika ditanya tentang kenyamanan perjalanan, hanya 23 (6% responden) yang memilih LF 50%, sedangkan 172 (45%) memilih LF 50%-75%, dan sisanya 188 (49%) memilih LF>75%. Terdapat 488 (91%) responden yang kendaraannya ber-AC dan 35 (9%) yang kendaraannya tidak. Empat ratus tujuh puluh delapan responden (46%) memilih "Ya" untuk pertanyaan tentang apakah perjalanan mereka sering berhenti atau tidak berdasarkan penelitian, sedangkan 205 responden (54%) memilih "Tidak". Pada keamanan diperjalanan 246 (64%) memilih Aman, 132 (34%) responden memilih Cukup Aman, dan 5 (1%) memilih Tidak Aman. Frekuensi Keberangkatan menurut penelitian, 195 (51%) responden memilih 1x dalam sehari, 156 (41%) reponden memilih 2x dalam seharinya, dan 32 (8%) responden lainnya memilih lebih dari 2x dalam sehari.

Analisis Data

Untuk mendapatkan gambaran yang utuh bagaimana pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen, maka dalam penelitian ini dilakukan pengujian dengan menggunakan model regresi logit binomial. SPSS versi 26 digunakan untuk semua pengujian dan analisis data.

Tabel 3. Jumlah Pengamatan

Case Processing Summary			
Unweighted Cases ^a		N	Percent
Selected Cases	Included in Analysis	383	100,0
	Missing Cases	0	,0
	Total	383	100,0
Unselected Cases		0	,0
Total		383	100,0
a. If weight is in effect, see classification table for the total number of cases.			

Data jumlah sampel yang digunakan untuk investigasi ini disajikan pada tabel di atas, dimana total kasus yang diperiksa adalah 383 kasus. Jika nilai baris Kasus Hilang adalah nol, maka tidak ada kasus yang diabaikan selama analisis.

Uji Besaran Pengaruh

Uji likelihood ratio menunjukkan bahwa variabel ini (dengan nilai $-2\log$ likelihood) berpengaruh signifikan terhadap pemilihan mode. Nilai R-kuadrat untuk regresi cox dan snell adalah 0,345, yang menunjukkan bahwa model secara statistik menjelaskan 34,5% pengamatan. Menggunakan rumus Nagelkerke untuk R-Square, kami menemukan nilai 0,502, yang menunjukkan bahwa model ini secara statis menyumbang 50,2% dari fenomena yang diamati.

Tabel 4. Uji Besaran Pengaruh

Model Summary			
Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	282,064 ^a	,345	,502
a. Estimation terminated at iteration number 6 because parameter estimates changed by less than ,001.			

Uji Kelayakan Model

Tes Hosmer-Lambertow (Goodness of fit) dilakukan dalam keadaan berikut untuk melihat apakah model dapat diterapkan:

- Jika p-value kurang dari 0,05, ini menandakan bahwa terdapat perbedaan yang cukup antara model dan observasi sehingga model tidak dapat secara akurat memprediksi nilai observasi.
- Jika nilai signifikan lebih dari 0,05 maka model dapat diterima karena sesuai dengan data observasi dan dapat memprediksi nilai observasi secara akurat.

Tabel 5. Uji Hosmer-Lemeshow

Hosmer and Lemeshow Test			
Step	Chi-square	df	Sig.
1	7,388	8	,495

- Uji Hosmer-Lemeshow dan uji Lameshow sama-sama menghasilkan nilai signifikan sebesar 0,495 seperti yang terlihat pada tabel di atas. p-nilai di atas 0,05 menunjukkan bahwa model berhasil memprediksi nilai yang diamati.

Parameter Estimasi

Tes variabel terpisah atau gabungan akan dilakukan. Seseorang melakukannya dengan secara individual memasukkan semua faktor yang relevan. Tingkat signifikansi yang digunakan dalam pengujian adalah 5%. Hipotesis diterima jika nilai probabilitas lebih besar dari 5%. Tetapi jika persentasenya lebih tinggi dari 5%, hipotesis dianggap salah. Estimasi parameter studi tercantum dalam tabel berikut:

Tabel 6. Klasifikasi Hasil

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	-,504	,335	2,261	1	,133	,604	,313	1,165
	Usia	-,503	,336	2,235	1	,135	,605	,313	1,169
	Jenis_Pekerjaan	-,259	,238	1,178	1	,278	,772	,484	1,232
	Lifestyle	,035	,303	,013	1	,909	1,035	,571	1,876
	Tujuan_Perjalanan	-,016	,198	,007	1	,934	,984	,667	1,451
	Biaya_Perjalanan	-1,012	,162	39,115	1	,000	,363	,265	,499
	Kenyamanan_Perjalanan	-,775	,278	7,744	1	,005	,461	,267	,795
	Fasilitas	-,598	,491	1,484	1	,223	,550	,210	1,439
	Sering_Berhenti_Di_Perjalanan	-,685	,314	4,743	1	,029	,504	,272	,934
	Keamanan_Perjalanan	1,266	,313	16,318	1	,000	3,546	1,919	6,552
	Frekuensi_Keberangkatan_Sehari	,055	,302	,033	1	,857	1,056	,584	1,909
	Constant	3,867	1,349	8,213	1	,004	47,801		
a. Variable(s) entered on step 1: Jenis_Kelamin, Usia, Jenis_Pekerjaan, Lifestyle, Tujuan_Perjalanan, Biaya_Perjalanan, Kenyamanan_Perjalanan, Fasilitas, Sering_Berhenti_Di_Perjalanan, Keamanan_Perjalanan, Frekuensi_Keberangkatan_Sehari.									

Berdasarkan tabel diatas hasil variabel secara individual atau parsial terhadap alternatif Kendaraan Pribadi dan Travel menjelaskan beberapa hal antara lain:

1. Terutama, ada biaya transportasi. Nilai wald 39,115 diperoleh, dengan nilai signifikansi 0,000, yang lebih rendah dari ambang 5% yang diperlukan untuk signifikansi statistik (sig 0,05). Sehingga variabel biaya perjalanan berpengaruh besar terhadap keputusan pengendara di Kota Palangka Raya. Terdapat peningkatan kemungkinan 0,363 kali lipat bahwa pemilihan moda transportasi seseorang akan dipengaruhi oleh biaya perjalanan.

2. Dan kedua, kemudahan perjalanan. Nilai wald yang dihitung adalah 7,744 (sig 0,005), di mana 0,05 mewakili ambang konvensional untuk signifikansi statistik. Oleh karena itu, tingkat kenyamanan perjalanan merupakan faktor penting dalam menentukan cara orang berkeliling inti kota Palangka Raya. Nilai odd ratio sebesar 0,461 menunjukkan bahwa variabel kenyamanan perjalanan berpengaruh hampir dua kali lipat dibandingkan kedua variabel lainnya dalam menentukan pemilihan moda perjalanan.

3. Sering Berhenti Saat Bepergian, Dalam hal ini, nilai wald adalah 4,743 (sig

0,029), yang secara signifikan lebih kecil dari ambang batas 5% yang diperlukan untuk signifikansi statistik (0,05). Oleh karena itu, seringkali kerusakan pinggir jalan berdampak besar pada keputusan masyarakat untuk berkeliling Kota Palangka Raya. Dengan rasio jumlah sebesar 0,504, kita dapat menyimpulkan bahwa seringkali perhentian di jalan berdampak pada keputusan transportasi masyarakat 504 kali lebih banyak daripada faktor lainnya.

4. Keempat, pastikan Anda memiliki perjalanan yang aman. Tingkat

signifikansi 0,000 (diperoleh nilai wald 16,318) lebih rendah dari ambang konvensional 0,05 (5%). Dengan demikian, ditentukan bahwa variabel keselamatan perjalanan berpengaruh besar terhadap pemilihan pilihan transportasi di Kota Palangka Raya. Dengan rasio yang baik sebesar 3,546, kita dapat menyimpulkan bahwa wisatawan menempatkan 3,546 kali lebih berat pada masalah keamanan perjalanan daripada faktor lainnya saat memutuskan moda mana yang akan dipilih.

Tabel 7. Klasifikasi Hasil

Classification Table ^a					
	Observed		Predicted		
			Moda Transportasi		Percentage Correct
			Kendaraan Pribadi	Mobil Travel	
Step 1	Moda Transportasi	Kendaraan Pribadi	255	26	90,7
		Mobil Travel	42	60	58,8
	Overall Percentage				82,2

a. The cut value is .500

Berdasarkan tabel *Classification*, dapat menjelaskan bahwa :

- Jumlah sampel yang memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi sebesar 255 + 26 = 281 sampel. Yang benar – benar memilih kendaraan pribadi sebesar 90,7%.
- Jumlah sampel yang memilih untuk menggunakan travel sebesar 42 + 60 = 102 sampel. Yang benar-benar memilih travel sebesar 58,8%.

Pada baris overall percentage akhir memberikan nilai 82,2% yang berarti ketepatan model pada penelitian ini sebanyak 82,2%.

Fungsi Utilitas Model Logit

Fungsi utilitas dari tabel *parameter estimasi* membentuk fungsi utilitas logit sebagai berikut:

$$U_{Travel} = (3,867 - 1,012(BP) - 0,775(KP) - 0,685(SB) + 1,266(KP)) \quad (3)$$

Keterangan:

- BP = Biaya Perjalanan
- SBP = Sering Berhenti di Perjalanan
- KP = Keamanan Perjalanan
- KP = Kenyamanan Perjalanan

Pada lampiran Parameter Estimasi diketahui bahwa variabel yang signifikan mempengaruhi peluang pemilihan moda transportasi antara kendaraan pribadi dan travel adalah Biaya Perjalanan (BP), Kenyamanan Perjalanan (KP), Sering Berhenti di Perjalanan (SBP), dan Keamanan Perjalanan (KP).

Maka pemilihan moda transportasi untuk 2 jenis pilihan moda adalah sebagai berikut :

$$P_{Travel} = \frac{1}{1 + e^{3,867 - 1,012(BP) - 0,755(KP) - 0,685(SB) + 1,266(KP)}} \quad (4)$$

PENUTUP

Kesimpulan

Temuan penelitian ini memberikan banyak kesimpulan mengenai preferensi warga Palangka Raya dalam menggunakan Mobil Travel dan kendaraan pribadi untuk berkeliling kota.

1. Hasil variabel secara individual atau parsial terhadap alternatif Kendaraan Pribadi dan Travel menjelaskan beberapa hal antara lain:
 - a. Variabel "biaya perjalanan" hampir tiga kali lebih mungkin menjadi faktor penentu dalam pemilihan metode transportasi tertentu daripada nilai "1".
 - b. Tingkat kenyamanan perjalanan merupakan faktor penting dalam menentukan cara orang berkeliling inti kota Palangka Raya. Menunjukkan bahwa variabel memberikan pengaruh terhadap pemilihan moda transportasi.
 - c. Seringnya jalan berhenti di lingkungan perkotaan Palangka Raya berdampak besar pada cara orang bepergian. Menunjukkan bahwa variabel memberi pengaruh terhadap pemilihan moda transportasi.
 - d. Jadi, bisa dibilang masyarakat di Kota Palangka Raya lebih cenderung menggunakan alat transportasi tertentu jika merasa lebih aman menggunakannya. Menunjukkan bahwa variabel memberikan pengaruh terhadap pemilihan moda transportasi.
2. Model pemilihan moda transportasi antara travel yaitu :

Menurut model pemilihan moda transportasi Travel, empat faktor—biaya perjalanan, kenyamanan perjalanan, jumlah pemberhentian, dan risiko cedera—memiliki pengaruh paling besar terhadap kecenderungan penumpang untuk memilih moda transportasi tertentu.
3. Keempat, inisiatif dilakukan untuk membuat rute Palangka Raya–Kasongan lebih menarik bagi pengendara Travel.
 - a. Travel dapat menentukan tarif yang ekonomis sehingga menarik minat orang menggunakan Travel.

- b. Memberikan rasa aman kepada penumpang dengan tidak mengedari travel dengan kecepatan yang tinggi dan pelayanan yang baik untuk para penumpang.
- c. Memberikan waktu kepada penumpang untuk beristirahat, ingin ke WC atau sekedar ingin mengisi perutnya dengan singgah dan makan di warung.
- d. menyediakan alat pemukul atau pemecah kaca agar meningkatkan rasa keamanan di tengah perjalanan.

Saran

Temuan dan rekomendasi studi dirangkum di bawah ini untuk membantu membuat perjalanan Anda berikutnya ke luar kota berjalan lancar:

1. Meningkatkan kenyamanan perjalanan dan keamanan perjalanan kepada mobil travel agar para penumpang tidak akan ragu atau takut untuk menaiki mobil travel.
2. Diperlukan kajian lebih lanjut untuk mengetahui pengaruh kondisi jalan terhadap kemanfaatan dan kepuasan pengendara angkutan umum trayek Palangka Raya – Kasongan.

DAFTAR PUSTAKA

- Miro, F. (2002). *Perencanaan transportasi*. Penerbitan Erlangga. Jakarta
- Putra, C.D. (2013), *Model Pilihan Moda Antara Kendaraan Pribadi dan Angkutan Umum Untuk Perjalanan Bekerja di Kota Palangka Raya*, Tugas Akhir Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya. Palangka Raya
- Rahman, (2009). *Study Pemilihan Moda Angkutan Umum Antar Kota Menggunakan Metode Stated Preference*. Jurnal Teknik Sipil. Universitas Tadulako. Palu.
- Silitonga, S.P. (2012), *Model Perilaku Pemilihan Moda di Kota Palangka Raya*, Skripsi Fakultas Teknik Universitas Widayagama, Malang.

- Tamin, O.Z. (2000), *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi – Edisi Kesatu*. Penerbit ITB. Bandung. Indonesia.
- Verawati, (2005). Studi Pemilihan Moda Transportasi Darat Antara Sampit – Palangka Raya, Tugas Akhir Fakultas Teknik Universitas Palangka Raya. Palangka Raya.
- Warpani, S. (1990). *Merencanakan Sistem Pengangkutan*. ITB. Bandung.