

## **KENYAMANAN SEBAGAI FAKTOR DOMINAN PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI HASIL KUESIONER PENUMPANG BUS ANTAR PROPINSI DARI TERMINAL MENGWI BALI**

**Budi Mardikawati<sup>1\*</sup>, Ida Ayu Masyuni<sup>1</sup>, Asep Eka Nugraha<sup>2</sup>**

<sup>1</sup>Program Studi Diploma III Manajemen Transportasi Jalan, Politeknik Transportasi Darat Bali, Jalan Batuyang 109 X Gianyar – Bali, 80582, Indonesia

<sup>2</sup>Program Studi Diploma III Teknologi Otomotif, Politeknik Transportasi Darat Bali, Jalan Batuyang 109 X Gianyar – Bali, 80582, Indonesia

\*[mardikawati@poltradabali.ac.id](mailto:mardikawati@poltradabali.ac.id)

### **ABSTRAK**

Penurunan jumlah penumpang Bus Antar Provinsi merupakan salah satu masalah transportasi angkutan umum. Namun ditemukan Penyelenggara Bus Antar Provinsi yang tetap eksis memberikan layanan. Mereka dianggap mampu memenuhi faktor-faktor pemilihan moda transportasi. Kajian bertujuan mengetahui faktor pemilihan moda transportasi oleh penumpang Bus Antar Provinsi yang berangkat dari Terminal Mengwi Badung Bali. Metode pengumpulan data berupa kuesioner faktor-faktor pemilihan moda transportasi. Terdapat 7 faktor yang dikaji, yaitu: keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, keteraturan, dan protokol kesehatan. Analisis data yang digunakan adalah model pemilihan diskrit dengan menggunakan konsep utilitas dari setiap faktor. Hasil analisis data berupa persamaan regresi untuk mengetahui komponen yang berpengaruh positif dari setiap faktor. Selanjutnya, dilakukan perankingan faktor pemilihan moda transportasi. Hasil yang diperoleh kenyamanan dengan komponen jumlah penumpang yang diangkut sesuai dengan kapasitas Bus merupakan faktor yang paling dominan. Kajian bermanfaat untuk meningkatkan kinerja penyedia jasa angkutan Bus Antar Provinsi.

Kata kunci: bus antar provinsi; bali; faktor dominan; pemilihan moda transportasi

## ***CONVENIENCE AS A DOMINANT FACTOR IN SELECTION OF TRANSPORTATION MODES RESULTS OF INTER-PROVINCIAL BUS PASSENGER QUESTIONNAIRE FROM BALI'S BERWI TERMINAL***

### ***ABSTRACT***

*The decline in the number of inter-provincial bus passengers is one of the problems of public transportation. However, there were inter-provincial bus operators who still existed to provide services. They are considered capable of fulfilling the factors for selecting the mode of transportation. The study aims to determine the factors that influence the mode of transportation chosen by inter-provincial bus passengers departing from the Badung Bali Mengwi Terminal. The method of data collection is in the form of a questionnaire on the factors to consider when selecting modes of transportation. There are seven factors studied, namely: security, safety, convenience, affordability, equality, regularity, and health protocols. The data analysis used is a discrete selection model using the utility concept of each factor. The result of data analysis are presented in the form of regression equations to determine the components that have a positive effect on each factor. Next, the factor ranking of the selection of transportation modes is carried out. The result obtained by combining the component of the number of passengers transported with the capacity of the bus are the most dominant factor. This study is useful for improving the performance of inter-provincial bus transportation service providers.*

*Keywords: bali; dominant factors; inter-provincial buses; selection of transportation modes*

### **PENDAHULUAN**

Transportasi umum adalah transportasi yang diperuntukkan kepada masyarakat secara umum. Dimana masyarakat diminta membayar sejumlah uang untuk mengganti biaya layanan. Berdasarkan rutennya transportasi umum dibedakan menjadi 2, yaitu transportasi umum dalam trayek dan transportasi umum tidak dalam trayek. Salah satu jenis transportasi umum dalam

trayek adalah Bus Antar Provinsi. Dari tahun ke tahun terdapat penurunan jumlah penumpang yang menggunakan transportasi umum Bus Antar Provinsi yang berangkat dari Terminal Mengwi (Masyuni et al., 2021). Terminal Mengwi merupakan satu-satunya Terminal Tipe A di Bali. Dengan demikian, Terminal Mengwi menjadi tempat kedatangan maupun keberangkatan dari Bus Antar Provinsi yang menuju atau keluar Pulau Bali dari jalur darat menggunakan Bus Antar Provinsi. Hal ini berarti untuk keluar atau masuk Pulau Bali melalui jalur darat dengan menggunakan angkutan transportasi umum, maka Bus akan singgah terlebih dahulu di Terminal Mengwi di Badung Bali. Dengan melihat grafik perjalanan keberangkatan atau kedatangan Bus Antar Provinsi, kita dapat mengamati trend kecenderungan penggunaan moda transportasi Bus Antar Provinsi.

Bali merupakan daerah di Indonesia yang terkenal dengan keindahan alamnya. Sehingga hal ini menjadi magnet yang menarik untuk berkunjung ke Pulau Bali. Kunjungan bertujuan untuk menikmati keindahan Pulau Bali atau berwisata, atau untuk melakukan usaha perdagangan. Kunjungan ini dapat dilakukan dengan melakukan perjalanan dengan jalur udara atau laut. Dengan demikian sektor transportasi menjadi sektor turunan terpenting yang menunjang sektor pariwisata dan sektor ekonomi. Dengan bertambah jumlah penduduk, secara logis maka bertambah pula kebutuhan masyarakat di bidang ekonomi maupun pariwisata. Pertambahan ini juga berdampak pada meningkatnya kebutuhan transportasi masyarakat untuk memenuhi kedua sektor diatas. Peningkatan kebutuhan transportasi seharusnya juga berdampak pada peningkatan permintaan jasa transportasi. Namun, hal ini tidak terjadi pada transportasi umum Bus Antar Provinsi yang berangkat dari Terminal Mengwi Bali. Dimana dari trend perjalanan Bus Antar Provinsi dari tahun 2018 sampai 2022 tampak terjadi penurunan (Mardikawati et al., 2022). Alasan yang sudah menjadi wacana umum dari penurunan ini adalah kurang efektif dan efisiennya perjalanan menggunakan Bus Antar Provinsi. Mulai dari biaya yang tidak jauh berbeda dengan angkutan umum udara menggunakan pesawat berharga murah, namun dengan jeda waktu perjalanan yang jauh berbeda. Selain itu, terkait fasilitas dan aksesibilitas dari layanan Bus Antar Provinsi juga dipermasalahkan.

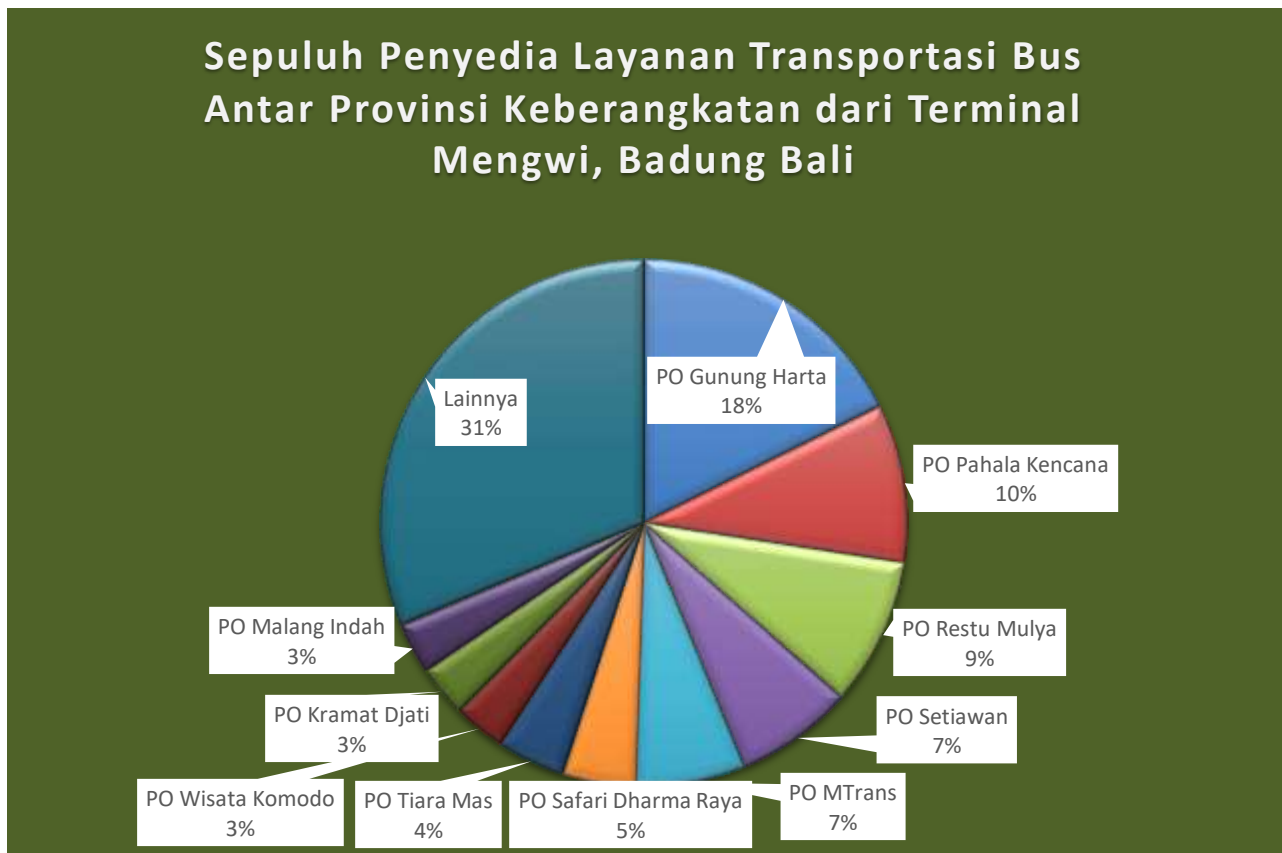
Trend penurunan jumlah perjalanan dan pengguna angkutan umum Bus Antar Provinsi yang berangkat dari Pulau Bali, justru tidak selaras dengan peningkatan jumlah kota tujuan Bus Antar Provinsi yang berangkat dari Terminal Mengwi, Badung Bali. Trend jumlah kota tujuan Bus Antar Provinsi menunjukkan semakin meningkat setiap waktunya setelah dampak COVID-19 usai (Mardikawati et al., 2022). Hal ini cukup menjadi angin segar untuk penyedia jasa layanan Bus Antar Provinsi. Hal yang menarik, dimana penyedia jasa angkutan umum Bus Antar Provinsi berganti-ganti di setiap waktunya. Namun, terdapat penyedia jasa angkutan umum yang tetap mampu eksis dan bertahan. Kemampuan ini juga diuji ketika COVID-19 melanda dunia. Kebijakan dari Pemerintah tentang pembatasan gerak masyarakat yang berdampak di sektor transportasi dan pemilihan moda transportasi (Chen et al., 2022). Hal ini juga memunculkan strategi bisnis dari penyedia layanan angkutan umum agar tetap eksis dan dipilih oleh masyarakat. Strategi ini berkaitan dengan penemuan kebutuhan berdasarkan keinginan konsumen atau masyarakat. Berdasarkan kajian awal, dengan melihat jumlah perjalanan dan mulai tahun layanan pada Tabel 1 disajikan daftar penyedia layanan Bus Antar Provinsi yang berangkat dari Pulau Bali.

Tabel 1.  
 Jumlah Perjalanan Bus Antar Provinsi Berdasarkan dari Penyedia Layanan

No.	Nama Bus	Jumlah Perjalanan	Mulai Tahun Layanan	No.	Nama Bus	Jumlah Perjalanan	Mulai Tahun Layanan
1	PO Gunung Harta	10.967	2018	35	PO Borobudur	158	2018
2	PO Pahala Kencana	6.051	2018	36	PO Kaisar Grunaka	149	2021
3	PO Restu Mulya	5.623	2018	37	PO Mitra Titian Nusantara	115	2018
4	PO Setiawan	4.518	2018	38	PO Singaraja Putra	95	2020
5	PO MTrans	4.183	2018	39	PO Citra Wisata Mandiri	82	2018
6	PO Safari Dharma Raya	2.769	2018	40	PO Majoe Berlian	63	2018
7	PO Tiara Mas	2.589	2018	41	PO Bandung Express	57	2021
8	PO Wisata Komodo	2.008	2018	42	PO Ladju	46	2018
9	PO Kramat Djati	1.956	2018	43	PO Margahayu	27	2018
10	PO Malang Indah	1.943	2018	44	PO Dahlia Indah	20	2018
11	PO Titian Mas	1.831	2018	45	PO Puspa Sari	18	2019
12	PO Santoso	1.729	2018	46	PO Zaffina	12	2021
13	PO Lorena	1.541	2018	47	PO Oke	9	2018
14	PO Rasa Sayang	1.411	2018	48	PO Bali Trans	6	2018
15	PO Akas	1.378	2018	49	PO Prawira Dewata	5	2018
16	PO Tami Jaya	1.308	2018	50	PO Putra Kencana	3	2018
17	PO Damri	1.129	2018	51	PO Dukuh Perdana.T	3	2021
18	PO Bali Perdana	1.060	2018	52	PO Efisien Putra M	2	2020
19	PO Medali Mas	885	2018	53	PO Maulana Pariwisata	2	2020
20	PO Midas Nusantara	715	2018	54	PO Puspasari	2	2018
21	PO Zena	654	2018	55	PO Bintang Jaya Abadi	1	2018
22	PO Dunia Mas	623	2018	56	PO Candra Dewi	1	2019
23	PO Madu Kismo	524	2018	57	PO Dirgantara Trans	1	2019
24	PO Surya Bali	492	2018	58	PO Kalisari Pariwisata	1	2019
25	PO Sedyo Mulya	459	2018	59	PO Karina	1	2019
26	PO Mansion	442	2020	60	PO Mandala Putra	1	2018
27	PO Jawa Indah	415	2018	61	PO Mutiara Mas	1	2018
28	PO Sarika	393	2018	62	PO Pariwisata	1	2018
29	PO Bejeu	335	2018	63	PO Purnama Trans	1	2018
30	PO Langsung Indah	335	2018	64	PO Scania	1	2019
31	PO Purnayasa	305	2020	65	PO Bapor	1	2021
32	PO Sarwonadi	229	2020	66	PO Durya Bali	1	2021
33	PO Sari Indah	174	2018	67	PO Fourstar Holiday	1	2021
34	PO Angkasa Trans Jaya	172	2019	TOTAL		62.033	

Tabel 1 diketahui 10 peringkat teratas penyedia layanan Bus Antar Provinsi yang tetap eksis dan berkembang dari data tahun 2018 sampai sekarang, yaitu: 1) Gunung Harta; 2) Pahala Kencana; 3) Restu Mulya; 4) Setiawan; 5) MTrans; 6) Safari Dharma Raya; 7) Tiara Mas; 8) Wisata Komodo; 9) Kramat Djati; 10) Malang Indah. Sepuluh bus tersebut merupakan penyedia Bus yang mampu eksis dan dipilih oleh masyarakat. Hal ini berkaitan dengan faktor-faktor

pemilihan moda yang dipenuhi oleh penyedia layanan bus tersebut. Pada Gambar 1 diberikan diagram 10 Penyedia Layanan Bus Antar Provinsi dengan jumlah perjalanan Terbesar.



Gambar 1. Penyedia Layanan Bus Antar Provinsi dengan Jumlah Perjalanan Terbanyak

Gambar 1, diketahui Penyedia Layanan Bus dengan posisi tertinggi adalah PO Gunung Harta mempunyai persentase 18%. Nilai persentase ini hampir dua kali lipat dari posisi kedua yang ditempati oleh PO Pahala Kencana sebesar 10%. Artinya intensitas keberangkatan Bus Gunung Harta dari Terminal Mengwi dua kali lebih besar dari Keberangkatan dengan menggunakan Bus Pahala Kencana. Walaupun dengan tujuan berbeda, hal ini mengindikasikan Bus Gunung Harta lebih diminati oleh masyarakat untuk perjalanan Antar Provinsi. Mengapa hal ini terjadi? Berkaitan dengan tingkat kepuasan yang dirasakan oleh masyarakat ketika memilih Bus Gunung Harta. Faktor-faktor pemilihan moda merupakan suatu serangkaian pernyataan yang dipenuhi oleh penyedia jasa angkutan, sehingga angkutan yang mereka sediakan dipilih oleh masyarakat. Pemilihan moda transportasi berkaitan dengan tingkat kepuasan yang dirasakan masyarakat dari layanan yang diberikan oleh penyedia jasa (Puello, 2022). Pengetahuan tentang tingkat kepuasan ini dapat ditularkan dari satu orang ke orang lain, atau orang tersebut mengalami sendiri sebagai konsumen. Dengan demikian peningkatan layanan dapat menjadi salah satu strategi untuk meningkatkan minat masyarakat memilih moda transportasi. Layanan yang diberikan oleh penyedia jasa transportasi telah diatur oleh Pemerintah melalui Peraturan Pemerintah tentang Standar Pelayanan Minimal penyelenggaraan Angkutan Umum pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia PM 98 Tahun 2013 dan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 29 Tahun 2015. Terdapat 6 Standar pada Peraturan Pemerintah tersebut, yaitu: keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan. Berdasarkan latar belakang diatas, kajian ini bermaksud dimaksudkan untuk mengulas faktor-faktor pemilihan moda transportasi Bus Antar Provinsi yang berangkat dari Terminal Mengwi, Badung Bali. Faktor-faktor yang digunakan berdasarkan

kelengkapan standar pelayanan yang dipenuhi oleh penyedia layanan Bus Antar Provinsi sesuai PM 98 Tahun 2013 dan PM 29 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal. Selanjutnya hasil kajian dapat bermanfaat bagi penyedia layanan bus untuk meningkatkan layanan mereka, atau untuk rekomendasi bagi Pemerintah terkait penetapan Standar Pelayanan Minimal Bus Antar Provinsi setelah COVID-19.

## METODE

Kajian ini menggunakan pendekatan kuantitatif untuk mengetahui faktor-faktor pemilihan moda oleh pengguna jasa transportasi angkutan umum Bus Antar Provinsi yang berangkat dari Terminal Mengwi, Badung Bali. Pendekatan ini dipilih sesuai dengan tujuan penelitian, yaitu menemukan faktor dominan yang berpengaruh positif dalam pemilihan moda transportasi. Data yang digunakan adalah data kuesioner pengguna Bus Antar Provinsi. Penggunaan Kuesioner adalah cara pengumpulan data dengan menggunakan daftar pertanyaan (angket) ataupun daftar isian terhadap objek yang diteliti (Populasi) (Nalendra et al., 2021). Dalam kajian ini daftar isian yang digunakan tentang faktor-faktor pemilihan moda yang disebarakan secara online. Ruang lingkup kajian ini dibatasi pada pengguna jasa transportasi angkutan umum Bus Antar Provinsi yang berangkat dari Terminal Mengwi, Badung Bali. Pemilihan penumpang yang berangkat dari Terminal Mengwi berkaitan dengan kestabilan data jumlah penumpang, daripada penumpang kedatangan (Masyuni et al., 2021). Selain itu penumpang keberangkatan lebih mudah diambil datanya, karena sedang menunggu keberangkatan Bus di ruang tunggu. Selanjutnya Terminal Mengwi dipilih, karena merupakan satu-satunya Terminal Tipe A di Bali. Dengan demikian memungkinkan untuk pengambilan sampel responden pengguna Bus Antar Provinsi. Jumlah target responden digunakan rumus slovin dengan nilai  $n$  adalah rata-rata harian pengguna jasa transportasi angkutan umum bus Antar Provinsi setiap bulannya, seperti pada persamaan (1).

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2} \quad (1)$$

dimana,

$n$  = jumlah sampel yang dicari,

$N$  = jumlah populasi,

$e$  = tingkat kesalahan.

(Nalendra et al., 2021)

Tingkat kesalahan yang digunakan adalah 5%, sedangkan rata-rata harian pengguna jasa transportasi keberangkatan dari Terminal Mengwi sebanyak 420 orang/hari (data penelitian, 2022). Lembar kuesioner yang digunakan dalam kajian ini merupakan alat untuk memperoleh data primer untuk mengetahui respon masyarakat terhadap layanan yang diberikan oleh penyedia jasa transportasi angkutan umum Bus Antar Provinsi. Indikator yang digunakan mengacu pada PM 98 Tahun 2013 dan PM 29 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal. Terdapat 6 indikator sesuai Peraturan Menteri tersebut. Selanjutnya juga digunakan indikator pelayanan untuk pencegahan penyebaran wabah COVID-19, yaitu indikator protokol kesehatan. Dengan demikian dalam kajian ini digunakan 7 indikator, yaitu sebagai berikut:

- 1) Indikator Keamanan, dengan butir pertanyaan: a) apakah terdapat bukti pembayaran penumpang (F1.1); b) apakah terdapat bukti penyimpanan barang dibagasi (F1.2); c) apakah terdapat lampu tanda bahaya (F1.3); d) apakah terdapat daftar penumpang (F1.4); e) apakah awak kendaraan mengenakan tanda pengenal (F1.5); f) apakah diberikan informasi gangguan keamanan (F1.6); g) apakah diberikan informasi trayek dan identitas kendaraan (F1.7); h) adakah faktor lain tentang keamanan dari bus yang anda pilih (F1.8).

- 2) Indikator Keselamatan, dengan butir pertanyaan: a) apakah pengemudi selalu dalam kondisi fit saat berkendara (F2.1); b) apakah pengemudi mempunyai ketrampilan yang baik dalam berkendara (F2.2); c) apakah terdapat lampu senter (F2.3); d) apakah terdapat alat pemukul/pemecah kaca atau martil (F2.4); e) apakah terdapat Alat Pemadam Api Ringan (APAR) (F2.5); f) apakah terdapat fasilitas kesehatan (berupa perlengkapan P3K) (F2.6); g) apakah terdapat buku panduan penumpang (F2.7); h) apakah terdapat pintu darurat (F2.8); i) apakah terdapat ban cadangan (F2.9); j) apakah terdapat rel gordena jendela (F2.10); k) apakah terdapat alat pembatas kecepatan (F2.11); l) apakah terdapat pegangan tangan (F2.12); m) apakah kelistrikan untuk audio visual memenuhi estándar nasional indonesia (SNI) (F2.13); n) apakah terdapat sabuk keselamatan (F2.14); o) apakah dilakukan pengecekan kendaraan sebelum dioperasikan (F2.14); p) apakah terdapat asuransi kecelakaan lalu lintas (F2.15); q) adakah faktor lain tentang keselamatan dari Bus yang anda pilih (F2.16).
- 3) Indikator Kenyamanan, dengan butir pertanyaan: a) apakah jumlah penumpang yang diangkut sesuai dengan kapasitas Bus (F3.1); b) apakah terdapat fasilitas utama berupa tempat duduk (F3.2); c) apakah terdapat fasilitas utama berupa nomor tempat duduk (F3.3); d) apakah terdapat fasilitas utama berupa fasilitas sirkulasi udara (F3.4); e) apakah terdapat fasilitas utama berupa rak bagasi (F3.5); f) apakah terdapat fasilitas utama berupa bagasi bawah (F3.6); g) apakah terdapat fasilitas utama berupa fasilitas kesehatan (tempat sampah/kantong kertas/kantong plastik) (F3.7); h) apakah terdapat fasilitas tambahan berupa kaca film (F3.8); i) apakah terdapat fasilitas tambahan berupa sarana visual audio yang ditempatkan diruang penumpang (F3.9); j) apakah terdapat fasilitas tambahan gordena (F3.10); k) apakah terdapat fasilitas tambahan pengatur suhu ruangan (F3.11); l) apakah terdapat fasilitas tambahan berupa kursi yang dapat diatur (untuk kenyamanan) (F3.12); m) apakah terdapat fasilitas tambahan berupa gambar/tulisan dilarang merokok (F3.13); n) adakah faktor lain tentang kenyamanan dari Bus yang anda pilih (F3.14).
- 4) Indikator Keterjangkauan, dengan butir pertanyaan: a) apakah bus mudah terjangkau dari rumah asal Saudara (F4.1); b) apakah bus melewati rute yang telah ditetapkan (F4.2); c) apakah diberikan informasi besaran tarif (F4.3); d) apakah tarif bus terjangkau oleh Saudara (F4.4); e) adakah faktor lain tentang keterjangkauan dari Bus yang anda pilih (F4.5).
- 5) Indikator Kesetaraan, dengan butir pertanyaan: a) apakah ada prioritas untuk membeli tiket dan memilih tempat duduk bagi penumpang penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak maupun wanita hamil (F5.1); b) apakah ada prioritas naik/turun kendaraan bagi penumpang penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak maupun wanita hamil (F5.2); c) apakah ada ruang khusus di bagasi untuk penyimpanan kursi roda (F5.3); d) adakah faktor lain tentang kesetaraan dari bus yang anda pilih (F5.4).
- 6) Indikator Keteraturan, dengan butir pertanyaan: a) apakah pada loket diberikan informasi tentang jadwal kedatangan dan keberangkatan Bus (F6.1); b) apakah pada loket diberikan informasi tentang tarif (F6.2); c) apakah pada loket diberikan informasi tentang nama terminal yang akan dilayani (F6.3); d) apakah pada loket diberikan informasi tentang trayek yang akan dilayani (F6.4); e) apakah petugas terminal memberikan informasi tentang gangguan perjalanan bus (F6.5); f) adakah faktor lain tentang keteraturan dari Bus yang anda pilih (F6.6).
- 7) Indikator Protokol Kesehatan, dengan butir pertanyaan: a) apakah bus dibersihkan secara berkala dengan disinfektan (F7.1); b) apakah tersedia hand sanitizer atau tempat mencuci tangan bagi penumpang yang akan naik dan turun dari transportasi (F7.2); c) apakah diberikan informasi kepada penumpang untuk menjalani protokol kesehatan yang disarankan (F7.3); d) apakah sirkulasi udara transportasi umum Anda baik, sehingga bisa

meminimalisir penyebaran COVID-19 (F7.4); e) apakah dilakukan pengecekan suhu tubuh setiap orang yang hendak naik transportasi di pintu masuk (F7.5).

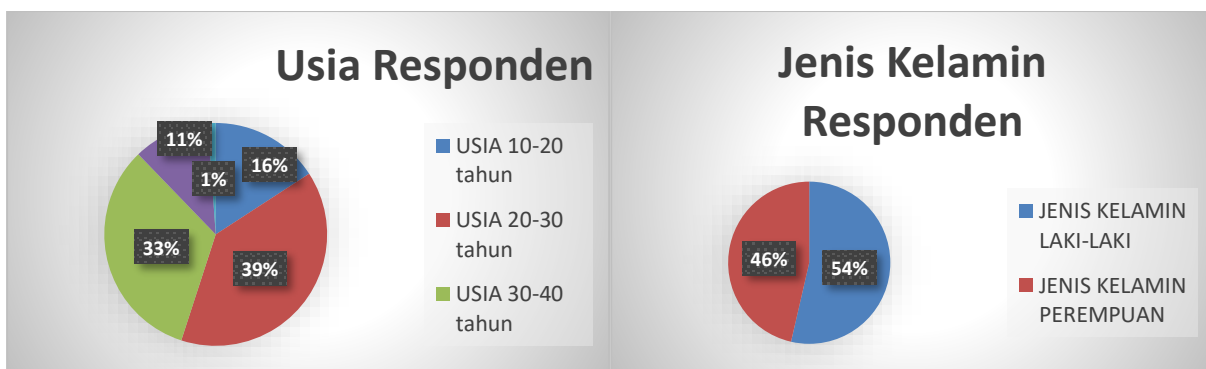
Penggunaan PM 98 Tahun 2013 dan PM 29 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal sebagai indikator soal di kuesioner berkaitan dengan pemenuhan layanan yang diberikan oleh penyedia jasa angkutan. Berikutnya pemenuhan layanan tersebut berpengaruh pada tingkat kepuasan pelanggan atau pengguna jasa transportasi (Puello, 2022). Data kuesioner dilakukan uji validitas dan reliabilitas, sebelum dilakukan uji chi-kuadrat untuk melihat pengaruh faktor terhadap pemilihan moda dan melihat hubungan antara faktor dan moda yang dipilih dengan menggunakan analisis regresi. Uji validitas digunakan untuk mengetahui seberapa cermat suatu item dalam mengukur apa yang ingin diukur. Item dapat dikatakan valid jika adanya korelasi yang signifikan dengan skor totalnya, hal ini menunjukkan adanya dukungan (Purnomo, 2016). Selanjutnya dilakukan uji reliabilitas digunakan untuk mengetahui keajegan atau konsistensi alat ukur yang biasanya menggunakan kuesioner, maksudnya apakah alat ukur tersebut akan mendapatkan pengukuran yang tetap konsisten jika pengukuran diulang kembali (Purnomo, 2016). Semua uji statistik pada kajian ini dilakukan dengan menggunakan bantuan software SPSS.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Jumlah responden yang digunakan pada penelitian ini merupakan sampel yang diambil berdasarkan rumus Slavin. Jumlah penumpang rata-rata harian sebesar 420 orang/hari. Dengan demikian jumlah respondennya adalah

$$n = \frac{420}{1 + 420 \times (0,05)^2} = 360$$

Dengan demikian jumlah responden yang digunakan adalah 360 orang. Selanjutnya karakteristik responden seperti pada Gambar 2.



Gambar 2. Karakteristik Responden

Gambar 2 diketahui, usia rata-rata pengguna jasa angkutan Bus Antar Provinsi adalah 20–30 tahun yaitu sebesar 395 dari responden. Berikutnya, pengguna jasa angkutan walaupun cukup berimbang, namun laki-laki mempunyai presentasi yang lebih banyak sebesar 54%. Hasil validitas dengan uji pearson bantuan software SPSS diketahui nilai signifikansi dari tiap item kurang dari 0,05, maka semua variabel telah valid (Purnomo, 2016). Selanjutnya dilakukan uji reliabilitas menggunakan uji Cronbach's Alpha dengan bantuan software SPSS diketahui nilai signifikansi dari uji Cronbach's Alpha untuk aspek usia adalah 0,897 dan jenis kelamin adalah 0,586. Dengan demikian aspek usia telah memenuhi aspek reliabilitas, sedangkan aspek jenis kelamin belum memenuhi aspek reliabilitas. Selanjutnya untuk mengetahui pengaruh karakteristik responden terhadap pemilihan moda transportasi dilakukan uji Chi Kuadrat dengan bantuan software SPSS seperti pada Tabel 5.

Tabel 2.  
 Hasil Uji Chi Kuadrat

		Value	Df	Asymptotic Significance (2-sided)
USIA	Pearson Chi-Square	54.042 <sup>a</sup>	36	0,027
JENIS KELAMIN	Pearson Chi-Square	2.126 <sup>a</sup>	9	0,989

(Sumber: Data Penelitian, 2022)

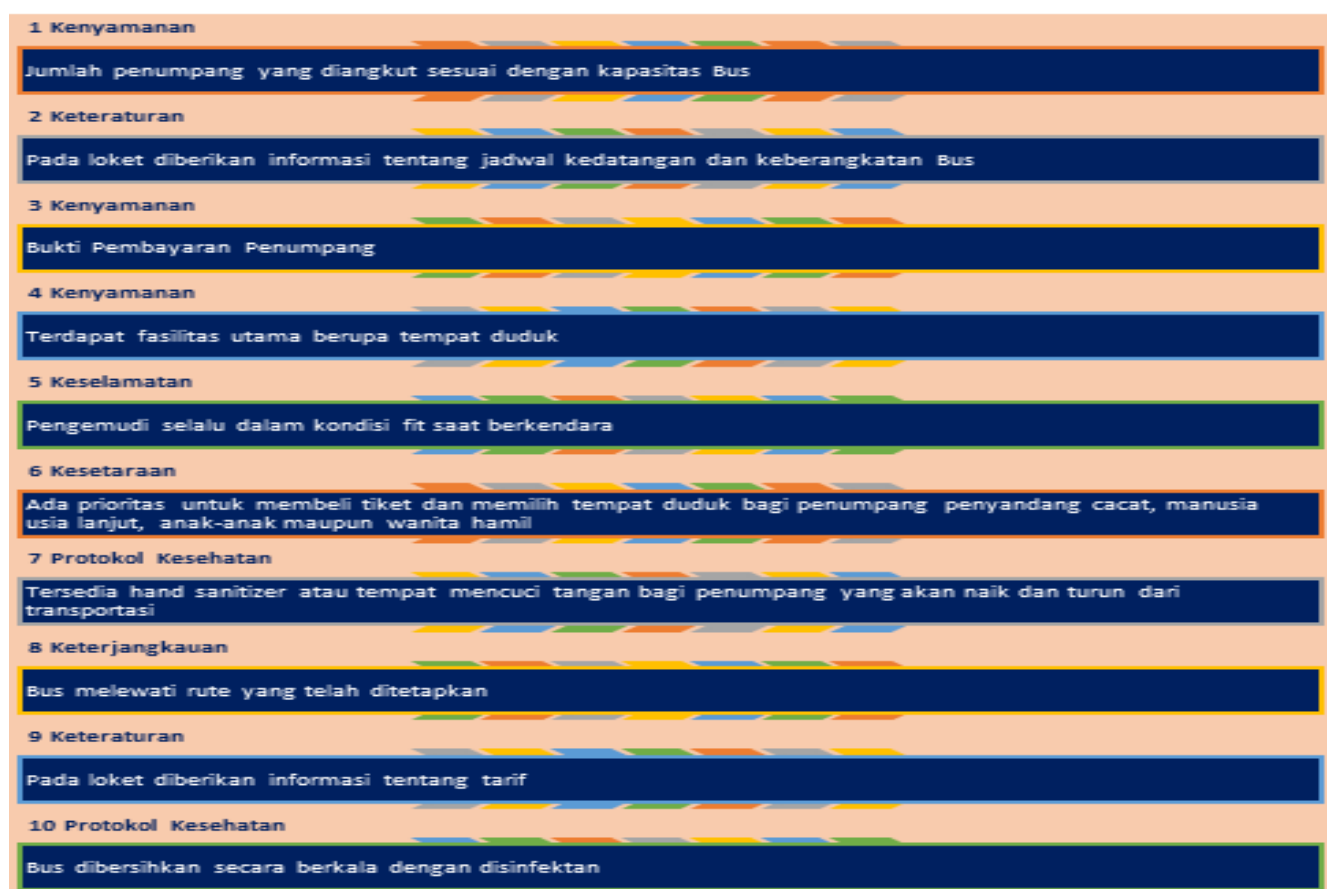
Tabel 5 diketahui, usia sangat berpengaruh terhadap pemilihan moda. Sedangkan untuk jenis kelamin tidak berpengaruh terhadap pemilihan moda. Hasil analisis regresi yang digunakan untuk mengetahui hubungan dan faktor yang berpengaruh positif dalam pemilihan moda dengan menggunakan bantuan software SPSS pada Tabel 6.

Tabel 3.  
 Hubungan dan Faktor Berpengaruh Positif terhadap Pemilihan Moda

FAKTOR	PERSAMAAN REGRESI	KOMPONEN YANG DOMINAN
KEAMANAN	$y = -1,949 - 0,453F_{1.1} + 0,714F_{1.2} + 0,293F_{1.3} + 0,854F_{1.4} - 1,511F_{1.5} + 1,231F_{1.6}$	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bukti pembayaran penumpang (F1.2)</li> <li>2. Bukti penyimpanan barang dibagasi (F1.3)</li> <li>3. Daftar nama penumpang (F1.4)</li> <li>4. Informasi trayek dan identitas kendaraan (F1.6)</li> </ol>
KESELAMATAN	$y = 2,934 - 0,839F_{2.1} + 2,584F_{2.3} - 0,542F_{2.4} + 0,743F_{2.6} - 0,412F_{2.7} - 0,1566F_{2.9} + 0,573F_{2.10} + 0,651F_{2.11} - 0,123F_{2.14} + 0,286F_{2.16}$	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Pengemudi mempunyai ketrampilan yang baik dalam berkendara (F2.3)</li> <li>2. Terdapat alat pembatas kecepatan (F2.6)</li> <li>3. Terdapat buku panduan penumpang (F2.10)</li> <li>4. Terdapat fasilitas kesehatan (berupa perlengkapan P3K (F2.11)</li> <li>5. Terdapat sabuk keselamatan (F2.16)</li> </ol>
KENYAMANAN	$y = 1,238 + 1,746F_{3.1} - 0,946F_{3.3} - 0,688F_{3.4} + 0,410F_{3.5} - 0,730F_{3.6} - 0,518F_{3.7} + 1,581F_{3.8} + 1,179F_{3.9} - 0,241F_{3.12} - 0,678F_{3.13}$	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Jumlah penumpang yang diangkut sesuai dengan kapasitas Bus (F3.1)</li> <li>2. Terdapat fasilitas utama berupa rak bagasi (F3.5)</li> <li>3. Terdapat fasilitas tambahan berupa kaca film (F3.8)</li> <li>4. Terdapat fasilitas tambahan berupa sarana visual audio yang ditempatkan diruang penumpang (F3.9)</li> </ol>
KETERJANGKAUAN	$y = -1,408 + 0,392F_{4.1} + 0,734F_{4.2} - 0,535F_{4.3} + 0,842F_{4.4}$	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bus mudah terjangkau dari rumah asal Saudara (F4.1)</li> <li>2. Bus melewati rute yang telah ditetapkan (F4.2)</li> <li>3. Tarif Bus terjangkau oleh Saudara (F4.4)</li> </ol>
KESETARAAN	$y = 16,878 + 0,396F_{5.1} + 2,348F_{5.2} - 3,360F_{5.3} + 1,731F_{5.4}$	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ada prioritas untuk membeli tiket dan memilih tempat duduk bagi penumpang penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak maupun wanita hamil (F5.1)</li> <li>2. Ada prioritas naik/turun kendaraan bagi penumpang penyandang cacat,</li> </ol>

FAKTOR	PERSAMAAN REGRESI	KOMPONEN YANG DOMINAN
		manusia usia lanjut, anak-anak maupun wanita hamil (F5.2) 3. Tidak ada perbedaan (F5.4)
KETERATURAN	$y = -1 + 1,006F_{6.1} + 0,107F_{6.2} + 0,153F_{6.3} - 0,72F_{6.4} + 0,812F_{6.5}$	1. Pada loket diberikan informasi tentang jadwal kedatangan dan keberangkatan Bus (F6.1) 2. Pada loket diberikan informasi tentang tarif (F6.2) 3. Pada loket diberikan informasi tentang nama terminal yang akan dilayani (F6.3) 4. Petugas terminal memberikan informasi tentang gangguan perjalanan bus (F6.5)
PROTOKOL KESEHATAN	$y = -0,055 + 0,972F_{7.1} + 0,207F_{7.2} - 0,05F_{7.3} + 0,434F_{7.4} - 0,298F_{7.5}$	1. Bus dibersihkan secara berkala dengan disinfektan (F7.1) 2. Tersedia hand sanitizer atau tempat mencuci tangan bagi penumpang yang akan naik dan turun dari transportasi (F7.2) 3. Sirkulasi udara transportasi umum Anda baik, sehingga bisa meminimalisir penyebaran virus corona Covid-19 (F7.4)

Selanjutnya dilakukan perangkingan terhadap faktor-faktor pemilihan moda diperoleh 10 faktor dengan nilai persentase tertinggi seperti pada Gambar 3.



Gambar 3. Faktor Pemilihan Moda dengan Presentase 10 Terbesar

Terlihat pada gambar 3, faktor kenyamanan menempati posisi tertinggi dalam pemilihan moda transportasi.

Hasil analisis data diketahui mayoritas pengguna jasa transportasi Bus Antar Provinsi yang berangkat dari Terminal Mengwi, Badung Bali mempunyai usia 20-30 tahun. Hal ini menunjukkan pengguna jasa transportasi ini adalah usia produktif. Selanjutnya di setiap faktor yang dikaji menyumbangkan peran positif terhadap pemilihan moda transportasi.

1. Faktor keamanan terdapat 4 komponen yang berpengaruh positif, yaitu: bukti pembayaran penumpang, bukti penyimpanan barang dibagasi, daftar nama penumpang, informasi trayek dan identitas kendaraan. Dimana dari persamaan regresi pada Tabel 3 diketahui, komponen informasi trayek dan identitas kendaraan, memberikan dampak paling besar.
2. Faktor keselamatan terdapat 5 komponen yang berpengaruh positif, yaitu: pengemudi mempunyai ketrampilan yang baik dalam berkendara, terdapat alat pembatas kecepatan, terdapat buku panduan penumpang, terdapat fasilitas kesehatan (berupa perlengkapan P3K, terdapat sabuk keselamatan. Berdasarkan persamaan regresi pada Tabel 3 diketahui, komponen pengemudi mempunyai ketrampilan yang baik dalam berkendara, memberikan dampak paling besar.
3. Faktor kenyamanan terdapat 4 komponen yang berpengaruh positif, yaitu: jumlah penumpang yang diangkut sesuai dengan kapasitas Bus, terdapat fasilitas utama berupa rak bagasi, terdapat fasilitas tambahan berupa kaca film, terdapat fasilitas tambahan berupa sarana visual audio yang ditempatkan diruang penumpang. Berdasarkan persamaan regresi pada Tabel 3 diketahui, komponen jumlah penumpang yang diangkut sesuai dengan kapasitas Bus, memberikan dampak paling besar.
4. Faktor Keterjangkauan terdapat 3 komponen yang berpengaruh positif, yaitu: Bus mudah terjangkau dari rumah asal Saudara, Bus melewati rute yang telah ditetapkan, Tarif Bus terjangkau oleh Saudara. Berdasarkan persamaan regresi pada Tabel 3 diketahui, komponen tarif Bus terjangkau, memberikan dampak paling besar.
5. Faktor Kesetaraan terdapat 3 komponen yang berpengaruh positif, yaitu: ada prioritas untuk membeli tiket dan memilih tempat duduk bagi penumpang penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak maupun wanita hamil, ada prioritas naik/turun kendaraan bagi penumpang penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak maupun wanita hamil, tidak ada perbedaan. Berdasarkan persamaan regresi pada Tabel 3 diketahui, komponen ada prioritas naik/turun kendaraan bagi penumpang penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak maupun wanita hamil, memberikan dampak paling besar.
6. Faktor Keteraturan terdapat 4 komponen yang berpengaruh positif, yaitu: pada loket diberikan informasi tentang jadwal kedatangan dan keberangkatan Bus, pada loket diberikan informasi tentang tarif, pada loket diberikan informasi tentang nama terminal yang akan dilayani, Petugas terminal memberikan informasi tentang gangguan perjalanan bus. Berdasarkan persamaan regresi pada Tabel 3 diketahui, komponen pada loket diberikan informasi tentang jadwal kedatangan dan keberangkatan Bus, memberikan dampak paling besar.
7. Faktor Protokol kesehatan terdapat 3 komponen yang berpengaruh positif, yaitu: Bus dibersihkan secara berkala dengan disinfektan, tersedia hand sanitizer atau tempat mencuci tangan bagi penumpang yang akan naik dan turun dari transportasi, sirkulasi udara transportasi umum Anda baik, sehingga bisa meminimalisir penyebaran COVID-19. Berdasarkan persamaan regresi pada Tabel 3 diketahui, komponen Bus dibersihkan secara berkala dengan disinfektan, memberikan dampak paling besar.

Berdasarkan pembahasan diatas diketahui bahwa pemenuhan standar pelayanan minimum berpengaruh positif terhadap pemilihan moda transportasi. Hal ini menjelaskan bahwa biaya dan waktu bukan lagi faktor utama dalam pemilihan moda. Seperti yang tersaji pada Gambar 3,

faktor utama pemilihan moda adalah kenyamanan. Selain itu berdasarkan 10 faktor dengan presentase tertinggi diketahui protocol kesehatan juga merupakan bagian penting dalam pemilihan moda transportasi. Hal ini dapat menjadi rekomendasi untuk Pemerintah dalam pembaruan Standar Pelayanan Minimal dengan memasukkan faktor Protokol kesehatan.

### **SIMPULAN**

Berdasarkan hasil pembahasan diketahui bahwa Standar Pelayanan Minimal merupakan faktor dari pemilihan moda transportasi. Ketujuh faktor memberikan dampak positif terhadap pemilihan moda. Komponen yang berdampak paling besar adalah informasi trayek dan identitas kendaraan pada faktor keamanan, pengemudi mempunyai ketrampilan yang baik dalam berkendara pada faktor keselamatan, jumlah penumpang yang diangkut sesuai dengan kapasitas Bus pada faktor kenyamanan, tarif Bus terjangkau pada faktor keterjangkauan, ada prioritas naik/turun kendaraan bagi penumpang penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak maupun wanita hamil pada faktor kesetaraan, pada loket diberikan informasi tentang jadwal kedatangan dan keberangkatan Bus pada faktor keteraturan, dan Bus dibersihkan secara berkala dengan disinfektan pada faktor protocol kesehatan. Kajian diharapkan dapat memberikan wawasan kepada penyedia layanan Bus Antar Provinsi untuk meningkatkan kinerjanya, atau rekomendasi bagi pemerintah tentang pembaruan Standar Pelayanan Minimal yang memuat Protokol kesehatan. Kajian ini dapat dikembangkan untuk menemunkan faktor-faktor pemilihan moda pada angkutan umum Bus Antar Kota.

### **DAFTAR PUSTAKA**

- Masyuni, I. A., Nugroho, B. K., Mardikawati, B., & Hidayat, D. W. (2021). Peramalan Jumlah Penumpang Angkutan Bus Antar Kota Antar Propinsi Menggunakan Metode Holt Winters. *Jurnal Teknologi Transportasi Dan Logistik*, 2(1), 49–56.
- Chen, C., Feng, T., Gu, X., & Yao, B. (2022). Investigating the effectiveness of COVID-19 pandemic countermeasures on the use of public transport: A case study of The Netherlands. *Transport Policy*, 117, 98–107. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2022.01.005>
- Mardikawati, B., Masyumi, I. A., & Nugraha, A. E. (2022). Forecasting and Trend Analysis Bus Transportation During COVID-19 in Bali Land Using Time Series Method. *UKaRsT*, 6(2), 218. <https://doi.org/10.30737/ukarst.v6i2.3323>
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 29 Tahun 2015. (n.d.). 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.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia PM 98 Tahun 2013. (n.d.). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek.
- Puello, L. P. (2022). Impact of COVID-19 restrictions on mode use and mode captivity the city of Santo Domingo in Latin America. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 13. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2021.100515>
- Purnomo, R. A. (2016). Analisis Statistik Ekonomi dan Bisnis dengan SPSS (P. C. Ambarwati, Ed.; 1st ed., Vol. 1). CV. Wade Group.
- Nalendra, A. R. A., Rosalinah, Y., Priadi, A., Subroto, I., Rahayuningsih, R., Lestari, R.,

Kusamandari, S., Yuliasari, R., Astuti, D., Latumahina, J., Purnomo, M. W., & Aisyah Zede, V. (2021). Statistika Seri Dasar dengan SPSS. Media Sains Indonesia.