

PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI MOTOR DI KOTA MAKASSAR PROVINSI SULAWESI SELATAN

SELECTION OF MOTOR TRANSPORTATION MODES IN MAKASSAR CITY SOUTH SULAWESI PROVINCE

Abdul Azis

Prodi Magister Rekayasa Infrastruktur dan Lingkungan FPS Unifa Makassar
Email: azissaunm17@gmail.com

Submit, 27 Juni 2019; Accepted, 15 September 2019; Published, 30 Oktober 2019

Abstract

Transportation has an important role in human life, because transportation has a great influence on the individual, society, economic development, and social and political status of a country. Without transportation as a means of support, satisfactory results cannot be expected in the development of various aspects of a country. Primary data in the form of survey results and secondary in the form of interviews. The form of the question is focused on finding out the individual character and the reason for choosing the mode of online transportation (motorcycle). The population is the population of Maros Regency in 2018 and determination of the sample using the Sloving formula. To get data about the characteristics of the traveler and the mode of transportation mode selection, a description is needed that can represent the data requirements needed in the form of a questionnaire given to respondents in the field. The results of data management are analyzed using a regression model using SPSS software. Transportation is needed because human resources are not found anywhere. The system used to transport passengers and goods using the conveyance is called the mode of transportation.

Keywords: online, mode of transportation, selection, motors

Abstrak

Transportasi mempunyai peranan penting dalam kehidupan manusia, karena transportasi mempunyai pengaruh besar terhadap perorangan, masyarakat, pembangunan ekonomi, dan sosial politik suatu negara. Tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang, tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pembangunan berbagai aspek dari suatu negara. Data primer berupa hasil survey dan sekunder berupa hasil wawancara. Bentuk pertanyaan difokuskan untuk mengetahui karakter individu dan alasan pemilihan moda transportasi daring (motor). Populasi adalah penduduk Kabupaten Maros tahun 2018 dan penentuan sampel menggunakan rumus Sloving. Untuk mendapatkan data tentang karakteristik pelaku perjalanan dan model pemilihan moda transportasi dibutuhkan suatu gambaran yang dapat mewakili kebutuhan data yang diperlukan dalam bentuk kuisioner yang diberikan kepada responden di lapangan. Hasil pengolahan data dianalisis model regresinya menggunakan software SPSS. Perangkutan diperlukan karena sumber kebutuhan manusia tidak terdapat di sembarang tempat. Sistem yang digunakan untuk mengangkut penumpang dan barang dengan menggunakan alat angkut tersebut dinamakan moda transportasi.

Kata Kunci: Daring, moda transportasi, pemilihan, motor

PENDAHULUAN

Transportasi mempunyai peranan penting dalam kehidupan manusia, karena transportasi mempunyai pengaruh besar terhadap perorangan, masyarakat, pembangunan ekonomi, dan sosial politik suatu negara. Tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang, tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pembangunan berbagai aspek dari suatu negara. Maka sudah seharusnya perkembangan dalam transportasi atau sistem pengangkutan khususnya angkutan darat harus dipikirkan sejak dini. Sistem yang digunakan untuk mengangkut penumpang dan barang dengan menggunakan alat angkut tersebut dinamakan moda transportasi.

Pemilihan moda transportasi daring (motor) dapat dikatakan sebagai tahap terpenting dalam perencanaan transportasi. Ini karena peran kunci dari angkutan umum dalam berbagai kebijakan transportasi. Tidak seorang pun dapat menyangkal bahwa pemilihan moda transportasi daring (motor) menggunakan ruang jalan jauh lebih efisien daripada moda angkutan pribadi.

Seterusnya, jika ada pengendara yang berganti ke moda transportasi daring (motor) angkutan umum, maka angkutan pribadi mendapatkan keuntungan dari perbaikan tingkat pelayanan akibat pergantian moda tersebut. Sangatlah tidak mungkin menampung semua kendaraan pribadi di suatu kota karena dibutuhkan ruang jalan yang sangat luas, termasuk tempat parkir. Oleh karena itu, masalah pemilihan moda transportasi daring (motor) dapat dikatakan sebagai tahap terpenting dalam perencanaan dan kebijakan transportasi. Hal ini menyangkut efisiensi pergerakan di daerah perkotaan, ruang yang

harus disediakan kota untuk dijadikan prasarana transportasi dan banyaknya pilihan moda transportasi daring (motor) yang dapat dipilih penduduk. Faktor ini adalah merupakan salah satu yang menjadi pertimbangan pelaku perjalanan dalam menentukan pemilihan moda transportasi daring (motor) yang akan digunakan.

Perilaku pengguna jasa angkutan umum dalam pemilihan moda transportasi daring (motor) secara umum ditentukan oleh tiga faktor yaitu: karakteristik perjalanan, karakteristik pelaku perjalanan, dan karakteristik sistem transportasi. Karakteristik perjalanan meliputi: jarak dan maksud perjalanan (jarak, waktu, dan biaya), sedangkan karakteristik pelaku perjalanan antara lain: tingkat pendapatan, kepemilikan kendaraan, dan pekerjaan.

Dalam skala perseorangan, sistem transportasi adalah suatu perjalanan (*trip*) dari tempat asal ke tempat tujuan dalam usaha untuk melakukan suatu aktifitas tertentu ditempat tujuan. Dalam skala yang lebih besar sistem transportasi adalah kumpulan dari sejumlah orang dan barang yang melakukan pergerakan secara bersamaan dengan asal dan tujuan yang beragam. Secara umum sistem perencanaan transportasi terdiri dari 2 yaitu sistem makro dan mikro. Sistem makro merupakan sistem menyeluruh, yaitu gabungan dari beberapa sistem transportasi mikro, dimana kedua sistem masing-masing saling terkait saling mempengaruhi (Tamin, O.Z, 2018).

Untuk meningkatkan pelayanan transportasi, perlu adanya peningkatan prasarana dan sarana transportasi, seperti pengelolaan manajemen lalu lintas, peningkatan dari moda angkutan umum yang terintegrasi dan merata, pengaturan rute dan sebagainya.

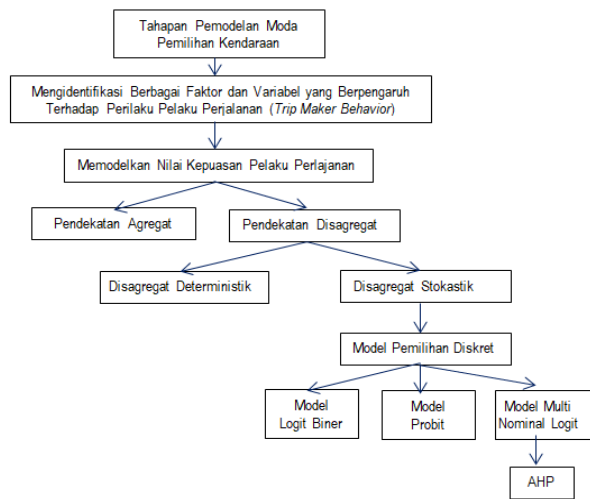
Perencanaan transportasi empat tahap (*four step models*). Keempat model tersebut antara lain (Tamin, 2018): (1) Model bangkitan perjalanan (*trip generation models*), yaitu pemodelan transportasi yang berfungsi untuk memperkirakan dan meramalkan jumlah (banyaknya) perjalanan yang berasal (meninggalkan) dari suatu zona/kawasan/petak lahan dan jumlah (banyaknya) perjalanan yang datang/tertarik (menuju) ke suatu zona/kawasan/petak lahan pada masa yang akan datang (tahun rencana) per satuan waktu. (2) Model distribusi perjalanan (*trip distribution models*), yaitu pemodelan yang memperlihatkan jumlah (banyaknya) perjalanan/yang bemula dari aksesibilitas (*accessibility*) bangkitan perjalanan (*trip generation*) distribusi perjalanan (*trip distribution*) pemilihan moda angkutan (*mode choice models*) pemilihan rute (*trip assignment*) arus pada jaringan transportasi (*flow at transportation network*) dari suatu zona asal yang menyebar ke banyak zona tujuan atau sebaliknya jumlah (banyaknya) perjalanan/yang datang mengumpul ke suatu zona tujuan yang tadinya berasal dari sejumlah zona asal. (3) Model pemilihan moda transportasi daring (motor) (*mode choice models*), yaitu pemodelan atau tahapan proses perencanaan angkutan yang berfungsi untuk menentukan pembebanan perjalanan atau mengetahui jumlah (dalam arti proporsi) orang dan barang yang akan menggunakan atau memilih berbagai moda transportasi daring (motor) yang tersedia untuk melayani suatu titik asal-tujuan tertentu, demi beberapa maksud perjalanan tertentu pula. (4) Model pemilihan rute (*trip assignment models*), yaitu pemodelan yang memperlihatkan dan memprediksi pelaku perjalanan yang memilih berbagai rute dan

lalu lintas yang menghubungkan jaringan transportasi tersebut.

Pengembangan tersebut diharapkan memberi pengaruh terhadap tumbuh dan berkembangnya sektor-sektor perekonomian pada wilayah tersebut. Hal ini dimaksudkan karena pembangunan transportasi pada dasarnya merupakan sektor penentu bagi pembangunan daerah dengan mengarahkan pada terwujudnya sistem transportasi yang andal, terpadu, lancar, aman, nyaman, efisien sesuai kemampuan masyarakat untuk mendukung mobilitas manusia, barang dan jasa, dan mendukung pola distribusi pengembangan wilayah terutama kawasan tumbuh cepat dan pusat-pusat pertumbuhan.

Gambaran mengenai karakteristik transportasi di Kabupaten Maros seiring dengan interaksi pergerakan dan perkembangan tata ruang sekarang ini, dimana sistem transportasi di Kabupaten Maros merupakan perwujudan sistem transportasi multi moda, yaitu sistem transportasi jalan raya, sistem transportasi udara, dan sistem transportasi laut yang kesemuanya membentuk suatu kesatuan yang terintegrasi yang menghubungkan Kabupaten Maros dengan wilayah regional, seperti Kota Makassar sebagai ibukota provinsi Sulawesi Selatan, Kabupaten Pangkep, Kabupaten Bone, dan wilayah nasional dan internasional melalui transportasi udara.

Khususnya pada penelitian ini perilaku pemilihan moda angkutan umum penumpang yang akan diamati yaitu antara moda angkutan umum daring (motor). Tahapan pemodelan moda *choice*/pemilihan moda dapat dilihat pada Gambar 1:



Gambar 1. Skema Langkah Pemilihan Moda (Moda Choice)

2. METODE PENELITIAN

Penelitian ini dimulai dengan melakukan kajian literature. Data primer berupa hasil survey dan sekunder berupa hasil wawancara kepada penyedia moda. Bentuk pertanyaan difokuskan untuk mengetahui karakter individu dan alasan pemilihan moda transportasi daring (motor). Populasi adalah jumlah penduduk Kabupaten Maros tahun 2018 yaitu sebanyak 349.822 jiwa dan penentuan sampel meliputi penduduk Kabupaten Maros yang mengadakan perjalanan ke Makassar dengan memakai moda transportasi daring (motor) Periode Mei-Juni 2018, Penentuan jumlah sampel menggunakan rumus Sloving. Untuk mendapatkan data tentang karakteristik pelaku perjalanan dan model pemilihan moda transportasi dibutuhkan suatu gambaran yang dapat mewakili kebutuhan data yang diperlukan dalam bentuk kuisisioner yang diberikan kepada responden di lapangan. Data yang diperoleh dari hasil survei dikumpulkan dan diolah dan

disajikan dalam bentuk yang lebih sederhana (persentase responden dalam memilih) sehingga memudahkan dalam pengerjaan tahap berikutnya. Hasil pengelolaan data dianalisis model regresinya menggunakan software SPSS dengan analisis regresi linear berganda.

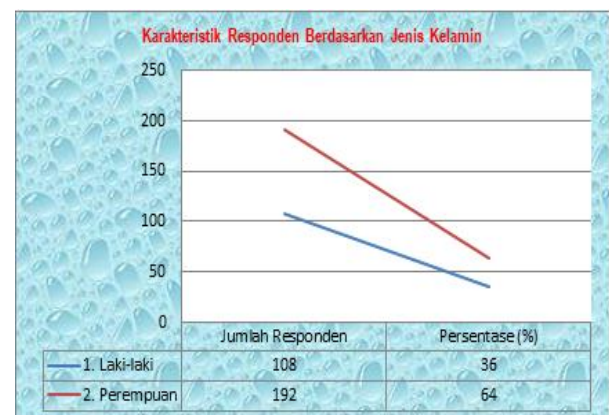
3. HASIL DAN PEMBAHASAN

a. Karakteristik Responden

Karakteristik responden berdasarkan tingkat jenis kelamin, tingkat pendidikan, keperluan perjalanan, moda transportasi utama, dan alasan pemilihan moda transportasi disajikan berikut ini.

1) Berdasarkan Jenis Kelamin

Karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin disajikan pada gambar berikut ini



Gambar 2. Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

2) Berdasarkan Tingkat Pendidikan

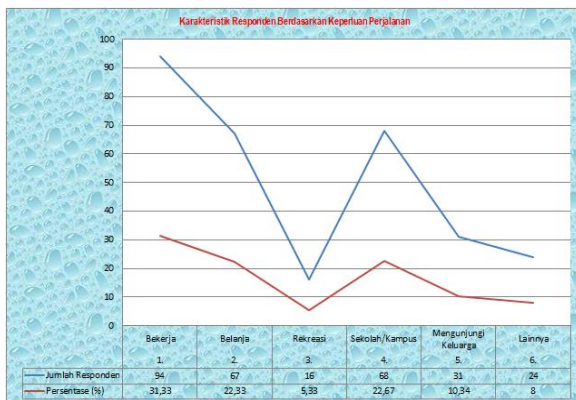
Karakteristik responden berdasarkan tingkat pendidikan disajikan pada gambar berikut ini.



Gambar 3. Grafik Karakteristik Responden Berdasarkan Pendidikan Terakhir

3) Berdasarkan Keperluan Perjalanan

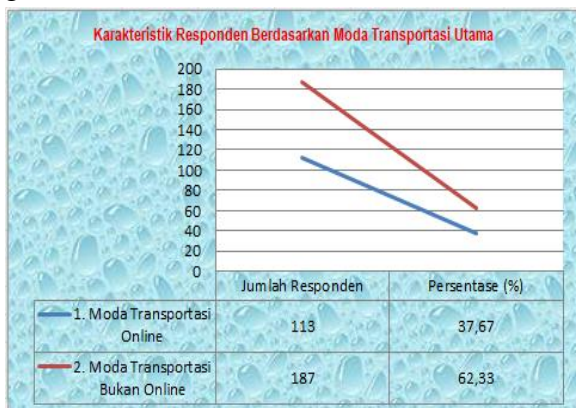
Karakteristik responden berdasarkan keperluan perjalanan disajikan pada gambar berikut ini.



Gambar 4. Karakteristik Responden Berdasarkan Keperluan Perjalanan

4) Berdasarkan Moda Transportasi Utama

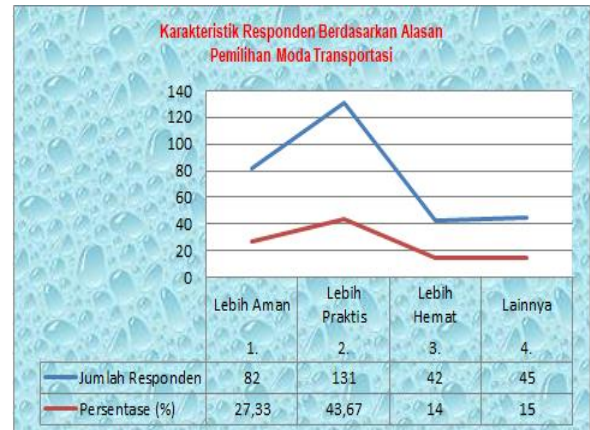
Karakteristik responden berdasarkan moda transportasi utama disajikan pada gambar berikut ini.



Gambar 5. Karakteristik Responden Berdasarkan Moda Transportasi Utama

5) Berdasarkan Alasan Pemilihan Moda Transportasi

Karakteristik responden berdasarkan alasan pemilihan moda transportasi disajikan pada gambar berikut ini.

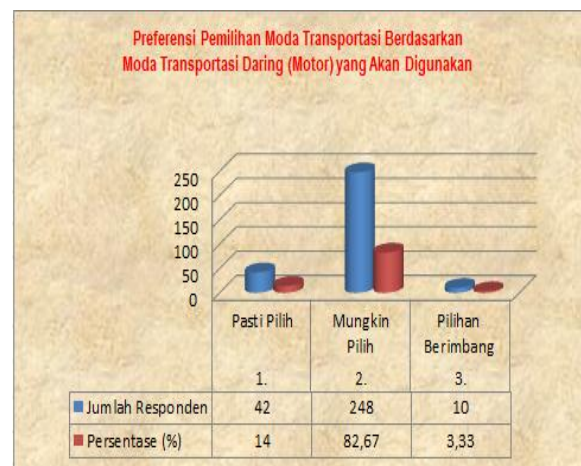


Gambar 6. Karakteristik Responden Berdasarkan Alasan Pemilihan Moda Transportasi

2. Preferensi Pemilihan Moda Transportasi Daring (Motor)

a. Berdasarkan Moda Transportasi Daring (Motor) yang Akan Digunakan

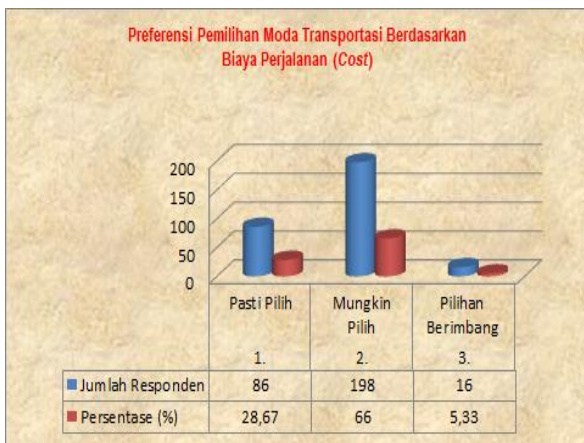
Preferensi pemilihan moda transportasi daring (motor) berdasarkan jenis angkutan daring dari hasil perhitungan data survei maka diperoleh data yang disajikan pada gambar berikut ini.



Gambar 7. Preferensi Pemilihan Moda Transportasi Berdasarkan Moda Transportasi Daring (Motor) yang Akan Digunakan

b. Berdasarkan Atribut Biaya Perjalanan (*Cost*)

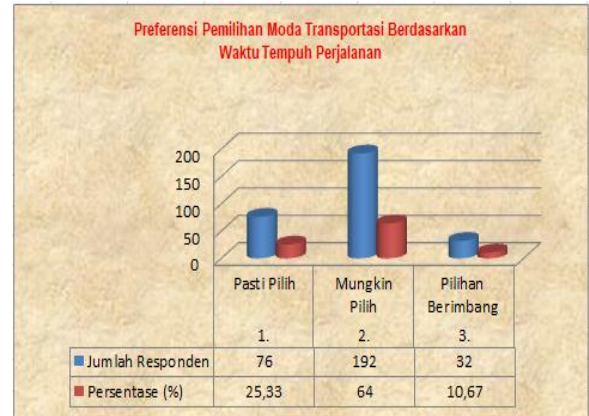
Preferensi pemilihan moda transportasi daring (motor) berdasarkan perubahan pada atribut biaya perjalanan (*cost*) dari hasil perhitungan data survei maka diperoleh data yang disajikan pada gambar berikut ini



Gambar 8. Preferensi Pemilihan Moda Transportasi Berdasarkan Biaya Perjalanan (*Cost*)

c. Berdasarkan Atribut Waktu Tempuh Perjalanan

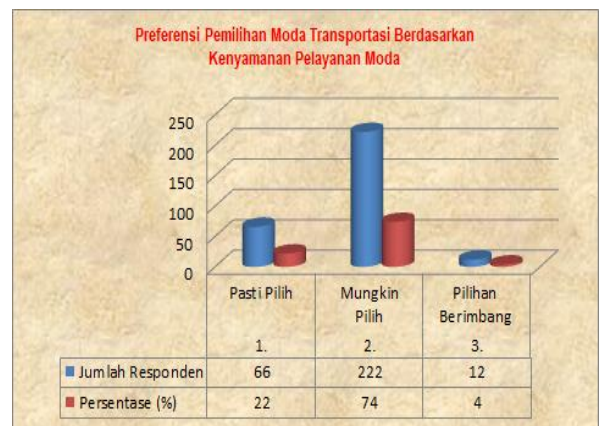
Preferensi pemilihan moda transportasi daring (motor) berdasarkan perubahan pada atribut waktu tempuh perjalanan dari hasil perhitungan data survei maka diperoleh data yang disajikan pada gambar berikut ini.



Gambar 9. Preferensi Pemilihan Moda Transportasi Berdasarkan Waktu Tempuh Perjalanan

d. Berdasarkan Atribut Kenyamanan Pelayanan Moda

Preferensi pemilihan moda transportasi daring (motor) berdasarkan perubahan pada atribut kenyamanan pelayanan moda dari hasil perhitungan data survei maka diperoleh data yang disajikan pada gambar berikut ini.

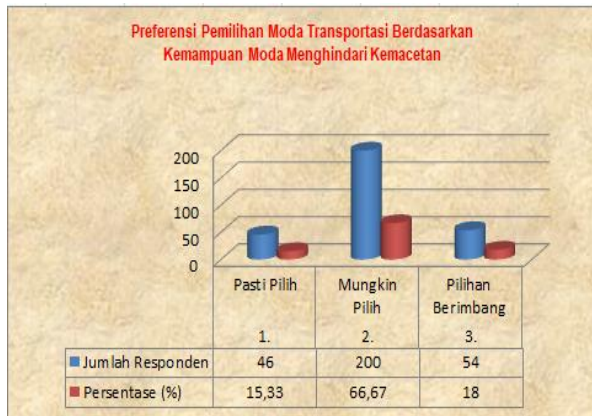


Gambar 10. Preferensi Pemilihan Moda Transportasi Berdasarkan Kenyamanan Pelayanan Moda

e. Berdasarkan Atribut Kemampuan Moda Menghindari Kemacetan

Preferensi pemilihan moda transportasi daring (motor) berdasarkan perubahan pada atribut kemampuan moda menghindari kemacetan dari hasil

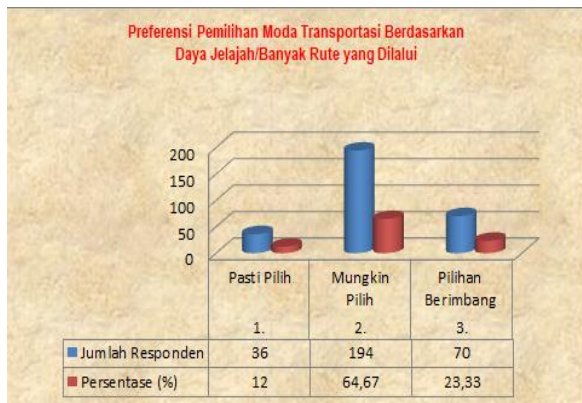
perhitungan data survei maka diperoleh data yang disajikan pada gambar berikut ini



Gambar 11. Preferensi Pemilihan Moda Transportasi Berdasarkan Kemampuan Moda Menghindari Kemacetan

f. Berdasarkan Atribut Daya Jelajah/Banyak Rute yang Dilalui

Preferensi pemilihan moda transportasi daring (motor) berdasarkan perubahan pada atribut daya jelajah/banyak rute yang dilalui dari hasil perhitungan data survei maka diperoleh data yang disajikan pada gambar berikut ini.



Gambar 12. Preferensi Pemilihan Moda Transportasi Berdasarkan Daya Jelajah/Banyak Rute yang Dilalui.

3 Analisis Regresi

Dengan menggunakan program SPSS diketahui variabel tidak bebasnya adalah Y_i = pengguna moda i dan variabel bebasnya adalah X_1 = penghasilan rata-rata perbulan, X_2 = biaya perjalanan, X_3 = waktu

tempuh perjalanan, X_4 = kenyamanan pelayanan moda, X_5 = kemampuan moda menghindari kemacetan, dan X_6 = daya jelajah/banyak rute yang dilalui.

a. Menentukan Nilai Koefisien Determinasi

Nilai koefisien determinasi dan hal terkait lainnya untuk pemilihan moda transportasi daring (motor) disajikan pada Tabel 1 berikut:

Tabel 1. Nilai Koefisien Determinasi untuk Pemilihan Moda

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics				
					R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change
1	.652 ^a	.425	.401	.39268	.425	17.643	6	143	.000

a. Predictors: (Constant), daya jelajah yang dilalui, penghasilan bulan, biaya_perjalanan, kenyamanan pelayanan, waktu tempuh, kemampuan menghindari kemacetan

b. Dependent Variable: pengguna_moda

Berdasarkan hasil dari tabel Model Summary, pada bagian ini diperoleh nilai $R = 0.652$ dan koefisien Determinasi (R_{square}) sebesar 0.425 (adalah pengkuadratan dari nilai $0.652^2 = 0.425$). Hal ini menunjukkan pengertian bahwa pengguna moda (Y) dipengaruhi sebesar $42,5\%$ oleh variabel penghasilan perbulan (X_1), biaya perjalanan (X_2), waktu tempuh perjalanan (X_3), kenyamanan pelayanan moda (X_4), kemampuan moda menghindari kemacetan (X_5), daya jelajah/banyak rute yang dilalui (X_6), sedangkan sisanya ($100\% - 42,5\% = 57,5\%$) dijelaskan oleh sebab-sebab yang lain. R_{square} berkisar pada angka 0 sampai 1, dengan catatan semakin kecil angka R_{square} semakin lemah hubungan kedua atau lebih variabel tersebut:

ANOVA^b

Model		Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	16,323	6	2,720	17,643	.000
	Residual	22,050	143	.154		
	Total	38,373	149			

a. Predictors: (Constant), daya jelajah yang dilalui, penghasilan_bulan, biaya_perjalanan, kenyamanan_pelayanan, waktu_tempuh, kemampuan menghindari kemacetan

b. Dependent Variable: pengguna_moda

Berdasarkan hasil dari uji ANOVA, hasil yang diperoleh adalah nilai $F = 17.643$ dengan tingkat probabilitas (0.000) jauh lebih kecil dari 0.05, maka model regresi ganda dipakai untuk memprediksi pengguna moda transportasi daring (motor).

b. Uji t

Nilai Uji t dan hal terkait lainnya untuk pemilihan moda transportasi daring (motor) disajikan pada tabel berikut ini:

Tabel 2. Nilai Koefisien dan Hal-hal Terkait Lainnya
Pemilihan Moda Transportasi Daring (motor)
Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	3.293	.192		17.125	.000
	perhasilan_bulan	-.107	.049	-.139	-2.181	.031
	biaya_perjalanan	-.488	.073	-.522	-6.729	.000
	waktu_tempuh	-.159	.062	-.197	-2.570	.011
	kenyamanan_pelayanan	-.111	.083	-.105	-1.346	.180
	kemampuan menghindari kemacetan	.119	.086	.151	1.382	.169
	daya jelajah yang dilalui	.038	.072	.055	.527	.599

Dependent Variable: pengguna_moda

c. Uji Coefficient

1) Uji Coefficient pada Atributif Penghasilan Perbulan

Berdasarkan hasil dari Uji Coefficient, pada bagian penghasilan perbulan dikemukakan nilai konstanta (a) = 3.293; nilai B = -0.107 dan nilai $t_{hitung} = -2.181$ dengan nilai sig = 0.031. Ternyata nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$, atau $-2.181 > 1.977$, maka H_0 diterima dan H_a ditolak, artinya

tidak signifikan terhadap moda yang akan digunakan. Dari tabel Coefficients diperoleh nilai sig. sebesar 0.031, kemudian dibandingkan dengan probabilitas 0.05, ternyata nilai probabilitas $0.05 > 0.031$, maka H_0 ditolak dan H_a diterima, artinya signifikan. Terbukti bahwa penghasilan perbulan berpengaruh signifikan terhadap moda yang akan digunakan.

2) Uji Coefficient pada Atributif Biaya Perjalanan.

Berdasarkan hasil dari uji Coefficient, pada bagian biaya perjalanan dikemukakan nilai konstanta (a) = 3.293; nilai B = -0.488 dan nilai $t_{hitung} = -6.729$ dengan nilai sig = 0.000. dari tabel Coefficient diperoleh persamaan perhitungan regresi, yaitu : $Y = a + bX_2 = 3.293 - 0.488 X_2$. Ternyata nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$, atau $-6.729 > 1.977$, maka H_0 ditolak dan H_a diterima, artinya signifikan terhadap moda yang akan digunakan.. Dari tabel Coefficients diperoleh nilai sig. sebesar 0.000, kemudian dibandingkan dengan probabilitas 0.05, ternyata nilai probabilitas $0.05 > 0.000$, maka H_0 ditolak dan H_a diterima, artinya signifikan. Terbukti bahwa biaya perjalanan berpengaruh signifikan terhadap moda yang akan digunakan..

3) Uji Coefficient pada Atributif Waktu Tempuh Perjalanan

Berdasarkan hasil dari uji Coefficient, pada bagian waktu tempuh perjalanan dikemukakan nilai konstanta (a) = 3.293; nilai B = -0.159 dan nilai $t_{hitung} = -2.570$ dengan nilai sig = 0.011. dari tabel Coefficient diperoleh persamaan perhitungan regresi, yaitu : $Y = a + bX_3 = 3.293 - 0.159 X_3$. Ternyata nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$, atau $-2.570 > 1.977$, maka H_0 ditolak dan H_a diterima, artinya signifikan terhadap moda yang akan digunakan. Dari tabel Coefficients

diperoleh nilai sig. sebesar 0.011, kemudian dibandingkan dengan probabilitas 0.05, ternyata nilai probabilitas $0.05 > 0.011$, maka H_0 ditolak dan H_a diterima, artinya signifikan. Terbukti bahwa waktu tempuh perjalanan berpengaruh signifikan terhadap moda yang akan digunakan.

4) Uji *Coefficient* pada Atributif Kenyamanan Pelayanan

Berdasarkan hasil dari uji *Coefficient*, pada bagian kenyamanan pelayanan moda dikemukakan nilai konstanta $(a) = 3.293$; nilai $B = 0.111$ dan nilai $t_{hitung} = -1.346$ dengan nilai sig = 0.180. dari tabel *Coefficient* diperoleh persamaan perhitungan regresi, yaitu : $Y = a + bX_4 = 3.293 - 0.111 X_4$. Ternyata nilai $t_{hitung} < t_{tabel}$, atau $-1.346 < 1.977$, maka H_0 diterima dan H_a ditolak, artinya tidak signifikan terhadap moda yang akan digunakan. Tabel *Coeffisients* diperoleh nilai sig. sebesar 0.180, kemudian dibandingkan dengan probabilitas 0.05, ternyata nilai probabilitas $0.05 < 0.180$, maka H_0 diterima dan H_a ditolak, artinya tidak signifikan. Terbukti bahwa kenyamanan pelayanan moda tidak berpengaruh signifikan terhadap moda yang akan digunakan.

5) Uji *Coefficient* pada Atributif Kemampuan Menghindari Kemacetan

Berdasarkan hasil dari Uji *Coefficient*, pada bagian kemampuan menghindari kemacetan dikemukakan nilai konstanta $(a) = 3.293$; nilai $B = 0.119$ dan nilai $t_{hitung} = 1.382$ dengan nilai sig = 0.169. Dari tabel *Coefficient* diperoleh persamaan perhitungan regresi, yaitu: $Y = a + bX_5 = 3.293 + 0.119 X_5$. Ternyata nilai $t_{hitung} < t_{tabel}$, atau $1.382 < 1.977$, maka H_0 diterima dan H_a ditolak, artinya tidak signifikan terhadap moda yang akan digunakan. Dari tabel *Coeffisients* diperoleh nilai sig. sebesar 0.169, kemudian dibandingkan dengan

probabilitas 0.05, ternyata nilai probabilitas $0.05 < 0.169$, maka H_0 diterima dan H_a ditolak, artinya tidak signifikan. Terbukti bahwa kemampuan menghindari kemacetan tidak berpengaruh signifikan terhadap moda yang akan digunakan.

6) Uji *Coefficient* pada Atributif Daya Jelajah/Banyak Rute

Berdasarkan hasil dari uji *Coefficient*, pada bagian daya jelajah/banyak rute yang dilalui dikemukakan nilai konstanta $(a) = 3.293$; nilai $B = 0.038$ dan nilai $t_{hitung} = 0.527$ dengan nilai sig = 0.599. Dari tabel *Coefficient* diperoleh persamaan perhitungannya regresi, yaitu: $Y = a + bX_6 = 3.293 - 0.038 X_6$. Ternyata nilai $t_{hitung} < t_{tabel}$, atau $0.527 < 1.977$, maka H_0 diterima dan H_a ditolak, artinya tidak signifikan terhadap moda yang akan digunakan. Dari tabel *Coeffisients* diperoleh nilai sig. sebesar 0.599, kemudian dibandingkan dengan probabilitas 0.05, ternyata nilai probabilitas $0.05 < 0.599$, maka H_0 diterima dan H_a ditolak, artinya tidak signifikan. Terbukti bahwa daya jelajah/banyaknya rute yang dilalui tidak berpengaruh signifikan terhadap moda yang akan digunakan.

4. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan rumusan pokok permasalahan yang diajukan dalam artikel ini maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut: pemilihan moda transportasi daring (motor) membawa perubahan pada sistem kegiatan dan akan mempengaruhi sistem pelayanan jaringan dan bergantung pada atributif penghasilan perbulan, biaya perjalanan, waktu tempuh perjalanan, kenyamanan pelayanan moda, kemampuan menghindari kemacetan, dan daya jelajah/banyak rute. Nilai utilitas pemilihan moda transportasi daring (motor) = 1.564, probabilitas terpilihnya moda transportasi daring (motor) yang akan

digunakan berdasarkan utilitas pemilihan moda transportasi daring (motor) = 31.1%.

Kriteria pemilihan seseorang terhadap suatu moda sangat kompleks, hasil yang diperoleh hanya memprediksi kemungkinan yang ada dan hanya mendekati keadaan yang sebenarnya. Untuk selanjutnya perlu memperhatikan jumlah sampel, penentuan lokasi pengambilan sampel, dan variabel bebas yang lebih baik untuk menghasilkan hasil yang lebih baik juga. Untuk moda transportasi daring (motor) hendaknya meningkatkan nilai utilitasnya agar dapat menarik lebih peminat pengguna moda transportasi daring (motor) tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- Azis, Abdul. 2018. "Analisis Pemilihan Moda dan Aksesibilitas Transportasi Angkutan Umum di Kota Makassar Provinsi Sulawesi Selatan". *Laporan Hasil Survy*. Makassar: Program Magister Rekayasa Infrastruktur dan Lingkungan Universitas Fajar Makassar.
- Azis, Abdul. 2019. "Analisis Pemilihan Moda Transportasi Daring (Mobil) di Kota Makassar Provinsi Sulawesi Selatan" *Makalah* pada Seminar Nasional Peran Penelitian dalam Menunjang Percepatan Pembangunan Berkelanjutan di Indonesia yang Diselenggarakan oleh LP2M UNM Makassar Tanggal 16 November 2019 di Makassar
- Azis, Abdul and Murshal Manaf. 2019. "Hydrology Analysis in The Elevated Train Bridge of Makassar-Pare Pare Corridor in Pangkep District". *Artikel 1st International Conference on Science, Technology and Agriculture Research (ICon-STAR) 2019*
- Matyas, Melinda, Maria Kamargianni. 2018. Survey Design for Exploring Demand for Mobility as a Service Plans/ Transportation. *Transportation Journal*. <https://doi.org/10.1007/s11116-018-9938-8>
- Molander, Sofia. 2018. "Changing Roles and New Perspectives: Towards Market Orientation in Public Transport". *Transportation Journal* 45:1811–1825 <https://doi.org/10.1007/s11116-017-9781-3>
- Siebert, Michael David Ellenberger. 2019. "Validation of Automatic Passenger Counting: Introducing the t- Test- Induced Equivalence Test". *Transportation Journal*, <https://doi.org/10.1007/s11116-019-09991-9>
- Sulistiyorini, Rahayu Dwi Herianto, Intan Bonita Lumban Gaol. 2015. "Analisis Kinerja Jaringan Jalan di Provinsi Lampung dengan Menggunakan Pemodelan Transportasi". Artikel dalam *Jurnal Rekayasa*, Volume 19 Nomor 3 Desember 2015.
- Tamin, Ofyar Z. 2018. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: ITB.