



Analisis Kompetisi Moda Trans Padang pada Koridor V (Studi Kasus: Indarung - Pasar Raya Padang)

^{1,*}Angelalia Roza, ²Merley Misriani, ³Syarif Arradhiy, ⁴Andi Mulya Rusli

^{1,3} Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Institut Teknologi Padang

² Jurusan Teknik Sipil, Politeknik Negeri Padang

⁴ Dirjen Bina Marga, Kementerian Pekerjaan Umum, Indonesia

^{1,*}angelaliaroza@gmail.com

Abstract

The Padang City is one of the cities that still provides Angkot as one of the public transportation mode services. Most of users of this mode are students City transportation routes in the city of Padang are spread to various parts of the city of Padang with the central center of movement from the Pasar Raya Padang. However, since the presence of Tans Padang in January 2014, city transportation modes have started to have new competitors. Since July 2022 Corridor V has been serving a new route, namely Corridor of Indarung - Pasar Raya Padang. This study aims to describe the characteristics of travelers in choosing the mode and explore the factors that influence travelers in choosing the mode of transportation. Data collection methods are carried out by surveys and interviews. The variables reviewed include aspects of travel convenience, travel safety, travel time and travel costs. The analysis technique uses multiple linear regression methods. Based on characteristic analysis data, it is known that 54.5% of mode users have income at an average level (Rp. 1,000,000 – 3,000,000). For users of this mode, the travel time variable (47.25%), the travel cost variable (43.25%), the travel convenience variable (36%), and the travel safety variable (8.25%) are still the factors that are the main considerations in choosing the mode.

Keywords: City Transport, trans padang, mode of transportation.

Abstrak

Kota Padang adalah salah satu kota yang masih memberikan pelayanan transportasi umum berupa Angkot. Sebagian besar pengguna moda ini adalah kalangan pelajar dan mahasiswa. Trayek angkutan kota di Kota Padang tersebar menuju berbagai penjuru kota padang dengan pusat sentral pergerakan dari pasar raya padang. Namun sejak kehadiran Tans Padang pada januari 2014, moda angkutan kota mulai memiliki kompetitor baru. Sejak Juli 2022 Koridor V sudah melayani rute baru yaitu Koridor Indarung- Pasar Raya Padang. Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan karakteristik pelaku perjalanan dalam pemilihan moda dan menggali faktor yang mempengaruhi pelaku perjalanan dalam memilih moda transportasi tersebut. Metode pengumpulan data dilakukan dengan survey dan interview. Variabel yang ditinjau meliputi aspek kenyamanan perjalanan, keamanan perjalanan, waktu perjalanan dan biaya perjalanan. Teknik analisis menggunakan metode regresi linier berganda. Berdasarkan data analisis karakteristik diketahui 54.5% pengguna moda memiliki pendapatan pada tingkat rata-rata (Rp.1.000.000 – 3.000.000). Bagi responden, variabel waktu perjalanan (47.25%), variabel biaya perjalanan (43.25%), variabel kenyamanan perjalanan (36%), dan variabel keamanan perjalanan (8,25%) masih menjadi faktor yang menjadi pertimbangan utama dalam pemilihan moda.

Kata Kunci: Angkutan Kota, transpadang, moda transportasi.

Informasi Artikel

Diterima Redaksi : 28-03-2023 | Selesai Revisi : 29-04-2023 | Diterbitkan Online : 02-05-2023

1. Pendahuluan

Beberapa tahun terakhir, Trans Padang mulai beroperasi dengan halte persinggahan di banyak titik jalan utama di Kota Padang yang kedepannya akan ditingkatkan sampai menjangkau semua wilayah kota termasuk pinggiran Kota Padang. Trans Padang adalah layanan angkutan massal bus raya terpadu di Kota Padang yang beroperasi sejak Januari 2014. Bus beroperasi setiap hari dari pukul 06.00 WIB hingga 19.00 WIB. Saat ini Trans Padang melayani empat koridor yakni Pasar Raya Padang menuju Lubuk Buaya (Koridor I), Teluk Bayur menuju Terminal Anak Air (Koridor IV), dan Indarung menuju Pasar Raya Padang (Koridor V), serta Pasar Raya Padang menuju Kampus Unand (Koridor VI) yang telah beroperasi pada Oktober 2022. Trans Padang memiliki 35 unit armada. Rinciannya 15 unit untuk koridor I, 10 unit untuk koridor IV, dan 10 unit untuk koridor V [1].

Beberapa masyarakat mempunyai pilihan untuk menggunakan moda transportasi antara angkutan kota (angkot) atau Trans Padang. Hal ini akan menimbulkan kompetisi yang membuat masyarakat dapat memilih moda mana yang paling tepat digunakan dalam melakukan aktifitasnya. Berdasarkan hal tersebut dapat dilakukan studi terhadap pemilihan angkutan kota (angkot) dan Trans Padang sebagai sarana dalam melakukan perjalanan.

Dengan mengetahui perilaku perjalanan yang mempengaruhi probabilitas pemilihan moda, maka akan dapat dilakukan upaya perbaikan dan peningkatan pelayanan bagi pengguna moda transportasi antara angkutan kota (angkot) dan Trans Padang. Problema ini dapat dirumuskan berapa besar kecenderungan

masyarakat memilih Trans Padang, dan Angkutan Umum Kota Padang koridor 5 Indarung – Pasar Raya Padang berdasarkan karakteristik pelaku perjalanan. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui karakteristik pelaku perjalanan dalam pemilihan suatu moda transportasi bila ditinjau dari segi karakteristik pelaku perjalanan, dan karakteristik pergerakan seperti tingkat pendapatan, faktor ekonomi, waktu perjalanan, biaya perjalanan, kenyamanan perjalanan, dan lainnya.

Manfaat dari penelitian ini adalah antara lain mendeskripsikan variabel yang mempengaruhi pengambilan keputusan oleh pelaku perjalanan dalam memilih moda pada rute koridor V Indarung – Pasar Raya Padang dan sebagai masukan kepada pihak penyedia jasa transportasi (sisi operator) dan pihak penentu kebijakan transportasi (sisi regulator) dalam upaya meningkatkan pelayanan.

Kompetisi Angkutan umum

Dikutip Tamin (2000) dalam [2] Evi (2017), dikatakan bahwa angkutan umum ditujukan untuk menyediakan pelayanan angkutan yang baik, handal, nyaman, aman, cepat dan murah bagi umum. Sebagai pengguna, tentu nilai-nilai baik, handal, nyaman, aman, cept dn murah dapat dirasakan berbeda tergantung moda dan karakteristik si pengfguna moda itu sendiri.

Jalur koridor V trans padang baru saja dibuka pada Juli 2022 meskipun Trans Padang sendiri telah diperkenalkan sejak tahun 2014 di Kota Padang [3]. Kehadiran Trans Padang Pada Kridor V yang melayani rute Indarung - Pasar Raya Padang dinilai cukup kompetitif. Diduga pada jalur tersebut terjadi *mode share* tertentu

Informasi Artikel

dengan berbagai variabel pertimbangan seperti waktu tempuh, biaya kenyamanan maupun keamanan, yang menjadi fokus kajian penelitian kali ini.

Tujuan penelitian adalah untuk mengetahui karakteristik pengguna moda dan faktor apa saja yang mempengaruhi pelaku perjalanan dalam memilih moda transportasi antara Bus Trans Padang dengan Angkutan Kota (angkot) pada rute Indarung – Pasar Raya Padang.

Pemilihan Moda (*Moda choice*)

Pemilihan moda yaitu tahapan permodelan untuk mendapatkan tingkat kecenderungan pelaku pergerakan menggunakan moda yang dipilih sebagai alat transportasi atau perbandingan pergerakan yang tertarik kepada setiap moda transportasi yang tersedia. Pemilihan moda transportasi adalah suatu proses memisahkan perjalanan orang untuk memahami hubungan antara moda dengan suatu faktor yang mempengaruhi pemilihan moda lainnya [5,6,7]. Hasil analisis pada pemilihan moda sangat bermanfaat sebagai masukan dan untuk bahan pertimbangan bagi penyedia jasa transportasi dan bagi pembuat kebijakan di dalam mengambil pertimbangan dan keputusan kedepannya.

2. Metode Penelitian

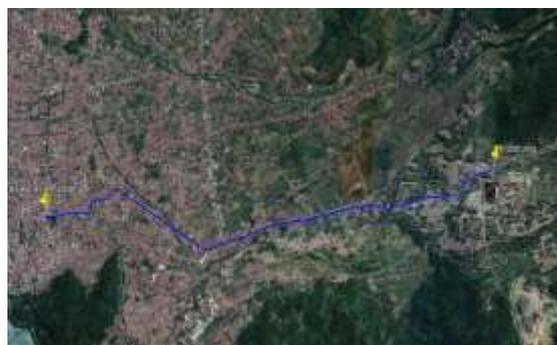
Teknik Pengumpulan Data

Pengambilan data merupakan suatu proses pengumpulan, pencatatan dan penyajian data sesuai survey yang telah dilakukan [4], penelitian akan dilakukan melalui penyebaran kuesioner secara acak kepada responden

pengguna moda Trans padang dan angkot pada halte trans Padang dan di dalam moda angkot serta moda trans padang pada Koridor V dari Indarung menuju Pasar Raya Padang. Pengambilan data dari sampel menggunakan kuesioner sebagai alat pengumpul data primer.

Responden dalam penelitian ini adalah 200 pengguna Trans Padang dan 200 pengguna Angkot yang pernah melakukan perjalanan pada rute Indarung – Pasar Raya Padang.

Lokasi Penelitian



Gambar 1. Peta lokasi penelitian jalur koridor V Bus Trans Padang Indarung – Pasar Raya Padang (Sumber: Google Earth, 2022)

Deskripsi Data

Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari pengguna moda berupa jawaban terhadap kuisisioner yang diberikan. Data-data tersebut yang direkapitulasi menggunakan excel dan SPSS untuk mendapatkan deskripsi umum terkait karakteristik pengguna kedua moda angkot dan Trans padang. Data- data tambahan diperoleh melalui data sekunder dari pihak Trans Padang dan survey literatur dari website terkait.

Informasi Artikel

Data yang dijadikan variabel pertimbangan dalam analisis kompetisi moda angkot dan trans Padang ini secara spesifik adalah tiga variabel yaitu variabel biaya perjalanan, waktu perjalanan dan kenyamanan perjalanan. Dilakukan teknik regresi untuk melihat signifikansi ketiga variabel tersebut terhadap keputusan pemilihan moda.

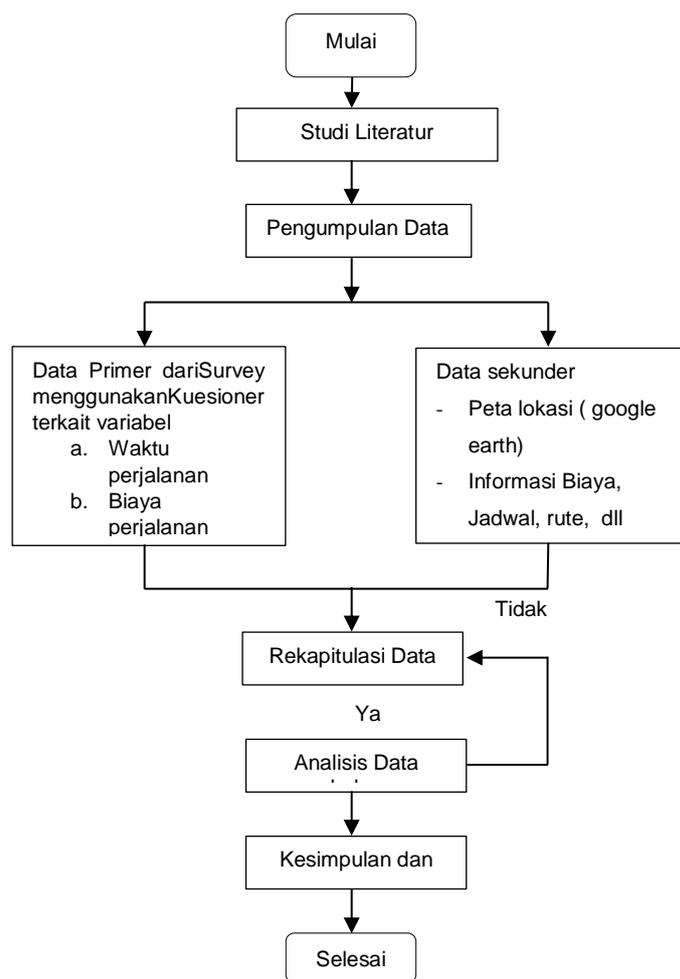
Tabel 1. Atribut moda transportasi darat

Atribut Perjalanan	Trans Padang	Angkot
Biaya Perjalanan	Rp. 1.500 – Rp. 3.500	Rp. 4.000 – Rp. 5.000
Waktu Perjalanan	53 menit	42 menit
Kenyamanan perjalanan	40 orang	14 orang

Berikut ini adalah penjelasan dari atribut moda transportasi yang diteliti

1. Biaya perjalanan adalah biaya yang dibutuhkan atau yang dikeluarkan untuk melakukan suatu perjalanan yang dihitung dengan satuan (Rp) per orang.
2. Waktu perjalanan adalah waktu yang dibutuhkan untuk melakukan perjalanan pada koridor Indarung - menuju Pasar Raya Padang yang dihitung dalam satuan jam.
3. Kenyamanan adalah keadaan seseorang merasa atau leluasa nyaman dan tidak berdesakan di dalam suatu moda, yang direpresentasikan berdasarkan jumlah penumpang di dalam moda.

Diagram Alir Penelitian



Gambar 2. Diagram Alir Metode Penelitian

3. Hasil dan Pembahasan

3.1 Uji Validitas dan Reliabilitas

Analisis reliabilitas dilakukan menggunakan SPSS dengan teknik *Cronbach Alpha* dengan nilai adalah 0.642 untuk pengguna angkot dan 0.583 untuk pengguna Trans Padang.

3.2 Karakteristik Pengguna Moda

Ketertarikan pengguna pada langkah awal analisis, dapat diukur dari keputusan pemilihan moda para pengguna. Kedua moda diketahui melayani rute yang sama. Artinya bisa saja ada saat dimana kedua moda menghampiri pengguna beriringan. Namun demikian, masih

Informasi Artikel

ada saja responden yang sama sekali tidak pernah menaiki salah satu moda. Dari pemantauan dilapangan terlihat Moda Trans Padang dan Angkot pada rute pada rute Indarung – Pasar Raya Padang sangat kompetitif. Secara detail, respon pengguna moda dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2. Moda yang digunakan responden

No	Penggunaan Moda	Jumlah	%
1	Pernah kedua - duanya	100	25
2	Hanya transpadang	131	32.75
3	Hanya angkot	169	42.25
	Jumlah	400%	100%

Tabel 2 menunjukkan dari 400 responden, 42.25% responden merupakan pengguna setiap moda angkot dan belum pernah menggunakan moda trans Padang. Sedangkan 32.75% merupakan pengguna yang hanya bergantung pada moda trans Padang sejak munculnya trans padang pada Juli 2022 di Koridor V ini. Sebanyak 25% pernah menggunakan kedua moda. Diduga seperempat dari *market share* pengguna kedua angkutan ini tentu mempertimbangkan kekuatan utilitas masing-masing moda dalam pengambilan keputusan pemilihan moda.

Tabel 3. Karakteristik Responden

No	Berdasarkan jenis kelamin	Jumlah	%
1	Laki - laki	175	43.75
2	Perempuan	225	56.25
	Jumlah	400	100%

(sumber: hasil survei, 2023)

Berdasarkan *gender*, Pengguna moda Trans Padang dan Angkot untuk rute Indarung – Pasar Raya Padang cukup proporsional, meski dijumpai agak lebih banyak perempuan dari pada Laki – laki pada saat survey dilakukan. Pengguna moda laki-laki dijumpai sebanyak 43.75% sedangkan untuk perempuan sebanyak 56.25%.

Tabel 4. Karakteristik pengguna Moda Berdasarkan Tingkat Pendapatan

Karakteristik pengguna Moda Angkot			
No	berdasarkan tingkat pendapatan	Jumlah	%
1	<Rp.1.000.000	10	5
2	Rp.1.000.000-3.000.000	143	71.5
3	Rp.3.000.000-5.000.000	46	23
4	>Rp.5.000.000	1	0.5
	jumlah	200%	100%

Karakteristik pengguna Moda Transpadang			
no	berdasarkan tingkat pendapatan	Jumlah	%
1	<Rp.1.000.000	27	13.5
2	Rp.1.000.000-3.000.000	75	37.5
3	Rp.3.000.000-5.000.000	93	46.5
4	>Rp.5.000.000	5	2.5
	Jumlah	200%	100%

Karakteristik Responden			
no	berdasarkan tingkat pendapatan	jumlah	%
1	<Rp.1.000.000	37	9.25
2	Rp.1.000.000-3.000.000	218	54.5
3	Rp.3.000.000-5.000.000	139	34.75
4	>Rp.5.000.000	6	1.5
	jumlah	400%	100%

Informasi Artikel

Diterima Redaksi : 28-03-2023 | Selesai Revisi : 29-04-2023 | Diterbitkan Online : 02-05-2023

Berdasarkan Tabel 4 dapat dikatakan bahwa gradasi pendapatan pengguna moda angkot dan trans padang sedikit berbeda. Terlihat bahwa level pendapatan mayoritas pengguna transPadang (46.5% pada skala Rp.3.000.000-5.000.000 satu tingkat lebih tinggi dari pada mayoritas pengguna angkot (71.5% pada skala Rp.1.000.000-3.000.000).

Merujuk Stratifikasi Penghasilan untuk wilayah perkotaan [8], dapat dikatakan bahwa kehadiran TransPadang cukup sukses merebut *market share*, sehingga pengguna yang berpenghasilan diatas rata-rata (Rp 3-4.9 juta) cukup banyak yang tertarik menaiki transportasi umum ini. Namun demikian hanya 1.5% responden dengan penghasilan cukup tinggi (Rp 5-9.9 jt) yang rela menaiki kendaraan umum di kota Padang.

Tabel 5. Karakteristik Pengguna Moda Berdasarkan Alasan Pemilihan Moda

angkot			
no	berdasarkan alasan pemilihan moda	jumlah	%
1	kenyamanan perjalanan	21	10.5
2	waktu perjalanan	151	75.5
3	biaya perjalanan	12	6
4	keamanan perjalanan	16	8
jumlah		200%	100%
transpadang			
no	berdasarkan alasan pemilihan moda	jumlah	%
1	kenyamanan perjalanan	123	61.5
2	waktu perjalanan	38	19
3	biaya perjalanan	22	11
4	keamanan perjalanan	17	8.5
jumlah		200%	100%

no	berdasarkan alasan pemilihan moda	jumlah	%
1	kenyamanan perjalanan	144	36
2	waktu perjalanan	189	47.25
3	biaya perjalanan	173	43.25
4	keamanan perjalanan	33	8.25
jumlah		400%	100%

Menurut pengamatan yang dilakukan terhadap responden TransPadang dan Angkot, dijumpai tiga variabel utama yang menjadi faktor pertimbangan pengguna dalam memilih moda. Berdasarkan persentase responden pada Tabel 4, faktor penentu pertama adalah waktu tempuh perjalanan. Hal ini dinilai penting oleh 75.5% pengguna angkot dan 19% oleh pengguna trans Padang. Faktor kedua dalam pertimbangan moda adalah faktor biaya perjalanan. Hal ini dinilai penting oleh 6% pengguna angkot dan 11% oleh pengguna trans Padang. Kemudian faktor ketiga dalam pertimbangan moda adalah dari segi kenyamanan perjalanan. Sedangkan faktor keempat dari segi keamanan perjalanan. Hal ini dinilai penting oleh 8% pengguna angkot dan 8.5% oleh pengguna trans Padang.

Dapat diamati dari respon pengguna, kekuatan kompetisi moda angkot terletak pada variabel waktu perjalanan (75.5%) dan kenyamanan Perjalanan (10.5%). Sedangkan kekuatan moda Trans Padang terletak pada variabel kenyamanan.

3.3 Metoda Regresi Linier Berganda

Pemodelan dilakukan dengan teknik regresi linier berganda [5; 6] terhadap tiga variabel yang mempengaruhi pemilihan moda. Pemodelan dilakukan terpisah terhadap masing- masing 200 responden pengguna

Informasi Artikel

angkot dan 200 responden pengguna moda trans padang. Berikut hasil analisis yang ditampilkan pada Tabel 6 berdasarkan data primer yang dikumpulkan.

Tabel 6. Analisis Nilai R Square

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
Angkot	.875 ^a	.766	.763	1.416
Trans Padang	.885 ^a	.783	.779	1.349

a. Predictors: (Constant), Biaya Perjalanan (X1), Waktu Perjalanan (X2), Kenyamanan Perjalanan (X3)

Dari Tabel 6 di atas dapat dilihat koefisien determinasi (*R Square*) untuk masing masing model. Hubungan Korelasi (*R*) untuk kedua moda angkot (0.875) dan Transpadang (0.885) bernilai "kuat". Nilai koefisien determinasi (*R Square*) tersebut mengandung pengertian bahwa pengaruh ke tiga variabel bebas meliputi Biaya Perjalanan (X1), Waktu Perjalanan (X2), dan Kenyamanan Perjalanan (X3), terhadap variabel terikat (Y) untuk moda angkot sebesar adalah sebesar 76.6% dan Trans Padang sebesar 78.3%.

Tabel 7. Analisa of Varian untuk Moda Angkot

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	1288.501	3	429.500	214.193	.000 ^b
	Residual	393.019	196	2.005		
	Total	1681.520	199			

a. Dependent Variable: Y

b. Predictors: (Constant), Biaya Perjalanan (X1), Waktu Perjalanan (X2), Kenyamanan Perjalanan (X3)

(Sumber: Hasil pengolahan data, 2023)

Tabel 8. Analisa of Varian untuk Moda Angkot

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	1283.391	3	427.797	235.127	.000 ^b
	Residual	356.609	196	1.819		
	Total	1640.000	199			

a. Dependent Variable: Y

b. Predictors: (Constant), Selisih Variabel Biaya Perjalanan (X1), Selisih Variabel Waktu Perjalanan (X2), Selisih Variabel Kenyamanan Perjalanan (X3)

Dari hasil tabel 8 diketahui bahwa nilai F hitung Angkot sebesar $214.193 > 3.04$ dan Trans Padang $235.127 > 3.04$ dengan tingkat signifikansi sebesar $0.000 < 0.05$, maka model regresi dapat dipakai untuk memprediksi variabel terikat (Y) atau dengan kata lain ada pengaruh variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y) [7].

Informasi Artikel

Tabel 9. Model Regresi untuk Moda Angkot

Coefficients ^a							
Model	Stand ardize d Unstandar dized Coefficients	Error Std. B	Beta	t	Sig.	95.0% Confidence Interval for B	
						Lower Bound	Upper Bound
1 (Constant)		8.38	1.07	7.8	.00	6.266	10.49
		1	2	17	0		5
Selisih Variabel Biaya Perjalanan (X1)		.969	.066	.510	14. 783	.00 0	.840 1.098
Selisih Variabel Waktu Perjalanan (X2)		1.02	.083	.429	12. 241	.00 0	.856 1.185
Selisih Variabel Kenyaman an Perjalanan (X3)		1.20	.085	.496	14. 144	.00 0	1.033 1.368

a. Dependent Variable: Y

Tabel 10. Model Regresi untuk Moda Transpadang

Coefficients ^a							
Model	Stan dardize d Unstandar dized Coefficients	Error Std. B	Beta	t	Sig.	95.0% Confidence Interval for B	
						Lower Bound	Upper Bound
1 (Constant)		7.66	1.13	6.7	.00	5.425	9.913
Selisih Variabel Biaya Perjalanan (X1)		1.01	.059	.576	17. 23	.00 0	.901 1.134
Selisih Variabel Waktu Perjalanan (X2)		1.05	.065	.546	16. 32	.00 0	.926 1.180
Selisih Variabel Kenyaman an Perjalanan (X3)		1.19	.079	.506	15. 10	.00 0	1.042 1.355

1 (Constant)	7.66	1.13	6.7	.00	5.425	9.913
Selisih Variabel Biaya Perjalanan (X1)	1.01	.059	.576	17. 23	.00 0	.901 1.134
Selisih Variabel Waktu Perjalanan (X2)	1.05	.065	.546	16. 32	.00 0	.926 1.180
Selisih Variabel Kenyaman an Perjalanan (X3)	1.19	.079	.506	15. 10	.00 0	1.042 1.355

a. Dependent Variable: Perjalanan (Y)

(Sumber: Hasil pengolahan data, 2023)

Dari tabel 10 diketahui nilai konstanta (a) Angkot sebesar 8.361, sedangkan nilai koefisien regresi ($b_1 = 0.969$, $b_2 = 1.021$, $b_3 = 1.201$) sehingga merujuk Tabel 7 persamaan regresinya dapat ditulis:

$$Y = 8.361 + 0.969X_1 + 1.021X_2 + 1.201X_3$$

dan nilai konstanta (a) Transpadang sebesar 7.669, sedangkan nilai koefisien regresi ($b_1 = 1.017$, $b_2 = 1.053$, $b_3 = 1.198$) sehingga merujuk Tabel 8 persamaan regresinya dapat ditulis:

$$Y = 7.669 + 1.017X_1 + 1.053X_2 + 1.198X_3$$

Berdasarkan nilai signifikansi dari tabel 9 dan 10 diatas untuk kedua moda Angkot dan Trans Padang didapatkan hasil pemodelan yang relatif serupa. Nilai signifikansi variabel X_1 , X_2 , dan X_3 , pada kedua model masing-masing sebesar $0.00 < 0.05$. Sehingga dapat dikatakan

Informasi Artikel

Diterima Redaksi : 28-03-2023 | Selesai Revisi : 29-04-2023 | Diterbitkan Online : 02-05-2023

variabel X_1 , X_2 , dan X_3 , berpengaruh terhadap variabel (Y).

4. Kesimpulan

- a. Moda transportasi umum Trans Padang dan Angkot untuk rute perjalanan Indarung – Pasar Raya Padang diamati sangat kompetitif. Hasil analisis karakteristik pengguna moda menunjukkan bahwa dari total 400 responden, berdasarkan jenis kelamin pengguna moda cukup berimbang (perempuan 56.25%). Pendapatan sebagian pengguna moda transportasi umum (54.5%) pada rute ini berada pada skala Rp. 1.000.000 – 3.000.000 dan 34.75% berpendapatan di atas rata-rata (Rp.3.000.000-5.000.000). Artinya Transpadang dinilai cukup mampu menempati *market share* transportasi umum dengan porsi 32.75% pada Koridor V ini sehingga pengguna dengan pendapatan diatas rata-rata cukup tertarik menaiki trans padang.
- b. Dari hasil analisis faktor pertimbangan dalam pemilihan moda, variabel yang menjadi pertimbangan utama dalam memilih moda transportasi pada koridor V Indarung – Pasar Raya Padang adalah variabel waktu perjalanan, variabel biaya dan Variabel kenyamanan.
- c. Kekuatan kompetisi moda angkot terletak pada variabel waktu perjalanan (75.5%) dan kenyamanan Perjalanan (10.5%). Sedangkan kekuatan moda Trans Padang terletak pada variabel Kenyamanan

- d. Hasil analiaais pemodelan regresi linier pada masing masing model untuk moda angkot dan moda trans padang menunjukkan nilai R^2 “kuat” yakni sebesar 76.6% untuk moda angkot dan sebesar 78.3% untuk moda transpadang, yang artinya ketiga variabel waktu perjalanan, variabel biaya dan Variabel kenyamanan untuk moda angkot sebesar dapat menjadi faktor penentu dalam keputusan pemilihan kedua moda tersebut.

Daftar Rujukan

- [1] <https://langgam.id/jumat-besok-10-bus-trans-padang-koridor-v-dioperasikan/>
- [2] Evi Novita Sari, 2017. *Analisis Pemilihan Moda Bus Trans Padang Dengan Angkutan Kota Di Kota Padang Menggunakan Teknik Stated Preference*. Program Studi Teknik Sipil. Fakultas Teknik. Universitas Andalas
- [3] <https://posmetropadang.co.id/april-trans-padang-koridor-v-dan-vi-mengaspal-20-unit-bus-sudah-datang/>
- [4] Miro, Fidel. 2005. *Perencanaan Transportasi Untuk Mahasiswa, perencana, dan Praktisi*. Jakarta: Penerbit Erlangga
- [5] Roza, A. (2013). *Challenges In Intercity Land Public Transport In Malaysia*. University Of Malaya. Kuala Lumpur.
- [6] Roza, A dan Andi Mulya Rusli, Mohame Rehan Karim (2015). Tantangan Transportasi Umum Khususnya Moda Angkutan Darat di Negara Berkembang: Studi Kasus Malaysia, Jurnal Teknik Sipil ITP, Vol.2, No.1, Januari 2015, Hal.13-22,ISSN: 2354-8452.
- [7] Tamin, O. Z. (2000). Perencanaan & Pemodelan Transportasi *Bandung: ITB*

Informasi Artikel

Diterima Redaksi : 28-03-2023 | Selesai Revisi : 29-04-2023 | Diterbitkan Online : 02-05-2023

- [8] Suhaeni, Heni (2012) Parameter untuk menyusun stratifikasi penghasilan studi kasus: Kecamatan ngampilan kota yogyakarta, Jurnal Permukiman, Vol. 7 No. 1 April 2012: 51-57

Informasi Artikel

Diterima Redaksi : 28-03-2023 | Selesai Revisi : 29-04-2023 | Diterbitkan Online : 02-05-2023