

## Studi Analisis Pemilihan Moda Transportasi Umum Darat di Kota Padang antara Kereta Api dan Bus Damri Bandara Internasional Minangkabau

Wilton Wahab<sup>1\*</sup> dan Pruima Andika<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Jurusan Teknik Sipil, Institut Teknologi Padang, Jl. Gajah Mada Kandis Nanggalo,  
Padang – 25 143, Indonesia

<sup>2</sup>Mahasiswa Jurusan Teknik Sipil, Institut Teknologi Padang, Jl. Gajah Mada Kandis Nanggalo,  
Padang – 25 143, Indonesia

Email : [wahab.wilton@yahoo.com](mailto:wahab.wilton@yahoo.com)

Dikirim: 5 November 2018

Direvisi: 28 Januari 2019

Diterima: 27 Februari 2019

### ABSTRAK

Padang merupakan ibukota Provinsi Sumatera Barat dan merupakan salah satu kota terpadat di pulau Sumatera. Kota Padang yang menyandang status sebagai ibukota provinsi wajib menyediakan berbagai sarana dan prasarana sebagai upaya untuk melayani kebutuhan masyarakatnya terutama di bidang transportasi. Beberapa moda transportasi umum yang berkembang di kota Padang diantaranya adalah Bus Damri dan Kereta Api yang melayani rute pusat kota menuju Bandara Internasional Minangkabau (BIM) dan sebaliknya. Dalam penelitian ini penulis melakukan analisis terhadap alasan masyarakat dalam memilih moda transportasi antara Bus Damri dengan Kereta Api menuju Bandara BIM dan sebaliknya. Penelitian ini menggunakan teknik *state preference* dan analisis data menggunakan metode kolerasi *pearson product momen (r)*. Dari hasil uji instrumen penelitian terhadap empat item pertanyaan (waktu tunggu, biaya perjalanan, waktu perjalanan, dan frekuensi perjalanan) dapat dinyatakan reliabel dan valid, karena nilai  $r$  hitung = 0,631 lebih besar dari nilai  $r$  tabel = 0,196. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pengguna moda transportasi kereta api lebih cenderung menggunakan kereta api untuk melakukan perjalanan berdasarkan pertimbangan ongkos/biaya perjalanan. Sedangkan pengguna Bus Damri lebih cenderung menggunakan Bus Damri sebagai moda transportasi berdasarkan pertimbangan rute perjalanan.

**Kata kunci:** moda transportasi umum, *state preference*, biaya perjalanan, waktu perjalanan

### 1. PENDAHULUAN

Padang merupakan ibu kota provinsi Sumatera Barat dan saat menjadi kota inti dari pengembangan wilayah metropolitan Palapa (Padang-Lubuk Alung-Pariaman), yang sedang menatap peralihan status kota berkembang menjadi kota metropolitan. Oleh karena kota Padang adalah sebagai ibu kota provinsi dan sekaligus sebagai kota inti dalam sistem pengembangan wilayah metropolitan, maka untuk melayani pergerakan penduduknya tentu harus menyiapkan sarana dan prasarana transportasi yang terintegrasi. Salah satu sarana dan prasarana transportasi yang disiapkan oleh pemerintah kota Padang adalah pembangunan jalan kereta api dari pusat kota Padang menuju Bandara Internasional Minangkabau atau yang lebih dikenal KA BIM.

Menyusul pengoperasian Kereta Api Bandara Kualanamu Medan dan Kereta Api Bandara Soekarno-Hatta, maka Kereta Api Bandara Internasional Minangkabau (KA BIM) juga akan siap dioperasikan. Direktur Jenderal Perkeretaapian Zulfikri, menyatakan pembangunan KA BIM ditujukan untuk mengintegrasikan pelayanan transportasi udara dengan moda kereta api serta meningkatkan aksesibilitas masyarakat terhadap pelayanan masyarakat, studi ini akan memperkirakan probabilitas penumpang bus untuk beralih ke moda kereta api sebagai bahan pertimbangan untuk pengoperasian rute tersebut.

Penelitian ini diawali dengan mengumpulkan data yang didapat dari hasil pengisian kuisioner oleh responden dengan menggunakan teknik *Stated Preference*. Teknik *Stated Preference* berarti pernyataan preferensi tentang suatu alternatif dibanding alternatif-alternatif yang lain. Masyarakat dalam memilih moda transportasi perlu mempertimbangkan tingkat kenyamanan (*comfortibility*) dimana tingkat kenyamanan dapat berupa adanya fasilitas AC dan tidak ada pengamen atau pedagang asongan di dalam angkutan, keamanan dan keselamatan terjamin, waktu perjalanan, waktu tunggu, serta sesuai dengan tingkat

perekonomian (pendapatan) masyarakat itu sendiri. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor apa saja yang dapat mempengaruhi pilihan masyarakat untuk menggunakan kedua moda transportasi tersebut menuju Bandara Internasional Minangkabau.

## 2. STUDI LITERATUR

Transportasi adalah perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Morlok (1991) mengemukakan definisi transportasi adalah memindahkan atau mengangkut dari suatu tempat ke tempat lain. Transportasi menunjukkan hubungan yang sangat erat dengan gaya hidup, jangkauan dan lokasi dari kegiatan yang produktif, selingan serta barang-barang dan pelayanan, yang tersedia untuk dikonsumsi. Tamin (2008), transportasi adalah pergerakan manusia atau barang dari tempat yang satu ke tempat yang lain, pergerakan timbul karena adanya aktifitas didalam masyarakat. Terdapat lima unsur pokok transportasi, yaitu: manusia yang membutuhkan transportasi, barang yang diperlukan manusia, kendaraan sebagai sarana transportasi, jalan sebagai prasarana transportasi, dan organisasi sebagai pengelola transportasi. Pada dasarnya ke lima unsur di atas saling terkait untuk terlaksananya transportasi. Proses transportasi tercipta akibat perbedaan kebutuhan antara manusia satu dengan yang lain, yang bersifat kualitatif dan mempunyai ciri berbeda sebagai fungsi dari waktu, tujuan perjalanan, jenis yang diangkut, dan lain-lain.

Menurut Alfadin dkk (2018) bahwa pemilihan moda transportasi secara sederhana berkaitan dengan jenis transportasi yang digunakan. Jenis transportasi yang digunakan dapat berupa: berjalan kaki atau menggunakan kendaraan, seperti kendaraan pribadi (sepeda, sepeda motor, mobil) atau kendaraan umum (bus, angkot, becak, kereta api, dll). Pemilihan terhadap suatu moda transportasi dipilih karena faktor rute terpendek atau waktu tercepat atau biaya murah atau kombinasi dari ketiganya. Faktor lain yang mempengaruhi adalah keselamatan dan ketidaknyamanan. Menurut Tamin (2000), faktor-faktor yang mempengaruhi penilaian moda transportasi dapat dikelompokkan ke dalam empat karakteristik, yaitu: karakteristik pengguna jalan, karakteristik pengguna, karakteristik fasilitas moda transportasi, dan karakteristik kota atau zona.

Fidel Miro (2005) menyatakan bahwa secara umum jenis pelayanan moda transportasi darat dikelompokkan menjadi dua kelompok yaitu: (1). Kendaraan Pribadi (*Private Transportation*), merupakan moda transportasi yang dikhususkan buat pribadi seseorang dan seseorang itu bebas memakainya kemana saja, dimana saja dan kapan saja dia mau. (2). Kendaraan Umum (*Public Transportation*), yaitu moda transportasi yang diperuntukkan untuk orang banyak dengan sistem sewa atau bayar serta terikat dengan peraturan trayek yang sudah ditentukan dan jadwal yang sudah ditetapkan dan para pelaku perjalanan wajib menyesuaikan diri dengan ketentuan-ketentuan tersebut apabila angkutan umum ini sudah mereka pilih.

Angkutan secara umum diartikan sebagai alat atau sarana yang dapat digunakan untuk memindahkan suatu barang atau orang dari suatu tempat ketempat tujuan. Sedangkan angkutan umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar, termasuk angkutan kota (bus, mini bus), kereta api, angkutan air dan angkutan udara (Warpani, 1990). Warpani (1990) menyatakan tujuan utama keberadaan angkutan umum penumpang adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan layak bagi masyarakat. Ukuran pelayanan yang baik adalah pelayanan yang aman, cepat, murah dan nyaman. Selain itu, keberadaan angkutan umum penumpang juga membuka lapangan kerja.

Undang-Undang No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan bahwa angkutan adalah perpindahan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Sedangkan kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan pungutan biaya. Pengangkutan orang dengan kendaraan umum dilakukan dengan menggunakan mobil bus atau mobil penumpang dilayani dengan trayek tetap atau teratur dan tidak dalam trayek. Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM 35 tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum menyatakan bahwa kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk umum dengan dipungut bayaran baik langsung maupun tidak langsung, sedangkan trayek adalah lintasan kendaraan untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak terjadwal. Fadli Sutrisno (2010) menyatakan bahwa tarif angkutan umum adalah suatu daftar yang memuat harga-harga untuk para pemakai jasa angkutan yang disusun secara teratur serta biaya atau ongkos yang diterima atau dikeluarkan oleh pengusaha angkutan umum atau pengguna jasa angkutan dengan jarak tertentu.

Roza, *et.al* (2017) melakukan penelitian berjudul “Analisis *reveal* dan *stated preference* terhadap atribut *travel cost* pada kompetisi moda bus dan kereta api: studi kasus malaysia”. Hasil penelitian terkait atribut *access time* menunjukkan kemungkinan penurunan probabilitas pemilihan bus dari 76.4% menjadi 38.4% jika selisih *access time* antara bus dan kereta api mencapai 45 menit. Artinya ada kemungkinan akan terjadi *shifting* dari moda bus menuju moda kereta api apabila *access time* dari *feeder mode* yang melayani penumpang menuju terminal bus tidak dijaga baik seperti kondisi saat ini. Merujuk pada hasil sensitivitas analisis dari kedua model, kondisi *balanced share* antara moda bus dan kereta api dapat terjadi dengan sendirinya ketika *access time* menuju terminal bus menjadi lebih buruk (lebih lama 31 menit dari kondisi eksisting). Maka temuan terkait kompetisi moda angkutan darat di Malaysia dapat menjadi catatan penting bagi pembuat kebijakan di negara berkembang seperti Indonesia.

Sasmito (2015) melakukan penelitian berjudul probabilitas pemilihan moda transportasi darat antara kereta api dan bus antar kota dalam provinsi (AKDP) trayek Kota Padang – Kota Pariaman menggunakan model logit binomial. Hasil penelitiannya menunjukkan bahwa perubahan yang dilakukan terhadap biaya perjalanan, waktu perjalanan dan jarak waktu keberangkatan tidak mempengaruhi karena responden lebih memilih kereta api sebagai moda transportasi untuk mencapai tujuannya.

Riduwan (2015) menyatakan bahwa model analisis korelasi *Pearson Product Momen (r)* pertama kali dikemukakan oleh Karl Pearson tahun 1900, kegunaannya untuk mengetahui derajat hubungan antara variabel bebas (*independent*) dengan variabel terikat (*dependent*). Teknik analisis korelasi *Pearson Product Momen (r)* termasuk statistik parametrik yang menggunakan data interval dan ratio dengan persyaratan tertentu. Untuk menghitung nilai korelasi setiap butir pertanyaan metode *Pearson Product Momen (r)* sesuai dengan persamaan berikut (Roza, dkk 2018) :

$$r_{xy} = \frac{N \cdot \sum xy - (\sum x) \cdot (\sum y)}{\sqrt{(N \cdot \sum x^2 - (\sum x)^2) \cdot (N \cdot \sum y^2 - (\sum y)^2)}}$$

kemudian dilanjutkan dengan perhitungan uji t dengan rumus:

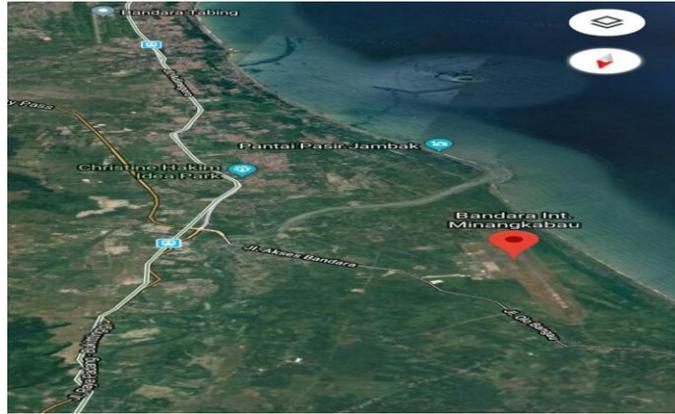
$$t_{\text{hitung}} = \frac{r\sqrt{n-2}}{\sqrt{1-r^2}}$$

Data dapat dikatakan valid apabila nilai  $t_{\text{hitung}} > \text{nilai } t_{\text{tabel}}$

Menurut Alfadin, dkk (2018) pengolahan data metode *state preference* berdasarkan ranking. Pendekatan ini menyatakan bahwa semua pilihan berdasarkan responden dan mereka diminta untuk mengurutkan sesuai dengan pilihannya yang menunjukkan tingkat *preference* dari pilihan tersebut. Hal yang menarik dari pendekatan ini adalah bahwa semua pilihan disajikan secara bersamaan dan berdasarkan ranking, misalnya: dua pilihan A atau B responden dapat mengekspresikan jawabannya dalam bentuk pilihan 1-5, dimana: (1= pasti memilih A; 2 = mungkin memilih A; 3 = pilihan berimbang; 4 = mungkin memilih B; dan 5 = pasti memilih B).

### 3. METODOLOGI PENELITIAN

Metodologi penelitian disusun dalam upaya memudahkan pelaksanaan penelitian sehingga tujuan penelitian dapat tercapai sebagaimana yang diharapkan. Adapun metodologi penelitian terdiri dari beberapa tahapan, yaitu: tahap persiapan, tahap pengumpulan data, tahap pengolahan dan analisis data, serta kesimpulan. Kegiatan pada tahap persiapan berupa: survei pendahuluan (untuk menentukan lokasi penelitian), pembuatan format pengambilan data, menentukan kebutuhan data, menentukan narasumber untuk tujuan pengumpulan data sekunder, melengkapi persyaratan administrasi, dan melakukan studi kepustakaan. Kegiatan pengumpulan data primer dilakukan melalui wawancara langsung dengan responden (penumpang bus Damri dan kereta api, sopir bus, Kepala Stasiun kereta api Simpang Haru). Sedangkan pengumpulan data sekunder diperoleh melalui instansi Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informasi Provinsi Sumatera Barat, Direksi dan staf PT. KAI Divisi II Regional Sumatera Barat, serta berbagai sumber lainnya yang relevan. Penyebaran kuisioner kepada penumpang kereta api dilakukan pada stasiun kereta api Simpang Haru dan stasiun Bandara Internasional Minangkabau. Sedangkan penyebaran kuisioner kepada penumpang bus Damri dilakukan pada pool Damri di RTH Imam Bonjol Padang dan Pool Damri Bandara Internasional Minangkabau. Waktu penelitian selama 4 hari dimulai jam 8 pagi sampai jam 6 sore, waktu penelitian dilaksanakan pada hari kerja dan hari libur. Gambar 1 adalah peta Lokasi Bandara Internasional Minangkabau.



Gambar 1 : Lokasi Bandara Internasional Minangkabau

Angket pertanyaan yang dibagikan kepada responden terdiri atas dua bagian, yaitu: bagian pertama dalam bentuk pertanyaan untuk mengetahui karakteristik pelaku perjalanan meliputi kondisi sosial ekonomi dan informasi perjalanan yang dilakukan, sedangkan bagian kedua berupa pertanyaan untuk mengetahui kecenderungan responden terhadap keadaan aktual atribut penting yang mempengaruhi pemilihan moda. Data yang diperoleh diukur melalui skala *point rating*. Tabel 1 merupakan skala Point Rating Pertanyaan, Tabel 2 merupakan karakteristik Penumpang Berdasarkan Alasan Pemilihan Moda dan Tabel 3 merupakan Atribut Perjalanan Penumpang seperti yang dipaparkan di bawah.

**Tabel 1:** Skala Point Rating Pertanyaan

Pertanyaan	Point Rating
Pasti pilih kereta api	1
Mungkin pilih kereta api	2
Pilihan berimbang	3
Mungkin pilih bus Damri	4
Pasti pilih bus Damri	5

**Tabel 2:** Karakteristik Penumpang Berdasarkan Alasan Pemilihan Moda

No	Alasan Pemilihan Moda
1	Kenyamanan
2	Waktu tempuh
3	Ongkos
4	Rute Moda

Pertanyaan terhadap responden menitikberatkan kepada empat atribut perjalanan sebagai variabel dependen (bebas), yaitu: waktu tunggu ( $X_1$ ), biaya perjalanan ( $X_2$ ), waktu perjalanan ( $X_3$ ) dan frekuensi pelayanan ( $X_4$ ).

**Tabel 3 :** Atribut Perjalanan Penumpang

Atribut Perjalanan	Kereta Api	Bus Damri
Waktu Tunggu	40 menit	60 menit
Biaya perjalanan	Rp 10.000	Rp 23.500
Waktu perjalanan	39 menit	57 menit
Frekuensi pelayanan	5 kali	10 kali

(Sumber : Hasil Survei 2018)

#### 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

Survei dilaksanakan pada bulan September 2018 dengan membagikan kuisisioner kepada calon penumpang Kereta Api maupun bus Damri pada saat menunggu jemputan kereta api maupun Bus Damri yang akan

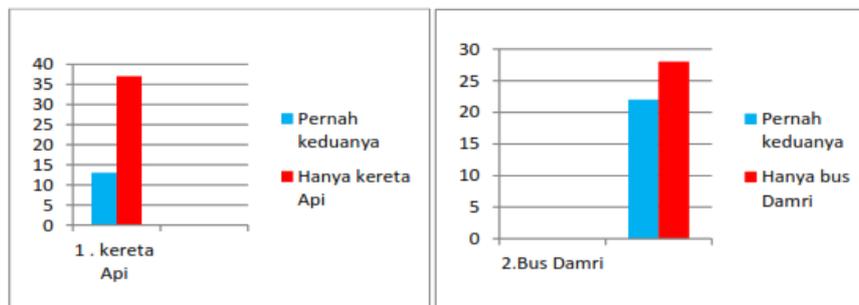
melayani rute ke Bandara Internasional Minangkabau. Gambar 2 adalah foto dokumentasi survei wawancara. Hasil penyebaran kuisisioner terhadap 100 orang responden yang berkaitan dengan moda yang pernah digunakan untuk perjalanan menuju Bandara Internasional Minangkabau dapat dilihat pada Tabel 4.



Gambar 2 : Foto Dokumentasi Survei Wawancara

Tabel 4 : Moda Transportasi Yang Pernah Digunakan Responden

No	Moda Transportasi Yang Pernah Digunakan	Kereta Api		Bus Damri		Jumlah
		Jumlah	%	Jumlah	%	
1	Pernah kedua-duanya	13	13	22	22	35
2	Hanya salah satu moda	37	37	28	28	65
<b>Jumlah</b>		<b>50</b>		<b>50</b>		<b>100</b>



( Sumber : Hasil Survey 2018 )

Gambar 3: Grafik Moda Yang Pernah Digunakan Responden

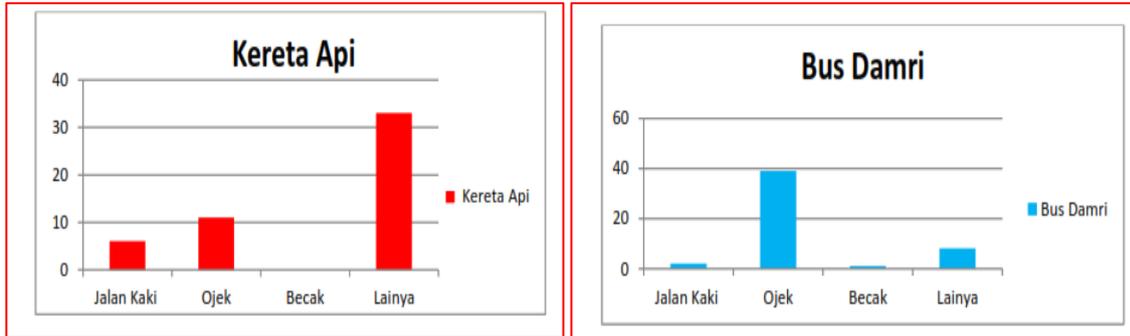
Pada Gambar 3 terlihat bahwa 65% dari responden cenderung menggunakan satu moda transportasi yang disukai. Hasil penyebaran kuisisioner terhadap 100 orang responden yang berkaitan dengan penggunaan jasa moda transportasi lainnya yang digunakan oleh responden sebagai akses untuk mencapai moda transportasi Kereta Api dan Bus Damri dapat dilihat pada Tabel 5 berikut ini.

Tabel 5: Karakteristik Pengguna Moda Berdasarkan Moda Akses

No	Moda Akses	Kereta Api		Bus Damri		Jumlah
		Jumlah	%	Jumlah	%	
1	Jalan Kaki	6	6	2	2	8
2	Naik Ojek	11	11	39	39	50
3	Naik Becak	0	0	1	1	1
4	Kendaraan Pribadi	33	33	8	8	41

	<b>Jumlah</b>	<b>50</b>		<b>50</b>		<b>100</b>
--	---------------	-----------	--	-----------	--	------------

(Sumber : Hasil Survei 2018)



**Gambar 4:** Grafik Penggunaan Moda Transportasi Lain Oleh Responden Untuk Mencapai Moda Transportasi Kereta Api dan Bus Damri

Berdasarkan Gambar 4 terlihat bahwa 50% responden menggunakan ojek sebagai moda akses transportasi menuju stasiun atau halte bus Damri, sedangkan 41% responden menggunakan kendaraan pribadi. Hasil penyebaran kuisisioner terhadap 100 orang responden yang berkaitan dengan alasan dan pertimbangan dalam melakukan pemilihan moda dapat dilihat pada Tabel 6. Berdasarkan Tabel 6 terlihat bahwa alasan tertinggi responden untuk memilih moda kereta api adalah karena pertimbangan biaya/ongkos. Sedangkan alasan tertinggi responden untuk memilih moda Bus Damri adalah alasan pertimbangan rute perjalanan.

**Tabel 6:** Karakteristik Pengguna Moda Berdasarkan Alasan Pemilihan Moda

No	Alasan Pemilihan Moda	Kereta Api		Bus Damri		Jumlah
		Jumlah	%	Jumlah	%	
1	Kenyamanan	6	12	7	14	13
2	Waktu tempuh	12	24	5	10	17
3	Ongkos/biaya	29	58	8	16	37
4	Rute Moda	3	6	30	60	33
	<b>Jumlah</b>	<b>50</b>		<b>50</b>		<b>100</b>

(Sumber : Hasil Survei 2018)

Selanjutnya berdasarkan hasil uji validitas data menggunakan uji *Pearson Product Moment* untuk pertanyaan terhadap waktu tunggu (X1), biaya perjalanan (X2), waktu perjalanan (X3) dan frekuensi perjalanan (X4) didapatkan hasil “valid” sebagaimana tercantum pada Tabel 7, 8, 9, dan 10 berikut ini. Sedangkan hasil perhitungan terhadap nilai  $r_{hitung}$  menggunakan metode *Cronbach Alpha* diperoleh sebesar 0,631 dan lebih besar dari  $r_{tabel} = 0,196$ . Hal ini menunjukkan bahwa semua data adalah “reliabel”.

**Tabel 7 :** Hasil Validitas Data Terhadap Waktu Tunggu (X1)

No	Waktu tunggu Kereta Api	Waktu tunggu Bus Damri	Koefesien Korelasi ( $r_{hitung}$ )	Harga $t_{hitung}$	Harga Tabel $t$	Hasil
1	40 menit	30 menit	0,5136	5,9259	1,66055	Valid
2	40 menit	70 menit	0,4537	5,0409	1,66055	Valid
3	40 menit	60 menit	0,5820	7,0864	1,66055	Valid
4	45 menit	60 menit	0,4951	5,6391	1,66055	Valid

(Sumber : Hasil Analisa, 2018)

Tabel 8 : Hasil Validitas Data Terhadap Biaya Perjalanan (X2)

No	Biaya perjalanan Kereta Api	Biaya perjalanan Bus Damri	Koefesien Korelasi ( r hitung)	Harga t hitung	Harga Tabel t	Hasil
1	Rp 10.000	Rp.15.000	0,5179	5,8818	1,66055	Valid
2	Rp.10.000	Rp.30.000	0,5302	6,1915	1,66055	Valid
3	Rp.10.000	Rp. 23.500	0,4342	4,7717	1,66055	Valid
4	Rp.23.500	Rp.23.500	0,5897	7,2294	1,66055	Valid

(Sumber : Hasil Analisa, 2018)

Tabel 9 : Hasil Uji Validitas Data Terhadap Waktu Perjalanan (X3)

No	Waktu perjalanan Kereta Api	Waktu perjalanan Bus Damri	Koefesien Korelasi ( r hitung)	Harga t hitung	Harga Tabel t	Hasil
1	39 menit	40 menit	0,3906	4,2014	1,66055	Valid
2	39 menit	60 menit	0,5944	7,3138	1,66055	Valid
3	39 menit	57 menit	0,4841	5,4774	1,66055	Valid
4	30 menit	57 menit	0,5984	7,3956	1,66055	Valid

(Sumber : Hasil Analisa, 2018)

Tabel 10 : Hasil Uji Validitas Data Terhadap Frekuensi Pelayanan (X4)

No	Frekuensi pelayanan Kereta Api	Frekuensi pelayanan Damri	Koefesien Korelasi ( r hitung)	Harga t hitung	Harga Tabel t	Hasil
1	5 kali	9 kali	0,6329	8,0932	1,66055	Valid
2	5 kali	15 kali	0,5324	6,2272	1,66055	Valid
3	5 kali	10 kali	0,5763	6,9824	1,66055	Valid
4	11 kali	10 kali	0,257	2,5868	1,66055	Valid

(Sumber : Hasil Analisa, 2018)

## 5. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil uji validitas data menggunakan uji *Pearson Product Moment* dapat disimpulkan bahwa faktor waktu tunggu (X1), biaya perjalanan (X2), waktu perjalanan (X3) dan frekuensi perjalanan (X4) dapat mempengaruhi pemilihan moda transportasi. Pengguna moda transportasi kereta api lebih cenderung menggunakan kereta api sebagai moda transportasi untuk melakukan perjalanan berdasarkan pertimbangan ongkos/biaya perjalanan. Sedangkan pengguna Bus Damri lebih cenderung menggunakan Bus Damri sebagai moda transportasi berdasarkan pertimbangan rute perjalanan.

Moda transportasi Kereta Api diharapkan tetap mempertahankan komitmennya dalam hal pelayanan penumpang, terlebih lagi dalam segi waktu keberangkatan dan waktu sampai di bandara, walaupun alasan pertimbangan pemilihan moda transportasi kereta api karena faktor ongkos/biaya

perjalanan yang murah. Selanjutnya moda transportasi Bus Damri diharapkan tetap mempertahankan komitmennya dalam hal pelayanan penumpang, terutama dalam segi waktu keberangkatan dan waktu tiba di bandara, walaupun alasan pertimbangan pemilihan moda transportasi Bus Damri karena faktor rute perjalanan (akses mudah dijangkau).

#### UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih disampaikan kepada semua pihak yang telah membantu terlaksananya penelitian ini. Semoga penelitian ini bermanfaat bagi masyarakat.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Roza, A., Guvil, Q., Birma, R.B. (2018). *Analisis Kinerja Ruas Jalan Akibat On Street Parking System Pasca Pemasangan Alat Meter Parkir (Studi Kasus: Ruas Jalan Permindo kota Padang)*.
- Roza, A., Rusli, A.M., Karim, M.R., (2017). Analisis reveal dan stated preference terhadap atribut travel cost pada kompetisi moda bus dan kereta api : studi kasus malaysia.
- Miro, F., (2005). *Perencanaan Sistem Transportasi*. Penerbit Air Langga, Jakarta.
- Hidayat, E. (2017). *Permodelan Pemilihan Moda Transportasi Penumpang pada Akses Jalan bandara Internasional Kulon Progo Yogyakarta*. Yogyakarta.
- Keputusan Menteri Perhubungan No.35 tahun 2003 tentang penyelenggaraan angkutan orang di jalan dengan kendaraan umum, Departemen perhubungan RI.
- Alfadin, M. R dkk (2018). “Kajian Pemilihan Moda Antara Taksi Berbasis Aplikasi Online dan Taksi Konvensional Studi Kasus Kota Surabaya. *Sipil.studentjournal.ub.ac.id* 2018.
- Peraturan Pemerintah (No.34 tahun 2006) Tentang Jalan.
- Riduwan. (2005). *Belajar Mudah Penelitian Bandung: Penerbit Alfabeta*
- Sasmito, R. A. (2015). Analisis Alternatif Moda Transportasi Darat antara Kereta Api dan Bus antar kota dalam Propinsi (AKDP) Trayek Kota Padang-Kota Pariaman.
- Tamin, O. Z. (2000). *Perencanaan, Pemodelan Transportasi*. Penerbit ITB, Bandung.
- Tamin, O. Z. (2008). *Perencanaan, Pemodelan dan Rekayasa Transportasi*. Penerbit ITB, Bandung.
- Undang-Undang No.22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- Widayanti, A. (2003). *Studi Pemilihan Moda Angkutan Umum Antara Kereta Api dan Bus (Trayek Surabaya – Yogyakarta)*. Surabaya