



ANALISIS PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI DARAT BAGI CALON PENUMPANG PESAWAT DARI MATARAM MENUJU BANDARA INTERNASIONAL LOMBOK**Oleh****Elsa Dewi Novita¹⁾, Suryawan Murtiadi²⁾ & Muhajirah³⁾****¹⁾Mahasiswa Magister Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Mataram****^{2,3)}Magister Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Mataram****Email: echa.novita114@gmail.com****Abstract**

The activity of traveling between regions creates interactions between air transportation service users and airports, which in turn require the choice of transportation mode. This study aims to identify the characteristics of the use of transportation modes, obtain a mode selection model, and obtain the probability of choosing the mode of transportation. This research was conducted using a questionnaire technique, namely distributing questionnaires by interviewing prospective aircraft passengers to determine the characteristics of the use of modes for travel to the airport. The questionnaire sampling technique uses probability sampling. The analysis method is based on regression analysis, correlation, and cross tabulation (crosstab), and logit-binary-difference using intermodal regression analysis. The results of the analysis showed that the characteristics of the mode use consisted of 58.8% using public transportation (taxi, travel, and damri buses) and 41.2% using private cars, the model equation $Y = -0.722 + 1.919 X_1 + 0.124 X_2 + 0.155X_3 - 0.232 X_4$, and the probability of choosing a mode pair, namely: the ratio between private cars and taxis is that private cars have a 41.3% chance and a taxi is 58.7%. The comparison between travel and taxis is travel has a 42.6% chance and taxis 57.4%. The ratio between private and travel cars is that private cars have a 79.8% chance of traveling and 20.2%.

Keywords: Mode Selection, Multiple Linear Regression & Logit-Binary-Difference**PENDAHULUAN**

Pertumbuhan jumlah penduduk mengalami peningkatan setiap tahunnya, hal ini secara langsung berdampak pada perkembangan ekonomi, perkembangan sosial, perkembangan infrastruktur, perkembangan pendidikan dan hal lainnya yang menjadi kebutuhan penduduk, khususnya kota Mataram yang merupakan Ibu Kota Provinsi Nusa Tenggara Barat. Kota Mataram memiliki Bandara Selaparang yang melayani perpindahan orang atau barang, baik dari dan menuju Pulau Lombok. Namun seiring meningkatnya permintaan akan transportasi udara dan untuk memajukan serta mengembangkan potensi yang ada di Nusa Tenggara Barat, maka pemerintah membangun bandara yang bertaraf internasional, yakni Bandara Internasional Lombok (BIL).

Bandara Internasional Lombok terletak di Tanak Awu, kab. Lombok Tengah dan Jarak tempuh ± 40 km arah timur dari pusat kota

Mataram. Perkembangan ekonomi dan pariwisata yang terus meningkat di Nusa Tenggara Barat menyebabkan makin meningkatnya jumlah kunjungan orang maupun barang ke daerah ini. Kegiatan tersebut tanpa disadari telah meningkatkan pergerakan lalu lintas darat sebagai akibat adanya interaksi antara pengguna jasa transportasi udara dengan bandara yang pada akhirnya memerlukan pilihan moda.

Berbagai alternatif moda yang tersedia untuk melayani rute Bandara Internasional Lombok (BIL), antara lain bus Damri, taksi, travel, dan tidak sedikit para pengguna jasa transportasi udara menggunakan kendaraan. Bandara yang sebelumnya berada di Mataram dan kemudian berpindah ke Lombok Tengah, dengan waktu tempuh perjalanan sekitar 1 jam dari Mataram, akan mempengaruhi pengguna jasa transportasi untuk lebih selektif dalam memilih moda transportasi darat menuju



Bandara Internasional Lombok. karena waktu perjalanan yang jauh lebih lama dibandingkan saat bandara masih berada di Mataram.

Mencermati uraian latar belakang di atas, dipandang perlu untuk dilakukan analisis pemilihan moda transportasi darat bagi calon penumpang pesawat dari Mataram menuju Bandara Internasional Lombok.

Rumusan Masalah dalam penelitian ini adalah

1. Bagaimana karakteristik penggunaan moda transportasi darat Mataram-BIL?
2. Bagaimana model matematis yang timbul dari pemilihan moda?
3. Berapa besar peluang pemilihan moda antara angkutan umum dan kendaraan pribadi transportasi darat Mataram – BIL ?

Tujuan Penelitian ini adalah

1. Mengidentifikasi karakteristik penggunaan moda transportasi darat Mataram-BIL.
2. Membuat model matematis yang timbul dari pemilihan moda.
3. Mengetahui besar peluang pemilihan moda antara angkutan umum dan kendaraan pribadi transportasi darat Mataram – BIL.

Batasan Masalah ini adalah

1. Kendaraan pribadi adalah kendaraan beroda empat, yaitu mobil.
2. Angkutan umum antara lain, bus damri, taksi, dan travel. Untuk bus damri tidak digunakan dalam perhitungan kalibrasi.

LANDASAN TEORI

Model dan Peranannya

Model dapat didefinisikan sebagai bentuk penyederhanaan suatu realita (atau dunia yang sebenarnya), termasuk diantaranya :

- Model fisik (model arsitek, model teknik sipil, wayang golek, dan lain-lain).
- Peta dan diagram (grafis).
- Model statistika dan matematika (persamaan) yang menerangkan beberapa aspek fisik, sosial ekonomi, dan model transportasi.

Pemilihan Moda

Model pemilihan moda bertujuan untuk mengetahui proporsi orang yang akan menggunakan setiap moda. Proses ini dilakukan dengan maksud mengkalibrasi model pemilihan moda pada tahun dasar dengan mengetahui peubah atribut yang mempengaruhi pemilihan moda tersebut. Setelah dilakukan proses kalibrasi model dapat digunakan untuk meramalkan pemilihan moda dengan menggunakan nilai peubah atribut untuk masa mendatang (Tamin,2008).

Faktor yang mempengaruhi pemilihan moda, sebagaimana dijelaskan berikut ini (Ben-Akiva dan Lerman,1985 dalam Tamin, 2008).

1. Ciri pengguna jalan. Beberapa faktor berikut ini diyakini sangat mempengaruhi pemilihan moda :
 - a. Ketersediaan atau pemilihan kendaraan pribadi.
 - b. Pemilikan surat izin mengemudi (SIM)
 - c. Struktur rumah tangga
 - d. Pendapatan
 - e. Faktor lain
2. Ciri pergerakan. Pemilihan moda juga sangat dipengaruhi oleh :
 - a. Tujuan pergerakan
 - b. Waktu terjadinya pergerakan
 - c. Jarak perjalanan
3. Ciri fasilitas moda transportasi, ini dapat dikelompokkan menjadi dua kategori. Pertama, faktor kuantitatif seperti :
 - a. Waktu perjalanan
 - b. Biaya transportasi
 - c. Ketersediaan ruang dan tarif parkir.
 Faktor kedua bersifat kualitatif yang cukup sukar untuk menghitungnya, meliputi : kenyamanan dan keamanan, keandalan dan keteraturan, dan lain-lain.
4. Ciri kota atau zone

Uji Statistik

Analisa Regresi Linier Berganda

Analisis regresi linier berganda adalah hubungan secara linier antara dua atau lebih variabel independen dengan satu variable

<http://ejurnal.binawakya.or.id/index.php/MBI>

Open Journal Systems



dependen yang digunakan untuk memprediksi atau meramalkan suatu nilai variabel dependen berdasarkan variabel independennya. Analisis regresi yang dipakai adalah regresi dengan variabel ganda. Persamaan di bawah ini memperlihatkan bentuk umum metode analisis regresi linier berganda berikut (Tamin, 2000) :

$$Y = a + b_1 X_1 + b_2 X_2 + \dots + b_n X_n$$

Korelasi

Korelasi berarti hubungan timbal balik (Sutrisno, 1995). Besar kecilnya korelasi selalu dinyatakan dalam bentuk angka yang kemudian disebut koefisien korelasi. Koefisien korelasi digunakan untuk mengetahui keeratan hubungan dan arah hubungan antara dua variabel. Persamaan korelasi yang digunakan :

$$r = \frac{N \sum_{i=1}^N (XiYi) - \sum_{i=1}^N (Xi) \cdot \sum_{i=1}^N (Yi)}{\sqrt{[N \sum_{i=1}^N (Xi)^2 - (\sum_{i=1}^N (Xi))^2] \cdot [N \sum_{i=1}^N (Yi)^2 - (\sum_{i=1}^N (Yi))^2]}}$$

Dimana :

R = koefisien korelasi

N = jumlah responden

Yi = variabel terikat yang digunakan

Xi = variabel bebas yang digunakan

Tabel 1. Interpretasi dari r

r	Interpretasi
0	Tidak berkorelasi
0,10-0,20	Sangat rendah
0,21-0,40	Rendah
0,41-0,60	Agak rendah
0,61-0,80	Cukup tinggi
0,81-0,99	Tinggi
1	Sangat tinggi

Sumber : Usman, H, 1995

Koefisien Determinasi (R²)

Koefisien determinasi (R²) pada intinya mengukur seberapa jauh kemampuan model dalam menerangkan variasi variabel dependen (Ghozali, 2009). Nilai koefisien determinasi adalah antara nol dan satu.

Uji Signifikansi Simultan

1. Uji F test

Uji F yaitu suatu uji untuk mengetahui pengaruh variabel bebas (X) secara simultan terhadap variabel terikat yaitu (Y). Dengan

tingkat kepercayaan sebesar 95% atau taraf signifikansi sebesar 5%, maka :

- Jika F hitung > F tabel , maka Ho ditolak, berarti masing-masing variabel bebas secara bersama-sama mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel terikat.
- Jika F hitung < F tabel , maka Ho diterima, berarti masing-masing variabel bebas secara bersama-sama tidak mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel terikat.

2. Uji t-test

Uji t-test dapat digunakan untuk (2) dua tujuan, yaitu untuk menguji signifikansi nilai koefisien korelasi (r) dan untuk menguji signifikansi nilai koefisien regresi.

Dengan tingkat kepercayaan sebesar 95% atau taraf signifikansi sebesar 5%, maka :

- Jika t hitung > t tabel , maka Ho ditolak, berarti masing-masing variabel bebas secara parsial mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel terikat.
- Jika t hitung < t tabel , maka Ho diterima, berarti masing-masing variabel bebas secara parsial tidak mempunyai pengaruh yang signifikan terhadap variabel terikat.

Model Logit-Binomial

Model logit-binomial digunakan untuk memodelkan pemilihan moda yang terdiri dari dua alternatif moda saja. Terdapat dua jenis model yang sering digunakan, yaitu model logit-binomial-selisih dan model logit-binomial-nisbah yang dapat diselesaikan dengan menggunakan metode penaksiran regresi linier.

Proporsi P₁ setiap pasangan dinyatakan dengan persamaan berikut. (Tamin,2008)

$$P_1 = \frac{1}{1 + \exp \{-\lambda_1 (C_2 + \delta - C_1)\}}$$

Keterangan :

P₁ = proporsi penggunaan moda

1 & 2 = jenis moda yang dibandingkan

C = parameter yang dipakai sebagai dasar perbandingan



λ = koefisien yang diperoleh dari hasil regresi

$\lambda\delta$ = intersep

METODE PENELITIAN

Pemilihan Lokasi

Lokasi penelitian dilakukan pada daerah yang melayani pemberangkatan dan kedatangan penumpang yang menggunakan pesawat yang biasa digunakan masyarakat sehari-hari secara kontinyu, dalam hal ini lokasi yang dimaksudkan Bandara Internasional Lombok.

Tahapan Penelitian

Tahapan penelitian merupakan urutan dari tahapan pekerjaan sebagai acuan untuk mendapatkan hasil yang diharapkan sesuai tujuan akhir dari penelitian ini, mulai dari studi pendahuluan, rumusan masalah, penetapan tujuan, studi pustaka, survey pendahuluan, desain kuesioner, pengumpulan data, analisis dan pembahasan, kesimpulan dan saran.

Pengumpulan Data

Data yang terkumpul terdiri dari data primer, yaitu jenis kelamin, umur, status dalam keluarga, pendidikan terakhir, pekerjaan, penghasilan, status tempat tinggal, kepemilikan moda, intensitas perjalanan, teman bepergian, moda pilihan terbaik, biaya perjalanan, alasan pemilihan moda.

Data yang diperoleh kemudian direkapitulasi dan diolah dengan langkah pengklasifikasian data yang terdiri atas editing dan coding data. Proses ini dilakukan untuk mendapatkan data olahan yang kemudian diolah lagi pada tahapan analisis.

Analisis Data

Dalam tahapan ini dilakukan analisis terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda dengan menggunakan analisa regresi linier berganda, selanjutnya dilakukan analisis model binomial-logit-selisih untuk mendapatkan proporsi peluang terpilihnya antar moda transportasi.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Data hasil survey

Berdasarkan pengolahan data, dapat diidentifikasi karakteristik responden dengan jumlah sampel sebanyak 272 orang

Responden berjenis kelamin laki-laki lebih banyak daripada perempuan, yaitu sebesar 66,2% berjenis kelamin laki-laki dan sebesar 33,8% berjenis kelamin wanita.

Karakteristik yang dominan dari pengguna moda, yaitu 30,1% responden berumur antara 26-35 tahun, 47,1% responden berstatus kepala keluarga, 66,9% responden memiliki pendidikan terakhir perguruan tinggi, 32% responden pegawai swasta, 57,7% responden berpenghasilan di atas 2,5 juta, 62,1% responden berstatus tempat tinggal rumah sendiri, 63,2% responden memiliki mobil pribadi, 80,9% responden tidak rutin melakukan perjalanan dalam sebulan, 42,6% responden memilih moda dengan alasan praktis.

Untuk penggunaan moda, responden yang menggunakan mobil pribadi sebanyak 41,2%, taksi sebanyak 21,7%, bus Damri sebanyak 18,8%, travel sebanyak 18,4%. Jika dibandingkan faktor kepemilikan moda sebesar 63,2%, maka persentase penggunaan moda pribadi 41,2% nilainya lebih kecil. Hal ini disebabkan karena sebagian responden yang memiliki kendaraan pribadi lebih memilih menggunakan kendaraan umum dalam melakukan perjalanan menuju bandara daripada menggunakan kendaraan pribadinya.

Uji Korelasi

Pada hasil output Correlations yang memiliki tingkat signifikansi $< 0,05$, yaitu variabel pekerjaan, kepemilikan moda, ketersediaan moda, ketersediaan supir, intensitas perjalanan, teman bepergian, dan biaya perjalanan. Sehingga variabel – variabel tersebut memiliki hubungan dengan moda pilihan terbaik. Nilai korelasi dapat dilihat pada tabel 2. berikut ini.



Tabel 2. Nilai koefisien korelasi variabel bebas signifikan

	moda pilihan terbaik	
	Pearson Correlation	Sig. (2-tailed) < 0,05
jenis kelamin	-.147	.015
pekerjaan	-.157	.009
Kepemilikan moda	.510	.000
Ketersediaan moda	.716	.000
Ketersediaan supir	.801	.000
Intensitas perjalanan	.324	.000
Teman bepergian	.134	.027
Biaya perjalanan	.482	.000

Analisis Regresi Linier Berganda

1. Perhitungan dengan menggunakan Metode Stepwise

Metode Stepwise yaitu suatu metode dalam pembentukan taksiran model regresi linier berganda dimana variabel bebas yang terlibat dalam model merupakan variabel yang signifikan dan layak secara statistik untuk dimasukkan ke dalam model regresi linier berganda. Kemudian dari proses penyeleksian variabel bebas dapat diketahui bahwa variabel independen yang dimasukkan ke dalam model adalah ketersediaan supir, biaya perjalanan, teman bepergian dan kepemilikan moda.

Tabel 3. Hasil analisis data

Model	Unstandardized Coefficients		t	Sig.	Collinearity Statistics		R	R Square	F	Sig.
	B	Std. Error			Tolerance	VIF				
1	(Constant)	-.721	.135	-5.341	.000				507.717	.000
	Ketersediaan supir	1.874	.083	22.533	.000	1.000	1.000	.808	.653	
2	(Constant)	-.820	.132	-6.189	.000				280.969	.000
	Ketersediaan supir	1.731	.087	19.907	.000	.861	1.161	.822	.678	
	Biaya perjalanan	.140	.032	4.418	.000	.861	1.161			
3	(Constant)	-1.022	.146	-6.868	.000				194.567	.000
	Ketersediaan supir	1.761	.088	20.424	.000	.848	1.179	.828	.688	
	Biaya perjalanan	.121	.032	3.801	.000	.825	1.212			
4	(Constant)	-.722	.146	-4.946	.001				149.183	.000
	Ketersediaan supir	1.919	.114	16.832	.000	.479	2.087	.831	.691	
	Biaya perjalanan	.124	.032	3.808	.000	.824	1.214			
	Teman bepergian	.155	.055	2.844	.005	.956	1.048			
	Kepemilikan moda	-.232	.111	-2.098	.037	.515	1.942			

Sumber : Hasil Perhitungan

Tabel 3. menjelaskan tentang hasil analisis, yaitu nilai-nilai persamaan regresi yang digunakan, uji F, uji t, dan uji multikolinieritas. Didapatkan 4 macam persamaan model regresi linier, antara lain :

$$Y_1 = - 0,721 + 1,874 X_1$$

$$Y_2 = - 0,820 + 1,731 X_1 + 0,140 X_2$$

$$Y_3 = - 1,022 + 1,761 X_1 + 0,121X_2 + 0,156X_3$$

$$Y_4 = - 0,722 + 1,919 X_1 + 0,124 X_2 + 0,155X_3 - 0,232X_4$$

Dimana :

- Y = Moda pilihan terbaik
- X₁ = Ketersediaan supir
- X₂ = Biaya perjalanan
- X₃ = Teman bepergian
- X₄ = Kepemilikan moda

Nilai R dan R² semakin meningkat pada model ke-4, yaitu 0,831 dan 0,691. Hal ini berarti terjadi hubungan yang sangat erat (nilai mendekati 1) dan sebesar 69,1% variabel ketersediaan supir, biaya perjalanan, teman bepergian, dan kepemilikan moda berpengaruh terhadap moda pilihan terbaik. Semakin tinggi nilai R dan R² akan semakin baik untuk model regresi karena variabel bebas dapat menjelaskan variabel terikat lebih besar. Sehingga model ke-4 adalah model regresi yang paling baik digunakan. Persamaan regresi model ke-4 yaitu :
Y = - 0,722 + 1,919 X₁ + 0,124 X₂ + 0,155X₃ - 0,232X₄

1. Uji koefisien regresi secara simultan (Uji F)
Diperoleh F hitung > dari F tabel (149,183 > 2,405) dan sig (0,000) < 0,05 , maka Ho ditolak. Jadi dapat disimpulkan bahwa ketersediaan supir, biaya perjalanan, dan kepemilikan moda secara bersama-sama berpengaruh terhadap moda pilihan terbaik.
2. Uji koefisien regresi secara parsial (Uji t)
Uji t digunakan untuk mengetahui apakah secara parsial ketersediaan supir, biaya perjalanan, dan kepemilikan moda berpengaruh secara signifikan terhadap moda pilihan terbaik. Pengujian menggunakan tingkat signifikan 0,05 dan 2 sisi. Kemudian diperoleh nilai t hitung > t tabel (16,832 > 1,968), maka Ho ditolak. Jadi dapat disimpulkan bahwa ketersediaan supir berpengaruh terhadap moda pilihan terbaik. Proses yang sama untuk uji t pada variabel biaya perjalanan, teman bepergian.



3. Uji Asumsi Klasik

Asumsi klasik yang digunakan pada model regresi linier berganda adalah tidak adanya multikolinieritas antara variabel independen. Variabel yang menyebabkan multikolinieritas dapat dilihat dari nilai toleransi yang lebih kecil dari 0,1 atau nilai VIF lebih besar dari 10 (Hair et al. 1992). Dari output didapatkan nilai tolerance untuk ketersediaan supir, biaya perjalanan, teman bepergian, dan kepemilikan moda lebih dari 0,1 dan VIF kurang dari 10, sehingga tidak terjadi multikolinieritas antara variabel independen.

Analisa Regresi Antar Moda

Model analisa regresi antar moda digunakan untuk mencari peubah yang diperlukan dalam perhitungan analisa logit-biner selanjutnya. Analisa regresi disini merupakan hasil uji statistik yang sesuai dengan hasil komputasi dengan bantuan program SPSS 16.0 for Windows.

Didapatkan rata-rata nilai C masing masing moda dari penelitian Hidayat Haryono yang berjudul Analisis Pemilihan Moda Transportasi Darat di Kota Mataram. Diambil nilai kalibrasi mobil dan taksi, sedangkan untuk nilai kalibrasi travel diasumsikan sama dengan nilai kalibrasi angkutan umum/bemo.

Tabel 4. Nilai Impedance Faktor dan Kalibrasi.

Moda	Waktu/ Jarak (menit/km)	Kalibrasi (C)
Mobil	3,638	0,500
Taksi	4,234	0,582
Travel	5,838	0,802

Tabel 5. Hasil Regresi Perbandingan Pemilihan Moda

Perbandingan moda	Persamaan regresi	R	R ²
Mobil pribadi dan Taksi	$Y = 1,574 + 0,731X_1 + 3,053X_2$	0,901	0,812
Travel dan Taksi	$Y = 1,485 + 0,675X_1 + 3,142X_2$	0,919	0,844
Mobil pribadi dan Travel	$Y = 2,945 - 1,240X_1 - 0,785X_2$	0,412	0,170

Berdasarkan hasil regresi pemilihan moda yang dilakukan oleh responden dapat ditarik

beberapa kesimpulan bahwa perbandingan pemilihan moda taksi dan mobil pribadi, travel dan taksi, mobil pribadi dan travel memiliki angka korelasi dan koefisien determinan yang tinggi sampai sedang (R antara 0,41-0,99). Jadi menurut interpretasi koefisien korelasi yang didapatkan adalah positif, hal ini menunjukkan hubungan utilitas kedua moda yang diperbandingkan terhadap pemilihan moda menunjukkan hubungan yang hampir sama.

1. Perbandingan Penggunaan Moda Berdasarkan Analisa Logit-biner (Model Logit-biner Mobil Pribadi dan Taksi)

Diketahui persamaan regresi $Y = 1,574 + 0,731X_1 + 3,053X_2$,

$$C_{MP=1} = 0,500, C_{T=2} = 0,582$$

$$P_1 = \frac{1}{1 + \exp \{-\lambda_1 (C_2 + \delta - C_1)\}}$$

$$P_1 = \frac{1}{1 + \exp \{-0,731(0,582 + 1 - 0,500)\}}$$

$$P_1 = \frac{1}{1 + \exp (0,351)}$$

$$P_1 = \frac{1}{1+1,420} = \frac{1}{2,420} = 0,413 = 41,3\%$$

$$P_2 = 1 - P_1$$

$$P_2 = 1 - 0,413$$

$$P_2 = 0,587 = 58,7\%$$

Perhitungan di atas menunjukkan apabila kita membandingkan moda taksi dan mobil pribadi berdasarkan model logit-biner adalah mobil pribadi memiliki peluang terpilih 41,3% dan taksi memiliki peluang terpilih 58,7% jika dihadapkan pada dua pilihan moda dalam melakukan perjalanan. Artinya peluang terpilihnya taksi lebih besar daripada mobil pribadi apabila seseorang dihadapkan terhadap dua pilihan moda. Dengan cara yg sama didapatkan nilai perbandingan antara travel dan taksi adalah travel memiliki peluang 42,6% dan taksi 57,4%, serta perbandingan antara mobil pribadi dan travel adalah mobil pribadi memiliki peluang 79,8% dan travel 20,2%.



PENUTUP

Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisisnya dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Mayoritas responden melakukan perjalanan transportasi darat dari Mataram menuju Bandara Internasional Lombok adalah masyarakat lebih banyak memilih kendaraan umum (bus damri, taksi, dan travel) sebesar 58,8% daripada kendaraan pribadi sebesar 41,2%.
2. Bentuk persamaan regresi yang timbul dari pemilihan moda berdasarkan pilihan terbaik perjalanan Mataram – BIL, yaitu :

$$Y = - 0,722 + 1,919 X_1 + 0,124 X_2 + 0,155X_3 - 0,232X_4$$

Dimana :

- Y = Moda pilihan terbaik
- X₁ = Ketersediaan supir
- X₂ = Biaya perjalanan
- X₃ = Teman bepergian
- X₄ = Kepemilikan moda

3. Peluang terpilih pasangan moda, antara lain :
 - Perbandingan antara moda mobil pribadi dan taksi adalah mobil pribadi memiliki peluang 41,3% dan taksi 58,7%
 - Perbandingan antara travel dan taksi adalah travel memiliki peluang 42,6% dan taksi 57,4%
 - Perbandingan antara mobil pribadi dan travel adalah mobil pribadi memiliki peluang 79,8% dan travel 20,2%

Saran

1. Untuk menghindari terhadap peningkatan mobil pribadi dan lebih menarik minat masyarakat menggunakan kendaraan umum, pemerintah perlu memperbaiki dan terus meningkatkan pelayanan kendaraan umum yang cepat, aman, murah, dan nyaman, khususnya moda transportasi bus damri.
2. Peran pemerintah, pihak swasta, dan juga kesadaran masyarakat untuk saling mendukung dalam meningkatkan dan memanfaatkan pelayanan kendaraan umum

untuk terwujudnya sistem transportasi yang lebih baik.

3. Perlu penelitian lebih lanjut tentang pengaruh biaya perjalanan atau waktu tempuh perjalanan terhadap penggunaan angkutan umum dan angkutan pribadi.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Usman, H. 1995. Pengantar Statistika. Jakarta. Bumi Aksara.
- [2] Bappeda Provinsi NTB, 2020. Profil Daerah Provinsi Nusa Tenggara Barat. <http://bappeda.ntbprov.go.id/>
- [3] Dinas Perhubungan. 2016. Peraturan Daerah Kota Mataram No. 7 tentang Penyelenggaraan Perhubungan. Mataram.
- [4] Ghozali, Imam . 2018. Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS. Semarang. Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- [5] Hadi, Sutrisno. 2004. Penelitian Research. Yogyakarta. BPF.
- [6] Haryono, Hidayat. 2015. Analisis Pemilihan Moda Transportasi Darat di Kota Mataram. Universitas Mataram. Mataram.
- [7] Menteri Perhubungan RI No.15, 2019. Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. Jakarta.
- [8] Ofyar, Z, Tamin. 2000. Perencanaan dan Pemodelan Transportasi, Edisi II. Bandung. ITB.
- [9] Ofyar, Z, Tamin. 2008. Perencanaan dan Pemodelan Transportasi. Bandung. ITB.
- [10] Prasetya, L M A. 2015. Analisis Dampak Perpindahan Bandar Udara Terhadap Pertumbuhan Perekonomian di Kabupaten Lombok Tengah. Universitas Brawijaya. Malang.
- [11] Thobarry, A A. 2006. Terminal Penumpang Lombok Internasional Airport. Universitas Diponegoro. Semarang.
- [12] Widiarta, I B. 2010. Analisis Pemilihan Moda Transportasi Untuk Perjalanan Kerja. Universitas Udayana. Bali.



HALAMAN INI SENGAJA DIKOSONGKAN