



PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI MENUJU PUSAT PERBELANJAAN PADA PENGUNJUNG PASAR BESAR MALANG

Nawang Lintang¹, Boedi Rahardjo², H. Bambang Supriyanto³

¹Mahasiswa Teknik Sipil Universitas Negeri Malang, nawang.lintang.1705216@students.um.ac.id

²Dosen Teknik Sipil Universitas Negeri Malang, boedi.rahardjoft@um.ac.id

³Dosen Teknik Sipil Universitas Negeri Malang, bambang.supriyanto.ft@um.ac.id

Nawang Lintang, E-mail: nawang.lintang.1705216@students.um.ac.id

Abstrak

Kawasan Malang Raya merupakan wilayah gabungan dari Kota Malang, Kabupaten Malang, dan Kota Batu yang berada di Provinsi Jawa Timur, di Kota Malang terdapat pusat kegiatan perekonomian yaitu kawasan Pusat Perbelanjaan Pasar Besar Malang yang memiliki tarikan pergerakan cukup besar dan menyebabkan intensitas penggunaan moda transportasi meningkat. Penggunaan moda transportasi pribadi yang meningkat menyebabkan munculnya masalah yaitu penyempitan ruas jalan, polusi udara, kurangnya lahan parkir dan kemacetan yang terjadi di jalan sekitar Pasar Besar Malang. Penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan karakteristik pengunjung Pasar Besar Malang. Mendapatkan model pemilihan moda transportasi pengunjung Pasar Besar Malang. Dengan diketahui karakteristik pengunjung dan mendapatkan model serta probabilitas pemilihan moda transportasi diharapkan dapat dilakukan upaya perbaikan dan peningkatan pelayanan transportasi umum. Penelitian ini dilakukan melalui beberapa tahap, tahap pertama yaitu melakukan identifikasi masalah yang kemudian dilakukan penyusunan kuesioner dan melakukan uji validitas dan reliabilitas pada kuesioner. Setelah dilakukan pengujian, kuesioner disebarkan kepada pengunjung Pasar Besar Malang untuk dilakukan pengumpulan data. Data yang telah diperoleh akan dianalisa menggunakan regresi logistik biner untuk mendapatkan model pemilihan moda transportasi pengunjung Pasar Besar Malang. Hasil penelitian menunjukkan bahwa mayoritas pengunjung berjenis kelamin laki-laki, berusia 15-30 tahun, berstatus belum menikah, mempunyai jumlah anggota keluarga ≤ 3 orang, rata-rata penghasilan kurang dari 5 juta rupiah. Pengunjung kebanyakan tidak memiliki SIM meski memiliki moda transportasi pribadi. Angkutan umum mudah ditemui, kenyamanan, keamanan dan ketepatan waktu angkutan umum sudah baik serta fasilitas parkir yang tersedia di Pasar Besar sudah memenuhi kebutuhan pengunjung. Kebanyakan pengunjung menempuh jarak perjalanan lebih dari 10 km, waktu perjalanan lebih dari 15 menit dan mengeluarkan biaya transportasi kurang dari 15 ribu. Moda transportasi yang banyak digunakan adalah transportasi pribadi. Maka didapatkan utilitas antara transportasi pribadi dan transportasi umum $UTP-TU = 1,802 + 2,126 (X3) + 2,212 (X6) + 1,788 (X7) + 2,818 (X8) + 1,775 (X13)$ dengan nilai $R^2 = 0,6$ dan variabel bebas yang berpengaruh signifikan terhadap variabel terikat yaitu status pernikahan ($X3$), kepemilikan SIM ($X6$), kepemilikan moda transportasi ($X7$), ketersediaan angkutan umum ($X8$), dan jarak perjalanan ($X13$).

Kata Kunci: pemilihan moda transportasi, transportasi umum, transportasi pribadi

1. PENDAHULUAN

Kawasan Malang Raya merupakan wilayah gabungan dari Kota Malang, Kabupaten Malang, dan Kota Batu yang berada di Provinsi Jawa Timur memiliki total luas wilayah 3.286,2 km², dengan jumlah penduduk Kota Malang sebesar 874.890 jiwa (Badan Pusat Statistik Kota Malang. 2020), jumlah penduduk Kabupaten Malang sebanyak 2.619.975 jiwa (Badan Pusat Statistik Kabupaten Malang. 2020), dan jumlah penduduk Kota Batu 214.653 (Badan Pusat Statistik Kota Batu. 2021), dengan jumlah total penduduk 3.709.518 jiwa di Kawasan Malang Raya. Di Kota Malang terdapat pusat kegiatan perekonomian yaitu kawasan Pusat Perbelanjaan Pasar Besar Malang yang termasuk dalam kawasan *Central of Business District* (CBD) di Malang Raya. Pasar Besar Malang memiliki tarikan pergerakan yang cukup besar, tarikan pergerakan pengunjung yang cukup besar ini dikarenakan Pasar Besar Malang merupakan pusat jual beli utama dan

sebagai jalur utama distribusi berbagai jenis komoditas kebutuhan penduduk Malang Raya (Asmaranda, 2018).

Tarikan pergerakan membutuhkan alat bantu yaitu moda transportasi. Tarikan pergerakan yang cukup besar menyebabkan intensitas penggunaan moda transportasi meningkat. Moda transportasi yang digunakan memiliki berbagai macam jenis yang mempunyai kelebihan dan kekurangan masing-masing. Penggunaan moda transportasi yang meningkat khususnya penggunaan transportasi pribadi oleh pengunjung Pasar Besar Malang menyebabkan munculnya masalah yaitu masalah penyempitan ruas jalan, polusi udara, dan pada Pasar Besar Malang menghadapi masalah kurangnya lahan parkir dan kemacetan yang terjadi di jalan sekitar Pasar Besar Malang (Asmaranda, 2018). Permasalahan lalu lintas yang terjadi juga saling berkaitan, kemacetan yang disebabkan karena kurangnya lahan parkir dan menyebabkan penyempitan ruas jalan seperti banyak kendaraan yang parkir ditepi jalan dan melakukan bongkar muatan di depan toko.

Penggunaan moda transportasi tidak terlepas dari karakteristik pelaku perjalanan. Banyak faktor yang mempengaruhi para pelaku perjalanan atau pengunjung Pasar Besar Malang dalam memilih moda transportasi yang beragam untuk digunakan, faktor-faktor ini dikelompokkan menjadi tiga yaitu pengguna jalan, pergerakan, dan fasilitas moda transportasi (Tamin, 2000). Menurut Sitinjak & Sitindaon (2019) karakteristik pengguna jalan dipengaruhi oleh: jenis kelamin, usia, tingkat pendidikan, pekerjaan, tingkat penghasilan dan alasan memilih moda transportasi. Sedangkan menurut Laloma, dkk (2018) karakteristik perjalanan dipengaruhi oleh jarak tempuh dan waktu perjalanan. Daripemaparan Suek (2018), moda transportasi pribadi lebih banyak diminati daripada transportasi umum karena lebih menghemat biaya perjalanan, waktu dan rute perjalanan yang lebih fleksibel, tingkat keamanan dan kenyamanan lebih terjamin daripada transportasi umum, kondisi fisik transportasi umum yang tidak jarang ditemukan dengankondisi tidak layak jalan.

Pemilihan moda transportasi sangat berkaitan erat dengan karakteristik pelaku perjalanan atau pengunjung Pasar Besar Malang. Pemilihan moda sendiri memegang peranan yang cukup penting, seseorang yang akan bergerak atau pelaku perjalanan tentukan mempertimbangkan banyak hal yaitu apakah pergerakan yang dilakukan menggunakan transportasi pribadi maupun transportasi umum. Dalam penelitian ini dilakukan pendekatan menggunakan model disagregat untuk menganalisis perilaku pengunjung Pasar Besar Malang yang nantinya dapat diperoleh probabilitas pemilihan moda transportasi. Diharapkan dengan mengetahui probabilitas dapat dilakukan upaya perbaikan dan peningkatan pelayanan transportasi umum, agar para pelaku perjalanan bisa lebih memilih menggunakan transportasi umum untuk mengurangi permasalahan lalu lintas yang terjadi.

2. METODE

Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif menggunakan metode survei dengan desain penelitian *cross sectional* yaitu penelitian yang mengukur beberapa variabel dalam satu waktu sekaligus atau penelitian yang dilakukan hanya sekali, pada waktu yang ditentukan oleh peneliti dengan meneliti hubungan antara variabel dependen dan variabel independen (Sugiyono, 2011). Variabel dependen penelitian ini adalah pemilihan moda transportasi pribadi atau transportasi umum (Y). Variabel independen dalam penelitian ini yaitu jenis kelamin (X_1), usia (X_2), status dalam keluarga (X_3), jumlah anggota keluarga (X_4), penghasilan (X_5), kepemilikan SIM (X_6), kepemilikan moda transportasi (X_7), ketersediaan angkutan umum (X_8), fasilitas parkir (X_9), kenyamanan angkutan umum (X_{10}), keamanan angkutan umum (X_{11}), ketepatan waktu angkutan umum (X_{12}), jarak perjalanan (X_{13}), waktu tempuh (X_{14}), biaya transportasi (X_{15}).

2.1. Uji validitas dan Uji reliabilitas

Uji validitas yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan uji validitas dengan metode *Product Moment Pearson* dengan program SPSS, uji validitas ini mengukur setiap butir soal dalam kuesioner dapat mengukur variabel dalam penelitian ini. Butir- butir soal dalam kuesioner dinyatakan valid apabila nilai rhitung > rtabel yang berarti pertanyaan dalam kuesioner berkorelasi signifikan dengan skor total, dan sebaliknya apabila rhitung < rtabel maka pertanyaan tersebut dinyatakan tidak valid.

Tabel 1. Validitas Data

Variabel	rhitung	sig	Keputusan
X1	0,433	0,017	VALID
X2	0,452	0,012	VALID
X3	0,478	0,008	VALID
X4	0,426	0,019	VALID
X5	0,579	0,001	VALID
X6	0,414	0,023	VALID
X7	0,387	0,035	VALID
X8	0,483	0,007	VALID
X9	0,396	0,030	VALID
X10	0,514	0,004	VALID
X11	0,414	0,023	VALID
X12	0,480	0,007	VALID
X13	0,412	0,024	VALID
X14	0,445	0,014	VALID
X15	0,397	0,030	VALID
X16	0,526	0,003	VALID

Uji Reliabilitas data dibutuhkan untuk mengetahui apakah instrumen penelitian yang digunakan memiliki konsistensi yang diperlukan pada suatu instrumen penelitian. Dalam penelitian ini uji reliabilitas yang digunakan adalah metode *Alpha Cronbach's* dengan program SPSS, yang dimana instrumen penelitian akan dinyatakan instrumen yang reliabel apabila koefisien reliabilitas atau alpha sebesar atau minimal 0,6.

Tabel 2. Uji Reliabilitas

Reliability Statistics	
Cronbach's Alpha	N of items

2.2. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan dengan cara menyebarkan kuesioner secara acak terhadap pengunjung Pasar Besar Malang. Kuesioner dalam bentuk kertas kuesioner yang berisi pertanyaan terkait karakteristik pengunjung, pergerakan pengunjung, dan pemilihan moda pengunjung pada saat menuju Pasar Besar Malang.

2.3. Analisis Data

Setelah data yang dibutuhkan sudah didapatkan dari kuesioner selanjutnya dilakukan analisis data yaitu proses mengatur dan mengurutkan data ke dalam pola, kategori, dan unit deskripsi dasar sehingga dapat ditemukan tema dan hipotesis kerja dapat dirumuskan seperti yang disarankan oleh data (Saputra, 2020). Hasil data yang didapatkan dari kuesioner digambarkan dalam bentuk diagram yang menjelaskan karakteristik responden, Selain penggambaran dalam bentuk grafik, metode analisa data yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan program SPSS untuk melakukan uji statistik dari data yang telah diperoleh. Analisis pada program SPSS yang digunakan dalam penelitian ini analisis regresi logistik biner. Metode dan analisis regresi logistik biner digunakan untuk mengetahui hubungan pengaruh variabel independen terhadap pemilihan moda transportasi.

2.4. Analisis Regresi Logistik Biner

Analisis regresi logistik biner digunakan untuk mengetahui hubungan antara variabel-variabel, skala dari metode ini adalah ordinal, nominal, atau rasional. Analisis regresi logistik biner digunakan untuk memprediksi variabel terikat berdasarkan variabel bebas, yang dimana analisis ini memiliki keunggulan yang lebih fleksibel apabila dibandingkan dengan metode analisis yang lain. Metode analisis regresi logistik biner menggunakan variabel dependen yaitu pemilihan jenis moda transportasi antara kendaraan pribadi dan angkutan umum

3. HASIL

Penelitian yang telah dilakukan memberikan hasil dari kuesioner yang dibagikan kepada pengunjung Pasar Besar Malang yang berjumlah 100 responden. Pada variabel jenis moda transportasi umum, jenis moda transportasi pribadi dan alasan pemilihan modatransportasi tidak dilakukan analisis lebih lanjut dan digunakan hanya sebagai analisis deskriptif. Hasil penelitian yang telah didapatkan akan dilakukan analisa data yaitu regresi logistik biner yang bertujuan untuk mengetahui variabel bebas yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi. Variabel bebas dan terikat yang nantinya akan dianalisis terlebih dahulu dijabarkan menjadi dua kategori yaitu 0 dan 1 yang bertujuan untuk memudahkan pembacaan dan pengolahan data.

Tabel 3. Kategori Variabel

Variabel Terikat	Bilangan Variabel Terikat
Pemilihan Moda Transportasi	0 = Transportasi Umum 1 = Transportasi Pribadi
Variabel Bebas	Bilangan Variabel Bebas
Jenis Kelamin (X1)	0 = Laki-Laki 1 = Perempuan

Usia (X2)	0 = ≤ 30 tahun 1 = > 30 tahun
Status Pernikahan (X3)	0 = Belum Menikah 1 = Sudah Menikah
Jumlah anggota keluarga (X4)	0 = ≤ 3 orang 1 = > 3 orang
Penghasilan (X5)	0 = Rp.0 – Rp.5.000.000 1 = > Rp.5.000.000
Kepemilikan SIM (X6)	0 = Tidak Memiliki 1 = Memiliki
Kepemilikan Moda Transportasi (X7)	0 = Tidak Memiliki 1 = Memiliki
Ketersediaan Angkutan Umum (X8)	0 = Mudah Ditemui 1 = Susah Ditemui
Fasilitas Parkir (X9)	0 = Belum Memenuhi Kebutuhan 1 = Sudah Memenuhi Kebutuhan
Kenyamanan Angkutan Umum (X10)	0 = Nyaman 1 = Tidak Nyaman
Keamanan Angkutan Umum (X11)	0 = Aman 1 = Tidak Aman
Ketepatan Waktu Angkutan Umum (X12)	0 = Tepat Waktu 1 = Kurang Tepat Waktu
Jarak Perjalanan (X13)	0 = 0 km – 10 km 1 = > 10 km
Waktu Tempuh (X14)	0 = 0 menit – 15 menit 1 = > 15 menit
Biaya Perjalanan (X15)	0 = Rp.0 – Rp.15.000 1 = > Rp.15.000

3.1. Regresi Logistik Biner

Analisis regresi logistik biner dilakukan untuk mengetahui variabel bebas yang signifikan terhadap variabel terikat. Variabel bebas yang berpengaruh secara signifikan terhadap pemilihan moda transportasi dengan taraf signifikansi $\alpha < 0,05$. Metode analisis regresi logistik biner yang dilakukan adalah metode *Backward Wald* digunakan untuk mengeluarkan satu persatu variabel yang tidak berpengaruh secara signifikan.

Tabel 5. Hasil Perhitungan Nilai Signifikansi Variabel Bebas

Variabel	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp (B)
Status Pernikahan (X3)	2,126	0,944	5,075	1	0,024	8,379
Kepemilikan SIM (X6)	2,212	0,966	5,248	1	0,022	9,138
Kepemilikan Moda Transportasi (X7)	1,788	0,726	6,061	1	0,014	5,977
Ketersediaan Angkutan Umum (X8)	2,818	1,235	5,206	1	0,023	16,751
Jarak Perjalanan (X13)	1,775	0,746	5,659	1	0,017	5,899
Constant	-1,802	0,622	8,389	1	0,004	0,165

3.2. Hasil Omnibus Test

Hasil *Omnibus Test* yang dapat dilihat pada tabel di atas digunakan untuk mengetahui apakah ada variabel bebas yang signifikan mempengaruhi variabel terikat.

Tabel 6. Omnibus Test
Omnibus Test Of Model Coefficient

	Chi-square	df	Sig.
Step	-2,660	1	0,103
Block	49,236	5	0,000
Model	49,236	5	0,000

H0 = Tidak ada variabel bebas yang signifikan mempengaruhi variabel terikat
H1 = Minimal ada satu variabel yang signifikan mempengaruhi variabel terikat

Nilai *Chi-square* yaitu 49,236 lebih besar dari nilai *Chi-square* tabel pada df 5 (jumlah variabel bebas 5) yaitu 11,070 atau dengan nilai signifikansi 0,000 kurang dari nilai α 0,05 sehingga H0 ditolak. Hal ini menunjukkan bahwa ada minimal satu variabel bebas yang mempengaruhi variabel terikat, sehingga model dapat digunakan untuk analisis selanjutnya.

3.3. Hasil Nagelkerke R Square

Hasil *Nagelkerke R Square* atau R² digunakan untuk menunjukkan kemampuan variabel bebas dalam menjelaskan variabel terikat.

Tabel 7. Nagelkerke R Square

Model Summary

-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
-------------------	----------------------	---------------------

56,146	0,389	0,597
--------	-------	-------

Nilai *Nagelkerke R Square* atau R^2 adalah 0,597 yang menunjukkan kemampuan variabel bebas dalam menjelaskan variabel terikat sebesar 0,597 atau 59,7%.

3.4. Hasil Hosmer and Lemeshow Test

Hosmer and Lemeshow Test merupakan uji *Goodness of fit test (GoF)*, yang digunakan untuk menentukan apakah model yang digunakan sudah mampu atau tidak mampu dalam menjelaskan data.

Tabel 8. Hosmer and Lemeshow Test
Hosmer and Lemeshow Test

Chi-square	df	Sig.
13,958	7	0,052

H0 = Model sudah mampu menjelaskan data atau sudah tepat

H1 = Model tidak mampu menjelaskan data atau tidak tepat

Nilai *Chi-square* tabel untuk df 7 (jumlah variabel bebas 7) adalah 14,067 dan nilai *Chi-square Hosmer and Lemeshow* adalah 13,958 yang berarti lebih kecil daripada nilai *Chi-square* tabel. Pada nilai signifikansi yaitu 0,052 yang lebih besar dari 0,05, maka dari itu H0 diterima dan model dikatakan sudah tepat atau mampu menjelaskan data.

3.5. Hasil Classification Table

Hasil *Classification Table* digunakan untuk membuktikan bahwa model yang digunakan sudah baik dan tepat.

Tabel 9. Classification Table
Classification Table

		Predicted		
		Transportasi Umum	Transportasi Pribadi	Percentage Correct
Moda Transportasi	Transportasi Umum	17	5	77,3
	Transportasi Pribadi	7	71	91,0
Overall Percentage				88,0

Dalam hasil *Classification Table* memberikan nilai overall percentage sebesar (17 + 71) = 88% yang menunjukkan bahwa ketepatan model penelitian ini sebesar 88%.

3.6. Hasil Variables in The Equation

Hasil *Variables in The Equation* digunakan untuk mengetahui apakah variabel bebas mempunyai pengaruh parsial yang signifikan terhadap variabel terikat di dalam model.

Tabel 10. Variables in The Equation

Variables in the Equation

Variabel	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)	95% C.I.for	
							Lower	Upper
Status Pernikahan (X3)	2,126	0,944	5,075	1	0,024	8,379	1.318	53.265
Kepemilikan SIM (X6)	2,212	0,966	5,248	1	0,022	9,138	1.377	60.663
Kepemilikan Moda Transportasi (X7)	1,788	0,726	6,061	1	0,014	5,977	1.440	24.814
Ketersediaan Angkutan Umum (X8)	2,818	1,235	5,206	1	0,023	16,751	1.488	188.596
Jarak Perjalanan (X13)	1,775	0,746	5,659	1	0,017	5,899	1.367	25.460
Constant	1,802	0,622	8,389	1	0,004	0,165		

H0 = Variabel X tidak signifikan mempengaruhi variabel Y

H1 = Variabel X signifikan mempengaruhi variabel Y

Dilihat pada tabel di atas semua variabel bebas memiliki nilai P value uji Wald (Sig) < 0,05 yang berarti setiap variabel bebas mempunyai pengaruh parsial yang signifikan terhadap variabel terikat dalam model. Variabel status pernikahan (X3) memiliki nilai Sig 0,024 < 0,05 maka H0 ditolak. Variabel kepemilikan SIM (X6) memiliki nilai Sig 0,022 < 0,05 maka H0 ditolak. Variabel kepemilikan moda transportasi (X7) memiliki nilai Sig 0,014 < 0,05 maka H0 ditolak. Variabel ketersediaan angkutan umum (X8) memiliki nilai Sig 0,023 < 0,05 maka H0 ditolak. Variabel jarak perjalanan (X13) memiliki nilai Sig 0,017 < 0,05 maka H0 ditolak.

4. PEMBAHASAN

4.1. Pemilihan Moda Transportasi

Berdasarkan pemilihan moda transportasi pengunjung menuju Pasar Besar Malang lebih banyak responden yang memilih menggunakan transportasi pribadi sebanyak 78% terdiri dari sepeda motor 76% dan mobil 24%. Responden yang memilih menggunakan transportasi umum sebanyak 22% terdiri dari kendaraan online (Gojek, Grab, dll) 73% dan angkot 27%. Dari data tersebut dapat disimpulkan mayoritas pengunjung Pasar Besar Malang memilih menggunakan moda transportasi pribadi. Selaras dengan hasil penelitian Wardana (2018) responden yang menggunakan transportasi pribadi sebanyak 78,1% dan 21,9% menggunakan transportasi umum. Irjayanti, dkk (2019) menyatakan bahwa penyebab kemacetan di Jakarta dikarenakan pekerja komuter atau responden lebih memilih menggunakan transportasi pribadi dan hanya 26% responden saja yang memilih menggunakan transportasi umum.

4.2. Model Pemilihan Moda Transportasi Pengunjung Pusat Perbelanjaan Pasar Besar Malang

Data penelitian yang telah dianalisis menggunakan regresi logistik biner menggunakan metode *Backward Wald* untuk menentukan variabel mana saja yang signifikan. Dalam bab IV terdapat 15 variabel bebas yang dianalisis dan setelah melewati 11 *step* pada program SPSS didapatkan 5 variabel bebas yang berpengaruh secara signifikan terhadap variabel terikat yaitu variabel status pernikahan (X3), kepemilikan SIM (X6), kepemilikan moda transportasi (X7), ketersediaan angkutan umum (X8), dan jarak perjalanan (X13). Dari variabel yang signifikan didapatkan model persamaan sebagai berikut:

$$U_{TP-TU} = 1,802 + 2,126 (X3) + 2,212 (X6) + 1,788 (X7) + 2,818 (X8) + 1,775 (X13)$$

$$R^2 = 0,6$$

Dari model persamaan diatas dapat dilihat hasil dari *Classification Table* sebesar 88,0 atau 88% yang menunjukkan bahwa model regresi logistik biner sudah baik dan dapat memprediksi dengan benar atau dengan ketepatan 88%.

5. SIMPULAN

Karakteristik pengunjung pusat perbelanjaan Pasar Besar Malang yaitu mayoritas berjenis kelamin laki-laki sebanyak 62%, mayoritas usia pengunjung 15-30 tahun sebanyak 65%, mayoritas pengunjung belum menikah sebanyak 65%, pengunjung mayoritas memiliki jumlah anggota keluarga 3 orang atau kurang sebanyak 54%, kisaran penghasilan pengunjung kurang dari 5 juta rupiah sebanyak 71%, mayoritas pengunjung tidak memiliki SIM sebanyak 60%, pengunjung yang memiliki moda transportasi pribadi sebanyak 67%, di sekitar pengunjung ketersediaan angkutan umum mayoritas mudah ditemui sebanyak 75%, pendapat pengunjung tentang fasilitas parkir sudah memenuhi kebutuhan pengunjung sebanyak 59%, kenyamanan angkutan umum sudah baik menurut pengunjung sebanyak 86%, keamanan angkutan umum sudah baik menurut pengunjung sebanyak 86%, menurut pengunjung sebanyak 73% angkutan umum sudah tepat waktu, mayoritas pengunjung sebanyak 53% menempuh jarak perjalanan lebih dari 10 km, mayoritas pengunjung menuju Pasar Besar menempuh perjalanan selama lebih dari 15 menit sebanyak 52%, biaya transportasi yang dihabiskan mayoritas 69% pengunjung sebesar kurang dari 15 ribu rupiah. Moda transportasi yang paling banyak digunakan yaitu transportasi pribadi sebanyak 78%.

Model persamaan pemilihan moda transportasi yaitu $U_{TP-TU} = 1,802 + 2,126 (X3) + 2,212 (X6) + 1,788 (X7) + 2,818 (X8) + 1,775 (X13)$ dengan nilai R^2 0,597 dan nilai *Classification Table* 88,0 dengan variabel yang signifikan yaitu status pernikahan (X3), kepemilikan SIM (X6), kepemilikan kendaraan pribadi (X7), ketersediaan angkutan umum (X8), jarak perjalanan (X13) dan nilai utilitas sebesar 12,521. Nilai probabilitas pengunjung yang memilih atau menggunakan transportasi pribadi sebesar 99,9996%, dan probabilitas pengunjung yang menggunakan transportasi umum sebesar 0,0004%. Hasil model pemilihan moda transportasi menunjukkan pengunjung Pasar Besar Malang cenderung menggunakan transportasi pribadi dan penggunaan transportasi umum sangat sedikit.

DAFTAR RUJUKAN

- Asmaranda, E.P.A. 2018. *Redesain Pasar Besar Kota Malang*. Skripsi diterbitkan. Surabaya: Universitas 17 Agustus 1945.
- Badan Pusat Statistik Kabupaten Malang. 2020. Jumlah Penduduk Menurut Kecamatan dan Jenis Kelamin, 2010-2020. Malang. (Online), ([https://malangkab.bps.go.id/stactable/2017/05/24/620/jumlah-pe nduduk-menurut-kecamatan-dan-jenis-kelamin-2010-2020.html](https://malangkab.bps.go.id/stactable/2017/05/24/620/jumlah-pe-nduduk-menurut-kecamatan-dan-jenis-kelamin-2010-2020.html)), diakses tanggal 9 Agustus 2021.
- Badan Pusat Statistik Kota Batu. 2020. Berita Resmi Statistik Hasil Sensus Penduduk 2020 Kota Batu. Batu. (Online), (<https://batukota.bps.go.id/>)



- /2021/02/08/30/berita-resmi-statistik-hasil-sensus-penduduk-2020-kota-batu.html#:~:text=Jumlah20penduduk%20Kota%20Batu%20p ada,jenis%20kelamin%20sebesar.), diakses tanggal 9 Agustus 2021.
- Badan Pusat Statistik Kota Malang. 2020. Jumlah Penduduk Menurut Kecamatan dan Jenis Kelamin di Kota Malang (Jiwa), 2018-2020. Malang. (Online), (<https://malangkota.bps.go.id/indicator/12/48/1/jumlah-penduduk-menurut-kecamatan-dan-jenis-kelamin.html>), diakses tanggal 9 Agustus 2021.
- Irjayanti, A.D., Sari, D.W., & Rosida, I. 2021. Perilaku Pemilihan Moda Transportasi Pekerja Komuter: Studi Kasus Jabodetabek. *Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia*, 21(2), 125-147.
- Laloma, A., Rompis, S.Y., & Longdong, J. 2018. Pengaruh Angkutan Online Terhadap Pemilihan Moda Transportasi Publik Di Kota.
- Saputra, I. 2020. Pemilihan Moda Transportasi ke Kampus oleh Mahasiswa Universitas Negeri Semarang. Skripsi diterbitkan. Semarang: Universitas Negeri Semarang.
- Sitinjak, L.L., & Sitindaon, C. 2019. Pemilihan Moda Transportasi Pematangsiantar menuju Bandara Silangit Dengan Metode Stated Preference. *Jurnal Rekayasa Konstruksi Mekanika Sipil*, 2(1), 43-57. Dari <https://www.neliti.com/id/publications/282733/pemilihan-moda-transportasi-pematangsiantar-menuju-bandara-silangit-dengan-metode>, diakses tanggal 9 Agustus 2021.
- Sugiyono. 2011. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta.
- Tamin, O. Z. 2000. *Perencanaan dan pemodelan transportasi*. Penerbit ITB.
- Wardana, R.W. 2018. Model Pemilihan Moda Angkutan Mahasiswa Menuju Kampus (Kasus: Mahasiswa Fakultas Teknik UM). Skripsi diterbitkan. Malang: Universitas Negeri Malang.



Live and Applied Science, Volume 3

Prosiding National Seminar and Call for Paper Civil Days 2023

Diselenggarakan di Malang, 14 Oktober 2023

e-ISSN (2964-772X)