

Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pemilihan Moda Transportasi Pengunjung di Pasar Mas Ubud Gianyar

Putu Budiarnaya¹, I Wayan Ardianto²

^{1,2} Universitas Pendidikan Nasional, Indonesia

Email: putubudiarnaya@undiknas.ac.id

ABSTRAK

Pengunjung Pasar Mas cenderung menggunakan angkutan pribadi seperti motor dan mobil pribadi dibandingkan menggunakan angkutan umum yang rutinya melalui Pasar Mas Ubud sehingga seringkali membuat kemacetan. Maka penelitian ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik pengunjung serta mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi pengunjung di Pasar Mas Ubud. Faktor-faktor yang diteliti yaitu Kepemilikan kendaraan pribadi, kepemilikan SIM, pendapatan, ketersediaan lahan parkir, jarak perjalanan, keamanan dan kenyamanan. Pada penelitian ini menggunakan teknik analisis data regresi linier berganda yaitu menguji pengaruh dua atau lebih variable bebas terhadap satu variable terikat. Hasil dari penelitian ini didapatkan bahwa karakteristik pengunjung pasar mas ubud terdiri dari usia pengguna moda transportasi usia ≤ 45 tahun sebanyak 57,8%. Jenis kelamin pengguna moda transportasi pengunjung di pasar Mas Ubud perempuan 77,8 % dan laki-laki sebanyak 22,2 %. Faktor-faktor yang paling dominan mempengaruhi pengunjung dalam memilih moda transportasi di Pasar Mas Ubud yaitu kepemilikan SIM, kepemilikan kendaraan, dan pendapatan.

Kata Kunci : Moda Transportasi; Pasar Mas Ubud

ABSTRACT

The visitors to Mas, Ubud Market tend to use private transportation such as motorbikes and cars compared to using public transportation which routes through Mas Ubud Market, which often creates traffic jams. So this study aims to determine the characteristics of visitors and determine the factors that influence the visitor to choose the mode of transportation at Mas, Ubud Market. The factors studied are private vehicle ownership, driving license ownership, income, availability of parking space, travel distance, security and convenience. In this study using multiple linear regression analysis techniques that is testing the effect of two or more independent variables on one dependent variable. The results of this study found that the characteristics of visitors the Mas Ubud Market is the visitors aged ≤ 45 years as much as 57.8%. The visitors Mas Ubud Market is 77.8% female and 22.2% male. The factors that most dominantly influence visitors in choosing a mode of transportation at Mas Ubud Market are driving license ownership, private vehicle ownership, and income.

Keywords: Mode of Transportation; Mas Ubud Market

Pendahuluan

Transportasi adalah upaya memindahkan, menggerakkan, melakukan pengangkutan, atau pengalihan terhadap objek dari satu tempat ke yang lainnya disertai tujuan serta maksud tertentu. Angkutan dianggap sebagai proses berpindahnya orang atau barang dari sebuah tempat ke tempat lainnya melalui kendaraan di ruang dan lintas jalan [1]. proses ini ditujukan guna membantu individu atau kelompok dalam berpindah ke tempat yang diinginkannya, melakukan pengiriman barang dan lain sebagainya. Angkutan dibedakan kedalam jenis angkutan kendaraan pribadi serta angkutan kendaraan umum atau juga dikenal dengan angkutan umum [2].

Demikian halnya dalam proses kegiatan pemindahan penumpang dan barang di pasar setiap orang memiliki pilihannya sendiri dalam menggunakan transportasi untuk pergi dan kembali dari pasar. Pasar adalah tempat pertemuan orang-orang dengan tujuan memenuhi apa yang dibutuhkannya, menggunakan uang sebagai peralatan transaksi berbelanja [3]. Pasar menyumbang peran aktif untuk proses pembangunan dan penyediaan barang serta jasa, baik bagi sector swasta, konsumen, pemerintah, atau produsen [4].

Pasar Mas, Ubud merupakan pasar yang terletak di desa Mas, kecamatan Ubud kabupaten Gianyar. Pasar Mas adalah salah satu pasar dengan pengunjung yang cukup banyak di wilayah Gianyar [5]. Banyaknya pengunjung sering kali membuat area ini mengalami kemacetan. Pengunjung Pasar Mas masih memakai angkutan pribadi contohnya motor serta mobil pribadi padahal Pasar Mas merupakan pasar yang dilalui oleh angkutan umum. Angkutan umum yang melewati Pasar Mas, Ubud adalah Teman Bus. Angkutan umum bus ini yang melewati Pasar Mas bahkan setiap 30 menit sekali [6]. Menurut data dari detik.com pada oktober 2022 memuat tentang minat masyarakat untuk menggunakan layanan transportasi bus ini masih sangat minim. Rata-rata setiap bus berisi sekitar 43 persen dari total kapasitas duduk dan berdiri setiap harinya. Dengan rincian kapasitas yakni 26 kursi duduk serta 41 kuota berdiri dan duduk [7][8][9].

Menurut Badan Pusat Statistika Provinsi Bali jumlah kendaraan di Kabupaten Gianyar mencapai 477.128 buah pada tahun 2021. Banyaknya jumlah kendaraan dan minimnya pemakaian transportasi umum sesuai dengan tingkatan kenyamanan pemberian layanan serta faktor ketepatan waktu [10]. Pemakaian transportasi umum dinilai sangat bonafit sebab dari sektor harga yang terjangkau. Masalah lainnya dari pemakaian sektor transportasi darat yakni minimnya kapasitas jalan daripada volume lalu lintas, dan menimbulkan masalah kemacetan [11].

Terdapat sejumlah kriteria yang mengubah pemakaian kendaraan umum diantaranya faktor kenyamanan, keamanan, sosial serta ekonomi (biaya), waktu perjalanan (jarak rumah serta lokasi kerja), serta faktor kemudahan. Hal tersebut dapat berdampak pada preferensi individu dalam melakukan pemilihan terhadap penggunaan transportasi. Oleh karena itu merujuk pada latar belakang tersebut penulis berniat menjalankan penelitian yang mengusung judul “Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pemilihan Moda Transportasi Pengunjung di Pasar Mas Ubud”. Adapun rumusan masalah pada penelitian ini yaitu 1. Bagaimana karakteristik pengunjung di Pasar Mas Ubud? 2. Faktor-faktor apa yang memberikan pengaruh terhadap pengunjung dalam pemilihan moda transportasi di Pasar Mas Ubud?. Penelitian ini bertujuan penelitian untuk melihat karakteristik pengunjung di Pasar Mas Ubud dan mampu melihat faktor-faktor yang berdampak pada pengunjung dalam pemilihan moda transportasi di Pasar Mas Ubud [12].

Metodologi

A. Kerangka Konsep

Dalam proses pemilihan moda transportasi, pelaku perjalanan akan melakukan pertimbangan terhadap beragam kriteria atau faktor yang mempengaruhi penentuan moda. Berikut sejumlah yang berdampak pada proses pemilihan moda dibedakan kedalam 3 (tiga) kelompok diantaranya kelompok ciri pengguna jalan dipengaruhi oleh umur, ketersediaan kendaraan, gender, serta SIM, struktur rumah tangga, penghasilan, kepadatan lokasi hunian, psikologis. Kelompok kedua yaitu ciri pergerakan dipengaruhi oleh tujuan perjalanan, waktu perjalanan, variasi waktu, jarak perjalanan, aksesibilitas, waktu yang dihemat. Kelompok terakhir yaitu ciri fasilitas pada moda transportasi terdiri dari 2 faktor. Faktor kuantitatif, misalnya waktu perjalanan, ketersediaan ruang (tempat), biaya, serta tarif parkir. Faktor kualitatif seperti ketersediaan, kenyamanan serta kesenangan, dan juga keteraturan dan keamanan. Pada Penelitian ini yang menjadi variabel bebasnya yaitu ketersediaan kendaraan, kepemilikan SIM, pendapatan, jarak perjalanan, ketersediaan lahan parkir, kenyamanan, dan keamanan [13], [14].

B. Sumber Data

Sumber data diperoleh dari dua sumber yakni data primer serta sekunder. Data primer yakni data yang diberikan secara langsung melalui hasil jawaban lembar kuesioner di Pasar Mas, Ubud. Data sekunder atau data yang didapatkan dari sumber data [11], [15], [16]

C. Instrumen Penelitian

Penelitian ini menggunakan instrument yaitu Kuesioner sejumlah 90 orang dan Alat tulis yaitu pulpen dan buku.

D. Populasi dan Sampel Penelitian

Populasi yang dikumpulkan yakni para pengunjung Pasar Mas Ubud. Menurut data dari pengelola Pasar Mas, Ubud hingga bulan Oktober 2022 rata-rata pengunjung Pasar Mas perhari adalah kurang lebih 900 orang. Besar sampel pada penelitian ini adalah 90 orang dan teknik dalam mengambil sampel dijalankan melalui penggunaan simple random sampling. Teknik ini berupa pemberlakuan sampling acak yang sederhana [17]–[19].

E. Analisis Data

Analisis data yakni upaya melakukan pengorganisasian serta pengurutan data dalam bentuk pola,

kategori, serta uraian dasar agar mudah dicari serta merumuskan hipotesis atas hasil data. Data didapatkan dari metode survey dalam bentuk data primer serta sekunder, selanjutnya dijalankan analisis data antara lain:

1. Analisis Karakteristik Pemilihan Moda

Hasil data yang diperoleh dari pengisian kuisioner diperlihatkan berupa gambar histogram atau pie chart. Histogram ini akan merefleksikan tipe pengunjung Pasar Mas, Ubud. kemudian akan diketahui perolehan persentase pada proporsi karakteristik-karakteristik dari proses pemilihan moda pengunjung Pasar Mas, Ubud [6], [7], [11], [15].

2. Analisis Regresi Linier Berganda

Analisa dengan pendekatan regresi linier berganda diterapkan guna mengidentifikasi bahwa ketersediaan kendaraan (X1), kepemilikan SIM (X2), pendapatan (X3), ketersediaan tempat parkir (X4), jarak perjalanan (X5), keamanan (X6) dan kenyamanan (X7) merupakan faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi pengunjung di Pasar Mas, Ubud.

Jadi rumusnya $Y = a + b_1 x_1 + b_2 x_2 + \dots + b_n x_n$. Dengan Y adalah variable terikat (prediksi nilai), X adalah variable – variable bebas, a adalah konstanta (intersept) dan badalah koefisien regresi pada masing-masing variable bebas [20]–[23].

Hasil Pembahasan

Pelaksanaan survei dalam pengumpulan data riset selama satu minggu pada 90 responden. Pengambilan data dari jawaban responden dilaksanakan secara random (acak) pada semua warga masyarakat yang dapat mengenali moda transportasi yang digunakan (kendaraan pribadi dan kendaraan umum). Peneliti melakukan penyebaran angket atau kuesioner di area yang menjadi titik pusat pada Pasar Mas Ubud.

A. Karakteristik Variabel Penelitian

Ditinjau dari distribusi responden, selanjutnya mengidentifikasi responden berdasarkan ciri-ciri dan kondisi pemilihan moda transportasi yaitu sebagai berikut.

1. Moda Transportasi

Pemilihan moda transportasi pada setiap responden dengan data selengkapny memberikan gambaran bahwasannya pengguna kendaraan pribadi lebih dominan sebanyak 64 orang (71,1%) dan kendaraan umum sebanyak 26 orang (28,9%).

2. Umur

Umur merupakan salah satu karakteristik pendukung, dimana semakin dewasa seseorang akan bijak dalam memilih moda transportasi. Dari hasil penelitian menyatakan bahwa umur responden paling dominan sebanyak 52 orang (57,8%) masih berusia ≤ 45 tahun dan usia > 45 tahun sebanyak 38 orang (42,2%).

3. Jenis Kelamin

Karakteristik responden berikutnya bisa diamati dari jenis kelamin, yang mana jenis kelamin juga dapat menentukan moda pemilihan transportasi. Pada penelitian ini bahwasannya jumlah responden perempuan lebih dominan yaitu 70 orang (77,8%) dan laki-laki ada 20 orang (22,2%).

4. Ketersediaan Kendaraan

Salah satu faktor pemilihan moda transportasi adalah ketersediaan kendaraan. Dalam penelitian ini menjelaskan bahwa lebih dominan responden memiliki kendaraan sebanyak 59 orang (65,6%) sedangkan tidak memiliki kendaraan sebanyak 31 orang (34,4%).

5. Kepemilikan SIM

Faktor berikut pemilihan moda transportasi adalah kepemilikan SIM, lebih dominan responden memiliki SIM sebanyak 54 orang (60%) sedangkan tidak memiliki SIM sebanyak 36 orang (40%).

6. Pendapatan

Faktor berikut pemilihan moda transportasi adalah pendapatan responden. Data memberikan gambaran bahwa lebih dominan responden memiliki pendapatan \geq UMR sebanyak 51 orang (56,7%) sedangkan $<$ UMR sebanyak 39 orang (43,3%).

7. Ketersediaan Parkir

Faktor pemilihan moda transportasi salah satunya adalah ketersediaan lahan parkir. Data memberikan gambaran bahwasannya lebih dominan responden menyatakan ada parkir sejumlah 48 orang (53,3%) dilain sisi responden yang menyebut tidak ada parkir sejumlah 42 orang (46,7%).

8. Jarak Perjalanan

Faktor berikut pemilihan moda transportasi adalah jarak perjalanan. Pada penelitian ini bahwasannya lebih dominan responden dengan jarak < 5 km sebanyak 48 orang (53,3%) sedangkan > 5 km sebanyak 42 orang (46,7%).

9. Keamanan

Faktor pemilihan moda transportasi adalah keamanan. Data memberikan gambaran bahwasannya lebih dominan responden merasa aman ada 49 orang (54,4%) sedangkan tidak merasa aman ada 41 orang (45,6%).

10. Kenyamanan

Faktor pemilihan moda transportasi adalah kenyamanan. Data ditunjukkan pada memberikan gambaran bahwa lebih dominan responden merasa nyaman ada 55 orang (61,1%) dilain sisi, responden yang tidak merasa nyaman ada 35 orang (38,9%).

B. Karakteristik Penggunaan Kendaraan Pribadi

1. Moda transportasi pribadi

Persepsi responden tentang moda transportasi pribadi seperti mobil, motor dan sepeda. Mayoritas responden menjawab setuju 36,7% dan sangat setuju 27,8%. Hal ini membuktikan bahwa mayoritas responden lebih suka menggunakan mobil pribadi. Hasil pernyataan responden ditunjukkan pada Tabel ini.

Tabel 1 Moda Transportasi Pribadi

No	Moda transportasi pribadi	Jumlah	Persentase
1	Tidak setuju	0	0
2	Kurang setuju	32	35,6
3	Setuju	33	36,7
4	Sangat setuju	25	27,8

2. Kepemilikan Kendaraan pribadi

Kepemilikan kendaraan pribadi lebih disukai oleh masyarakat dalam bepergian dan bahkan ke pasar. Mayoritas responden lebih setuju dalam kepemilikan kendaraan pribadi yaitu sebanyak 53,3% sedangkan ada 24,4% menjawab sangat setuju. Hasil jawaban responden disajikan pada Tabel 4.12

Tabel 2 Kepemilikan Kendaraan pribadi

No	Kepemilikan Kendaraan pribadi	Jumlah	Persentase
1	Tidak setuju	0	0
2	Kurang setuju	20	22,2
3	Setuju	48	53,3
4	Sangat setuju	22	24,4

3. Kepemilikan SIM

SIM merupakan sebuah dokumen yang harus dimiliki apabila mengendarai kendaraan pribadi maupun mengemudikan sebuah kendaraan. Karena merupakan syarat utama dalam melakukan perjalanan. Hasil menunjukkan responden banyak yang menyebut kurang setuju pada kepemilikan SIM yaitu ada 51,1% dan jawaban setuju dan sangat setuju totalnya ada 48,9% orang. Hasil diuraikan pada Tabel 3 di bawah ini.

Tabel 3 Kepemilikan SIM

No	Kepemilikan SIM	Jumlah (orang)	Persentase (%)
1	Tidak setuju	0	0
2	Kurang setuju	46	51,1
3	Setuju	37	41,1
4	Sangat setuju	7	7,8

4. Pendapatan

Pendapatan merupakan faktor pendukung orang untuk dapat melakukan kunjungan ke pasar. Tujuan kepasar adalah untuk membeli barang kebutuhan hidup. Hasil jawaban responden menunjukkan terdapat 1,1% menyatakan tidak setuju pada pengaruh pendapatan dengan moda transportasi yang digunakan ke pasar Mas Ubud. Tercatat ada 43,3% menyatakan kurang setuju, kategori setuju ada 47,8% sedangkan sebanyak 7,8% menyebut sangat setuju.

Tabel 4. Pendapatan

No	Pendapatan	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	Tidak setuju	1	1,1
2	Kurang setuju	39	43,3
3	Setuju	43	47,8
4	Sangat setuju	7	7,8

5. Ketersediaan Tempat parkir

Tempat parkir yang luas dan selalu tersedia pada sebuah pasar merupakan faktor pendukung orang untuk berkunjung di pasar dalam menggunakan kendaraan pribadi. Hasil menunjukan bahwa sebanyak 47,8% orang kurang setuju, pernyataan setuju disampaikan oleh 46,7% orang, sedangkan sangat setuju ada 5,6% bahwa ketersediaan parkir mempengaruhi seseorang dalam memilih moda transportasi pribadi saat ke Pasar Mas Ubud. Hasil jawaban responden diuraikan pada Tabel 5.

Tabel 5 Ketersediaan Tempat Parkir

No	Ketersediaan tempat parkir	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
1	Tidak setuju	0	0
2	Kurang setuju	43	47,8
3	Setuju	42	46,7
4	Sangat setuju	5	5,6

6. Jarak Perjalanan

Jarak juga merupakan faktor yang mempengaruhi orang untuk berkunjung ke pasar. Jarak perjalanan yang semakin jauh semakin menimbulkan kemalasan orang untuk ke pasar. Hasil menunjukkan bahwa sebanyak 1,1% tidak setuju, 46,7% kurang setuju, sebanyak 44,4% setujudan sangat setuju sebanyak 5,6% bahwa jarak perjalanan mempengaruhi seseorang dalam memilih moda transportasi pribadi sebagai moda transportasi ke Pasar Mas Ubud. Hasil jawaban responden diuraikan pada Tabel 6.

Tabel 6 Jarak Tempuh

No	Jarak Tempuh	Jumlah (Orang)	Persentase (%)
----	--------------	----------------	----------------

1	Tidak setuju	1	1,1
2	Kurang setuju	42	46,7
3	Setuju	40	44,4
4	Sangat setuju	7	7,8

7. Keamanan

Keamanan merupakan harapan setiap orang terutama dalam berkendara sehingga selamat sampai tujuan. Hasil menunjukkan bahwa sebanyak 1,1% menyebut tidak setuju, pernyataan kurang setuju disampaikan oleh 50% orang, dan ada 43,3% menyebut setuju, sedangkan sangatsetuju ada 5,6% orang bahwa keamanan mempengaruhi seseorang dalam pemilihan moda transportasi pribadi. Hasil jawaban responden diuraikan pada Tabel 7 di bawah ini.

Tabel 7 Keamanan

Keamanan	Jumlah	Persentase
Tidak setuju	1	1,1
Kurang setuju	45	50,0
Setuju	39	43,3
Sangat setuju	5	5,6

8. Kenyamanan

Kenyamanan merupakan perasaan nyaman yang dirasakan seseorang dalam melakukan perjalanan dalam berkendara. Hasil menunjukkan bahwa sebanyak 10% responden kurang setuju, responden menyebut setuju ada 66,7% serta ada 23,3% responden sangat setuju bahwasannya kenyamanan mempengaruhi seseorang dalam pemilihan moda transportasi pribadi. Hasil jawaban responden diuraikan pada Tabel 8 di bawah ini.

Tabel 8 Rasa Nyaman

Rasa Nyaman	Jumlah	Persentase
Tidak setuju	0	0
Kurang setuju	9	10,0
Setuju	60	66,7
Sangat setuju	21	23,3

C. Karakteristik Pengguna Transportasi Umum

1. Moda transportasi umum

Moda transportasi umum yang menggunakan kendaraan umum seperti bus transmetro ataupun ojek dan transportasi online. Persepsi responden tentang pemilihan moda transportasi umum dalam perjalanan menuju pasar Mas Ubud yaitu responden menjawab tidak setuju ada 2,2%, jawaban kurang setuju ada 36,7% orang, responden memilih setuju ada 53,3% dan sangat setuju ada 7,8% responden.

2. Kepemilikan Kendaraan pribadi

Kepemilikan kendaraan pribadi lebih disukai oleh masyarakat dalam bepergian dan bahkan ke pasar. Persepsi responden mengenai menggunakan kendaraan umum padahal memiliki kendaraan pribadi yaitu sebanyak 22,2% setuju, ada 53,3% responden menyebut kurang setuju sedangkan 24,4% menjawab tidak

- setuju.
3. **Kepemilikan SIM**
 SIM merupakan sebuah dokumen yang harus dimiliki apabila mengendarai kendaraan pribadi maupun mengemudikan sebuah kendaraan. Karena merupakan syarat utama dalam melakukan perjalanan. Hasil menunjukkan bahwa sebanyak 22,2% responden kurang setuju SIM sebagai pertimbangan dalam memilih moda transportasi umum, jawaban setuju dan sangat setuju secara berturut-turut disampaikan oleh responden sebanyak 66,7% dan 11,1%.
 4. **Pendapatan**
 Pendapatan merupakan sumber keuangan yang dipunyai oleh setiap individu dalam rangka pemenuhan kebutuhan hidup. Pendapatan merupakan faktor pendukung orang untuk dapat melakukan kunjungan ke pasar. Tujuan ke pasar adalah untuk membeli barang kebutuhan hidup. Hasil jawaban responden menunjukkan terdapat 1,1% menyatakan tidak setuju pada pendapatan. Kurang setuju sebanyak 17,8%, jawaban setuju ada 61,1% serta sangat setuju ada 20% responden bahwa pendapatan menjadi pertimbangan dalam memilih moda transportasi umum.
 5. **Ketersediaan tempat parkir**
 Tempat parkir yang luas dan selalu tersedia pada sebuah pasar merupakan faktor pendukung orang untuk berkunjung di pasar dalam menggunakan kendaraan pribadi. Hasil menunjukkan bahwa sebanyak 16,7% orang kurang setuju, ada 68,9% responden menyatakan setuju, dan ada 14,4% orang menyebut sangat setuju.
 6. **Jarak Perjalanan**
 Jarak juga merupakan faktor yang mempengaruhi orang untuk berkunjung ke pasar. Jarak perjalanan yang semakin jauh semakin menimbulkan kemalasan orang untuk ke pasar. Hasil menunjukkan bahwa sebanyak 32,2% kurang setuju, sebanyak 57,8% setuju, dan responden menjawab sangat setuju ada 10% jarak perjalanan sebagai pertimbangan dalam pemilihan moda transportasi umum.
 7. **Keamanan**
 Keamanan merupakan harapan setiap orang terutama dalam berkendara sehingga selamat sampai tujuan. Hasil menunjukkan bahwa sebanyak 30% menyatakan kurang setuju, ada 62,2% orang menyatakan setuju, sedangkan ada 7,8% orang menyebut sangat setuju bahwa keamanan menjadi pertimbangan dalam pemilihan moda transportasi umum.
 8. **Kenyamanan**
 Kenyamanan merupakan perasaan yang dirasakan seseorang dalam melakukan perjalanan dalam berkendara. Hasil menunjukkan bahwasannya ada 26,7% orang menyebut kurang setuju, ada 66,7% setuju, serta jawaban sangat setuju disampaikan oleh 6,7% orang bahwa kenyamanan menjadi pertimbangan dalam pemilihan moda transportasi.

Analisa dengan pendekatan regresi linier berganda diterapkan guna mengidentifikasi bahwa ketersediaan kendaraan (X1), kepemilikan SIM (X2), pendapatan (X3), ketersediaan tempat parkir (X4), jarak perjalanan (X5), keamanan (X6) dan kenyamanan (X7) merupakan faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi pengunjung di Pasar Mas, Ubud. Hasil pengukuran hipotesis penelitian menggunakan analisis regresi linier berganda yang ditunjukkan pada Tabel 9 berikut.

Tabel 9 Hasil Analisis Regresi Linier Berganda

Model	Coefficients ^a				
	Unstandardized Coefficient		Standardize Coefficient	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	,190	,213		,891	,375
Ketersediaan_Kendaraan (X1)	,343	,114	,359	3,009	,003
Kepemilikan_SIM (X2)	,282	,081	,305	3,492	,001
Pendapatan (X3)	,286	,082	,313	3,480	,001
Ketersediaan_Parkir (X4)	-,054	,110	-,059	-,490	,625
Jarak_Perjalanan (X5)	,154	,079	,170	1,958	,054
Keamanan (X6)	,039	,078	,043	,497	,620
Kenyamanan (X7)	-,100	,082	-,107	-1,21	,228

a. Dependent Variable: Moda_Trans

Berdasarkan Tabel 9 akan dijelaskan urutan faktor dari yang paling tinggi atau dominan yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi pengunjung di Pasar Mas, Ubud.

1. Ketersediaan kendaraan (X1)

Kepemilikan kendaraan pribadi dapat menjadi bagian dari aspek pemilihan moda transportasi bagi yang punya kendaraan pribadi. Hasil pengujian menggunakan analisis SPSS didapatkan nilai t hitung yaitu 3,009 serta t tabel nilainya 1,98932 dimana $t \text{ tabel} < t \text{ hitung}$, dengan nilai signifikansi yaitu $0,003 < 0,05$ (signifikan). Hal ini mencerminkan hipotesis H_0 ditolak serta Hipotesis H_a diterima yaitu secara parsial ada pengaruh yang signifikan kepemilikan kendaraan pribadi dalam pemilihan moda transportasi bagi yang punya kendaraan pribadi ke Pasar Mas Ubud.

2. Kepemilikan SIM (X2)

Kepemilikan SIM merupakan faktor paling dominan yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi pengunjung di Pasar Mas, Ubud. Dari pengujian SPSS menghasilkan nilai t hitung yaitu 3,494 sedangkan t tabel bernilai 1,98932 dimana $t \text{ tabel} < t \text{ hitung}$, dengan nilai signifikansi $0,001 < 0,05$ (signifikan). Oleh karena itu hipotesis H_0 ditolak dan H_a diterima yaitu ada pengaruh yang signifikan secara parsial antara kepemilikan SIM dalam memilih moda transportasi untuk berkunjung ke Pasar Mas Ubud.

3. Pendapatan (X3)

Pendapatan merupakan faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi pengunjung di Pasar Mas, Ubud. Hasil analisis memperoleh nilai t hitung senilai 3,486 sedangkan t tabel bernilai 1,98932 dimana $t \text{ tabel} < t \text{ hitung}$ dengan nilai signifikansinya $0,001 < 0,05$ (signifikan). Hasil analisis ini mencerminkan hipotesis H_0 ditolak dan H_a diterima yaitu secara parsial ada pengaruh signifikan pendapatan dalam memilih moda transportasi umum atau pribadi menuju Pasar Mas Ubud.

Berdasarkan Data diatas, maka karakteristik responden pada riset ini meliputi jenis kelamin, umur, serta kepemilikan SIM. Usia pengguna moda transportasi pengunjung di pasar Mas ubud adalah usia ≤ 45 tahun sebanyak 57,8% sedangkan usia > 45 tahun adalah 42,2%. Jenis kelamin pengguna moda transportasi pengunjung di pasar Mas Ubud perempuan ada 77,8% sedangkan laki-laki ada 22,2% orang. Berdasarkan UMR, pengunjung dengan pendapatan $< \text{UMR}$ sebanyak 43,3% sedangkan pengunjung dengan $\text{UMR} \geq \text{UMR}$ adalah 56,7 %.

Berlandaskan hasil analisis menggunakan regresi linier berganda bisa dijelaskan jika faktor- faktor yang dominan mempengaruhi pengunjung dalam memilih moda transportasi di Pasar Mas Ubud yaitu adanya kepemilikan SIM dibuktikan dari nilai signifikansi $0,001 < 0,05$, ketersediaan kendaraan yang nilai signifikansinya $0,003 < 0,05$, serta pendapatan yang mana nilai signifikansi $0,001 < 0,05$ dengan demikian berpengaruh secara signifikan dalam pemilihan moda transportasi. Sedangkan untuk faktor jarak perjalanan, kenyamanan, keamanan dan ketersediaan tempat parkir bukan merupakan faktor utama yang mempengaruhi pengaruh pemilihan modal transportasi pengunjung dalam mengunjungi pasar Mas Ubud.

Temuan riset di atas sesuai dengan hasil penelitian menurut Riani, dkk pada tahun 2018 yang membuktikan bahwa ada pengaruh antara kepemilikan sepeda motor keluarga terhadap pemilihan sepeda motor serta mobil dalam pemilihan angkutan pribadi ditunjukkan dari ($B = 0,733$).

Simpulan

Karakteristik terdiri dari usia pengguna moda transportasi pengunjung di pasar Mas ubud adalah usia ≤ 45 tahun sebanyak 57,8% sedangkan usia > 45 tahun adalah 42,2%. Jenis kelamin pengguna moda transportasi pengunjung di pasar Mas Ubud perempuan ada 77,8% sedangkan laki-laki ada 22,2% orang. Berdasarkan UMR, pengunjung dengan pendapatan $< \text{UMR}$ sebanyak 43,3% sedangkan pengunjung dengan $\text{UMR} \geq \text{UMR}$ adalah 56,7 %. Beberapa faktor yang paling dominan dalam menentukan pengunjung terkait pemilihan moda transportasi di Pasar Mas Ubud antara lain kepemilikan SIM nilai sig. $0,001 < 0,05$, ketersediaan kendaraan nilai sig. $0,003 < 0,05$, dan pendapatan dengan nilai sig. $0,001 < 0,05$. Ketiga faktor tersebut memiliki nilai signifikansi $< 0,05$ sehingga H_0 di tolak dan H_a di terima.

Daftar Pustaka

- [1] A. Abdulrazik, "Multi-Product Productions from Malaysian Oil Palm Empty Fruit Bunch (EFB): Selection for Optimal Process and Transportation Mode," *Resources*, vol. 11, no. 7, 2022, doi: 10.3390/resources11070067.
- [2] E. Engebretsen, "Transportation mode selection in inventory models: A literature review,"

- European Journal of Operational Research*, vol. 279, no. 1. pp. 1–25, 2019. doi: 10.1016/j.ejor.2018.11.067.
- [3] V. Fulzele, “A model for the selection of transportation modes in the context of sustainable freight transportation,” *Ind. Manag. Data Syst.*, vol. 119, no. 8, pp. 1764–1784, 2019, doi: 10.1108/IMDS-03-2019-0169.
- [4] A. Haial, “Reviewing the use of multi-criteria group decision making methods for transportation problems: Case of transport mode selection problem,” *Proceedings of the International Conference on Industrial Engineering and Operations Management*. pp. 1275–1285, 2019. [Online]. Available: https://api.elsevier.com/content/abstract/scopus_id/85079500226
- [5] A. R. Kadir, “Mode selection in transportation system: Implications of quality function deployment,” *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, vol. 473, no. 1. 2020. doi: 10.1088/1755-1315/473/1/012118.
- [6] Q. Sun, “Mode selection of tractor-and-semitrailer swap transport for ro-ro shipping under land-sea combined transportation,” *Marit. Policy Manag.*, vol. 46, no. 8, pp. 995–1010, 2019, doi: 10.1080/03088839.2019.1675194.
- [7] L. H. Liu, “Mode selection model based on dominant transportation distance curve,” *Adv. Transp. Stud.*, vol. 2021, pp. 45–54, 2021, doi: 10.53136/97912599415415.
- [8] H. A. Ramadhan, “Determinants of Economic Value Addition of Industrial Tuna Fish Processors in the Sea Food Processing Sub-Chain in Malaysia,” *J. Econ. Bus. Ind.*, vol. 1, no. 1, pp. 43–49, 2023.
- [9] G. Filhaq, S. Aprianto, and H. Alfianto, “Design of Smart Locker Door Using Quality Function Deployment Based on ATMega 2560 Microcontroller,” *J. Ris. Ilmu Tek.*, vol. 1, no. 1, pp. 25–35, 2023.
- [10] Q. Q. Wu, “Analysis of Transportation Mode Selection Based on Travel Surplus Theory,” *Jiaotong Yunshu Xitong Gongcheng Yu Xinxi/Journal Transp. Syst. Eng. Inf. Technol.*, vol. 21, no. 1, pp. 2–7, 2021, doi: 10.16097/j.cnki.1009-6744.2021.01.001.
- [11] D. Salas-Rodríguez, “Agent-Based Modeling for Evaluation of Transportation Mode Selection in the State of Guanajuato, Mexico,” *Comput. y Sist.*, vol. 26, no. 4, pp. 1689–1701, 2022, doi: 10.13053/CyS-26-4-3989.
- [12] A. Mishra, “An optimization model for the downstream supply chain network, considering consolidated warehouses and the selection of transportation mode,” *Int. J. Product. Perform. Manag.*, 2023, doi: 10.1108/IJPPM-05-2022-0231.
- [13] T. M. Sari and W. Dini, “Risk Assessment and Mitigation Strategy in The Halal Broiler Supply Chain,” *J. Ris. Ilmu Tek.*, vol. 1, no. 1, pp. 13–24, 2023.
- [14] I. N. Permadi and D. B. Nisa, “A Model Experiment Design Using the Taguchi Method: A Case Study Of Making Concrete Roof,” *J. Ris. Ilmu Tek.*, vol. 1, no. 1, pp. 36–44, 2023.
- [15] B. B. Orazbayev, “Multi-criteria selection of operating modes of main pipeline units during oil transportation with fuzzy information,” *Bull. Tomsk Polytech. Univ. Geo Assets Eng.*, vol. 331, no. 12, pp. 105–116, 2021, doi: 10.18799/24131830/2020/12/2944.
- [16] Y. Liu, “Intelligent Selection Method of Sustainable Transportation Mode based on Advanced Big Data Analysis using the concept of biotechnology,” *J. Commer. Biotechnol.*, vol. 26, no. 3, pp. 72–80, 2021, doi: 10.5912/jcb1072.
- [17] D. P. Sari, “Business Feasibility Analysis of Sumedang Tofu MSMEs with Value Engineering Approach,” *J. Econ. Bus. Ind.*, vol. 1, no. 1, pp. 20–31, 2023.
- [18] G. A. Sihotang and F. A. Damiyati, “Minimizing Fresh Fruit Bunches Inventory Costs Using Continuous Review System and Blanked Order System Methods,” *J. Econ. Bus. Ind.*, vol. 1, no. 1, pp. 32–42, 2023.
- [19] F. Pohan, I. Saputra, and R. Tua, “Scheduling Preventive Maintenance to Determine Maintenance Actions on Screw Press Machine,” *J. Ris. Ilmu Tek.*, vol. 1, no. 1, pp. 1–12, 2023.
- [20] R. D. Cahyani, “Design model for transportation mode selection of imported goods according cargo type at construction company,” *Proceedings of the International Conference on Industrial Engineering and Operations Management*. pp. 1792–1803, 2021. [Online]. Available: https://api.elsevier.com/content/abstract/scopus_id/85114215817
- [21] F. Yu, “Analysis of Passenger Transportation Structure Optimization Based on Travel Mode Selection,” *CICTP 2020: Transportation Evolution Impacting Future Mobility - Selected Papers from the 20th COTA International Conference of Transportation Professionals*. pp. 4437–4448,

2020. [Online]. Available: https://api.elsevier.com/content/abstract/scopus_id/85098243324
- [22] Y. Ye, "Research on transportation mode selection based on machine learning," *CICTP 2019: Transportation in China - Connecting the World - Proceedings of the 19th COTA International Conference of Transportation Professionals*. pp. 1788–1798, 2019. doi: 10.1061/9780784482292.156.
- [23] M. Etemad, "On feature selection and evaluation of transportation mode prediction strategies," *CEUR Workshop Proceedings*, vol. 2322. 2019. [Online]. Available: https://api.elsevier.com/content/abstract/scopus_id/85062666889