



ANALISIS PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI MINIBUS DENGAN TRAVEL (RUTE: KOTA PADANG – KOTA BUKITTINGGI)

Muhammad Arief Maqbullah¹, Rizky Indra Utama², Oktaviani³, Agri Americo Agamuddin⁴

^{1,2,3,4} Departemen Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Negeri Padang, Padang, ariefmuhammad216@gmail.com

*Muhammad Arief Maqbullah

Abstrak

Beragam pilihan moda transportasi tersedia pada rute Kota Padang - Bukittinggi, antara lain minibus dan travel. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis karakteristik pengguna serta mengidentifikasi faktor-faktor utama yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi antara minibus dan travel pada rute tersebut. Metode yang digunakan adalah kuantitatif deskriptif dengan teknik survei menggunakan instrumen kuesioner yang telah divalidasi oleh ahli kemudian dibagikan kepada 100 responden pengguna jasa minibus dan travel. Data dianalisis menggunakan statistik deskriptif dan inferensial melalui bantuan perangkat lunak SPSS, meliputi uji validitas, reliabilitas, uji asumsi klasik, serta regresi linear berganda. Berdasarkan hasil penelitian, pemilihan moda transportasi didominasi oleh Perempuan sebesar 80% pada minibus dan 78% pada travel, usia produktif yaitu usia 21 – 30 tahun sebesar 38% pada minibus dan 30% pada travel dan mahasiswa sebesar 62% pada minibus dan 28% pada travel. Responden dengan pendapatan menengah ke bawah yaitu sebesar < Rp 1.000.000 lebih banyak memilih minibus sebesar 58%, sedangkan pegawai, PNS, dan kelompok ekonomi menengah ke atas lebih sering memilih travel dibandingkan minibus. Pada moda minibus, faktor keamanan dan biaya terbukti berpengaruh signifikan terhadap keputusan dan kepuasan pengguna dengan nilai t hitung sebesar 2.036 dan 2.473, sedangkan pada moda travel faktor biaya dan kenyamanan menjadi faktor yang berpengaruh signifikan dengan nilai t hitung sebesar 4.176 dan 3.360. Faktor kecepatan tidak berpengaruh signifikan pada kedua moda.

Kata Kunci: Moda, Transportasi, Minibus, Travel

Pernyataan Pendanaan

“Penelitian ini tidak menerima hibah khusus dari lembaga pendanaan mana pun di sektor publik, komersial, atau nirlaba.”



Ucapan Terima Kasih

Puji syukur penulis ucapkan kepada Allah subhanahu wa ta'ala yang telah melimpahkan rahmat, karunia dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat membuat artikel ilmiah ini. Pada kesempatan ini penulis menyampaikan rasa terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah membantu dalam menyelesaikan artikel ilmiah ini:

1. Bapak Rizky Indra Utama, S.T., M.T., M.Pd.T. selaku dosen pembimbing Tugas Akhir yang telah memberikan waktu untuk bimbingan, arahan, petunjuk, serta masukan dalam penyelesaian Tugas Akhir ini.
2. Ibu Ir. Oktaviani, S.T., M.T. selaku dosen penguji yang telah memberikan masukan dan arahan dalam penulisan Tugas Akhir ini.
3. Bapak Agri Americo Agamuddin, S.Pd., M.Pd.T. selaku dosen penguji yang telah memberikan masukan dan arahan dalam penulisan Tugas Akhir ini.
4. Ucapan Ucapan terima kasih yang tak ternilai penulis sampaikan kepada ibu dan ayah tercinta, selaku orang tua yang telah memberikan banyak pengorbanan, doa, semangat, serta dukungan tanpa henti sehingga penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir ini.

Etika Publikasi

Penelitian ini melibatkan subjek manusia dan tempat Minibus Ayah dan ERTE Travel sebagai objek penelitian dan semua pihak yang bersangkutan telah memberikan izin kepada peneliti untuk melakukan penelitian.

Penyataan AI

"Artikel ini merupakan karya asli Penulis *tanpa menggunakan alat AI untuk menulis* kalimat dan/atau membuat/mengedit tabel dan gambar dalam naskah ini".

1. Pendahuluan

Angkutan umum memiliki peranan penting dalam ekonomi karena berhubungan dengan pendistribusian barang, dan layanan. Selain itu, angkutan umum juga menjadi sarana bagi masyarakat untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lainnya. Berbagai jenis transportasi umum tersedia dengan karakteristik dan tingkat layanan yang berbeda-beda, namun idealnya, layanan tersebut harus mengutamakan kenyamanan dan keamanan agar dapat bersaing dengan kendaraan pribadi (Laloma et al., 2018).

Sebagai pusat pemerintahan provinsi Sumatera Barat, Kota Padang memiliki beragam pilihan transportasi. Salah satu yang paling umum adalah Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP), yang terdiri dari bus ekonomi serta layanan travel resmi maupun tidak resmi. Bus ekonomi berukuran kecil dengan kapasitas sekitar 19 penumpang mendominasi transportasi AKDP di Padang. Dari berbagai rute yang



tersedia, rute Padang – Bukittinggi menjadi yang paling ramai, mengingat Bukittinggi adalah destinasi wisata populer di Sumatera Barat (Yermadona, 2017).

Beberapa Perusahaan yang mengoperasikan bus ekonomi AKDP di rute ini antara lain Tranex dan ANS. Selain itu, bus yang melayani rute Padang – Payakumbuh, seperti Ayah, Sinamar, dan Tintin juga bisa menjadi alternatif karena melewati Bukittinggi. Untuk bus ekonomi, tarif yang dikenakan adalah Rp20.000 per penumpang dengan sistem tarif tetap. Sementara itu, jika memilih menggunakan travel, penumpang harus membayar tarif yang lebih tinggi (Yermadona, 2017).

Transportasi umum seperti minibus dan travel belum memiliki jadwal keberangkatan dan kedatangan yang pasti. Waktu tempuh perjalanan sering kali bergantung pada seberapa banyak kursi dalam kendaraan yang telah terisi. Jika seluruh kursi sudah penuh, kendaraan biasanya segera berangkat dan waktu tempuh menjadi lebih singkat. Namun, jika kursi baru terisi sebagian, seperti setengah atau tiga per empat, pengemudi cenderung menunggu hingga penuh, yang menyebabkan keberangkatan tertunda dan perjalanan menjadi lebih lama. Ketidakpastian ini membuat penumpang merasa tidak nyaman, terutama jika perjalanan memakan waktu lebih lama dari perkiraan. Selain itu, kondisi armada yang kurang layak, perilaku pengemudi yang tidak mengutamakan keselamatan, dan praktik percaloan penumpang turut menambah ketidaknyamanan selama perjalanan (Mutmainnah, 2020).

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis karakteristik pengguna perjalanan yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi antara minibus dan travel rute Padang – Bukittinggi dan mengidentifikasi faktor-faktor yang berpengaruh terhadap keputusan masyarakat dalam memilih moda transportasi.

2. Metode dan Bahan

Penelitian ini adalah penelitian deskriptif kuantitatif, yang mana terdiri dari dua aspek utama yaitu kuantitatif sebagai metode penelitian dan deskriptif kuantitatif sebagai teknik analisis data. Penelitian menggunakan pendekatan kuantitatif untuk mengumpulkan data, lalu menganalisisnya secara deskriptif. Penelitian dilakukan selama enam hari pada bulan Juli tahun 2025. Adapun langkah-langkah yang harus dilakukan dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Pengumpulan data. Data primer didapat langsung dari lokasi penelitian yaitu dengan instrumen kuesioner dan data sekunder diperoleh dari berbagai referensi dan literatur yang berkaitan dengan topik penelitian.
2. Teknik pengambilan sampel menggunakan *purposive sampling* yaitu teknik penentuan sampel dengan pertimbangan atau kriteria tertentu yang disesuaikan dengan tujuan penelitian (Sugiyono, 2011). Kriteria respondennya adalah warga atau pengunjung di Kota Padang, pernah menggunakan moda minibus atau travel pada rute Padang – Bukittinggi dan bersedia mengisi kuesioner secara sukarela.



3. Variabel penelitian. Ada dua variabel pada penelitian ini yaitu variabel bebas (x) adalah keamanan (x1), biaya (x2), kenyamanan (x3), kecepatan atau waktu tempuh (x4) dan variabel terikat (y) nya adalah kepuasan dan niat menggunakan kembali pada moda minibus dan travel.

4. Analisis data, beberapa tahapannya sebagai berikut:

1) Perhitungan sampel, menggunakan rumus slovin dengan persamaan:

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2} \quad (1)$$

Dimana:

n = Jumlah sampel

N = Jumlah populasi

e = Batas toleransi kesalahan

2) Penyebaran kuesioner, dilakukan di tempat tunggu minibus dan travel

3) Analisis statistik deskriptif, sebanyak 100 kuesioner akan dibagikan kepada pengguna minibus dan travel yang mana 50 kepada pengguna minibus dan 50 kepada pengguna travel untuk karakteristik data seperti nilai rata-rata, standar deviasi.

4) Uji validitas, bertujuan untuk menilai apakah butir-butir pernyataan dalam kuesioner benar-benar mencerminkan indikator dari variabel (Sugiyono, 2011). Kriteria validitas adalah jika r hitung $>$ r tabel pada taraf signifikan $\alpha = 0,05 =$ item valid dan jika Sig. (2-tailed) $<$ $0,05 =$ item valid. Langkah-langkah uji validitas di SPSS:

Analyze, correlate, bivariate, pindahkan data, ok

5) Uji reliabilitas, digunakan untuk mengetahui apakah kumpulan item dalam satu variabel saling mendukung satu sama lain dalam mengukur secara stabil (Ghozali, 2021). Langkah-langkah uji reliabilitas di SPSS:

Analyze, scale, reliabilitas, pindahkan data semuanya, centang scale if item deleted, ok

6) Uji asumsi klasik, terbagi tiga yaitu:

a. Uji normalitas, bertujuan untuk mengecek apakah data residual dari model regresi berdistribusi normal. Jika nilai signifikansi uji ini lebih besar dari $0,05$, maka data residual dianggap berdistribusi normal dan begitupun sebaliknya (Ghozali, 2021). Langkah-langkahnya di SPSS:

Analyze, regression, linear, klik save, centang unstandardized, klik continue, klik ok

b. Uji heterokedastisitas, menguji apakah varians residual konstan di seluruh tingkat variabel independent. Jika nilai signifikansi $>$ $0,05$, maka tidak terjadi masalah heterokedastisitas dan begitupun sebaliknya (Ghozali, 2021). Langkah pengujian di SPSS:

a) *Analyze, regression, linear*

b) Klik *save* kemudian centang *unstandardized* kemudian klik *continue* dan klik *ok*

c) Abaikan analisis data yang muncul, kembali ke data *view* kemudian akan muncul tabel *Res_1*

d) Klik *transform, compute variable* Perhatian data *view* maka akan muncul tab *Abs_Res*

e) Pilih *regression, linear*

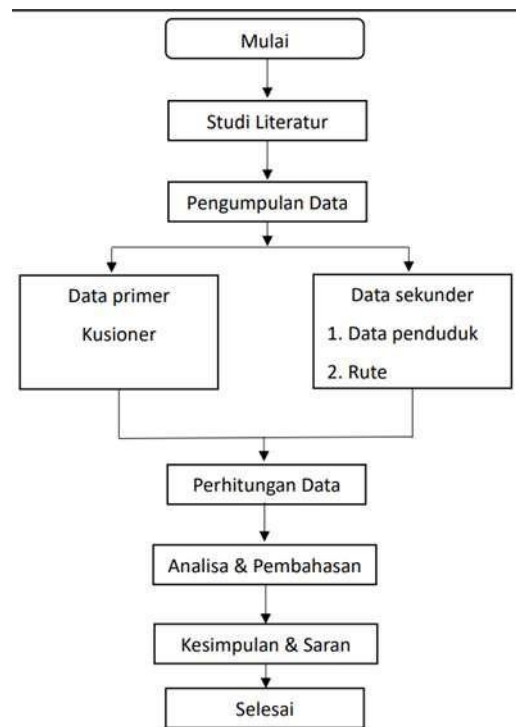


- f) Input variabel Abs_res ke kotak *dependent* kemudian semua variabel bebas ke kotak *independent* lalu klik ok
- c. Uji multikolinearitas, digunakan untuk mendeteksi adanya korelasi yang tinggi antar variabel bebas. Jika nilai VIF kurang dari 10 dan tolerance lebih besar dari 0,10, maka tidak terjadi multikolinearitas yang bermasalah. Sebaliknya, jika terjadi multikolinearitas, variabel yang sangat berkorelasi harus dikaji ulang atau dihilangkan (Ghozali, 2021). Langkah pengujiannya di SPSS:
Analyze, regression, linear, klik statistic, centang collinearity diagnostics, continue, ok
- 7) Uji hipotesis, terbagi empat yaitu:
- a. Koefisien determinasi, digunakan untuk mengukur kekuatan model yaitu seberapa kuat model atau variabel bebas (X) menjelaskan variabel terikat (Y). Langkah-langkah pengujiannya di SPSS yaitu *analyze* kemudian *regression* pilih linear pindahkan variabel terikat ke kolom dependen dan pindahkan variabel bebas ke kolom independent, sama langkahnya pada semua uji hipotesis di penelitian ini.
- b. Regresi linear berganda, digunakan untuk mengetahui pengaruh dua atau lebih variabel bebas (X) terhadap variabel terikat (Y), dengan menggunakan persamaan:
$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + b_4X_4 + e \quad (2)$$

Dimana:
Y = Variabel terikat
 $X_1X_2X_3X_4$ = Variabel bebas
 $b_1b_2b_3b_4$ = Konstanta a
e = *Error residual*
- c. Uji F (Simultan), digunakan untuk menguji apakah semua variabel bebas secara bersama-sama memiliki pengaruh signifikan terhadap variabel terikat. Dasar pengambilan keputusan jika $\text{sig} < 0,05$ atau $f \text{ hitung} > f \text{ tabel}$ maka terdapat pengaruh variabel X secara simultan terhadap variabel Y dan jika $\text{sig} > 0,05$ atau $f \text{ hitung} < f \text{ tabel}$ maka tidak terdapat pengaruh variabel X secara simultan terhadap variabel Y (Ghozali, 2021).
- d. Uji t (partial), digunakan untuk mengetahui apakah masing-masing variabel bebas (X) berpengaruh secara signifikan terhadap variabel terikat (Y) secara parsial. Dasar pengambilan keputusan bila $t \text{ hitung} > t \text{ tabel}$ dengan nilai $\text{sig} \leq 0,05$, hal tersebut menjelaskan terdapat pengaruh signifikan dari variabel bebas tersebut terhadap variabel terikat dan bila $t \text{ hitung} < t \text{ tabel}$ dengan nilai $\text{sig} \geq 0,05$, Hal tersebut menjelaskan tidak terdapat pengaruh signifikan dari variabel bebas tersebut terhadap variabel terikat (Ghozali, 2021).



Secara garis besar, penelitian ini dapat dilihat pada Gambar 1.



Gambar 1. Diagram Alir Penelitian

3. Hasil dan Pembahasan

1. Karakteristik Responden

Karakteristik responden dianalisis berdasarkan lima kategori yaitu jenis kelamin, usia, pekerjaan, pendidikan terakhir, dan pendapatan per bulan. Karakteristik responden digunakan untuk memberikan gambaran lebih rinci mengenai profil pengguna moda transportasi minibus dan travel.

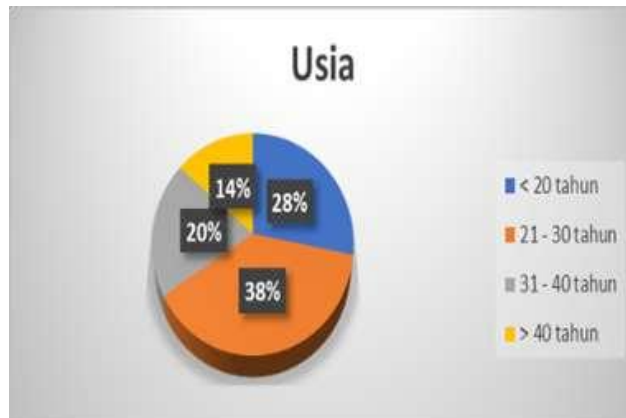
- a. Jenis Kelamin, responden penelitian didominasi oleh perempuan, baik pada pengguna minibus (80 %) maupun travel (78 %). laki-laki hanya berjumlah sekitar 20 – 22 %. Hal ini mengindikasikan bahwa perempuan lebih banyak memanfaatkan transportasi umum dibandingkan laki-laki pada rute ini. Data ini dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1. Jenis Kelamin Penumpang Minibus dan Travel

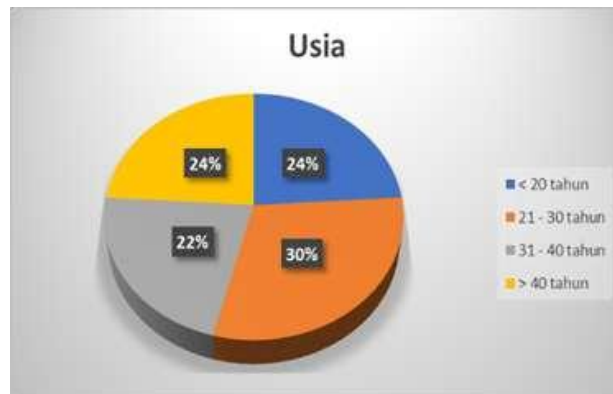
Jenis Kelamin	Moda	Jumlah
Laki-laki	Minibus	10 orang
Perempuan	Minibus	40 orang
Laki-laki	Travel	11 orang
Perempuan	Travel	39 orang



- b. Usia, mayoritas responden pengguna minibus berada pada rentang usia 21 – 30 tahun sebesar 38%, disusul kelompok usia < 20 tahun sebesar 28%, usia 31 – 40 tahun sebesar 20%, dan usia > 40 tahun sebesar 14%. Pada pengguna travel, dominasi juga terdapat pada kelompok usia 21 – 30 tahun sebesar 30%, diikuti usia > 40 tahun 24% dan 31 – 40 tahun 22%. Dengan demikian, baik minibus maupun travel paling banyak digunakan oleh kelompok usia produktif. Data ini dapat dilihat pada Gambar 2 dan Gambar 3.



Gambar 2. Usia Penumpang Minibus



Gambar 3. Usia Penumpang Travel

- c. Pekerjaan, responden pengguna minibus sebagian besar adalah mahasiswa (62%), sedangkan responden lainnya bekerja sebagai wirausaha (6%), pegawai swasta (2%), dan kategori lainnya (30%). Pada travel, distribusinya lebih berimbang yakni mahasiswa (28%), pegawai swasta (20%), PNS (18%), wirausaha (8%), dan lainnya (26%). Hal ini dapat dilihat pada Gambar 4 dan Gambar 5.

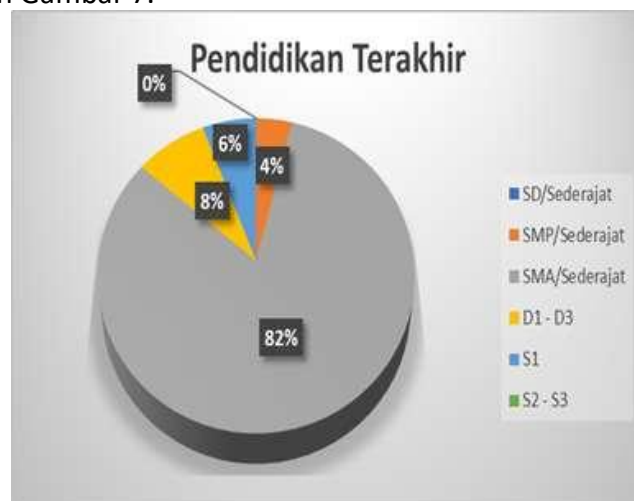


Gambar 4. Pekerjaan Penumpang Minibus



Gambar 5. Pekerjaan Penumpang Travel

- d. Pendidikan Terakhir, mayoritas pengguna minibus berpendidikan SMA/Sederajat (82%), sementara pada travel lebih bervariasi yaitu SMA (44%), S1 (36%), S2 – S3 (14%), dan D1 – D3 (4%). Perbedaan ini menunjukkan bahwa minibus banyak digunakan oleh pelajar. Data ini dapat dilihat pada Gambar 6 dan Gambar 7.



Gambar 6. Pendidikan Terakhir Penumpang Minibus



Gambar 7. Pendidikan Terakhir Penumpang Travel

- e. Pendapatan per Bulan, sebagian besar responden minibus berpendapatan < Rp 1.000.000 (58%), sedangkan responden travel relatif banyak yang memiliki penghasilan > Rp 5.000.000 (26%). Distribusi ini memperlihatkan bahwa pengguna minibus umumnya berasal dari kalangan ekonomi menengah ke bawah, sedangkan travel digunakan oleh kelompok menengah keatas. Data ini dapat dilihat pada Gambar 8 dan Gambar 9.



Gambar 8. Pendapatan per Bulan Penumpang Minibus



Gambar 9. Pendapatan per Bulan Penumpang Travel



2. Variabel Penelitian

Rata-rata skor variabel menunjukkan bahwa travel unggul di semua aspek dibandingkan minibus. Keamanan travel (4,01) lebih tinggi daripada minibus (3,52), kenyamanan travel (4,157) juga lebih tinggi daripada minibus (3,48), begitu pula kecepatan 4,087 buat travel dan minibus 3,697 dan kepuasan niat lebih tinggi travel 4,215 dan 3,84. Satu-satunya variabel yang sama adalah biaya yaitu 4,103 pada kedua moda. Dengan demikian, secara deskriptif travel memberikan pengalaman yang lebih positif dan konsisten (ditunjukkan dengan standar deviasi lebih kecil). Hal ini memperkuat alasan mengapa pengguna dengan pendapatan lebih tinggi dan pendidikan lebih tinggi cenderung memilih travel dibandingkan minibus. Hal ini dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2. Variabel Minibus dan Travel

Variabel	Minibus (Mean)	Minibus (SD)	Travel (Mean)	Travel (SD)
X1 Keamanan	3,52	1,037	4,01	0,698
X2 Biaya	4,103	0,808	4,103	0,657
X3 Kenyamanan	3,48	1,040	4,157	0,681
X4 Kecepatan	3,697	1,021	4,087	0,670
Y Kepuasan dan Niat Menggunakan Kembali	3,84	1,010	4,215	0,683

4. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan didapatkan beberapa kesimpulan, sebagai berikut:

1. Karakteristik pengguna perjalanan yang mempengaruhi pemilihan moda antara minibus dan travel pada rute Padang – Bukittinggi didominasi oleh Perempuan sebesar 80% pada minibus, 78% pada travel dan kelompok usia produktif (21 – 30 tahun) sebesar 38% pada minibus dan 30% pada travel. Mahasiswa dan masyarakat ekonomi menengah ke bawah yaitu pendapatan < Rp 1.000.000 cenderung memilih minibus yaitu sebesar 58%, sementara pegawai, PNS, dan masyarakat ekonomi menengah ke atas lebih yaitu pendapatan > Rp 5.000.000 memilih travel yaitu sebesar 26%. Faktor pendidikan dan pendapatan berperan dalam menentukan preferensi moda transportasi, dimana responden dengan



pendidikan dan pendapatan lebih tinggi cenderung memilih travel karena kenyamanan dan kualitas layanan yang lebih baik.

2. Faktor-faktor yang berpengaruh terhadap keputusan masyarakat dalam memilih moda transportasi pada rute Padang – Bukittinggi berupa biaya yaitu dengan nilai t hitung 4.089 dan kenyamanan yaitu dengan nilai t hitung 4.200 yang terbukti memberikan pengaruh paling signifikan terhadap kepuasan pengguna dan niat menggunakan kembali layanan. Pada moda minibus, faktor keamanan dan biaya merupakan faktor paling dominan mempengaruhi kepuasan pengguna dan niat kembali menggunakan layanan yaitu dengan nilai t hitung sebesar 2.036 dan 2.473, sedangkan pada travel, biaya dan kenyamanan menjadi faktor utama dalam mempengaruhi kepuasan pengguna dan niat menggunakan kembali layanan dengan nilai t hitung sebesar 4.176 dan 3.360. Dengan demikian, biaya dan kenyamanan adalah faktor utama penentu pilihan dalam mempengaruhi kepuasan pengguna dan niat menggunakan kembali layanan moda transportasi di rute Padang–Bukittinggi, sementara karakteristik pengguna juga turut mempengaruhi keputusan pemilihan moda transportasi.

Referensi

- Ghozali, imam. (2021). Aplikasi analisis multivariate dengan SPSS. In *Semarang: Badan Penerbit UNDIP* (Vol. 40).
- Laloma, A., Rompis, S. Y. R., & Jefferson, L. (2018). Pengaruh Angkutan Online terhadap Pemilihan Moda Transportasi Publik di Kota Manado (Studi Kasus : Trayek Malalayang - Pusat Kota). *Jurnal Sipil Statik*, 6(8), 541–552.
- Mutmainnah, S. (2020). Pemilihan Moda Transportasi Kereta Api Menuju Pelabuhan Bakauheni. *JICE (Journal of Infrastructural in Civil Engineering)*, 1(01), 33. <https://doi.org/10.33365/jice.v1i01.854>
- Sugiyono. (2011). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*.
- Yermadona, H. (2017). ... Tarif Bus Ekonomi Angkutan Kota Dalam Provinsi (Akdp) Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan (Bok) Trayek Padang–Bukittinggi. *Menara Ilmu*, 11(75). <https://jurnal.umsb.ac.id/index.php/menarailmu/article/view/146%0Ahttps://jurnal.umsb.ac.id/index.php/menarailmu/article/download/146/1442>