



---

## Analisis Pemilihan Moda Transportasi Bus Akap dan Travel Rute Wonosobo-Jakarta

*Analysis Of The Selection Of Intercity And Interprovincial (Akap) Bus Transportation Modes And  
Travel For The Wonosobo-Jakarta Route*

<sup>1)</sup> **Fatih Allaudin Sulton**, <sup>2)</sup> **Wiji Lestari**, <sup>3)</sup> **Agus Juara**

<sup>1,2,3</sup> Universitas Sains Al-Qur'an, Indonesia

\*Email: [fatihsulton77@gmail.com](mailto:fatihsulton77@gmail.com)

\*Correspondence: *Fatih Allaudin Sulton*

---

DOI:

10.59141/comserva.v3i07.1040

### ABSTRAK

Transportasi merupakan urat nadi kehidupan berbangsa dan bernegara, berperan sebagai penggerak, pendorong dan sebagai penunjang pembangunan. Dalam hal pembangunan ekonomi misalnya meningkatkan pendapatan nasional serta menciptakan dan memelihara kesempatan kerja bagi masyarakat. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor apakah yang berpengaruh terhadap pemilihan moda transportasi Bus AKAP dan transportasi travel rute Wonosobo-Jakarta. Pengolahan data menggunakan analisa deskriptif dan analisa regresi linier berganda dengan bantuan program SPSS untuk mengetahui faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi Bus AKAP dan transportasi travel rute Wonosobo-Jakarta. Penyebaran kuisisioner pada pengguna moda dengan kertas kuisisioner diperoleh sebagian besar (59%) pengguna memilih transportasi Travel dan (41%) memilih transportasi Bus AKAP sebagai moda alternatif yang digunakan. Berdasarkan uji korelasi faktor-faktor yang berpengaruh adalah variabel yang memiliki nilai yang terbesar pertama tariff/biaya (X5), kemudian kenyamanan (X6), dan kemudahan (X3), maka dapat disimpulkan pengaruh dari variabel keunggulan (X1) nilai sig 1,90, nilai kolerasi 0,178 serta kecepatan (X2) nilai sig 1,46, nilai kolerasi 0.197 dan keamanan (X4) nilai sig 1,86, nilai kolerasi 0,179 tidak berpengaruh besar terhadap peluang pemilihan moda transportasi Bus AKAP dan transportasi Travel. Hasil dari kedua pilihan moda transportasi yang paling mendukung dalam perjalanan masyarakat rute Wonosobo-jakarta untuk saat ini adalah transportasi Travel. Diharapkan untuk peneliti selanjutnya dapat menambahkan alat ukur atau metode lain yang ditambahkan untuk dapat mengatur tingkat kejujuran responden agar hasil dari penelitian selanjutnya akan menjadi lebih maksimal.

**Kata kunci:** Bus AKAP, Moda Transportasi, Travel, SPSS.

### ABSTRACT

*Transportation is the lifeblood of the nation and state, acting as a mobilizer, driver and as a support for development. In terms of economic development, for example, increasing national income and creating and maintaining employment opportunities for the community. This study aims to determine what factors influence the choice of intercity and interprovincial (AKAP) bus transportation modes and travel transportation for the Wonosobo-Jakarta route. Data processing using descriptive analysis and multiple linear regression analysis with the help of the SPSS program to determine the factors that influence the choice of intercity and interprovincial (AKAP) bus transportation modes and travel transportation for the Wonosobo-Jakarta route. The distribution of questionnaires to users of the mode with questionnaire paper was obtained by*

*most (59%) users chose Travel transportation and (41%) chose intercity and interprovincial (AKAP) Bus transportation as an alternative mode used. Based on the correlation test of influential factors are variables that have the largest value first tariff/cost (X5), then comfort (X6), and convenience (X3), it can be concluded that the influence of the variables of superiority (X1) sig value 1.90, correlation value 0.178 and speed (X2) sig value 1.46, correlation value 0.197 and security (X4) sig value 1.86, correlation value 0.179 does not have a major effect on the chances of choosing intercity and interprovincial (AKAP) bus transportation modes and Travel transportation. The result of the two choices of transportation modes that most support the Wonosobo-Jakarta route for now is Travel transportation. It is expected that further researchers can add measuring instruments or other methods added to be able to regulate the level of honesty of respondents so that the results of further research will be maximized.*

***Keywords:*** *Mode of Transportation, AKAP and Travel Buses, SPSS*

---

## **PENDAHULUAN**

Transportasi adalah kegiatan memindahkan barang-barang dan penumpang dari suatu tempat ke tempat lain atau dari suatu titik asal ke suatu tujuan. Transportasi merupakan urat nadi kehidupan berbangsa dan bernegara, berperan sebagai penggerak, pendorong dan sebagai penunjang pembangunan. Secara umum, transportasi memegang peranan penting dalam masyarakat saat ini (Juanita & Pinandita, 2015). Dalam hal pembangunan ekonomi misalnya meningkatkan pendapatan nasional serta menciptakan dan memelihara kesempatan kerja bagi masyarakat (Awandari & Indrajaya, 2016) (Dodi, 2018).

Menurut Alfadin dkk (2018) bahwa pemilihan moda transportasi secara sederhana berkaitan dengan jenis transportasi yang digunakan (Wahab & Andika, 2019). Jenis transportasi yang digunakan dapat berupa: berjalan kaki atau menggunakan kendaraan, seperti kendaraan pribadi (sepeda, sepeda motor, mobil) atau kendaraan umum (bus, angkot, travel, kereta api, dll) (Maisara et al., 2023). Pemilihan terhadap suatu moda transportasi dipilih karena faktor rute terpendek atau waktu tercepat atau biaya murah atau kombinasi dari ketiganya (Miro et al., 2021). Faktor lain yang mempengaruhi adalah keselamatan dan ketidaknyamanan (Oktavia, 2013). Karakteristik penumpang seperti usia, jenis kelamin, pendapatan, dan pekerjaan juga berdampak signifikan pada pilihan transportasi (Lestarini, 2019). Misalnya, masyarakat berpenghasilan rendah memilih moda transportasi yang lebih murah tergantung pada kemampuan mereka untuk membayar (Safitri, 2020). Di sisi lain, orang dengan pekerjaan yang sangat mobile cenderung memilih moda transportasi yang lebih cepat (Yeni, 2023).

Undang-Undang No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan bahwa angkutan adalah perpindahan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Sedangkan kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan pungutan biaya. Pengangkutan orang dengan kendaraan umum dilakukan dengan menggunakan mobil bus atau mobil penumpang dilayani dengan rute tetap atau teratur dan tidak dalam rute. Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM 35 tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum menyatakan bahwa kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk umum dengan dipungut bayaran baik langsung maupun tidak langsung, sedangkan rute adalah lintasan kendaraan

untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak terjadwal.

Jakarta adalah Ibu kota negara dimana merupakan pusat kegiatan perekonomian terbesar yang ada di Indonesia dimana banyak sekali para perantau/pendatang yang bekerja dan berwisata ke Jakarta khususnya bagi masyarakat Kabupaten Wonosobo yang terus berganti berkunjung ke Jakarta baik mau bekerja maupun berwisata, Ibu kota Jakarta berjarak 466 km dari pusat Kabupaten Wonosobo, Karena jarak yang cukup jauh dari kabupaten Wonosobo ke Ibu kota Jakarta, penumpang memiliki pilihan transportasi umum. Selain kendaraan pribadi, penumpang bisa naik transportasi BUS AKAP atau Travel (Suantara, 2023).

Travel merupakan sarana angkutan dengan kendaraan penumpang umum bertanda khusus dan digunakan untuk angkutan door to door (Karim et al., 2023). Travel adalah salah satu pilihan transportasi umum menuju wilayah Ibu Kota Jakarta. Faktor kenyamanan, keamanan, waktu tempuh dan memiliki pelayanan yang sangat baik menjadikan moda transportasi ini sekarang banyak diminati kalangan pembisnis dan traveller (AGINDA, 2021). Dimana ada dua cara untuk menggunakan biaya layanan yaitu metode menghitung tarif secara otomatis sesuai dengan jarak yang ditempuh oleh argo travel, dan metode pengaturan tarif berdasarkan kesepakatan antara penumpang dan pengemudi pada umumnya tarif travel untuk tujuan Wonosobo-Jakarta yaitu sekitar Rp 200.000-Rp 350.000 bahkan bisa lebih dikarenakan ada kesepakatan antara pengguna dan penyedia jasa travel.

Pengembangan sarana dan prasarana transportasi ditujukan agar tersedianya transportasi yang lancar, aman, murah, cepat, tepat guna yang sesuai dengan konsep perkembangan transportasi di wilayah (Syahputra et al., 2020). Namun demikian, hal tersebut sulit untuk terwujud karena banyak hal negatif yang harus dihindari dalam bidang sosial, ekonomi, budaya, dan politik. Jumlah penduduk yang terus bertambah setiap tahunnya menjadi faktor utama dalam perencanaan transportasi (ADAM HAFIZ AL KHAIRI, 2022) (Tamin, 2000). Dengan banyaknya masyarakat yang menggunakan moda transportasi Travel jalur Wonosobo-Jakarta sehingga sering terjadi lonjakan penumpang, sedangkan moda transportasi bus antar kota antar provinsi (AKAP) Wonosobo-Jakarta mengalami penurunan, maka penelitian ini dilakukan untuk mengetahui faktor-faktor apa saja yang dapat mempengaruhi pilihan masyarakat Wonosobo untuk menggunakan kedua moda transportasi tersebut. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan masukan pada pihak-pihak atau instansi terkait akan keadaan yang ada di lapangan. sehingga peneliti tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul “Analisis Pemilahan Moda Transportasi BUS AKAP dan Travel Rute Wonosobo-Jakarta”.

## **METODE**

Metode Penelitian ini adalah penelitian kuantitatif. Populasi pada penelitian ini adalah jumlah rata-rata penumpang Bus AKAP dan Travel rute Wonosobo-Jakarta sebanyak 56 penumpang. Teknik pengambilan sampel menggunakan rumus Slovin dengan jumlah responden yang mengisi sebanyak 56 responden. Metode pengumpulan data yaitu dengan menyebar kuisioner kepada para penumpang Bus AKAP dan Travel rute Wonosobo-Jakarta. Skala pengukuran yang digunakan dalam kuisioner tersebut adalah skala likert dengan bobot 1 sampai 5 untuk tingkat setuju atau tidak setuju. Teknis analisis data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu teknik analisis regresi linier berganda dengan menggunakan program SPSS.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam penelitian ini secara keseluruhan pengambilan sampel dilakukan dengan secara acak dengan menggunakan rumus Slovin (Amirin, 2011), dengan jumlah penumpang perhari untuk moda Bus AKAP sebanyak 33 orang, dan moda Travel sebanyak 45 orang. maka jumlah sampelnya yaitu :

$$n = \frac{33}{1+33(10\%)^2} = 24,8 \text{ dibulatkan menjadi } 25 \text{ sampel}$$

$$n = \frac{33}{1+33(10\%)^2} = 31,0 \text{ dibulatkan menjadi } 31 \text{ sampel}$$

Jadi dari hasil diatas peneliti dapat mengetahui sampel sebanyak 56 sampel untuk disebar ke para responden.dalam penelitian ini jumlah sampel yang digunakan adalah 56 responden.

## Uji Validitas

**Tabel 1. Hasil Uji Validitas**

Variabel	Rhitung	Rtabel	Keterangan
X1.1	0.772	0,6	Reliabel
X1.2	0.786	0,6	Reliabel
X1.3	0.770	0,6	Reliabel
X1.4	0.758	0,6	Reliabel
X2.1	0.746	0,6	Reliabel
X2.2	0.747	0,6	Reliabel
X2.3	0,771	0,6	Reliabel
X3.1	0,763	0,6	Reliabel
X3.2	0,771	0,6	Reliabel
X3.3	0,758	0,6	Reliabel
X3.4	0,775	0,6	Reliabel
X4.1	0,756	0,6	Reliabel
X4.2	0,752	0,6	Reliabel
X4.3	0,781	0,6	Reliabel
X4.4	0,757	0,6	Reliabel
X5.1	0,810	0,6	Reliabel
X5.2	0,804	0,6	Reliabel
X5.3	0,788	0,6	Reliabel
X6.1	0,753	0,6	Reliabel
X6.2	0,765	0,6	Reliabel
X6.3	0,754	0,6	Reliabel
X6.4	0,762	0,6	Reliabel

Berdasarkan tabel diatas, suatu instrumen penelitian dikatakan valid apabila Rhitung >Rtabel. Terlihat bahwa nilai kolerasi dari masing-masing item terhadap jumlah skor masing-masing pernyataan untuk semua item variabel seluruhnya menghasilkan nilai Rhitung >Rtabel. Artinya bahwa instrumen yang digunakan sudah valid.

**Uji Reliabilitas****Tabel 2. Hasil Uji Reliabilitas**

Variabel	<i>cronbach's alpha</i>	Batas Alpha	Keterangan
X1.1	0.772	0,6	Reliabel
X1.2	0.786	0,6	Reliabel
X1.3	0.770	0,6	Reliabel
X1.4	0.758	0,6	Reliabel
X2.1	0.746	0,6	Reliabel
X2.2	0.747	0,6	Reliabel
X2.3	0,771	0,6	Reliabel
X3.1	0,763	0,6	Reliabel
X3.2	0,771	0,6	Reliabel
X3.3	0,758	0,6	Reliabel
X3.4	0,775	0,6	Reliabel
X4.1	0,756	0,6	Reliabel
X4.2	0,752	0,6	Reliabel
X4.3	0,781	0,6	Reliabel
X4.4	0,757	0,6	Reliabel
X5.1	0,810	0,6	Reliabel
X5.2	0,804	0,6	Reliabel
X5.3	0,788	0,6	Reliabel
X6.1	0,753	0,6	Reliabel
X6.2	0,765	0,6	Reliabel
X6.3	0,754	0,6	Reliabel
X6.4	0,762	0,6	Reliabel

Berdasarkan tabel diatas dapat dilihat bahwa hasil uji realiabilitas sudah reliabel. Maka dari itu instrument penelitian dapat dipercaya atau reliabel dimana dapat dibuktikan dengan nilai *Cronbach Alpha Based On Standarized Item* sudah lebih dari Batas Alpha yaitu 0,6. Sehingga seluruh pernyataan tentang variabel Keunggulan, Kecepatan, Kemudahan, Keamanan, Tarif/biaya, dan Kenyamanan adalah reliabel.

**Rekapitulasi Kuisiner Mengenai Faktor Pemilihan Moda**

Rekapitulasi hasil pengisian dari responden, mendapatkan data mengenai faktor-faktor pemilihan transportasi Bus AKAP dan Travel rute Wonosobo-Jakarta yang dapat dilihat pada tabel dibawah ini:

**Tabel 3**  
**Data Rekapitulasi Hasil Kuesioner Faktor Pemilihan Moda**

Variabel	Kode	Indikator	Penilaian				
			1	2	3	4	5
Keunggulan	1.1	Transportasi menyenangkan	0	1	11	37	7
	1.2	Membawa barang yang lebih banyak	0	2	10	35	9
	1.3	Perjalanan lebih menyenangkan	0	2	21	25	8
	1.4	Keselamatan lebih tinggi	0	2	21	29	4

Variabel	Kode	Indikator	Penilaian				
			1	2	3	4	5
Kecepatan	2.1	Kecepatan lebih cepat	0	7	6	34	9
	2.2	Tidak perlu menunggu	3	21	6	23	3
	2.3	Kemacetan bisa dihindari	2	13	14	25	2
Kemudahan	3.1	Mudah mendapatkan moda	0	1	9	33	13
	3.2	Adanya tiket online	0	0	3	29	24
	3.3	Alasan kemudahan	0	2	4	32	18
	3.4	Operator cukup membantu	0	0	1	40	15
Keamanan	4.1	Alasan keamanan	0	4	14	28	10
	4.2	Dijamin tingkat keamanannya	0	3	20	26	7
	4.3	Lebih menghemat biaya	0	12	11	23	9
	4.4	Keamanan meyakinkan	0	3	16	34	3
Tarif/Biaya	5.1	Biaya transportasi murah	1	10	8	27	10
	5.2	Keterjangkauan membeli tiket	0	6	8	34	8
	5.3	Harga dan jarak sesuai	0	0	12	34	8
Kenyamanan	6.1	Fasilitas memadai	0	3	9	35	9
	6.2	Kondisi moda bersih	0	3	6	35	12
	6.3	Tidak ugal-ugalan	0	4	13	29	10
	6.4	Pelayanan yang layak	0	1	3	31	21

## Hasil Uji Kolerasi

**Tabel 4. Hasil Uji Kolerasi**

		Correlations						
		keunggulan	kecepatan	kemudahan	keamanan	tarifbiaya	kenyamanan	Y1
keunggulan	Pearson Correlation	1	0.233	.353**	.295*	-0.240	0.102	0.178
	Sig. (2-tailed)		0.083	0.008	0.027	0.075	0.455	0.190
	N	56	56	56	56	56	56	56
kecepatan	Pearson Correlation	0.233	1	-0.057	.409**	0.017	0.035	-0.197
	Sig. (2-tailed)	0.083		0.674	0.002	0.900	0.799	0.146
	N	56	56	56	56	56	56	56
kemudahan	Pearson Correlation	.353**	-0.057	1	0.148	-0.068	.417**	.487**
	Sig. (2-tailed)	0.008	0.674		0.276	0.620	0.001	0.000
	N	56	56	56	56	56	56	56
keamanan	Pearson Correlation	.295*	.409**	0.148	1	-0.147	.555**	0.179
	Sig. (2-tailed)	0.027	0.002	0.276		0.279	0.000	0.186
	N	56	56	56	56	56	56	56
tarifbiaya	Pearson Correlation	-0.240	0.017	-0.068	-0.147	1	-.339*	-.780**
	Sig. (2-tailed)	0.075	0.900	0.620	0.279		0.011	0.000
	N	56	56	56	56	56	56	56
kenyamanan	Pearson Correlation	0.102	0.035	.417**	.555**	-.339*	1	.627**
	Sig. (2-tailed)	0.455	0.799	0.001	0.000	0.011		0.000
	N	56	56	56	56	56	56	56
Y1	Pearson Correlation	0.178	-0.197	.487**	0.179	-.780**	.627**	1
	Sig. (2-tailed)	0.190	0.146	0.000	0.186	0.000	0.000	
	N	56	56	56	56	56	56	56

Berdasarkan hasil dari data pada tabel diatas yaitu :

1. Tidak terdapat kolerasi antara vatiabel X1 dengan Y, karena nilai signifikansi sebesar  $1,90 > 0,05$ , kemudian nilai correlation Coefficient sebesar 0,178. Maka antara keunggulan (X1) dengan Pemilihan moda (Y) tidak memiliki kolerasi.
2. Tidak terdapat kolerasi antara vatiabel X2 dengan Y, karena nilai signifikansi sebesar  $1,46 > 0,05$ , kemudian nilai correlation Coefficient sebesar 0,197. Maka antara kecepatan (X2) dengan Pemilihan moda (Y) tidak memiliki kolerasi.
3. Terdapat kolerasi antara vatiabel X3 dengan Y, karena nilai signifikansi sebesar  $0,00 < 0,05$ , kemudian nilai correlation Coefficient sebesar 0,487. Maka antara kemudahan (X3) dengan Pemilihan moda (Y) memiliki kolerasi sedang.

4. Tidak terdapat kolerasi antara vatiabel X4 dengan Y, karena nilai signifikansi sebesar  $1,86 > 0,05$ , kemudian nilai correlation Coefficient sebesar  $0,179$ . Maka antara keamanan (X4) dengan Pemilihan moda (Y) tidak memiliki kolerasi.
5. Terdapat kolerasi antara vatiabel X5 dengan Y, karena nilai signifikansi sebesar  $0,00 < 0,05$ , kemudian nilai correlation Coefficient sebesar  $0,627$ . Maka antara tariff/biaya (X5) dengan Pemilihan moda (Y) memiliki kolerasi sedang.
6. Terdapat kolerasi antara vatiabel X6 dengan Y, karena nilai signifikansi sebesar  $0,00 < 0,05$ , kemudian nilai correlation Coefficient sebesar  $0,627$ . Maka antara kemudahan (X6) dengan Pemilihan moda (Y) memiliki kolerasi sedang.

### Hasil Pengujian Hipotesis Dengan Uji T

Pengambilan keputusan pada tabel 3.6 penolakan atau penerimaan hipotesis dengan jumlah data 29 dan dengan tingkat signifikansi 0,05 dengan rumus  $t \text{ tabel} = t (\alpha/2 ; n - k - 1)$ ,  $t = (0.05/2 ; 56 - 5 - 1)$  atau  $t = (0,025 ; 56)$  sehingga terpilih nilai t-tabel pada data 24 sebesar 2,010 didasarkan pada kriteria sebagai berikut. Berdasarkan perbandingan nilai t hitung dan t tabel dasar pengambilan keputusannya adalah:

1. Jika  $t \text{ hitung} < t \text{ tabel}$ , maka  $H_0$  diterima  $H_a$  ditolak (tidak terdapat pengaruh).
2. Jika  $t \text{ hitung} > t \text{ tabel}$ , maka  $H_0$  ditolak dan  $H_a$  diterima (terdapat pengaruh).

**Tabel 5. Hasil Uji T**

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	1.697	.290		5.845	.000
	Keunggulan X1	-.079	.048	-.095	-1.649	.106
	Kecepatan X2	-.100	.042	-.130	-2.389	.021
	Kemudahan X3	.318	.053	.354	6.005	.000
	Keamanan X4	-.038	.047	-.055	-.808	.423
	tarif/biaya X5	-.391	.031	-.686	-12.825	.000
	Kenyamanan X6	.197	.048	.292	4.118	.000

a. Dependent Variable: BUS AKAP DAN TRAVEL (Y)

Berdasarkan tabel 4.25 untuk variabel diperoleh nilai sig  $< 0,05$  dan nilai T hitung lebih besar dari nilai T tabel = 2,010 maka dapat disimpulkan koefisien variabel X3 (kemudahan) dan X6 (kenyamanan) terdapat pengaruh terhadap variabel Y.

### Uji F (Simultan Test)

**Tabel 6. Hasil Uji F Simultan**

ANOVA <sup>a</sup>					
Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	7.879	6	1.313	65.603	.000 <sup>b</sup>
Residual	.981	49	.020		
Total	8.860	55			

a. Dependent Variable: (Y) BUS AKAP DAN TRAVEL

b. Predictors: (Constant), kenyamanan (X6), kecepatan (X2), keunggulan (X1), tarif/biaya (X5), kemudahan (X3), keamanan (X4)

Berdasarkan hasil perhitungan yang diperoleh, distribusi F tabel (F tabel  $df_2 = n - k = 56 - 6 =$  baris 50,  $df_1 = k - 1 =$  kolom 5 = 2,25), nilai F hitung (56,603) lebih besar dari F tabel (2,25) dengan probabilitas signifikansi sebesar 0,000 yang berarti lebih kecil dari 0,05. Maka dapat disimpulkan bahwa variabel mampu menjelaskan perubahan pada variabel terikat atau model dinyatakan cocok atau fix.

### Uji Koefisien Determinasi

**Tabel 7. Hasil Uji Koefisien Determinasi**

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.943 <sup>a</sup>	.889	.876	.14148

a. Predictors: (Constant), kenyamanan (X6) , kecepatan (X2), keunggulan (X1), tarif/biaya (X5), kemudahan (X3), keamanan (X4)

Berdasarkan tabel dari hasil perhitungan diperoleh nilai koefisien determinasi sebesar 0,889 atau sekitar 89% dengan adanya hal tersebut maka dapat menunjukkan bahwa besar presentase variasi tingkat kinerja dijelaskan oleh variabel Keunggulan, Kecepatan, Kemudahan, Keamanan, Tari/biaya, dan Kenyamanan sebesar 89% sedangkan sisanya sebesar 11% ditentukan oleh faktor lain diluar model yang tidak terdeteksi dalam penelitian ini (Retnoningrum, 2018).

### SIMPULAN

Karakteristik responden diperoleh laki-laki 55% dan perempuan 45%. Presentasi paling tinggi ada pada kelompok usia 17-25 tahun sebesar 46% dan usia 25-35 tahun sebesar 45%, dengan jenjang terakhir paling tinggi ada pada jenjang SMA/Sederajat sebesar 39%. Profesi dengan presentase paling tinggi ada pada pekerjaan swasta sebesar 34%. Rata-rata penghasilan paling tinggi ada pada angka 2 juta-4 juta sebesar 41%. Tujuan perjalanan dengan perjalanan paling tinggi ada pada kantor/bisnis sebesar 43%. Frekuensi pengguna moda transportasi rute Wonosobo-Jakarta paling tinggi diantara 1-2 kali perjalanan dalam satu bulan sebesar 52%. Responden yang menggunakan transportasi Bus AKAP sebesar 42% dan responden yang menggunakan transportasi Travel sebesar 59%. Faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi antara transportasi Bus AKAP dan transportasi Travel rute Wonosobo-Jakarta diantaranya yaitu Keunggulan (X1), Kecepatan (X2), Kemudahan (X3), Keamanan (X4), Tarif/biaya (X5), dan Kenyamanan (X6). Berdasarkan pada hasil analisis regresi linier berganda yang penulis gunakan, faktor yang mempengaruhi pemilihan moda yaitu variabel yang memiliki nilai yang terbesar pertama tarif/biaya, lalu kenyamanan, kemudian keamanan, dan kecepatan, maka dapat disimpulkan pengaruh dari variabel keunggulan (X1), dan kemudahan (X3) tidak berpengaruh besar terhadap peluang pemilihan moda transportasi Bus AKAP dan transportasi Travel rute Wonosobo-Jakarta. Maka penulis mendapatkan hasil dari kedua pilihan moda transportasi yang paling mendukung dalam perjalanan masyarakat rute Wonosobo-Jakarta untuk saat ini adalah transportasi Travel.

## DAFTAR PUSTAKA

- Adam Hafiz Al Khairi, H. (2022). *Perencanaan Angkutan Pendukung Kegiatan Pariwisata Di Kota Pariaman (Pariaman Beach Tour)*. Politeknik Transportasi Darat Indonesia-Sttd.
- Aginda, D. (2021). *Analisis Pemilihan Moda Transportasi Konvensional Dan Transportasi Online Dalam Menunjang Kegiatan Sosioekonomi Masyarakat (Studi Kasus Kota Purwokerto)*. Universitas Muhammadiyah Purwokerto.
- Amirin, T. (2011). Populasi dan sampel penelitian 4: Ukuran sampel rumus Slovin. *Jakarta: Erlangga*.
- Awandari, L. P. P., & Indrajaya, I. G. B. (2016). Pengaruh infrastruktur, investasi, dan pertumbuhan ekonomi terhadap kesejahteraan masyarakat melalui kesempatan kerja. *E-Jurnal Ekonomi Pembangunan Universitas Udayana*, 5(12), 165388.
- Juanita, J., & Pinandita, T. (2015). Analisis Pelayanan Angkutan Umum Dalam Kota Purwokerto Berdasarkan Metoda Importance Performance Analysis Dan Customer Satisfaction Index. *Techno (Jurnal Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Purwokerto)*, 16(2), 79–84.
- Karim, H. A., Lis Lesmini, S. H., Sunarta, D. A., SH, M. E., Suparman, A., SI, S., Kom, M., Yunus, A. I., Khasanah, S. P., & Kom, M. (2023). *Manajemen transportasi*. Cendikia Mulia Mandiri.
- Lestarini, W. (2019). Analisis Efektifitas Angkutan Umum Di Wonosobo. *Teras*, 9(2), 68–78.
- Maisara, M., Hakiman, H., & Munandar, F. A. (2023). Analisis Pemilihan Moda Transportasi Angkutan Umum Di Kota Kendari. *Sultra Civil Engineering Journal*, 4(2), 149–160.
- Miro, F., Mahada, I. F., & Eropa, V. Y. (2021). Analisis Potensi Penggunaan Moda Transportasi Kereta Api Terintegrasi Dengan Jalan Raya Sebagai Transportasi Kota di Padang. *Jurnal Transportasi Multimoda*, 19(1), 48–54.
- Oktavia, F. F. (2013). *Analisa Pemilihan Moda Transportasi Untuk Perjalanan Kerja (Studi Kasus: Kelurahan Mabar, Medan Deli)*. Universitas Sumatera Utara.
- Retnoningrum, R. (2018). Analisa Kinerja Operasional Angkutan Kota Rute Wonosobo–Mojotengah. *Teras*, 8(2), 37–48.
- Safitri, A. (2020). *Analisis Pemilihan Moda Transportasi Darat Jember-Surabaya Dengan Metode Stated Preferences*. Fakultas Teknik Universitas Jember.
- Suantara, I. P. G. (2023). *Analisis Tingkat Kepuasan Pelanggan Terhadap Pelayanan Bus Akap Di Terminal Mengwi*. Universitas Mahasaraswati Denpasar.
- Syahputra, M. H., Handayani, A. T., & Anggorowati, V. D. A. (2020). Analisis Pemilihan Moda Transportasi Bus Antar Kota Dan Kereta Api Jalur Jogja-Solo. *EQUILIB*, 1(1), 103–110.
- Tamin, O. Z. (2000). *Perencanaan dan pemodelan transportasi*. Penerbit ITB.

**<sup>1\*)</sup> Fatih Allaudin Sulton, <sup>2)</sup> Wiji Lestarini, <sup>3)</sup> Agus Juara**

*Analysis Of The Selection Of Intercity And Interprovincial (Akap) Bus Transportation Modes And Travel For The Wonosobo-Jakarta*

---

Wahab, W., & Andika, P. (2019). Studi analisis pemilihan moda transportasi umum darat di Kota Padang antara kereta api dan bus Damri bandara internasional Minangkabau. *Jurnal Teknik Sipil Institut Teknologi Padang*, 6(1), 30–37.

Yeni, K. (2023). *Analisis Model Pemilihan Moda Angkutan Umum Damri Dan Taksi Jurusan Mataram–Bil*. Universitas\_Muhammadiyah\_Mataram.



© 2022 by the authors. Submitted for possible open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY SA) license (<https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>).