

SKRIPSI

PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI KAMPUS UNIVERSITAS SULAWESI BARAT (STUDI KASUS : OJEK KONVENSIONAL DAN MAXIM)

Diajukan untuk memenuhi sebagai persyaratan mencapai derajat Sarjana S1 pada
Program Studi Teknik Sipil



DISUSUN OLEH :

NURHALISA.A

D0119015

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS SULAWESI BARAT
MAJENE
2023**

ABSTRAK

Universitas Sulawesi Barat merupakan salah satu perguruan tinggi di provinsi Sulawesi Barat. Jumlah mahasiswa meningkat dari tahun ke tahun, dimana tempat tinggal mahasiswa yang menyebar luas yang mempengaruhi peningkatan transportasi yang cukup besar baik untuk digunakan ke kampus maupun dari kampus atau ketempat lainnya dalam menentukan moda transportasi, mahasiswa tersebut mempertimbangkan berbagai faktor antara lain, jarak tempuh, waktu tempuh, biaya, keamanan, kenyamanan, dan ketersediaannya. Tujuan penelitian ini untuk mengidentifikasi karakteristik mahasiswa menggunakan analisis deskriptif dan menganalisis faktor yang mempengaruhi pemilihan moda dengan regresi linear berganda menggunakan software SPSS, serta hasil dari persamaan regresi linear akan dimasukkan dalam model logit untuk mengetahui probabilitas pemilihan moda antara ojek konvensional dan maxim. Pengumpulan data dilakukan melalui penyebaran kuesioner *google form* kepada mahasiswa Universitas Sulawesi Barat. Hasil penelitian menunjukkan persamaan fungsi utilitas $Y_{ok} = -3,041 + 0,867(X1) + 0,591(X3) + 0,844(X4) + 0,921(X5)$ dan $Y_{mx} = -2,635 + 1,014(X1)$, dan diketahui bahwa variabel yang berpengaruh untuk ojek konvensional adalah Jarak($X1$), Biaya($X3$), Keamanan($X4$), dan Kenyamanannya($X5$) sedangkan untuk maxim yaitu Jarak($X1$). Kemudian variabel faktor yang mempengaruhi dimasukkan ke dalam model logit biner untuk mengetahui probabilitas pemilihan moda. Maka didapatkan hasil probabilitas mahasiswa memilih ojek konvensional 48,43% sedangkan probabilitas pemilihan maxim lebih besar sebanyak 51,57%.

Kata kunci: pemilihan moda, mahasiswa, ojek konvensional dan maxim

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sarana transportasi adalah suatu sarana yang sangat dibutuhkan oleh masyarakat, baik yang tinggal di daerah perkotaan maupun di pedesaan (Hakim, 2019). Transportasi dapat membantu kita bepergian dari suatu tempat ke tempat lainnya. Salah satu aspek penting dalam transportasi adalah pemilihan moda sebagai salah satu langkah dalam perencanaan transportasi (Kawengian et al., 2017). Bagi masyarakat yang tinggal pada wilayah perkotaan atau pedesaan, pilihan sarana transportasi yang tersedia sangatlah beragam, begitupun rute yang tersedia, sehingga bisa memudahkan para penggunanya buat berpergian ke manapun yg diinginkan. Dengan kemajuan teknologi yang mengutamakan alat atau perangkat elektronik dengan menggunakan internet saat ini memunculkan transportasi yang berbasis aplikasi atau online.

Daerah Penduduk Kabupaten Majene menurut Badan Pusat Statistik (BPS) tercatat 177.390 dari tahun sebelumnya. Transportasi umum yang tersedia di daerah tersebut masih terbatas, seperti angkutan kota atau "pete-pete" yang pengoperasiannya tidak teratur. Situasi ini seringkali membuat masyarakat kesulitan untuk melakukan aktivitas sehari-hari, terutama bagi mahasiswa yang membutuhkan akses transportasi untuk ke kampus. Dalam kondisi ini, moda transportasi konvensional dan maxim mulai muncul sebagai alternatif yang lebih praktis dan efisien bagi masyarakat atau mahasiswa di daerah Majene. Meskipun moda transportasi ini telah banyak digunakan oleh masyarakat, namun masih banyak faktor yang mempengaruhi pemilihan pengguna dalam menggunakan moda transportasi konvensional dan online, seperti harga, jarak, waktu tunggu, kualitas layanan, dan faktor sosial lainnya.

Universitas Sulawesi Barat merupakan salah satu perguruan tinggi di provinsi Sulawesi Barat. Jumlah mahasiswa meningkat dari tahun ke tahun, dimana tempat tinggal mahasiswa yang menyebar luas yang mempengaruhi peningkatan transportasi yang cukup besar baik untuk digunakan ke kampus maupun dari kampus atau ketempat lainnya. Mahasiswa dapat memilih berbagai moda transportasi menuju dan dari kampus Universitas Sulawesi Barat, antara lain sepeda, sepeda motor, mobil, dan jalan kaki. Dalam menentukan moda transportasi, mahasiswa tersebut mempertimbangkan berbagai faktor, antara lain, tujuan perjalanan, jarak tempuh, dan lain sebagainya.

Pemilihan moda transportasi darat yang berbasis *offline Online*, yang dapat dipesan kapan saja melalui *smartphone*, menjadi pilihan paling diminati masyarakat, terutama masyarakat pengguna *smartphone* (Supit et al., 2018). Hal ini ternyata juga dimanfaatkan oleh mahasiswa di Universitas Sulawesi Barat sebagai salah satu pemilihan moda transportasi baik digunakan ke kampus maupun ketempat lainnya.

Mahasiswa sebagai pengguna moda transportasi memiliki alasan tersendiri dalam menentukan minat menggunakan moda transportasi dari salah satu moda transportasi yang tersedia. Masing-masing pengguna moda transportasi memiliki latar belakang yang mempengaruhi pilihan modanya. Dalam situasi ini, kita harus menyelidiki alasan pemilihan sarana transportasi yang digunakan pengguna dan model pemilihan modanya. Dengan begitu kita dapat mengetahui variabel-variabel apa saja yang mempengaruhi seseorang dalam pemilihan moda transportasi (Toreh et al., 2022).

Besar perjalanan yang dilakukan mahasiswa tersebut memiliki probabilitas terlayani oleh ojek konvensional dan *online*, sebagai alternatif kendaraan umum. Ojek konvensional dapat dijumpai di suatu pangkalan ojek yang biasa sebagai tempat para driver ojek konvensional menunggu penumpang yang datang sedangkan ojek *online* mampu menjangkau para penumpangnya sampai ke wilayah pemukiman dan kos-kosan, dimana mahasiswa tinggal dan ojek online

mampu mengantarkan mahasiswa untuk sampai ke setiap fakultas dan gedung lainnya. Namun ojek konvensional dan Maxim tidak digunakan sebagaimana mestinya di kampus, mungkin beberapa faktor telah menyebabkan situasi ini seperti kurangnya aksesibilitas, kurangnya kesadaran atau minat pengguna, atau masalah pasokan lainnya.

Oleh karena itu, adanya ojek konvensional ataupun *online* sebagai akibat dari perkembangan teknologi bagi mahasiswa Universitas Sulawesi Barat membuat peneliti tertarik untuk melakukan penelitian mengenai bagaimana peran transportasi ini, baik dari karakteristik perjalanan dan faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi konvensional dan maxim di kalangan mahasiswa Universitas Sulawesi Barat sebagai jalan alternatif khususnya yang tinggal jauh dari area atau daerah kampus Universitas Sulawesi Barat. Sehingga peneliti mengangkat judul **“PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI KAMPUS UNIVERSITAS SULAWESI BARAT (STUDI KASUS : OJEK KONVENSIONAL DAN MAXIM) “**.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, dirumuskan beberapa masalah, antara lain :

1. Bagaimanakah karakteristik perjalanan mahasiswa Universitas Sulawesi Barat ke kampus?
2. Apakah faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi ojek konvensional dan maxim oleh mahasiswa Universitas Sulawesi Barat ?
3. Bagaimana probabilitas pemilihan moda antara transportasi ojek konvensional dan maxim oleh mahasiswa Universitas Sulawesi Barat?

1.3 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengidentifikasi karakteristik perjalanan mahasiswa Universitas Sulawesi Barat ke kampus.

2. Mengetahui dan menganalisis faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi ojek online mandiri dan maxim oleh mahasiswa Universitas Sulawesi Barat.
3. Untuk mengetahui probabilitas pemilihan moda antara transportasi ojek konvensional dan maxim oleh mahasiswa Universitas Sulawesi Barat.

1.4 Batasan masalah

Berdasarkan permasalahan yang diidentifikasi diatas maka batasan penelitian ini adalah :

1. Data yang dikumpulkan adalah data yang berhubungan dengan factor-faktor yang mempengaruhi perjalanan mahasiswa dan pemilihan moda transportasi menuju kampus Universitas Sulawesi Barat.
2. Dalam pengambilan data menggunakan teknik pengumpulan data menggunakan penyebaran kuisioner kepada mahasiswa Universitas Sulawesi Barat.
3. Objek pada penelitian ini hanya pada moda transportasi berbasis *online*(ojek konvensional dan maxim)
4. Secara umum tempat lokasi dari wilayah studi berada di kampus Universitas Sulawesi Barat.
5. Yang menjadi subjek penelitian ini adalah mahasiswa Universitas Sulawesi Barat yang masih dalam perkuliahan.

1.5 Manfaat Penelitian

Adapun hasil penelitian ini diharapkan memiliki manfaat sebagai berikut :

1. Sebagai kontribusi yang positif dalam pengembangan ilmu pengetahuan khususnya dalam bidang transportasi.
2. Sebagai gambar mengenai factor yang mempengaruhi perjalanan masing-masing mahasiswa Universitas Sulawesi Barat menuju ke kampus.
3. Sebagai bahan pertimbangan dan pengembangan sarana transportasi dalam kampus yang memberikan kemudahan dalam aksesibilitas ke kampus.

4. Dapat memberikan informasi untuk digunakan sebagai pengembangan pengetahuan penelitian selanjutnya dalam menganalisis dampak lalu lintas dikawasan kampus Universitas Sulawesi Barat.

1.6 Sistematika Pembahasan

Berikut ini akan diberikan uraian singkat mengenai tiap-tiap bab yang menggambarkan keseluruhan dari tulisan ini, yaitu:

BAB I PENDAHULUAN

Merupakan bab pendahuluan dari tulisan ini, yang berisi latar belakang studi, rumusan masalah, tujuan dari penelitian, batasan masalah yang diangkat serta gambaran singkat dari tiap-tiap bab yang ada di dalam tulisan ini.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Dalam bab ini memuat tinjauan Pustaka serta teori-teori penelitian dan segala yang bersangkutan dengan penelitian.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Menguraikan gambaran umum lokasi penelitian, metode penelitian yang meliputi pengumpulan data, dan pelaksanaan penelitian.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini berisi data-data yang diperoleh dari koesioner kemudian dianalisis hingga memperoleh hasil.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini berisi kesimpulan dari hasil analisis data, temuan dan bukti yang disajikan sebelumnya menjadi dasar untuk menyusun suatu saran sebagai suatu usulan.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Transportasi

Transportasi adalah suatu usaha untuk memindahkan, menggerakkan, mengangkut atau mengalihkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain, dimana ditempat lain ini, objek tersebut lebih berguna atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu. maka dari kedua pengertian di atas dapat disimpulkan bahwa, sistem transportasi adalah suatu bentuk keterikatan dan keterkaitan antara berbagai variabel dalam suatu kegiatan atau usaha untuk memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain secara terstruktur untuk tujuan tertentu (Supit et al., 2018).

Bentuk alat (moda) transportasi atau jenis pelayanan transportasi secara umum dikelompokkan menjadi dua kelompok yaitu kendaraan pribadi (*private transportation*) dan kendaraan umum (*public transportation*) (Al-washliyah, 2020). Adapun menurut (Miro, 2005) kendaraan umum merupakan moda transportasi yang diperuntukkan buat bersama (orang banyak), kepentingan bersama, menerima pelayanan bersama, mempunyai arah dan titik tujuan yang sama, serta terikat dengan peraturan trayek yang sudah ditentukan dan jadwal yang sudah ditetapkan dari para pelaku perjalanan harus wajib menyesuaikan diri dengan ketentuan-ketentuan tersebut apabila angkutan kota ini sudah mereka pilih. Sedangkan kendaraan pribadi merupakan moda transportasi yang di khususkan buat pribadi seseorang dan seseorang itu bebas memakainya ke mana saja, di mana saja dan kapan saja dia mau, bahkan mungkin juga dia tidak memakainya sama sekali.

Menurut Miro (2005) alat pendukung transportasi jalan yang digunakan harus cocok dan sesuai dengan objek, jarak, dan maksud objek baik dari segi kuantitas maupun kualitas yang di dapat diidentifikasi dengan pertanyaan dari segi keamanan, kecepatan, kelancaran, kenyamanan, nilai

ekonomi, dan terjaminnya kesediaan pada saat dibutuhkan. Dalam pemanfaatan transportasi di Indonesia ada 4 (empat) yakni transportasi jalan raya, jalan rel, udara dan laut. Dari ke 4 (empat) moda tersebut yang paling digunakan adalah moda transportasi jalan raya karena mempunyai kelebihan yaitu mobilitasnya yang tinggi dan dapat bergerak kapan saja.

2.2 Pemilihan Moda Transportasi

Pemilihan moda merupakan suatu tahapan proses perencanaan angkutan yang menentukan proses pembebanan perjalanan atau mengetahui jumlah (dalam arti proporsi) orang dan barang yang akan menggunakan atau memilih berbagai moda transportasi yang melayani suatu titik asal tujuan tertentu, demi beberapa maksud perjalanan tertentu pula (Supit et al., 2018). Pemilihan moda sangat sulit dimodelkan walaupun hanya melibatkan dua jenis moda (angkutan umum dan pribadi). Hal ini disebabkan oleh banyaknya faktor yang sulit dikuantifikasikan, misalnya kenyamanan, keamanan, keandalan dan ketersediaan kendaraan pada saat diperlukan. Faktor yang dapat berpengaruh terhadap penggunaan moda dapat dikelompokkan dari sisi ciri pengguna jalan, ciri pergerakan, ciri fasilitas moda, ciri kota atau zona. Pemilihan moda yang baik harus mempertimbangkan semua faktor yang ada pada ciri-ciri tersebut (Widiarta, 2010).

Menurut (Supit et al., 2018), Dalam memodelkan pergerakan, pemilihan moda transportasi sangat tergantung oleh beberapa hal, misalnya tergantung pada pelaku perjalanan (*trip maker*) dan moda transportasi yang digunakan baik kendaraan pribadi maupun angkutan umum. Pemilihan moda transportasi tersebut dapat dikelompokkan dalam dua kelompok, yaitu:

1. Pengguna jasa transportasi/pelaku perjalanan (*trip maker*)
 - a. Golongan Paksawan (*captive*), yaitu golongan masyarakat yang terpaksa menggunakan angkutan umum karena ketiadaan mobil pribadi. Mereka adalah golongan masyarakat lapisan menengah kebawah.
 - b. Golongan Pilihwan (*choice*), yaitu golongan masyarakat yang mempunyai kemudahan (akses) ke kendaraan pribadi dan dapat memilih untuk menggunakan angkutan umum atau angkutan pribadi.

2. Bentuk alat (moda) transportasi/jenis pelayanan transportasi.
 - a. Kendaraan pribadi (*private transportation*), yaitu moda transportasi yang dikhususkan untuk pribadi seseorang yang bebas menggunakannya kemana saja, kapan saja, dan dimana saja yang diinginkan atau tidak menggunakannya sama sekali.
 - b. Kendaraan umum (*public transportation*), yaitu moda transportasi yang diperuntukan untuk kepentingan bersama (banyak orang), menerima pelayanan bersama, mempunyai arah dan titik tujuan yang sama, serta terikat dengan peraturan trayek yang sudah ditentukan.

2.3 Faktor yang Mempengaruhi Pemilihan Moda

Menurut(Supit et al., 2018) Model pemilihan moda bertujuan untuk mengetahui proporsi orang yang akan menggunakan setiap moda. Proses ini dilakukan dengan maksud untuk mengkalibrasikan model pemilihan moda pada tahun dasar dengan maksud mengetahui peubah atribut yang mempengaruhi pemilihan moda tersebut. Setelah dilakukan proses kalibrasi, model dapat digunakan untuk meramalkan pemilihan moda dengan menggunakan nilai peubah atribut di masa mendatang.

Ada empat kelompok faktor yang dianggap kuat pengaruhnya terhadap perilaku perjalanan atau calon pengguna (*trip maker behavior*). Masing-masing faktor ini terbagi lagi menjadi beberapa variable yang dapat diidentifikasi. Variable-variabel ini dapat dinilai secara kuantitatif dan kualitatif. Faktor-faktor atau variable-variabel tersebut adalah(Supit et al., 2018):

1. Kelompok faktor karakteristik perjalanan (*travel characteristics factor*), meliputi variabel:
 - a. Tujuan perjalanan (*trip purpose*), seperti pergi bekerja, sekolah, belanja dan lain-lain.
 - b. Waktu perjalanan (*time of trip made*), seperti pagi hari, siang , sore, malam, hari libur, dan seterusnya.

- c. Panjang perjalanan (*trip length*), merupakan jarak fisik antara asal dan tujuan, termasuk panjang rute/ruas, waktu perbandingan kalau menggunakan moda-moda lain.
2. Kelompok karakteristik si pengguna perjalanan (*traveler characteristics factor*).

Pada kelompok faktor ini, seluruh variable ikut serta berkontribusi mempengaruhi perilaku si pelaku perjalanan dalam memilih moda transportasi variable tersebut adalah:

- a. Pendapatan (*income*), berupa daya beli si pelaku perjalanan untuk membiayai perjalanannya, entah dengan mobil pribadi atau angkutan umum.
 - b. Kepemilikan kendaraan (*car ownership*), berupa tersedianya kendaraan sebagai sarana melakukan perjalanan.
 - c. Kondisi kendaraan (tua, jelek, baru, dan lain-lain)
 - d. Kepadatan pemukiman (*density of residential development*)
 - e. Sosial-ekonomi, seperti struktur dan ukuran keluarga (pasangan muda, punya anak, pensiunan atau bujangan) usia, jenis kelamin, jenis pekerjaan, lokasi pekerjaan, punya lisensi mengemudi (SIM) atau tidak.
3. Kelompok faktor karakteristik system transportasi (*transportation of system characteristics factor*).

Semua variable yang berpengaruh terhadap perilaku si pelaku perjalanan berhubungan dengan kinerja pelayanan system transportasi seperti variable:

- a. Waktu relatif (lama) perjalanan (*Relative Travel Time*), mulai dari lamanya waktu kendaraan menunggu kendaraan dan waktu diatas kendaraan (waktu perjalanan).
- b. Biaya relatif perjalanan (*Relative travel cost*), yaitu seluruh biaya yang timbul akibat melakukan perjalanan dari asal ke tujuan untuk semua moda yang berkompetisi, seperti tarif angkutan, bahan bakar, dan lain-lain.

- c. Tingkat pelayanan relatif (*Relative level of service*), yaitu variable yang bervariasi dan sulit diukur, contohnya variable kenyamanan dan kesenangan, yang membuat orang mudah gonta-ganti moda transportasi.
- d. Tingkat akses/indeks daya hubung/ kemudahan pencapaian tempat tujuan.
- e. Tingkat kehandalan angkutan disegi waktu (tepat waktu/*reliability*), keter-sediaan tempat parker atau tarif.

Ketiga variable terakhir ini (c, d, dan e) merupakan kelompok variable yang sangat subjektif sehingga sulit diukur (dikuantifikasikan) dan masuk kelompok variable kualitatif (*Difficult to Quantify*).

- 4. Kelompok karakteristik kota dan zona (*Spacial Characteristics factor*), meliputi:
 - a. Variable jarak kediaman dengan tempat kegiatan.
 - b. Variable kepadatan penduduk (*population density*).

2.4 Ojek Konvensional

Menurut Lukman (2005), definisi ojek menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah sepeda motor yang ditambangkan dengan cara memboncengkan feri yang menyewa. Ojek merupakan sarana transportasi darat yang menggunakan kendaraan roda dua dengan berpelathitam, untuk mengangkut dari satu tujuan ke tujuan lain kemudian menarik bayaran. Ojek sepeda motor telah menjadi alternatif angkutan bagi sebagian masyarakat karena fleksibel dalam kegiatannya, dapat menjangkau tempat yang tidak dilalui angkutan umum seperti angkutan kota, bus, atau jenis angkutan umum beroda empat lain.

Pengertian angkutan menurut pasal 1 angka 3 undang-undang lalu lintas angkutan jalan adalah “perpindahan orang dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan diruang lalu lintas jalan”. Angkutan umum terbagi 2, yaitu angkutan umum para transit merupakan angkutan yang tidak memiliki rute dan jadwal yang tetap dalam beroperasi di sepanjang rutenya, sedangkan angkutan umum mass transit merupakan angkutan

yang memiliki rute dan jadwal yang tetap, serta tempat pemberhentian yang jelas. Sepeda motor termasuk dalam klasifikasi jenis kendaraan pribadi, namun saat ini sepeda motor juga melakukan fungsi angkutan umum yaitu mengangkut orang dan/atau barang dengan memungut biaya yang telah disepakati. Angkutan orang menurut PP Nomor 74 Tahun 2014 tentang angkutan jalan dalam pasal 4 ayat (1) adalah angkutan orang dengan menggunakan Kendaraan Bermotor sebagaimana dalam Pasal 3 ayat (1) huruf a berupa Sepeda Motor, Mobil Penumpang atau Mobil Bus. Transportasi semacam ini dikenal dengan nama ojek (BPK, 2004)

2.5 Transportasi Online

Transportasi online adalah suatu proses penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang beroperasi dengan mengikuti aturan serta memanfaatkan perkembangan ilmu pengetahuan (teknologi) yang berbasis aplikasi dan online baik untuk proses pemesanannya maupun pembayarannya yang dijalankan melalui smartphone (Suganda et al., 2022). Perlu dipahami bersama bahwa arus kemajuan teknologi merupakan sebuah keniscayaan yang mau tidak mau harus kita ikuti. Jasa transportasi online merupakan jasa yang memanfaatkan kemajuan teknologi. Teknologi diciptakan tujuannya untuk mempermudah segala aktivitas-aktivitas manusia yang dilakukan sehari-hari. Begitu juga halnya dengan jasa transportasi online. Transportasi berbasis *online* diciptakan dengan tujuan untuk mempermudah seseorang yang ingin berpergian. Sebagai contoh: mudah mememesannya, efisien dan efektif. Ini merupakan sebuah terobosan baru yang patut diberi apresiasi (Al-washliyah, 2020).

Angkutan berbasis aplikasi/*online* muncul seiring kemajuan teknologi yang juga berdasarkan pada kebutuhan masyarakat akan angkutan transportasi yang mudah dijangkau, nyaman, aman dan menjangkau semua arah tujuan dan tidak dibatasi oleh trayek. Taksi *online* juga sudah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No PM 26 tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak Dalam Trayek. Angkutan berbasis aplikasi/*online* ini muncul pertama kali di Indonesia pada

tahun 2010 di Jakarta, demi pemenuhan kebutuhan masyarakat kota Jakarta dalam bidang transportasi, dan peluang bisnis atau lapangan kerja yang terbuka. Sehingga bermunculan banyak transportasi *online* yang baru.(Supit et al., 2018)

2.3.1 Maxim

Maxim masuk ke Indonesia pada tahun 2018 dengan membuka kantor di Jakarta di bawah PT. Teknologi Perdana Indonesia. Seiring berjalannya waktu layanan transportasi Maxim merambah ke seluruh daerah di Indonesia termasuk Majene, Sulawesi barat. Perusahaan ini bergerak di bidang jasa layanan transportasi sebagai perantara yang menghubungkan antara para driver ojek dengan pelanggan berbasis aplikasi. Dalam aplikasi Maxim tersebut menyediakan banyak layanan yaitu: Maxim Bike, Maxim Car, Maxim Delivery, Maxim Food & Shop, Maxim Cleaning, dan Maxim Cargo(Tsalisa et al., 2022).

2.6 Layanan Ojek Online

Seiring dengan berkembangnya teknologi saat ini terdapat layanan pemesanan ojek menggunakan teknologi dan memakai standart pelayanan. Sebelumnya ojek memakai sistem pangkalan berbasis wilayah ditikungan dan di depan gang (simpang perkomplekan). Pengendara ojek dari wilayah lain tidak bisa sembarangan memasuki wilayah ojek lain tanpa ijin dari pengendara ojek diwilayah tersebut. Pada zaman modern saat ini teknologi semakin canggih dengan adanya pemikiran pembuatan pemesanan ojek dengan menggunakan *smartphone* atau android. Ojek *online* memiliki pelayanan tujuan yakni mengantarkan penumpang sampai pada tujuan yang diinginkan dengan selamat.

Akan tetapi, ojek *online* seperti berbeda dengan ojek pangkalan, karena ojek *online* hanya dapat bekerja jika mahasiswa memesan melalui aplikasi dari *smartphone* atau android yang bernama. Selain mengantarkan penumpang mahasiswa, kelebihan pada aplikasi ojek *online* ini bukan hanya mengantarkan jasa angkutan orang, akan tetapi juga melayani jasa angkutan barang, melayani jasa antar makanan.

Pada ojek *online* ini terdapat beberapa pelayanan untuk mempermudah para mahasiswa agar tidak bersusah payah memenuhi kebutuhan yang diinginkan pada saat itu juga. Berikut beberapa fitur pada ojek *online* seperti:

2.5.1 Jasa Penumpang

Jasa penumpang pada ojek *online* merupakan salah satu layanan yang sama persis seperti pelayanan ojek pangkalan, yaitu mengantarkan mahasiswa ke kampus ataupun suatu tempat yang diinginkan. Akan tetapi jasa penumpang pada ojek pangkalan sulit untuk ditemukan di tempat-tempat tertentu seperti pada perumahan elit ataupun kost mahasiswa. Berbeda dengan ojek *online*, para mahasiswa mudah untuk mencari keberadaan pengendaranya. Dengan cara memesan pelayanan jasa penumpang ojek *online*. beberapa menit kemudian pengendara akan datang untuk menjemput mahasiswa yang memesan tersebut.

2.5.1 Jasa Makanan

Jasa makanan juga salah satu pelayanan ojek *online*, pada fitur jasa makanan ini tidak dimiliki oleh para pengendara ojek pangkalan. Pelayanan jasa makanan ini digunakan untuk mempermudah pembelian makanan ditempat yang mahasiswa inginkan, gunanya ialah agar mahasiswa tidak bersusah payah keluar memesan makanan diwaktu sedang banyaknya kerjaan atau saat mals memasak dikost. Cara mememesannya ialah dengan cara menekan jasa makanan ojek *online* lalu memilih tempat makan atau warung yang mahasiswa inginkan dan makanan apa yang mahasiswa inginkan kemudian nanti akan datang beberapa menit pengendara ojek *online* mengantarkan pesanan makanan yang kita pesan.

2.5.1 Jasa Barang

Jasa barang pada salah satu pelayanan ojek *online* merupakan jasa untuk mengantarkan barang mahasiswa untuk diantarkan kepada rekan yang dituju. Seperti mengantarkan barang belanjaan dari suatu tempat ke tempat yang mahasiswa inginkan. Cara memesan ojek *online* tersebut ialah dengan cara memesan jasa barang pada aplikasi lalu mahasiswa diperkenankan memberi alamat untuk pengambilan barang dan memberi alamat selanjutnya untuk

menyerahkan barang pada mahasiswa yang diinginkan, dengan sigap para pengendara ojek *online* akan menjaga barang penumpang hingga sampai pada tujuan yang diinginkan penumpang.

2.6 Penelitian Terdahulu

Adapun perbedaan antara penelitian ini dengan beberapa penelitian terdahulu antara lain:

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu

No	Peneliti	Judul	Metode	Variabel	Hasil
1	Sylvia Indriany, Alvin Widyantoro, Indra Wangsa W,2018,Univers itas Mercu Buana	“Analisis Pemilihan Moda Dengan Model Multinomial Logit Untuk Perjalanan Kerja Dari Kota Tangerang Selatan-Dki Jakarta”	Metoda penelitian dilakukan dengan penyebaran kuesioner untuk memperoleh data karakteristik sosio ekonomi dan perjalanan terhadap pengguna alternatif moda yaitu KRL, Feeder Busway dan Sepeda motor.Selanjutnya pengolahan data	o Waktu,biaya,ujia,p ekejaan,dan kepemilikan kendaraan o Pemilihan moda dengan moda(KRL,bus,se peda motor)	Dari Analisis model multinomial logit, didapat persamaan $UKRL = 0.742 - 1.771X1 + 0.535X3$, $UBus = 1.391 + 1.92X1 - 2.436X3$ dan faktor yang secara statistik signifikan mempengaruhi variabel tetap adalah variabel waktu perjalanan (X1) dan biaya yang dikeluarkan (X3) dengan nilai $R^2=44,8\%$. Probabilitas masing-masing moda adalah $PKRL=18\%$, $PBus= 43\%$ dan $PMotor= 39\%$. Dari model juga dapat dilihat bahwa preferensi terhadap KRL sangat dipengaruhi oleh waktu perjalanan, sedangkan moda Bus dipengaruhi oleh biaya. Dan hal itu didukung oleh kondisi jaringan jalan

			dan analisis dilakukan dengan program SPSS 24. Sekaligus untuk melihat kesesuaian model dilakukan uji statistik		sebagai akses ke angkutan massal.
2	Brigita Putri Toreh, Lucia I. R. Lefrandt, Meike Kumaat, 2022 Universitas Sam Ratulangi	“Karakteristik Pengguna Moda Transportasi Online Dan Konvensional Di Kota Tomohon Pada Saat Pandemi Covid-19”	Penelitian ini dilakukan dengan membagikan kuesioner melalui google form dan dibagikan secara langsung kepada 200 responden menggunakan skala likert dan pengolahan data dengan metode Structural Equation	<ul style="list-style-type: none"> o Biaya perjalanan dan Jarak tempuh (X) o Kemudahan mendapat moda, Kenyamanan berkendara, Ojek online dan Ojek konvensional (Y) 	Berdasarkan hasil uji Structural Equation Modeling (SEM) diperoleh faktor – faktor yang mempengaruhi dalam pemilihan moda transportasi yang ada di Kota Tomohon yaitu jarak tempuh, kemudahan mendapat moda, dan kenyamanan berkendara. Dimana jarak tempuh berpengaruh terhadap ojek online melalui kenyamanan berkendara sebesar 0.32%, dan melalui kemudahan mendapat moda sebesar 0.28%. Jarak tempuh berpengaruh terhadap ojek konvensional melalui kemudahan mendapat moda sebesar 0.72%,

			Modeling (SEM) melalui aplikasi AMOS.		
3	Roland Michael Supit Samuel, Y.R. Rompis, Lucia, I.R. Lefrandt, 2019), Universitas Sam Ratulangi Manado	“Model Pemilihan Moda Transportasi Online Di Kota Manado”	Penelitian ini menggunakan metode Stated Preference, kemudian diolah dengan analisa statistik binomial logit. Selanjutnya dilakukan survei dengan menyebarkan kuesioner secara acak kepada 200 responden yang berisi karakteristik pelaku perjalanan, meliputi kondisi sosio-ekonomi, dengan atribut selisih biaya	<ul style="list-style-type: none"> ○ Biaya perjalanan, kenaikan biaya, waktu tunggu keberangkatan, waktu tempuh, waktu pemesanan. ○ Pelaku perjalanan dalam memilih suatu moda transportasi <i>online</i> 	Hasil survey dikumpulkan dan kemudian dilakukan analisa regresi linear dan pemodelan dilakukan dengan menggunakan model binomial logit sehingga didapat variabel-variabel yang mempengaruhi pemilihan moda diantaranya, akan terjadi perpindahan pemilihan moda, apabila terjadi selisih biaya perjalanan dari kedua moda tersebut, jika kenaikan biaya Grabcar > Rp.2000 maka probabilitas memilih Go-Car akan naik, sebaliknya apabila bila selisih kenaikan biaya Grabcar < Rp.2000, maka responden akan cenderung memilih Grabcar, selisih waktu tunggu keberangkatan apabila = 0, responden cenderung memilih Go-Car sebanyak 56%, responden cenderung akan memilih Grabcar apabila selisih waktu tunggu Grabcar < 1

			perjalanan, selisih kenaikan biaya, selisih waktu tunggu keberangkatan, selisih waktu tempuh perjalanan dan selisih waktu pemesanan antara moda Go-Car dan Grabcar.		menit, akan terjadi perpindahan moda apabila selisih waktu tempuh dari salah satu moda lebih rendah, dan responden akan cenderung memilih moda dengan waktu tempuh perjalanan paling rendah. Selisih waktu pemesanan pada saat keadaan yang sama, responden cenderung memilih Grabcar sebanyak 52%. Responden akan cenderung memilih Go-Car apabila waktu pemesanan Grabcar > 1 menit. Persamaan utilitas diperoleh : $Y = 0,026038528 - 4,83956*(10)^{-5}X1 - 8,95979*(10)^{-5}X2 + 0,070316528X3 + 0,115199405X4 - 0,0612849X5$ Hasil dari regresi yang diperoleh, telah memenuhi syarat, sehingga seluruh variabel bebas bersama-sama berpengaruh terhadap variabel terikat.
4	Ruspita Sihombing, Desriantom	“Analisis Pilihan Moda Transportasi	Penelitian ini dilakukan dengan menyebarkan	o Variabel bebasnya waktu perjalanan, kepem	Berdasarkan hasil menunjukkan faktor yang secara statistik dapat mempengaruhi variabel terikat yaitu waktu perjalanan, kepemilikan

	y, Sutan Parasian Silitonga,2022, universitas palangka raya.	Menuju Universitas Palangka Raya”	kuesioner serta wawancara dimana pertanyaan yang diberikan yang berhubungan dengan faktor-faktor yang mempengaruhi mahasiswa dalam pemilihan moda transportasi ke kampus.	ilihan SIM,mengendarai moda,jarak rumah ke kampus, dan semester o Variabel terikat pemilihan moda transportasi yaitu jalan kaki,motor,sepeda dan mobil	SIM, mengendarai moda, jarak rumah ke kampus, dan semester, dengan peluang pemilihan moda transportasi di Universitas Palangka Raya 2,5% jalan kaki, 4,0% mobil, 7,0% sepeda dan 99% sepeda motor. Dari hasil dapat disimpulkan bahwa sepeda motor memiliki nilai utilitas yang lebih tinggi sehingga pelaku perjalanan banyak memilih moda transportasi sepeda motor.
5	Arief Budiman, Rindu Twidi Bethary, Alwan Fauzan Nurjamil,2022,	“Analisa Pemilihan Moda Transportasi Roda Dua Berbasis Aplikasi <i>Online</i> dan Angkutan Kota Di Kota	Wawancara, Metode Analisis Statistik Deskriptif, Metode <i>Stated Preference</i>	o Variabel tariff, kemudahan mendapatkan Moda, kualitas pelayanan, kemudahan mendapatkan Moda, waktu	Hasil Penelitian ini yaitu Faktor karakteristik pelaku perjalanan pada peresentase 82% transportasi <i>online</i> <26 Tahun, kriteria gender wanita yaitu 58% dan Pria 42% memilih transportasi <i>online</i> , kriteria pekerjaan didapat yaitu mahasiswa dengan persentase 44% memilih transportasi <i>online</i> rata-ratagolongan

	<p>Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.(Budiman et al., 2022)</p>	<p>Serang (Studi Kasus Terminal Pakupatan Kota Serang - Banten)”</p>		<p>perjalanan, tingkat pendidikan, golongan pendapatan (X)</p> <p>o faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi roda dua (<i>online</i>) dan angkutan kota (konvensional)(Y)</p>	<p>pendapatan dengan <Rp.1.000.000 pada persentase 70% untuk transportasi <i>online</i>. Pada pengolahan data, peneliti mendapatkan variabel karakteristik yang berpengaruh dalam pemilihan transportasi <i>online</i> (Yto) yaitu variabel tarif, kualitas pelayanan dan waktu perjalanan, untuk transportasi konvensional (Ytk) yaitu variabel tarif, kemudahan mendapat moda transportasi dan ketersediaan moda transportasi. <i>Output</i> model persamaan regresi yang didapat terhadap atribut perjalanan dan karakteristik responden yaitu menghasilkan persamaan $Y_{to} = 0.721 + 0,849 X_1 + 1,475 X_3 + 1,660 X_5 + 0.367 X_6 + 0.092 X_7$ dan $Y_{tk} = 7.046 - 0,867 X_1 + 0.249 X_2 + 1,486 X_4 + 0.100 X_6 + 0.095 X_7$. Pada variabel bebas paling berpengaruh dalam pemilihan yaitu X_{waktu} perjalanan terhadap variabel jenis</p>
--	--	--	--	--	---

					transportasi <i>online</i> (Yto) dengan nilai korelasi sebesar 1,660.
6	Erlangga Kawengian Freddy Jansen, Samuel Y. R. Rompis, 2017, Universitas Sam Ratulangi	“ Model Pemilihan Moda Transportasi Angkutan Dalam Provinsi”	Penelitian ini menggunakan metode Stated Preference, kemudian diolah dengan bantuan aplikasi Ms. Excel dan SPSS 17.		Berdasarkan hasil kuesioner, diperoleh karakteristik pelaku perjalanan, yakni pengguna moda lebih banyak didominasi oleh Pria, pengguna moda lebih banyak dari kalangan usia < 24 tahun, pengguna moda lebih banyak tamatan SMA, pengguna moda lebih banyak didominasi oleh Mahasiswa, pengguna moda lebih banyak yang belum berpenghasilan, pengguna moda lebih banyak memiliki satu unit sepeda motor, pengguna moda lebih banyak pergi ke terminal menggunakan ANGKOT, pengguna moda lebih sering menggunakan bus, intensitas menggunakan moda lebih banyak yang tidak tentu, tujuan perjalanan lebih didominasi urusan non-business/bekerja sebesar 70%. Untuk model persamaan yang diperoleh dengan bantuan aplikasi SPSS17, yakni : $Y =$

					$0.83223 + 1.71 * (10) - 5X_1 + 0.010763X_2 + 0.003862X_3 - 0.55196X_4 + 0.1808X_5$. Hasil dari regresi yang diperoleh, telah memenuhi persyaratan yang disyaratkan, sehingga seluruh variabel bebas bersama-sama berpengaruh terhadap variabel terikat.
7	<p>Cindy Monalisa Maria Tangkudung Samuel Y. R. Rompis, James A. Timboeleng, 2019, Universitas Sam Ratulangi Manado.</p>	<p>“Pengaruh Gender Terhadap Pemilihan Moda Transportasi Di Kota Manado”</p>	<p>Penelitian ini dilakukan dengan membagikan kuesioner, dan metode Analisa Regresi Berganda dan Model Multinomial Logit.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ Karakteristik pelaku perjalanan dalam memilih moda transportasi berdasarkan gender ○ pemilihan moda transportasi Kendaraan Pribadi, taksi online dan angkot atau mikrolet 	<p>Hasil yang diperoleh menunjukkan variabel keamanan berpengaruh signifikan terhadap keputusan pemilihan moda. Probabilitas pemilihan moda secara keseluruhan atau umum moda transportasi taksi online memiliki probabilitas paling tinggi yaitu sebesar 0,36. Probabilitas berdasarkan gender memperoleh hasil untuk pria sebesar 0,43 memilih taksi online dan wanita cenderung memilih moda transportasi kendaraan pribadi dengan nilai probabilitas sebesar 0,55.</p>

8	Pratiwi Aprilia, Lucia I. R. Lefrandt, Sisca V. Pandey, 2021, Universitas Sam Ratulangi	“ Analisa Pemilihan Moda Transportasi Di Tondano”	Penelitian ini dilakukan dengan membagikan kuesioner melalui google form dan dibagikan secara langsung, kepada 150 responden menggunakan skala likert dan pengolahan data dengan metode Structural Equation Modeling (SEM) melalui aplikasi AMOS dan SPSS.	oBiaya perjalanan dan Jarak tempuh (X) oKondisi kendaraan,Kemud ahan mendapat moda Transportasi <i>online</i> Ojek konvensional Bendi,danKendar aan pribadi (Y)	Berdasarkan hasil kuesioner diperoleh karakteristik responden yang menunjukkan bahwa lebih banyak responden didominasi oleh perempuan, responden lebih banyak ada pada kelompok usia 18 – 35 tahun, responden lebih banyak didominasi oleh pelajar/mahasiswa/i, responden lebih banyak yang belum berpenghasilan, responden lebih banyak memiliki motor dan umumnya 65% responden sudah pernah menggunakan moda transportasi yang ada di Tondano. Berdasarkan hasil uji Structural Equation Modeling (SEM) diperoleh faktor – faktor yang mempengaruhi dalam pemilihan moda transportasi yang ada di Tondano yaitu biaya perjalanan, jarak tempuh dan kemudahan mendapat moda. Dimana nilai CR biaya perjalanan terhadap kondisi kendaraan sebesar 4,654 , nilai CR jarak
---	--	--	--	--	---

					tempuh terhadap kemudahan mendapat moda sebesar 5,286 dan nilai CR kemudahan mendapat moda terhadap transportasi online sebesar 4,654 , ojek konvensional sebesar 4,654 , kendaraan pribadi sebesar 4,122 dan bendi sebesar 3,846.
9	Nanda Andresta, Rahayu Sulistiyorini , Sasana Putra,2019, Fakultas Teknik Universitas Lampung.	“Analisis Pemilihan Moda Transportasi Online dan Angkutan Konvensional”	Pengambilan sampel dalam penelitian ini digunakan teknik <i>non-probability sampling</i> dengan sub teknik <i>Quota sampling</i> . Dan menggunakan analisis Karakteristik Sosioekonomi,	<ul style="list-style-type: none"> ○ Variabel bebas yang diuji antara lain : Pendidikan, Maksud Perjalanan, Penghasilan, Jenis Kelamin, Usia, Frekuensi dan Jarak Tempuh ○ variabel terikat yaitu angkutan konvensional (Taksi 	Hasil penyebaran kusioner pada penumpang angkutan udara diperoleh sebagian besar (71%) pengguna memilih taksi <i>online</i> dan 29% memilih taksi konvensional sebagai moda menuju Bandara. Berdasarkan uji korelasi, faktor-faktor yang berpengaruh adalah tarif, kemudahan mendapatkan atau kemudahan akses dan ketersediaan moda dengan $R\ square = 48,7\%$ dan menghasilkan persamaan $Y = 2,233 + 0,726 X1 + 0,530 X2 + 0,700 X7$. Dari hasil analisis model logit biner berdasarkan pada skenario

			Analisa regresi linier berganda dan Model Logit Biner	konvensional) dan transportasi <i>online</i> (taksi <i>online</i> , GO-car, Grabcar).	pertama menghasilkan probabilitas taksi <i>online</i> sebesar 89,93% dan taksi konvensional sebesar 10,07%. Pada skenario kedua menghasilkan probabilitas taksi konvensional sebesar 55,80% dan taksi konvensional sebesar 44,20%. Maka dapat dilihat bahwa taksi <i>online</i> memiliki kecenderungan yang lebih besar untuk dipilih dibandingkan taksi konvensional dan pada variabel tarif (X1), kemudahan akses (X2) dan ketersediaan (X7) moda tidak memiliki pengaruh yang signifikan.
10	Muhammad Iqbal Habibi Kamal, Fadhila Nur Latifah Sani,Prosiding	“Preferensi Pemilihan Moda Transportasi Mahasiswa Di Kawasan Aglomerasi Yogyakarta	penelitian ini menggunakan metode analisis jalur untuk dapat mengetahui hubungan antara variabel eksogen dan variabel endogen	oVariabel eksogen pada penelitian ini terdiri dari data sosial demografi seperti jenis kelamin, usia, jumlah uang saku	Hasil analisis menunjukkan bahwa waktu tempuh dan biaya merupakan faktor yang mempengaruhi terhadap pemilihan moda. Selain itu, perbedaan jumlah uang saku yang dimiliki mahasiswa menjadikan adanya elastisitas terhadap seluruh pilihan moda.

	<p>Simposium Forum Studi Transportasi antar Perguruan Tinggi ke-24 Universitas Indonesia – Universitas Pembangunan Jaya, 4-6 November 2021 (Kamal & Sani, 2021)</p>	<p>Dengan Metode Analisis Jalur”</p>		<p>dan status tinggal. Sementara</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ variabel endogen terdiri dari waktu tempuh, biaya dan ketersediaan kendaraan. <p>Variabel endogen yang juga berperan sebagai variabel mediator terdiri dari faktor pertimbangan pemilihan moda seperti biaya, waktu dan ketersediaan kendaraan. Serta variabel dependen yang merupakan</p>	
--	---	--------------------------------------	--	---	--

				pilihan moda terdiri dari kendaraan mobil, sepeda motor, ojek-online, bus perkotaan, taksi-online, sepeda, dan berjalan kaki.	
--	--	--	--	---	--

(Sumber : Jurnal Penelitian Terdahulu)

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan sebelumnya maka dapat diambil kesimpulan dimana, Karakteristik pemilihan moda dapat diketahui persentase tertinggi yaitu jenis kelamin laki-laki sebesar 51% untuk ojek konvensional dan jenis kelamin perempuan sebesar 93%, persentase paling tertinggi pada kelompok jenis tempat tinggal rumah orangtua/kerabat sebesar 61% untuk maxim, asal fakultas dari Teknik sebesar 34% untuk ojek konvensional, adapun jarak tempuh yang dipilih dari jarak 0-5 km sebesar 44% untuk maxim, untuk biaya/tarif yang memilih ojek konvensional dan maxim biayanya sekitar Rp 15.000-Rp 20.000 sebesar 63% untuk maxim, dimana untuk frekuensi perjalanan yang terbanyak 1 kali kekampus sebesar 56% untuk yang memilih ojek konvensional dan variabel faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi kekampus yang dianalisis menggunakan analisis regresi linear berganda dengan *software* SPSS, maka diperoleh hasil persamaan untuk fungsi utilitas yaitu $Yok = -3,041 + 0,867(X1) + 0,591(X3) + 0,844(X4) + 0,921(X5)$ dan $Ymx = -2,635 + 1,014 (X1) + 0,603(X3)$, dan diketahui bahwa variabel yang berpengaruh untuk ojek konvensional adalah Jarak(X1), Biaya(X3), Keamanan(X4), dan Keyamanannya(X5) sedangkan untuk maxim yaitu Jarak(X1) serta berdasarkan perhitungan pengolahan data berdasarkan probabilitas hasil analisis model logit biner antara mahasiswa universitas Sulawesi barat yang memilih ojek konvensional 48,43% dan untuk probabilitas pemilihan pada maxim lebih besar sebanyak 51,57%.

5.2 Saran

Beberapa saran yang dapat diberikan terkait dengan penelitian pemilihan moda transportasi yang digunakan oleh mahasiswa untuk mencapai kekampus Universitas Sulawesi Barat antara lain:

1. Untuk penyedia jasa moda transportasi disarankan agar lebih memperhatikan kelengkapan atribut driver dan kondisi kendaraan demi kenyamanan dan

keselamatan pengguna jasa serta dapat meminimalisir harga biaya perjalanan juga meningkatkan kualitas kemudahan mendapatkan moda transportasi

2. Bagi peneliti selanjutnya disarankan untuk memperluas sampel penelitian bukan hanya mahasiswa universitas Sulawesi barat saja tetapi juga dapat mengambil sampel baik dosen atau staf yang ada di universitas Sulawesi barat, selain itu disarankan juga bagi peneliti selanjutnya untuk mengembangkan penelitian ini dengan meneliti faktor-faktor lain yang lebih berpengaruh terhadap pemilihan moda transportasi lainnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Al-washliyah, O. M. U. (2020). *Tugas akhir perbandingan biaya transportasi ojek online dan angkutan kota sebagai moda transportasi oleh mahasiswa universitas al-washliyah. 1607210060.*
- Budiman, A., Bethary, R. T., & Nurjamil, A. F. (2022). Analisa Pemilihan Moda Transportasi Roda Dua Berbasis Aplikasi Online dan Angkutan Kota Di Kota Serang (Studi Kasus Terminal Pakupatan Kota Serang - Banten). *Fondasi : Jurnal Teknik Sipil*, 11(2), 117. <https://doi.org/10.36055/fondasi.v11i2.17102>
- Kamal, M. I. H., & Sani, F. N. L. (2021). Preferensi Pemilihan Moda Transportasi Mahasiswa Di Kawasan Aglomerasi Yogyakarta Dengan Metode Analisis Jalur. *Prosiding Forum Studi Transportasi Antar ...*, November, 4–6. <https://ojs.fstpt.info/index.php/ProsFSTPT/article/view/799%0Ahttps://ojs.fstpt.info/index.php/ProsFSTPT/article/download/799/752>
- Kawengian, E., Jansen, F., & Rompis, S. Y. R. (2017). Model pemilihan moda transportasi angkutan dalam provinsi. *Jurnal Sipil Statik*, 5(3), 133–142. <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/jss/article/view/16236>
- Miro, F. (2005). *Perencanaan transportasi untuk mahasiswa, perencanaan, dan praktisi* (W. Hardani (ed.)). Erlangga.
- Muhammad Luqman Hakim. (2019). Peran Transportasi Online di Kalangan Mahasiswa Universitas Indonesia Depok. *Skripsi*.
- Suganda, S., Anggraini, R., Sipil, M. T., Teknik, F., Kuala, U. S., Aceh, B., Sipil, J. T., Teknik, F., Kuala, U. S., & Aceh, B. (2022). *MODEL PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI ONLINE DAN BUS TRANS KOETARADJA PADA RUTE DARUSSALAM – ULEE LHEUE*. 5(4), 318–326.
- Supit, R. M., Rompis, S. Y. R., & Lefrandt, L. I. R. (2018). Model Pemilihan Moda Transportasi Online di Kota Manado Supit, R. M., S. Y. R. Rompis, and L. I. R. Lefrandt. 2018. ‘Model Pemilihan Moda Transportasi Online Di Kota Manado’. *Jurnal Sipil Statik* 7(1):35–47. *Jurnal Sipil Statik*, 7(1), 35–47. <https://ejournal.unsrat.ac.id/index.php/jss/article/view/21328>
- Toreh, B. P., Lefrandt, L. I. R., & Kumaat, M. (2022). *Karakteristik Pengguna*

Moda Transportasi Online Dan Konvensional Di Kota Tomohon. 20, 765–773.

Tsalisa, R. A., Hadi, S. P., & Purbawati, D. (2022). Pengaruh Kualitas Pelayanan dan Harga terhadap Kepuasan Pelanggan Pengguna Jasa Transportasi Online Maxim di Kota Semarang. *Jurnal Ilmu Administrasi Bisnis, 11(4)*, 822–829. <https://doi.org/10.14710/jiab.2022.35970>

Widiarta, I. B. P. (2010). Analisis Pemilihan Moda Transportasi Untuk Perjalanan Kerja. *Jurnal Ilmiah Teknik Sipil, 14(2)*, 218–225.