

BAB II

STUDI PUSTAKA

II.1 Transportasi

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi sangat penting untuk manusia, karena memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. (Setiawan 2020)

Untuk dapat lebih memahami mengenai apa itu arti transportasi, kita bisa merujuk pada beberapa pendapat para ahli diantaranya sebagai berikut:

1. Menurut SteenBrink (1974), transportasi ini merupakan suatu perpindahan orang atau barang dengan menggunakan alat atau juga kendaraan dari dan ke tempat-tempat yang terpisah dengan secara geografis (Ferdila and Anwar Us, n.d.).
2. Menurut Morlok (1981), transportasi merupakan kegiatan atau aktivitas memindahkan atau mengangkut sesuatu dari satu tempat ketempat lainnya (Ferdila and Anwar Us, n.d.).
3. Menurut Bowersox (1981), angkutan merupakan suatu perpindahan barang atau juga penumpang dari satu tempat ketempat lainnya, yang mana produk itu dipindahkan ke tempat tujuan (Ferdila and Anwar Us, n.d.).
4. Menurut Papacostas (1987), transportasi didefinisikan sebagai suatu sistem yang terdiri dari fasilitas tertentu beserta arus dan sistem kontrol yang memungkinkan orang atau barang dapat berpindah dari suatu tempat ke tempat lain secara efisien dalam setiap waktu untuk mendukung aktivitas manusia.
5. Menurut Hasim Purba, pengertian transportasi ini merupakan kegiatan atau aktivitas pemindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lain baik itu melalui darat, perairan, atau juga udara dengan menggunakan alat angkutan tertentu (Ferdila and Anwar Us, n.d.)

Pada umumnya transportasi merupakan suatu aktivitas atau usaha untuk memindahkan atau menggerakkan sesuatu (orang dan/atau barang) dari satu tempat asal ke tempat tujuan untuk keperluan tertentu dengan mempergunakan alat tertentu. Aktivitas transportasi bukan merupakan suatu tujuan melainkan alat untuk mencapai tujuan. Dalam melakukan aktivitas transportasi tersebut diperlukan unsur-unsur dasar yang berupa prasarana dan sarana transportasi.

Menurut Fidel Miro (2012), dalam buku Pengantar Sistem Transportasi, Prasarana merupakan bagian yang berbentuk fasilitas fisik dan bersifat tetap, namun yang menjadi media untuk menjalani, memulai atau mengakhiri pergerakan perpindahan seperti jalan raya, rel, air (sungai, danau dan laut), udara, terminal bus, stasiun kereta api, pelabuhan, bandar udara dan sebagainya. Prasarana transportasi dibagi menjadi dua bagian sesuai dengan manfaatnya yaitu sebagai jalan dan terminal. Jalan berfungsi menjadi jalur gerak untuk melakukan pergerakan pindah dan terminal untuk memulai atau mengakhiri pergerakan pindah.

Sarana atau moda adalah salah satu komponen transportasi berupa alat yang dapat digerakkan dengan suatu alat/sistem tertentu baik secara alamiah maupun melalui teknologi buatan manusia seperti mesin atau yang lebih dikenal dengan kendaraan. Jangkauan pelayanan transportasi dapat diartikan sebagai batas-batas geografis pelayanan yang diberikan oleh transportasi kepada pengguna transportasi tersebut. Batas geografis dari pelayanan transportasi ini disebut juga sebagai wilayah operasi suatu sistem transportasi.

Pelayanan sistem transportasi yang secara geografis hanya menjangkau daerah pedesaan, dan ada juga yang melayani daerah perkotaan yang hanya menyediakan pelayanan untuk lokasi asal dan tujuan di dalam kota itu saja. Disisi lain, ada juga yang hanya menyediakan pelayanan untuk lokasi asal dan tujuannya telah melampaui batas kota, yaitu hingga ke kota lain di dalam satu provinsi. Pelayanan yang lebih luas lagi adalah pelayanan transportasi yang telah menjangkau kota-kota yang berada di luar provinsi tempat lokasi asalnya.

Selain itu, ada pula sistem transportasi antar negara yang melayani jaringan internasional. Berikut jangkauan pelayanan transportasi dibagi menjadi dua macam, yaitu:

1. Pelayanan transportasi berdasarkan tataran wilayah
 - a) Transportasi lokal merupakan sistem transportasi yang hanya melayani perjalanan setempat, dalam arti lokasi asal dan tujuan berjarak dekat.
 - b) Transportasi regional merupakan sistem transportasi yang melayani perpindahan penduduk dan atau barang yang melakukan perjalanan dengan lokasi asal dan tujuan yang sudah melewati batasi lokal atau jarak yang relatif jauh
 - c) Transportasi nasional merupakan sistem transportasi yang melayani perjalanan dari lokasi asal ke lokasi tujuan dengan jarak yang lebih jauh daripada transportasi regional
 - d) Transportasi internasional merupakan sistem transportasi yang melayani perjalanan dari lokasi asal ke lokasi tujuan dengan jarak paling jauh sehingga melewati batas negara atau pun benua
2. Pelayanan transportasi berdasarkan batas administrasi
 - a) Transportasi Desa dan Kota, merupakan transportasi yang melayani perjalanan antar kawasan didalam suatu desa maupun kota
 - b) Transportasi Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), merupakan transportasi yang melayani perjalanan antar kota tetapi hanya didalam provinsi.
 - c) Transportasi Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), merupakan transportasi yang melayani perjalanan dari lokasi asal tujuan antar kota namun sudah melewati batas provinsi, atau dari kota ke kota lainnya.
 - d) Transportasi Antar Negara (Lintas Batas), merupakan transportasi yang melayani perjalanan dari lokasi asal menuju lokasi tujuan yang telah melewati batas negara ke negara yang berbeda.

Transportasi dengan aktivitas kehidupan sosial ekonomi masyarakat mempunyai hubungan yang sangat erat. Ini dikarenakan kebutuhan perjalanan manusia dan barang timbul akibat adanya aktivitas kehidupan sosial ekonomi manusia, seperti tuntutan pemenuhan kebutuhan barang-barang (pangan, sandang dan papan) dan juga adanya kebutuhan manusia akan kegiatan sosial (hubungan berkeluarga dan

bermasyarakat), serta kebutuhan nonfisik (menuntut ilmu, melakukan aktivitas keagamaan, berekreasi, mengunjungi kerabat, aktivitas kesehatan contohnya ketempat olahraga atau ke rumah sakit) dan aktivitas lainnya. Faktor ini membutuhkan keberadaan transportasi untuk mendukung dan memudahkan masyarakat dalam mendapatkan segala kebutuhan itu. Sesuai dengan perkembangan zaman, kegiatan manusia dalam memenuhi tuntutan kehidupan sosial ekonominya tentu akan mengalami perubahan, seperti perkembangan pendapatan masyarakat, kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi, pertumbuhan penduduk yang pesat, urbanisasi yang deras, perkembangan wilayah dan lain-lain. Dengan kata lain, transportasi dari waktu ke waktu akan berkembang sejalan dengan perkembangan dan perubahan system kegiatan sosial ekonomi manusia. Di sisi lain, perubahan yang terjadi pada sistem kegiatan sosial ekonomi masyarakat juga akan menuntut perubahan dalam sistem transportasi juga. (Purba 2020)

Menurut Abbas Salim (2000), dalam buku Manajemen Transportasi, kehidupan sosial ekonomi masyarakat saat ini sudah terjadi perubahan penggunaan transportasi yaitu. Masyarakat mulai beralih dari yang menggunakan transportasi konvensional ke transportasi online. Dalam hal ini masyarakat perlahan-lahan mulai meninggalkan cara lama dan beralih dengan menggunakan cara yang baru atau modern, sebagai akibat dari perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi. Hal ini menunjukkan bahwa salah satu bentuk perubahan sosial yang mendukung ke arah kemajuan, yang dimana masyarakat berubah dari tradisional menuju masyarakat modern.

II.2 Sarana Transportasi

Sarana transportasi adalah sarana pelayanan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat, selain itu aktivitas kehidupan manusia saat ini telah mencapai tingkat perkembangan yang semakin kompleks dan beragam, menghadapi hal ini yang berarti pengelolaan menyangkut segala aspek kehidupan manusia yang berkaitan dengan berbagai faktor (Naviani and Mubarokah, n.d.). Sarana Transportasi terbagi menjadi tiga bagian yaitu:

1. Transportasi Darat
Terdiri dari seluruh bentuk alat transportasi yang beroperasi di darat. Diketahui sarana transportasi darat ini identik dengan sarana transportasi yang berada di jalan raya. Sarana transportasi darat mempunyai ciri ciri yang berada pada luas cakupannya.
2. Transportasi Laut/Air
Terdiri dari seluruh bentuk sarana transportasi yang beroperasi di air (laut, sungai, danau). Jenis sarana transportasi air memiliki ciri fisik yang sama oleh karena itu pembagian sarannya tidak sebanyak dan serumit dengan transportasi darat.
3. Transportasi Udara
Terdiri dari seluruh bentuk alat transportasi yang beroperasi di udara. Ciri-ciri bentuknya hanya ada satu bentuk, yaitu pesawat terbang (Fadel Miro, 2012.)

II.3 Klasifikasi Perjalanan

Perjalanan adalah pergerakan satu arah dari zona asal ke zona tujuan, termasuk pergerakan berjalan kaki. Berhenti secara kebetulan tidak dianggap sebagai tujuan pergerakan meskipun terpaksa melakukan perubahan rute. Meskipun pergerakan sering diartikan dengan pergerakan pulang dan pergi, dalam ilmu transportasi bisaanya analisis keduanya harus dipisahkan. Tamin (2000), lima kategori tujuan pergerakan berbasis tempat tinggal, yaitu:

1. Pergerakan ke tempat kerja
2. Pergerakan ke sekolah
3. Pergerakan ke tempat belanja
4. Pergerakan untuk kepentingan sosial

Tujuan pergerakan bekerja dan pendidikan, disebut tujuan pergerakan utama yang merupakan keharusan untuk dilakukan oleh setiap orang setiap hari, sedangkan tujuan pergerakan lainnya sifatnya hanya pilihan dan tidak rutin dilakukan. Pergerakan berbasis bukan rumah hanya sekitar (15-20) % dari total pergerakan yang terjadi

II.4 Definisi Angkutan Umum

Definisi angkutan umum menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) adalah layanan angkutan penumpang oleh sistem perjalanan kelompok yang tersedia untuk digunakan oleh masyarakat umum, biasanya dikelola sesuai jadwal, dioperasikan pada rute yang ditetapkan, dan dikenakan biaya untuk setiap perjalanan. Seiring dengan meningkatnya jumlah populasi kendaraan dan tingkat teknologi transportasi, masyarakat membuat inovasi kendaraan tersebut digunakan untuk mengangkut manusia atau barang dengan memberikan jasa kepada masyarakat dengan menggunakan tarif atau pembayaran tunai.

Menurut Warpani (2002) dalam buku pengelolaan lalu lintas dan angkutan jalan. Angkutan umum adalah suatu kegiatan memindahkan manusia atau barang dari suatu tempat ketempat yang lain dengan menggunakan sarana angkutan umum dengan membayarkan sejumlah biaya tertentu. Dalam hal angkutan umum melibatkan beberapa pihak, yaitu operator sebagai penyedia jasa angkutan umum, masyarakat sebagai konsumen atau pengguna jasa angkutan umum, dan pemerintah sebagai regulasi serta pengatur dan penengah antara operator angkutan dan masyarakat. Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 41 tahun 1993 tentang Angkutan Jalan dijelaskan angkutan adalah pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. (Widayanti and Karunia, n.d.)

II.5 Regulasi Angkutan Umum

Berdasarkan Peraturan menteri perhubungan republik Indonesia nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek. disebut pada bab 3 pasal 44 ayat (1) menyatakan bahwa “Angkutan perkotaan sebagaimana dimaksud jaringan trayek pada kawasan megapolitan, kawasan metropolitan, kawasan perkotaan besar, kawasan perkotaan sedang, dan kawasan perkotaan kecil.” Pasal 44 ayat (2) menyatakan bahwa “Jaringan trayek angkutan perkotaan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas trayek utama dan trayek pengumpan”

II.6 Definisi Transportasi Online

Transportasi *online* merupakan transportasi yang berjenis aplikasi, yang dapat ditemukan pada aplikasi dalam *smartphone* konsumen dengan cara memesan suatu sarana transportasi. Ketika konsumen melakukan aktivitas pemesanan menggunakan aplikasi, maka tampilan pemesanan dapat terlihat dilayar *smartphone* seperti jarak tempuh, harga, identitas pengemudi, lama waktu pengemudi tiba ke lokasi konsumen, serta data perusahaan pengelola. (Dewi and Taufiqurrahman 2022). Ojek *online* merupakan ojek sepeda motor yang menggunakan teknologi dengan memanfaatkan aplikasi pada *smartphone* yang memudahkan pengguna jasa untuk memanggil pengemudi ojek tidak hanya dalam hal sebagai sarana pengangkutan orang/barang namun juga dapat dimanfaatkan untuk membeli barang bahkan memesan makanan sehingga dalam masyarakat global terutama di kota-kota besar dengan kegiatan yang sangat padat dan tidak dapat dipungkiri masalah kemacetan selalu menjadi polemik, ojek *online* ini hadir untuk memudahkan masyarakat dalam melakukan kegiatan sehari-hari dengan mengedepankan teknologi yang semakin maju.(Ferdila and Anwar Us, n.d.)

II.7 Regulasi Transportasi Online

Selama ini angkutan online tidak memiliki izin (ilegal) untuk beroperasi yang menjadi salah satu aspek yang memunculkan konflik berkepanjangan di antara angkutan *online* dan angkutan umum. Pemerintah sebenarnya telah menerbitkan aturan terkait transportasi pada UU No. 22/2009 pasal 11:1a, bahwa akan dilakukannya penyusunan rencana dan program pelaksanaan dan pengembangan teknologi kendaraan bermotor. Namun karena Undang-Undang ini tidak secara spesifik mengatur masalah angkutan online, maka dibuatlah Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2016 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek yang disebut dengan Permenhub No. 32/2016 yang secara khusus mengatur penyelenggaraan angkutan umum dengan aplikasi berbasis teknologi informasi. Namun, kemudian direvisi kembali tanggal 1 April 2017 menjadi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2017 karena dianggap terlalu berpihak kepada angkutan konvensional. Hanya saja aturan terkait angkutan online

masih menuai pro dan kontra karena pengemudi angkutan online menganggap penggunaan stiker dan dashbor digital pada kendaraan pribadi dianggap tidak diperlukan, maka pemerintah kembali merevisi Permenhub No. 26 Tahun 2017 menjadi Permenhub No. 108 Tahun 2017. Berikut kesembilan poin revisi dalam aturan baru tersebut:

1. Argometer taksi: besaran tarif sesuai yang tercantum pada argometer
2. Tarif: penetapan tarif dilakukan berdasarkan kesepakatan pengguna jasa dan penyedia jasa transportasi. Pedomannya adalah tarif atas dan bawah yang ditetapkan Dirjen Perhubungan Darat atas usulan dari Gubernur sesuai kewenangannya
3. Wilayah operasi: beroperasi pada wilayah operasi yang telah ditetapkan Dirjen Perhubungan Darat atau Gubernur
4. Kuota: kuota kebutuhan kendaraan ditetapkan Dirjen Perhubungan Darat atau Gubernur
5. Jumlah kendaraan: minimal lima kendaraan. Untuk perorangan yang memiliki kurang dari lima kendaraan dapat berhimpun di badan hukum berbentuk koperasi yang telah memiliki izin penyelenggaraan taksi daring
6. Bukti kepemilikan kendaraan bermotor: BPKB atau STNK atas nama badan hukum/atas nama perorangan badan hukum berbentuk koperasi.
7. Domisili tanda nomor kendaraan bermotor (TNKB): taksi daring menggunakan TNKB sesuai wilayah operasi yang ditetapkan
8. Sertifikat registrasi uji tipe (SRUT): persyaratan permohonan izin bagi kendaraan bermotor baru harus melampirkan salinan SRUT kendaraan bermotor
9. Peran aplikasi: perusahaan aplikasi di bidang transportasi dilarang bertindak sebagai penyelenggara angkutan umum

II.8 Kelebihan dan Kekurangan Kehadiran Transportasi *Online*

Hadirnya transportasi berbasis *online* pada tahun 2015 menimbulkan dampak positif dan negatif. Masyarakat yang membutuhkan transportasi cepat ditengah kemacetan tentu saja sangat terbantu dengan keberadaan transportasi *online* atau ojek *online*. namun dampak lainnya, mereka juga menimbulkan kemacetan.

Berdasarkan salah satu berita yang dikutip dari Kompas.com dikatakan bahwa keberadaan transportasi *online* atau ojek *online* memiliki kelebihan dan kekurangan yakni sebagai berikut:

II.8.1 Kelebihan Transportasi *Online*

1. Mempermudah masyarakat
Mayoritas pengguna jasa transportasi online mengaku lokasi penjemputan memudahkan mereka.
Mereka tidak perlu kesulitan untuk mencari pangkalan angkutan umum lagi. Cukup memesan layanan tersebut melalui layar *smartphone*, driver ojek *online* siap mengantar.
2. Menghemat Biaya Ongkos
Adanya promosi yang dibuat oleh para perusahaan transportasi online membawa keuntungan pada konsumen.
3. Lapangan kerja
Membuka peluang bagi masyarakat yang belum mempunyai pekerjaan.

II.8.2 Kekurangan Transportasi *Online*

1. Menambah kemacetan
Meski mengaku berbeda dengan ojek pangkalan, pada kenyataannya di lapangan, pengemudi ojek *online* tetap membuat beberapa pangkalan atau memang mangkal di sebuah tempat sambil menunggu orderan dari konsumen. Tidak jarang, trotoar hingga badan jalan jadi tempat mangkal transportasi *online* atau ojek *online*. Kondisi ini sampai membuat pihak kepolisian sepakat untuk menindak tegas para pengemudi ojek *online* yang mangkal di trotoar.

2. Konflik
Dinamika antara pengojek *online* dengan pengojek pangkalan/angkutan umum yang lebih "senior" beberapa kali terjadi. Dengan layanan pengemudi angkutan umum merasa terintimidasi karena layanan ojek *online* lebih banyak diminati.
3. Server aplikasi yang mengalami gangguan
Seperti aplikasi digital lainnya, server ojek *online* juga mengalami gangguan sehingga pengguna aplikasi tidak bisa memesan. Terkadang Kesalahan teknis juga terkadang terjadi pada saat penggunaan pembayaran via credit, alat pembayaran sejenis pulsa.
4. Sulitnya mencari pengemudi/driver ojek *online*
Terkadang aplikasi sulit untuk mencari pengemudi dikarenakan konsumen harus bergantung kepada sistem pencarian disana

II.9 Faktor – faktor Pemilihan Angkutan

Menurut Fidel Miro (2012), dalam buku Pengantar Sistem Transportasi, ada empat faktor yang dianggap kuat pengaruhnya terhadap pelaku perjalanan dan masing faktor tersebut menjadi beberapa variabel. Berikut faktor- faktor atau variabel yaitu:

1. Faktor karakteristik perjalanan. Isi variabelnya yaitu berupa, tujuan perjalanan, waktu perjalanan dan panjang perjalanan.
2. Faktor karakteristik pelaku perjalanan. Isi variabelnya yaitu berupa, pendapatan, kepemilikan kendaraan, kondisi kendaraan (baru, lama, bagus, jelek, bersih, kotor, dan lainnya), variabel sosial ekonomi lainnya (struktur dan ukuran keluarga, usia, jenis kelamin, status sosial, gaya hidup, jenis pekerjaan, lokasi pekerjaan, kepunyaan akan lisensi mengemudi, serta semua variabel yang mempengaruhi pemilihan moda).
3. Faktor karakteristik sistem angkutan. Isi variabelnya yaitu berupa, variabel waktu perjalanan mulai dari lamanya waktu menunggu angkutan di terminal, waktu berjalan ke terminal dan waktu berada dalam angkutan, variabel biaya perjalanan, variabel tingkat pelayanan, variabel tingkat kemudahan pencapaian tempat tujuan, variabel tingkat kehandalan angkutan umum pada segi waktu, ketersediaan ruang parkir dan tarif.

4. Faktor karakteristik kota dan zona, contohnya seperti jarak kediaman dengan tempat kegiatan. (Fidel Miro, 2012).

II.10 Populasi dan Sampel Penelitian

1. Populasi

Menurut Sugiyono (2011) “populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas objek/subjek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya.”

2. Sampel

Sampel merupakan bagian dari populasi yang ingin diteliti oleh peneliti. Menurut Sugiyono (2011) “sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut.” Sehingga sampel merupakan bagian dari populasi yang ada, sehingga untuk pengambilan sampel harus menggunakan cara tertentu yang didasarkan pertimbangan-pertimbangan yang ada.

II.11 Metode Lemeshow

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut (Sugiyono, 2013). Supangat (2008) menyebutkan bahwa sampel adalah bagian dari populasi, untuk dijadikan sebagai bahan penelitian dengan harapan contoh yang diambil dari populasi tersebut dapat mewakili populasinya.

II.12 Analisis Statistik Deskriptif

Analisis statistik deskriptif adalah metode untuk menganalisa data yang dilakukan dengan pengelompokan data yang sudah terkumpul sesuai dengan pertanyaan yang telah diajukan dan tertulis dalam sebuah kuesioner. (Putra Iswanto, Ahda Imron, and Handoko 2021), mendeskripsikan data hasil survei. Data yang sudah dikelompokkan kemudian dihitung dan diubah dalam bentuk nilai persentase (%). Untuk melakukan analisis data yang diolah dengan rumus presentase sebagai berikut.

$$P = \frac{F}{N} \times 100\% \quad (\text{II.1})$$

Keterangan:

P = Angka Presentase

F = Frekuensi Jawaban

N = Banyaknya Responden

II.13 Studi Terdahulu

Studi terdahulu memiliki fungsi dan manfaat untuk mengidentifikasi pengetahuan yang sudah Ada, Studi terdahulu membantu peneliti dalam mengidentifikasi pengetahuan dan temuan yang sudah ada di bidang yang akan diteliti. Dengan mempelajari studi terdahulu, peneliti dapat mengetahui apa yang telah dilakukan sebelumnya, temuan apa yang telah ditemukan, dan apakah masih ada celah penelitian yang belum terpenuhi.

Studi terdahulu berperan penting dalam membantu peneliti merumuskan pertanyaan penelitian yang relevan dan berarti. Dengan menggali studi-studi sebelumnya, peneliti dapat mengidentifikasi kekosongan pengetahuan atau isu-isu yang belum terpecahkan, yang dapat menjadi dasar untuk merumuskan pertanyaan penelitian yang lebih baik. Studi terdahulu juga membantu peneliti dalam memahami pendekatan metodologi yang telah digunakan sebelumnya. Dengan memeriksa metode penelitian yang telah berhasil digunakan dalam penelitian sebelumnya, peneliti dapat memilih metode yang paling sesuai untuk pertanyaan penelitian mereka. Ini sangat penting untuk menghindari pemborosan sumber daya dan untuk mengarahkan penelitian ke arah yang lebih inovatif.

Dalam keseluruhan, studi terdahulu memiliki peran penting dalam memandu penelitian baru. Dengan mempelajari penelitian sebelumnya, dan peneliti dapat memanfaatkan pengetahuan yang ada, mengidentifikasi kesenjangan dalam pengetahuan, dan memperkuat landasan teori dan metodologi penelitian.

II.13.1 Analisis Pemilihan Moda Transportasi Di Kabupaten Minahasa Utara (Gabriel R.O. Sumampouw, Lucia I.R. Lefrandt, Samuel Y.R. Rompis, 2022)

Transportasi merupakan bagian penting dari kehidupan manusia, transportasi memiliki peranan yaitu menghubungkan dari suatu tempat ke tempat lain. Salah satu aspek penting dalam transportasi adalah pemilihan moda. Terdapat beberapa faktor yang menjadi bahan pertimbangan masyarakat pengguna moda transportasi dalam menentukan moda yang akan digunakan, yaitu diantaranya biaya, waktu tempuh, dan tingkat kenyamanan. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik pelaku perjalanan dalam memilih moda transportasi di Minahasa Utara dan faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi. Manfaat dari penelitian ini yaitu sebagai bahan pertimbangan untuk pihak-pihak yang berkepentingan dalam menangani kebijakan transportasi di Kabupaten Minahasa Utara. Penelitian dilakukan dengan membagikan kuisioner kepada masyarakat secara online (melalui google form), dengan jumlah 200 responden. Selanjutnya data yang diperoleh diolah dengan metode Structural Equation Modeling (SEM) melalui aplikasi Statistical Package for the Social Sciences (SPSS) dan Analysis of Moment Structure (AMOS). Hasil dari penelitian ini diperoleh karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin didominasi oleh perempuan sebesar 62%, lebih banyak dari kelompok usia 18 – 35 tahun sebesar 49%, dengan berstatus pelajar/mahasiswa/i sebesar 30%, dengan pendidikan terakhir yaitu SMA/SMK sebesar 57%, dan responden lebih banyak yang belum berpenghasilan sebesar 40%. Berdasarkan kepemilikan kendaraan mayoritas responden memiliki mobil sebesar 40%, dan 82% responden sudah pernah menggunakan semua moda transportasi yang ada di Kabupaten Minahasa Utara. Hasil uji Structural Equation Modeling (SEM) diperoleh faktor – faktor yang mempengaruhi dalam pemilihan moda transportasi yang ada di Kabupaten Minahasa Utara yaitu Waktu Tempuh (WT), Kondisi Kendaraan (KK), dan Tingkat Kenyamanan (TK).

II.13.2 Analisis Pemilihan Moda Transportasi Online dan Angkutan Kota Bagi Pegawai Balai Besar Pelaksana Jalan Nasional (Muhammad Asrul Nuh, St Maryam H, Mukhtar Thahir Syarkawi, 2022)

Perkembangan transportasi umum saat ini mengikuti trend pertumbuhan penduduk dan perkembangan teknologi. Taksi atau ojek online di Kota Makassar merupakan salah satu moda transportasi baru yang banyak digunakan oleh masyarakat, dan mulai meninggalkan angkutan kota (pete-pete). Balai Besar Pelaksanaan Jalan Nasional (BBPJN) Makassar memiliki kurang lebih total 600 orang yang tentunya membutuhkan angkutan umum untuk kegiatan sehari-hari dari dan menuju kantor. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui kecenderungan pemilihan moda antara angkutan umum dan angkutan online, serta mengetahui faktor yang paling mempengaruhi pegawai dalam memilih moda. Analisis yang digunakan adalah analisis regresi linier berganda dengan data yang berasal dari hasil wawancara kepada pegawai. Hasil penelitian menunjukkan bahwa taksi online memiliki kecenderungan yang lebih besar untuk dipilih dibandingkan angkutan kota dengan faktor yang paling mempengaruhi pemilihan moda adalah tarif, kemudahan mendapatkan moda, kenyamanan, dan kepastian mendapatkan moda.

II.13.3 Analisis Pemilihan Moda Transportasi di Tondano (Pratiwi Aprilia, Lucia I. R. Lefrandt, Sisca V. Pandey, 2021)

Transportasi merupakan sarana yang sangat diperlukan dari waktu ke waktu dimana transportasi dapat membawa seseorang atau suatu barang menuju ke tempat yang dituju. Semakin berkembangnya zaman maka semakin banyak moda transportasi yang bermunculan, salah satu contohnya yaitu di Tondano yang merupakan Ibukota dari Kabupaten Minahasa. Pada awalnya di Tondano hanya memiliki bendi sebagai sarana transportasi untuk bepergian ke suatu tempat, tapi pada saat ini Tondano memiliki banyak jenis atau moda transportasi yang dapat digunakan seperti transportasi online, ojek konvensional, dll. Ini membuktikan bahwa pesatnya perkembangan zaman berpengaruh terhadap munculnya berbagai macam moda transportasi. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik pelaku perjalanan dalam memilih moda transportasi di Tondano dan menentukan faktor-faktor yang mempengaruhi 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. 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.

II.13.4 Analisis Pemilihan Moda transportasi Online Dan Angkutan Konvensional Di Pakuwon Mall Surabaya (Matthew Tombakan, M. Shofwan Donny C, S.ST., MT. 2021)

Karakteristik penumpang sangat mempengaruhi penumpang dalam memilih moda transportasi. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi pelaku perjalanan dan probabilitas pemilihan moda antara transportasi online dan angkutan konvensional. Pengolahan data menggunakan Analisa regresi dengan bantuan program SPSS untuk mengetahui faktor yang mempengaruhi pemilihan moda taksi online dan angkutan konvensional. Adapun sampel dalam penelitian ini berjumlah 100 responden. Metode pengumpulan data yaitu menggunakan kuesioner yang dibagikan secara langsung. Hasil penyebaran kuesioner pada penumpang di Pakuwon Mall diperoleh sebagian besar (100%) pengguna memilih taksi online dan (0%) pengguna memilih taksi konvensional sebagai moda menuju Mall. Berdasarkan uji korelasi faktor-faktor yang berpengaruh adalah tarif, kemudahan mendapat moda dan ketersediaan moda. Data yang digunakan dalam penelitian ini merupakan data primer dan sekunder. Analisis

data menggunakan analisis regresi linear berganda, analisa data karakteristik pelaku perjalanan dan analisa model logit. Dari hasil analisis model logit biner berdasarkan skenario pertama menghasilkan probabilitas taksi online sebesar 81.59% dan taksi konvensional 18.40%. Pada skenario kedua menghasilkan probabilitas taksi online sebesar 81.19% dan taksi konvensional 18.19%. Maka dapat dilihat bahwa taksi online memiliki kecenderungan yang lebih besar untuk dipilih dibandingkan taksi konvensional dan pada variable tarif (X1), kemudahan moda (X2) dan ketersediaan (X7) moda tidak memiliki pengaruh yang signifikan.

II.13.5 Pemilihan Moda Antara Ojek Online Dan Angkutan Kota Dengan Metode Stated Preference (David Cariera, Tri basuki Joewono, Muhamad Rizki, 2020)

Lahirnya transportasi daring telah melahirkan tantangan bagi angkutan umum eksisting khususnya angkutan kota. Setiap tahunnya jumlah pengguna angkutan kota di Bandung mengalami penurunan dikarenakan kualitas layanannya. Studi ini bertujuan untuk memodelkan pilihan moda masyarakat Kota Bandung dalam penggunaan moda transportasi serta menentukan hubungan antar variabel waktu tunggu, waktu berjalan ke tempat pemberhentian (akses), waktu tempuh, serta Tarif. Data didapatkan melalui penyebaran kuesioner secara daring kepada pengguna ojek online dan angkutan kota rute Ciumbuleuit menuju Stasiun Hall dengan menggunakan kuesioner Stated Preference. Variabel yang signifikan dalam pemilihan moda ojek online atau angkot asal-tujuan dari Ciumbuleuit menuju stasiun Hall adalah variabel waktu tempuh, waktu tunggu, serta tarif. Nilai waktu yang didapatkan sebesar Rp. 15.674, - per jam. Berdasarkan pemodelan yang didapatkan variabel bebas yang memiliki pengaruh signifikan adalah waktu tunggu, waktu tempuh, serta tarif. Apabila penelitian ini ingin menemukan probabilitas yang diinginkan, diperlukan kenaikan atau penurunan dari masing-masing nilai variabel. Kondisi aktual pada penelitian ditemukan bahwa pemilihan moda angkot sebesar 23,82%, apabila dalam penelitian ini probabilitas pemilihan moda angkot ingin ditingkatkan, maka dapat direkomendasikan dengan menurunkan waktu tempuh angkot sebesar 5 menit, menurunkan waktu tunggu angkot sebesar 5 menit, mensubsidi tarif angkot sebesar Rp 2.000, -, dan mengubah kebijakan tarif ojek *online* untuk menaikkan

tarif perjalanannya sebesar Rp 2.000, -. Sehingga apabila mengikuti alternatif yang direkomendasikan dapat menaikkan peluang pemilihan angkot menjadi 48,72%.

II.13.6 Pemilihan Moda Dan Preferensi Angkutan Umum Khusus Perempuan Di Kota Bandar Lampung (Fera Lestari, Ahmad Ari Aldino, 2020)

Maraknya kriminalitas yang terjadi di angkutan umum membuat citra angkutan umum semakin buruk terutama bagi para perempuan yang rentan menjadi sasaran kriminal tersebut terlebih lagi sebagian besar pengguna angkutan umum adalah perempuan. Oleh karena itu perlu adanya inisiatif untuk kebijakan transportasi yang melihat dari perspektif gender baik dalam perencanaan dan implementasinya. Upaya ini juga dilakukan untuk membantu pemerintah dalam mengajak masyarakat untuk lebih memilih menggunakan angkutan umum. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik perilaku perjalanan oleh perempuan dan memperoleh probabilitas pelaku perjalanan dalam memilih moda angkutan umum khusus perempuan Metode penelitian dalam penelitian ini adalah deskriptis analitis dimana menggambarkan suatu peristiwa kemudian melakukan analisis terhadap masalah yang timbul. Hasil menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara pemilihan moda untuk melakukan perjalanan oleh perempuan dengan faktor sosio demografi serta terdapat hubungan antara pemilihan moda dengan tujuan perjalanan yang dilakukan oleh perempuan. Probabilitas untuk pemilihan moda angkutan umum khusus perempuan mungkin akan dipilih sebagai moda yang digunakan untuk melakukan perjalanan oleh perempuan cukup tinggi. Sehingga diharapkan dengan adanya angkutan khusus perempuan dapat menjadi salah satu solusi dari permasalahan transportasi khususnya masalah yang sering dialami oleh perempuan Angkutan umum khusus perempuan mungkin untuk diladakan. Namun, perlu kajian lebih dalam diantaranya mengenai keinginan dan kemampuan untuk membayar serta rancangan mengenai jumlah armada, trayek, tarif angkutan dan lainnya.

II.13.7 Model Pemilihan Moda Transportasi Online Di Kota Manado (Roland Michael Supit, Samuel Y. R. Rompis, Lucia I. R. Lefrandt, 2019)

Kebutuhan masyarakat akan transportasi sangat mempertimbangkan rasa aman, nyaman, terjangkau dan kota Manado merupakan salah satu kota di Indonesia yang bergantung pada transportasi. Kemajuan teknologi yang mengedepankan peranti/alat elektronik yang menggunakan jaringan internet pada masa sekarang, memunculkan beberapa transportasi yang berbasis aplikasi/online. Hal ini juga menjadi faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi yang akan digunakan oleh customer (pengguna moda transportasi) khususnya di kota Manado. Pemilihan moda transportasi darat yang berbasis Online yang dapat dipesan kapan saja melalui smartphone menjadi pilihan paling diminati masyarakat, terutama masyarakat pengguna smartphone. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui karakteristik pelaku perjalanan dalam pemilihan moda. 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 perjalanan, selisih kenaikan biaya, selisih waktu tunggu keberangkatan, selisih waktu tempuh perjalanan dan selisih waktu pemesanan antara moda Go-Car dan Grabcar. 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 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: $Y = 0,026038528 - 4,83956*(10)^{-5}X_1 - 8,95979*(10)^{-5}X_2 + 0,070316528X_3 + 0,115199405X_4 - 0,0612849X_5$ Hasil dari regresi yang diperoleh, telah memenuhi syarat, sehingga seluruh variabel bebas bersama-sama berpengaruh terhadap variabel terikat.

II.13.8 Studi Karakteristik Pengguna Angkutan Umum Dalam Pemilihan Moda Transportasi (Dody Taufik Absor Sibuea, 2019)

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik pengguna angkutan umum dalam memilih moda angkutan umum yang digunakan masyarakat Perumnas Martubung, Kemudian penelitian ini juga bertujuan mendeskripsikan moda angkutan umum yang digunakan, serta untuk mengetahui pendapat masyarakat dalam melakukan perjalanan ditinjau dari kinerja pelayanan angkutan umum. Berikutnya, penelitian ini ingin mengungkap perbedaan persepsi pelaku perjalanan terhadap penggunaan moda angkutan umum berdasarkan karakteristik pelaku perjalanan. Populasi penelitian ini adalah penduduk Perumnas Martubung sebanyak 14.058 orang, dengan jumlah sampel diambil sebanyak 520 orang pelaku perjalanan yang ditentukan berdasarkan formula Parel et. al. Teknik pengambilan sampel yang digunakan adalah cluster random sampling. Klaster didasarkan pada lingkungan di Perumnas Martubung yaitu sebanyak 11 lingkungan, dengan responden yang dipilih hanya satu orang dari setiap keluarga. Pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan kuesioner. Untuk mengukur persepsi pelaku perjalanan digunakan kuesioner dengan skala Likert. Selanjutnya data dianalisis dengan teknik deskriptif dan teknik ANAVA. Hasil penelitian menyimpulkan bahwa secara umum masyarakat Perumnas Martubung hampir semuanya menggunakan mobil penumpang umum sebagai moda angkutan umum yaitu sebanyak 97,31 persen. Dari hasil penelitian ditemukan juga bahwa ditinjau dari segi biaya, sebanyak 85,58 persen menyatakan murah. Hasil penelitian menunjukkan bahwa captive user merupakan pengguna kendaraan umum tertinggi. Dari hasil analisis data ditemukan bahwa terdapat perbedaan persepsi atau pandangan masyarakat terhadap penggunaan moda angkutan umum dalam melakukan perjalanan berdasarkan jenis pekerjaan, dan kepemilikan kendaraan

II.13.9 Analisis Pemilihan Moda Transportasi Online dan Angkutan Konvensional (Nanda Andresta, Rahayu Sulistiyorini, Sasana Putra, 2018)

Karakteristik penumpang sangat mempengaruhi penumpang dalam memilih moda transportasi. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi pelaku perjalanan dan probabilitas pemilihan moda antara transportasi online dan angkutan konvensional. Pengolahan data menggunakan analisa regresi dengan bantuan program SPSS untuk mengetahui faktor yang mempengaruhi pemilihan moda taksi online dan taksi konvensional. Hasil penyebaran kusioner pada penumpang angkutan udara diperoleh sebagian besar (71%) pengguna memilih taksi online 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 $R \text{ square} = 48,7\%$ dan menghasilkan persamaan $Y = 2,233 + 0,726 X1 + 0,530 X2 + 0,700 X7$. Dari hasil analisis model logit biner berdasarkan pada skenario pertama menghasilkan probabilitas taksi online 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 online 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.

II.13.10 Persepsi Masyarakat Terhadap Fasilitas Dan Pelayanan Angkutan Umum Trans Metro Pekanbaru (Puji Astuti, Reka Marsela, Mardianto, Thalia Amanda Putri, 2018)

Permasalahan yang terjadi pada angkutan umum Trans Metro Pekanbaru adalah kedatangan bus selalu tidak tepat waktu dan rute pelayanannya tidak ke semua tempat serta fasilitas halte yang kurang memadai. Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mengetahui persepsi masyarakat terhadap fasilitas dan pelayanan angkutan umum Trans Metro Pekanbaru dan mengidentifikasi kebijakan pemerintah sebagai pengelola Trans Metro Pekanbaru (TMP). Manfaat dari penelitian ini yaitu agar mengetahui pendapat masyarakat dan kepuasan masyarakat terhadap

pelayanan angkutan umum Trans Metro Pekanbaru dalam melayani penumpang. Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kualitatif dan dengan pendekatan deduktif. Pendekatan deduktif merupakan penjelasan tentang prinsip-prinsip isi pelajaran, kemudian dijelaskan dalam bentuk penerapannya atau contoh-contohnya dalam situasi tertentu. Responden adalah penumpang Trans Metro Pekanbaru, jumlah responden yang dijadikan sampel penelitian yaitu 115 responden. Hasil dari penelitian ini yaitu tentang ketersediaan Trans Metro Pekanbaru yaitu sebanyak 90 responden menjawab berguna. Alasan masyarakat memilih Trans Metro Pekanbaru yaitu sebanyak 79 responden menjawab tersedia. Akses menuju halte yaitu sebanyak 72 responden menjawab mudah. Tarif ongkos yaitu sebanyak 83 responden menjawab murah. Keamanan dan kenyamanan saat menaiki Trans Metro Pekanbaru serta di halte yaitu sebanyak 55 responden menjawab baik. Pelayanan petugas yaitu sebanyak 70 responden menjawab sopan. Penampilan interior halte dan bus yaitu sebanyak 80 responden menjawab tidak menyenangkan. Kedatangan bus Trans Metro Pekanbaru yaitu sebanyak 71 responden menjawab kurang tepat waktu. Penampilan petugas Trans Metro Pekanbaru yaitu sebanyak 85 responden menjawab rapi. Tentang tempat duduk selalu tersedia saat menaiki bus Trans Metro Pekanbaru yaitu sebanyak 78 responden menjawab tersedia. Total keseluruhan responden yaitu 115 responden. Kesimpulan dari penelitian ini yaitu dalam segi keamanan dan kenyamanannya baik, tarif/ongkosnya terjangkau oleh semua lapisan masyarakat, dari segi negatif yaitu kedatangan bus selalu tidak tepat waktu dan halte kurang memadai. Adapun saran kepada pemerintah yaitu memperbaiki halte yang rusak menjadi halte yang lebih memadai.

II.14 Resume Jurnal Penelitian Terdahulu

Tabel I. 2 Jurnal Terdahulu

No	Tahun	Judul Penelitian	Objek Penelitian	Metode	Variabel	Hasil Penelitian	GAP Analisis	
							Penelitian terdahulu	Penelitian penulis
1	2022	Analisis Pemilihan Moda Transportasi Di Kabupaten Minahasa Utara	Angkutan Umum, Ojek Konvensional, Transportasi Online	Metode <i>Structural Equation Modeling</i> (SEM)	<i>pemilihan moda, Structural Equation Modelling (SEM), Analysis of Moment Structure (AMOS)</i>	Data penelitian menunjukkan bahwa hasil penelitian karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin didominasi oleh perempuan sebesar 62%, lebih banyak dari kelompok usia 18 – 35 tahun sebesar 49%, dengan berstatus pelajar/mahasiswa/i sebesar 30%, dengan pendidikan terakhir yaitu SMA/SMK sebesar 57%, dan responden lebih banyak yang belum berpenghasilan sebesar 40%. Berdasarkan kepemilikan kendaraan mayoritas responden memiliki mobil sebesar 40%, dan 82% responden sudah pernah menggunakan semua moda transportasi yang ada di Kabupaten Minahasa Utara.	Penelitian ini menganalisis pemilihan moda transportasi antara angkutan umum, ojek konvensional, transportasi online dengan menggunakan metode structural Equation modeling (SEM)	Penelitian ini sama, melakukan analisis pemilihan moda transportasi angkutan umum dan transportasi online

2	2022	Analisis Pemilihan Moda Transportasi Online Dan Angkutan Kota Bagi Pegawai Balai Besar Pelaksana Jalan Nasional	Angkutan Kota, Taksi Online	Analisis yang digunakan adalah analisis regresi linier berganda	Angkutan Kota, Pegawai, Pemilihan Moda, Taksi Online	Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa taksi online memiliki kecenderungan yang lebih besar untuk dipilih dibandingkan angkutan kota dengan faktor yang paling mempengaruhi pemilihan moda adalah tarif, kemudahan mendapatkan moda, kenyamanan, dan kepastian mendapatkan moda.	Penelitian ini menggunakan analisis regresi linear berganda	Dalam penelitian ini tidak melakukan seperti penelitian sebelumnya, akan tetapi penelitian ini hanya fokus pada analisa deskriptif
3	2021	Analisis Pemilihan Moda Transportasi Di Tondano	Angkutan Umum	Metode <i>Structural Equation Modeling (SEM)</i>	<i>Pemilihan Moda, Structural Equation Modeling (SEM), AMOS</i>	Berdasarkan karakteristik responden diperoleh 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.	Penelitian ini menggunakan metode <i>Structural Equation Modeling (SEM)</i>	Dalam penelitian ini tidak melakukan seperti penelitian sebelumnya, akan tetapi penelitian ini hanya meneliti pemilihan moda transportasi dengan analisis deskriptif

4	2021	Analisis Pemilihan Moda Transportasi Online Dan Angkutan Konvensional Di Pakuwon Mall Surabaya	Transportasi Online, Transportasi Konvensional	Metode analisa data yaitu analisa karakteristik sosio ekonomi dan analisa probabilitas pemilihan moda model logit binomial dengan regresi linier berganda.	Transportasi Online, Transportasi Konvensional, SPSS, Pemilihan Moda	Hasil penelitian Berdasarkan faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi antara taksi konvensional dan taksi online dari dan menuji Pakuwon Mall Surabaya diantaranya X1 tarif, X2 kemudahan mendapatkan moda, X3 cepat mendapat moda, dan X7 kepastian mendapat moda.	Penelitian ini menggunakan beberapa metode untuk menentukan faktor pemilihan moda transportasi seperti analisa sosio ekonomi dan analisa probabilitas pemilihan moda model logit binomial dengan regresi berganda	Penelitian ini tidak melakukan seperti penelitian sebelumnya, akan tetapi penelitian ini hanya meneliti pemilihan moda transportasi dengan analisis deskriptif
5	2020	Pemilihan Moda Antara Ojek Online Dan Angkutan Kota Dengan Metode Stated Preference	Angkutan Kota, Ojek Online	Metode Stated Preference	Pemilihan moda, angkutan kota, ojek online, stated preference, model pemilihan diskrit	Hasil Penelitian berdasarkan simulasi yang didapatkan dari model, dapat disimpulkan sensitivitas variabel bebas yaitu dengan adanya kenaikan waktu tempuh, rata-rata peluang pemilihan moda angkot akan menurun sebesar 0,4% per kenaikan satu menit, sedangkan ojek <i>online</i> akan menurun sebesar 0,47% per kenaikan satu menit.	Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pemilihan moda dengan menggunakan metode stated preference	dalam penelitian ini juga bertujuan sama, tetapi tidak menggunakan metode stated preference.

6	2020	Pemilihan Moda Dan Preferensi Angkutan Umum Khusus Perempuan Di Kota Bandar Lampung	Angkutan Umum Di Bandar Lampung	Metode deskriptis analisis	angkutan umum, perempuan, pemilihan moda, karakteristik perilaku perjalanan	Hasil dari penelitian menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara pemilihan moda untuk melakukan perjalanan oleh perempuan dengan faktor sosio demografi serta terdapat hubungan antara pemilihan moda dengan tujuan perjalanan yang dilakukan oleh perempuan	Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pemilihan moda dan preferensi angkutan umum khusus perempuan dengan menggunakan metode deskriptif analisis	Dalam penelitian ini juga bertujuan sama, mengetahui pemilihan moda transportasi
7	2019	Model Pemilihan Moda Transportasi Online Di Kota Manado	Ojek Online dan Ojek Konvensional di Kota Makassar	Metode Stated Preference, kemudian diolah dengan analisis statistik binomial logit	Binomial Logit, Pemilihan Moda, Stated Preference, Grabcar, Go-Car	Berdasarkan hasil penelitian secara keseluruhan dapat dirampungkan berikut ini, Pengguna moda lebih banyak didominasi oleh Wanita sebanyak 54%, Pengguna moda lebih banyak dari kalangan usia 21-25 tahun sebanyak 60%, Pengguna moda lebih banyak tamatan SMA sebanyak 70%.	Penelitian ini menganalisis model pemilihan moda transportasi online dengan menggunakan metode stated preference	Penelitian ini sama melakukan seperti penelitian sebelumnya, akan tetapi tidak menggunakan metode stated preference

8	2019	Studi Karakteristik Pengguna Angkutan Umum Dalam Pemilihan Moda Transportasi	Angkutan umum	Dianalisis dengan teknik deskriptif dan teknik ANAVA	Angkutan Umum, Moda, Pengguna	Hasil penelitian menunjukkan bahwa <i>captive user</i> merupakan pengguna kendaraan umum tertinggi. Dari hasil analisis data ditemukan bahwa terdapat perbedaan persepsi atau pandangan masyarakat terhadap penggunaan moda angkutan umum dalam melakukan perjalanan berdasarkan jenis pekerjaan, dan kepemilikan kendaraan	Penelitian ini menggunakan beberapa metode yaitu teknik deskriptif dan teknik ANAVA	Penelitian ini hanya meneliti analisa deskriptif tidak menggunakan teknik ANAVA
9	2018	Analisis Pemilihan Moda Transportasi Online dan Angkutan Konvensional	Taksi Online, Taksi Konvensional	Metode analisa data yaitu analisa karakteristik sosio ekonomi dan analisa probabilitas pemilihan moda model logit biner dengan regresi linier berganda.	Pemilihan moda, Transportasi <i>online</i> , SPSS.	Hasil penelitian Berdasarkan skenario pemilihan moda dapat dilihat bahwa taksi online memiliki kecenderungan yang lebih besar untuk dipilih dibandingkan taksi konvensional maka dapat disimpulkan pengaruh dari variabel tarif (X1), kemudahan mendapatkan atau kemudahan akses (X2) dan ketersediaan moda (X7) tidak berpengaruh besar terhadap peluang pemilihan moda taksi online dan taksi konvensional.	Penelitian ini menganalisis pemilihan moda transportasi dan angkutan konvensional dengan analisa probabilitas pemilihan moda model logit biner dengan regresi linier berganda	penelitian ini juga sama melakukan analisis pemilihan moda transportasi dengan analisis deskriptif tidak menggunakan analisa probabilitas pemilihan moda model logit biner dengan regresi linier berganda

10	2018	Persepsi Masyarakat Terhadap Fasilitas Dan Pelayanan Angkutan Umum Trans Metro Pekanbaru	Trans Mtro Pekanbaru	metode penelitian kualitatif dan dengan pendekatan deduktif.	Permasalahan Perkotaan, Persepsi, Masyarakat, Transportasi Publik	Hasil penelitian didapatkan kesimpulan sebagai berikut. Persepsi masyarakat terhadap fasilitas dan pelayanan angkutan umum TMP yaitu terjamin keamanan dan kenyamanan, pelayanan petugas yang memadai, terjamin tingkat keselamatan, dan tarif /ongkosnya terjangkau, serta akses menuju haltenya mudah, kedatangan bus selalu tidak tepat waktu serta fasilitas halte kurang memadai.	Penelitian ini mencari persepsi masyarakat terhadap fasilitas dan pelayanan terhadap transportasi publik	penelitian ini juga sama melakukan analisis pemilihan moda transportasi tetapi dengan metode analisis deskriptif.
----	------	--	----------------------	--	---	--	--	---