

**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI KEPUTUSAN  
MASYARAKAT KOTA BANDUNG DALAM PEMILIHAN MODA  
TRANSPORTASI MENGGUNAKAN METODE *PARTIAL LEAST SQUARE*  
*STRUCTURAL EQUATION MODELING* (PLS-SEM)**

**TUGAS AKHIR**

**Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Strata-1  
Pada Jurusan Teknik Industri Fakultas Teknologi Industri  
Universitas Islam Indonesia**



**Nama : Muhammad Faris F  
No. Mahasiswa : 19522298**

**PROGRAM STUDI TEKNIK INDUSTRI PROGRAM SARJANA  
FAKULTAS TEKNOLOGI INDUSTRI  
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA  
YOGYAKARTA  
2023**

## PERNYATAAN KEASLIAN

Saya mengakui bahwa tugas akhir ini adalah hasil karya saya sendiri kecuali kutipan dan ringkasan yang seluruhnya sudah saya jelaskan sumbernya. Jika dikemudian hari ternyata terbukti pengakuan saya ini tidak benar dan melanggar peraturan yang sah maka saya bersedia ijazah yang telah saya terima ditarik kembali oleh Universitas Islam Indonesia.

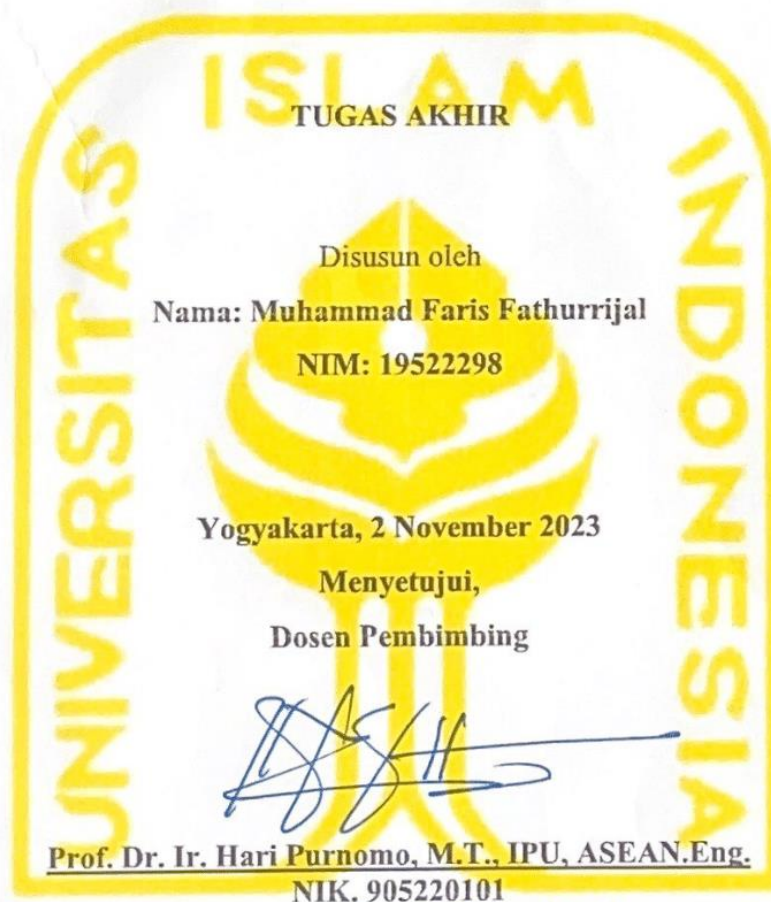
Yogyakarta, 11 September 2023

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Muhammad Faris F', with a star symbol above the 'u' and a diagonal line through the signature.

**Muhammad Faris F**  
NIM.19522298

**LEMBAR PENGESAHAN PEMBIMBING**

**ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI KEPUTUSAN  
MASYARAKAT KOTA BANDUNG DALAM PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI  
MENGUNAKAN METODE *PARTIAL LEAST SQUARE STRUCTURAL EQUATION  
MODELING (PLS-SEM)***



الجامعة الإسلامية  
الاندونيسية

## LEMBAR PENGESAHAN PENGUJI

ANALISIS FAKTOR-FAKTOR YANG MEMPENGARUHI KEPUTUSAN  
MASYARAKAT KOTA BANDUNG DALAM PEMILIHAN MODA  
TRANSPORTASI MENGGUNAKAN METODE *PARTIAL LEAST SQUARE*  
*STRUCTURAL EQUATION MODELING (PLS-SEM)*

### TUGAS AKHIR

Disusun Oleh:

Nama : Muhammad Faris Fathurrijal

No. Mahasiswa : 19 522 298

Telah dipertahankan didepan sidang pengujian sebagai salah satu syarat untuk  
memperoleh gelar Sarjana Strata-1 Teknik Industri Fakultas Teknologi Industri

Universitas Islam Indonesia

Yogyakarta, 14 November 2023

#### Tim Penguji

Prof. Dr. Ir. Hari Purnomo, M.T., IPU., ASEAN, Eng

Ketua

Yuli Agusti Rochman, S.T., M.Eng.

Anggota I

Annisa Uswatun Khasanah, S.T., M.B.A., M.Sc.

Anggota II

Mengetahui,

Ketua Program Studi Teknik Industri Program Sarjana  
Fakultas Teknologi Industri  
Universitas Islam Indonesia



Ir. Muhammad Ridwan Hari Purnomo, S.T., M.Sc., Ph.D., IPM

NIK. 015220101

## HALAMAN PERSEMBAHAN

*Alhamdulillah, atas izin Allah SWT Tugas Akhir ini dapat terselesaikan dengan baik. Laporan ini saya persembahkan kepada kedua orang tua serta keluarga besar yang selalu memberikan dukungan serta motivasi kepada penulis.*

*Penulis persembahkan untuk teman-teman seperjuangan penulis yang selalu memberikan dukungan dan motivasi demi kelancaran Tugas Akhir ini*

*Yang terakhir penulis persembahkan untuk diri sendiri yang telah berjuang demi menyelesaikan Tugas Akhir ini.*

## HALAMAN MOTTO

*“Allah tidak membebani seseorang melainkan sesuai dengan kesanggupannya.”*

*QS Al Baqarah 286*

*“Karena sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan. Sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan.”*

*QS Al-Insyirah: 5-6*

*“Mengapa kamu selalu berkata menyerah, sedangkan Tuhanmu selalu menyemangatimu setiap saat dengan perkataan ‘Hayya Ala Fallah’”*

## KATA PENGANTAR

*Bismillahirrahmanirrahim*

*Assalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh*

Puji syukur penulis panjatkan atas kehadiran Allah SWT, karena dengan rahmat, kuasa, karunia, dan hidayah-Nya penulis dapat melaksanakan aktivitas penelitian serta menyelesaikan tugas akhir dengan baik. Shalawat serta salam penulis panjatkan kepada junjungan kita Nabi Muhammad SAW dan juga kepada para keluarga, sahabat, dan para pengikutnya hingga akhir zaman. Tugas akhir merupakan salah satu aspek kelulusan Mahasiswa Sarjana Jurusan Teknik Industri, Fakultas Teknologi Industri, Universitas Islam Indonesia.

Dengan dilakukannya tugas akhir ini, penulis berharap dapat menembah pengetahuan penulis terhadap penerapan serta implementasi terkait keilmuan Teknik Industri. Dalam penyusunan tugas akhir ini tidak terlepas dari bantuan, dukungan dan doa dari orang-orang terdekat penulis. Oleh sebab itu, Mohon izinkan penulis untuk memberikan ucapan terima kasih kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Ir. Hari Purnomo, M.T., IPU., ASEAN, Eng selaku Dekan Fakultas Teknologi Industri Universitas Islam Indonesia dan selaku dosen pembimbing tugas akhir yang telah meluangkan waktunya untuk memberikan ilmu serta bimbingan dalam penyusunan laporan tugas akhir
2. Bapak Dr. Drs. Imam Djati Widodo, M. Eng, Sc selaku Ketua Jurusan Teknik Industri Fakultas Teknologi Universitas Islam Indonesia.
3. Bapak Ir. Muhammad Ridwan Andi Purnomo, S.T., M.Sc., Ph.D., IPM selaku Ketua Program Studi Teknik Industri Program Sarjana Fakultas Teknologi Universitas Islam Indonesia
4. Kedua orang tua dan keluarga penulis yang selalu memberikan dukungan moral dan material sehingga penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir dengan baik dan lancar
5. Teman-teman seperjuangan Teknik Industri 2019 dan semua pihak yang turut membantu dalam penulisan tugas akhir
6. Seluruh pihak yang telah memberikan dukungan dalam pelaksanaan dan penyusunan laporan tugas akhir ini yang tidak dapat penulis sebutkan satu-persatu.

Semoga Allah SWT selalu memberikan kemudahan dan balasan setimpal atas bantuan yang telah diberikan kepada penulis. Penulis memohon maaf atas segala kekurangan di dalam laporan tugas akhir ini, semoga laporan ini dapat bermanfaat.

***Wassalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh***

Yogyakarta, 11 September 2023

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Muhammad Faris Fathurrijal', with a star symbol above the name and a large flourish below it.

Muhammad Faris Fathurrijal

19522298



## ABSTRAK

Kota Bandung merupakan salah satu Kota di Provinsi Jawa Barat dengan tingkat mobilitas yang tinggi. Tingginya mobilitas masyarakat menimbulkan terjadinya kemacetan di beberapa titik Kota Bandung. Transportasi menjadi salah satu aspek penting dalam menunjang mobilitas masyarakat, akan tetapi jika transportasi tidak dapat dikelola dengan baik maka akan menimbulkan masalah seperti kemacetan. Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk mengetahui karakteristik masyarakat dalam memilih moda transportasi dan pengaruh keteraturan (X1), kenyamanan (X2), dan keamanan (X3) terhadap keputusan memilih (Y) moda transportasi di Kota Bandung. Data diperoleh dari penyebaran kuesioner secara *online* terhadap 100 responden. Penelitian ini menggunakan metode *Partial Least Squares Structural Equation Modeling* (PLS-SEM). Berdasarkan hasil yang diperoleh pada *software* SmartPLS 4, aspek keteraturan, kenyamanan, dan keamanan memiliki pengaruh yang signifikan terhadap keputusan pemilihan moda transportasi di Kota Bandung dengan nilai *T-statistic* 2.873 untuk keteraturan, 2.256 untuk kenyamanan, dan 2.366 untuk keamanan.

Kata Kunci: Mobilitas, Transportasi, Keputusan Memilih, SEM-PLS

## DAFTAR ISI

PERNYATAAN KEASLIAN .....	II
LEMBAR PENGESAHAN PEMBIMBING.....	III
LEMBAR PENGESAHAN PENGUJI.....	IV
HALAMAN PERSEMBAHAN .....	V
HALAMAN MOTTO.....	VI
KATA PENGANTAR .....	VII
ABSTRAK.....	IX
DAFTAR ISI.....	X
DAFTAR TABEL.....	XII
DAFTAR GAMBAR.....	XIII
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	5
1.3 Batasan Penelitian .....	5
1.4 Tujuan penelitian.....	5
1.5 Manfaat Penelitian.....	6
1.6 Sistematika Penulisan Laporan Tugas Akhir .....	6
BAB II TINJAUAN PUSTAKA .....	8
2.1 Kajian Literatur .....	8
2.2 Landasan Teori .....	20
2.2.1 Mobilitas .....	20
2.2.2 Transportasi .....	20
2.2.3 Pemilihan Moda.....	22
2.2.4 Faktor-Faktor Pengambil Keputusan .....	24
2.2.5 <i>Partial Least Square Structural Equation Modeling (PLS-SEM)</i> .....	25
2.3 Kerangka Pemikiran .....	26
BAB III METODE PENELITIAN .....	28
3.1 Objek Penelitian .....	28
3.2 Populasi dan Sampel .....	28
3.2.1 Populasi.....	28
3.2.2 Sampel .....	28

3.3 Jenis Data .....	29
3.3.1 Data Primer .....	29
3.3.2 Data Sekunder .....	29
3.4 Pengumpulan Data .....	30
3.4.1 Studi Pustaka.....	30
3.4.2 Kuesioner .....	30
3.5 Diagram Alir Penelitian.....	31
<b>BAB IV PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA.....</b>	<b>44</b>
4.1 Data Responden.....	44
4.1.1 Jenis Kelamin.....	44
4.1.2 Usia .....	45
4.1.3 Pekerjaan.....	45
4.1.4 Domisili Daerah Tinggal .....	46
4.1.5 Jenis Transportasi yang Digunakan .....	47
4.1.6 Jumlah Pendapatan .....	48
4.2 Jawaban Responden .....	48
4.2.1 Keputusan Memilih.....	48
4.2.2 Keteraturan.....	49
4.2.3 Kenyamanan .....	50
4.2.4 Keamanan .....	50
4.3 <i>Structural Equation Model Partial Least Square (SEM-PLS)</i> .....	51
4.1.1 <i>Uji Measurement Model (Outer Model)</i> .....	53
4.1.2 <i>Uji Structural Model (Inner Model)</i> .....	57
4.4 Uji Hipotesis.....	57
<b>BAB V PEMBAHASAN.....</b>	<b>59</b>
5.1 Analisis Karakteristik Responden .....	59
5.2 Analisis Uji <i>Measurement Model (Outer Model)</i> .....	61
5.3 Analisis Uji Structural Model (Inner Model) .....	64
5.4 Analisis Hipotesis Penelitian.....	64
<b>BAB VI PENUTUP .....</b>	<b>67</b>
6.1 Kesimpulan.....	67
6.2 Saran.....	67
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>69</b>
<b>LAMPIRAN.....</b>	<b>A</b>

**DAFTAR TABEL**

Tabel 2.1 Tabel Penelitian Sebelumnya .....	15
Tabel 2.2 Faktor Yang Mempengaruhi Pemilihan Moda .....	23
Tabel 3.1 Operasional Variabel Penelitian .....	34
Tabel 3.2 Uji Validitas Pilot Test .....	37
Tabel 3.3 Uji Reliabilitas Pilot Test.....	39
Tabel 3.4 Kriteria keputusan Uji R-Square .....	41
Tabel 3.5 Kriteria Keputusan Uji Hipotesis.....	42
Tabel 4.1 Hasil Loading Factor .....	53
Tabel 4.2 Nilai Hasil Average Variance Extracted (AVE).....	54
Tabel 4.3 Hasil Cross Loading .....	55
Tabel 4.4 Hasil Fornell Larcker .....	55
Tabel 4.5 Hasil Uji Reliabilitas.....	56
Tabel 4.6 Hasil Uji R-Square.....	57
Tabel 4.7 Hasil Uji <i>Path Coefficient</i> .....	57
Tabel 4.8 Uji Hipotesis Penelitian .....	58

**DAFTAR GAMBAR**

Gambar 1.1 Jumlah kendaraan pribadi di Kota Bandung .....	2
Gambar 1.2 Jumlah kendaraan umum di Kota Bandung .....	3
Gambar 2.1 Kerangka Penelitian .....	27
Gambar 3.1 Alur Penelitian .....	31
Gambar 4.1 Jumlah Responden Berdasarkan jenis Kelamin .....	44
Gambar 4.2 Jumlah Responden Berdasarkan Usia Responden .....	45
Gambar 4.3 Jumlah Responden Berdasarkan Pekerjaan .....	45
Gambar 4.4 Jumlah Responden Berdasarkan Domisili Responden .....	46
Gambar 4.5 Jumlah Responden Berdasarkan Pemilihan Transportasi .....	47
Gambar 4.6 Jumlah Responden Berdasarkan Pendapatan .....	48
Gambar 4.7 Diagram Variabel Keputusan Memilih .....	49
Gambar 4.8 Diagram Variabel Keteraturan .....	49
Gambar 4.9 Diagram Variabel Kenyamanan .....	50
Gambar 4.10 Diagram Variabel Keamanan .....	51
Gambar 4.11 Path Diagram Awal Penelitian .....	52
Gambar 4.12 Model Struktural Akhir .....	56

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

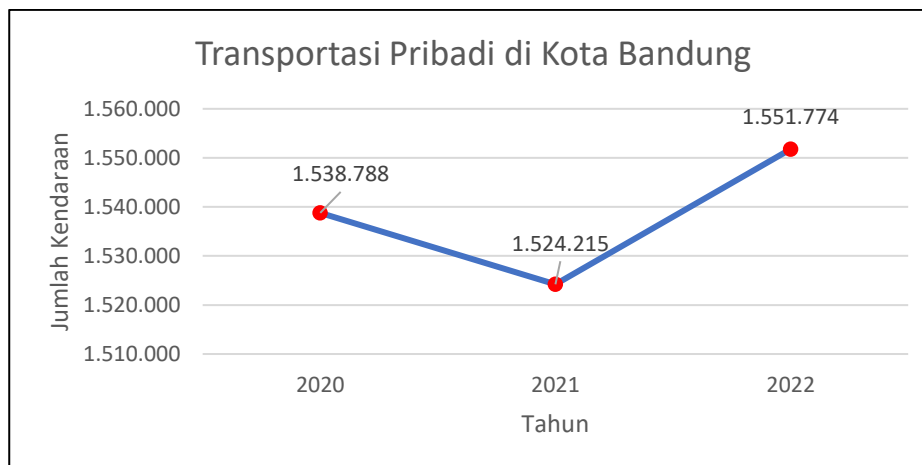
### **1.1 Latar Belakang**

Perkembangan zaman yang semakin pesat mulai terjadi di beberapa kota besar di Indonesia. Pesatnya perkembangan zaman dibarengi oleh meningkatnya berbagai aktivitas masyarakat pada beberapa sektor seperti sektor perekonomian, sektor wisata, sektor pendidikan, dan lain sebagainya. Aktivitas masyarakat yang beragam seiring berkembangnya zaman menjadi salah satu aspek penting yang perlu diperhatikan oleh pemerintah. Kegiatan masyarakat tidak hanya terpusat pada satu tempat saja, tetapi dapat berpindah-pindah sesuai kebutuhan. Dengan perkembangan zaman yang pesat tersebut membuat masyarakat menginginkan sistem transportasi yang baik dari segi keteraturan, keamanan, kenyamanan, biaya dan lain sebagainya guna menunjang mobilitas

(Paresa et al., 2021). Selain itu, masyarakat memerlukan transportasi yang dapat menjamin ketepatan dan kecepatan waktu perjalanan. Salah satu kota yang memiliki perkembangan zaman yang sangat pesat yaitu Kota Bandung.

Kota Bandung merupakan salah satu kota metropolitan di Indonesia dan terbesar di Provinsi Jawa Barat (Robani & Mafruhah, 2023). Ibu kota dari Provinsi Jawa Barat ini memiliki kebutuhan mobilitas masyarakat perkotaan yang tinggi (Rahmadani, 2023). Mobilitas masyarakat Kota Bandung yang tinggi menimbulkan terjadinya titik-titik kemacetan terutama pada jam-jam sibuk seperti jam pergi dan pulang kerja. Menurut data dari badan pusat statistik (Badan Pusat Statistik, 2023) populasi masyarakat Kota Bandung pada tahun 2023 berjumlah lebih dari 2,47 juta jiwa. Jumlah tersebut terus tumbuh seiring berjalannya waktu.

Pada Gambar 1.1 menunjukkan jumlah pertumbuhan kendaraan pribadi dari tahun 2020-2022. Jumlah kendaraan tersebut berbanding lurus dengan pertumbuhan penduduk di Kota Bandung yang terus mengalami peningkatan pada setiap tahunnya.

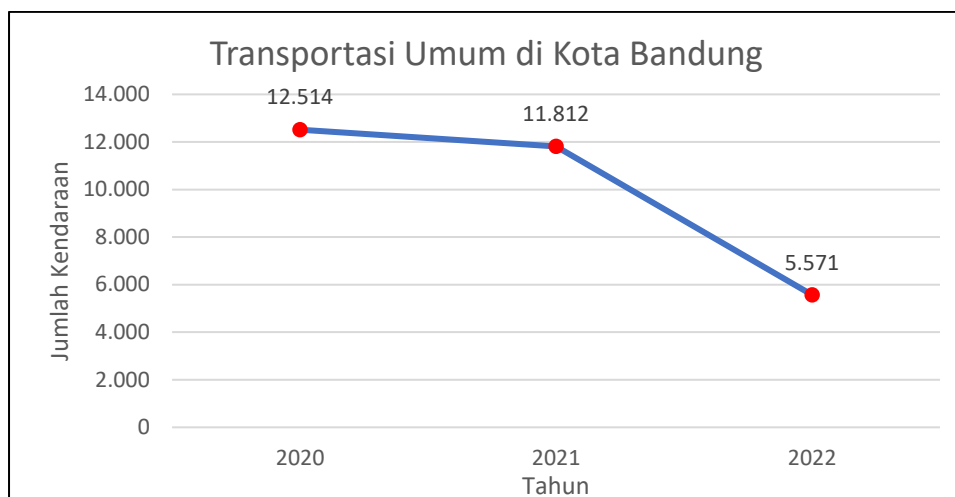


Gambar 1.1 Jumlah kendaraan pribadi di Kota Bandung  
(Sumber: BPS Kota Bandung, 2022)

Jumlah kendaraan pribadi di kota Bandung pada tahun 2022 menurut (BPD Provinsi Jawa Barat, 2023) mencapai 1.551.774 unit kendaraan dengan pertumbuhan kendaraannya paling tinggi di Jawa Barat. Jumlah kendaraan tersebut belum termasuk dengan jumlah kendaraan dari luar kota yang masuk ke Kota Bandung. Untuk meminimalisir terjadinya kemacetan, transportasi umum yang memadai sangat diperlukan.

Transportasi umum merupakan layanan jasa dalam mendukung kegiatan masyarakat untuk berpergian yang dikelola oleh pihak pemerintah maupun swasta dengan aturan tertentu (Kartika et al., 2022). Transportasi umum perkotaan terdiri dari bus, minibus, dan sebagainya (R. P. Rahayu & Prasetyanto, 2022). Transportasi umum yang kurang memadai dapat menjadi salah satu faktor terjadinya kemacetan. Tingkat keberhasilan pemerintah dalam mengatasi permasalahan kemacetan yaitu dengan menciptakan sebuah layanan transportasi terintegrasi yang bergantung pada kualitas pelayanan yang ditawarkan. Terdapat beberapa transportasi umum perkotaan di Kota Bandung seperti Angkot (angkutan kota), Damri, Trans Metro Pasundan, dan lain sebagainya.

Jumlah kendaraan umum di Kota Bandung setiap tahunnya terus mengalami penurunan yang ditunjukkan pada Gambar 1.2. Penurunan jumlah transportasi umum di Kota Bandung menjadi salah satu permasalahan yang terjadi di kota tersebut. Dengan jumlah armada yang kurang memadai, menjadi salah satu alasan mengapa masyarakat malas untuk menggunakan moda transportasi tersebut.



Gambar 1.2 Jumlah kendaraan umum di Kota Bandung  
(Sumber: BPS Kota Bandung, 2023)

Mayoritas masyarakat di Kota Bandung lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan dengan transportasi umum dalam menunjang mobilitas sehari-hari. Menurut data dari Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Bandung bahwa tingkat penggunaan kendaraan pribadi di Kota Bandung mencapai 81,77%. Jumlah tersebut jauh lebih banyak dari pengguna angkutan umum yang hanya 18,23%. Pada penelitian yang dilakukan oleh Wahyu Fadhilah & Sholihati Amalia (2021), penyebab masyarakat lebih memilih menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan dengan transportasi umum karena transportasi umum tidak selalu memenuhi kebutuhan penggunanya. Menurut Wahyu Fadhilah & Sholihati Amalia, (2021) menyatakan bahwa transportasi umum harus dapat memenuhi kebutuhan dan harapan penggunanya. Hal tersebut berkaitan dengan aksesibilitas yang merupakan faktor penentu organisasi ruang di kawasan perkotaan (Amiruddin et al., 2019)

Kemacetan yang terjadi di beberapa titik Kota Bandung salah satunya disebabkan oleh meningkatnya jumlah kendaraan pribadi dan menurunnya jumlah kendaraan umum. Mengutip pada laman ayobandung.com pada tanggal 20 Juli 2023, *Asian Development Outlook 2019-Update* memaparkan bahwa Kota Bandung menempati urutan ke-14 sebagai kota termacet di Asia. Sementara itu DKI Jakarta menempati posisi ke-17, yang artinya Kota Bandung memiliki tingkat kemacetan lebih tinggi dibandingkan dengan DKI Jakarta. Menurut Republika (2021), total kerugian secara ekonomi akibat kemacetan lalu lintas di Kota Bandung mencapai Rp



4,36 Triliun per tahun. Hal tersebut dikarenakan jumlah kendaraan pribadi yang terus meningkat serta terbatasnya jumlah transportasi umum yang tersedia.

Pada penelitian yang dilakukan oleh Pratiwi Aprilia dan Lucia I (2019) yaitu menganalisa mengenai pemilihan moda transportasi di Tondano. Penelitian dilakukan dengan menggunakan metode *Structural Equation Modeling (SEM)*. Hasil yang dapat diketahui dari penelitian tersebut bahwa terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi di Tondano antara lain biaya perjalanan, jarak tempuh dan kemudahan mendapat moda. Pada penelitian yang dilakukan oleh Gabriel R dan Lucia I (2022) menyebutkan bahwa 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).

Penelitian yang dilakukan oleh Muhammad Asrul dan Maryam (2022) memperoleh hasil yaitu faktor paling dominan dari penggunaan moda antara transportasi online dan transportasi angkutan kota ialah X1 atau tarif, X2 atau kemudahan mendapatkan moda, X5 atau kenyamanan, X6 atau kepastian mendapatkan moda.

Terdapat beberapa metode statistik yang dapat digunakan untuk menganalisis keputusan masyarakat dalam menentukan moda transportasi. Metode statistik regresi linear dapat digunakan dalam penelitian ini karena dapat menganalisis hubungan antara dua atau lebih variabel bebas (eksogen) dengan variabel terikat (endogen). Variabel bebas yang saling berkorelasi dapat disebut juga dengan multikolinearitas (*multicollinearity*). Gejala multikolinearitas dapat menimbulkan permasalahan dalam suatu model regresi linear dan tingginya korelasi antar variabel bebas, dapat menghasilkan prediksi model regresi yang berbias, tidak stabil, dan jauh dari nilai prediksinya (Nurhasanah et al., 2012).

Selain regresi linear terdapat metode yang dapat digunakan yaitu *Structural Equation Modeling (SEM)*. SEM merupakan metode analisis data yang dapat menjelaskan hubungan antar variabel secara kompleks (Harmini et al., 2020). Terdapat dua jenis SEM yaitu, *covariance-based SEM (CB-SEM)* dan *partial least squares SEM (PLS-SEM)*. *Structural Equation Modeling (SEM)* digunakan untuk mengestimasi kekuatan hubungan diantara variabel-variabel dalam model (Juniarto et al., 2021) sedangkan *Partial Least Squares Structural Equation*

*Modeling* (PLS-SEM) merupakan metode nonparametrik atau metode yang tidak memerlukan asumsi distribusi dari data dan data yang digunakan tidak harus berdistribusi normal karena sifat teorema limit pusat pada algoritma PLS yang dapat mentransformasikan data yang tidak normal (Marliana, 2019).

Berdasarkan permasalahan tersebut, pemilihan moda transportasi yang tidak berimbang antara transportasi umum dan transportasi pribadi sangat berpengaruh pada kemacetan yang terjadi di kota Bandung. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui hubungan antara variabel eksogen yaitu keteraturan, kenyamanan, dan keamanan dengan variabel endogen yaitu keputusan memilih. Oleh sebab itu, peneliti ingin mengetahui faktor yang mempengaruhi masyarakat dalam pemilihan moda transportasi di kota Bandung sehingga dilakukan penelitian mengenai “**Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Keputusan Masyarakat Kota Bandung Dalam Pemilihan Moda Transportasi Menggunakan Metode *Partial Least Square Structural Equation Modeling* (PLS-SEM)**”.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan permasalahan di atas, diperoleh rumusan masalah yaitu

1. Apa karakteristik masyarakat dalam memilih moda transportasi di Kota Bandung?
2. Apa pengaruh faktor-faktor dalam keputusan pemilihan moda transportasi di Kota Bandung menggunakan *Partial Least Squares Structural Equation Modeling* (PLS-SEM)?

## **1.3 Batasan Penelitian**

Untuk mencegah meluasnya permasalahan yang ada, maka batasan-batasan penelitian sebagai berikut.

1. Penelitian dilakukan pada pengguna transportasi di Kota Bandung.
2. Pengambilan data dilakukan sejak periode September – Oktober 2023
3. Penelitian ini hanya berfokus pada analisis pemilihan moda transportasi yang mencakup keteraturan, kenyamanan, dan keamanan terhadap keputusan memilih.

## **1.4 Tujuan penelitian**

Berdasarkan rumusan masalah tersebut, tujuan yang menjadi landasan dalam penulisan laporan tugas akhir yaitu

1. Untuk mengetahui karakteristik masyarakat dalam memilih moda transportasi di Kota Bandung
2. Untuk mengetahui pengaruh dari faktor-faktor dalam keputusan pemilihan moda transportasi di Kota Bandung menggunakan *Partial Least Squares Structural Equation Modeling* (PLS-SEM)

### **1.5 Manfaat Penelitian**

Manfaat yang dapat dirasakan dari penelitian ini antara lain

1. Dapat memberikan saran dan masukan perbaikan bagi pemerintah mengenai permasalahan transportasi di Kota Bandung.
2. Dapat memberikan masukan bagi pemerintah mengenai sumber kemacetan di Kota Bandung.
3. Dapat memberikan referensi bagi masyarakat Kota Bandung dalam pemilihan moda transportasi.
4. Sebagai referensi bagi penelitian selanjutnya.

### **1.6 Sistematika Penulisan Laporan Tugas Akhir**

Agar laporan lebih terstruktur dan mudah dimengerti, maka sistematika dari laporan tugas akhir sebagai berikut:

#### **BAB I PENDAHULUAN**

Memuat latar belakang, rumusan permasalahan, batasan permasalahan, tujuan penelitian, manfaat penelitian dan sistematika penulisan laporan tugas akhir.

#### **BAB II KAJIAN LITERATUR**

Memuat kajian literatur yang dapat menjelaskan dasar-dasar teori disertai dengan referensi dan posisi penelitian dengan penelitian terdahulu.

#### **BAB III METODE PENELITIAN**

Mengandung uraian tentang objek penelitian, data yang digunakan dan bagan alir penelitian serta kerangka berfikir, teknik yang dilakukan, model yang dipakai, pembangunan dan pengembangan model, bahan atau materi, alat tata cara penelitian dan data yang akan dikaji serta cara analisis yang dipakai.

#### **BAB IV PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA**

Berisikan tentang data yang diperoleh selama penelitian dan bagaimana menganalisis data tersebut. Hasil pengolahan data ditampilkan baik dalam bentuk gambar maupun

tabel. Pengolahan data yang dimaksud termasuk analisis yang dilakukan terhadap hasil yang diperoleh. Sub bab ini merupakan acuan untuk pembahasan hasil yang akan ditulis pada sub bab v yaitu pengujian sistem dan pembahasan.

#### **BAB V PEMBAHASAN**

Melakukan pembahasan hasil yang telah diperoleh dalam penelitian, dan kesesuaian hasil dengan tujuan penelitian sehingga dapat menghasilkan sebuah rekomendasi.

#### **BAB VI PENUTUP**

Merupakan bab terakhir yang berisi kesimpulan dan saran dari tugas akhir.

##### **1. Kesimpulan**

Berisi pernyataan singkat yang ditulis dengan menggunakan urutan angka (1,2,3 dan seterusnya) untuk menjabarkan hasil penugasan yang dilakukan. Kesimpulan harus menjawab rumusan masalah dan membuktikannya dengan hipotesis yang ada.

##### **2. Saran**

Berisi beberapa rekomendasi pengembangan penelitian lanjutan dengan menggunakan cara, alat ataupun metode lain dengan tujuan untuk memperluas pengembangan ilmu pengetahuan Teknik Industri. Selain itu, bagian ini juga berisi saran yang diperlukan jika penelitian lanjutan akan dikembangkan berdasarkan keterbatasan/hambatan yang ditemukan selama penelitian yang dilakukan. Saran dapat dihasilkan dari pembahasan yang telah dilakukan di bab sebelumnya.

#### **BAGIAN AKHIR**

Merupakan bagian pelengkap dari tugas akhir yang berisi:

##### **1. Daftar Pustaka**

Daftar pustaka memuat semua sumber keperpustakaan atau bacaan yang digunakan sebagai bahan acuan dalam penulisan tugas akhir baik berupa buku, jurnal, majalah maupun sumber-sumber kepustakaan lainnya

##### **2. Lampiran**

Memuat keterangan, tabel, gambar dan hal-hal yang perlu dilampirkan untuk memperjelas uraian dalam laporan penugasan.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Kajian Literatur**

Penelitian yang berjudul “*Applying Partial Least Squares Structural Equation Modelling (PLS-SEM) on Factors Affecting Language Students’ Desire to Learn*” yang dilakukan oleh Nor Shidrah M et al (2022) mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi keinginan siswa untuk belajar bahasa Inggris menggunakan *Partial Least Squares* (PLS-SEM). Survei kuesioner dilakukan di dua universitas negeri di Malaysia dan satu di Thailand. Terdapat empat subskala instrumen yang dipilih untuk penelitian ini yaitu: keinginan belajar, motivasi instrumental, kecemasan berbahasa asing, dan sikap terhadap bahasa asing. Hasil yang diperoleh yaitu sikap terhadap bahasa asing, kecemasan bahasa asing, dan motivasi instrumental memiliki relevansi prediktif yang kecil terhadap keinginan belajar bahasa Inggris, namun hal-hal tersebut penting dalam menjelaskan keinginan siswa untuk belajar bahasa Inggris. Studi ini menunjukkan bahwa model tersebut cukup andal dan konsisten. Penelitian ini berfungsi untuk memodelkan metode penelitian kuantitatif empiris untuk menjelaskan dan memprediksi faktor-faktor yang mempengaruhi keinginan belajar.

Pada penelitian yang dilakukan oleh Chen & Chang (2022) yang berjudul “*Exploring International Faculty’s Perspectives on Their Campus Life by PLS-SEM*” Membangun kampus berkelanjutan telah menjadi prioritas berbagai lembaga pendidikan tinggi (HEI). Oleh karena itu, menarik dan mempertahankan fakultas internasional telah diubah menjadi tindakan untuk berbagai kampus yang diinternasionalkan. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengeksplorasi perspektif anggota fakultas internasional tentang kehidupan mereka di lembaga pendidikan tinggi dengan menggunakan pemodelan persamaan struktural kuadrat terkecil parsial (PLS-SEM). Dengan menggunakan survei online yang disusun sendiri, kami mengundang 80 dosen internasional HEI di Taiwan untuk menyelidiki masalah ini. Survei mencakup status karir dan profesional, status pengajaran dan penelitian, dan demografi fakultas. Studi ini mengusulkan kerangka konseptual baru untuk menangani kampus fakultas internasional kehidupan, desainnya akan mengkaji

hubungan antara kondisi kerja, pandangan institusi, pandangan tentang tindakan pemerintah, dan tingkat kepuasan melalui PLS-SEM. Demografi profil peserta mengungkapkan (a) sebagian besar staf pengajar internasional bekerja penuh waktu sebagai dosen atau asisten profesor di sebagian besar universitas negeri; (b) sebagian besar anggota fakultas internasional memperoleh penghasilan gelar pertama mereka di luar Taiwan; namun, 66% dari mereka memperoleh gelar pasca doktoral pada tahun 2017 Taiwan. Hasil PLS-SEM menunjukkan bahwa perspektif fakultas internasional terhadap pemerintah adalah demikian lebih berhubungan langsung dengan kepuasan kerja mereka saat ini dan kepuasan keseluruhan. Model yang dirancang telah menunjukkan upaya yang baik untuk menilai masalah ini. Hal ini dapat diperluas ke lingkungan pendidikan tinggi lainnya mengatasi masalah serupa.

Penelitian yang berjudul “*Sequential mediation of parasocial relationships for purchase intention: PLS-SEM and machine learning approach*” yang dilakukan oleh Nora Sharkasi and Saeid Rezakhah (2023) memaparkan bahwa Perusahaan mempekerjakan influencer media sosial (IKM) karena bukti kuat dari pada sektor periklanan. namun, diperlukan lebih banyak penelitian untuk mengidentifikasi dan membandingkan faktor-faktor tersebut mendorong kesuksesan mereka. Penelitian ini menyelidiki pengaruh pengaruh sumber (SI) terhadap niat pembelian (I2P) melalui mediasi berurutan hubungan parasosial (PSR) dengan rasa iri (BE) dan PSR dengan persepsi *brand-influencer fit* (BIF). Dua sampel independe (N=411; N=355 dari Eropa dan Asia Tenggara) digunakan untuk melakukan: (i) Analisis PLS-SEM untuk memperoleh kekuatan prediksi model dan (ii) pembelajaran mesin (ML) berbasis klasifikasi mengevaluasi keakuratan model. Selain itu, perbandingan dalam-studi dan antar-studi analisis dilakukan. Kami menggunakan analisis regresi dan teknik *split-test* ML untuk validasi. Kedua sampel menunjukkan peran kepercayaan dan keahlian yang lebih tinggi dalam membentuk SI. Terlebih lagi, analisis mediasi komparatif dan skor akurasi prediksi menunjukkan bahwa audiens terkait Fitur BE, memainkan peran yang lebih penting dalam memengaruhi/memprediksi I2P pengikut dibandingkan fitur terkait merek, BIF. Temuan kami berkontribusi pada pengetahuan tentang kredibilitas IKM dan paradigma analisis komparatif dan memberikan pemahaman yang lebih baik bagi praktisi pemasaran dan peneliti.

Penelitian yang dilakukan oleh Ismael & Duleba (2022) dengan judul “*A Systematic Review of the Latest Advancements on Structural Equation Modelling*

*(SEM) Technique Focusing on Applications in Transportation Planning*” menemukan metode untuk mengembangkan perencanaan transportasi yang menarik lebih banyak orang untuk menggunakan transportasi berkelanjutan. Tujuan utama dari penelitian ini yaitu untuk menyajikan tinjauan sistematis penerapan metode SEM dalam penilaian perencanaan transportasi. Temuan *recall* dalam artikel ini juga direkomendasikan sebagai peningkatan penerapan dan praktik SEM dengan memanfaatkan metode penelitian dalam hal perencanaan transportasi untuk menghindari ketidaktepatan dalam penelitian selanjutnya, khususnya mengatasi permasalahan yang berkaitan dengan transportasi umum.

Penelitian yang dilakukan Türegün (2019) menganalisis mengenai kombinasi sepak bola yang semakin dikomersialkan, kemajuan teknologi, dan semakin banyaknya data yang tersedia dapat memungkinkan para peneliti untuk melakukan analisis statistik terhadap berbagai aspek permainan dengan fokus utama pada menentukan faktor kunci kesuksesan tim. Penelitian kuasi eksperimental ini menggunakan desain *ex post facto* untuk mengembangkan model kesuksesan tim. Sampel terdiri dari 18 tim yang memainkan 306 pertandingan dalam format liga sepak bola asosiasi selama 9 bulan. Analisis jalur PLS-SEM dilakukan dengan menggunakan 11 variabel laten. Temuan menghasilkan kesesuaian model secara keseluruhan (GoF  $R^2=0,811$ ) untuk model pengukuran dan struktural. Variabel laten (LV) pelanggaran ( $\beta= 0.630$ ,  $p< .001$ ) dan pertahanan ( $\beta= 0.489$ ,  $p< .001$ ) memiliki pengaruh yang signifikan secara statistik terhadap LV keberhasilan. Serangan dan pertahanan LV eksogen memperkirakan 79,9% variabilitas keberhasilan LV dan variabel manifestasinya. Kemampuan bertahan sebuah tim nampaknya sama pentingnya dengan kemampuan menyerang untuk kesuksesan tim dalam sepak bola. Kesimpulan khusus ini selaras dengan hasil berbagai penelitian yang dilakukan oleh peneliti lain

Penelitian berjudul *“Fuel consumption optimisation using structural equation modelling and genetic algorithm approach: The case of commercial aviation”* yang dilakukan oleh Singh et al (2020) bertujuan mengembangkan model untuk meminimalkan konsumsi bahan bakar dalam penerbangan sipil. *Structural Equation Modelling* (SEM) dikembangkan dalam bentuk berbagai faktor yang mempengaruhi konsumsi bahan bakar dalam penerbangan sipil. Sebanyak 249 kuesioner disebarkan kepada pakar penerbangan guna mengidentifikasi variabel keputusan yang berkorelasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat empat faktor utama yang

berpengaruh positif terhadap konsumsi bahan bakar dan optimalisasi bahan bakar yaitu desain dan teknologi pesawat, infrastruktur penerbangan dan manajemen operasi, langkah-langkah sosial ekonomi dan penggunaan bahan bakar alternatif.

Pada penelitian yang dilakukan oleh Wang et al (2022) dengan judul *“Public transport equity in Shenyang: Using structural equation modelling”* bertujuan untuk mengeksplorasi dampak keadilan angkutan umum terhadap kualitas pelayanan transportasi publik, partisipasi masyarakat, dan kebijakan terkait transportasi umum di Shenyang. Data dianalisis menggunakan *Structural Equation Model (SEM)*. Variabel aksesibilitas, keterjangkauan, dan dampak sosial dapat dianggap mewakili variabel utama. Hasil penelitian menunjukkan bahwa partisipasi masyarakat bersifat langsung, signifikan, dan positif mempengaruhi kualitas angkutan umum dan kebijakan terkait angkutan umum.

Penelitian yang berjudul *“Reliability, validity and dimensionality of the GHQ 12 in South African populations: Structural equation modelling (SEM)”* yang dilakukan oleh Kufe CN & Bernstein C (2023). Penelitian ini bertujuan untuk menguji reliabilitas dan validitas serta memastikan struktur faktor GHQ-12 pada populasi petugas kesehatan di Afrika Selatan. sebanyak 832 data dikumpulkan dari staf rumah sakit dan klinik umum selama pandemi COVID-19 di Gauteng, Afrika Selatan. Hasil yang diperoleh dari keempat faktor yang diidentifikasi diberi label sebagai Disfungsi Sosial (37,8%), Kecemasan-Depresi (35,4%), Mampu (24,9%) dan Efikasi Diri (22,7%). Dapat disimpulkan bahwa Alat GHQ-12 dapat menunjukkan reliabilitas dan validitas yang memadai dalam mengukur tekanan psikologis pada kelompok profesional dengan model empat faktor yang digunakan.

Penelitian yang dilakukan oleh Barcia & Garcia-castro (2022) dengan judul *“Lean Six Sigma Impact Analysis on Sustainability Using Partial Least Squares Structural Equation Modeling (PLS-SEM): A Literature Review”*. Penelitian ini bertujuan melakukan tinjauan literatur untuk mengidentifikasi penggunaan PLS-SEM dalam mengukur dampak LSS terhadap keberlanjutan. Terdapat lima kriteria pencarian pada tiga platform berbasis data ilmiah. Salah satu temuan penelitiannya adalah praktik LSS berdampak positif pada 83% indikator ekonomi, 78% indikator lingkungan, dan 70% indikator sosial. Artikel ini menciptakan landasan teoretis untuk penelitian masa depan tentang masalah ini dengan menguraikan peluang penelitian untuk menghasilkan penelitian masa depan serta untuk meningkatkan



indikator keberlanjutan guna mengakses pengetahuan berharga mengenai jenis alat LSS apa yang dapat digunakan.

Selanjutnya pada penelitian yang dilakukan oleh S. Dayrit & Lacap (2020) dengan judul "*The Influence of Work life balance on Employee engagement among workers in Pampanga. Philippines: A Structural Equation Modelling Approach*". Penelitian ini bertujuan untuk menguji pengaruh *work life balance* terhadap keterikatan karyawan. Responden dalam penelitian merupakan pegawai organisasi anggota *Pampanga Chamber of Commerce* (PAMCHAM) disektor-sektor perbankan, pendidikan dan penjualan mobil. Analisis data menunjukkan bahwa konflik keluarga-pekerjaan berhubungan secara signifikan dan negatif terhadap keterlibatan karyawan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa hubungan tersebut bersifat negatif namun tidak signifikan. Dapat disimpulkan bahwa terdapat dua konstruk yang berhubungan secara signifikan dan positif sehingga ditemukan hubungan antara kepuasan kerja dan keterlibatan karyawan secara signifikan dan positif.

Pada penelitian berjudul "*The Impact of Entrepreneurs' Cognitive Biases on Their Risk-Taking Propensity: A Research in the Technology Sector via Pls-Sem Method*" yang dilakukan oleh Saglam & Sehitoglu (2021) bertujuan untuk menguji dampak dari dua hal utama tersebut bias kognitif, yaitu bias melompat ke kesimpulan dan ketidakfleksibelan keyakinan bias, pada pengusaha yang beroperasi di sektor teknologi dalam hal mereka kecenderungan mengambil risiko. Partisipan penelitian ini berjumlah 90 orang wirausahawan di bidang teknologi. Metode analisis PLS-SEM digunakan untuk menganalisis data yang dikumpulkan dalam lingkup penelitian ini. Berdasarkan teori prospek, penelitian ini bertujuan untuk menguji pengaruh bias melompat ke kesimpulan dan bias ketidakfleksibelan keyakinan terhadap ekonomi, umum, dan kecenderungan pengambilan risiko berbasis karir. Telah diamati bahwa bias melompat ke kesimpulan dikaitkan dengan semua kecenderungan pengambilan risiko, kecuali keyakinan bias ketidakfleksibelan hanya dikaitkan dengan kecenderungan pengambilan risiko secara umum, namun tidak dengan kecenderungan mengambil risiko ekonomi dan karier.

Selanjutnya pada penelitian yang dilakukan oleh Hamyana et al (2020) yang berjudul "Faktor-Faktor Yang mempengaruhi Adopsi Sistem Tanam Jajar Legowo Di Kelompok Tani Sumber makmur Desa Kuwu, Balerejo, Madiun". Penelitian ini

bertujuan untuk mengetahui faktor apa saja yang dapat mempengaruhi adopsi petani dalam penerapan jajar legowo. Metode yang digunakan dalam menguraikan rumusan masalah pada penelitian ini adalah metode survei dengan analisis data *Structural Equation Modelling* (SEM) AMOS 22. Hasil menunjukkan bahwa model adopsi petani dipengaruhi oleh sikap dan karakteristik inovasi melalui variabel mediator persepsi dan sikap. Hasil uji hipotesis menyatakan bahwa terdapat pengaruh karakteristik inovasi terhadap persepsi dan sikap terhadap adopsi dengan nilai signifikansi 0,001 yang lebih kecil dari 0,05.

Pada penelitian yang dilakukan oleh Sanjaya & Faiyah (2022) meneliti mengenai penggunaan jaringan internet menjadi alternatif untuk tetap melakukan aktivitas sehari-hari di tengah-tengah keterbatasan masa pandemi. Peningkatan penggunaan jaringan internet memicu terjadinya *flow experience*. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apakah *flow experience* berpengaruh terhadap *impulse buying* dan apakah promosi memoderasi hubungan antara kedua variabel tersebut. Jenis penelitian ini adalah kuantitatif, jumlah populasi generasi Z di Provinsi Lampung dengan penentuan sampel menggunakan purposive sampling. Metode analisis data menggunakan SEM (*Structural equation modeling*) dengan menggunakan *Partial Least Square* (PLS) dan pengolahan data dilakukan menggunakan software Smartpls 3. Hasil penelitian menunjukkan bahwa semakin tinggi *flow experience* maka semakin tinggi *impulse buying* dan promosi memperkuat hubungan antara variabel-variabel tersebut.

Pada penelitian yang dilakukan oleh Anggraeni (2020) melakukan analisis mengenai pengaruh *advertising* dan brand ambassador terhadap keputusan pembelian melalui *brand image* pada konsumen produk pembalut Charm di Kota Depok. Penelitian ini menggunakan SEM (*Structural Equation Modeling*) dengan pendekatan PLS (*Partial Least Square*) (SEM - PLS). Tahap uji yang dilakukan menggunakan (*outer model*) yaitu uji *convergent validity*, *discriminant validity*, *composite reliability* dan (*inner model*) yaitu uji *R-Square*, *Bootstrapping* serta uji analisis SEM dengan efek mediasi. Data yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan instrument kuesioner (online) dan data valid yang berhasil dikumpulkan sebanyak 100 responden. Metode pengambilan sampel dalam penelitian ini adalah *purposive sampling*. Alat bantu pengujian yang digunakan adalah SmartPLS 3. Hasil penelitian menunjukkan bahwa (1) Tidak terdapat

pengaruh signifikan advertising terhadap keputusan pembelian, (2) Terdapat pengaruh yang positif dan signifikan brand ambassador terhadap keputusan pembelian, (3) Terdapat pengaruh yang positif dan signifikan brand image terhadap keputusan pembelian, (4) Terdapat pengaruh yang positif dan signifikan advertising terhadap brand image, (5) Terdapat pengaruh yang positif dan signifikan brand ambassador terhadap brand image, (6) Terdapat pengaruh yang positif dan signifikan advertising terhadap keputusan pembelian melalui brand image, (7) Terdapat pengaruh yang positif dan signifikan brand ambassador terhadap keputusan pembelian melalui *brand image*.

Penelitian dengan judul “Tingkat Adopsi Teknologi Pengelolaan Tanaman Terpadu (PTT) di Kabupaten Seluma” yang diteliti oleh Ayu et al (2022). Tujuan dari penelitian ini yaitu untuk menganalisis persepsi petani terhadap inovasi, tingkat adopsi inovasi petani terhadap komponen teknologi yang ada dalam pengelolaan tanaman terpadu, serta menganalisis variabel yang mempengaruhi taraf adopsi teknologi pada petani padi sawah Kabupaten Seluma. Penelitian ini menggunakan metode analisis SEM (*Structural Equation Model*). Variabel yang digunakan ialah variabel karakteristik internal petani, persepsi, dan taraf adopsi teknologi pengelolaan tanaman terpadu. Sampel pada penelitian ini sebanyak 140 responden dengan hasil menunjukkan persepsi petani terhadap teknologi pengelolaan tanaman terpadu berada pada kategori sedang, tingkat adopsi petani berada pada kategori sedang. Variabel yang mempengaruhi petani dalam mengadopsi teknologi pengelolaan tanaman terpadu memiliki karakteristik internal sebesar 0,44 dan persepsi petani sebesar -0,11 serta karakteristik internal petani melalui persepsi petani sebesar 0,00.

Penelitian yang dilakukan Fadlil et al (2022) dengan judul “Analisis Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Sikap dan Keputusan Wakif dalam Berwakaf Produktif di Indonesia (Studi Kasus di Dompot Dhuafa)”. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis faktor internal (religiusitas, pengetahuan, pendidikan, pendapatan) dan faktor eksternal (peraturan, kepatuhan syariah, kredibilitas institusi, akuntabilitas institusional) dan mendeskripsikan karakteristik responden wakif. Metode yang digunakan yaitu *Structural Equation Modeling* (SEM-PLS). Data diperoleh dari penyebaran kuesioner secara online kepada Wakif Dompot Dhuafa Republika. Hasil yang diperoleh dalam penelitian ini yaitu responden didominasi oleh laki-laki dengan

rentang usia 20-50 tahun dan memiliki latar belakang pendidikan sarjana (S1/S2/S3) serta didominasi oleh pegawai swasta yang memiliki pendapatan rata-rata pada kisaran Rp 3 juta sampai dengan Rp 6 juta. Dari hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa pendapatan berpengaruh positif dan signifikan terhadap sikap wakif dalam berwakaf. Kredibilitas lembaga juga berpengaruh positif dan signifikan terhadap keputusan wakif untuk berwakaf.

Pada penelitian yang berjudul “Peningkatan Kinerja Digital Penyuluh Pertanian Dinas Pertanian dan Pangan Kabupaten Banyuwangi Jawa Timur” yang diteliti oleh Kustiari Tanti (2023). Bertujuan untuk menganalisis kinerja penyuluh secara langsung maupun tidak langsung. Faktor-faktor yang digunakan yaitu karakteristik individu penyuluh, motivasi kerja, kelembagaan, dan literasi digital. Penelitian ini menggunakan sampel sebanyak 142 responden yang berasal dari penyuluh pertanian Kabupaten Banyuwangi. Teknik analisis data yang digunakan adalah *Structural Equation Modeling-Partial Least Square* (SEM-PLS). Hasil yang diperoleh menunjukkan bahwa terdapat kompetensi penyuluh untuk memediasi hubungan antara dukungan kelembagaan dan literasi digital terhadap peningkatan kinerja penyuluh.

Tabel 2.1 Tabel Penelitian Sebelumnya

No	Nama Peneliti	Metode Penelitian	Hasil Penelitian
1	(Mat Daud et al., 2022)	<i>Partial Least Squares Structural Equation Modelling</i> (PLS-SEM)	Berdasarkan empat subskala instrumen menunjukkan sikap terhadap bahasa asing, kecemasan bahasa asing, dan motivasi instrumental memiliki relevansi prediktif yang kecil terhadap keinginan belajar bahasa inggris. Penelitian ini juga berfungsi untuk memodelkan metode penelitian kuantitatif empiris untuk menjelaskan dan memprediksi faktor-faktor yang mempengaruhi keinginan belajar.
2	(Chen & Chang, 2022)	<i>Partial Least Squares Structural Equation Modelling</i> (PLS-SEM)	Hasil PLS-SEM menunjukkan bahwa perspektif fakultas internasional terhadap pemerintah adalah demikian lebih berhubungan langsung dengan kepuasan kerja mereka saat ini dan kepuasan keseluruhan. Model yang

No	Nama Peneliti	Metode Penelitian	Hasil Penelitian
3	(Sharkasi & Rezakhah, 2023)	PLS-SEM <i>analysis, machine learning (ML) and regressions analysis</i>	<p>dirancang telah menunjukkan upaya yang baik untuk menilai masalah ini. Hal ini dapat diperluas ke lingkungan pendidikan tinggi lainnya mengatasi masalah serupa.</p> <p>Analisis mediasi komparatif dan skor akurasi prediksi menunjukkan bahwa audiens terkait Fitur BE, memainkan peran yang lebih penting dalam memengaruhi/memprediksi I2P pengikut dibandingkan fitur terkait merek, BIF. Temuan kami berkontribusi pada pengetahuan tentang kredibilitas IKM dan paradigma analisis komparatif dan memberikan pemahaman yang lebih baik bagi praktisi pemasaran dan peneliti.</p>
4	(Ismael & Duleba, 2022)	<i>Structural Equation Model (SEM)</i>	<p>Temuan <i>recall</i> dalam artikel ini juga direkomendasikan sebagai peningkatan penerapan dan praktik SEM dengan memanfaatkan metode penelitian dalam hal perencanaan transportasi untuk menghindari ketidaktepatan dalam penelitian selanjutnya, khususnya mengatasi permasalahan yang berkaitan dengan transportasi umum.</p>
5	(Türegün, 2019)	<i>Partial Least Squares-Structural Equation Modeling (PLS-SEM)</i>	<p>Hasil penelitian menunjukkan kemampuan bertahan sebuah tim nampaknya sama pentingnya dengan kemampuan menyerang untuk kesuksesan tim dalam sepak bola. Kesimpulan khusus ini selaras dengan hasil berbagai penelitian yang dilakukan oleh peneliti lain. Misalnya, Hughes &amp; Churchill (2004) menyatakan bahwa dalam penelitiannya terlihat bahwa kemampuan bertahan tim dalam mengontrol pergerakan tim lawan berpengaruh signifikan terhadap keberhasilan tim.</p>
6	(Singh et al., 2020)	<i>Structural equation modelling (SEM)</i>	<p>Hasil penelitian menunjukkan bahwa terdapat empat faktor utama yang berpengaruh positif terhadap konsumsi bahan bakar dan</p>

No	Nama Peneliti	Metode Penelitian	Hasil Penelitian
7	(Wang et al., 2022)	<i>Structural Equation Model (SEM).</i>	optimalisasi bahan bakar yaitu desain dan teknologi pesawat, infrastruktur penerbangan dan manajemen operasi, langkah-langkah sosial ekonomi dan penggunaan bahan bakar alternatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa partisipasi masyarakat bersifat langsung, signifikan, dan positif mempengaruhi kualitas angkutan umum dan kebijakan terkait angkutan umum.
8	(Kufe et al., 2023)	<i>exploratory factor analysis (EFA) to identify factors, confirmatory factor analysis (CFA) for construct validity and structural equation modelling (SEM).</i>	Hasil yang diperoleh dari keempat faktor yang diidentifikasi diberi label sebagai Disfungsi Sosial (37,8%), Kecemasan-Depresi (35,4%), Mampu (24,9%) dan Efikasi Diri (22,7%). Dapat disimpulkan bahwa Alat GHQ-12 dapat menunjukkan reliabilitas dan validitas yang memadai dalam mengukur tekanan psikologis pada kelompok profesional dengan model empat faktor yang digunakan.
9	(Barcia et al., 2022)	<i>Lean Six Sigma Structural Equation Modeling (PLS-SEM)</i>	Terdapat lima kriteria pencarian pada tiga platform berbasis data ilmiah. Salah satu temuan penelitiannya adalah praktik LSS berdampak positif pada 83% indikator ekonomi, 78% indikator lingkungan, dan 70% indikator sosial.
10	(Joycelyn et al., 2020)	<i>Structural Equation Modelling Approach (SEM)</i>	Hasil penelitian menunjukkan bahwa hubungan tersebut bersifat negatif namun tidak signifikan. Dapat disimpulkan bahwa terdapat dua (2) konstruk yang berhubungan secara signifikan dan positif sehingga ditemukan hubungan antara kepuasan kerja dan keterlibatan karyawan secara signifikan dan positif.
11	(Saglam & Sehitoglu, 2021)	<i>Pls-Sem Method</i>	Hasil yang diperoleh menunjukkan bahwa bias melompat ke kesimpulan dikaitkan dengan semua kecenderungan pengambilan risiko, kecuali keyakinan bias ketidakfleksibelan hanya dikaitkan dengan kecenderungan pengambilan risiko secara umum, namun tidak

No	Nama Peneliti	Metode Penelitian	Hasil Penelitian
12	(Hamyana et al., 2020)	<i>Structural Equation Modelling</i> (SEM)	dengan kecenderungan mengambil risiko ekonomi dan karier. Hasil menunjukkan bahwa model adopsi petani dipengaruhi oleh sikap dan karakteristik inovasi melalui variabel mediator persepsi dan sikap. Hasil uji hipotesis menyatakan bahwa terdapat pengaruh karakteristik inovasi terhadap persepsi dan sikap terhadap adopsi dengan nilai signifikansi 0,001 yang lebih kecil dari 0,05.
13	(Sanjaya & Faiyah, 2022)	SEM ( <i>Structural equation modeling</i> ) dengan menggunakan <i>Partial Least Square</i> (PLS)	Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui apakah <i>flow experience</i> berpengaruh terhadap <i>impulse buying</i> dan apakah promosi memoderasi hubungan antara kedua variabel tersebut. Jenis penelitian ini adalah kuantitatif, jumlah populasi generasi Z di Provinsi Lampung dengan penentuan sampel menggunakan <i>purposive sampling</i> . Hasil penelitian menunjukkan bahwa semakin tinggi <i>flow experience</i> maka semakin tinggi <i>impulse buying</i> dan promosi memperkuat hubungan antara variabel-variabel tersebut.
14	(Anggraeni, 2020)	Metode analisis SEM ( <i>Structural Equation Modeling</i> ) dengan pendekatan PLS ( <i>Partial Least Square</i> ) (SEM - PLS)	Hasil penelitian menunjukkan bahwa (1) Tidak terdapat pengaruh signifikan advertising terhadap keputusan pembelian, (2) Terdapat pengaruh yang positif dan signifikan brand ambassador terhadap keputusan pembelian, (3) Terdapat pengaruh yang positif dan signifikan brand image terhadap keputusan pembelian, (4) Terdapat pengaruh yang positif dan signifikan advertising terhadap brand image, (5) Terdapat pengaruh yang positif dan signifikan brand ambassador terhadap brand image, (6) Terdapat pengaruh yang positif dan signifikan advertising terhadap keputusan pembelian melalui brand image, (7) Terdapat pengaruh yang positif dan signifikan brand ambassador terhadap

No	Nama Peneliti	Metode Penelitian	Hasil Penelitian
15	(Sulastri et al., 2022)	SEM ( <i>Structural Equation Model</i> )	keputusan pembelian melalui brand image. Hasil menunjukkan persepsi petani terhadap teknologi pengelolaan tanaman terpadu berada pada kategori sedang, tingkat adopsi petani berada pada kategori sedang. Variabel yang mempengaruhi petani dalam mengadopsi teknologi pengelolaan tanaman terpadu memiliki karakteristik internal sebesar 0,44 dan persepsi petani sebesar -0,11 serta karakteristik internal petani melalui persepsi petani sebesar 0,00.
16	(Fadlil et al., 2022)	SEM ( <i>Structural equation modeling</i> ) dengan menggunakan <i>Partial Least Square</i> (PLS)	Berdasarkan hasil penelitian dapat disimpulkan bahwa pendapatan berpengaruh positif dan signifikan terhadap sikap wakif dalam berwakaf. Kredibilitas lembaga juga berpengaruh positif dan signifikan terhadap keputusan wakif untuk berwakaf.
17	(Kustiari Tanti, 2023)	SEM ( <i>Structural equation modeling</i> ) dengan menggunakan <i>Partial Least Square</i> (PLS)	Hasil yang diperoleh menunjukkan bahwa terdapat kompetensi penyuluh untuk memediasi hubungan antara dukungan kelembagaan dan literasi digital terhadap peningkatan kinerja penyuluh.

Berdasarkan hasil kajian literatur di atas, dapat disimpulkan bahwa cukup banyak peneliti yang menggunakan metode serupa. Oleh sebab itu, penelitian ini dilakukan untuk menganalisis mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi masyarakat Kota Bandung dengan mengumpulkan data menggunakan kuesioner yang mencakup keteraturan, kenyamanan, dan keamanan menggunakan metode SEM-PLS. Metode SEM-PLS dapat menunjukkan seberapa besar signifikansi hipotesis yang diuji dapat mempengaruhi permasalahan yang ada yaitu kemacetan. Hipotesis yang memiliki hasil yang signifikan dapat dijadikan sebagai masukan bagi pemerintah Kota Bandung untuk dapat meningkatkan maupun memperbaiki transportasi umum yang beroperasi di Kota Bandung.



## **2.2 Landasan Teori**

### **2.2.1 Mobilitas**

Mobilitas secara etimologi berasal dari kata “*mobility*” yang didasari dari kata *mobile*. *Mobile* memiliki arti sebagai sesuatu yang gesit, giat, dan aktif. Sehingga mobilitas memiliki makna sesuatu yang mudah dipindahkan atau banyak bergerak dari satu tempat ke tempat lainnya. Mobilitas merupakan suatu penentuan lokasi yang dipengaruhi oleh kondisi di daerah tujuan yang jauh lebih baik sehingga diinginkan oleh masyarakat (Pattinasarany, 2016).

D. K. Rahayu & Martini, (2022) menyatakan bahwa aktivitas mobilitas yang dilakukan oleh masyarakat didasari oleh kebutuhan dan tekanan baik secara ekonomi, sosial, politik, maupun secara psikologis. Mobilitas masyarakat terjadi karena adanya perbedaan potensi dan kemampuan suatu wilayah dengan wilayah lainnya didalam memenuhi kebutuhan hidup (Elgar, 2017). Mobilitas dapat dibedakan secara vertikal dan secara horisontal. Yang dimaksud secara vertikal yaitu lebih menggambarkan perpindahan status seseorang, sedangkan yang dimaksud secara horisontal yaitu menggambarkan perpindahan secara geografis

Faktor-faktor yang dapat memicu masyarakat untuk melakukan mobilitas yaitu terdapat permasalahan yang mungkin timbul baik di daerah asal maupun di daerah tujuan, terdapat desentralisasi dan otonomi daerah, serta terjadinya komunikasi termasuk transportasi yang semakin lancar (Sarmita & Treman, 2017). Dalam mendukung kegiatan mobilitas masyarakat, terdapat peran transportasi yang dapat menunjang aktivitas masyarakat salah satunya di daerah perkotaan.

### **2.2.2 Transportasi**

Menurut Zulianto et al., (2019), transportasi merupakan salah satu sektor vital yang mendukung mobilitas masyarakat baik dalam bidang politik, ekonomi, sosial budaya/pariwisata dan pertahanan yang tidak dapat dipisahkan satu dengan yang lain. Transportasi dapat disebut juga sebagai sesuatu hal yang berhubungan dengan pemindahan orang/barang dari suatu tempat ke tempat lainnya, proses/hal yang sedang dipindahkan dari suatu tempat ke tempat lain (Zulkarnain et al., 2023). Menurut Tamin., (2000) transportasi merupakan suatu sistem yang mencakup prasarana atau sarana dan sistem pelayanan yang memungkinkan adanya perpindahan masyarakat ke semua wilayah sehingga terakomodasi, dimungkinkan adanya pergerakan barang dan dimungkinkannya akses ke semua wilayah.

Berdasarkan definisi-definisi tersebut, dapat disimpulkan bahwa kegiatan memindahkan objek dari satu tempat ke tempat yang lain dengan atau tanpa menggunakan alat disebut transportasi. Proses transportasi terjadi akibat adanya perbedaan kebutuhan antar manusia yang bersifat kualitatif dan memiliki ciri berbeda sebagai fungsi dari waktu, tujuan perjalanan, jenis yang diangkut, dan lainnya (Wahab, 2019). Dalam melakukan proses transportasi, alat pendukung yang dapat digunakan bisa bervariasi sesuai dengan:

1. Bentuk dari objek yang dipindahkan,
2. Jarak dari titik berangkat ke lokasi tujuan,
3. Alasan atau tujuan pemindahan objek.

Alat pendukung yang digunakan harus sesuai dengan objek, jarak, dan alasan atau tujuan pemindahan objek baik dari segi kualitas maupun kuantitas (Miro, 2005). Peran transportasi dapat menunjukkan hubungan antara gaya hidup dengan lokasi dari kegiatan yang produktif dan pelayanan yang tersedia untuk dikonsumsi (Listantari et al., 2019).

Salah satu sarana transportasi yang populer di perkotaan yaitu transportasi darat. Transportasi darat memiliki perkembangan infrastruktur yang paling signifikan sehingga membuat moda transportasi darat paling banyak digunakan oleh masyarakat untuk mendukung mobilitas sehari-hari (D. K. Rahayu & Martini, 2022). Terdapat 2 jenis transportasi yaitu transportasi umum dan transportasi pribadi.

#### **a. Transportasi Umum**

Transportasi umum merupakan moda transportasi massal yang bertujuan untuk menunjang mobilitas masyarakat luas, kepentingan bersama, menerima pelayanan yang sama, dan mempunyai arah serta titik tujuan bersama yang terikat pada peraturan trayek (Nugroho Wiwit & Pramita Rahayu, 2022). Sedangkan menurut Zulkarnain Yules P & Bahder Djohan (2023) transportasi umum merupakan moda transportasi yang diperuntukkan untuk kepentingan bersama, menerima pelayanan bersama, mempunyai arah dan titik tujuan yang sama. Secara garis besar, transportasi umum merupakan angkutan penumpang yang menggunakan kendaraan umum dan dilaksanakan dengan sistem sewa atau bayar (Canabisfa & Asri, 2022).

Warpani (1990) mengungkapkan bahwa transportasi umum dapat dibagi menjadi 6 jenis berdasarkan trayek dan pelayanannya, antara lain:

1. Angkutan kota atau angkutan yang melayani trayek dalam kota dengan menggunakan kendaraan umum
2. Angkutan perkotaan atau angkutan yang bersifat komuter dengan trayek dan pelayanannya melampaui batas kota.
3. Angkutan umum kota atau angkutan yang melayani trayek antar kota dalam satu provinsi atau antar provinsi.
4. Angkutan pariwisata atau angkutan yang bertujuan khusus untuk melayani dan mengangkut wisatawan dari dan ke suatu tujuan tertentu dengan sifat wisata atau objek wisata.
5. Angkutan sewaan atau angkutan yang dipergunakan dengan cara sewa yang berdasarkan perjanjian antara pengguna dan pemilik kendaraan
6. Angkutan barang atau angkutan yang bertujuan melayani kegiatan pengangkutan barang dengan kendaraan bermotor.

Yang termasuk moda transportasi umum menurut McLeod et al., (2017) seperti bus kota, trem, kereta api, kereta cepat (metro/subway/bawah tanah), serta feri sedangkan untuk angkutan umum antar kota didominasi oleh maskapai penerbangan, bus antarkota, kereta api, dan kereta antarkota

#### **b. Transportasi Pribadi**

Transportasi pribadi merupakan moda transportasi yang dimiliki oleh individu/atau seseorang dan memiliki hak kebebasan dalam menggunakan moda tersebut ke mana saja, di mana saja, dan kapan saja. Kendaraan pribadi adalah moda transportasi yang dikhususkan untuk diri sendiri yang dapat digunakan dengan bebas kemana saja, kapan saja, dan dimana saja (Zulkarnain et al., 2023).

Terdapat beberapa faktor bagi masyarakat dalam menggunakan transportasi pribadi seperti biaya transportasi menjadi lebih minim, keadaan fisik atau fasilitas dan pelayanan, kurang mendukungnya transportasi umum, dan rute tempuh menjadi lebih singkat, sehingga dengan kendaraan pribadi mereka merasa terdukung dalam pergerakan dan kemudahan ke suatu tempat (Ilmy, 2022). Jenis transportasi yang termasuk transportasi pribadi secara umum yaitu jalan kaki, sepeda pribadi, sepeda motor pribadi, dan mobil pribadi.

#### **2.2.3 Pemilihan Moda**

Aspek pemilihan moda transportasi merupakan salah satu hal yang cukup penting dalam berkontribusi di bidang perencanaan transportasi (Budiman et al., 2022).

Hal ini dikarenakan peranan dari angkutan umum dalam upaya peningkatan efisiensi dan efektifitas sistem pergerakan pada sistem transportasi (Tangi et al., 2022). Pemilihan moda didefinisikan sebagai pembagian dari perjalanan yang dilakukan oleh pelaku perjalanan ke dalam moda yang tersedia dengan berbagai faktor yang mempengaruhi (Tumanduk et al., 2019). Dalam pengambilan keputusan memilih moda transportasi, terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi. Menurut Tamin (2000) faktor yang mempengaruhi sebagai berikut:

Tabel 2.2 Faktor Yang Mempengaruhi Pemilihan Moda

No.	Faktor	Keterangan
1	Ciri Pengguna Jalan	a. Kepemilikan kendaraan pribadi: semakin tinggi pemilikan kendaraan pribadi, maka semakin kecil ketergantungan pada angkutan umum. b. Kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM). c. Struktur rumah tangga: pasangan muda, keluarga dengan anak, pension, bujangan, dll. d. Pendapatan: semakin tinggi pendapatan, maka semakin besar peluang menggunakan kendaraan pribadi. e. Faktor lain misalnya keharusan menggunakan mobil ke tempat kerja dan keperluan mengantar anak sekolah.
2	Ciri pergerakan	a. Tujuan pergerakan: aktivitas ekonomi (bekerja), aktivitas pendidikan (sekolah/kuliah), sosial (menengok keluarga), aktivitas rekreasi/hiburan serta kebudayaan. b. Waktu pergerakan: sore hari, siang hari, dan malam hari. c. Jarak perjalanan: semakin jauh perjalanan, maka seseorang cenderung memilih angkutan umum daripada angkutan pribadi.
3	Ciri fasilitas moda transportasi	a. Waktu perjalanan: waktu menunggu di tempat pemberhentian bus, waktu berjalan kaki ke tempat pemberhentian bus, waktu selama bergerak, Biaya transportasi: tarif, biaya bahan bakar, dll. b. Ketersediaan ruang dan tarif parkir. c. Faktor kualitatif meliputi kenyamanan, keamanan, keandalan, ketersediaan moda, dll.
4	Ciri kota atau zona	a. Jarak ke pusat kota b. Kepadatan penduduk.

Sumber: (Tamin, 2000)

### **2.2.4 Faktor-Faktor Pengambil Keputusan**

Keputusan merupakan suatu proses kognitif yang kompleks dan sering didefinisikan sebagai suatu upaya untuk memutuskan serangkaian tindakan tertentu (Muhammad, 2020). Keputusan ialah proses memilih alternatif dengan berdasarkan pada metode yang efisien sesuai situasi (Novalina, 2019). Menurut Rahmawati (2021) Keputusan adalah proses pemilihan serangkaian aktivitas yang di pilih sebagai penyelesaian suatu masalah tertentu. Keputusan dapat dikatakan sebagai pemutusan serta pengakhiran dari suatu proses pemikiran mengenai suatu masalah yang mana keputusan yang diambil dapat menyelesaikan suatu masalah yang ada (S. Prayudi Atmosudirdjo, 1990). Dari pemaparan tersebut dapat disimpulkan bahwa keputusan berkaitan dengan proses memilih satu alternatif dari beberapa alternatif yang ada.

#### **a. Sifat dalam pengambilan keputusan**

Menurut H.A. Rusdiana (2016) dalam pengambilan keputusan terdapat beberapa sifat yaitu:

1. Bersifat tunggal atau terjadi jika keputusan yang diperoleh hanya menyangkut satu masalah yang artinya tidak akan ada kaitannya dengan masalah lain
2. Bersifat ganda atau keputusan yang terjadi apabila keputusan yang di ambil sekaligus memecahkan dua masalah atau lebih yang bersifat kontradiktif maupun yang tidak kontradiktif

Keputusan yang tepat pada dasarnya adalah keputusan yang bersifat rasional, dan didukung oleh fakta-fakta yang akurat, sehingga dapat dipertanggungjawabkan (Aulia Weno, Rusdinal, 2019).

#### **b. Faktor dalam pengambilan keputusan**

Faktor-faktor yang perlu diperhatikan dalam pengambilan keputusan menurut George R. Terry (1977) yaitu:

1. Perhatikan semua hal yang terlihat maupun tidak terlihat;
2. janganlah berorientasi pada kepentingan pribadi dalam mengambil keputusan, perhatikan kepentingan orang lain;
3. Jarang sekali ada 1 pilihan yang memuaskan;
4. Pengambilan keputusan termasuk tindakan mental;
5. Pengambilan keputusan yang efektif memerlukan waktu yang cukup lama;
6. Untuk mendapatkan hasil yang baik, diperlukan pengambilan keputusan praktis

### **2.2.5 Partial Least Square Structural Equation Modeling (PLS-SEM)**

*Struktur Equation Modeling* (SEM) merupakan analisis multivariat yang digunakan dalam menggambarkan keterikatan hubungan linier antara variabel pengamatan (indikator) dan variabel yang tidak dapat diukur secara langsung (variabel laten) (Marliana, 2019). *Struktur Equation Modeling* (SEM) merupakan suatu analisis yang menggabungkan pendekatan analisis faktor (*factor analysis*), model struktural (*structural model*) dan analisis jalur (*path analysis*) (Harahap & Pd, 2016). Terdapat dua jenis SEM yaitu, *covariance-based SEM* (CB-SEM) dan *partial least squares SEM* (PLS-SEM).

*Covariance-based SEM* (CB-SEM) digunakan untuk mengestimasi kekuatan hubungan diantara variabel-variabel dalam model (Juniarto et al., 2021). Dalam penggunaan *Struktur Equation Modeling* (SEM), tahapan yang perlu dilakukan yaitu membuat model, memilih data input, mengestimasi model, serta menguji kelayakan model (Hamyana & Diza Nurdiarsari, 2020). Menurut Lubis et al (2020) terdapat beberapa keunggulan penggunaan SEM dalam penelitian antara lain:

1. Mampu untuk menguji hubungan kausalitas, validitas, dan reliabilitas secara sekaligus;
2. Dapat mengetahui pengaruh langsung dan tidak langsung antar variabel;
3. Sekaligus dapat menguji beberapa variabel dependen dengan beberapa variabel independen;
4. Dapat mengukur seberapa besar variabel indikator mampu mempengaruhi variabel faktornya masing-masing;
5. Dapat mengukur variabel faktor yang tidak dapat diukur secara langsung melalui variabel indikatornya

*Partial Least Squares Structural Equation Modeling* (PLS-SEM) merupakan metode nonparametrik atau metode yang tidak memerlukan asumsi distribusi dari data dan juga dapat digunakan pada data yang tidak berdistribusi normal (Marliana, 2019). PLS merupakan suatu model persamaan *Structural Equation Modelling* (SEM) yang berbasis pada komponen atau varian (Agan Sasongko Aji, 2018). Menurut Solling Hamid Rahmad (2019) PLS-SEM bertujuan untuk melihat dan menguji apakah ada hubungan atau pengaruh prediktif antarkonstruksi atau tidak.

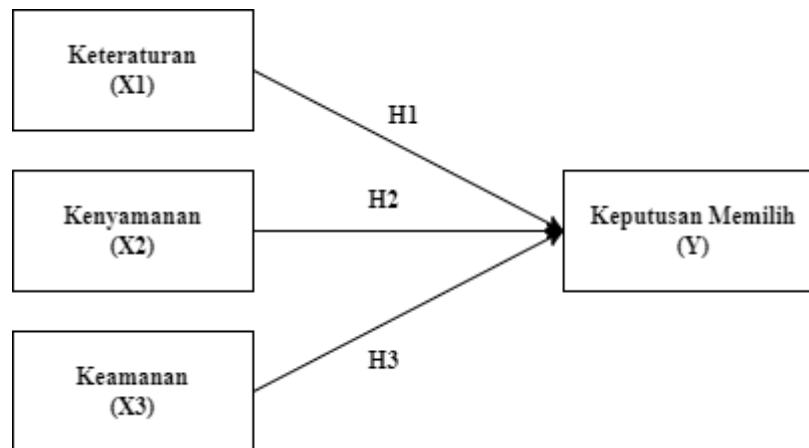
Terdapat beberapa tahapan dalam *Partial Least Square* menurut Nuryanti & Soebagijo (2020) yaitu *Inner Model* atau model yang menggambarkan hubungan variabel laten independen (eksogen) dan variabel laten dependen (endogen) (*Structural Model*). hubungan variabel laten yang didasari oleh teori substantif. Sedangkan *Outer Model* merupakan hubungan antara variabel laten dengan indikator (*measurement model*).

Menurut Hair et al (2021), SEM-PLS memiliki beberapa keunggulan antara lain:

1. PLS-SEM menawarkan banyak fleksibilitas dalam menangani pengaturan model pengukuran yang berbeda. Misalnya, PLS-SEM dapat menangani model pengukuran reflektif dan formatif serta pengukuran item tunggal tanpa persyaratan atau batasan tambahan.
2. Metode ini memungkinkan spesifikasi elemen model tingkat lanjut, seperti istilah interaksi dan konstruksi tingkat tinggi
3. Kompleksitas model secara umum tidak menjadi masalah bagi PLS-SEM. Selama data yang sesuai memenuhi persyaratan ukuran sampel minimum, kompleksitas model struktural tidak akan dibatasi

### **2.3 Kerangka Pemikiran**

Keputusan memilih transportasi dalam menunjang mobilitas masyarakat di Kota Bandung merupakan salah satu hal penting dalam keberlangsungan perekonomian di Kota Bandung. Ketimpangan dalam pemilihan moda transportasi umum dan moda transportasi pribadi menyebabkan terjadinya beberapa kemacetan di beberapa ruas jalan Kota Bandung. Pada penelitian yang dilakukan ini bertujuan untuk mengetahui faktor penentu keputusan memilih transportasi di Kota Bandung. Pada penelitian ini, terdapat tiga variabel independen atau eksogen (X) dengan satu variabel dependen atau endogen (Y). Variabel independen (eksogen) pada penelitian ini yaitu keteraturan, kenyamanan, dan keamanan. Sedangkan variabel dependen (endogen) pada penelitian ini yaitu keputusan memilih. Berikut merupakan kerangka penelitian pada penelitian ini:



Gambar 2.1 Kerangka Penelitian

Berdasarkan kerangka penelitian pada Gambar 2.1, dapat diasumsikan bahwa keteraturan, kenyamanan, dan keamanan mempengaruhi keputusan memilih transportasi. Terdapat beberapa hipotesis yang dikembangkan yaitu:

H1: Keteraturan berpengaruh signifikan terhadap keputusan memilih transportasi

H2: Kenyamanan berpengaruh signifikan terhadap keputusan memilih transportasi

H3: Keamanan berpengaruh signifikan terhadap keputusan memilih transportasi



## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **3.1 Objek Penelitian**

Penelitian ini meneliti mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi keputusan masyarakat Kota Bandung dalam memilih moda transportasi mobilitas sehari-hari. Oleh karena itu, objek dari penelitian ini yaitu masyarakat Kota Bandung yang berdomisili di Kota Bandung dengan karakteristik yang beragam.

#### **3.2 Populasi dan Sampel**

##### **3.2.1 Populasi**

Menurut Suriani Nidia & Syahrani (2023) populasi merupakan keseluruhan objek/subjek yang sesuai dengan syarat-syarat tertentu serta berada pada suatu wilayah yang berkaitan dengan masalah peneliti. Populasi yang digunakan pada penelitian ini berjumlah 2,88 juta masyarakat yang berdasarkan populasi dari seluruh masyarakat Kota Bandung yang berdomisili di Kota Bandung tanpa batasan usia, jenis kelamin, dan pekerjaan.

##### **3.2.2 Sampel**

Sampel merupakan sejumlah individu yang dipilih untuk mewakili keseluruhan anggota dari populasi (Suriani Nidia & Syahrani, 2023). Jumlah sampel pada penelitian ini diperoleh dari penyebaran kuesioner secara *online* dengan *google form*. Kuesioner yang disebarakan berjenis kuesioner skala likert dengan teknik *purposive sampling* atau pengambilan sampel secara acak dengan kriteria yang sudah ditentukan sebelumnya. Menurut Djarwanto (1993) dalam menentukan jumlah sampel, dapat menggunakan rumus *solvin* sebagai berikut:

$$n = \frac{1}{4} \left[ \frac{Z_{1-\alpha}^2}{E} \right]^2$$

Keterangan:

n = Ukuran sampel

Z = Penyimpangan nilai variabel mean

E = *error rate* (10%)

Berdasarkan rumus tersebut, secara objektif peneliti menentukan nilai *error* sebesar 10% (0,1). Hal tersebut dimaksud agar tingkat kesalahan responden dalam mengisi kuesioner tidak lebih dari 10%. Sementara itu, Nilai  $\alpha$  pada pengujian statistik umumnya telah ditentukan sebesar 10% (0,1), sehingga dapat diketahui nilai tabel Z sebesar 1,96. Dari pemaparan tersebut, dapat diketahui perhitungan nilai sampel sebagai berikut:

$$n = \frac{1}{4} \left[ \frac{Z_{1\alpha}}{E} \right]^2$$

$$n = \frac{1}{4} \left[ \frac{1,96}{0,1} \right]^2$$

$$n = \frac{1}{4} [19,6]^2$$

$$n = \frac{1}{4} [384,16]$$

$$n = 96,04 \approx 100 \text{ Responden}$$

Hasil perhitungan sampel di atas menunjukkan bahwa jumlah sampel yang diperlukan sebanyak 100 responden.

### 3.3 Jenis Data

Adapun data yang digunakan pada penelitian ini merupakan jenis data primer dan data sekunder. Yang dimaksud dengan data tersebut yaitu:

#### 3.3.1 Data Primer

Data primer merupakan suatu data yang diperoleh secara langsung pada saat melakukan penelitian. Data primer pada penelitian ini yaitu hasil dari kuesioner yang disebarkan kepada masyarakat Kota Bandung.

#### 3.3.2 Data Sekunder

Data sekunder yaitu data yang diperoleh dari literatur atau dari penelitian terdahulu. Data sekunder dari penelitian ini mencakup jurnal-jurnal, artikel, dan buku yang dapat mendukung penelitian.

### **3.4 Pengumpulan Data**

Pengumpulan data dalam penugasan ini data diambil dengan menggunakan dua cara yaitu studi pustaka serta penyebaran kuesioner. Studi pustaka dan penyebaran kuesioner yang dimaksud sebagai berikut:

#### **3.4.1 Studi Pustaka**

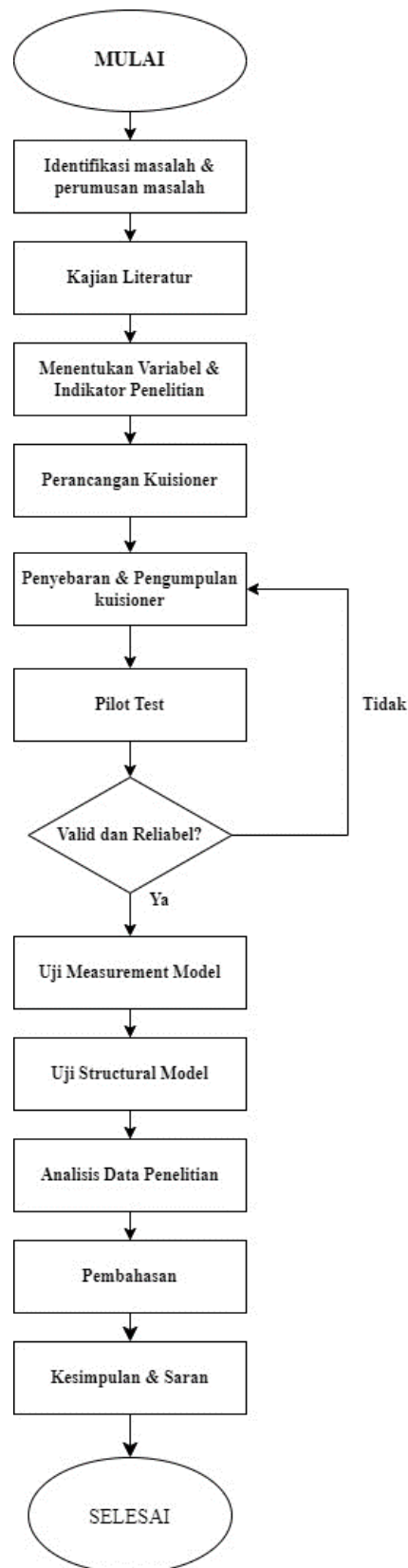
Studi pustaka yaitu untuk memperoleh rujukan yang dapat mendukung penelitian yang dilakukan. Studi pustaka mencakup jurnal, artikel, dan penelitian sebelumnya

#### **3.4.2 Kuesioner**

Kuesioner bertujuan untuk memperoleh data dari jawaban responden secara langsung terkait faktor-faktor yang akan diteliti. Kriteria yang dapat dijadikan responden yaitu masyarakat yang berdomisili di Kota Bandung. Jenis kuesioner yang digunakan yaitu kuesioner sekala likert dengan empat poin yang mencakup keterangan sangat tidak setuju hingga sangat setuju. Penggunaan kuesioner sekala likert dimaksudkan agar jawaban yang diberikan oleh responden pasti dan dapat diolah dengan baik.

### 3.5 Diagram Alir Penelitian

Diagram Alir dari tahapan penelitian ini yaitu:



Gambar 3.1 Alur Penelitian

Berdasarkan alur penelitian pada Gambar 3.1, terdapat penjelasan sebagai berikut.

### 1. Identifikasi Masalah dan Perumusan Masalah

Identifikasi masalah diawali dengan pemaparan pada latar belakang masalah, selanjutnya merumuskan permasalahan yang akan dibahas pada penelitian ini, kemudian menentukan batasan permasalahan dan tujuan penelitian.

### 2. Kajian Literatur

Kajian literatur penelitian berkaitan dengan topik penelitian terdahulu untuk memahami mengenai penelitian yang akan dilakukan. Kajian ini merujuk pada penelitian terdahulu, menentukan landasan teori dari tiap indikator pada variabel penelitian, dan menentukan metode analisis yang akan digunakan.

### 3. Variabel dan Indikator Penelitian

Variabel yang digunakan dalam penelitian ini berdasarkan penelitian sejenis yang memiliki kesamaan baik berupa kesamaan metode maupun objek. Pada penelitian ini, terdiri dari empat variabel bebas (variabel independen) dengan satu variabel terikat (variabel dependen). Variabel independen dilambangkan dengan huruf X sedangkan untuk variabel dependen dilambangkan dengan huruf Y.

Variabel Independen merupakan variabel yang dapat mempengaruhi berubahnya variabel dependen. Dalam menentukan variabel independen (X) pada penelitian ini dilakukan dengan merujuk pada penelitian-penelitian terdahulu yang sejenis yaitu merujuk pada penelitian (Wijaya & Putranto, 2022), (Yuslika & Fanida, 2016), dan (Friman et al., 2020). Berikut merupakan variabel independen yang digunakan dalam penelitian ini yaitu:

#### a. Keteraturan (X1)

Variabel keteraturan menurut Wijaya & Putranto, (2022) terdiri dari empat indikator sebagai berikut:

1. Ketepatan jadwal operasional, yaitu transportasi pergi dan datang tepat waktu.
2. Ketepatan waktu perjalanan, yaitu lama perjalanan sesuai dengan estimasi waktu yang ditetapkan.
3. Transportasi berhenti pada lokasi pemberhentian, yaitu berhenti sesuai dengan lokasi pemberhentian yang ditetapkan.
4. Kesesuaian dengan rute perjalanan, yaitu rute perjalanan sesuai dengan arah yang sudah ditentukan

**b. Kenyamanan (X2)**

Variabel kenyamanan menurut Yuslika & Fanida, (2016) terdiri dari empat indikator sebagai berikut:

1. Kapasitas angkut kendaraan sesuai kapasitas, yaitu kapasitas kendaraan dengan orang yang diangkut sesuai (tidak *overload*)
2. Fasilitas pada kendaraan, yaitu fasilitas di dalam kendaraan memadai sesuai kebutuhan masyarakat
3. Tempat pemberhentian memadai, yaitu lokasi pemberhentian banyak
4. Fungsi kendaraan dalam keadaan baik, yaitu kendaraan yang digunakan dalam keadaan baik dan aman digunakan.

**c. Keamanan (X3)**

Variabel keamanan menurut Friman et al (2020) terdiri dari tiga indikator sebagai berikut:

1. Keselamatan di Tempat tunggu, yaitu jaminan keamanan dan keselamatan saat menunggu kendaraan di tempat tunggu.
2. Keselamatan di atas kendaraan, yaitu jaminan selamat sampai tujuan saat sudah menaiki kendaraan.
3. Tidak merasa takut saat menerima atau menggunakan jasa transportasi, yaitu merasa aman saat menggunakan transportasi tersebut.

Variabel terikat (dependen) pada penelitian ini yaitu keputusan memilih (Y). Keputusan memilih merupakan hasil pilihan dari dua atau lebih alternatif yang ada untuk digunakan dalam melakukan mobilitas menurut Hafizh Akbar & Megawati Simanjuntak (2022). Indikator variabel keputusan pemilihan dibuat dari empat tahapan keputusan pembelian yang diutarakan Sumarwan (2015) yaitu:

- a. Merek, yaitu jenis moda transportasi yang akan digunakan sudah dikenal di kalangan masyarakat luas.
- b. Kualitas, yaitu kualitas moda transportasi yang tersedia baik digunakan.
- c. Waktu, yaitu kesesuaian waktu kedatangan dan keberangkatan moda transportasi.
- d. Metode pembayaran, yaitu kemudahan dalam pembayaran moda transportasi yang digunakan.

#### 4. Perancangan Kuesioner

Dalam melakukan perancangan kuesioner, terdapat operasional variabel yang menjelaskan mengenai variabel pada penelitian dengan menyertakan indikator-indikator dari masing-masing variabel yang sudah ditentukan sebelumnya. Variabel dan indikator tersebut dijadikan sebagai dasar dari pertanyaan pada kuesioner. Berikut merupakan variabel dan indikator dalam penelitian:

Tabel 3.1 Operasional Variabel Penelitian

No	Variabel	Indikator	Kode	Pernyataan
1	Keteraturan Sumber: (Wijaya & Putranto, 2022)	Ketepatan jadwal operasional	KT1	Saya selalu memilih moda transportasi yang memiliki jadwal kedatangan dan keberangkatan jelas
			KT2	Saya selalu memperhatikan kesesuaian jadwal dengan realita dari moda transportasi tersebut
			KT3	Saya selalu memperhatikan ketepatan waktu dari beberapa moda transportasi yang ada
			KT4	Saya selalu membandingkan kecepatan perjalanan dari moda transportasi dengan moda transportasi lainnya
		Berhenti sesuai pada lokasi pemberhentian	KT5	Saya selalu memperhatikan kesesuaian lokasi berhenti dengan tempat yang telah ditentukan
			KT6	Saya selalu memilih moda transportasi yang memiliki tempat pemberhentian yang sesuai dengan ketentuan
		Kesesuaian dengan rute	KT7	Saya selalu mempertimbangkan kesesuaian rute dengan ketetapan yang ada
			KT8	Saya selalu memilih moda transportasi yang memiliki rute yang tetap
2	Kenyamanan Sumber: (Yuslika & Fanida, 2016)	Kapasitas angkut kendaraan	KY1	Saya selalu memperhatikan kapasitas angkut kendaraan moda transportasi
			KT2	Saya memilih moda transportasi yang memiliki kapasitas angkut yang sesuai ketentuan

No	Variabel	Indikator	Kode	Pernyataan	
3	Keamanan Sumber: (Friman et al., 2020)	Fasilitas pada kendaraan	KY3	Saya selalu memperhatikan fasilitas yang terdapat dalam kendaraan	
			KY4	Saya selalu memilih transportasi yang memiliki fasilitas memadai	
			KY5	Saya selalu memperhatikan lokasi dan fasilitas dari tempat pemberhentian	
		Tempat pemberhentian memadai	KY6	Saya selalu memilih moda transportasi yang memiliki kepastian tempat pemberhentian	
			KY7	Saya selalu memilih moda transportasi berdasarkan fungsi dari kendaraan tersebut.	
		Fungsi kendaraan dalam keadaan baik	KY8	Saya menyadari dan mengetahui fungsi dari transportasi ini dalam keadaan baik	
			Keselamatan di Tempat tunggu	KA1	Keamanan pada tempat tunggu merupakan pertimbangan saya saat ingin memilih moda transportasi
		KA2		Saya selalu memilih transportasi yang memiliki fasilitas tunggu yang baik	
		Keselamatan di atas kendaraan	KA3	Saya selalu memperhatikan aspek keselamatan dalam perjalanan saat memilih moda transportasi	
			KA4	Saya memilih moda transportasi yang saya yakini memiliki tingkat keamanan yang baik	
			Tidak merasa takut saat menggunakan transportasi	KA5	Saya tidak merasa takut saat menggunakan moda transportasi yang dipilih
				KA6	Saya yakin bahwa transportasi yang saya gunakan aman dan nyaman
4	Keputusan memilih Sumber: (Sumarwan, 2015)	Merek	KM1	Saya lebih memilih menggunakan moda transportasi yang memiliki citra merek yang baik	
			KM2	Saya selalu memilih moda transportasi karena orang lain menggunakan moda tersebut	



No	Variabel	Indikator	Kode	Pernyataan
		Kualitas	<b>KM3</b>	Saya memilih moda dengan harga yang lebih tinggi agar sesuai dengan kualitas yang diperoleh
			<b>KM4</b>	Kualitas pelayanan merupakan suatu pertimbangan dalam memilih moda transportasi
		Waktu	<b>KM5</b>	Ketepatan waktu pergi dan tiba menjadi faktor saya memilih moda transportasi
			<b>KM6</b>	Saya selalu memilih moda transportasi yang dapat menjamin ketepatan waktu
		Metode pembayaran	<b>KM7</b>	Saya selalu memilih moda transportasi yang memiliki alternatif pembayaran yang banyak
			<b>KM8</b>	Kepraktisan dalam pembayaran menjadi pertimbangan dalam memilih moda transportasi

Operasional variabel pada Tabel 3.1 tersebut dijadikan sebagai penyusun pertanyaan dari kuesioner yang digunakan. Berdasarkan tabel tersebut, terdapat empat variabel dengan limabelas indikator dan tiga puluh pertanyaan sebagai penyusun dari kuesioner yang digunakan.

#### 5. Penyebaran dan Pengumpulan Kuesioner

Penyebaran dan pengumpulan data dilakukan menggunakan metode menyebarkan kuesioner secara online dengan *Google Form*. Kuesioner disebarkan kepada responden yang sesuai dengan kriteria yang telah ditentukan. Penyebaran kuesioner dilakukan kepada responden melalui media sosial seperti *Group Whatsapp*, *Instagram*, dan lain sebagainya.

#### 6. Uji Validitas dan Reliabilitas Kuesioner (*Pilot Test*)

Kuesioner yang sudah dibuat akan diujikan menggunakan *Pilot Test* sehingga dapat diketahui apakah kuesioner tersebut valid dan reliabel untuk digunakan. *Pilot test* merupakan pengujian skala kecil dari sebuah kuesioner sebelum disebarkan kepada responden skala besar. Uji *Pilot Test* dilakukan kepada 50 responden penelitian dengan menggunakan software SPSS 24. Terdapat 2 pengujian yaitu uji validitas dan uji reliabilitas dari kuesioner yang akan digunakan.

### a. Uji Validitas

Uji Validitas merupakan suatu proses yang bertujuan untuk membuktikan apakah suatu instrument atau kuesioner yang akan digunakan tersebut valid atau tidak (Maghfiroh & Palupi, 2023). Dalam pengujian validitas, digunakan 50 responden sebagai sampel. Uji validitas diuji dengan membandingkan nilai  $r$  hitung dan  $r$  tabel dengan skala 5%. Untuk menentukan  $r$  tabel dapat menggunakan rumus  $df = n-2$  yakni  $50-2 = 48$  dengan taraf signifikan 0.05 atau 5%. Dapat diketahui bahwa  $r$  tabel pada penelitian ini sebesar 0,278. Apabila  $r$  hitung lebih besar dari pada  $r$  tabel, maka Indikator pada variabel tersebut dapat dikatakan valid dan jika  $r$  hitung kurang dari nilai yang diperlihatkan pada  $r$  tabel, maka indikator tersebut dianggap tidak valid dan tidak dapat digunakan. Berikut hasil uji validitas dari penelitian ini:

Tabel 3.2 Uji Validitas Pilot Test

Variabel	Kode	$r$ hitung	$r$ tabel	Keterangan
Saya lebih memilih menggunakan moda transportasi yang memiliki citra merek yang baik	KM1	0,581	0,278	Valid
Saya selalu memilih moda transportasi karena orang lain menggunakan moda tersebut	KM2	0,031	0,278	Tidak Valid
Saya memilih moda dengan harga yang lebih tinggi agar sesuai dengan kualitas yang diperoleh	KM3	0,591	0,278	Valid
Kualitas pelayanan merupakan suatu pertimbangan dalam memilih moda transportasi	KM4	0,321	0,278	Valid
Ketepatan waktu pergi dan tiba menjadi faktor saya memilih moda transportasi	KM5	0,626	0,278	Valid
Saya selalu memilih moda transportasi yang dapat menjamin ketepatan waktu	KM6	0,629	0,278	Valid
Saya selalu memilih moda transportasi yang memiliki alternatif pembayaran yang banyak	KM7	0,515	0,278	Valid
Kepraktisan dalam pembayaran menjadi pertimbangan dalam memilih moda transportasi	KM8	0,609	0,278	Valid
Saya selalu memilih moda transportasi yang memiliki jadwal kedatangan dan keberangkatan jelas	KT1	0,544	0,278	Valid

Variabel	Kode	r hitung	r tabel	Keterangan
Saya selalu memperhatikan kesesuaian jadwal dengan realita dari moda transportasi tersebut	KT2	0,692	0,278	Valid
Saya selalu memperhatikan ketepatan waktu dari beberapa moda transportasi yang ada	KT3	0,625	0,278	Valid
Saya selalu membandingkan kecepatan perjalanan dari moda transportasi dengan moda transportasi lainnya	KT4	0,564	0,278	Valid
Saya selalu memperhatikan kesesuaian lokasi berhenti dengan tempat yang telah ditentukan	KT5	0,620	0,278	Valid
Saya selalu memilih moda transportasi yang memiliki tempat pemberhentian yang sesuai dengan ketentuan	KT6	0,529	0,278	Valid
Saya selalu mempertimbangkan kesesuaian rute dengan ketetapan yang ada	KT7	0,411	0,278	Valid
Saya selalu memilih moda transportasi yang memiliki rute yang tetap	KT8	0,280	0,278	Valid
Saya selalu memperhatikan kapasitas angkut kendaraan moda transportasi	KY1	0,555	0,278	Valid
Saya memilih moda transportasi yang memiliki kapasitas angkut yang sesuai ketentuan	KY2	0,062	0,278	Tidak Valid
Saya selalu memperhatikan fasilitas yang terdapat dalam kendaraan	KY3	0,471	0,278	Valid
Saya selalu memilih transportasi yang memiliki fasilitas memadai	KY4	0,561	0,278	Valid
Saya selalu memperhatikan lokasi dan fasilitas dari tempat pemberhentian	KY5	0,445	0,278	Valid
Saya selalu memilih moda transportasi yang memiliki kepastian tempat pemberhentian	KY6	0,508	0,278	Valid
Saya selalu memilih moda transportasi berdasarkan fungsi dari kendaraan tersebut.	KY7	0,528	0,278	Valid
Saya menyadari dan mengetahui fungsi dari transportasi ini dalam keadaan baik	KY8	0,441	0,278	Valid
Saya memilih moda dengan harga yang lebih tinggi agar sesuai dengan kualitas yang diperoleh	KA1	0,488	0,278	Valid
Kualitas pelayanan merupakan suatu pertimbangan dalam memilih moda transportasi	KA2	0,411	0,278	Valid

Variabel	Kode	r hitung	r tabel	Keterangan
Ketepatan waktu pergi dan tiba menjadi faktor saya memilih moda transportasi	KA3	0,450	0,278	Valid
Saya selalu memilih moda transportasi yang dapat menjamin ketepatan waktu	KA4	0,396	0,278	Valid
Saya selalu memilih moda transportasi yang memiliki alternatif pembayaran yang banyak	KA5	0,036	0,278	Tidak Valid
Kepraktisan dalam pembayaran menjadi pertimbangan dalam memilih moda transportasi	KA6	0,320	0,278	Valid

Sumber: Hasil olah data SPSS 24, 2023

Berdasarkan hasil uji validitas pada Tabel 3.2, dapat diketahui bahwa dari pengujian terhadap 50 responden, terdapat tiga variabel yang tidak valid yaitu KM2, KY2, dan KA 5 sehingga variabel tersebut tidak digunakan atau dapat diganti. Sedangkan variabel lain dalam penelitian ini dikatakan valid karena hasil yang diperoleh melebihi r-hitung pada taraf signifikansi 5% (n-2) yaitu 0,278.

#### b. Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas dilakukan ketika kuesioner yang digunakan dinyatakan valid. Dalam uji reliabilitas dapat ditentukan melalui *cronbach alpha* dengan nilai minimal 0,6 yang artinya jika suatu konstruk atau variable memiliki nilai *cronbach alpha* diatas 0,6 maka dapat dikatakan reliabe. Pengujian dilakukan terhadap 50 responden dengan bantuan *Software SPSS 24* untuk menganalisis atau menguji reliabilitas sampel dari kuesioner. Berikut merupakan uji reliabilitas dari penelitian ini.

Tabel 3.3 Uji Reliabilitas *Pilot Test*

Variabel	<i>Cronbach Alpha</i>	Standar nilai <i>Cronbach Alpha</i>	Keterangan
Keputusan Memilih	0,820	0,6	Reliabel
Keteraturan	0,911	0,6	Reliabel
Kenyamanan	0,906	0,6	Reliabel
Keamanan	0,819	0,6	Reliabel
<b>Nilai Keseluruhan</b>	<b>0,953</b>	<b>0,6</b>	<b>Reliabel</b>

Sumber: Hasil olah data SPSS 24, 2023

Berdasarkan uji reliabilitas dari variabel diatas dapat diketahui bahwa pertanyaan kuesioner dari variabel keputusan memilih, keteraturan, kenyamanan, dan keamanan yang disebarkan memiliki nilai diatas 0,6 sehingga kuesioner dianggap layak untuk digunakan dalam penelitian ini.

## 7. Pengolahan Data

Hasil data yang telah diperoleh dari penyebaran kuesioner selanjutnya diolah menggunakan metode *Partial Least Squares Structural Equation Modeling* (PLS-SEM) menggunakan *software* SmartPLS. Terdapat dua tahapan dalam pengujian yaitu *Measurement Model (Outer model)* dan *Structural Model (Inner model)* dengan langkah-langkah sebagai berikut:

### a. Uji *Measurement Model (Outer Model)*

*Measurement Model* atau *Outer Model* dilakukan untuk mengetahui hubungan antara variabel laten dengan indikator-indikatornya. Tujuan dari *Outer Model* yaitu untuk menguji reliabilitas dan validitas indikator yang membentuk struktur. Uji validitas dilakukan dengan menggunakan uji *convergent validity* dan *discriminant*, sedangkan uji reliabilitas menggunakan uji *composite reliability* dan *cronbach's alpha*. Jenis model indikator yang digunakan yaitu model konstruk reflektif. Indikator reflektif dapat dinyatakan jika konstruk laten (variabel) mempengaruhi variabel manifest (indikator) atau bisa disebut variabel merefleksikan indikatornya.

#### 1. Uji Validitas Konvergen (*Convergent Validity*)

Validitas konvergen merupakan model pengukuran refleksi indeks yang berdasarkan korelasi antara skor item dan skor konstruk yang dihitung dengan PLS (Fadlil et al., 2022). Sebuah instrument dapat dikatakan memenuhi pengujian validitas konvergen apabila memiliki *loading factor* diatas 0,5 (Agan Sasongko Aji, 2018). validitas konvergen memiliki *Rule of thumb* seperti nilai *outer loading*  $> 0,7$  (Chin, dalam Budiyanto Eko et al., 2019). AVE minimum yang dapat diterima sebesar 0,50 atau lebih tinggi yang menunjukkan bahwa konstruk tersebut menjelaskan 50 persen atau lebih varians indikator yang membentuk konstruk tersebut (Hair et al, 2021)

#### 2. Uji Validitas Diskriminan (*Discriminant Validity*)

Validitas Diskriminan dihitung dengan *cross correlation* yang memiliki kriteria bahwa apabila nilai korelasi indikator pada variabel lain (*cross*

*correlation*) lebih rendah dibandingkan dengan nilai *loading factor* dalam suatu variabel yang bersesuaian, maka indikator tersebut dinyatakan valid dalam mengukur variabel yang bersesuaian (Agan Sasongko Aji, 2018). Validitas diskriminan terjadi jika terdapat instrumen yang berbeda saat mengukur dua konstruk yang diprediksi tidak berkorelasi dan menghasilkan skor yang memang tidak berkorelasi (Budiyanto Eko & Ichwan Bagus Airlangga, 2019). Uji validitas deskriminan memiliki nilai kriteria fornell dan lacker serta HTMT (*Heterotrait Monotrait ratio*) harus dibawah 0,9 (Hair et al, 2021).

### 3. Uji Reliabilitas (*Composite Reliability*)

Uji reliabilitas dalam PLS menggunakan dua metode, yaitu *Cronbach's alpha* dan *Composite reliability*. Uji reliabilitas digunakan untuk melihat konsistensi dari sebuah variabel. Nilai dari *composite reliability* dan *cronbach's alpha* lebih besar samadengan 0,7 (Hair et al, 2021). *Cronbach's alpha* berfungsi untuk mengukur batas bawah nilai reliabilitas suatu konstruk, sedangkan *Composite reliability* mengukur nilai sesungguhnya reliabilitas suatu konstruk.

#### b. Uji *Structural Model (Inner Model)*

Uji *structural model* atau *inner model* merupakan hubungan antar konstruk (variabel laten) yang sudah ditentukan. Terdapat empat variabel bebas (eksogen) dan satu variabel terikat (endogen). Variabel eksogen yang dimaksud yaitu keteraturan, kenyamanan, dan keamanan. Sedangkan untuk variabel endogen yaitu keputusan memilih. Terdapat uji struktural antara lain:

##### 1. Uji *Coefficient Determination (R-Square)*

Uji *R-Square* dilakukan untuk menentukan model yang di ujikan apakah dapat dijadikan prediktor atau tidak. Terdapat beberapa kriteria dalam mengambil keputusan uji *R-Square* menurut Haryono (2017) pada **tabel 3.3** yaitu:

Tabel 3.4 Kriteria keputusan Uji *R-Square*

Kriteria	Nilai Kriteria	Tingkat Pengaruh
R-Square	>0,19	Rendah
	>0,33	Sedang
	>0,66	Tinggi

Sumber: (Haryono, 2017)

## 2. Uji *Path Coefficient* (Koefisien Jalur)

Uji *Path Coefficient* merupakan alat ukur yang digunakan untuk melihat besar pengaruh dari variabel satu terhadap variabel lainnya. Uji *Path Coefficient* merupakan uji hipotesis yang ditentukan berdasarkan nilai probabilitas dan *t-statistic*. Nilai probabilitas (*p-value*) dengan alpha 5% adalah kurang dari 0,05, sedangkan untuk *t-tabel* yang digunakan pada alpha 5% adalah 1,96. Kriteria penerimaan hipotesis yaitu ketika nilai *t-statistic* > *t-tabel* atau *t-statistic* lebih dari 1,96 dan *p-value* kurang dari 0,05 (Ghozali, 2015)

## 3. Uji Hipotesis

Untuk dapat menentukan variabel yang berpengaruh secara signifikan terhadap keputusan memilih diperlukan uji hipotesis. Menurut Hair et al (2021) pengujian hipotesis dilakukan dengan melihat nilai *p-value* dimana akan dikatakan berpengaruh signifikan jika memiliki nilai *p-value* dibawah 0,05 dan nilai *t-statistik* lebih besar dari 1,960 ( $\alpha = 0,05$ ). Pengujian dilakukan dengan menggunakan *software* SmartPLS pada menu *bootstrapping*. Nilai *p-value* dan *tstatistic* akan dihitung. *Bootstrapping* bertujuan untuk melakukan sampling ulang dari sampel yang diperoleh sehingga dapat menggambarkan populasi.

Tabel 3.5 Kriteria Keputusan Uji Hipotesis

<b>Kriteria</b>	<b>Nilai Kriteria</b>	<b>Tingkat Pengaruh</b>
<i>P-value</i>	<0,05	Diterima
<i>t-statistic</i>	>1,96	Diterima

Sumber: (Hair et al, 2021)

## 8. Analisis Data Penelitian

Selanjutnya dilakukan analisis data dari hasil pengolahan data menggunakan *software* SmartPLS. Selain itu, untuk mengetahui penilaian/persepsi responden pada tiap-tiap variabel maka dilakukan analisis deskriptif variabel yang mempengaruhi keputusan memilih seperti keteraturan, kenyamanan, dan keamanan.

## 9. Pembahasan

Kemudian melakukan pembahasan dari analisis data software SmartPLS. Pembahasan mencakup analisis dari tiap responden untuk mengetahui apa yang perlu diperbaiki/ditingkatkan pada moda transportasi di Kota Bandung yang bertujuan membantu memberikan sebuah solusi perbaikan.

## 10. Kesimpulan dan Saran

Tahap terakhir yaitu menyusun kesimpulan dan pemberian saran rekomendasi terhadap permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini. Rekomendasi dan saran dimaksudkan untuk dapat dijadikan acuan perbaikan bagi pihak yang memiliki wewenang.



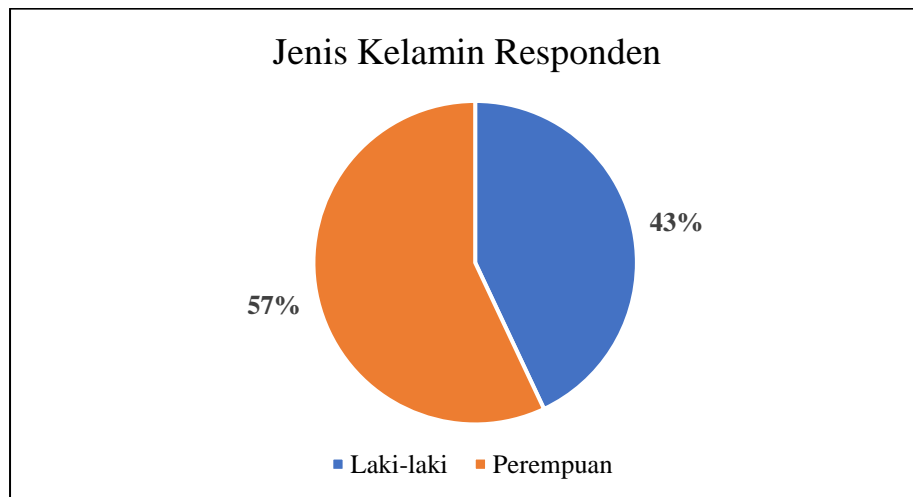
## BAB IV

### PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA

#### 4.1 Data Responden

Data responden diperoleh dari penyebaran kuesioner secara online kepada masyarakat yang berdomisili di Kota Bandung. Responden dipilih secara acak dengan kriteria yang sudah ditentukan sebelumnya. Terdapat sebanyak 100 responden yang digunakan pada penelitian ini yang memiliki identitas beragam. Adapun identitas yang dimaksud mencakup jenis kelamin, usia, domisili daerah tinggal, pekerjaan, jenis transportasi yang digunakan, dan jumlah pendapatan per bulan. Berikut merupakan grafik data identitas dari responden pada penelitian ini:

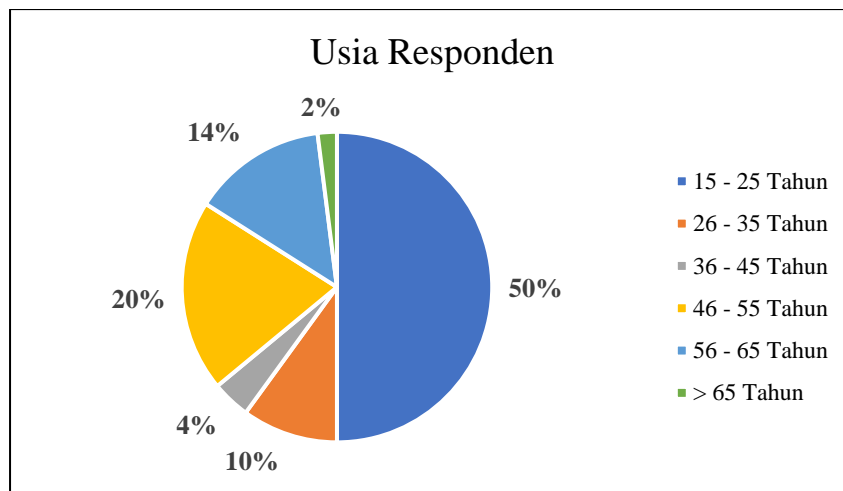
##### 4.1.1 Jenis Kelamin



Gambar 4.1 Jumlah Responden Berdasarkan jenis Kelamin

Berdasarkan grafik pada Gambar 4.1, mayoritas responden dalam pengisian kuesioner penelitian ini berjenis kelamin perempuan sebanyak 57 responden dengan persentase 57%, sedangkan untuk responden laki-laki berjumlah 43 responden dengan persentase 43%.

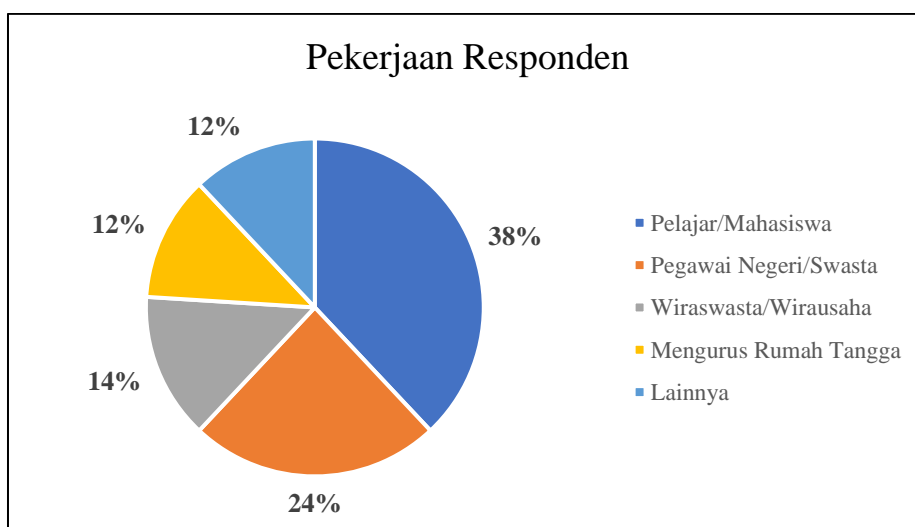
#### 4.1.2 Usia



Gambar 4.2 Jumlah Responden Berdasarkan Usia Responden

Berdasarkan grafik pada Gambar 4.2, terdapat beberapa rentang usia dari responden yang mengisi kuesioner pada penelitian ini. Dapat diketahui jumlah responden dengan rentang usia 15 – 25 tahun sebanyak 50 responden dengan persentase 50%, responden dengan rentang usia 26-35 tahun sebanyak 10 responden dengan persentase 10%, responden dengan rentang usia 36-45 tahun sebanyak 4 responden dengan persentase 4%, responden dengan rentang usia 46-55 tahun sebanyak 20 responden dengan persentase 20%, responden dengan rentang usia 56-65 tahun sebanyak 14 responden dengan persentase 14%, dan responden dengan usia diatas 65 tahun sebanyak 2 responden dengan persentase 2%.

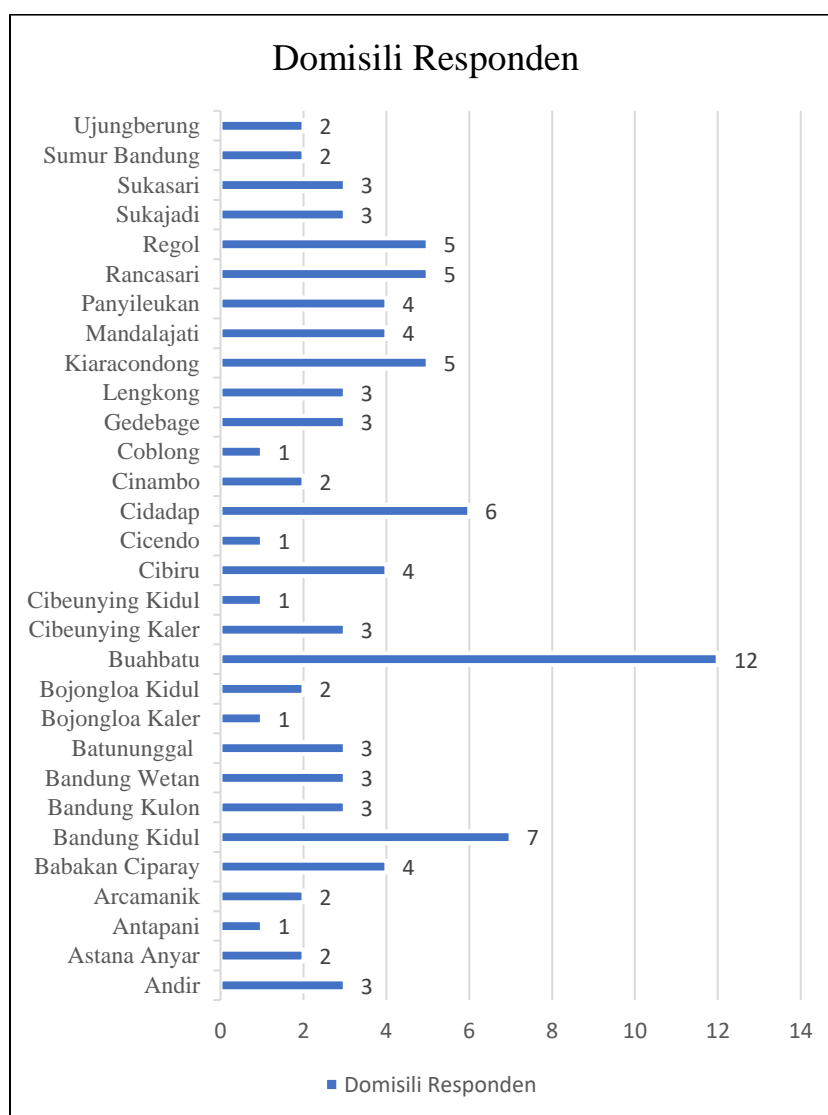
#### 4.1.3 Pekerjaan



Gambar 4.3 Jumlah Responden Berdasarkan Pekerjaan

Berdasarkan grafik pada Gambar 4.3, responden dalam pengisian kuesioner penelitian ini memiliki pekerjaan yang beragam. Responden yang berstatus sebagai mahasiswa/pelajar sebanyak 39 responden dengan persentase 39%, responden yang bekerja sebagai pegawai negeri/swasta sebanyak 24 responden dengan persentase 24%, responden yang bekerja sebagai pegawai wiraswasta/wirausaha sebanyak 14 responden dengan persentase 14%, responden yang bekerja mengurus rumah tangga sebanyak 12 responden dengan persentase 12%, dan responden dengan pekerjaan lainnya sebanyak 11 responden dengan persentase 11%.

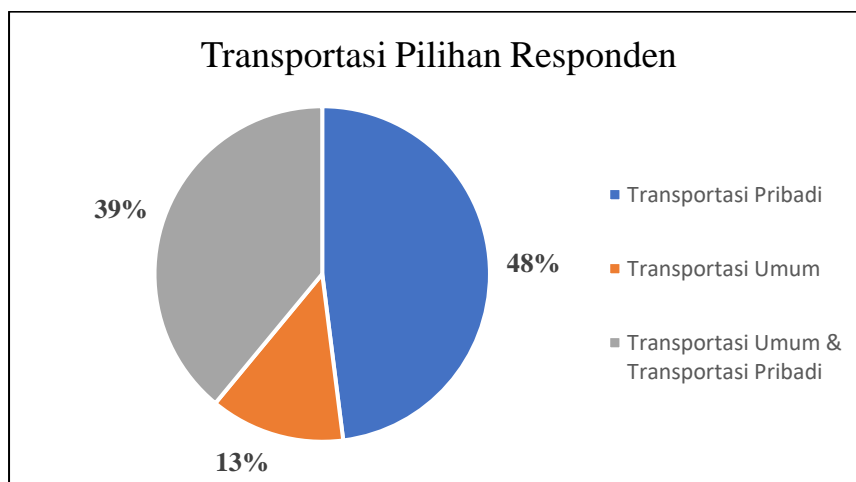
#### 4.1.4 Domisili Daerah Tinggal



Gambar 4.4 Jumlah Responden Berdasarkan Domisili Responden

Berdasarkan grafik pada Gambar 4.4, terdapat grafik data daerah tempat tinggal dari responden yang mengisi kuesoner penelitian ini. Dari data tersebut dapat diketahui bahwa responden tersebar pada beberapa kecamatan di Kota Bandung. Kecamatan buahbatu menjadi daerah dengan jumlah responden terbanyak yaitu 12 responden. Sedangkan wilayah Antapani, Bojongloa Kaler, Cibeunying Kidul, Cicendo, dan Coblong menjadi daerah dengan responden paling sedikit yaitu berjumlah 1 responden dari tiap-tiap kecamatan.

#### 4.1.5 Jenis Transportasi yang Digunakan



Gambar 4.5 Jumlah Responden Berdasarkan Pemilihan Transportasi

Berdasarkan grafik pada Gambar 4.5, dapat diketahui jenis transportasi yang biasa digunakan oleh responden. Berdasarkan data tersebut, responden yang biasa menggunakan jenis transportasi umum sebanyak 13 responden dengan persentase 13%, untuk responden yang biasa menggunakan transportasi pribadi sebanyak 48 responden dengan persentase 48%, dan responden yang biasa menggunakan kedua transportasi tersebut sebanyak 39 responden dengan persentase 39%.

#### 4.1.6 Jumlah Pendapatan



Gambar 4.6 Jumlah Responden Berdasarkan Pendapatan

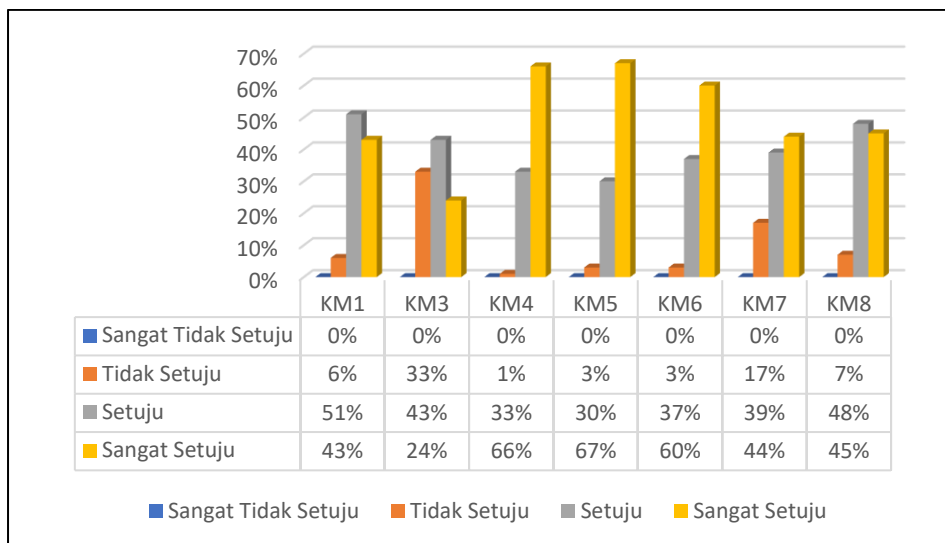
Berdasarkan grafik pada Gambar 4.6 di atas, dapat diketahui jumlah pendapatan responden untuk setiap bulannya. Untuk responden dengan pendapatan kurang dari Rp 4.000.000 sebanyak 34 responden dengan persentase 34%. Sedangkan untuk responden dengan pendapatan lebih dari Rp 4.000.000 sebanyak 66 responden dengan persentase 60%.

#### 4.2 Jawaban Responden

Gambaran hasil jawaban responden pada penelitian ini akan dijabarkan melalui analisis deskriptif pada masing-masing variabel laten. Responden pada penelitian ini berjumlah 100 sampel dengan pertanyaan yang sudah ditentukan sebelumnya dan dengan kriteria masyarakat yang berdomisili di Kota Bandung.

##### 4.2.1 Keputusan Memilih

Data hasil kuesioner pada Gambar 4.7 dapat menjelaskan mengenai grafik persentase dari penilaian 100 sampel responden terhadap variabel keputusan memilih yang terdiri dari empat indikator.

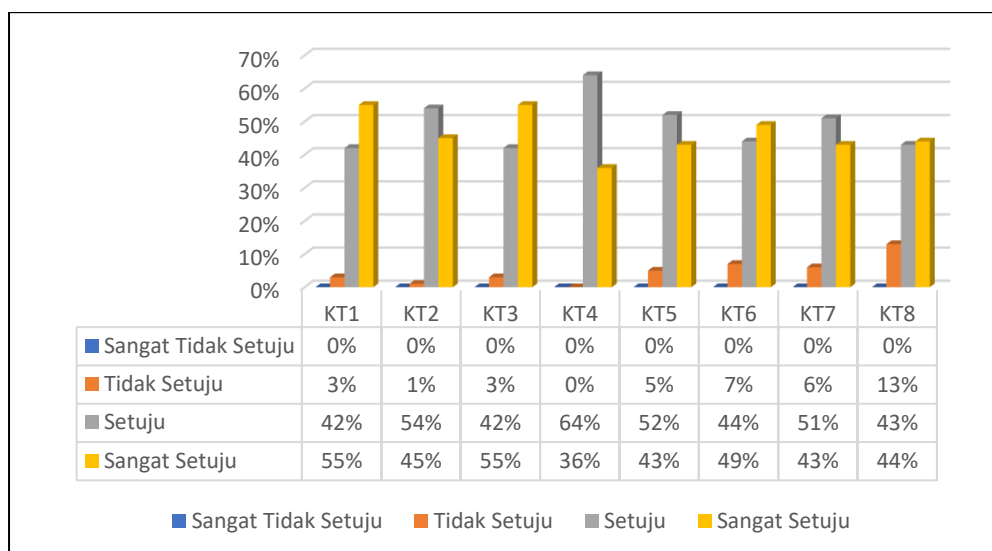


Gambar 4.7 Diagram Variabel Keputusan Memilih

Berdasarkan gambar grafik diatas, dapat diketahui hasil kuesioner dari 100 responden pada variabel keputusan memilih. Pada skala sangat setuju diperoleh rata-rata sebesar 49,9%, kemudian pada skala setuju diperoleh rata-rata sebesar 40,1%. Sementara itu, pada skala tidak setuju sebanyak 10,0% dan sangat tidak setuju sebesar 0%

#### 4.2.2 Keteraturan

Data hasil kuesioner pada Gambar 4.8 dapat menjelaskan mengenai grafik persentase dari penilaian 100 sampel responden terhadap variabel keteraturan yang terdiri dari tujuh indikator.

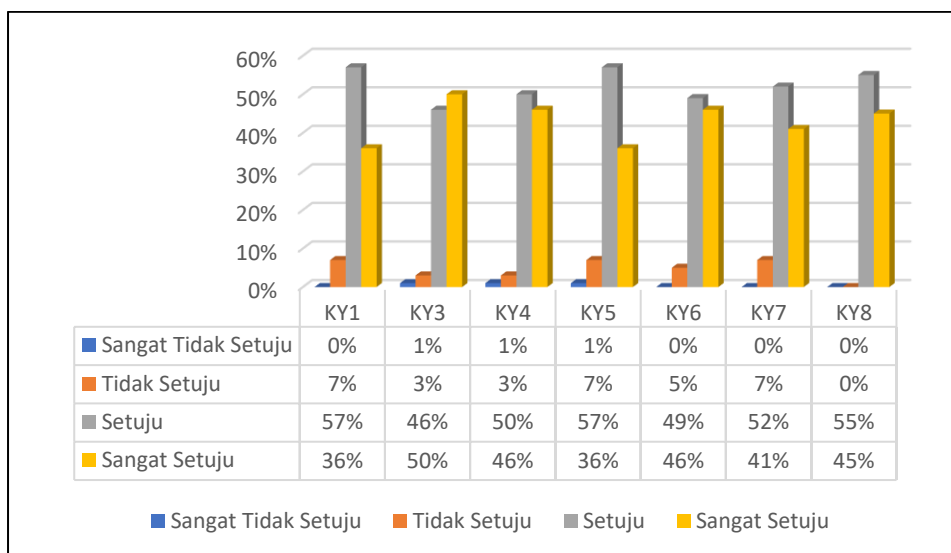


Gambar 4.8 Diagram Variabel Keteraturan

Berdasarkan gambar grafik diatas, dapat diketahui hasil kuesioner dari 100 responden pada variabel keteraturan. Pada skala sangat setuju diperoleh rata-rata sebesar 46,3%, kemudian pada skala setuju diperoleh rata-rata sebesar 49,0%. Sementara itu, pada skala tidak setuju sebanyak 4,8% dan sangat tidak setuju sebesar 0%

#### 4.2.3 Kenyamanan

Data hasil kuesioner pada Gambar 4.9 dapat menjelaskan mengenai grafik persentase dari penilaian 100 sampel responden terhadap variabel kenyamanan yang terdiri dari enam indikator.

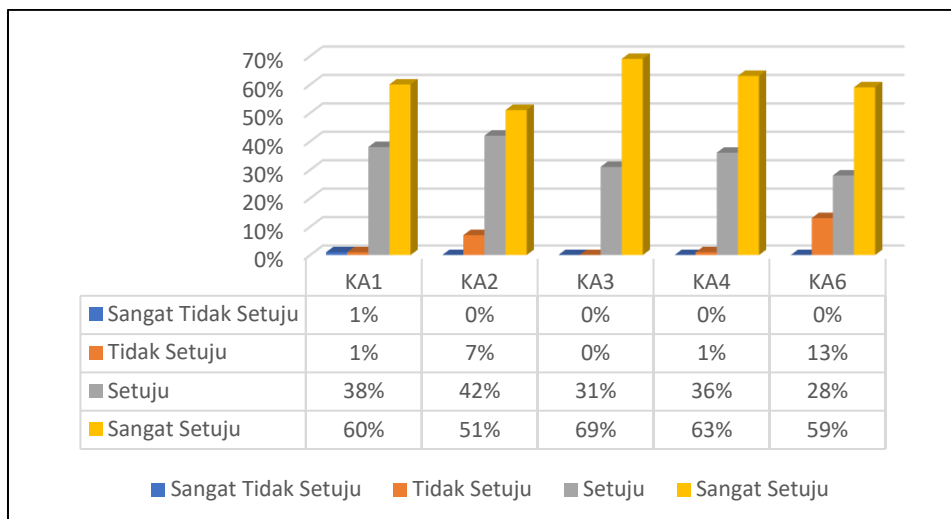


Gambar 4.9 Diagram Variabel Kenyamanan

Berdasarkan gambar grafik diatas, dapat diketahui hasil kuesioner dari 100 responden pada variabel kenyamanan. Pada skala sangat setuju diperoleh rata-rata sebesar 42,9%, kemudian pada skala setuju diperoleh rata-rata sebesar 52,3%. Sementara itu, pada skala tidak setuju sebanyak 4,6% dan sangat tidak setuju sebesar 0,4%

#### 4.2.4 Keamanan

Data hasil kuesioner pada Gambar 4.10 dapat menjelaskan mengenai grafik persentase dari penilaian 100 sampel responden terhadap variabel keamanan yang terdiri dari lima indikator.



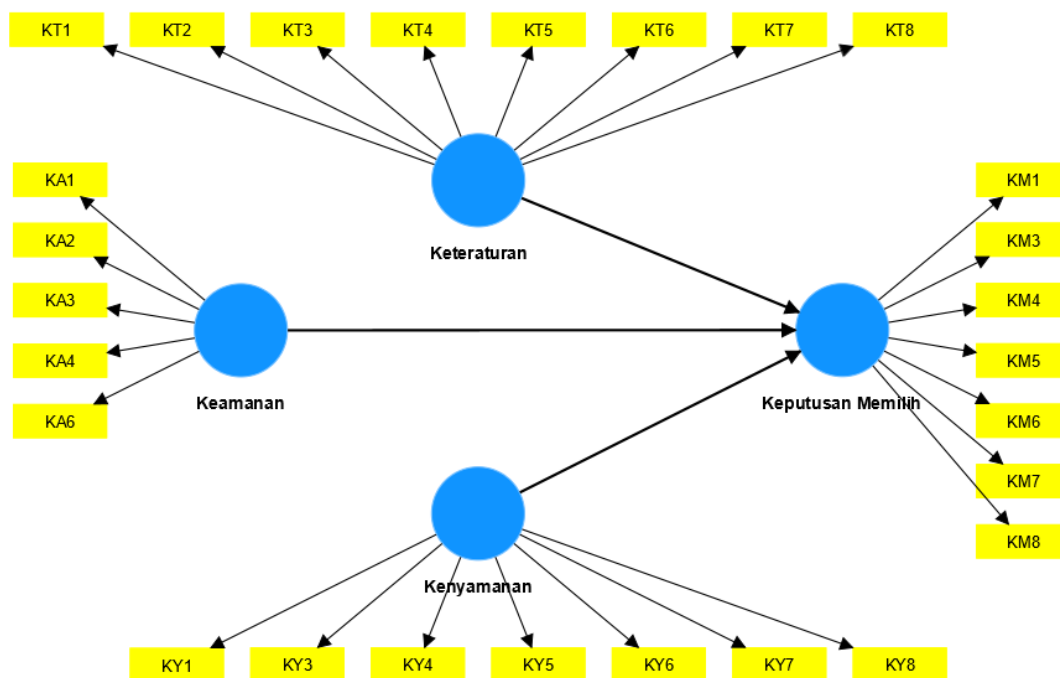
Gambar 4.10 Diagram Variabel Keamanan

Berdasarkan gambar grafik tersebut, dapat diketahui hasil kuesioner dari 100 responden pada variabel keamanan. Pada skala sangat setuju diperoleh rata-rata sebesar 60,4%, kemudian pada skala setuju diperoleh rata-rata sebesar 35,0%. Sementara itu, pada skala tidak setuju sebanyak 4,4% dan sangat tidak setuju sebesar 0,2%

#### 4.3 *Structural Equation Model Partial Least Square (SEM-PLS)*

Pengolahan data pada penelitian ini dilakukan dengan memprediksi pengaruh antara variabel eksogen dengan variabel endogen. Metode analisis yang digunakan dalam penelitian ini yaitu *Structural Equation Model Partial Least Square (SEM-PLS)* menggunakan *software* SmartPLS. Terdapat *path diagram* atau model konseptual yang dibangun berdasarkan kerangka penelitian pada Gambar 2.1. Berikut ini merupakan *path diagram* dari penelitian ini.





Gambar 4.11 Path Diagram Awal Penelitian

Berdasarkan *path diagram* yang dibangun pada Gambar 4.12, terdapat empat variabel laten dengan tiga variabel laten eksogen dan satu variabel laten endogen. Variabel laten eksogen pada penelitian ini yaitu keteraturan, kenyamanan, dan keamanan. Sedangkan variabel laten endogen pada penelitian ini yaitu keputusan memilih. Model *path diagram* yang dibangun memiliki jenis indikator reflektif. Hal tersebut berdasarkan arah panah atau arah kausalitas yang berasal dari variabel laten menuju indikator. Variabel eksogen dan endogen pada penelitian ini memiliki jenis indikator reflektif atau variabel laten mempengaruhi indikatornya.

Pada variabel keteraturan, terdapat delapan indikator dengan kode KT. Kode KT1 dan KT2 merupakan indikator dari ketepatan jadwal operasional, kode KT3 dan KT4 merupakan indikator dari ketepatan waktu perjalanan, kode KT5 dan KT6 merupakan indikator dari berhenti sesuai pada lokasi pemberhentian, dan kode KT7 dan KT8 merupakan indikator dari kesesuaian dengan rute

Pada variabel kenyamanan, terdapat delapan indikator dengan kode KY. Kode KY1 merupakan indikator dari kapasitas angkut kendaraan, kode KY3 dan KY4 merupakan indikator dari fasilitas pada kendaraan, kode KY5 dan KY6 merupakan indikator dari tempat pemberhentian memadai, dan kode KY7 dan KY8 merupakan indikator dari fungsi kendaraan dalam keadaan baik

Pada variabel keamanan, terdapat enam indikator dengan kode KA. Kode KA1 dan KA2 merupakan indikator dari keselamatan di tempat tunggu, kode KA3 dan KA4 merupakan indikator dari keselamatan di atas kendaraan, KA6 merupakan indikator dari tidak merasa takut saat menggunakan transportasi.

Sedangkan pada variabel keputusan memilih, terdapat delapan indikator dengan kode KM. Kode KM1 merupakan indikator dari merek, kode KM3 dan KM4 merupakan indikator dari kualitas, kode KM5 dan KM6 merupakan indikator dari waktu, dan kode KM7 dan KM8 merupakan indikator dari metode pembayaran.

#### 4.1.1 Uji *Measurement Model (Outer Model)*

Terdapat uji validitas dan reliabilitas dalam uji *measurement model*. Uji validitas dilakukan dengan menggunakan uji *convergent validity* dan *discriminant*, sedangkan uji reliabilitas menggunakan uji *composite reliability*.

##### a. Uji Validitas Konvergen (*Convergent Validity*)

Uji validitas konvergen dilakukan untuk mengetahui apakah indikator-indikator yang digunakan dalam penelitian ini layak atau tidak untuk digunakan. Pengujian dilakukan menggunakan *software* SmartPLS 4 sesuai dengan ketentuan algoritma PLS. Pada uji validitas konvergen, suatu indikator dapat dikatakan valid apabila nilai dari *loading factor* yang dihasilkan lebih besar sama dengan 0,7 ( $loading\ factor \geq 0,7$ ). Berikut ini merupakan hasil dari pengolahan menggunakan *software* SmartPLS 4.

Tabel 4.1 Hasil *Loading Factor*

<b>Kode Indikator</b>	<b>Outer Loading Model Awal</b>	<b>Outer Loading Model Baru</b>
<b>Keteraturan</b>		
KT1	<b>0.792</b>	<b>0.790</b>
KT2	<b>0.778</b>	<b>0.796</b>
KT3	<b>0.717</b>	<b>0.722</b>
KT4	<b>0.806</b>	<b>0.811</b>
KT5	<b>0.767</b>	<b>0.773</b>
KT6	<b>0.712</b>	<b>0.715</b>
KT7	<b>0.767</b>	<b>0.758</b>
KT8	0.571	-
<b>Kenyamanan</b>		
KY1	<b>0.834</b>	<b>0.845</b>
KY3	<b>0.766</b>	<b>0.785</b>
KY4	<b>0.785</b>	<b>0.801</b>
KY5	<b>0.800</b>	<b>0.802</b>

<b>Kode Indikator</b>	<b>Outer Loading Model Awal</b>	<b>Outer Loading Model Baru</b>
KY6	<b>0.785</b>	<b>0.787</b>
KY7	<b>0.714</b>	<b>0.704</b>
KY8	0.696	-
<b>Keamanan</b>		
KA1	<b>0.743</b>	<b>0.743</b>
KA2	<b>0.740</b>	<b>0.740</b>
KA3	<b>0.839</b>	<b>0.839</b>
KA4	<b>0.806</b>	<b>0.806</b>
KA6	<b>0.815</b>	<b>0.815</b>
<b>Keputusan Memilih</b>		
KM1	<b>0.777</b>	<b>0.777</b>
KM3	<b>0.780</b>	<b>0.780</b>
KM4	0.544	-
KM5	<b>0.722</b>	<b>0.721</b>
KM6	<b>0.741</b>	<b>0.741</b>
KM7	<b>0.812</b>	<b>0.812</b>
KM8	<b>0.737</b>	<b>0.736</b>

Sumber: Olah data SmartPLS, 2023

Selain mengetahui nilai *loading factor*, terdapat nilai *average variance extracted* (AVE) pada uji validitas konvergen. Variabel dapat dikatakan baik ketika nilai AVE yang diperoleh lebih besar samadengan 0,5. Nilai AVE dari masing-masing variabel dapat diketahui sebagai berikut.

Tabel 4.2 Nilai Hasil *Average Variance Extracted* (AVE)

<b>Variabel</b>	<b>AVE</b>
Keputusan Memilih	<b>0.580</b>
Keteraturan	<b>0.589</b>
Kenyamanan	<b>0.622</b>
Keamanan	<b>0.624</b>

Sumber: Olah data SmartPLS, 2023

b. Uji Validitas Diskriminan (*Discriminant Validity*)

Uji validitas diskriminan dilakukan untuk mengetahui korelasi antara indikator dengan variabel. Uji validitas deskriminan dapat ditentukan dengan melihat hasil nilai *cross loading*. Model indikator dapat dikatakan valid ketika nilai *cross loading* lebih besar daripada nilai konstruk lainnya dan  $>0,7$ . Berikut merupakan hasil *cross loading* antar konstruk dari pengolahan menggunakan *software* SmartPLS 4.

Tabel 4.3 Hasil *Cross Loading*

Kode	Keteraturan	Kenyamanan	Keamanan	Keputusan Memilih
KT1	<b>0.790</b>	0.511	0.462	0.594
KT2	<b>0.796</b>	0.513	0.544	0.533
KT3	<b>0.722</b>	0.414	0.391	0.419
KT4	<b>0.811</b>	0.512	0.481	0.494
KT5	<b>0.773</b>	0.482	0.429	0.453
KT6	<b>0.715</b>	0.598	0.472	0.456
KT7	<b>0.758</b>	0.585	0.429	0.434
KY1	0.558	<b>0.845</b>	0.454	0.448
KY3	0.457	<b>0.785</b>	0.418	0.432
KY4	0.491	<b>0.801</b>	0.478	0.506
KY5	0.442	<b>0.802</b>	0.431	0.455
KY6	0.675	<b>0.787</b>	0.598	0.555
KY7	0.520	<b>0.704</b>	0.363	0.454
KA1	0.471	0.383	<b>0.743</b>	0.406
KA2	0.489	0.572	<b>0.740</b>	0.438
KA3	0.440	0.413	<b>0.839</b>	0.529
KA4	0.511	0.529	<b>0.806</b>	0.483
KA6	0.468	0.422	<b>0.815</b>	0.411
KM1	0.435	0.501	0.438	<b>0.777</b>
KM3	0.473	0.462	0.490	<b>0.780</b>
KM5	0.375	0.430	0.385	<b>0.721</b>
KM6	0.605	0.503	0.446	<b>0.741</b>
KM7	0.553	0.439	0.486	<b>0.812</b>
KM8	0.431	0.437	0.385	<b>0.736</b>

Sumber: Olah data SmartPLS, 2023

Selanjutnya terdapat tabel *fornell larcker* pada uji validitas diskriminan. Kriteria *fornell larcker* menunjukkan nilai akar AVE variabel lebih besar dibandingkan dengan variabel konstruk atau korelasi antar variabel. Berikut merupakan hasil dari *Fornell Larcker* pada penelitian ini.

Tabel 4.4 Hasil *Fornell Larcker*

variabel	Keamanan	Kenyamanan	Keputusan Memilih	Keteraturan
<b>Keamanan</b>	<b>0.790</b>			
<b>Kenyamanan</b>	0.587	<b>0.788</b>		
<b>Keputusan Memilih</b>	0.579	0.608	<b>0.762</b>	
<b>Keteraturan</b>	0.600	0.672	0.637	<b>0.767</b>

Sumber: Olah data SmartPLS, 2023

c. Uji Reliabilitas (*Composite Reliability*)

Nilai *composite reliability* dan *cronbach alpha* dapat digunakan dalam menentukan reliabilitas suatu variabel. Variabel dapat dikatakan reliabel ketika memiliki nilai *composite reliability* dan *cronbach alpha* diatas 0,7 (Hair et al, 2021). Hasil uji reliabilitas yang diperoleh dapat diketahui sebagai berikut.

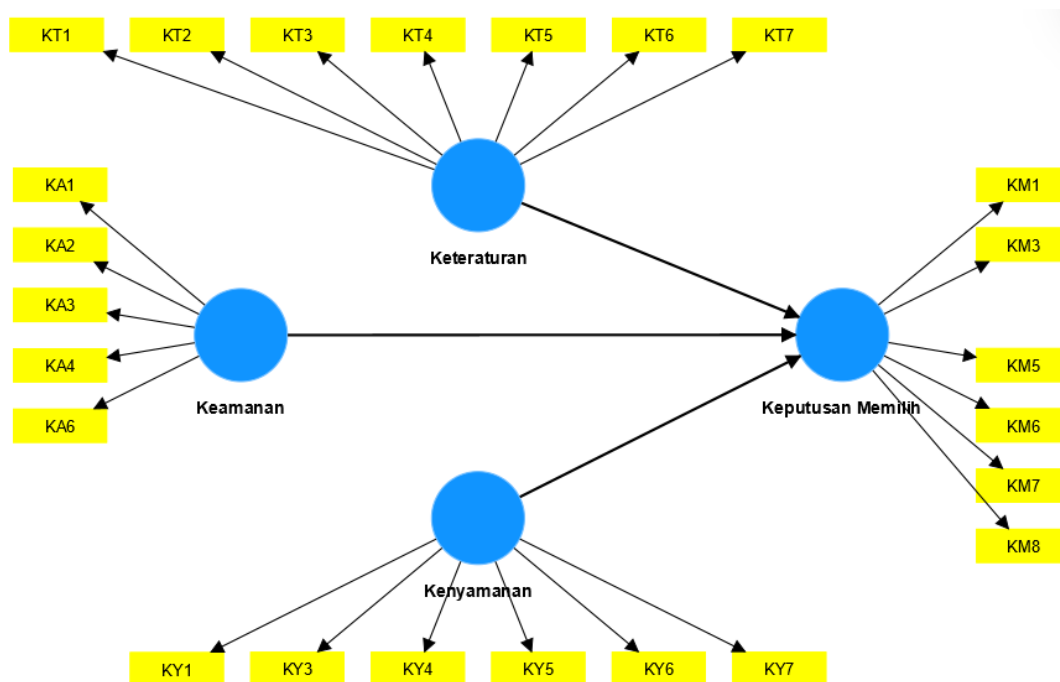
Tabel 4.5 Hasil Uji Reliabilitas

Variabel	Cronbach's alpha	Composite reliability
<b>Keteraturan</b>	0.883	0.909
<b>Kenyamanan</b>	0.878	0.908
<b>Keamanan</b>	0.849	0.892
<b>Keputusan Memilih</b>	0.855	0.892

Sumber: Olah data SmartPLS, 2023

d. Model Struktural Akhir

Model struktural akhir merupakan suatu model struktural ketika seluruh proses uji *measurement* model mencakup uji validitas konvergen, uji validitas diskriminasi dan uji reliabilitas. Berikut merupakan model struktural akhir yang sudah melewati uji *measurement* sehingga dapat dikatakan valid dan reliabel.



Gambar 4.12 Model Struktural Akhir

#### 4.1.2 Uji *Structural Model (Inner Model)*

Uji *structural model* dilakukan setelah uji *measurement model* dilakukan dan sudah dipastikan bahwa variabel yang digunakan valid dan reliabel. Uji *structural model* bertujuan untuk mengetahui hubungan antar dua variabel yaitu variabel eksogen dan variabel endogen. Terdapat dua pengujian yaitu uji *R-Square* dan uji *path coefficient*. Berikut merupakan hasil pengujian dengan menggunakan *software* SmartPLS 4.

##### a. Uji *Coefficient Determination (R-Square)*

Uji *R-square* bertujuan untuk mengetahui pengaruh dari variabel eksogen yaitu keteraturan, kenyamanan, dan keamanan terhadap variabel endogen atau keputusan memilih. Berikut merupakan hasil dari uji *R-Square* yang dilakukan.

Tabel 4.6 Hasil Uji *R-Square*

Variabel	R-Square
<b>Keputusan Memilih</b>	0,497

Sumber: Olah data SmartPLS, 2023

##### b. *Path Coefficient* (Koefisien Jalur)

Pengujian *path coefficient* bertujuan untuk mengetahui koefisien dan signifikansi dari variabel eksogen atau keteraturan, kenyamanan, dan keamanan terhadap variabel endogen atau keputusan memilih. Uji *path coefficient* dilakukan menggunakan *software* SmartPLS 4 dengan proses *bootstrapping*. Hasil yang diperoleh dalam pengujian ini sebagai berikut.

Tabel 4.7 Hasil Uji *Path Coefficient*

Hipotesis	T statistics	P values
<b>Keteraturan -&gt; Keputusan Memilih</b>	2.873	<b>0.004</b>
<b>Kenyamanan -&gt; Keputusan Memilih</b>	2.256	<b>0.024</b>
<b>Keamanan -&gt; Keputusan Memilih</b>	2.366	<b>0.018</b>

Sumber: Olah data SmartPLS, 2023

#### 4.4 Uji Hipotesis

Uji hipotesis dapat ditentukan melalui nilai signifikansi antar konstruk, nilai *p-value* dan *t-statistic* yang akan dikatakan berpengaruh signifikan jika memiliki nilai *p-value* dibawah 0,05 dan nilai *t-statistic* lebih besar dari 1,960 ( $\alpha = 0,05$ ). Pengujian

hipotesis diambil dari hasil pengujian model struktural atau *inner model*. Uji hipotesis bertujuan untuk melihat apakah hipotesis dari penelitian ini dapat diterima atau ditolak. Pengujian hipotesis menggunakan *software* SmartPLS 4 dengan melihat hasil pengolahan menggunakan *bootstrapping*. Berikut merupakan hasil uji hipotesis pada penelitian ini.

Tabel 4.8 Uji Hipotesis Penelitian

<b>Hipotesis</b>	<b><i>Original sample (O)</i></b>	<b><i>Sample mean (M)</i></b>	<b><i>Standard deviation (STDEV)</i></b>	<b><i>T statistics</i></b>	<b><i>P values</i></b>
<b>Keteraturan → Keputusan Memilih</b>	0.329	0.330	0.114	<b>2.873</b>	<b>0.004</b>
<b>Kenyamanan → Keputusan Memilih</b>	0.249	0.251	0.110	<b>2.256</b>	<b>0.024</b>
<b>Keamanan → Keputusan Memilih</b>	0.235	0.244	0.099	<b>2.366</b>	<b>0.018</b>

Sumber: Olah data SmartPLS, 2023

## **BAB V**

### **PEMBAHASAN**

#### **5.1 Analisis Karakteristik Responden**

Berdasarkan hasil penyebaran kuesioner yang dilakukan, dapat diketahui bahwa terdapat beberapa karakteristik responden pada penelitian ini. Terdapat enam jenis karakteristik responden yaitu berdasarkan jenis kelamin, usia, pekerjaan, domisili daerah tinggal, jenis transportasi yang digunakan, serta jumlah pendapatan responden. Berikut merupakan pembahasan dari karakteristik responden pada penelitian ini.

##### **1. Karakteristik Berdasarkan Jenis Kelamin**

Berdasarkan gambar grafik pada Gambar 4.1 diperoleh hasil karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin. Dari grafik tersebut, terdapat 100 responden yang digunakan pada sampel penelitian ini dan dapat diketahui bahwa sebanyak 57 responden dengan persentase 57% berjenis kelamin perempuan, sedangkan sebanyak 43 responden dengan persentase 43% berjenis kelamin laki-laki. Hasil tersebut diperoleh berdasarkan penyebaran kuesioner secara acak terhadap masyarakat yang berdomisili di Kota Bandung. Dari hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa mayoritas sampel responden berjenis kelamin perempuan.

##### **2. Karakteristik Berdasarkan Usia**

Berdasarkan gambar grafik pada Gambar 4.2 diperoleh hasil karakteristik responden berdasarkan usia. Dari grafik tersebut, dapat diketahui jumlah responden sebanyak 50 responden dengan persentase 50% dengan rentang usia 15 – 25 tahun. Terdapat jumlah responden sebanyak 10 responden dengan persentase 10% dengan rentang usia 26-35 tahun, terdapat jumlah responden sebanyak 4 responden dengan persentase 4% dengan rentang usia 36-45 tahun, terdapat jumlah responden sebanyak 20 responden dengan persentase 20% dengan rentang usia 46-55 tahun, terdapat jumlah responden sebanyak 14 responden dengan persentase 14% dengan rentang usia 56-65 tahun, dan terdapat jumlah responden dengan usia diatas 65 tahun sebanyak 2 responden dengan persentase 2%. Hasil tersebut menunjukkan bahwa mayoritas responden berusia diantara 15-25 tahun



dengan asumsi bahwa usia tersebut merupakan usia produktif masyarakat dalam melakukan mobilita

### 3. Karakteristik Berdasarkan Pekerjaan

Berdasarkan gambar grafik pada Gambar 4.3 diperoleh hasil karakteristik responden berdasarkan pekerjaan. Dari grafik tersebut, responden yang berstatus sebagai mahasiswa/pelajar sebanyak 39 responden dengan persentase 39%, responden yang bekerja sebagai pegawai negeri/swasta sebanyak 24 responden dengan persentase 24%, responden yang bekerja sebagai pegawai wiraswasta/wirausaha sebanyak 14 responden dengan persentase 14%, responden yang bekerja mengurus rumah tangga sebanyak 12 responden dengan persentase 12%, dan responden dengan pekerjaan lainnya sebanyak 11 responden dengan persentase 11%. Hasil tersebut menunjukkan bahwa mayoritas responden merupakan mahasiswa/pelajar serta pegawai negeri/swasta. Hal tersebut menunjukkan bahwa mayoritas responden tersebut melakukan mobilitas di Kota Bandung.

### 4. Karakteristik Berdasarkan Domisili Daerah Tinggal

Berdasarkan gambar grafik pada Gambar 4.4 diperoleh hasil karakteristik responden berdasarkan domisili daerah tinggal. Dari grafik tersebut, dapat diketahui bahwa responden tersebar pada beberapa kecamatan di Kota Bandung. Kecamatan buahbatu menjadi daerah dengan jumlah responden terbanyak yaitu 12 responden. Sedangkan wilayah Antapani, Bojongloa Kaler, Cibeunying Kidul, Cicendo, dan Coblong menjadi daerah dengan responden paling sedikit yaitu berjumlah 1 responden dari tiap-tiap kecamatan. Hasil tersebut menunjukkan bahwa sample responden dari kuesioner penelitian ini tersebar di beberapa Kecamatan di Kota Bandung sehingga dapat disimpulkan bahwa sampel tersebut dapat mewakili masyarakat Kota Bandung.

### 5. Karakteristik Berdasarkan Jenis Transportasi yang Digunakan

Berdasarkan gambar grafik pada Gambar 4.5 diperoleh hasil karakteristik responden berdasarkan jenis transportasi yang digunakan. Dari grafik tersebut, dapat diketahui bahwa responden yang biasa menggunakan jenis transportasi umum sebanyak 13 responden dengan persentase 13%, untuk responden yang biasa menggunakan transportasi pribadi sebanyak 48 responden dengan persentase 48%, dan responden yang biasa menggunakan kedua transportasi

tersebut sebanyak 39 responden dengan persentase 39%. Hasil tersebut menunjukkan bahwa mayoritas responden lebih suka menggunakan kendaraan pribadi dibandingkan dengan kendaraan umum. Mengacu pada pengamatan yang telah dilakukan peneliti, kendaraan umum yang dirasa kurang menunjang mobilitas masyarakat dalam melakukan aktivitas menjadi salah satu faktor yang membuat ketimpangan tersebut terjadi.

#### 6. Karakteristik Berdasarkan Pendapatan

Berdasarkan gambar grafik pada Gambar 4.6 diperoleh hasil karakteristik responden berdasarkan pendapatan. Dari grafik tersebut, dapat diketahui jumlah pendapatan responden untuk setiap bulannya. Untuk responden dengan pendapatan kurang dari Rp 4.000.000 sebanyak 34 responden dengan persentase 34%. Sedangkan untuk responden dengan pendapatan lebih dari Rp 4.000.000 sebanyak 66 responden dengan persentase 60%. Hasil tersebut menunjukkan bahwa mayoritas responden memiliki pendapat diatas Rp 4.000.000 yang merupakan Upah Minimum Provinsi (UMP) di Kota Bandung.

### 5.2 Analisis Uji *Measurement Model (Outer Model)*

Uji *measurement model (outer model)* dilakukan dengan pengujian *convergent validity* menggunakan *software* SmartPLS 4 dengan melakukan analisis PLS-*Algorithm*. Pengujian dilakukan dengan melihat nilai hasil *loading factor* dari indikator masing-masing variabel yang digunakan. Nilai *loading factor* yang baik harus bernilai 0,7 atau lebih besar (*loading factor*  $\geq$  0,7). Jika pada pengujian *convergent validity* terdapat hasil *loading factor* dibawah nilai tersebut, maka indikator tersebut tidak dapat digunakan dan perlu dihilangkan. Berdasarkan hasil pada Tabel 4.1, terdapat beberapa indikator yang tidak memenuhi nilai minimal atau *loading factor*  $<$  0,7 sehingga indikator tersebut tidak berpengaruh terhadap variabelnya dan perlu dihilangkan. Terdapat tiga indikator yang memiliki nilai *loading factor* dibawah 0,7 yaitu indikator KM4 dengan nilai *loading factor* 0,553, indikator KT8 dengan nilai *loading factor* 0,579, dan indikator KY8 dengan nilai *loading factor* 0,697. Seluruh indikator yang tidak valid dihilangkan dan selanjutnya dilakukan pengujian ulang.

Hasil pengujian ulang menunjukkan bahwa seluruh indikator yang digunakan merupakan indikator yang valid karena nilai *loading factor* dari tiap-tiap indikator

lebih besar dari samadengan 0,7. Berdasarkan hasil dari pengujian ulang yang terdapat pada Tabel 4.1, dapat diketahui bahwa terdapat dua puluh tujuh indikator yang memiliki nilai *loading factor* diatas 0,7 (*loading factor*  $\geq$  0,7). Pada variabel eksogen keteraturan (X1) terdapat indikator KT1 dengan nilai *loading factor* 0,790, KT2 dengan nilai *loading factor* 0,796, KT3 dengan nilai *loading factor* 0,722, KT4 dengan nilai *loading factor* 0,811, KT5 dengan nilai *loading factor* 0,773, KT6 dengan nilai *loading factor* 0,715, dan KT7 dengan nilai *loading factor* 0,758. Selanjutnya pada variabel eksogen kenyamanan (X2) terdapat indikator KY1 dengan nilai *loading factor* 0,845, KY3 dengan nilai *loading factor* 0,785, KY4 dengan nilai *loading factor* 0,801, KY5 dengan nilai *loading factor* 0,802, KY6 dengan nilai *loading factor* 0,787, KY7 dengan nilai *loading factor* 0,704. Kemudian pada variabel variabel eksogen keamanan (X3) terdapat indikator KA1 dengan nilai *loading factor* 0,743, KA2 dengan nilai *loading factor* 0,740, KA3 dengan nilai *loading factor* 0,839, KA4 dengan nilai *loading factor* 0,806, dan KA6 dengan nilai *loading factor* 0,815.

Selanjutnya pada variabel endogen (Y) terdapat variabel keputusan memilih dengan indikator KM1 dengan nilai *loading factor* 0,777, KM3 dengan nilai *loading factor* 0,780, KM5 dengan nilai *loading factor* 0,721, KM6 dengan nilai *loading factor* 0,741, KM7 dengan nilai *loading factor* 0,812 dan KM8 dengan nilai *loading factor* 0,736.

Berdasarkan hasil dari pengujian *convergent validity* diatas dapat disimpulkan bahwa indikator-indikator yang digunakan dalam penelitian ini telah memiliki validitas dan reliabilitas yang baik sehingga dapat digunakan dalam penelitian. Hal tersebut berdasarkan hasil dari pengujian ulang yang menunjukkan bahwa seluruh variabel yang digunakan memiliki nilai *loading factor* dari tiap-tiap indikator lebih besar dari samadengan 0,7 (*loading factor*  $>$  0,7).

Selain melihat nilai *loading factor* yang diperoleh, terdapat hasil AVE pada Tabel 4.2 yang menunjukkan nilai AVE diperoleh dari tiap-tiap variabel memiliki nilai diatas 0,5. Terdapat variabel keteraturan dengan nilai AVE sebesar 0,589, variabel kenyamanan dengan nilai AVE sebesar 0,622, kemudian pada variabel keamanan dengan nilai AVE sebesar 0,624, dan pada variabel keputusan memilih dengan nilai AVE sebesar 0,580. Berdasarkan nilai tersebut, variabel yang digunakan dalam penelitian ini dapat dikatakan valid

Selanjutnya pada uji validitas diskriminan dapat ditentukan dengan melihat hasil nilai *cross loading*. Model indikator dapat dikatakan valid ketika nilai *cross loading* lebih besar daripada nilai konstruk lainnya atau lebih besar dari 0,7 (*cross loading* > 0,7). Berdasarkan hasil *cross loading* pada Tabel 4.3, dapat diketahui bahwa seluruh nilai *cross loading* pada tiap-tiap indikator dalam satu variabel memiliki nilai variabel *cross loading* >0,7 yang lebih besar daripada nilai *cross loading* konstruk lainnya. Berdasarkan hasil tersebut dapat menunjukkan bahwa indikator-indikator yang digunakan dalam penelitian ini telah memenuhi kriteria dan mampu merefleksikan variabel laten dari masing-masing indikatornya.

Selanjutnya pada uji validitas diskriminan terdapat hasil dari *fornell lacker* yang menunjukkan nilai akar AVE variabel lebih besar dibandingkan dengan variabel konstruk atau korelasi antar variabel. Berdasarkan hasil dari Tabel 4.4, diketahui bahwa variabel keteraturan memiliki nilai akar AVE sebesar 0,767 atau lebih besar daripada korelasinya. Variabel kenyamanan memiliki nilai akar AVE sebesar 0,788 atau lebih besar daripada korelasinya, variabel keamanan memiliki nilai akar AVE sebesar 0,790 atau lebih besar daripada korelasinya, dan variabel keputusan memilih memiliki nilai akar AVE sebesar 0,762 atau lebih besar daripada korelasinya. Berdasarkan hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa validitas deskriminan dari variabel keamanan, kenyamanan, keputusan memilih, dan keteraturan terpenuhi.

Pada uji reliabilitas (*Composite Reliability*) nilai *composite reliability* dan *cronbach alpha* dapat digunakan dalam menentukan reliabilitas suatu variabel. Berdasarkan hasil olah data pada Tabel 4.4, dapat diketahui nilai uji reliabilitas pada variabel keteraturan memiliki nilai sebesar 0,883 untuk hasil dari *cronbach alpha* dan 0,909 untuk hasil dari *composite reliability*, pada variabel kenyamanan memiliki nilai sebesar 0,878 untuk hasil dari *cronbach alpha* dan 0,908 untuk hasil dari *composite reliability*, pada variabel keamanan memiliki nilai sebesar 0,849 untuk hasil dari *cronbach alpha* dan 0,892 untuk hasil dari *composite reliability*, dan pada variabel keputusan memilih memiliki nilai sebesar 0,855 untuk hasil dari *cronbach alpha* dan 0,892 untuk hasil dari *composite reliability*. Berdasarkan hasil tersebut, seluruh nilai *composite reliability* dan *cronbach alpha* pada variabel penelitian ini memiliki nilai diatas 0,7 sehingga dapat disimpulkan indikator yang digunakan dalam penelitian ini memiliki reliabilitas yang baik.

### 5.3 Analisis Uji Structural Model (Inner Model)

Uji *structural model (inner model)* dilakukan dengan pengujian *Coefficient Determination (R-Square)* dan uji *path coefficient*. Tujuan dari pengujian tersebut yaitu untuk dapat mengetahui hubungan antar dua variabel yaitu variabel eksogen (X) dan variabel endogen (Y).

Berdasarkan hasil nilai *R-Square* pada Tabel 4.5, dapat diketahui bahwa nilai *R-Square* sebesar  $>0,033$  dan kurang dari  $<0,67$  sehingga masuk kedalam kategori moderat. Hasil *R-Square* yang diperoleh sebesar 0,497 atau 49,7% sehingga dapat diartikan bahwa variabel endogen atau keputusan memilih dapat dipengaruhi oleh variabel eksogen atau keteraturan, kenyamanan, dan keamanan.

Selanjutnya berdasarkan hasil uji *path coefficient* pada Tabel 4.6, diperoleh nilai *t-statistic* dan *p-value* dari masing-masing hubungan. Terdapat tiga hubungan yang memiliki pengaruh positif terhadap keputusan memilih dikarenakan variabel tersebut memiliki nilai *p-value*  $\leq 0,05$  dan nilai *t-statistic*  $\geq 1.96$ . Variabel keteraturan memiliki pengaruh positif terhadap keputusan memilih karena memiliki nilai *t-statistic* 2,873 dan nilai *p-value* 0,004, variabel kenyamanan memiliki pengaruh positif terhadap keputusan memilih karena memiliki nilai *t-statistic* 2,256 dan nilai *p-value* 0,024, dan variabel keamanan memiliki pengaruh positif terhadap keputusan memilih karena memiliki nilai *t-statistic* 2,366 dan nilai *p-value* 0,018.

### 5.4 Analisis Hipotesis Penelitian

Berdasarkan hasil pada Tabel 4.8 dapat diketahui bahwa terdapat tiga hipotesis dalam penelitian ini. Analisis berdasarkan hasil yang diperoleh pada penelitian ini yaitu terdapat pengaruh positif dan signifikan terhadap keputusan memilih masyarakat Kota Bandung terhadap transportasi sehari-hari.

Hipotesis pertama pada penelitian ini yaitu untuk mengetahui apakah keteraturan berpengaruh signifikan terhadap keputusan memilih. Hasil uji hipotesis menunjukkan bahwa, diperoleh nilai *t-statistic* sebesar 2,873 yang artinya nilai *t-statistic*  $>$  nilai *t-tabel* atau  $2,873 > 1,96$  sehingga dapat disimpulkan bahwa keteraturan berpengaruh signifikan terhadap keputusan memilih. Hal tersebut membuat hipotesis pertama pada penelitian ini terbukti.

Berdasarkan hasil hipotesis pertama, variabel keteraturan berpengaruh signifikan terhadap keputusan memilih masyarakat Kota Bandung dalam memilih transportasi yang digunakan sehari-hari. Hal tersebut dapat membuktikan bahwa indikator dari variabel eksogen keteraturan seperti indikator dengan kode KT1 dan KT2 merupakan indikator dari ketepatan jadwal operasional, indikator dengan kode KT3 dan KT4 merupakan indikator dari ketepatan waktu perjalanan, indikator dengan kode KT5 dan KT6 merupakan indikator dari berhenti sesuai pada lokasi pemberhentian, dan indikator dengan kode KT7 dan KT8 merupakan indikator dari kesesuaian dengan rute.

Rekomendasi yang dapat diberikan dari aspek keteraturan yaitu penyedia layanan diharapkan dapat melakukan perbaikan dan peningkatan layanan transportasi dengan memberikan kepastian waktu tunggu maupun waktu perjalanan dari moda transportasi yang tersedia di Kota Bandung. Perbaikan dan peningkatan dapat dilakukan dengan membuat suatu sistem yang terintegrasi antara satu transportasi dengan transportasi lainnya. Sistem tersebut dapat memberikan kepastian waktu tunggu maupun waktu perjalanan dari moda transportasi tersebut. Diharapkan dengan perbaikan dan peningkatan layanan tersebut, banyak masyarakat yang mau beralih ke transportasi publik sehingga ketimpangan penggunaan antara transportasi pribadi dan publik dapat menurun dan kemacetan di Kota Bandung dapat diatasi.

Kemudian pada hipotesis kedua pada penelitian ini yaitu untuk mengetahui apakah kenyamanan berpengaruh signifikan terhadap keputusan memilih. Hasil uji hipotesis menunjukkan bahwa, diperoleh nilai *t-statistic* sebesar 2,256 yang artinya nilai *t-statistic* > nilai t-tabel atau  $2,256 > 1,96$  sehingga dapat disimpulkan bahwa kenyamanan berpengaruh signifikan terhadap keputusan memilih. Hal tersebut membuat hipotesis kedua pada penelitian ini terbukti.

Berdasarkan hasil hipotesis kedua, variabel kenyamanan berpengaruh signifikan terhadap keputusan memilih masyarakat Kota Bandung dalam memilih transportasi yang digunakan sehari-hari. Hal tersebut dapat membuktikan bahwa indikator pada variabel kenyamanan dengan kode KY1 merupakan indikator dari kapasitas angkut kendaraan, kode KY3 dan KY4 merupakan indikator dari fasilitas pada kendaraan, kode KY5 dan KY6 merupakan indikator dari tempat pemberhentian memadai, dan kode KY7 dan KY8 merupakan indikator dari fungsi kendaraan dalam keadaan baik.

Rekomendasi yang dapat diberikan dari aspek kenyamanan yaitu penyedia layanan diharapkan dapat melakukan perbaikan dan peningkatan layanan transportasi dengan memberikan rasa nyaman di dalam kendaraan maupun lokasi tunggu kendaraan yang tersedia di Kota Bandung. Perbaikan dan peningkatan dapat dilakukan dengan mengubah beberapa fasilitas seperti tempat duduk dalam kendaraan dan pada lokasi tunggu dibuat nyaman mungkin. Berdasarkan hasil penelitian, perbaikan tersebut dapat berpengaruh pada keputusan masyarakat dalam menggunakan transportasi terutama transportasi publik.

Selanjutnya pada hipotesis ketiga pada penelitian ini yaitu untuk mengetahui apakah keamanan berpengaruh signifikan terhadap keputusan memilih. Hasil uji hipotesis menunjukkan bahwa, diperoleh nilai *t-statistic* sebesar 2,366 yang artinya nilai *t-statistic* > nilai t-tabel atau  $2,366 > 1,96$  sehingga dapat disimpulkan bahwa keamanan berpengaruh signifikan terhadap keputusan memilih. Hal tersebut membuat hipotesis ketiga pada penelitian ini terbukti.

Berdasarkan hasil hipotesis ketiga, variabel keamanan berpengaruh signifikan terhadap keputusan memilih masyarakat Kota Bandung dalam memilih transportasi yang digunakan sehari-hari. Hal tersebut dapat membuktikan bahwa indikator pada variabel keamanan dengan kode KA1 dan KA2 merupakan indikator dari keselamatan di tempat tunggu, kode KA3 dan KA4 merupakan indikator dari keselamatan di atas kendaraan, KA6 merupakan indikator dari tidak merasa takut saat menggunakan transportasi.

Rekomendasi yang dapat diberikan dari aspek keamanan yaitu penyedia layanan diharapkan dapat melakukan perbaikan dan peningkatan layanan transportasi dengan memberikan rasa aman di dalam kendaraan maupun lokasi tunggu kendaraan yang tersedia di Kota Bandung. Perbaikan dan peningkatan dapat dilakukan dengan menambah pasukan pengamanan di tiap-tiap lokasi kendaraan dan lokasi tunggu penumpang. Selain itu, pengecekan kendaraan secara rutin dapat dilakukan untuk memastikan agar kendaraan dalam kondisi aman. Berdasarkan hasil penelitian, perbaikan tersebut dapat berpengaruh pada keputusan masyarakat dalam menggunakan transportasi terutama transportasi publik

## **BAB VI**

### **PENUTUP**

#### **6.1 Kesimpulan**

Terdapat beberapa kesimpulan sebagai berikut.

1. Karakteristik masyarakat Kota Bandung dalam memilih moda transportasi didominasi oleh perempuan dengan kelompok usia 15-25 tahun. Mayoritas responden berstatus sebagai pelajar/mahasiswa yang berdomisili di kecamatan Buahbatu dan sekitarnya. Mayoritas responden menggunakan transportasi pribadi dalam melakukan mobilitas sehari-hari dengan penghasilan diatas Upah Minimum Provinsi (UMP) Kota Bandung.
2. Berdasarkan hasil dari uji hipotesis yang telah dilakukan, variabel keteraturan, kenyamanan, dan keamanan memiliki pengaruh yang signifikan dalam pemilihan moda transportasi di Kota Bandung. Hasil uji hipotesis menunjukkan nilai *t-statistic* dari masing-masing variabel sebesar 2,097 untuk variabel keamanan, 2,232 untuk variabel kenyamanan, dan 1,968 untuk variabel keteraturan yang artinya nilai *t-statistic* > nilai t-tabel sehingga dapat disimpulkan bahwa seluruh variabel dapat mempengaruhi keputusan masyarakat Kota Bandung dalam pemilihan moda transportasi.

#### **6.2 Saran**

Berdasarkan pada hasil yang diperoleh dari penelitian ini, terdapat saran yang dapat dijadikan sebagai landasan perbaikan untuk penyedia layanan atau pemerintah Kota Bandung agar selalu memperhatikan dan mengembangkan layanan dan fasilitas transportasi yang tersedia terutama transportasi publik. Transportasi publik yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat dan mampu mengakomodir mobilitas masyarakat Kota Bandung diharapkan dapat menambah minat masyarakat Kota Bandung untuk menggunakannya sehingga tingkat ketimpangan antara penggunaan transportasi publik dan pribadi dapat menurun dan kemacetan dapat berkurang.

Untuk penelitian selanjutnya diharapkan dapat dilakukan secara maksimal baik dalam penentuan cara penyebaran kuesioner maupun waktu pengambilan data agar jawaban atau data yang diperoleh lebih baik. Penelitian selanjutnya perlu menambah



variabel-variabel lainnya sehingga diharapkan dapat lebih menggambarkan permasalahan yang ada pada lokasi penelitian. Pada penelitian selanjutnya juga diharapkan dapat melakukan pengamatan dan pengambilan data secara langsung dan dapat menggunakan metode lain seperti *covariance-based Structural Equation Modeling* (CB-SEM).

## DAFTAR PUSTAKA

- agan Sasongko Aji, N. H. (2018). *Analisis Pengaruh Harga Produk, Citra Produk Dan Kepuasan Konsumen Sebagai Mediasi Terhadap Brand Loyalty Produk Ikan Kaleng Merek Abc*. 06(01), 83–92.
- Amiruddin, A. F., Dwiana, N. T., S.B, P., & Nugraha, M. R. (2019). *Tinjauan Transportasi Pada Kawasan Komersil (Studi Kasus Jalan Cihampelas Kota Bandung)*.
- Anggraeni, E. D. (2020). Pengaruh Advertising Dan Brand Ambassador Terhadap Keputusan Pembelian Melalui Brand Image Pada Konsumen Produk Pembalut Charm Di Kota Depok. *Inobis: Jurnal Inovasi Bisnis Dan Manajemen Indonesia*, 3(3), 419–433. <https://doi.org/10.31842/jurnalinobis.v3i3.148>
- Aulia Weno, Rusdinal, H. A. (2019). *Faktor-Faktor Dalam Pengambilan Keputusan*.
- Badan Pusat Statistik. (2023). *Indonesia | English Jumlah Penduduk Hasil Proyeksi Interim Menurut Jenis Kelamin Di Kota Bandung (Jiwa), 2021-2023*. <https://bandungkota.bps.go.id/indicator/12/1620/1/jumlah-penduduk-hasil-proyeksi-interim-menurut-jenis-kelamin-di-kota-bandung.html>
- Barcia, K. F., Castro, L. G., & Moran, J. A. (2022). *Lean Six Sigma Impact Analysis On Sustainability Using Partial Least Squares Structural Equation Modeling ( PLS-Sem ): A Literature Review*.
- Bpd Provinsi Jawa Barat. (2023). *Jumlah Kendaraan Bermotor Berdasarkan Cabang Pelayanan Di Jawa Barat*. <https://opendata.jabarprov.go.id/dataset/jumlah-kendaraan-bermotor-berdasarkan-cabang-pelayanan-di-jawa-barat>
- Bps Kota Bandung. (2022). *Jumlah Total Seluruh Jenis Kendaraan Bermotor (Unit)*. <https://bandungkota.bps.go.id/indicator/17/173/1/jumlah-total-seluruh-jenis-kendaraan-bermotor.html>
- Bps Kota Bandung. (2023). *Jumlah Armada Angkutan Kota Menurut Lintasan Trayek (Unit)*. <https://bandungkota.bps.go.id/indicator/17/237/1/jumlah-armada-angkutan-kota-menurut-lintasan-trayek.html>
- Budiman, A., Bethary, R. T., & Hilzams, F. F. (2022). *Analisis Pemilihan Moda Transportasi Mahasiswa Fakultas Teknik Untirta ( Studi Kasus Cilegon-Tangerang )*. 11(1), 13–23.
- Budiyanto Eko, Ichwan Bagus Airlangga, A. M. (2019). *Pengaruh E-Service Quality Dan*

- Brand Image Terhadap Kepuasan Konsumen. 1(1), 37–47.*
- Canabisfa, Y., & Asri, Z. (2022). *Transportasi Angkot Rute Sarilamak-Kota Payakumbuh Tahun 2004-2020. 4(2), 512–526.*
- Chen, C. C., & Chang, D. (2022). *Exploring International Faculty ' S Perspectives On Their Cam- Pus Life By Pls-Sem. June, 1–14.*  
<https://doi.org/10.20944/preprints202206.0297.v1>
- Djarwanto, S. P. (1993). *Statistik Induktif Edisi Keempat Cetakan Kelima (Ed. 4 Cet.).* Yogyakarta : Bpfe, 1993.  
<http://kin.perpusnas.go.id/displaydata.aspx?pid=52490&pregioncode=untar&pcientid=650>
- Elgar, B. S. (2017). *Faktor Penarik Dan Pendorong Mobilitas Penduduk Ulang Alik Di Wilayah Peri Urban Tasikmalaya. 978–979.*
- Fadlil, N. R., Effendi, J., & Sutarto, E. (2022). *Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Sikap Dan Keputusan Wakif Dalam Berwakaf Produktif Di Indonesia (Studi Kasus Di Dompét Dhuafa). 18(01), 105–117.*
- Friman, M., Lättman, K., & Olsson, L. E. (2020). *Public Transport Quality , Safety , And Perceived Accessibility.*
- George R. Terry. (1977). *Principles Of Management (Ed.Ke-5).* Illinois : Ricard D. Irwin, 1968.
- Ghozali, I. Dan H. L. (2015). *Partial Least Squares Konsep Teknik Dan Aplikasi Dengan Program Smart Pls 3.0.* Semarang: Universitas Diponegoro Semarang.
- H.A. Rusdiana. (2016). *Pengembangan Organisasi Lembaga Pendidikan (Cet. 1).* Bandung : Pustaka Setia, 2016.
- Hafizh Akbar, Megawati Simanjuntak, Y. H. A. (2022). *Pengaruh Keputusan Pemilihan Pada Sekolah Islam Terpadu Terhadap Kepuasan Dan Positive Word Of Mouth The. 8(2), 503–514.*
- Hamyana, Nurdiasari, D., & Kurniasari, I. (2020). *Faktor-Faktor Yangmempengaruhi Adopsi Sistem Tanam Jajar Legowo Di Kelompok Tani Sumbermakmur Desa Kuwu, Balerejo, Madiun. 16(01), 64–77.*
- Harahap, L. K., & Pd, M. (2016). *Analisis Sem (Structural Equation Modelling) Dengan Smartpls (Partial Least Square). 1.*
- Harmini, T., Pradana, F. R., Fikri, N., & Hazmi, A. L. (2020). *Sistem Fingerprint Scanner Masjid Dengan Metode Structural Equation Modeling ( Sem ) Analysis Of Student*

- Satisfaction On Quality Of Master Fingerprint Scanner System With Structural Equation Modeling ( Sem ). 2(1), 23–34.*
- Haryono, S. (2017). *Metode Sem Untuk Penelitian Manajemen Amos Lisrel Pls.* Jakarta Luxima Metro Media , 2017.
- Ilmy, Z. A. (2022). *Meningkatnya Penggunaan Kendaraan Pribadi Menyebabkan Masalah Lalu Lintas Di Kota Banjarmasin.*
- Ismael, K., & Duleba, S. (2022). A Systematic Review Of The Latest Advancements On Structural Equation Modelling (Sem) Technique Focusing On Applications In Transportation Planning. *Periodica Polytechnica Transportation Engineering*, 50(4), 336–343. <https://doi.org/10.3311/Pptr.17523>
- Joseph F. Hair Jr., Christian M. Ringle, Nicholas P. Danks, G. Tomas M. Hult, Marko Sarstedt, S. R. (2021). Partial Least Squares Structural Equation Modeling (Pls-Sem) Using R: A Workbook. *Structural Equation Modeling: A Multidisciplinary Journal*, 30(1), 165–167. <https://doi.org/10.1080/10705511.2022.2108813>
- Joycelyn, Dayrit, & Lacap, J. P. (2020). The Influence Of Work Life Balance On Employee Engagement Among Workers In Pampanga. Philippines: A Structural Equation Modelling Approach. *International Journal Of Psychosocial Rehabilitation*, 24(04), 3095–3112. <https://doi.org/10.37200/Ijpr/V24i4/Pr201420>
- Juniarto, T., Putri, P., Negara, S., & Wahyudi, B. (2021). *Pengaruh Kinerja Pemasok Terhadap Kinerja Rantai Pasok Menggunakan Metode Structural Equation Modeling ( Sem ) Pada Pt . Tiga Serangkai.* 24–31.
- Kartika, F., Dewi, S., & Guntara, N. (2022). *Evaluasi Kepuasan Pelanggan Transportasi Umum Di Yogyakarta.*
- Kufe, C. N., Bernstein, C., & Wilson, K. (2023). Reliability, Validity And Dimensionality Of The Ghq-12 In South African Populations: Structural Equation Modelling (Sem). *Preprint*, 1–23.
- Kustiari Tanti, Y. A. B. (2023). *Peningkatan Kinerja Digital Penyuluh Pertanian Dinas Pertanian Dan Pangan Kabupaten Banyuwangi Jawa Timur Performance Improvement For Agricultural Extension Service , Agriculture And Food.* 19(02), 62–79.
- Listantari, Yessi Gusleni, B. K. (2019). *Pemetaan Data Pelayanan Transportasi Antarmoda Dalam Mendukung Sistem Informasi Kawasan Destinasi Wisata Di Lampung.* 17(2), 55–69.

- Maghfiroh, N., & Palupi, G. S. (2023). Analisis Pengaruh Variabel Keterjangkauan Teknologi Informasi Dalam Live Streaming Shopping Tiktok Pada Minat Pembelian. *Journal Of Emerging Information Systems And Business Intelligence*, 4(4), 26–36.
- Marliana, R. R. (2019). Partial Least Square-Structural Equation Modeling Pada Hubungan Antara Tingkat Kepuasan Mahasiswa Dan Kualitas Google Classroom Berdasarkan Metode Webqual 4.0. *Jurnal Matematika, Statistika Dan Komputasi*, 16(2), 174. <https://doi.org/10.20956/jmsk.v16i2.7851>
- Mat, A., Bahry, N. S., Kori, N. L., Munir, Z. A., & Daud, N. M. (2019). The Influence Of Service Quality And Passenger Satisfaction Towards Electric Train Services (Ets): A Pls-Sem Approach. *Foundations Of Management*, 11(1), 57–64. <https://doi.org/10.2478/fman-2019-0005>
- Mat Daud, N. S., Mat Daud, N., Latif, S. A. A., & Simpson, J. (2022). *Applying Partial Least Squares Structural Equation Modelling (Pls-Sem) On Factors Affecting Language Students' Desire To Learn*. 13(September), 254–271.
- McLeod, S., Scheurer, J., & Curtis, C. (2017). *Urban Public Transport: Planning Principles And Emerging Practice*. <https://doi.org/10.1177/0885412217693570>
- Miro, F. (2005). *Perencanaan Transportasi Untuk Mahasiswa, Perencana, Dan Praktisi*. Jakarta: Erlangga, 2005. <https://lib.ui.ac.id/detail.jsp?id=20278292>
- Muhammad, B. (2020). *Faktor-Faktor Pengambilan Keputusan Di Rumah Sakit*.
- Novalina, S. (2019). *Faktor Internal Yang Mempengaruhi Pengambilan Keputusan*. 1–3.
- Nugroho Wiwit, Pramita Rahayu, T. I. (2022). *Transportasi Umum Sebagai Pendukung Mobilitas Siswa: Studi Kasus Batik Solo Trans Di Kota Surakarta*. 4, 116–127.
- Nuh, M. A., H, S. M., & Syarkawi, M. T. (2022). Analisis Pemilihan Moda Transportasi Online Dan Angkutan Kota Bagi Pegawai Balai Besar Pelaksana Jalan Nasional. *Jurnal Konstruksi : Teknik, Infrastruktur, Dan Sains*, 1(2), 21–28. <http://pasca-umi.ac.id/index.php/kons/article/view/1015>
- Nurhasanah, Subianto, M., & Fitriani, R. (2012). Perbandingan Metode Partial Least Square (Pls) Dengan Regresi Komponen Utama Untuk Mengatasi Multikolinearitas. *Statistika: Forum Teori Dan Aplikasi Statistika*, Vol. 12, N(1), 33–42.
- Nuryanti, R., & Soebagijo, T. (2020). *Sem-Pls Untuk Analisis Struktur Kemiskinan Provinsi Jawa Timur Selama Pandemi Covid-19*. 195–203.
- Paresa, J., Akbar, M., & Hayon, M. K. H. (2021). *Analisis Pemilihan Kriteria*

*Penggunaan Transportasi Umum.*

- Pattinasarany, I. R. I. (2016). *Stratifikasi Dan Mobilitas Sosial* (First Edit). Jakarta: Yayasan Pustaka Obor Indonesia, 2016.  
<https://lib.ui.ac.id/detail?id=20426912&lokasi=lokal>
- Rahayu, D. K., & Martini, S. (2022). *Peran Moda Transportasi Darat Dalam Mobilitas Tenaga Kerja*. 22(1), 109–116.
- Rahayu, R. P., & Prasetyanto, D. (2022). *Kualitas Pelayanan Angkutan Kota Trayek Margahayu – Ledeng Di Kota Bandung Pada Masa Pandemi Covid - 19*. 199–210.
- Rahmadani, S. (2023). *Fungsi Manajemen Transportasi Umum Oleh Dinas Perhubungan Kota Bandung Pada Kemacetan Di Jalan Asia Afrika*.
- Rahmawati, H. (2021). *Faktor Yang Mempengaruhi Pengambilan Keputusan*.
- Republika. (2021). *Kerugian Akibat Macet Di Bandung Capai Rp 4,36 Triliun*.  
<https://news.republika.co.id/berita/nf46jk/kerugian-akibat-macet-di-bandung-capai-rp-436-triliun>
- Robani, N. A., & Mafruhah, A. Y. (2023). *Analisis Pergeseran Pertumbuhan Struktur Ekonomi Dan Sektor Unggulan Kota Bandung*. 24–34.
- S. Prayudi Atmosudirdjo. (1990). *Beberapa Pandangan Umum Tentang Pengambilan Keputusan (Decisions Making)* (Cet. 9). Jakarta : Ghalia Indonesia, 1990.
- Saglam, M. Y., & Sehitoglu, Y. (2021). *The Impact Of Entrepreneurs' Cognitive Biases On Their Risk-Taking Propensity: A Research In The Technology Sector Via Pls-Sem Method*. 1(1), 0–3.  
<https://scholar.archive.org/work/yfusibfsdreono3p7aq33xrdsd/access/wayback/https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/1973633>
- Sanjaya, V. F., & Faiyah, L. I. (2022). Pengaruh Flow Experience Dan Moderasi Promosi Selama Masa Pandemi. *Inobis: Jurnal Inovasi Bisnis Dan Manajemen Indonesia*, 5(3), 314–326. <https://doi.org/10.31842/journalinobis.v5i3.232>
- Sarmita, I. M., & Treman, I. W. (2017). *Studi Mobilitas Penduduk : Analisis Mikro Perilaku Mobilitas Mahasiswa Jurusan Pendidikan Geografi Universitas*. 3, 117–128.
- Sharkasi, N., & Rezakhah, S. (2023). *Sequential Mediation Of Parasocial Relationships For Purchase Intention: Pls-Sem And Machine Learning Approach*.
- Singh, V., Vaibhav, S., & Singh, V. (2020). Fuel Consumption Optimisation Using Structural Equation Modelling And Genetic Algorithm Approach: The Case Of

- Commercial Aviation. *European Transport - Trasporti Europei*, 78, 1–21. <https://doi.org/10.48295/Et.2020.78.2>
- Solling Hamid Rahmad, D. S. M. A. (2019). *Structural Equation Modeling (Sem) Berbasis Varian*.
- Sulastri, A. M., Utama, S. P., & Sukiyono, K. (2022). *Tingkat Adopsi Teknologi Pengelolaan Tanaman Terpadu ( Ptt ) Di Kabupaten Seluma*. 18(01), 75–86.
- Sumampouw, G. R. O., Lefrandt, L. I. R., & Rompis, S. Y. R. (2022). Analisis Pemilihan Moda Transportasi Di Kabupaten Minahasa Utara. *Tekno*, 20(81), 353–362.
- Sumarwan. (2015). *Perilaku Konsumen : Teori Dan Penerapannya Dalam Pemasaran* (Ed. 2. Cet).
- Suriani Nidia, R., & Syahrani, J. M. (2023). *Konsep Populasi Dan Sampling Serta Pemilihan Partisipan Ditinjau Dari Penelitian Ilmiah Pendidikan*. 1, 24–36.
- Tamin, O. Z. (2000). *Perencanaan & Pemodelan Transportasi* (Edisi Kedu). Itb.
- Tangi, D. S., Karels, D. W., & Hangge, E. E. (2022). *Analisis Pemilihan Moda Transportasi Angkutan Umum Di Golewa Selatan Kabupaten Ngada*. 11(1), 77–90.
- Tumanduk, R. F., Rompis, S. Y. R., Timboeleng, J. A., Teknik, F., Sipil, J., Sam, U., Manado, R., Moda, P., Logit, B., Preference, S., Belakang, L., & Statistik, P. (2019). *Analisis Pengaruh Kenaikan Tarif Parkir Terhadap Penggunaan Kendaraan Pribadi Di Kota Manado*. 7(7), 797–810.
- Türegün, M. (2019). Partial Least Squares-Structural Equation Modeling (PLS-Sem) Analysis Of Team Success Using R. *International Journal Of Sport, Exercise & Training Sciences*, 201–213. <https://doi.org/10.18826/Useabd.628653>
- Wahab, W. (2019). *Studi Analisis Pemilihan Moda Transportasi Umum Darat Di Kota Padang Antara Kereta Api Dan Bus Damri Bandara Internasional Minangkabau*. 6(1), 30–37. <https://doi.org/10.21063/Jts.2019.V601.05>
- Wahyu Fadhilah, M., & Sholihati Amalia, Dan. (2021). Pengaruh Kualitas Pelayanan Bus Kota Damri Terhadap Kepuasan Pelanggan (Studi Pada Penumpang Bus Kota Damri Bandung). *Jurnal Riset Bisnis Dan Investasi*, 7(3), 2022.
- Wang, Y., Cao, M., Liu, Y., Ye, R., Gao, X., & Ma, L. (2022). Public Transport Equity In Shenyang: Using Structural Equation Modelling. *Research In Transportation Business And Management*, 42. <https://doi.org/10.1016/J.Rtbm.2020.100555>
- Warpani, S. (1990). *Merencanakan Sistem Pengangkutan*. Itb.
- Wijaya, R. V., & Putranto, L. S. (2022). *Tingkat Kepuasan Warga Lanjut Usia Terhadap*

- Layanan Transportasi Umum Di Jabodetabek. 5(4).*
- Yuslika, S. A., & Fanida, E. H. (2016). *Efektivitas Pelayanan Transportasi Di Djawatan Angkoetan Motor Repoeblik Indonesia (Damri) Surabaya (Studi Kasus Pada Bus Damri Angkutan Peadu Moda Rute Gresik – Bandara Juanda Pulang Pergi).* 1–10.
- Zulianto, A., Nurhadi, K., & Rini, E. F. (2019). *Hubungan Persepsi Pengunjung Terhadap Kualitas Transportasi Umum Dengan Pemilihan Moda Transportasi Umum Di Kawasan Wisata Budaya Surakarta. 1,* 143–152.
- Zulkarnain, Y. P., Djohan, B., & Dimitri, Y. (2023). *Analisis Pemodelan Pemilihan Moda Transportasi Antara Sepeda Motor Dengan Angkutan Umum. 1(1),* 46–52.



## LAMPIRAN

### 1. Kuesioner Penelitian

#### a. Pendahuluan

Assalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Salam Sejahtera,

Perkenalkan saya Muhammad Faris Fathurrijal Mahasiswa Program Studi Teknik Industri Fakultas Teknologi Industri Universitas Islam Indonesia. Saat ini saya sedang melakukan survey terkait **“Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Keputusan Masyarakat Kota Bandung Dalam Pemilihan Moda Transportasi”** Penelitian ini dilakukan guna keperluan Tugas Akhir. Saya memohon bantuan kepada saudara/i untuk mengisi kuesioner berikut dengan sejujur-jujurnya.

Adapun kriteria responden yang diperlukan yaitu berdomisili di Kota Bandung dan pernah menggunakan transportasi umum dan transportasi pribadi di Kota Bandung

Terimakasih saya ucapkan atas bantuan saudara/i semua dalam pengisian kuesioner  
Wassalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh

#### b. Identitas Responden

Nama:

Jenis kelamin: **L/P**

Usia:

1. < 15 Tahun
2. 15 - 25 Tahun
3. 26 - 35 Tahun
4. 36 - 45 Tahun
5. 46 - 55 Tahun
6. 56 - 65 Tahun
7. > 65 Tahun

Domisili: **Kota Bandung/Luar Kota Bandung**

Daerah Tinggal: **Berdasarkan Kecamatan di Kota Bandung**

Transportasi yang Sering Digunakan:

1. Transportasi Umum
2. Transportasi Pribadi
3. Transportasi Umum & Transportasi Pribadi

Pekerjaan:

1. Pelajar/Mahasiswa
2. Pegawai Negeri/Swasta
3. Wiraswasta/Wirausaha
4. Mengurus Rumah Tangga
5. Lainnya

Jumlah Pendapatan:

1.  $\leq$  Rp 4.000.000
2.  $>$  Rp 4.000.000

Nomor Handphone (Guna kepentingan *Reward*)

**c. Pertanyaan**

Kriteria Jawaban:

1. Sangat tidak setuju (skor 1)
2. Tidak setuju (skor 2)
3. Setuju (skor 3)
4. Sangat setuju (skor 4)

**A-Tabel Pertanyaan Kuesioner**

No	Pernyataan	Kriteria			
	Aspek Keputusan Memilih	1	2	3	4
1	Saya lebih memilih menggunakan moda transportasi yang memiliki citra merek yang baik				
2	Saya selalu memilih moda transportasi karena orang lain menggunakan moda tersebut				
3	Saya memilih moda dengan harga yang lebih tinggi agar sesuai dengan kualitas yang diperoleh				
4	Kualitas pelayanan merupakan suatu pertimbangan dalam memilih moda transportasi				
5	Ketepatan waktu pergi dan tiba menjadi faktor saya untuk memilih moda transportasi				
6	Saya selalu memilih moda transportasi yang dapat menjamin ketepatan waktu				
7	Saya selalu memilih moda transportasi yang memiliki alternatif pembayaran yang banyak				

**A-Tabel Pertanyaan Kuesioner (Lanjutan)**

8	Kepraktisan dalam pembayaran menjadi pertimbangan dalam memilih moda transportasi				
	<b>Aspek Keteraturan</b>				
9	Saya selalu memilih moda transportasi yang memiliki jadwal kedatangan dan keberangkatan yang jelas				
10	Saya selalu memperhatikan kesesuaian jadwal dengan realita dari moda transportasi tersebut				
11	Saya selalu memperhatikan ketepatan waktu dari beberapa moda transportasi yang ada				
12	Saya selalu membandingkan kecepatan perjalanan dari moda transportasi dengan moda transportasi lainnya				
13	Saya selalu memperhatikan kesesuaian lokasi berhenti dengan tempat yang telah ditentukan				
14	Saya selalu memilih moda transportasi yang memiliki tempat pemberhentian yang sesuai dengan ketentuan				
15	Saya selalu mempertimbangkan kesesuaian rute dengan ketetapan yang ada				
16	Saya selalu memilih moda transportasi yang memiliki rute yang tetap				
	<b>Aspek Kenyamanan</b>				
17	Saya selalu memperhatikan kapasitas angkut kendaraan moda transportasi				
18	Saya memilih moda transportasi yang memiliki kapasitas angkut yang sesuai ketentuan				
19	Saya selalu memperhatikan fasilitas yang terdapat dalam kendaraan				
20	Saya selalu memilih transportasi yang memiliki fasilitas memadai				
21	Saya selalu memperhatikan lokasi dan fasilitas dari tempat pemberhentian				
22	Saya selalu memilih moda transportasi yang memiliki kepastian tempat pemberhentian				
23	Saya selalu memilih moda transportasi berdasarkan fungsi dari kendaraan tersebut.				
24	Saya menyadari dan mengetahui fungsi dari transportasi ini dalam keadaan baik				
	<b>Aspek Keamanan</b>				
25	Keamanan pada tempat tunggu merupakan pertimbangan saya saat ingin memilih moda transportasi				
26	Saya selalu memilih transportasi yang memiliki fasilitas tunggu yang baik				
27	Saya selalu memperhatikan aspek keselamatan dalam perjalanan saat memilih moda transportasi				
28	Saya memilih moda transportasi yang saya yakini memiliki tingkat keamanan yang baik				
29	Saya tidak merasa takut saat menggunakan moda transportasi yang dipilih				
30	Saya yakin bahwa transportasi yang saya gunakan aman dan nyaman				

### B-Hasil Jawaban Responden

No	Variabel Penelitian																													
	Keteraturan								Kenyamanan								Keamanan						Keputusan Memilih							
	KT 1	K T2	K T3	K T4	K T5	K T6	K T7	K T8	K Y1	K Y2	K Y3	K Y4	K Y5	K Y6	K Y7	KY 8	K A1	K A2	K A3	K A4	K A5	K A6	K M1	K M2	K M3	K M4	K M5	K M6	K M7	K M8
1	3	3	3	3	2	3	2	4	2	4	4	3	4	3	2	3	3	4	3	2	4	2	3	3	2	4	4	2	3	4
2	3	3	4	3	3	3	4	3	3	2	3	3	3	3	4	3	4	4	4	4	2	2	2	3	3	3	4	4	3	4
3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4
4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4
5	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	3	3	3	4	3	3	3	3
6	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	3	4	4	4	4	3	4	4	3	4	4	3	3	4	4	4	4	4
7	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	4	4	3	3	4
8	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3	3	3	4	4	3	3	4
9	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	4	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3	4	3	4
10	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	2	3	3	4	2	3
11	4	4	4	3	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	1	4	3	3	3	4	4	4	2	3
12	4	4	4	3	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4
13	4	4	4	3	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	4	3	3	4
14	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	2	4	3	3	3	3
15	4	3	3	4	3	4	3	2	4	4	3	4	3	3	3	3	4	3	4	3	4	4	4	3	3	3	4	3	4	4
16	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	4	4
17	3	4	4	4	3	3	3	4	3	4	3	3	4	2	3	4	4	4	4	4	3	4	3	2	2	4	4	3	4	4
18	4	4	4	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	2	3	4	4	4	3	4
19	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	4	3	4	3	3	4	4	4	4	3	4	4	2	3	4	4	4	4	4

**B-Hasil Jawaban Responden (Lanjutan)**

20	3	3	3	3	3	3	3	2	3	4	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	3	4	3	3	3	4	3	3	3	3	
21	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	4	4	
22	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3	
23	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4	
24	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	
25	3	3	3	3	4	4	3	4	4	4	3	3	3	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	4
26	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	3	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	4	4	4	4	2	4
27	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	2	3	3	3	3	3
28	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	3	3	2	4	4	4	4	4	4	
29	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	
30	3	3	2	3	3	2	3	2	3	3	2	2	3	2	3	3	3	3	4	3	2	4	2	2	3	2	2	2	2	2	
31	4	3	4	3	3	4	4	4	3	4	3	3	3	4	2	4	4	2	4	4	4	4	2	3	2	3	2	3	3	3	
32	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3	3	4	4	3	4	4	4	4	4	
33	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	2	2	2	3	3	3	3	2	3	
34	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	4	4	4	
35	3	4	4	4	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	4	3	3	4	3	2	3	4	4	4	3	3	
36	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	3	4	3	3	3	3	3	3	3	
37	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	3	3	4	3	3	3	4	4	4	3	3
38	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	2	3	3	3	3	3	2	2	4	3	3	3	3	
39	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	2	3	4	2	4	3	3	2	3	
40	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	2	3	
41	4	4	4	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	3	3	3	2	3	4	4	4	4	3	

**B-Hasil Jawaban Responden (Lanjutan)**

<b>42</b>	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	4	4	4	4	4	4
<b>43</b>	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	2	4	4	4	4	4	4
<b>44</b>	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4
<b>45</b>	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	2	4	3	4	4	4	4
<b>46</b>	4	4	4	3	4	3	2	2	3	2	4	4	3	3	3	4	4	3	4	4	1	4	3	3	4	3	4	4	4	4
<b>47</b>	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4
<b>48</b>	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	4	4	3	3	4	4	4	4
<b>49</b>	4	3	3	3	3	4	2	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	4	4	4	3	4	4	4	3	4	3	4	4	3
<b>50</b>	3	3	3	3	3	3	3	2	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	4	2	3	3	3	3	3
<b>51</b>	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	3	3	3	3	3	4	4	4	4	4	4	3	4	2	4	3	4	4	2
<b>52</b>	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	3	4	3	3	4	4	3	4	4	4	3	3
<b>53</b>	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	3	3	2	4	4	4	4	3
<b>54</b>	4	4	4	3	3	4	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4
<b>55</b>	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	3	3	3	4	3	4	4	4	4	3
<b>56</b>	3	3	3	3	2	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	3	4	2	4	4	4	2	3
<b>57</b>	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	2	3	3	3	2	3
<b>58</b>	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	2	4	4	4	3	3
<b>59</b>	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	2	3	3	3	2	2
<b>60</b>	4	4	4	4	4	4	4	2	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	2	3	3	4	4	3	3
<b>61</b>	4	3	3	4	4	3	3	4	4	3	4	3	4	3	4	3	4	4	3	3	2	3	4	3	3	4	4	3	3	4
<b>62</b>	3	4	4	3	2	3	3	3	3	2	4	4	3	3	2	3	4	3	4	4	3	4	4	4	3	4	4	4	4	4
<b>63</b>	3	4	3	3	4	4	4	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	4	4	3	2	2	3	3	3	3	3

**B-Hasil Jawaban Responden (Lanjutan)**

64	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	4	4	4	4	3	4	3	2	2	4	4	3	2	3	
65	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	3	3	3	3	3	4	4	4	4	3	4	3	2	4	3	4	4	4	4	
66	3	3	3	3	3	3	4	3	4	4	4	4	4	3	4	4	3	3	4	4	4	4	4	2	4	3	4	4	3	4	
67	4	3	4	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	2	3	3	3	3	3	
68	4	3	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	2	4	4	4	4	4	4	
69	2	3	4	3	3	4	3	2	3	3	3	2	3	3	3	4	3	3	3	4	3	2	3	2	3	3	3	3	3	3	
70	3	4	3	3	3	3	3	2	3	4	4	4	3	3	3	3	4	3	4	4	4	3	4	3	2	3	4	4	4	3	3
71	4	3	3	3	3	3	3	4	2	2	3	3	2	3	3	3	4	3	4	3	2	3	4	3	4	4	4	4	4	4	
72	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	2	4	4	4	4	4	4	
73	3	3	4	3	4	2	4	4	2	3	3	3	2	2	2	3	4	2	4	3	2	3	4	3	3	4	3	3	3	3	
74	4	3	3	3	4	4	3	4	4	4	4	4	3	4	3	4	4	4	4	4	3	3	4	3	4	4	4	4	4	4	
75	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	
76	4	4	4	3	2	3	3	3	3	2	4	4	4	4	2	3	4	4	4	4	3	4	4	3	4	3	4	3	4	3	
77	4	4	4	4	4	2	3	4	3	3	2	3	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	3	
78	3	3	2	3	4	4	4	3	3	3	3	2	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	3	3	4	4	4	4	3	
79	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	
80	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	1	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	
81	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	4	4	3	4	4	4	4	3	4	3	2	3	4	3	4	3	2	
82	4	3	2	3	3	4	3	4	3	3	3	3	3	4	3	3	4	3	4	4	2	4	3	3	2	4	3	3	3	3	
83	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	
84	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	3	3	2	4	2	3	4	4	4	4	4	4	3	3	2	3	4	4	3	3	
85	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	2	3	3	3	3	2	3	3	3	4	3	4	3	4	4	4	3	3	

**B-Hasil Jawaban Responden (Lanjutan)**

<b>86</b>	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	3	4	4	4	4	3	
<b>87</b>	4	4	4	3	3	2	2	3	2	3	1	1	2	3	2	3	3	3	4	3	1	3	3	3	2	4	4	3	2	3	
<b>88</b>	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	2	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	2	2	4	3	4	2	3	
<b>89</b>	3	3	3	3	3	2	3	2	2	3	3	3	2	2	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	2	3	3	3	3	3	
<b>90</b>	2	3	3	3	2	3	2	3	3	4	4	4	4	2	3	4	3	3	4	3	4	3	3	2	2	4	4	3	2	2	
<b>91</b>	2	3	3	3	3	2	3	3	4	4	4	4	3	4	3	4	3	4	4	4	4	4	3	3	3	2	3	3	2	3	3
<b>92</b>	4	3	3	3	4	4	4	4	3	4	4	4	4	4	3	3	4	3	4	3	4	3	3	4	3	2	4	4	4	4	3
<b>93</b>	4	4	4	4	4	4	4	4	4	3	4	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	4	2	2	3	2	4	4	4	3	2
<b>94</b>	3	3	3	3	3	2	3	4	4	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	1	2	3	3	3	2	3
<b>95</b>	3	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	4	3	3	3	3	2	3	4	4	4	4	3	
<b>96</b>	3	3	4	3	3	4	3	3	3	3	4	4	3	3	3	3	4	4	3	3	4	4	3	4	2	3	2	3	2	3	
<b>97</b>	4	4	4	3	3	4	4	3	3	4	3	4	3	3	4	3	4	3	3	3	3	3	3	4	3	3	3	3	3	3	4
<b>98</b>	3	2	4	3	3	4	3	4	3	3	3	3	3	3	3	4	3	4	4	4	4	3	4	3	3	2	4	4	3	3	2
<b>99</b>	3	3	4	3	4	3	3	3	3	3	3	3	3	3	4	3	3	4	3	3	4	3	3	1	2	3	4	3	3	3	
<b>100</b>	3	3	3	3	4	4	3	3	3	4	4	4	3	4	4	4	4	4	4	3	4	3	4	3	4	2	3	4	3	2	3



### C-Pengolahan Data *Measurement Model (Outer Model)* SmartPLS

Outer loadings - Matrix

Zoom (62%)

	Keamanan	Kenyamanan	Keputusan Memilih	Keteraturan
KA1	0.743			
KA2	0.740			
KA3	0.839			
KA4	0.808			
KA6	0.815			
KM1			0.777	
KM3			0.780	
KM5			0.721	
KM6			0.741	
KM7			0.812	
KM8			0.738	
KT1				0.790
KT2				0.798
KT3				0.722
KT4				0.811
KT5				0.773
KT6				0.715
KT7				0.758
KY1		0.845		
KY3		0.785		
KY4		0.801		
KY5		0.802		
KY6		0.787		
KY7		0.704		

### C-Uji Validitas Konvergen (*Convergent Validity*)

Discriminant validity - Cross loadings

Zoom (62%)

	Keamanan	Kenyamanan	Keputusan Memilih	Keteraturan
KA1	0.743	0.383	0.406	0.471
KA2	0.740	0.572	0.438	0.489
KA3	0.839	0.413	0.529	0.440
KA4	0.808	0.529	0.483	0.511
KA6	0.815	0.422	0.411	0.468
KM1	0.438	0.501	0.777	0.435
KM3	0.490	0.462	0.780	0.473
KM5	0.385	0.430	0.721	0.375
KM6	0.448	0.503	0.741	0.605
KM7	0.486	0.439	0.812	0.553
KM8	0.385	0.437	0.736	0.431
KT1	0.462	0.511	0.594	0.790
KT2	0.544	0.513	0.533	0.798
KT3	0.391	0.414	0.419	0.722
KT4	0.481	0.512	0.494	0.811
KT5	0.429	0.482	0.453	0.773
KT6	0.472	0.598	0.456	0.715
KT7	0.429	0.585	0.434	0.758
KY1	0.454	0.845	0.448	0.558
KY3	0.418	0.785	0.432	0.457
KY4	0.478	0.801	0.506	0.491
KY5	0.431	0.802	0.455	0.442
KY6	0.598	0.787	0.555	0.675
KY7	0.363	0.704	0.454	0.520

### C-Uji Validitas diskriminan

Discriminant validity - Fornell-Larcker criterion

[Zoom](#) (62%)

Copy to Excel

Copy to R

	Keamanan	Kenyamanan	Keputusan Memilih	Keteraturan
Keamanan	0.790			
Kenyamanan	0.587	0.788		
Keputusan Memilih	0.579	0.608	0.762	
Keteraturan	0.600	0.672	0.637	0.767

### C-Uji R-Square

R-square - Overview

[Zoom](#) (62%)

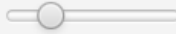
Copy to Excel

Copy to R

	R-square	R-square adjusted
Keputusan Memilih	0.497	0.481

**D-Pengolahan Data *Structural Model* (Inner Model) SmartPLS**

Path coefficients - Mean, STDEV, T values, p values

[Zoom](#) (62%)

Copy to Excel

Copy to R

	Original sample (O)	Sample mean (M)	Standard deviation (STDEV)	T statistics ( O/STDEV )	P values
Keamanan -> Keputusan Memilih	0.235	0.244	0.099	2.366	0.018
Kenyamanan -> Keputusan Memilih	0.249	0.251	0.110	2.256	0.024
Keteraturan -> Keputusan Memilih	0.329	0.330	0.114	2.873	0.004