

Faktor-Faktor Penentu Preferensi Penggunaan Kendaraan Pribadi Dibandingkan Oplet di Kota Pontianak

Dara Septika Natalia Anggraeni^{*1}, Arkanudin¹, Zakiah Hasan Gafar¹,

Herlan¹, Indah Listyaningrum¹

Program Studi Magister Sosiologi, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik (FISIP), Universitas Tanjungpura
Jl. Imam Bonjol Pontianak, Kalimantan Barat, 571753, Indonesia

*E-mail: anggraenidsn@gmail.com

Diterima: 10 Juli 2024, direvisi: 16 September 2024, disetujui: 14 November 2024,
tersedia daring: 27 Desember 2024, diterbitkan: 31 Desember 2024

Abstrak

Terbatasnya pilihan transportasi umum membuat masyarakat Kota Pontianak cenderung mengandalkan kendaraan pribadi, seperti sepeda motor dan mobil. Oplet yang dikenal sebagai transportasi umum yang di Kota Pontianak, kini semakin sedikit jumlah armada dan peminatnya. Akibatnya, sebagian besar masyarakat lebih memilih dan bergantung pada kendaraan pribadi. Ketergantungan ini dapat menyebabkan masalah serius seperti kemacetan lalu lintas, polusi, dan peningkatan kecelakaan lalu lintas. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi penggunaan kendaraan pribadi di Kota Pontianak dan menganalisis hubungan antar faktor-faktor tersebut. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kuantitatif dengan Model Persamaan Struktural-*Partial Least Squares* (PLS-SEM), dengan sampel sebanyak 306 responden yang merupakan penduduk Kota Pontianak berusia 15-64 tahun. Hasil penelitian menunjukkan bahwa variabel-variabel sosio-demografi seperti pendapatan, tingkat pendidikan dan usia memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap penggunaan kendaraan pribadi, dengan nilai *load factor* masing-masing 0,897; 0,734, dan 0,532 ($p < 0,05$). Sebaliknya, karakteristik perjalanan dan atribut perjalanan tidak berpengaruh signifikan terhadap penggunaan kendaraan pribadi ($p > 0,05$). Selain itu, terdapat pengaruh tidak langsung dari variabel sosio-kultural terhadap penggunaan kendaraan pribadi melalui variabel sosio-demografi. Temuan ini menegaskan bahwa Pemerintah dan Pembuat Kebijakan di Kota Pontianak perlu merancang dan mengimplementasikan program transportasi yang lebih efektif dan sesuai dengan kebutuhan serta preferensi masyarakat. Selain itu, Pemerintah juga harus mempertimbangkan cara untuk membuat transportasi umum lebih menarik dan dapat diandalkan bagi masyarakat, serta kampanye edukasi yang menyoroti manfaat lingkungan dari menggunakan transportasi umum.

Kata kunci: kendaraan pribadi, model persamaan struktural, oplet, preferensi, transportasi umum.

Abstract

Determinants of Preference for Using Private Vehicles Compared to Oplet in Pontianak City: The limited options for public transportation have led the residents of Pontianak City to rely heavily on private vehicles, such as motorcycles and cars. Oplet, which once served as a common mode of public transportation in Pontianak, has seen a significant decline in both fleet numbers and user interest. Consequently, the majority of residents prefer and depend on private vehicles. This dependency has resulted in serious issues such as traffic congestion, pollution, and an increase in traffic accidents. This study aims to identify the factors influencing the use of private vehicles in Pontianak City and analyze the relationships between these factors. The method used in this research is a quantitative approach utilizing Structural Equation Modeling-Partial Least Squares (PLS-SEM), with a sample size of 306 respondents, comprising residents of Pontianak City aged 15-64 years. The results indicate that socio-demographic variables such as income, educational level, and age have a positive and significant impact on the use of private vehicles, with load factors of 0.897, 0.734, and 0.532, respectively ($p < 0.05$). Conversely, travel characteristics and travel attributes do not have a significant effect on the use of private vehicles ($p > 0.05$). Additionally, there is an indirect influence of socio-cultural variables on the use of private vehicles through socio-demographic variables. These findings emphasize that the government and policymakers in Pontianak City need to design and implement transportation programs that are more effective and aligned with the needs and preferences of the community. Moreover, the government should consider ways to make public transportation more attractive and reliable for residents, as well as educational campaigns highlighting the environmental benefits of using public transportation.

Keywords: oplet, preference, private vehicle, public transportation, structural equation model.

1. Pendahuluan

Penggunaan kendaraan pribadi menjadi salah satu alternatif dalam mobilitas masyarakat di Indonesia. Pada kondisi tertentu, kendaraan pribadi dianggap dapat memberikan penawaran yang dianggap lebih unggul dibandingkan dengan kendaraan umum [1][2][3][4]. Di banyak kota di Indonesia, peningkatan jumlah kendaraan pribadi berbanding lurus dengan pertumbuhan ekonomi dan populasi penduduk [5][6][7]. Kota Pontianak, sebagai ibu kota Provinsi Kalimantan Barat, juga turut mengalami peningkatan signifikan dalam penggunaan kendaraan pribadi seiring dengan bertambahnya jumlah penduduk dan urbanisasi tersebut.

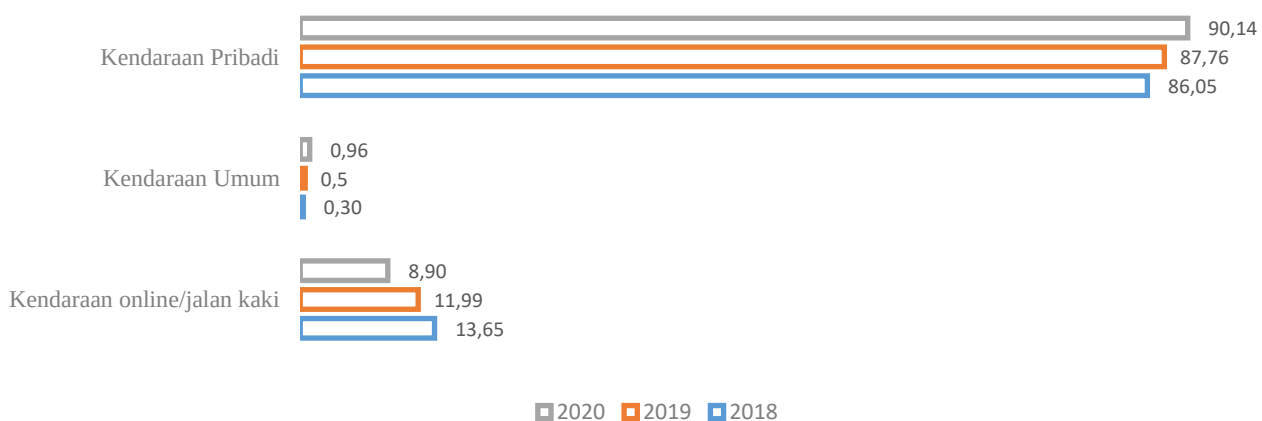
Sebagai pusat administrasi dan ekonomi di Provinsi Kalimantan Barat, Kota Pontianak telah menjadi magnet bagi masyarakat dari daerah sekitarnya untuk mencari peluang pekerjaan, pendidikan, dan akses terhadap layanan perkotaan. Pertambahan jumlah penduduk dan urbanisasi berimplikasi pada tingginya jumlah kendaraan di Kota Pontianak. Pertumbuhan penduduk dan urbanisasi memengaruhi aktivitas masyarakat, salah satunya mobilitas penduduk dalam menggunakan transportasi [8].

Oplet yang berperan sebagai alat transportasi umum di Kota Pontianak jumlahnya semakin berkurang, baik dari segi armada maupun penggunaanya [9][10]. Pengurangan ini dipertegas dengan angka faktor muat oplet di Kota Pontianak pada tahun 2016 yang hanya sebesar 40,15 persen [11]. Angka ini lebih rendah dari angka faktor muat ideal berdasarkan SK Dirjen Hubdat nomor 687 tahun 2022, yaitu sebesar 70 persen. Rendahnya angka faktor muat mengindikasikan bahwa masyarakat sudah tidak banyak lagi menggunakan oplet. Hal ini tentu saja dilakukan dengan berbagai alasan, bukan hanya dari sisi kuantitas, melainkan pula dari kualitas oplet [9][12][13][14]. Oleh karena itu, masyarakat Kota Pontianak beralih mencari alternatif transportasi lain seperti kendaraan pribadi. Akibatnya, banyak orang merasa bahwa menggunakan kendaraan pribadi merupakan pilihan yang praktis dan efisien, sehingga mengakibatkan ketergantungan yang berlebihan pada kendaraan pribadi [11][13].

Gambar 1 menunjukkan persentase pekerja menurut kendaraan utama yang digunakan untuk berangkat ke tempat kerja di kota pontianak, pada tahun 2018 hingga tahun 2020 yang merupakan hasil dari SUSENAS BPS [15]. Berdasarkan gambar tersebut, diketahui bahwa mayoritas penduduk Kota Pontianak yang bekerja tetap memilih kendaraan pribadi sebagai moda transportasi utama. Tingginya penggunaan kendaraan pribadi dapat memperburuk tantangan transportasi perkotaan seperti kemacetan lalu lintas, polusi, dan peningkatan angka kecelakaan. Situasi ini memerlukan pemahaman komprehensif mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi tren ini untuk mengembangkan kebijakan transportasi yang efektif.

Tingginya penggunaan kendaraan pribadi dapat memperburuk tantangan transportasi perkotaan seperti kemacetan lalu lintas, polusi, dan peningkatan angka kecelakaan [16][17][18][19]. Situasi ini memerlukan pemahaman komprehensif mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi penggunaan kendaraan utama mengembangkan kebijakan transportasi yang efektif. Adapun penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi penggunaan kendaraan pribadi di Kota Pontianak, dan bagaimana hubungan antar faktor tersebut.

Penelitian ini mencakup penduduk Kota Pontianak usia 15-64 tahun dan berfokus pada penggunaan sepeda motor dan mobil pribadi yang dibandingkan dengan penggunaan oplet sebagai alternatif kendaraan umum. Penduduk yang dimaksud dalam penelitian ini adalah orang yang berdomisili di suatu wilayah selama 1 tahun atau lebih dan atau mereka yang berdomisili kurang dari 1 tahun tetapi bertujuan untuk menetap [20]. Usia 15-64 tahun dipilih karena pada penduduk pada usia ini merupakan penduduk yang aktif melakukan perjalanan dalam kegiatan sehari-harinya [20][21].



Sumber: Survei Angkatan Kerja Nasional BPS 2018-2020, diolah dari [15]

Gambar 1. Persentase pekerja menurut kendaraan utama yang digunakan untuk berangkat ke tempat kerja di Kota Pontianak, 2018-2020

Pada beberapa penelitian terdahulu, diketahui bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan kendaraan antara lain sosio-demografi, karakteristik perjalanan, atribut perjalanan, dan sosio-kultural [3][22][23][24]. Sosio-demografi mencakup informasi mengenai karakteristik sosial dan demografis responden atau pengguna transportasi, seperti lokasi rumah tangga, jenis kelamin, usia, pendidikan, tanggungan anggota keluarga pendapatan, serta kepemilikan motor dan mobil pribadi [25][26][27]. Selanjutnya, faktor-faktor seperti kenyamanan, kemudahan, keamanan, dan keselamatan juga berperan penting dalam alasan penggunaan kendaraan oleh masyarakat [28].

Faktor biaya, ketersediaan dan aksesibilitas, waktu perjalanan, kenyamanan dan fasilitas, serta lingkungan juga mempengaruhi masyarakat dalam menentukan pilihan kendaraan [29]. Dalam [28] juga menunjukkan bahwa mobil pribadi lebih unggul dibandingkan kendaraan umum bukan hanya karena kenyamanannya, tetapi juga karena mobil tersebut mewakili nilai-nilai budaya dan psikologis, simbol status, dan berkendara yang menyenangkan. Selanjutnya, [22] menyatakan bahwa faktor budaya keluarga (*extended family*) dan *prestise* berperan penting dalam proses pengambilan keputusan membeli kendaraan pribadi, seiring dengan tingkat kesejahteraan ekonomi masyarakat.

Penelitian ini penting dilakukan untuk memahami secara mendalam faktor-faktor yang mempengaruhi penggunaan kendaraan pribadi di Kota Pontianak. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan wawasan baru bagi para pembuat kebijakan dalam merancang strategi yang efektif untuk mengurangi ketergantungan pada kendaraan pribadi. Selain itu, penelitian ini juga berpotensi menginspirasi studi serupa di kota-kota berkembang lainnya yang menghadapi masalah transportasi darat. Oleh karena itu, penelitian ini memiliki kontribusi yang signifikan dalam pengembangan solusi transportasi perkotaan yang lebih berkelanjutan.

2. Metodologi

2.1. Metode Pengumpulan Data

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan data primer. Populasi pada penelitian ini adalah penduduk Kota Pontianak usia 15-64 tahun pada tahun 2023 yang berjumlah 462.589 jiwa [20]. Penelitian dilakukan di Kota Pontianak pada Bulan Desember 2023 hingga Februari 2024. Pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan kuesioner berupa *google form*, sehingga data yang diperoleh termasuk dalam *non probability sampling*, karena hanya dapat diisi oleh orang-orang yang bersedia mengisi kuesioner dan memiliki akses internet [30]. Selain itu, dalam penelitian ini tidak tersedia kerangka sampel yang berisi daftar nama responden, sehingga sampel dalam penelitian ini merupakan *non probability sampling* [31].

Teknik pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah *purposive sampling* dengan total sampel sebanyak 306 responden. *Purposive sampling* merupakan salah satu teknik *non probability sampling* dengan pertimbangan tertentu yang disesuaikan dengan tujuan penelitian [32]. Pada penelitian ini, responden merupakan penduduk Kota Pontianak yang berusia 15-64 tahun. Sebelum menyebarkan kuesioner, peneliti melakukan uji validitas dan reliabilitas kuesioner terhadap 30 responden yang masih merupakan bagian dari populasi penduduk Kota Pontianak usia 15-64 tahun. Dari kuesioner, data yang dikumpulkan sebagian besar merupakan persepsi masyarakat terhadap faktor pemilihan kendaraan pribadi dengan menggunakan skala likert 1-5, yaitu 1 berskala sangat tidak penting dan 5 berarti sangat penting.

2.2. Pengolahan Data

Pengolahan data diawali dengan pengujian validitas dan reliabilitas kuesioner dengan *software* IBM SPSS Statistics 25. Setelah dilakukan pengujian terhadap kuesioner, maka dilakukanlah pengumpulan data terhadap 306 responden dan pengolahan dilakukan dengan menggunakan *software* SmartPLS 3.2.9. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini antara lain: sosio-demografi, karakteristik perjalanan, atribut perjalanan, sosio-kultural dan penggunaan kendaraan pribadi. Variabel dan indikator penelitian dirinci dalam Tabel 1. Variabel Sosio-demografi mencakup informasi mengenai karakteristik sosial dan demografis dari responden, yaitu usia, jenis kelamin, tingkat pendidikan, pekerjaan, tingkat penghasilan per bulan dan jumlah anggota rumah tangga [25][33].

Tabel 1. Variabel dan indikator penelitian.

Variabel	Indikator dan Kode
Sosiodemografi	Usia (Sosdem1), jenis kelamin (Sosdem2), pendidikan terakhir yang ditamatkan (Sosdem3), rata-rata penghasilan bulanan (Sosdem4), jumlah anggota rumah tangga/keluarga (Sosdem5)
Karakteristik Perjalanan	Lokasi tempat tinggal terhadap akses oplet (KP1), keberadaan oplet (KP2), pengalaman menggunakan kendaraan (KP3), efisiensi waktu (KP7 dan KP12), keamanan (KP4), kenyamanan (KP5 dan KP6), tujuan perjalanan (KP8), fleksibilitas (KP11)
Atribut Perjalanan	Arti penting sarana penunjang transportasi (AT1, AT2, AT3), biaya transportasi (KP9, KP10, KP14, KP15)
Sosiokultural	Peran orang lain (SK1), norma sosial (SK2), pandangan orang lain (SK3), status sosial (SK4 dan SK10), merk kendaraan (SK5), metode pembayaran pembelian kendaraan (SK6), kondisi kendaraan (SK7), teknologi (SK8), citra diri (SK9)
Penggunaan Kendaraan Pribadi	Periode penggunaan oplet (PT2), transportasi utama (PT3), kepemilikan kendaraan pribadi (PT1), kemampuan mengendarai kendaraan bermotor (PT4)

Variabel Karakteristik perjalanan mencakup tujuan perjalanan, waktu keberangkatan, waktu perjalanan, biaya perjalanan, pengalaman menggunakan angkutan umum, lokasi tempat tinggal, jarak yang ditempuh, penggunaan moda transportasi *first mile*, *last mile*, dan moda utama [23][28][34]. Pada variabel Atribut perjalanan, mencakup: kualitas jalan raya; lahan parkir; biaya operasional/perawatan; ketersediaan informasi transportasi; harga BBM; tarif transportasi umum; biaya parkir [28][29][35][36]. Adapun variabel Sosio-Kultural meliputi: peran orang lain; norma sosial; pandangan orang lan; kebiasaan lingkungan; gengsi/gaya hidup; status sosial; merk; metode pembayaran; kondisi kendaraan pribadi; dan fitur kendaraan [22][28][37]. Selanjutnya, variabel Penggunaan Transportasi dilihat dari frekuensi menggunakan salah satu jenis transportasi (umum/pribadi) sebagai transportasi utama, kepemilikan kendaraan dan kemampuan mengendarai kendaraan [3].

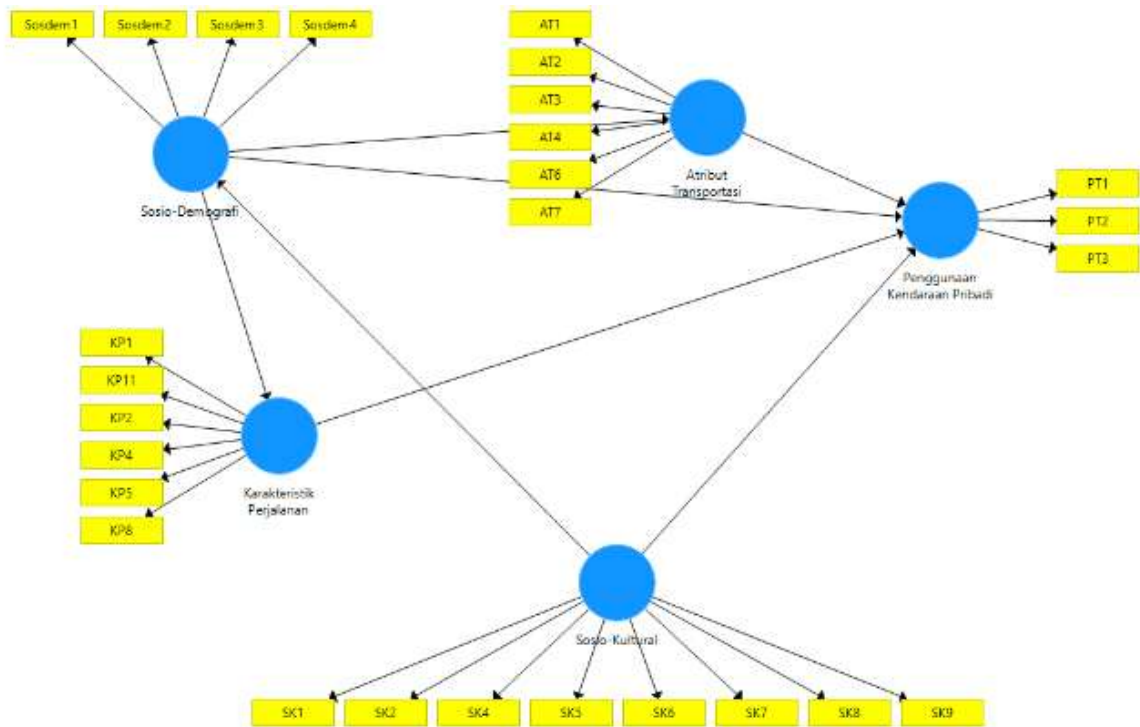
Diduga terdapat hubungan antar variabel, yang dirumuskan melalui hipotesis berikut:

- H1: Variabel Atribut Perjalanan berpengaruh signifikan terhadap Penggunaan Kendaraan Pribadi.
- H2: Variabel Karakteristik Perjalanan berpengaruh signifikan terhadap Penggunaan Kendaraan Pribadi.
- H3: Variabel Sosiodemografi berpengaruh signifikan terhadap Atribut Perjalanan.
- H4: Variabel Sosiodemografi berpengaruh signifikan terhadap Karakteristik Perjalanan.
- H5: Variabel Sosiodemografi berpengaruh signifikan terhadap Penggunaan Kendaraan Pribadi.
- H6: Variabel Sosiokultural berpengaruh signifikan terhadap Penggunaan Kendaraan Pribadi.
- H7: Variabel Sosiokultural berpengaruh signifikan terhadap Sosiodemografi.

2.3. Analisis Data

Analisis data dilakukan setelah proses pengolahan data dengan menggunakan *software IBM SPSS Statistics 25*, *SmartPLS 3.2.9* dan *Microsoft Excel* untuk mengeksplorasi *raw data primere* dan membuat grafik/diagram hasil penelitian. Analisis tersebut berupa analisis kuantitatif deskriptif untuk menganalisis karakteristik dari para responden, kemudian dilanjutkan dengan menggunakan analisis *Partial Least Squares-Structural Equation Modelling* (PLS-SEM). Analisis PLS-SEM adalah teknik multivariat yang komprehensif yang menggunakan pendekatan analisis statistik untuk menguji setiap hubungan antarkonstruk dalam model konseptual, mencakup komponen pengukuran dan struktural [38]. Analisis PLS-SEM digunakan karena bersifat fleksibel dan *powerfull*, yang menggabungkan analisis faktor dan model persamaan simultan. PLS-SEM tidak memerlukan asumsi-asumsi regresi OLS (*Ordinary Least Squares*) seperti normalitas data *multivariate* dan mengatasi masalah multikolinearitas, sehingga cocok untuk data dengan karakteristik tersebut [39]. Oleh karena itu, penelitian ini menggunakan analisis PLS-SEM dengan model penelitian pada Gambar 2.

Dalam analisis PLS-SEM, pendekatan dilakukan dalam dua tahap, yaitu evaluasi model pengukuran dan model struktural [38]. Evaluasi model pengukuran dilakukan dengan mempertimbangkan reliabilitas dan validitas konstruk reflektif, sementara evaluasi model struktural melibatkan penilaian terhadap *R square*, *f Square*, *Q Square*, dan koefisien jalur [38]. Pada penelitian ini, *Margin of Error* (MoE) dihitung menggunakan tingkat kepercayaan 95% dan ukuran sampel sebanyak 306 responden. Berdasarkan perhitungan, MoE penelitian ini sekitar 5,6%.



Gambar 2. Model penelitian

3. Hasil dan Pembahasan

3.1. Gambaran Singkat Oplet di Kota Pontianak

Oplet merupakan salah satu angkutan umum di Kota Pontianak yang memiliki izin dari Pemerintah setempat. Angkutan ini sudah beroperasi di Kota Pontianak sejak tahun 1980-an, dan pada masa itu menjadi transportasi andalan bagi masyarakat yang ingin berpindah dari satu tempat ke tempat lainnya [9]. Oplet memiliki warna-warna berbeda sesuai dengan jalan yang dilaluinya, misalnya warna biru muda, biru tua dan merah maroon. Oplet dengan warna biru muda memiliki rute melewati Jalan Hasanudin, sedangkan oplet dengan warna biru tua melewati jalan dari Pasar Flamboyan, melewati Jalan Tengku Umar, Jalan KH. Wahid Hasyim, Gertak 3, Jalan Hasanuddin, Jalan Pak Kasih Pelabuhan, hingga Jalan Gajah Mada. Adapun Oplet dengan warna merah maroon melewati Jalan Kom. Yos Soedarso atau yang biasa dikenal daerah Jeruju. Adapun Gambar 3 menunjukkan Kondisi Oplet di Kota Pontianak.

Seiring perkembangan zaman, oplet semakin sulit bersaing dengan moda transportasi lainnya. Kondisi ini diperparah dengan jangkauan pelayanan oplet di Kota Pontianak yang kian terbatas dan armada oplet yang sebagian besar sudah tua dan kurang terawat, sehingga kualitas layanan, kenyamanan, dan keselamatan penumpang pun turut menurun. Rata-rata kendaraan oplet berusia lebih dari 35 tahun [14]. Pengelolaan oplet yang dilakukan secara perorangan juga turut berkontribusi terhadap penurunan kualitas pelayanan transportasi umum di Kota Pontianak [11].



Gambar 3. Kondisi Oplet di Kota Pontianak

Kurang memadainya kualitas dan kuantitas oplet yang tanpa diiringi perbaikan signifikan pada sistem transportasi umum tersebut, membuat masyarakat memilih transportasi alternatif, seperti kendaraan pribadi. Ditambah lagi dengan semakin terjangkaunya harga dan kemudahan dalam memperoleh kendaraan bermotor, sehingga oplet semakin kurang diminati oleh masyarakat [11][40].

3.2. Karakteristik Responden

Secara keseluruhan, distribusi kelompok usia mencerminkan keragaman responden dalam berbagai tahap kehidupan. Responden menurut kelompok usia dapat dilihat pada Gambar 4. Komposisi usia responden menunjukkan pola di mana kelompok terbesar berada pada rentang usia 27-42 tahun, mencakup hampir setengah dari seluruh sampel (49,35%). Sebagian besar dari kelompok ini adalah individu yang bekerja dan aktif dalam berbagai aspek kehidupan. Kelompok usia terbesar kedua adalah 15-26 tahun, yang terdiri dari 25,82% responden, mencakup pelajar, profesional awal karir, dan dewasa muda. Kelompok usia lebih tua, yaitu 43-58 tahun dan 59-64 tahun, masing-masing terdiri dari 17,32 dan 7,52% responden.

Rahardyan et al. mengklasifikasikan generasi berdasarkan tahun kelahiran. Generasi Z mencakup individu yang lahir antara tahun 1997 dan 2012, sedangkan Generasi Milenial atau Generasi Y mencakup mereka yang lahir antara tahun 1981 dan 1996 [41]. Generasi X terdiri dari individu yang lahir antara tahun 1965 dan 1980, sementara Generasi Baby Boomer mencakup mereka yang lahir antara tahun 1946 dan 1964. Berdasarkan klasifikasi generasi, maka generasi terbanyak dalam sampel adalah Generasi Milenial dan Generasi Z [41].

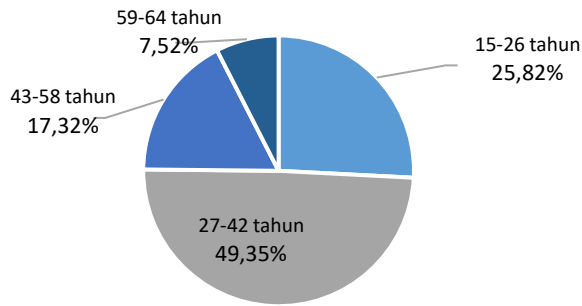
Berdasarkan jenis kelamin (Gambar 5), mayoritas responden adalah perempuan (61,11%), sementara sisanya, yaitu 38,89%, adalah laki-laki. Pada tingkat pendidikan yang ditamatkan (Gambar 6), sebagian besar memiliki pendidikan terakhir pada jenjang Sarjana (DI-DIV/S1) dengan persentase 56,21%, diikuti oleh responden yang berpendidikan SMA/SMK sebesar 30,72%. Responden dengan pendidikan terakhir S2/S3 berjumlah 9,48%, dan responden yang berpendidikan SMP ke bawah berjumlah 3,59%.

Tingkat pendapatan memberikan konteks penting untuk memahami latar belakang sosioekonomi responden (Gambar 7). Sebanyak 27,45% responden berpendapatan rata-rata 1-3 juta rupiah. Selanjutnya, sebanyak 20,26% responden berpendapatan lebih dari 8 juta rupiah, menunjukkan adanya segmen yang nyaman secara finansial. Kelompok pendapatan dengan kisaran 3-5 juta rupiah per bulan mencakup individu dengan penghasilan menengah, yaitu sebanyak 19,61%. Diketahui bahwa kelompok pendapatan Kelas Menengah adalah mereka dengan pengeluaran Rp1.200.000 - Rp6.000.000 per orang sebulan [42]. Dari data juga diperoleh sebanyak 18,30% responden berpendapatan kurang dari satu juta rupiah, dan 14,38% responden berpendapatan 6-8 juta rupiah per bulan.

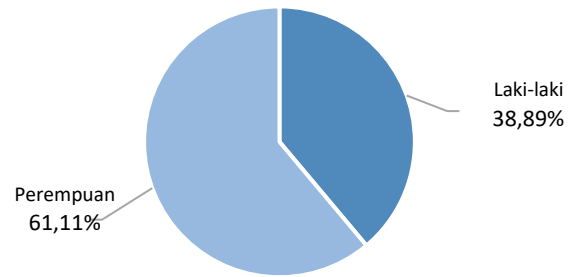
Hasil penelitian menunjukkan bahwa mayoritas responden pernah menggunakan oplet (Gambar 8). Sebanyak 61,76% menggunakannya lebih dari dua tahun yang lalu. Selain itu, 4,58% responden menggunakan oplet dalam enam bulan terakhir. Ada juga 1,96% yang menggunakannya dalam rentang waktu enam bulan hingga satu tahun yang lalu, dan 1,96% lainnya dalam rentang waktu satu hingga dua tahun yang lalu. Meskipun begitu, 29,74% responden belum pernah menggunakan oplet sama sekali selama tinggal di Kota Pontianak. Temuan ini menunjukkan bahwa meskipun banyak responden yang telah menggunakan oplet tetapi masih ada yang belum pernah mencobanya atau tidak mengetahuinya.

Selanjutnya, menurut pengamatan keterjangkauan para responden (Gambar 9), sebanyak 52,61% responden menganggap bahwa lokasi rumah mereka dapat dijangkau oleh oplet. Sebanyak 41,50% responden menyatakan bahwa lokasi rumah mereka tidak dapat dijangkau oplet. Hanya sekitar 5,88% responden yang tidak tahu tentang ketersediaan oplet di tempat tinggal mereka.

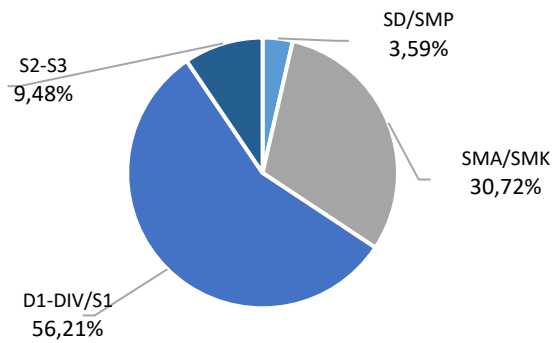
Di sisi pemilihan jenis transportasi (Gambar 10), sebagian besar responden lebih memilih menggunakan transportasi pribadi yang mencapai 94,44% dari total sampel. Hanya 0,33% yang masih menggunakan oplet, sementara 5,23% lainnya memilih kendaraan *online* atau berjalan kaki. Meskipun oplet telah dikenal oleh sebagian besar responden, masih ada peluang untuk meningkatkan kesadaran dan pemanfaatan kendaraan umum, terutama di kalangan mereka yang belum pernah mencobanya.



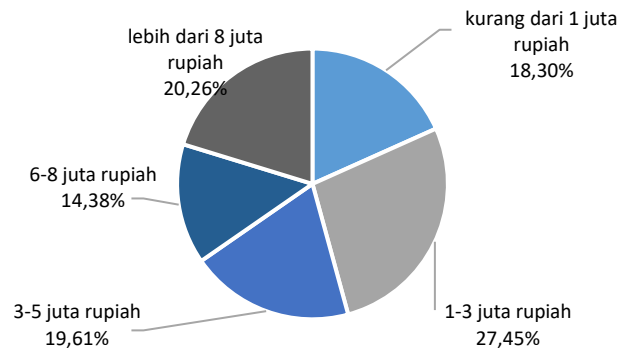
Gambar 4. Persentase responden menurut kelompok usia.



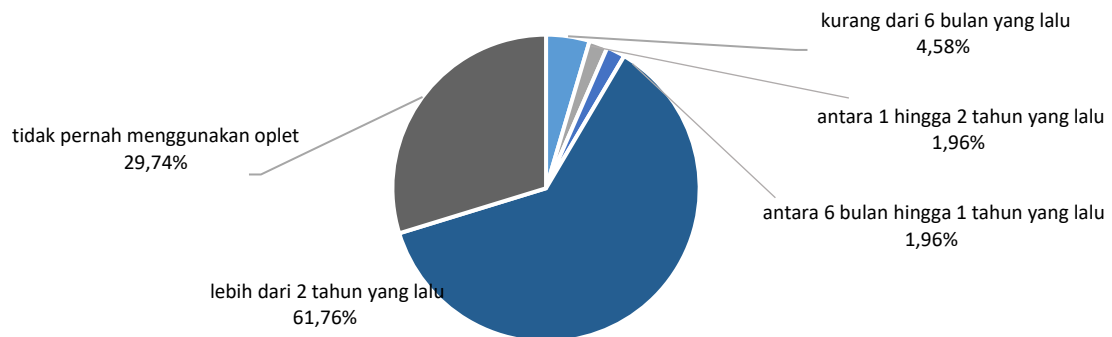
Gambar 5. Persentase responden menurut jenis kelamin.



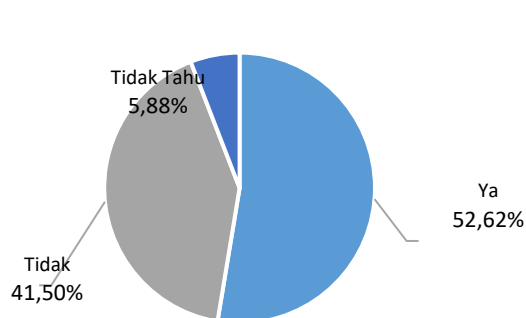
Gambar 6. Persentase responden menurut pendidikan terakhir.



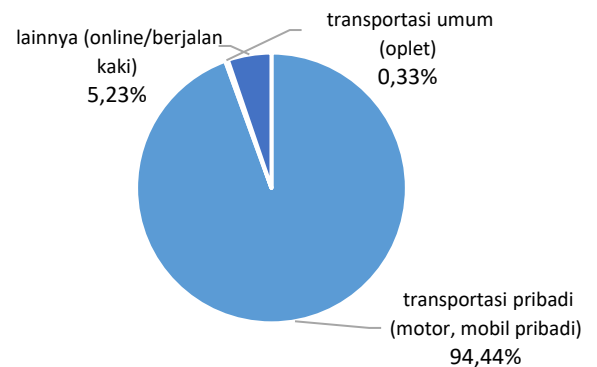
Gambar 7. Persentase responden menurut pendapatan rata-rata per bulan.



Gambar 8. Persentase responden menurut periode penggunaan Oplet



Gambar 9. Persentase responden menurut pengamatan keterjangkauan Oplet dari lokasi tempat tinggal.



Gambar 10. Persentase responden menurut jenis transportasi yang menunjang sebagian besar aktivitas perjalanan.

3.3. Hasil Analisis PLS-SEM

Setelah dilakukan beberapa pengujian, terdapat beberapa indikator yang valid berdasarkan nilai *Outer Loading*-nya. Hair et al. [38] merekomendasikan nilai *outer loading* di atas 0,708 karena menunjukkan bahwa konstruk tersebut dapat menjelaskan lebih dari 50% varians indikator, sehingga memberikan reliabilitas item yang dapat diterima. Adapun menurut Chin (1998) yang dikutip oleh [39] menyatakan bahwa nilai *outer loading* yang berada di antara 0,5 – 0,6 sudah dianggap cukup.

Indikator yang valid untuk setiap variabel dilihat pada Tabel 3. Pada variabel Atribut Perjalanan, indikator dengan *outer loading* tertinggi adalah AP3, yaitu mengenai ketersediaan informasi transportasi di suatu wilayah. Hal ini berarti bahwa ketersediaan informasi mengenai transportasi paling mewakili variabel Atribut Perjalanan. Adapun indikator lainnya dalam variabel Atribut Perjalanan adalah AP4 (biaya operasional kendaraan), AP6 (harga bahan bakar kendaraan) dan AP7 (biaya parkir).

Ketersediaan informasi transportasi merupakan faktor penting yang mempengaruhi perilaku perjalanan dan proses pengambilan keputusan. Hal ini sejalan dengan penelitian terdahulu yang menyatakan bahwa akses terhadap informasi transportasi yang akurat dan tepat waktu sangat penting bagi wisatawan untuk membuat pilihan yang tepat mengenai perencanaan rute, pemilihan moda, dan pilihan perjalanan [43]. Demikian pula dengan biaya operasional kendaraan, harga bahan bakar dan biaya parkir. Biaya operasional, termasuk harga bahan bakar, berdampak pada keberlanjutan ekonomi sistem transportasi dan memengaruhi proses pengambilan keputusan terkait moda perjalanan dan logistik [44][45]. Selain itu, biaya dan ketersediaan parkir telah diidentifikasi sebagai faktor kunci yang mempengaruhi penggunaan mobil dan perilaku perjalanan [46].

Pada variabel Karakteristik Perjalanan, indikator dengan *outer loading* tertinggi adalah KP8, yaitu mengenai tujuan perjalanan. Hal ini berarti bahwa indikator tujuan perjalanan paling mewakili variabel Karakteristik Perjalanan. Adapun indikator lainnya dalam variabel Karakteristik Perjalanan adalah KP11 (fleksibilitas), KP4 (keamanan) dan KP5 (kenyamanan). Pada variabel Penggunaan Kendaraan Pribadi, hanya indikator P1 yang mewakili variabel tersebut, yaitu kepemilikan kendaraan pribadi. Tujuan perjalanan menentukan fleksibilitas dan kebutuhan seseorang. Fleksibilitas dalam hal ini diwakili dengan kebebasan dalam memilih waktu dan rute. Oleh karena itu, tujuan perjalanan, fleksibilitas, keamanan dan kenyamanan merupakan elemen yang menjadi pertimbangan dalam pemilihan kendaraan yang akan digunakan oleh seseorang [31][36]. Adapun kepemilikan kendaraan cenderung membuat seseorang bergantung pada kendaraan tersebut [10].

Tabel 3. Outer loading indikator dalam variabel penelitian.

Variabel	Kode Indikator	Outer Loading
Atribut Perjalanan	AP3	0,803
	AP4	0,752
	AP6	0,788
	AP7	0,635
Karakteristik Perjalanan	KP11	0,758
	KP4	0,612
	KP5	0,782
	KP8	0,832
Penggunaan Transportasi	PT1	1,000
Sosiokultural	SK1	0,706
	SK2	0,718
	SK4	0,733
	SK5	0,670
	SK8	0,579
	SK9	0,871
Sosiodemografi	Sosdem 1	0,532
	Sosdem 3	0,734
	Sosdem 4	0,897

Pada variabel Sosio-Kultural, indikator dengan *outer loading* tertinggi adalah SK9, yaitu mengenai pandangan orang lain/kebiasaan lingkungan sekitar yang mempengaruhi citra diri seseorang dalam menentukan jenis kendaraan yang akan digunakannya. Adapun indikator lainnya dalam variabel Sosio-Kultural adalah SK1 (peran keluarga/teman/rekan dalam menentukan kendaraan), SK2 (norma sosial/aturan di sekitar), SK4 (gengsi/status sosial), SK5 (merk kendaraan) dan SK8 (fitur terkini dari kendaraan). Hal ini menunjukkan bahwa faktor sosial dan budaya berperan penting dalam keputusan penggunaan jenis kendaraan [22].

Pada variabel Sosio-Demografi, indikator dengan *outer loading* tertinggi adalah Sosdem4, yaitu rata-rata penghasilan per bulan. Hal ini berarti bahwa ketersediaan rata-rata penghasilan per bulan yang paling mewakili variabel Sosio-Demografi. Adapun indikator lainnya dalam variabel Sosio-Demografi adalah Sosdem1 (usia) dan Sosdem3 (pendidikan terakhir yang ditamatkan). Dengan demikian, penghasilan bulanan, usia dan pendidikan memiliki andil dalam pengambilan keputusan penggunaan kendaraan [47][48].

Selanjutnya, dilakukan pengujian reliabilitas model. Dalam PLS-SEM, pengujian dilakukan dengan melihat parameter *Cronbach's Alpha* dan *composite reliability*. *Cronbach's Alpha* mengukur batas bawah nilai reliabilitas suatu konstruk, sedangkan *composite reliability* mengukur nilai sesungguhnya reliabilitas suatu konstruk. Untuk memenuhi syarat reliabilitas, nilai *Composite Reliability* harus lebih besar dari 0,7 dan nilai *Cronbach's Alpha* lebih besar dari 0,7 [39]. Tabel 4 memperlihatkan bahwa semua indikator dalam variabel sudah memenuhi syarat, di mana nilai *Cronbach alpha* dan *Composite validity* di atas 0,7 serta AVE di atas 0,5. Dengan demikian, semua konstruk sudah reliabel. Sehingga hasil penelitian dapat diandalkan dalam pengambilan keputusan.

Tahap berikutnya adalah memeriksa nilai *discriminant validity*. *Discriminant validity* digunakan untuk menilai sejauh mana dua atau lebih konstruk yang diukur secara bersamaan benar-benar mewakili konstruk yang berbeda secara teoritis [39]. Sebuah indikator dikatakan memenuhi *discriminant validity* jika nilai *cross loading* indikator pada variabelnya lebih besar dibandingkan dengan nilai pada variabel lainnya. Hasil penelitian menunjukkan bahwa setiap indikator pada setiap variabel telah memenuhi kriteria *discriminant validity*. Hal ini mengindikasikan bahwa masing-masing konstruk berbeda satu sama lain dan tidak terjadi kebocoran pengukuran antar variabel. Validitas diskriminan yang baik memungkinkan setiap variabel dalam model berfungsi sesuai dengan konsep teoritisnya [39]. Dengan demikian, kebijakan yang disusun berdasarkan temuan ini dapat lebih terarah karena setiap variabel berfungsi sesuai dengan definisinya.

Selanjutnya, dilakukan pengujian multikolinearitas untuk mengetahui apakah terdapat multikolinearitas antar variabel. Hal ini dilakukan dengan mengamati nilai korelasi antar variabel independen. Pemeriksaan multikolinearitas dilakukan menggunakan ukuran inner VIF (*Variance Inflated Factor*). Multikolinearitas dapat diidentifikasi dengan nilai batasan yang menunjukkan tolerance lebih dari 0,1 atau VIF kurang dari 3. VIF yang rendah menunjukkan bahwa masing-masing variabel independen memberikan kontribusi yang unik terhadap model tanpa ada tumpang tindih yang signifikan antar variabel [38].

Berdasarkan Tabel 5, hasil dari *collinearity statistics* (VIF) memperlihatkan hasil *inner* dari variabel Atribut Perjalanan terhadap Penggunaan Kendaraan Pribadi sebesar 1,218. Kemudian nilai dari variabel Karakteristik Perjalanan terhadap Penggunaan Kendaraan Pribadi sebesar 1,118. Adapun nilai dari variabel Sosio-Demografi dan Sosio-Kultural terhadap Penggunaan Kendaraan Pribadi masing-masing sebesar 1,128 dan 1,226. Dengan demikian, semua variabel memiliki nilai VIF < 3, sehingga semua variabel telah memenuhi syarat uji multikolinieritas. Nilai *Inner VIF* di bawah 5 menunjukkan tidak adanya multikolinieritas antar variabel [38]. Hal ini juga menguatkan bahwa hasil estimasi parameter dalam PLS-SEM yang bersifat *robust* (tidak bias).

Tabel 4. Construct reliability dan validitas.

Variabel	Cronbach's Alpha	Composite Reliability	Average Variance Extracted (AVE)
Atribut Perjalanan	0,742	0,834	0,558
Karakteristik Perjalanan	0,769	0,836	0,563
Penggunaan Transportasi	1,000	1,000	1,000
Sosiodemografi	0,553	0,773	0,542
Sosio-kultural	0,820	0,863	0,516

Tabel 5. Collinearity Statistics -VIF.

Variabel	Penggunaan Kendaraan Pribadi
Atribut Perjalanan	1,218
Karakteristik Perjalanan	1,118
Sosio-Demografi	1,128
Sosio-Kultural	1,226

3.4. Evaluasi Model Struktural

Evaluasi model struktural dilakukan untuk mengetahui hubungan antar variabel melalui proses *bootstrapping* dan berkaitan dengan pengujian hipotesis pengaruh antara variabel penelitian. Salah satu langkah dari evaluasi model struktural adalah pengujian hipotesis. Dari Tabel 6, dapat dilihat bahwa hipotesis dengan *p-value* kurang dari 0,05 adalah Hipotesis 3, Hipotesis 4, Hipotesis 5 dan Hipotesis 7. Pengaruh positif atau negatif antar variabel dapat dilihat melalui nilai *Original Sample* dari *Path Coefficients*.

Secara keseluruhan diketahui dari Tabel 6 bahwa tidak terdapat pengaruh langsung antara variabel Atribut Perjalanan, Karakteristik Perjalanan dan Sosio-Kultural terhadap Penggunaan Kendaraan Pribadi. Akan tetapi, terdapat pengaruh langsung antara variabel Sosio-Demografi terhadap variabel Atribut Perjalanan (H3) dengan kriteria pengaruh yang rendah. Selanjutnya, terdapat pengaruh langsung variabel Sosio-Demografi terhadap variabel Karakteristik Perjalanan (H4) dengan kriteria rendah. Pada hipotesis kelima (H5), terdapat pengaruh langsung secara moderat antara variabel Sosio-Demografi terhadap variabel Penggunaan Kendaraan Pribadi. Ditemukan pula terdapat pengaruh langsung dengan kriteria rendah antara variabel Sosiokultural terhadap variabel Sosiodemografi (H7).

Variabel sosio-demografi memiliki pengaruh negatif terhadap atribut perjalanan, yang ditunjukkan pada *path coefficient* sebesar -0,166 poin. Pengaruh ini berarti bahwa semakin tinggi tingkat pendapatan rata-rata per bulan, usia dan tingkat pendidikan, maka pertimbangan akan kebutuhan informasi transportasi dan pertimbangan untuk mengeluarkan biaya parkir ataupun biaya operasional untuk transportasi pribadi semakin rendah. Latar belakang pendidikan telah diidentifikasi sebagai faktor yang mempengaruhi kesadaran dan penggunaan berbagai sumber informasi transportasi [43].

Tabel 6. Pengujian hipotesis dari pengaruh langsung antar variabel.

Hipotesis	Path Coefficient	P Value	F Square
H1	-0,070	0,144	0,005
H2	-0,009	0,459	0,000
H3	-0,166	0,023	0,028
H4	0,187	0,031	0,036
H5	0,390	0,000	0,159
H6	0,077	0,130	0,006
H7	-0,217	0,003	0,050

Individu dengan tingkat pendidikan dan pendapatan yang lebih tinggi cenderung memiliki sumber daya dan keterampilan yang lebih baik untuk mengakses informasi, sehingga berpotensi mengurangi kebutuhan mereka akan informasi tambahan [49]. Semakin tinggi pendapatan bulanan seseorang, maka ia tidak akan terlalu peduli untuk membayar sejumlah biaya tertentu dibandingkan orang dengan pendapatan bulanan rendah [50]. Oleh karena itu, Pemerintah harus meningkatkan pelayanan transportasi umum yang menawarkan kenyamanan yang tinggi dan berintegrasi dengan teknologi yang mutakhir.

Selanjutnya, terdapat pengaruh langsung variabel Sosio-Demografi terhadap variabel Karakteristik Perjalanan. Dari Tabel 6 diketahui bahwa terdapat pengaruh positif yang ditunjukkan dengan nilai *path coefficient* sebesar 0,187 poin. Semakin tinggi penghasilan rata-rata per bulan seseorang, usia dan pendidikan, maka semakin sering melakukan perjalanan dengan tujuan tertentu, dan semakin tinggi kebutuhan akan fleksibilitas, keamanan dan keamanan [51][52]. Namun, indikator usia memiliki hasil yang berbeda dengan penelitian [53] yang menyatakan bahwa usia berkorelasi negatif dengan kegiatan perjalanan yang dilakukan seseorang.

Rata-rata penghasilan bulanan memainkan peran penting dalam membentuk preferensi dan pola penggunaan transportasi seseorang [3][24]. Begitu pula dengan tingkat penghasilan yang dapat memengaruhi aksesibilitas terhadap berbagai jenis transportasi, kendaraan pribadi, dan juga memengaruhi keputusan untuk menggunakan opsi transportasi yang berbeda. Selanjutnya, usia memiliki peran yang signifikan dalam mempengaruhi preferensi dan penggunaan transportasi [3][54]. Perbedaan generasi membawa dampak unik terhadap keputusan mobilisasi masyarakat. Adapun pendidikan terakhir yang ditamatkan memiliki dampak yang signifikan pada pemilihan dan penggunaan transportasi seseorang [3]. Tingkat pendidikan dapat memengaruhi persepsi, preferensi, dan kesiapan untuk mengadopsi teknologi dalam memilih mode transportasi.

Adapun nilai *F square* adalah pengaruh variabel langsung pada level struktural dengan kriteria sebagai berikut: *f square* 0,02 berarti rendah; 0,15 moderat dan 0,35 tinggi [55]. Dari nilai *F square*, penelitian ini juga menemukan bahwa terdapat pengaruh langsung secara moderat antara variabel Sosio-Demografi terhadap variabel Penggunaan Kendaraan Pribadi. Dilihat dari *path coefficient-nya*, pengaruh langsung tersebut bersifat positif yang ditunjukkan dengan angka 0,390 poin, yang berarti bahwa semakin tinggi tingkat penghasilan, usia dan pendidikan, maka kepemilikan kendaraan juga semakin tinggi [56][57][58][59].

Atribut perjalanan dan karakteristik perjalanan tidak memiliki pengaruh langsung yang signifikan terhadap penggunaan transportasi pribadi. Di sisi lain, faktor sosio-kultural tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap penggunaan transportasi kendaraan pribadi, namun memiliki pengaruh negatif dan signifikan terhadap sosio-demografi. Hal ini berarti bahwa semakin tinggi faktor-faktor sosio-kultural tersebut (pandangan orang lain, gengsi, citra diri), maka semakin rendah pendapatan, usia, dan tingkat pendidikan yang dicapai oleh individu. Dengan kata lain, persepsi masyarakat, gengsi, preferensi merek, dan lingkungan sekitar dapat mempengaruhi secara negatif aspek-aspek tersebut dalam kehidupan seseorang. Variabel sosio-kultural bersinggungan dengan variabel demografi untuk mempengaruhi persepsi individu dalam menentukan keputusannya [60].

Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa terdapat pengaruh tidak langsung antar variabel. Pengujian pengaruh tidak langsung dilakukan untuk mengetahui pengaruh tidak langsung antar variabel. Berdasarkan Tabel 7, diketahui terdapat dari pengaruh negatif dari variabel Sosio-Kultural (SK) terhadap Penggunaan Kendaraan Pribadi (PT) melalui Sosio-Demografi (Sodem) dengan *P-value* kurang dari 0,05. Dengan kata lain, norma sosial, status sosial, gengsi, dan pandangan masyarakat secara tidak langsung memiliki pengaruh negatif yang signifikan terhadap penggunaan kendaraan. Perlu adanya peningkatan kesadaran tentang nilai keberlanjutan dan dampak lingkungan dari penggunaan kendaraan pribadi. Kebijakan yang dapat diambil termasuk meningkatkan investasi dalam transportasi umum, membangun infrastruktur untuk pejalan kaki dan pesepeda, serta meluncurkan kampanye kesadaran yang menekankan manfaat penggunaan alternatif transportasi yang berkelanjutan [61].

Tabel 7. Pengaruh tidak langsung antar variabel.

Efek Tidak Langsung	Original Samples	P Value
SK → Sosdem → AP	0,036	0,094
SK → Sosdem → KP	-0,041	0,075
Sosdem → AP → PT	0,012	0,205
SK → Sosdem → AP → PT	-0,003	0,258
Sosdem → KP → PT	-0,002	0,464
SK → Sosdem → KP → PT	0,000	0,466
SK → Sosdem → PT	-0,085	0,005

3.5. Evaluasi Keباikan dan Kecocokan Model

Pada tahap ini, beberapa ukuran untuk menyatakan model dapat diterima antara lain berupa nilai *R*-square, *Q* square, *SRMR*, *PLS predict* dan *goodness of fit index (Gof Index)*[62]. Ukuran Statistik *R* *Ssquare* menggambarkan besarnya variasi variabel endogen yang mampu dijelaskan oleh variabel eksogen/endogen lainnya dalam model. Chin (1998) dalam [39] menilai interpretasi *R Square* secara kualitatif adalah 0,19 (pengaruh rendah); 0,33 pengaruh moderat, 0,66 pengaruh tinggi. Tabel *R Square* digunakan untuk melihat pengaruh variabel Atribut Perjalanan, Karakteristik Perjalanan, Sosio-Kultural dan Sosio-Demografi terhadap Penggunaan Kendaraan Pribadi.

Tabel 8 menunjukkan bahwa nilai *R-Square* variabel Penggunaan Kendaraan Pribadi sebesar 0,154. Hal ini menunjukkan bahwa besar pengaruh variabel Atribut Perjalanan, Karakteristik Perjalanan, Sosiokultural dan Sosiodemografi terhadap Penggunaan Kendaraan Pribadi sebesar 15,4%, sedangkan sisanya senilai 84,6% dipengaruhi oleh variabel lain di luar model penelitian. Mengingat pengaruh variabel yang terlibat relatif kecil, perlu kebijakan yang lebih komprehensif untuk mengatasi faktor lain yang belum diidentifikasi dalam model ini. Faktor-faktor tersebut bisa melibatkan aspek lain seperti kebijakan fiskal (harga bahan bakar, pajak kendaraan), kondisi infrastruktur jalan, regulasi parkir serta aspek sosial dan kebiasaan budaya terkait penggunaan kendaraan pribadi.

Selanjutnya, nilai *Q Square* menggambarkan ukuran akurasi prediksi, yaitu seberapa baik setiap perubahan variabel eksogen/endogen mampu memprediksi variabel endogen. Ukuran ini merupakan bentuk validasi dalam PLS untuk menyatakan kesesuaian prediksi model (*predictive relevance*). Nilai *Q Square* di atas 0 mempunyai arti bahwa suatu model mempunyai *predictive relevance*. Jika *Q Square* bernilai 0, maka model tersebut memiliki pengaruh yang rendah [38]. Pada *Q Square* yang bernilai 0,25 maka model memiliki pengaruh moderat dan pada *Q Square* bernilai 0,5 maka model memiliki pengaruh tinggi. Dari Tabel 8 juga diketahui nilai *Q Square* sebesar 0,031 atau 3,1%. Hal ini menunjukkan besarnya keragaman dari data penelitian yang dapat dijelaskan oleh model penelitian sebesar 3,1%. Sedangkan sisanya 86,2% dijelaskan oleh faktor lain yang berada di luar model penelitian ini. Dari definisi yang ada diketahui pula bahwa model penelitian ini memiliki akurasi prediksi yang rendah.

Selanjutnya, dilakukan pengujian *Standardized Root Mean Square Residual (SRMR)*. *SRMR* adalah ukuran yang menilai kecocokan model, yaitu perbedaan antara matriks korelasi data dan matriks korelasi yang diperkirakan oleh model. Nilai *SRMR* di bawah 0,08 menunjukkan model yang sesuai [38]. Dari penelitian yang telah dilakukan, hasil estimasi model sebesar 0,070, menunjukkan bahwa model tersebut memiliki kecocokan yang dapat diterima dalam penelitian. Dengan demikian, hasil pengujian ini menunjukkan bahwa model yang digunakan dalam penelitian ini valid dan dapat diandalkan untuk mengukur hubungan antar variabel yang diteliti.

Tabel 8. *R square* dan *Q square*.

Ukuran Statistik	Penggunaan Kendaraan Pribadi
<i>R Square</i>	0,154
<i>R Square Adjusted</i>	0,142
<i>Q Square</i>	0,031
<i>SRMR</i>	0,070

4. Kesimpulan

Variabel Sosio-Demografi merupakan salah satu faktor yang mempengaruhi penggunaan kendaraan pribadi masyarakat Kota Pontianak. Variabel Sosio-Demografi memiliki pengaruh positif dan signifikan terhadap penggunaan kendaraan pribadi. Adapun variabel Karakteristik Perjalanan, Atribut Perjalanan dan Sosio-Kultural tidak mempengaruhi secara langsung variabel penggunaan kendaraan pribadi. Selain itu, terdapat pengaruh tidak langsung variabel Sosio-Kultural terhadap Penggunaan kendaraan pribadi, yaitu melalui variabel Sosio-Demografi.

Perlu dilakukan penyesuaian kebijakan transportasi yang mempertimbangkan faktor sosio-demografi sebagai salah satu variabel yang signifikan dalam pemilihan moda transportasi, baik kendaraan pribadi maupun kendaraan umum. Hal ini mencakup pengembangan program transportasi yang lebih sesuai dengan kebutuhan dan preferensi masyarakat Kota Pontianak, termasuk peningkatan ketersediaan dan aksesibilitas kendaraan umum. Kendaraan umum yang disediakan pun sebaiknya dibuat semenarik mungkin dan mampu memenuhi kebutuhan masyarakat. Untuk meningkatkan pangsa pasar angkutan umum, pemerintah perlu mengembangkan kebijakan yang berfokus pada subsidi tarif bagi kelompok dengan pendapatan rendah, memperbaiki kualitas layanan angkutan umum, dan meningkatkan aksesibilitas infrastruktur transportasi. Selain itu, diperlukan pula kampanye edukasi yang menyoroti manfaat lingkungan dari menggunakan transportasi umum. Perlu pula dilakukan studi lanjutan dengan topik serupa untuk lebih memahami faktor-faktor yang memengaruhi keputusan individu dalam memilih moda transportasi utama.

Ucapan Terima Kasih

Penulis mengucapkan terima kasih Lembaga Pengelola Dana Pendidikan (LPDP) yang telah memberikan dukungan finansial, Badan Pusat Statistik Provinsi Kalimantan Barat, serta Magister Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Tanjungpura yang telah memberikan dukungan, bimbingan dan dorongan hingga terselesaikannya penelitian ini. Selain itu, penulis juga berterima kasih kepada semua pihak yang telah membantu dalam penyusunan dan penulisan artikel ini.

Daftar Pustaka

- [1] D. W. Tazaruwah and D. M. Nihayah, "Factors Affecting the Use of Public Transportation in Semarang City," *Effic. Indones. J. Dev. Econ.*, vol. 2, no. 3, pp. 478–494, 2019, doi: 10.15294/efficient.v2i3.35867.
- [2] A. G. Othman and K. H. Ali, "Transportation and Quality of Life," *Plan. Malaysia*, 2020, doi: 10.21837/pm.v18i13.774.
- [3] E. Helmmie and T. B. Joewono, "Elasticity of Travel Time and Travel Cost of Private Vehicles and Public Transportation in Bandung, Indonesia," *Civ. Eng. Dimens.*, vol. 24, no. 2, pp. 101–108, 2022, doi: 10.9744/ced.24.2.101-108.
- [4] R. Iqbal, M. U. Ullah, G. Habib, and M. K. Ullah, "Evaluating Public and Private Transport of Lahore," *J. World Sci.*, vol. 2, no. 2, pp. 243–254, 2023, doi: 10.58344/jws.v2i2.223.
- [5] M. C. Amin, W. Hamidi, and H. Ekwarso, "Faktor- Faktor Yang Mempengaruhi Pertumbuhan Kendaraan Bermotor Roda Dua Di Kota Pekanbaru," *J. Online Mhs. Fak. Ekon. Univ. Riau*, vol. 4, no. 1, pp. 1106–1120, 2017.
- [6] W. Putra, "Pengaruh Jumlah Penduduk dan Panjang Jalan Terhadap Pertumbuhan Ekonomi Melalui Pertambahan Jumlah Kendaraan," *Pros. Semin. Nas. Semin. Akad. Tah. Ilmu Ekon. dan Stud. Pembang.*, vol. 5, no. 1, pp. 170–179, 2022.
- [7] F. M. Sari, R. N. Hadiati, and W. P. Sihotang, "Analisis korelasi pearson jumlah penduduk dengan jumlah kendaraan bermotor di provinsi Jambi," *Multi Prox. J. Stat. Univ. Jambi*, vol. 2, no. 1, pp. 39–44, 2023.
- [8] R. F. Widyawati, E. Hariani, A. L. Ginting, and E. Nainggolan, "Pengaruh Pertumbuhan Ekonomi, Populasi Penduduk Kota, Keterbukaan Perdagangan Internasional Terhadap Emisi Karbon Dioksida (Co 2) di Negara Asean," *Jambura*, vol. 3, no. 1 July 2021, pp. 37–47, 2021.
- [9] A. Setiawan et al., "The Phenomena of Local Public Transportation Service : A Case Oplet in Pontianak , Indonesia," *CITIZENJurnal Ilm. Multidisiplin Indones.*, vol. 2, no. 5, pp. 916–923, 2022, doi: 10.53866/jimi.v2i5.209.
- [10] P. Ramelia and J. S. Setyono, "Ketergantungan Terhadap Kendaraan Pribadi Di Kota Pontianak Kalimantan," *J. Tek. PWK*, vol. 4, no. 1, pp. 107–118, 2015.
- [11] Rohman, "Analisis Kelayakan Pengembangan Oplet Sebagai Moda Transportasi Umum Di Kota Pontianak," *J. Tek. Sipil*, vol. 16, no. 2, pp. 1–15, 2016.
- [12] D. W. Hariyono, "Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Umum di Surabaya Implementation of Passenger Transport with Public Transport in Surabaya," vol. 02, no. 22, pp. 177–190, 2015.
- [13] A. Ilahi, A. I. Waro, P. Sumarsono, and J. Advisor, "Public Transport Reform in Indonesian Cities," in *Proceedings of the Eastern Asia Society for Transportation Studies*, 2015.
- [14] A. L. Lim, "Analisis Kinerja Angkutan Umum Oplet di Pontianak," *MABIS-Jurnal Ilm. Fak. Ekon. dan Bisnis Univ. Widya Dharma Pontianak*, vol. 10, no. 2, pp. 75–82, 2019.
- [15] Badan Pusat Statistik, "Survei Angkatan Kerja Nasional 2018-2020," 2020.
- [16] A. Jusuf, I. P. Nurprasetyo, and A. Prihutama, "Macro Data Analysis of Traffic Accidents in Indonesia," *J. Eng. Technol. Sci.*, vol. 49, no. 1, pp. 132–143, 2017, doi: 10.5614/j.eng.technol.sci.2017.49.1.8.

- [17] H. Liu, M. Kobernus, and L. Hong, "Public Perception Survey Study on Air Quality Issues in Wuhan, China," *J. Environ. Prot. (Irvine, Calif.)*, vol. 08, no. 10, pp. 1194–1218, 2017, doi: 10.4236/jep.2017.810075.
- [18] S. P. Santosa, A. I. Mahyuddin, and F. G. Sunoto, "Anatomy of Injury Severity and Fatality in Indonesian Traffic Accidents," *J. Eng. Technol. Sci.*, vol. 49, no. 3, pp. 412–422, 2017, doi: 10.5614/j.eng.technol.sci.2017.49.3.9.
- [19] B. Napitupulu, I. Ismiyati, and M. Handajani, "Analysis of Air Pollution Caused by Mass Transportation Design Changes," *Matec Web Conf.*, vol. 195, p. 4021, 2018, doi: 10.1051/mateconf/201819504021.
- [20] Badan Pusat Statistik Kota Pontianak, *Kota Pontianak Dalam Angka 2023*. Pontianak: Badan Pusat Statistik Kota Pontianak, 2023.
- [21] A. Nopianti and M. Maryono, "Penilaian Ketertarikan Masyarakat Terhadap Angkutan Umum (Angkot) di Kawasan Pendidikan Tinggi Tembalang dengan Pendekatan Structural Equation Modeling (SEM)," *Tek. PWK (Perencanaan Wil. Kota)*, vol. 5, no. 3, pp. 238–251, 2016.
- [22] D. P. Astiti, "Faktor Psikologis yang Menentukan Pengambilan Keputusan Konsumen di Bali dalam Membeli Kendaraan Pribadi," *J. Sosio-Humaniora*, vol. 5, no. 1, pp. 117–131, 2014.
- [23] W. Q. Al-Salih and D. Esztergár-Kiss, "Linking mode choice with travel behavior by using logit model based on utility function," *Sustain.*, vol. 13, no. 8, 2021, doi: 10.3390/su13084332.
- [24] B. A. Purwoko, Chotib, and L. Yola, "Willingness To Modal Shift From Private To Public Transportation in Jakarta Metropolitan Area," *Plan. Malaysia*, vol. 20, no. 2, pp. 22–34, 2022, doi: 10.21837/pm.v20i21.1089.
- [25] G. D. Oliveira and L. C. Dias, "Influence of demographics on consumer preferences for alternative fuel vehicles: A review of choice modelling studies and a study in Portugal," *Energies*, vol. 12, no. 2, 2019, doi: 10.3390/en12020318.
- [26] J. de Oña, *Service quality, satisfaction and behavioral intentions towards public transport from the point of view of private vehicle users*, vol. 49, no. 1. Springer US, 2022. doi: 10.1007/s11116-021-10175-7.
- [27] N. Nurdjanah and R. M. Haidar, "Pemilihan Moda Transportasi Mudik 2023 dari Jabodetabek ke Kota Semarang dan Surabaya," *J. Penelit. Transp. Darat*, vol. 25, no. 2, pp. 94–104, 2024, doi: 10.25104/jptd.v25i2.2174.
- [28] Ş. Imre and D. Çelebi, "Measuring Comfort in Public Transport: A case study for İstanbul," *Transp. Res. Procedia*, vol. 25, pp. 2441–2449, 2017, doi: 10.1016/j.trpro.2017.05.261.
- [29] T. L. Ing, O. Z. Tamin, and Najid, "Pemilihan Moda Transportasi (Suatu Tinjauan Literatur)," *Pros. Simp. Forum Stud. Transp. antar Perguru. Tinggi ke-23*, pp. 796–803, 2020.
- [30] I. N. Putri, T. Risfandy, and M. H. Ibrahim, "Quota sampling method in online household surveys," *MethodsX*, vol. 9, no. 101877, p. 2, 2022, doi: https://doi.org/10.1016/j.mex.2022.101877.
- [31] Hardani et al., *Metode Penelitian Kualitatif dan Kuantitatif*. Yogyakarta: CV. Pustaka Ilmu Grup, 2020.
- [32] Z. Abdussamad, *Metode Penelitian Kualitatif*. Makassar: Syakir Media Press, 2021.
- [33] J. de Oña, E. Estévez, and R. de Oña, "How does private vehicle users perceive the public transport service quality in large metropolitan areas? A European comparison," *Transp. Policy*, vol. 112, pp. 173–188, 2021, doi: 10.1016/j.tranpol.2021.08.005.
- [34] L. Affandi and D. Parikesit, "Faktor-faktor psikologis yang menjadi pertimbangan utama penggunaan mobil pribadi dan sepeda motor di Jakarta," *J. Profesi Ins. Univ. Lampung*, vol. 3, no. 1, pp. 6–9, 2022, doi: 10.23960/jpi.v3n1.73.
- [35] I. Bodini, M. Lancini, S. Pasinetti, and D. Vetturi, "Techniques for on-board vibrational passenger comfort monitoring in public transport," *Acta IMEKO*, vol. 3, no. 4, pp. 32–37, 2014, doi: 10.21014/acta_imeko.v3i4.152.
- [36] C. C. Husada and R. Agustina, "Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Pemilihan Menuju Pusat Perbelanjaan Kota Bandung (Studi Kasus: Mall Paris Van Java)," in *Seminar Nasional dan Diseminasi Tugas Akhir*, 2022.
- [37] M. Sánchez, N. López-Mosquera, F. Lera-López, and J. Faulin, "An Extended Planned Behavior Model to Explain the Willingness to Pay to Reduce Noise Pollution in Road Transportation," *J. Clean. Prod.*, vol. 177, pp. 144–154, 2018, doi: https://doi.org/10.1016/j.jclepro.2017.12.210.
- [38] J. F. Hair, J. J. Risher, M. Sarstedt, and C. M. Ringle, "When to use and how to report the results of PLS-SEM," *Eur. Bus. Rev.*, vol. 31, no. 1, pp. 2–24, 2019, doi: 10.1108/EBR-11-2018-0203.
- [39] I. Ghazali, *Partial Least Squares - Konsep, Teknik dan Aplikasi Menggunakan Program SmartPLS 3.2.9 untuk Penelitian Empiris*, 3rd ed. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro, 2021.
- [40] B. Bustami and R. Laksamana, "Transformasi Transportasi Tradisional (Offline) ke Transportasi Online Sebagai Solusi Bagi Pengguna di Kota Pontianak," *J. Ekon. Bisnis dan Kewirausahaan*, vol. 8, no. 3, p. 194, 2019, doi: 10.26418/jebik.v8i3.29404.
- [41] T. M. Rahardyan, M. R. Bakri, and A. Utami, "Generation gap in fraud prevention: Study on generation Z, generation X, millennials, and boomers," *Int. J. Res. Bus. Soc. Sci. (2147-4478)*, vol. 12, no. 3, pp. 361–375, 2023, doi: 10.20525/ijrbs.v12i3.2566.
- [42] V. B. Kusnandar, "Sebanyak 115 Juta Masyarakat Indonesia Menuju Kelas Menengah," *Katadata.co.id*.
- [43] C. Mulley, G. Clifton, C. Balbontin, and L. Ma, "Information for Travelling: Awareness and Usage of the Various Sources of Information Available to Public Transport Users in NSW," *Transp. Res. Part a Policy Pract.*, 2017, doi: 10.1016/j.tra.2017.05.007.
- [44] G. Tianming, V. Erokhin, and A. A. Arskiy, "Dynamic Optimization of Fuel and Logistics Costs as a Tool in Pursuing Economic Sustainability of a Farm," *Sustainability*, 2019, doi: 10.3390/su11195463.
- [45] N. F. Tarudin and M. A. A. Adlan, "Operational Strategy of Heavy Goods Vehicles in Enhancing the 2030 Agenda of SDGs Implementation: Cost-Effectiveness," *Iop Conf. Ser. Earth Environ. Sci.*, 2022, doi: 10.1088/1755-1315/1019/1/012002.
- [46] C. McCahill, N. Garrick, C. Atkinson-Palombo, and A. Polinski, "Effects of Parking Provision on Automobile Use in Cities: Inferring Causality," *Transp. Res. Rec. J. Transp. Res. Board*, 2016, doi: 10.3141/2543-19.
- [47] J. Arliansyah and S. Syahamawati, "Pengaruh Faktor Status Sosial Ekonomi Terhadap Pemilihan Moda Transportasi Untuk Perjalanan Kerja Di Kota Palembang," *Cantilever*, vol. 6, no. 1, 2017, doi: 10.35139/cantilever.v6i1.48.
- [48] A. E. Umriana, M. Insanial, M. Pribadi, M. Pada, and M. Pandemi, "Analisa Pola Perilaku Pengguna Mobil Pribadi di Kota Makassar Pada Masa Pandemi Covid-19 Adinda Erwita Umriana 31217031 ; Muhammad Insanial 31217033 , Analisa Pola Perilaku Pengguna Mobil Pribadi di Kota Makassar Pada Masa Pandemi Covid-19," 2020.
- [49] S. J. Melhem, S. Nabhani-Gebara, and R. Kayyali, "Informational Needs and Predictors of Jordanian Breast and Colorectal Cancer Survivors: A National Cross-Sectional Study," *Support. Care Cancer*, 2022, doi: 10.1007/s00520-022-07110-6.
- [50] Y. Xue, L. Cheng, P. Lin, J. An, and H. Guan, "Parking Space Reservation Behavior of Car Travelers From the Perspective of Bounded Rationality: A Case Study of Nanchang City, China," *J. Adv. Transp.*, 2020, doi: 10.1155/2020/8851372.
- [51] N. Fournier and E. Christofa, "On the Impact of Income, Age, and Travel Distance on the Value of Time," *Transp. Res. Rec. J. Transp. Res. Board*, 2020, doi: 10.1177/0361198120966603.
- [52] R. Ngah, J. Abdullah, M. Khalique, and S. B. Goyipnazarov, "The Influence of Socio-Economics on Travel Behavior of Public Transportation in Malaysia," *Environ. Proc. J.*, 2021, doi: 10.21834/ebpj.v6i17.2833.

- [53] D. Boto-García and J. Baños-Pino, “Deep Habits and Travel Resilience After COVID-19,” *Tour. Econ.*, 2021, doi: 10.1177/13548166211052139.
- [54] C. Chotib, “Analisis Pemilihan Moda Angkutan Umum atau Pribadi Pekerja Mobilitas Non-Permanen di Sepuluh Wilayah Metropolitan Indonesia,” *J. Reg. Rural Dev. Plan.*, vol. 3, no. 2, pp. 142–156, 2019, doi: 10.29244/jp2wd.2019.3.2.142-156.
- [55] J. Hair, G. T. M. Hult, C. Ringle, M. Sarstedt, N. Danks, and S. Ray, *Partial Least Squares Structural Equation Modeling (PLS-SEM) Using R: A workbook*. Switzerland : Springer Cham: Springer Nature, 2021.
- [56] M. Li, G. Song, Y. Cheng, and L. Yu, “Identification of Prior Factors Influencing the Mode Choice of Short Distance Travel,” *Discret. Dyn. Nat. Soc.*, 2015, doi: 10.1155/2015/795176.
- [57] B. Clark, K. Chatterjee, and S. Melia, “Changes in level of household car ownership: the role of life events and spatial context,” *Transportation (Amst)*, vol. 43, no. 4, pp. 565–599, 2016, doi: 10.1007/s11116-015-9589-y.
- [58] Y.-S. Chung and C.-C. Wu, “Cross-State Comparison of Income and Vehicle-Ownership Effects on Household Mobility,” *Transp. Res. Rec. J. Transp. Res. Board*, 2020, doi: 10.1177/0361198120947420.
- [59] P. A. Suthanaya and P. P. Winaya, “Analysis Factors Influencing Motorcycle and Car Ownership in Medium-Sized Region in Developing Countries (A Case Study of Badung Regency, Bali-Indonesia),” *Civ. Eng. Archit.*, 2023, doi: 10.13189/cea.2023.110331.
- [60] M. Amari, B. Salhi, and A. Jarboui, “Evaluating the Effects of Sociodemographic Characteristics and Financial Education on Saving Behavior,” *Int. J. Sociol. Soc. Policy*, 2020, doi: 10.1108/ijssp-03-2020-0048.
- [61] S. Jang, V. Caiati, S. Rasouli, H. Timmermans, and K. Choi, “Does MaaS contribute to sustainable transportation? A mode choice perspective,” *Int. J. Sustain. Transp.*, vol. 15, no. 5, pp. 1–13, 2020, doi: 10.1080/15568318.2020.1783726.
- [62] J. F. Hair, G. T. M. Hult, C. M. Ringle, and M. Sarstedt, *A Primer on Partial Least Squares Structural Equation Modeling (PLS-SEM)*, Second. Thousand Oaks: Sage Publications, 2017.