ANALISIS PEMILIHAN MODA TRANSPORTASI UMUM ANTARA TRANSPORTASI KONVENSIONAL DAN TRANSPORTASI ONLINE DI KOTA SORONG

[1] Rahma Wati Kabes, [2] Djubir R. E. Kembuan, [3] Prylita Rombot
Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik
Universitas Negeri Manado
Email: rahmawatikabes@gmail.com

Abstrak

Perkembangan sistem transportasi berperan penting dalam menunjang mobilitas masyarakat, khususnya di Kota Sorong yang memiliki aktivitas penduduk yang terus meningkat. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui moda transportasi mana yang lebih dominan dipilih oleh masyarakat serta utuk menganalisis faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi pemilihan moda sepeti faktor biaya, waktu tempuh, keamanan, kenyamanan, dan kemudahan akses. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kuantitatif dengan pengumpulan data melalui survei terhadap responden pengguna transportasi umum di Kota Sorong. Hasil penelitian menunjukkan bahwa masyarakat lebih dominan memilih transportasi online sebesar 65% dibandingkan transportasi konvensional sebesar 35%. Terdapat hubungan yang signifikan antara penggunaan kedua moda transportasi tersebut. Faktor utama yang mempengaruhi pemilihan moda adalah kemudahan akses, kenyamanan, kecepatan waktu tempuh, dan keamanan, di mana transportasi online dinilai lebih unggul karena kemudahan pemesanan, waktu tunggu yang lebih cepat, serta tingkat pelayanan yang lebih baik. Dengan demikian, transportasi online menjadi pilihan utama masyarakat dalam memenuhi kebutuhan mobilitas.

Kata kunci: pemilihan moda, transportasi online, transportasi konvensional, mobilitas, Kota Sorong.

Abstract

The development of the transportation system plays an important role in supporting community mobility, especially in Sorong City, which has a continuously increasing population activity. This study aims to determine the most dominant mode of transportation chosen by the community and analyze the factors that influence mode choice, including cost, travel time, safety, comfort, and ease of access. The method used is a quantitative approach with data collection through a survey of respondents who use public transportation in Sorong City. The results show that the community predominantly chooses online transportation by 65% compared to conventional transportation by 35%. There is a significant relationship between the use of the two modes of transportation. The main factors that influence mode choice are ease of access, comfort, speed of travel time, and safety, where online transportation is considered superior due to ease of ordering, shorter waiting times, and better service levels. Thus, online transportation has become the main choice for the community in meeting mobility needs.

Keywords: mode choice, online transportation, conventional transportation, mobility, Sorong City.

PENDAHULUAN

Perkembangan sistem transportasi memiliki peran penting dalam menunjang mobilitas masyarakat serta aktivitas sosial dan ekonomi. Kota Sorong sebagai salah satu kota besar di Papua Barat Daya mengalami pertumbuhan penduduk dan peningkatan aktivitas mobilitas yang cukup tinggi, sehingga membutuhkan layanan transportasi umum yang efektif dan efisien. Selama ini, transportasi konvensional seperti ojek pangkalan, angkutan kota, dan taksi lokal menjadi moda utama, namun masih memiliki beberapa keterbatasan seperti ketidakpastian tarif, waktu tunggu, kenyamanan, serta transparansi layanan.

Di sisi lain, perkembangan teknologi informasi mendorong hadirnya

transportasi berbasis aplikasi seperti Gojek, Grab, dan Maxim yang menawarkan kemudahan pemesanan, kejelasan tarif, estimasi waktu perjalanan, serta fleksibilitas pembayaran. Perbedaan karakteristik antara transportasi konvensional dan online ini memengaruhi preferensi masyarakat dalam menentukan pilihan moda transportasi dipengaruhi oleh berbagai aspek. Pertimbangan utama dalam proses pengambilan keputusan meliputi unsur biaya, durasi perjalanan, tingkat keselamatan, kenyamanan, serta kemudahan dalam mengakses layanan tersebut.

Oleh karena itu, diperlukan kajian untuk memahami perilaku masyarakat dalam memilih moda transportasi guna mendukung peningkatan kualitas layanan transportasi umum di Kota Sorong.

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Transportasi

Transportasi di Kota Sorong memainkan peran utama dikarenakan menjadi akses pertama yang dilalui Papua Barat Daya dengan tingkat mobilitas penduduk yang terus meningkat. Transportasi menjadi fasilitas pembangunan yang strategis dalam mendukung kelancaran aktivitas ekonomi, memperkuat persatuan, serta mempengaruhi berbagai aspek kehidupan masyarakat, sehingga perkembangan sistem transportasi yang baik dapat mendorong peningkatan kondisi perekonomian suatu wilayah.

2.1.1. Pengertian Transportasi

Transportasi adalah suatu aktivitas yang melibatkan perpindahan individu maupun barang dari suatu lokasi menuju lokasi lainnya dengan memanfaatkan beragam moda angkutan yang terus mengalami perkembangan seiring kemajuan teknologi. Kata "transportasi" berakar dari bahasa Latin transportare, di mana "trans" memiliki arti memindahkan atau mengangkut. Berdasarkan pendapat Edward K. Morlok (1978), transportasi dapat diartikan sebagai suatu kegiatan memindahkan orang maupun barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan memanfaatkan alat angkut, baik yang digerakkan secara manual oleh manusia maupun dengan bantuan mesin. Dengan demikian, transportasi dapat dipahami sebagai suatu proses perpindahan yang berfungsi untuk mempermudah mobilitas manusia dalam menunjang berbagai aktivitas kehidupan sehari-hari.

2.1.2. Sistem Transportasi

prasarana, manusia, dan peraturan yang saling berkaitan untuk mendukung perpindahan orang maupun barang secara efektif dan efisien. Dengan demikian, sistem angkutan dapat dipahami sebagai hubungan terorganisir antar berbagai komponen dalam proses pemindahan, pengangkutan, dan pergerakan dari suatu lokasi menuju lokasi lainnya dilakukan secara terstruktur guna mewujudkan sasaran yang telah ditetapkan. Adapun tujuan penyusunan sistem angkutan adalah:

a. Mengantisipasi timbulnya permasalahan yang tidak diharapkan di masa yang akan datang (langkah preventif).
b. Menemukan solusi atas permasalahan yang terjadi (langkah antisipatif).
c. Memenuhi kebutuhan transportasi (transport demand) secara optimal dan seimbang.

2.2 Moda Transportasi Dan Angkutan Umum

2.2.1. Moda Transportasi

Moda transportasi merupakan alat yang dimanfaatkan oleh masyarakat sebagai fasilitas untuk melakukan

perpindahan dari suatu lokasi ke lokasi lainnya, baik dalam rangka mengangkut penumpang maupun mendistribusikan barang. Moda transportasi dapat dibedakan menjadi dua, yaitu:

a. Transportasi Konvensional: seperti angkutan kota (angkot), ojek pangkalan, becak, dan taksi lokal.
b. Transportasi Online: seperti Gojek, Grab, dan Maxim (layanan ojek maupun mobil).

Menurut Mamduh M. (2012), moda transportasi merupakan segala jenis sarana yang digunakan untuk mengangkut orang maupun barang, yang meliputi:

a. Moda Darat: seperti mobil, motor, dan bus.
b. Moda Laut: seperti kapal laut dan ferry.
c. Moda Udara: seperti pesawat terbang.

2.2.2. Moda Angkutan Umum

Moda transportasi umum sangat penting untuk memenuhi kebutuhan mobilitas masyarakat diperkotaan. Peningkatan alat transportasi individu seperti kendaraan roda empat atau mobil, dan roda dua atau motor menjadi salah satu penyebab kemacetan, karena kapasitas jalan tidak mampu menampung pertumbuhan arus lalu lintas yang terus meningkat. Penelitian ini berfokus pada dua jenis moda transportasi, yaitu transportasi konvensional seperti seperti taxi umum dan transportasi berbasis daring yang dipesan melalui aplikasi seperti maxim dan indive yang ada di kota Sorong, yang masing-masing akan dijelaskan lebih lanjut pada bagian berikutnya.

2.2.3. Transportasi Konvensional

Munurut Budiarto (2010), moda transportasi konvensional termasuk dalam katagori transportasi darat seperti angkutan kota(angkot),bus,dan kareta api.Transportasi ini di operasikan oleh penyedia layanan yang sering kali memiliki peraturan dan sistem oprasional yang sudah diatur oleh pemerintah atau pihak yang berwena.

2.2.4. Transportasi Online

Transportasi publik yang didasarkan pada daring merupakan layanan angkutan yang disiapkan oleh individu maupun kelompok dengan memanfaatkan aplikasi digital tertentu. Melalui aplikasi tersebut, pengguna dapat memesan layanan transportasi secara praktis menggunakan perangkat smartphone, sehingga proses pemesanan dapat dilakukan dengan lebih rinci dan mudah (Ariadi et al., 2019). Salah satu jenis angkutan publik yang tergolong cukup diminati saat ini ialah ojek daring, yang bisa dipesan menggunakan perangkat handphone atau telepon genggam menggunakan aplikasi khusus.

2.3 Pemilihan Moda Transportasi

2.3.1. Konsep Pemilihan Moda

Pemakai perjalanan dapat dikelompokkan berdasarkan pilihan moda transportasi menjadi dua kategori, yaitu trip maker dan jenis moda transportasi. Trip maker terbagi menjadi captive user, yaitu pengguna yang diharuskan memanfaatkan transportasi publik karena tidak mempunyai sarana kendaraan milik pribadi, dan choice user, yaitu pengguna yang memiliki kendaraan pribadi sehingga bebas memilih moda transportasi. Sementara itu, berdasarkan jenis moda, transportasi dibedakan menjadi private transportation (kendaraan pribadi) dan public transportation (angkutan umum).

2.3.2. Karakteristik Pemilihan Moda

Karakteristik dalam penentuan pilihan moda angkutan di Kota Sorong dimaksudkan untuk menganalisis

berbagai aspek yang berpengaruh terhadap keputusan masyarakat dalam menentukan penggunaan antara layanan transportasi tradisional maupun berbasis daring. Menurut Tamin (2000), pemilihan jenis transportasi adalah suatu tahapan yang rumit, sebab dipengaruhi oleh beragam aspek yang saling berkaitan, yang sulit diukur secara kuantitatif, seperti kenyamanan, keamanan, serta ketersediaan layanan. Proses ini melibatkan berbagai pihak, yaitu pengguna, pemerintah, dan penyedia jasa transportasi, sehingga pengambilan keputusan menjadi semakin beragam, terutama di negara berkembang dengan pilihan moda yang lebih banyak.

2.3.3. Faktor Yang Mempengaruhi Pemilihan Moda Transportasi

Model pemilihan moda transportasi bertujuan untuk memperkirakan proporsi pengguna pada masing-masing moda berdasarkan atribut yang memengaruhi keputusan perjalanan. Model ini dikembangkan dari kondisi tahun dasar dan dapat digunakan untuk memprediksi pilihan moda di masa mendatang setelah melalui proses kalibrasi (Tamin, 2000). Terdapat beberapa faktor utama yang memengaruhi pemilihan moda, yang dapat dikelompokkan ke dalam beberapa variabel berikut (Miro, 2005):

1. Faktor yang berkaitan dengan sifat perjalanan, meliputi:
   a. Alasan perjalanan, seperti bekerja, sekolah, atau berbelanja.
   b. Waktu atau jadwal perjalanan, seperti pagi, siang, sore, malam, atau akhir pekan.
   c. Jarak tempuh perjalanan, yaitu panjang rute dari asal ke tujuan dengan mempertimbangkan waktu dan moda transportasi yang digunakan.
2. Faktor karakteristik pelaku perjalanan (traveler), meliputi:
   a. Kemampuan membayar biaya perjalanan.
   b. Kepemilikan kendaraan pribadi.
   c. Kondisi dan ketersediaan kendaraan pribadi.
   d. Tingkat kepadatan permukiman.
   e. Karakteristik sosial-ekonomi.

2.3.4. Utilitas Transportasi

Utilitas transportasi adalah tingkat manfaat atau kepuasan yang diperoleh individu dalam memilih suatu moda transportasi, di mana semakin tinggi utilitas maka semakin besar kemungkinan moda tersebut dipilih. Utilitas bersifat subjektif, relatif, dan dapat diukur secara matematis dengan mempertimbangkan atribut seperti biaya, waktu tunggu, kemudahan, kecepatan, dan ketersediaan moda, yang secara bersama-sama memengaruhi keputusan individu dalam menentukan jenis sarana angkutan yang paling efektif dan efisien.

2.4 Hipotesis

Jika penelitian bersifat kuantitatif dan membutuhkan hipotesis:

1. H1: Biaya perjalanan berpengaruh signifikan terhadap pemilihan moda transportasi.
2. H2**:** Waktu perjalanan berpengaruh signifikan terhadap pemilihan moda transportasi.
3. H3**:** Kenyamanan berpengaruh signifikan terhadap pemilihan moda transportasi.
4. H4**:** Keamanan berpengaruh signifikan terhadap pemilihan moda transportasi.

5. H5**:** Aksesibilitasberpengaruh signifikan terhadap pemilihan moda transportasi.

METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Pendekatan Penelitian

Kajian ini menerapkan metode deskriptif kuantitatif, yakni suatu jenis penelitian yang diarahkan untuk mendeskripsikan serta mengkaji fenomena yang berlangsung dengan berlandaskan pada data berbentuk angka yang dikumpulkan melalui penyebaran kuesioner kepada responden. Pendekatan ini dipilih karena dapat menggambarkan preferensi masyarakat Kota Sorong dalam memilih moda transportasi konvensional maupun online.

3.2 Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Kota Sorong, Provinsi Papua Barat Daya, dengan pertimbangan bahwa kota ini telah memiliki kedua jenis moda transportasi umum, yaitu konvensional (angkot, ojek pangkalan, dan taksi lokal)serta online (GojekdanMaxim). Waktu pelaksanaan penelitian berlangsung selama bulan Juli 2025, yang mencakup kegiatan observasi, penyebaran kuesioner, pengumpulan data, dan analisis hasil.

3.3 Populasi dan Sampel Penelitian

Keseluruhan individu yang memanfaatkan layanan angkutan publik di Kota Sorong menjadi kelompok populasi yang ditetapkan dalam studi ini.

Sampel dalam penelitian ini dipilih dengan menerapkan teknik purposive sampling, yakni proses penentuan sampel yang didasarkan pada kriteria-kriteria khusus yang telah ditetapkan, antara lain:

1. Pernah menggunakan transportasi konvensional maupun online.
2. Berdomisili di wilayah Kota Sorong.
3. Berusia 20 ke atas.

Total partisipan yang dilibatkan dalam studi ini berjumlah 100 individu, yang meliputi mahasiswa, pegawai negeri, dan masyarakat umum.

3.4 Jenis dan Sumber Data

1) **Data Primer**
   Data yang diperoleh langsung dari hasil penyebaran kuesioner kepada responden mengenai pemilihan moda transportasi umum di Kota Sorong.
2) **Data Sekunder**
   Data pendukung yang diperoleh dari literatur, jurnal penelitian terdahulu, dokumen instansi terkait, dan publikasi resmi pemerintah mengenai transportasi umum.

3.5 Teknik Pengumpulan Data

Metode dalam menghimpun data dilaksanakan melalui berbagai pendekatan sebagai berikut:

- **Kuesioner**, Instrumen tersebut berupa serangkaian pertanyaan dalam bentuk tertulis yang disampaikan kepada responden guna mengumpulkan informasi mengenai berbagai aspek yang berpengaruh terhadap keputusan dalam memilih jenis moda transportasi.
- **Observasi**, dilakukan dengan mengamati secara langsung kondisi lapangan, seperti keberadaan transportasi konvensional dan online di Kota Sorong.
- **Dokumentasi**, berupa pengumpulan data pendukung seperti foto, literatur, dan data statistik.

3.6 Variabel Penelitian

Penelitian ini memiliki dua variabel utama:

1. **Variabel Independen (X):** Faktor-faktor yang memengaruhi pemilihmoda transportasi, yaitu:
   - Biaya perjalanan (X_1)

- Waktu tempuh (X_2)
- Kenyamanan (X_3)
- Keamanan (X_4)
- Kemudahan akses (X_5)

2. **Variabel Dependen (Y):** Pemilihan moda transportasi (konvensional atau online).

3.7 Definisi Operasional Variabel

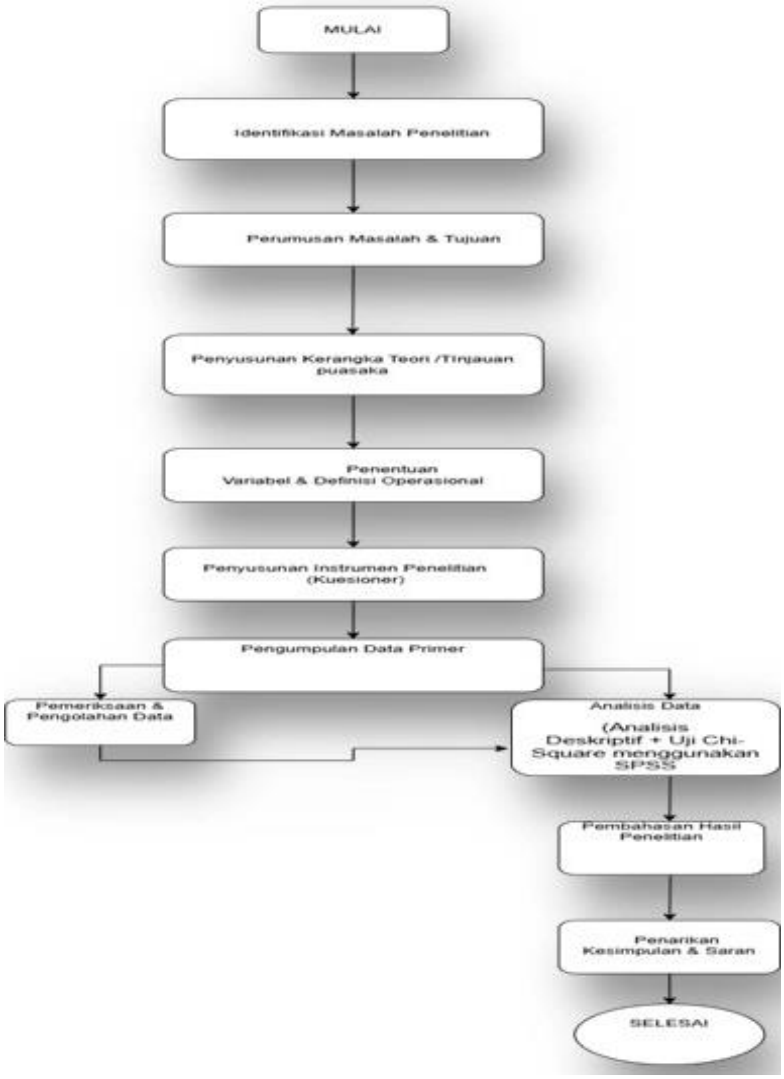
Variabel dalam penelitian ini terdiri dari variabel independen (X) dan variabel dependen (Y). Variabel independen (X) adalah faktor-faktor yang memengaruhi pemilihan moda transportasi, yang meliputi biaya perjalanan (X_1), waktu tempuh (X_2), kenyamanan (X_3), keamanan (X_4), dan kemudahan akses (X_5). Variabel dependen (Y) adalah pemilihan moda transportasi, yaitu pilihan masyarakat antara transportasi konvensional atau transportasi online.

3.8 Teknik Analisis Data

Informasi yang sudah berhasil dihimpun kemudian diolah dengan memakai:

1. Analisis Deskriptif, untuk menggambarkan karakteristik responden dan pola pemilihan moda transportasi.
2. Uji Chi-Square (χ^2), untuk mengetahui hubungan antara variabel-variabel (biaya, waktu tempuh, kenyamanan, keamanan, dan kemudahan) dengan pilihan moda transportasi.
3. Pengolahan data dilakukan menggunakan program SPSS.

3.9 Bagan Alir Penelitian



Gambar 3.2 Bagan Alir Penelitian

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran umum penelitian

Studi ini dilaksanakan di wilayah Kota Sorong dengan maksud untuk mengkaji preferensi masyarakat dalam memilih moda angkutan umum, baik yang bersifat konvensional maupun berbasis online. Proses pengambilan data dilakukan dengan cara mendistribusikan kuesioner kepada sebanyak 100 orang responden pengguna transportasi umum yang dipilih menggunakan metode purposive sampling, yaitu responden yang pernah menggunakan kedua moda transportasi tersebut.

4.2 Uji Validitas

Pengujian validitas ini menggunakan nilai signifikansi jika nilai signifikan < 0,05 maka dikatakan valid namum jika nilai signifikansinya > 0,05 maka disebut tidak valid. Berdasarkan hasil penelitian penggunaan angkutan konvensional dinyatakan valid dengan nilai signifikansi < 0.05. begitupun dengan penggunaan angkutan online memiliki yang sama yaitu nilai signifikannya < 0.05.

4.3 Uji Reabilitas

Suatu kumpulan data dapat dinyatakan memiliki tingkat keandalan apabila nilai Cronbach’s Alpha melebihi 0,6. Dalam penelitian ini, pengujian yang dilakukan dengan menggunakan

SPSS menunjukkan bahwa nilai Cronbach's Alpha yang diperoleh berada di atas 0,6, sehingga data yang digunakan dapat disimpulkan bersifat reliabel.

4.4 Uji chi square

Uji Chi-Square merupakan uji statistik nonparametrik yang digunakan untuk mengetahui ada tidaknya hubungan yang signifikan antara dua variabel kategori, tanpa memerlukan asumsi distribusi normal sehingga tidak digunakan untuk uji normalitas, validitas, maupun reliabilitas. Uji ini digunakan untuk menganalisis data kategorik (nominal atau ordinal). Berdasarkan hasil penelitian, diperoleh:

1. Terdapat hubungan antara penggunaan transportasi konvensional dan transportasi online dengan nilai signifikansi 0,041.
2. Tidak terdapat hubungan antara pemilihan transportasi dengan penggunaan angkutan konvensional karena nilai signifikansi 0,608 (> 0,05).
3. Tidak terdapat hubungan antara pemilihan transportasi dengan penggunaan angkutan online karena nilai signifikansi 0,577 (> 0,05).

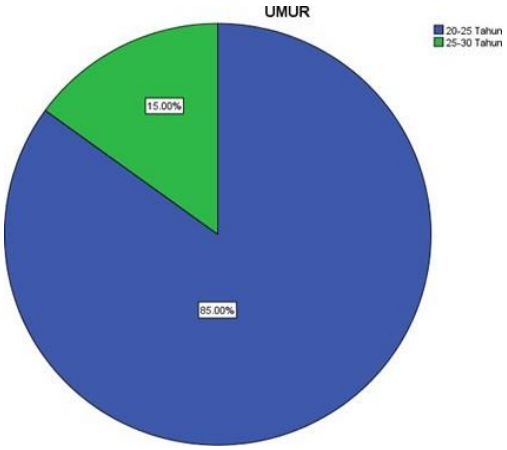
4.5 Analisis Karakteristik Responden

4.5.1. Umur

Tabel 4.1 Umur

Umur	Frekuensi	Persentase (%)
20-25 Tahun	85	85,0%
25-30 Tahun	15	15,0%
Total	100	100 %

Mengacu pada Tabel 4.1, jumlah partisipan yang berada pada kelompok usia 20–25 tahun tercatat sebanyak 85 orang (85%). Sementara itu, responden dengan kisaran umur 25–30 tahun berjumlah 15 orang (15%).



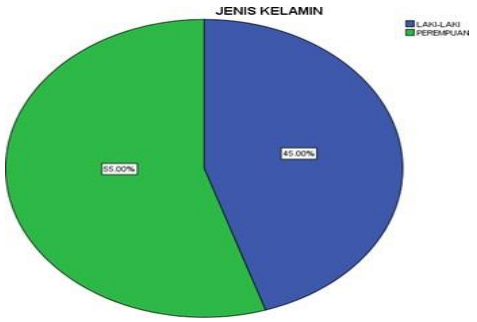
Gambar 4.1 Diagram Umur

4.5.2. Jenis Kelamin

Tabel 4.2 Jenis Kelamin

Jenis Kelamin	Frekuensi	Persentase (%)
Perempuan	45	45,0%
Laki-laki	55	55,0%
Total	100	100 %

Mengacu pada Tabel 4.2, jumlah responden yang berada pada kelompok usia 20–25 tahun tercatat sebanyak 85 orang (85%). Sementara itu, responden dengan kisaran umur 25–30 tahun berjumlah 15 orang (15%).



Gambar 4.2 Diagram Jenis Kelamin

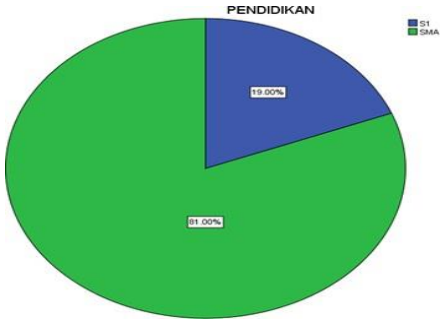
4.5.3. Pendidikan Terakhir

Tabel 4.3 Pendidikan Terakhir

Pendidikan	Frekuensi	Persentase (%)
S1	81	81%
SMA	19	19%
Total	100	100 %

Berdasarkan Tabel 4.3, jumlah responden yang memiliki tingkat pendidikan S1 adalah sebanyak 81 orang (81%), sedangkan responden dengan

tingkat pendidikan SMA berjumlah 19 orang (19%).



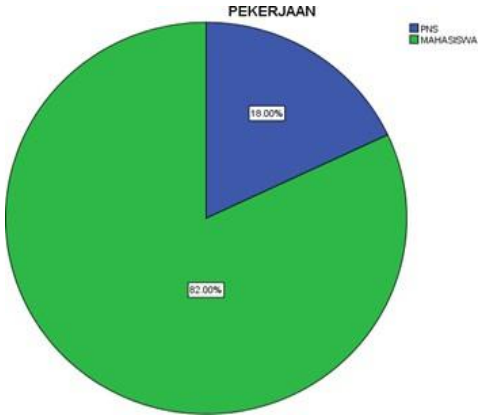
Gambar 4.3 Diagram Pendidikan Terakhir

4.5.4. Pekerjaan

Tabel 4.4 Pekerjaan

Pekerjaan	Frekuensi	Persentase (%)
PNS	18	18%
Mahasiswa	82	82%
Total	100	100 %

Berdasarkan Tabel 4.4, diketahui bahwa responden yang bekerja sebagai PNS (pegawai negeri sipil) berjumlah 18 orang (18%), sementara itu responden dengan status pekerjaan sebagai mahasiswa berjumlah 82 orang (82%).



Gambar 4.4 Diagram Pekerjaan

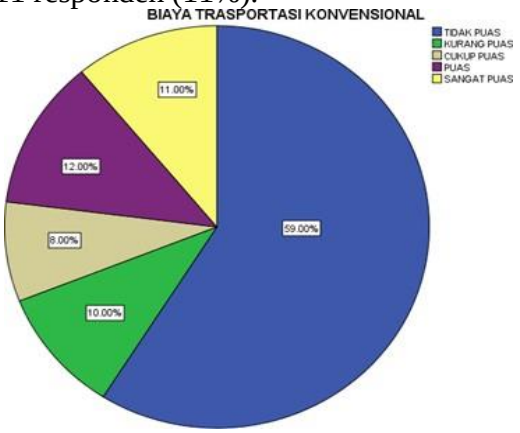
4.6 Distribusi Frekuensi Transportasi Konvensional

4.6.1. Biaya Transportasi Konvensional

Tabel 4.5 Distribusi biaya transportasi konvensional

Biaya Trasportasi Konvensional	Frekuensi	Persentase (%)
Tidak Puas	59	59%
Kurang Puas	10	10%
Cukup Puas	8	8%
Puas	12	12%
Sangat Puas	11	11%
Total	100	100 %

Berdasarkan Tabel 4.5 yaitu tabel distribusi biaya trasportasi konvesional diketahui bahwa responden dengan kategori tidak puas 59 responden (59%), kurang puas 10 responden (10%), cukup puas 8 responden (8%), puas 12 responden (12%), dan sangat puas 11 responden (11%).



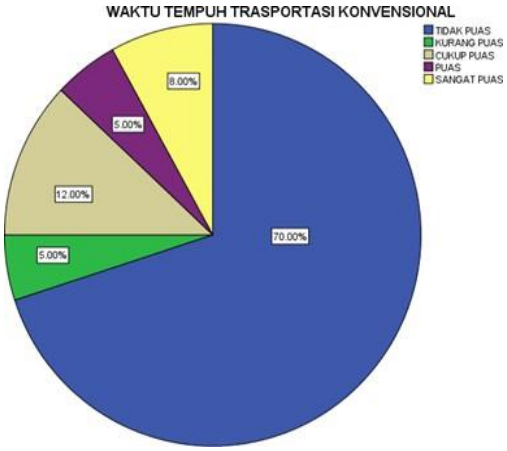
Gambaran 4.5 Diagram biaya transportasi konvensional

4.6.2. Waktu Tempuh Trasportasi Konvensional

Tabel 4.6 Distribusi Waktu Tempuh Trasportasi Konvensional

Waktu tempuh trasportasi konvensional	Frekuensi	Persentase (%)
Tidak Puas	70	70%
Kurang Puas	5	5%
Cukup Puas	12	12%
Puas	5	5%
Sangat Puas	8	8%
Total	100	100 %

Berdasarkan Tabel 4.6 yaitu tabel distribusi waktu tempuh trasportasi konvesional diketahui bahwa responden dengan kategori tidak puas 70 responden (70%), kurang puas 5 responden (5%), cukup puas 12 responden (12%), puas 5 responden (5%), dan sangat puas 8 responden (8%).



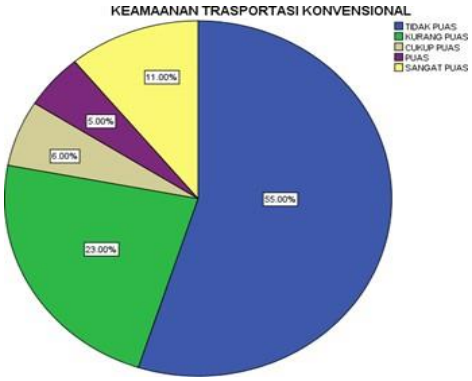
Gambar 4.6 Diagram waktu tempuh transportasi konvesnsional

4.6.3. Keamanan Trasportasi Konvensional

Table 4.7 Distribusi keamanan transportasi konvensional

Keamanan trasportasi konvensional	Frekuensi	Persentase(%)
Tidak Puas	55	55%
Kurang Puas	23	23%
Cukup Puas	6	6%
Puas	5	5%
Sangat Puas	11	11%
Total	**100**	**100 %**

Keamanan transportasi konvensional diketahui bahwa responden dengan kategori tidak puas 55 responden (55%), kurang puas 23 responden (23%), cukup puas 6 responden (6%), puas 5 responden (5%), dan sangat puas 11 responden (11%).



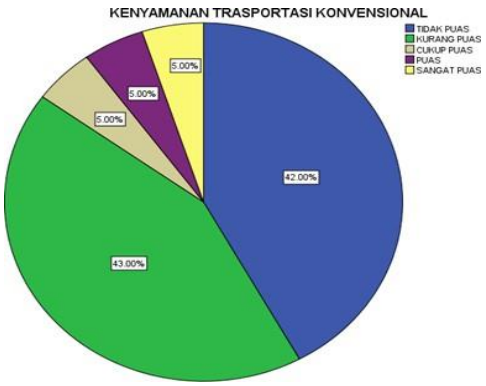
Gambar 4.7 Diagram keamanan transportasi konvensional

4.6.4. Kenyamanan Trasportasi Konvensional

Tabel 4.8 Distribusi kenyamanan trasportasi konvensional

Kenyamanan trasportasi konvensional	Frekuensi	Persentase (%)
Tidak Puas	42	42%
Kurang Puas	43	43%
Cukup Puas	5	5%
Puas	5	5%
Sangat Puas	5	5%
Total	**100**	**100 %**

Berdasarkan Tabel 4.8 yaitu tabel distibusi kenyamanan transportasi konvensional diketahui bahwa responden dengan kategori tidak puas 42 responden (42%), kurang puas 43 responden (43%), cukup puas 5 responden (5%), puas 5 responden (5%), dan sangat puas 5 responden (5%).



Gambar 4.8 Diagram kenyamanan transportasi konvensional

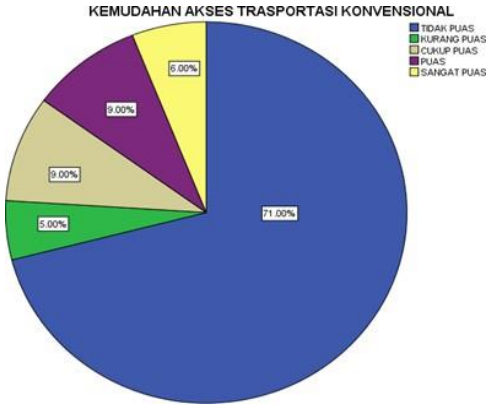
4.6.5. Kemudahan Akses Trasportasi Konvensional

Tabel 4.9 Kemudahan Akses Trasportasi Konvensional

Kemudahan Akses trasportasi konvensional	Frekuensi	Persentase(%)
Tidak Puas	71	71%
Kurang Puas	5	5%
Cukup Puas	9	9%
Puas	9	9%
Sangat Puas	6	6%
Total	**100**	**100 %**

Berdasarka Tabel 4.9 yaitu tabel distibusi kemudahan transportasi konvensional diketahui bahwa responden dengan kategori tidak puas 71 responden (71%), kurang puas 5 responden (5%), cukup puas 9 responden (9%), puas 9

responden (9%), dan sangat puas 6 responden (6%).



Gambar 4.9 Diagram kemudahan akses transportasi konvensional

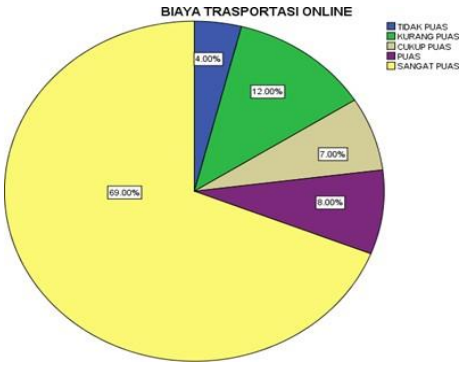
4.7 Distribusi Frekuensi Transportasi Online

4.7.1. Biaya Transportasi Online

Tabel 4.10 Biaya Transportasi Online

Biaya trasportasi online	Frekuensi	Persentase (%)
Tidak Puas	4	4%
Kurang Puas	12	12%
Cukup Puas	7	7%
Puas	8	8%
Sangat Puas	69	69%
Total	**100**	**100 %**

Berdasarkan Tabel 4.10 yaitu tabel distibusi biaya trasportasi online diketahui bahwa responden dengan kategori tidak puas 4 responden (4%), kurang puas 12 responden (12%), cukup puas 7 responden (7%), puas 8 responden (8%), dan sangat puas 69 responden (69%).



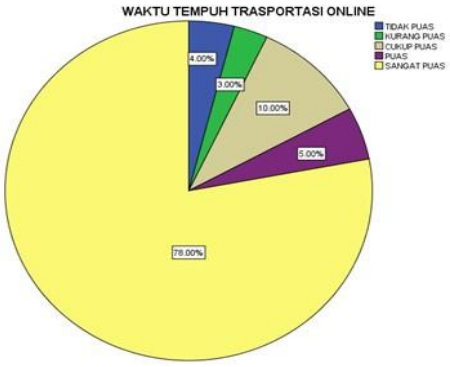
Gambar 4.10 Diagram biaya transportasi online

4.7.2. Waktu Tempuh Trasportasi Online

Tabel 4.11 Waktu Tempuh Trasportasi Online

Waktu Tempuh trasportasi online	Frekuensi	Persentase (%)
Tidak Puas	4	4%
Kurang Puas	3	3%
Cukup Puas	10	10%
Puas	5	5%
Sangat Puas	78	78%
Total	**100**	**100 %**

Berdasarkan Tabel 4.11 yaitu tabel distibusi waktu tempuh trasportasi online diketahui bahwa responden dengan kategori tidak puas 4 responden (4%), kurang puas 3 responden (3%), cukup puas 10 responden (10%), puas 5 responden (5%), dan sangat puas 78 responden (78%).



Gambar 4.11 Diagram waktu tempuh transportasi online

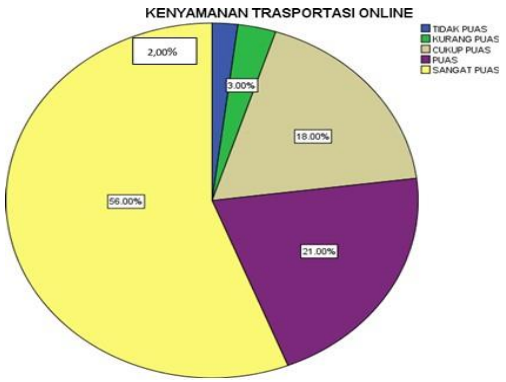
4.7.3. Kenyamanan Trasportasi Online

Tabel 4.12 Kenyamanan Trasportasi Online

kenyamanan trasportasi online	Frekuensi	Persentase (%)
Tidak Puas	2	2%
Kurang Puas	3	3%
Cukup Puas	18	18%
Puas	21	21%
Sangat Puas	56	56%
Total	**100**	**100 %**

Berdasarkan Tabel 4.12 yaitu tabel distibusi kenyamanan trasportasi online diketahui bahwa responden dengan kategori tidak puas 2 responden

(2%), kurang puas 3 responden (3%), cukup puas 18 responden (18%), puas 21 responden (21%), dan sangat puas 56 responden (56%).



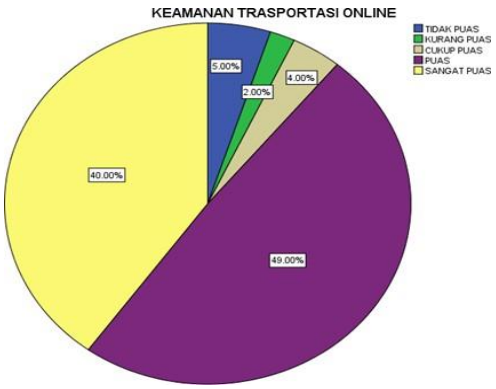
Gambar 4.12 Diagram Kenyamanan trasportasi online

4.7.4. Keamanan Trasportasi Online

Tabel 4.13 Keamanan Trasportasi Online

keamanan trasportasi online	Frekuensi	Persentase (%)
Tidak Puas	5	5%
Kurang Puas	2	2%
Cukup Puas	4	4%
Puas	49	49%
Sangat Puas	40	40%
Total	**100**	**100 %**

Berdasarkan Tabel 4.13 yaitu tabel distibusi keamanan trasportasi online diketahui bahwa responden dengan kategori tidak puas 5 responden (5%), kurang puas 2 responden (2%), cukup puas 4 responden (4%), puas 49 responden (49%), dan sangat puas 40 responden (40%).



Gambar 4.13 Diagram Keamanan transportasi online

4.7.5. Kemudahan Akses Trasportasi Online

Tabel 4.14 Kemudahan Akses Trasportasi Online

Kemudahan akses trasportasi online	Frekuensi	Persentase (%)
Tidak Puas	5	5%
Kurang Puas	2	2%
Cukup Puas	4	4%
Puas	49	49%
Sangat Puas	40	40%
Total	**100**	**100 %**

Berdasarkan Tabel 4.14 yaitu tabel distibusi kemudahan akses trasportasi online diketahui bahwa responden dengan kategori tidak puas 5 responden (5%), kurang puas 2 responden (2%), cukup puas 4 responden (4%), puas 49 responden (49%), dan sangat puas 40 responden (40%).

4.8 Pemilihan Moda Trasportasi Umum

Tabel 4.15 Trasportasi Umum di Kota Sorong

	Trasportasi Konvensional	Trasportasi Online
Tidak Puas	**28**	**4**
Kurang Puas	**40**	**10**
Cukup Puas	**17**	**27**
Puas	**10**	**21**
Sangat Puas	**5**	**38**
Jumlah	**100%**	**100%**

Berdasarkan tabel 4.15 tetang pemilihan moda trasportasi umum konvensional dan online dijelaskan bahwa responden yang tidak puas pada transportasi konvensional berjumlah 28 (28%) responden sedangkan pada trasportasi online berjumlah 4 responden (4%), yang kurang puas pada trasportasi konvensional berjumlah 40 responden (40%) sedangkan pada trasportasi online berjumlah 10 responden, yang cukup puas pada trasportasi konvensional berjumlah 17 responden (17%) dan pada trasportasi online 21 responden (21%), yang puas pada trasportasi konvensional berjumlah 10 responden (10%) dan pada trasportasi online berjumlah 21 responden (21%), dan yang sangat puas pada trasportasi konvensional berjumlah 5 responden (5%) dan pada transportasi

online berjumlah 38 responden (38%), jadi pemilihan trasportasi umum yang ada di kota sorong lebih memilih trasportasi online karena kebanyakan dari mereka merasa puas baik itu dari segi biaya, waktu tempuh, keamanan, kenyamanan, dan bahkan kemudahan akses.

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 KESIMPULAN

Berangkat dari temuan studi mengenai kajian pemilihan jenis angkutan umum antara layanan transportasi tradisional dan layanan berbasis online di Kota Sorong, maka dapat dirumuskan sejumlah kesimpulan sebagai berikut:

1. Masyarakat Kota Sorong lebih banyak memilih transportasi online dibandingkan transportasi konvensional.Dari 100 responden, 65% memilih transportasi online, sedangkan 35% memilih transportasi konvensional. Hal ini menunjukkan adanya pergeseran preferensi masyarakat ke moda transportasi berbasis aplikasi.
2. Hasil penelitian ini menunjukkan terdapat hubungan yang signifikan antara penggunaaan moda transportasi konvensional dengan penggunaan moda trasportasi online.
3. Faktor utama yang memengaruhi pemilihan moda adalah kemudahan akses, kenyamanan,kecepatan/waktu tempuh,dan keamanan.Transportasi online dinilai lebih unggul karena:

    - lebih mudah dipesan melalui aplikasi,
    - waktu tunggu lebih cepat,
    - pelayanan lebih nyaman,
    - keamanan lebih terjamin karena adanya identitas pengemudi dan GPS.Transportasi konvensional masih digunakan masyarakat, tetapi tingkat kepuasan responden pada kategori *biaya, waktu, keamanan,* kenyamanan, dan akses sebagian besar berada pada kategori kurang puas dan tidak puas.Hal ini menyebabkan transportasi online menjadi pilihan yang lebih dominan.

5.2 SARAN

Berdasarkan hasil penelitian, beberapa saran yang dapat diberikan adalah sebagai berikut:

1. Saran bagi Pemerintah Kota Sorong
    - Perlu meningkatkan pengawasan dan pembinaan terhadap transportasi konvensional, terutama dalam aspek keamanan, tarif, dan kualitas pelayanan.
    - Membuat regulasi yang seimbang antara transportasi konvensional dan online agar tidak terjadi konflik antar pengemudi.
    - Mendorong peningkatan kualitas sarana prasarana transportasi umum, seperti halte, trayek, dan kenyamanan penumpang.
2. Saran bagi Penyedia Transportasi Konvensional
    - Meningkatkan pelayanan dengan memperbaiki kondisi kendaraan, kenyamanan, dan keamanan bagi penumpang.
    - Menyesuaikan tarif yang lebih kompetitif agar dapat bersaing dengan transportasi online.
    - Memanfaatkan teknologi, misalnya membuat sistem pemesanan sederhana atau bekerja sama dengan platform tertentu.
3. Saran bagi Penyedia Transportasi Online
    - Tetap menjaga kualitas layanan, khususnya dari segi keramahan pengemudi, keamanan perjalanan, dan ketepatan waktu.
    - Menambah armada untuk

mengurangi waktu tunggu pengguna.

- Melakukan pembaruan pada aplikasi agar semakin mudah digunakan oleh masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

Adisasmita, R. (2011). *Pengantar Transportasi dan Logistik*. Graha Ilmu.

Ariani, N., & Putra, D. (2020). Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan transportasi online. *Jurnal Transportasi*, 12(2), 78–86.

Fajri, R. (2021). Preferensi masyarakat terhadap penggunaan transportasi konvensional dan online. *Jurnal Manajemen Transportasi*, 9(1), 44–56.

Gojek Indonesia. (2023). *Layanan dan kebijakan transportasi*. Diakses dari p

Hutabarat, D. (2019). *Analisis Pemilihan Moda Transportasi Online dan Konvensional di Kota Medan*. Skripsi. Universitas Negeri Medan.

Kementerian Perhubungan RI. (2019). *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 118 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Sewa Khusus*.

Morlok, E. K. (1995). *Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi*. Erlangga. Nasution, M. N. (2010). *Manajemen Transportasi*. Ghalia Indonesia.

Nuh, M. A., St Maryam, H., & 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

Sanjaya, A., & Irawan, B. (2020). Perbandingan tingkat pelayanan transportasi online dan konvensional. *Jurnal Teknik Sipil dan Transportasi*, 8(2), 55–63.

Tamin, O. Z. (2000). *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. ITB Pr

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan