



## Pengaruh Tingkat Sosial Ekonomi dan Gender Terhadap Pemilihan Transportasi untuk Perjalanan Kerja di Kota Manado

**Tanor Lauri Sharen Debra<sup>1</sup>, Joice Elfrida Waani<sup>2</sup>, Semuel Yacob Becky Rompis<sup>3</sup>**

Program Studi Magister Teknik Sipil, Universitas Sam Ratulangi, Manado <sup>1,2,3</sup>

E-mail: [lauritanor29@gmail.com](mailto:lauritanor29@gmail.com)

### **Abstrak**

*Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh tingkat sosial ekonomi dan gender terhadap pemilihan moda transportasi untuk perjalanan kerja di Kota Manado. Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan menyebarkan kuisioner kepada 400 responden, dan teknik analisis menggunakan Structural Equation Modeling (SEM) dengan menggunakan software SmartPLS 3. Data yang diperoleh dari kuisioner kemudian diinput kedalam SmartPLS 3, yang kemudian akan diolah datanya sehingga menghasilkan hasil analisis model pengukuran (outer model) dan analisis model structural (inner model). Model pengukuran bertujuan untuk untuk mengetahui hubungan antara indicator dan variabel, atau mengukur besar pengaruh indicator dalam menggambarkan variabel, dan model structural bertujuan untuk menggambarkan kekuatan dari estimasi antar konstruk, dan model pengukuran bertujuan untuk menggambarkan indicator dapat merepresentasikan variabel laten yang diukur. Hasil penelitian menunjukkan tingkat social ekonomi berpengaruh dengan pemilihan moda dengan nilai P Value 0.000, dan gender berpengaruh langsung terhadap pemilihan moda dengan nilai P Value 0.000. Tingkat social ekonomi berpengaruh signifikan tidak langsung terhadap pemilihan moda dengan faktor intervening keamanan dan kenyamanan. Sedangkan gender berpengaruh signifikan tidak langsung terhadap pemilihan moda melalui variabel intervening waktu, keamanan, dan kenyamanan.*

**Kata Kunci:** Pemilihan Moda Transportasi, Skala likert, Structural Equation Modeling (SEM), PLS

### **Abstract**

*This research aims to analyze the influence of socioeconomic status and gender on mode choice for commuting in the city of Manado. The study employs a quantitative approach by distributing questionnaires to 400 respondents and utilizes Structural Equation Modeling (SEM) as the analytical technique with the SmartPLS 3 software. The data obtained from the questionnaires are then inputted into SmartPLS 3, which processes the data to generate the results of the measurement model analysis (outer model) and the structural model analysis (inner model). The measurement model aims to examine the relationships between indicators and variables or measure the strength of indicators in describing the latent variables, while the structural model aims to depict the estimated relationships between constructs. The measurement model also aims to illustrate how indicators can represent the measured latent variables. The research findings indicate that socioeconomic status significantly influences mode choice with a P-value of 0.000, and gender directly influences mode choice with a P-value of 0.000. Socioeconomic status has a significant indirect impact on mode choice through intervening factors of security and comfort.*



*On the other hand, gender has a significant indirect influence on mode choice through intervening variables such as time, security, and comfort.*

**Keywords:** *Choice of Transportation Mode, Likert scale, Structural Equation Modeling (SEM), PLS.*

## 1. PENDAHULUAN

Masyarakat di negara berkembang cenderung menggunakan angkutan pribadi dibandingkan dengan angkutan umum (Panara & Karli, 2016). Kecenderungan tersebut akan semakin tinggi jika pelayanan kendaraan umum yang tersedia kurang memenuhi standar pelayanan untuk perjalanan kerja, yaitu pelayanan yang mampu meminimumkan waktu. Pada kenyatannya kendaraan umum memiliki tingkat pelayanan yang lebih rendah jika dibandingkan dengan kendaraan pribadi, sehingga seseorang yang mampu dipandang dari segi sosial ekonomi mempunyai kecenderungan menggunakan kendaraan pribadi untuk melakukan perjalanan yang akan dituju terutama perjalanan yang membutuhkan ketepatan waktu, seperti misalnya perjalanan untuk bekerja. Selain itu maraknya tindak kekerasan dalam angkutan umum yang menimpak wanita, menjadi perhatian khusus bagi stakeholder terkait.

Penelitian terkait hubungan gender terhadap Pemilihan moda transportasi seperti penelitian yang dilakukan oleh Tangkudung (Tangkudung dkk., 2019), berjudul “Pengaruh Gender terhadap Pemilihan Moda Transportasi di Kota Manado”. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik pelaku perjalanan, variabel yang mempengaruhi pelaku perjalanan. Diperoleh bahwa wanita cenderung memilih moda transportasi angkutan pribadi dari pada angkutan kota dikarenakan faktor keamanan.

Pengaruh gender dalam bertansportasi dapat dilihat juga dalam jurnal “*Women-Only Transportation: How “Pink” Public Transportation Changes Public Perception of Women’s Mobility*”. Penelitian ini dilakukan di Mexico dengan responden wanita sebanyak 125 orang , dan didapat hasil sebesar 66% perempuan Mexico memilih menggunakan Transportasi khusus perempuan dibandingkan dengan transportasi umum, dikarenakan adanya kekerasan maupun pelecehan yang mungkin terjadi. Penelitian ini menggunakan analisa tabulasi silang dalam pengolahan data (Dunckel & Graglia, 2013).

Studi serupa telah dilakukan di beberapa kota di Asia Tenggara seperti Jakarta, Kuala Lumpur dan Hanoi. Hasilnya menunjukkan bahwa perempuan lebih memilih menggunakan taksi daripada angkutan umum seperti bus atau kereta api (Ng & Acker, 2018).

Penelitian terdahulu oleh Syahamahwati dan Arliansyah (Arliansyah & Syahamahwati, 2017) dilakukan dengan maksud untuk mengetahui bagaimana karakteristik penggunaan moda, pengaruh faktor social ekonomi dan faktor lainnya terhadap pemilihan moda, dan bagaimana model pemilihan moda transportasi antara kendaraan pribadi, kendaraan umum, dan kendaraan online. Dari penelitian yang dilakukan diperoleh beberapa faktor penentu dalam pemilihan moda transportasi untuk perjalanan seperti seperti gender, status tempat tinggal, usia, pendapatan, dan waktu tempuh.

Menurut (Lestarini, 2007) tingkat sosial ekonomi yang tinggi dari seseorang berkorelasi negative dengan angkutan umum perkotaan. Penelitian di Milwaukee, Wisconsin menunjukkan korelasi negatif antara status sosial ekonomi tinggi dengan penggunaan Angkutan Umum Perkotaan. Penelitian ini dilakukan namun gejalanya sama dengan yang berlaku di Indonesia sekarang, yaitu para pemilik kendaraan cenderung menggunakan kendaraan pribadi daripada

kendaraan umum. Seseorang yang mampu dipandang dari segi sosial ekonomi mempunyai kecenderungan menggunakan kendaraan pribadi untuk melakukan perjalanan yang akan dituju terutama perjalanan yang membutuhkan ketepatan waktu, seperti misalnya perjalanan dengan tujuan bekerja (Warpani, 1990).

Status sosial ekonomi secara tidak langsung dapat mempengaruhi persepsi seseorang terhadap pilihan sarana transportasi. Tingkat sosial ekonomi erat kaitannya dengan faktor kenyamanan, keselamatan dan keamanan dalam memilih moda transportasi, karena ketiga faktor tersebut merupakan indikator utama untuk menentukan kendaraan yang akan digunakan masyarakat yang didasari tingkat sosial ekonomi (Margono dkk., 2015).

Berdasarkan latar belakang di atas maka dilakukan penelitian yang berkaitan dengan faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda transportasi di Kota Manado. Untuk menuju ke tempat kerja para pekerja memerlukan moda transportasi dalam rangka membantu mereka berpindah tempat dari tempat asal mereka. Para pekerja akan dihadapkan dengan pemilihan angkutan yang hendak digunakan, dalam penelitian ini moda transportasi yang ditinjau berupa angkutan pribadi (mobil) dan angkutan umum (mikrolet). Adanya perbedaan keputusan masing-masing pekerja dalam penentuan moda yang hendak dipakai. Berdasarkan uraian di atas, diperoleh suatu presepsi bahwa faktor status/tingkat social ekonomi dan gender diduga memiliki pengaruh dalam pengambilan keputusan untuk pemilihan moda transportasi. Oleh karena itu dilakukan analisis untuk mengetahui pengaruh kedua faktor itu terhadap pemilihan moda trasnportasi dalam perjalanan kerja menggunakan *Structural Equation Modelling* (SEM). Dalam penelitian ini menggunakan analisis VB SEM atau SEM-PLS karena metode analisis bertujuan untuk memprediksi hubungan antar variabel melalui teori (Haryono & Wardoyo, 2013). Jadi metode analisis ini tepat digunakan untuk mengembangkan suatu model penelitian.

## 11

$$n = \left( \frac{N}{1+N\alpha^2} \right) \quad (1)$$

Ket:

- $n$  : Jumlah Sampel  
 $N$  : Populasi Tenaga Kerja  
 $\alpha$  : Taraf Signifikan (5% = 0.05)

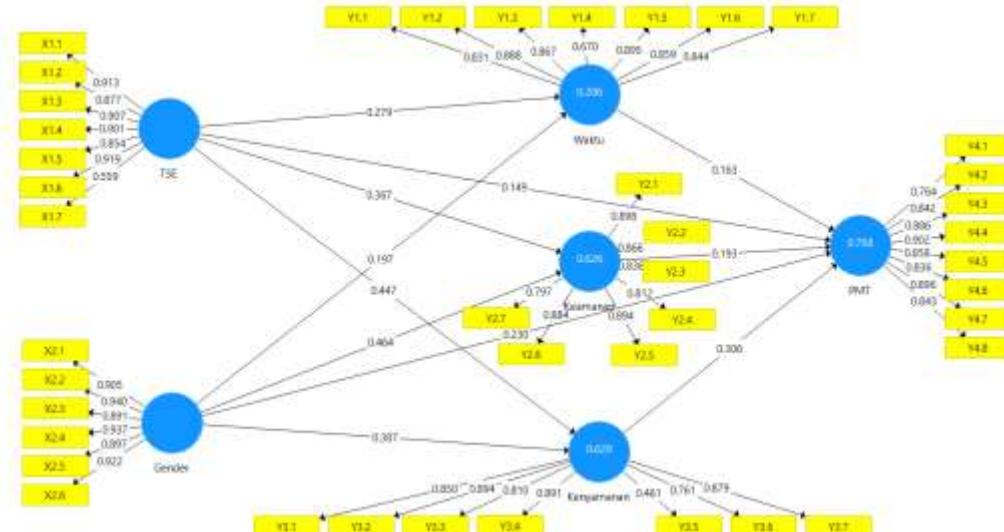
Kuisisioner yang dibagikan kepada responden terdiri dari dua bagian: bagian pertama kuisisioner terdiri dari pertanyaan mengenai karakteristik responden, dan bagian kedua kuisisioner berisikan hubungan antar variable dan indicator juga hubungan antar variable.

### 3.1 Karakteristik Responden

Hasil dari jawaban kuisisioner berupa karakteristik dari responden, kuisisioner tersebut disebarluaskan kepada 400 responden yang merupakan pekerja di Kota Manado. Diperoleh karakteristik responden yang paling dominan adalah wanita sebesar 55% dan laki-laki sebesar 45%. Berdasarkan umur responden diperoleh usia yang paling dominan adalah berusia 21-29 tahun sebesar 46%. Kecamatan tempat tinggal yang paling dominan berdomisili di Kecamatan Malalayang sebesar 24%. Tingkat pendidikan yang paling dominan adalah D4/S1 sebesar 56%.

Pekerjaan responden yang paling dominan adalah Pegawai Swasta sebesar 47%. Untuk penghasilan per bulan yang paling dominan Rp.3.000.000,00-Rp.4.000.000,00 sebesar 20%. Untuk kepemilikan kendaraan roda 4 yang paling dominan memiliki 1unit mobil sebesar 49%.

### 3.2 Analisis Data



**Gambar 1.** Hasil Algoirthm SmartPLS 3

Model penelitian ini terdiri dari enam variabel diantaranya tingkat sosial ekonomi, gender, waktu, faktor keamanan, faktor kenyamanan, dan pemilihan moda transportasi. Gambar 1 merupakan diagram jalur yang digambarkan dalam program SmartPLS 3 yang sudah di running menggunakan data hasil kuisioner pada bagian dua. Dalam analisis data ini terbagi menjadi dua yaitu:

#### 3.2.1 Evaluasi Model Pengukuran (Outer Model)

Dalam evaluasi model pengukuran bertujuan untuk menspesifikasikan hubungan antar variabel laten dengan indikator-indikatornya. Untuk pengujian *outer model* diperoleh dari hasil *algorithm* SmartPLS 3. Evaluasi model pengukuran terdiri dari dua bagian yaitu:

##### 3.2.1.1 Uji Validitas

Pengujian validitas bertujuan untuk menunjukkan apakah hasil penelitian dapat diterima atau tidak, uji validitas digunakan untuk menguji validitas kuesioner agar memastikan bahwa item-item pernyataan yang berapa pada kuesioner penelitian ini dapat dimengerti oleh para responden. Pengujian validitas terdiri dari convergen validity dan discriminant validity. Nilai convergent validity adalah nilai loading factor pada variable laten dengan indikator-indikator nya dan nilai *Average Variance Extracted*. *Convergent validity* menunjukkan tingkatan sejauhmana hasil pengukuran suatu konsep berkorelasi dengan hasil pengukuran dengan konsep lain yang secara teoritis harus berkorelasi positif, sedangkan *discriminant validity* dilihat dari nilai cross loading factor yang berguna untuk mengetahui apakah konstruk memiliki *discriminant* yang memadai, yaitu dengan cara membandingkan nilai loading pada indikator yang dituju harus lebih besar dibandingkan dengan nilai loading lainnya lainnya. (Francisca, 2019).

**Tabel 1.** Pengujian *Convergen Validity (Loading Factor)*

Variabel	Indikator	Outer Loadings	Keterangan
<b>TSE</b>	X1.1	0.898	Valid
	X1.2	0.841	Valid
	X1.3	0.887	Valid
	X1.4	0.821	Valid
	X1.5	0.850	Valid
	X1.6	0.891	Valid
<b>Gender</b>	X2.1	0.868	Valid
	X2.2	0.888	Valid
	X2.3	0.859	Valid
	X2.4	0.861	Valid
	X2.5	0.802	Valid
	X2.6	0.849	Valid
<b>Waktu</b>	Y1.1	0.820	Valid
	Y1.2	0.844	Valid
	Y1.3	0.847	Valid
	Y1.4	0.727	Valid
	Y1.5	0.852	Valid
	Y1.6	0.819	Valid
	Y1.7	0.818	Valid
<b>Keamanan</b>	Y2.1	0.817	Valid
	Y2.2	0.762	Valid
	Y2.3	0.821	Valid
	Y2.4	0.694	Valid
	Y2.5	0.737	Valid
	Y2.6	0.794	Valid
	Y2.7	0.770	Valid
<b>Kenyamanan</b>	Y3.1	0.819	Valid
	Y3.2	0.814	Valid
	Y3.3	0.822	Valid
	Y3.4	0.836	Valid
	Y3.6	0.682	Valid
	Y3.7	0.849	Valid
<b>PMT</b>	Y4.1	0.786	Valid
	Y4.2	0.833	Valid
	Y4.3	0.830	Valid
	Y4.4	0.827	Valid
	Y4.5	0.804	Valid
	Y4.6	0.735	Valid
	Y4.7	0.757	Valid
	Y4.8	0.785	Valid

Pada tabel 1 diperoleh nilai Loading Factor  $> 0.6$  yang berarti bahwa setiap indikator memiliki validitas yang baik dalam menggambarkan variabelnya. Jika nilai LF $<0.6$  maka indikator tersebut dinyatakan tidak valid atau tidak bisa mengukur varibelnya, apabila hal ini terjadi maka indikator tersebut harus ditinjau Kembali (Dwiatmoko dkk., 2021).

**Tabel 2.** Pengujian *Convergent Validity ( Average Variance Extracted)*

Variabel	Average Variance Extracted (AVE)	Keterangan
TSE	0.808	Valid
Gender	0.838	Valid
Waktu	0.705	Valid
Keamanan	0.733	Valid
Kenyamanan	0.728	Valid
PMT	0.730	Valid

Suatu model dikatakan memiliki validitas yang lebih baik apabila nilai *Average Variance Extracted*  $> 0.5$  (Abdillah & Hartono, 2015). Pada table 2 nilai AVE pada masing-masing variable menunjukkan  $> 0.5$  yang berarti tidak ada permasalahan *convergent validity* pada model ini, dan memiliki validitas yang baik.

**Tabel 3.** Pengujian *Discriminant Validity (Cross Loadings)*

	TSE	Gender	Waktu	Keamanan	Kenyamanan	PMT
<b>X1.1</b>	<b>0.922</b>	0.755	0.406	0.653	0.729	0.712
<b>X1.2</b>	<b>0.870</b>	0.722	0.435	0.637	0.664	0.698
<b>X1.3</b>	<b>0.909</b>	0.737	0.391	0.736	0.650	0.704
<b>X1.4</b>	<b>0.909</b>	0.744	0.356	0.672	0.641	0.676
<b>X1.5</b>	<b>0.864</b>	0.670	0.386	0.600	0.666	0.709
<b>X1.6</b>	<b>0.918</b>	0.721	0.400	0.670	0.714	0.734
<b>X2.1</b>	0.729	<b>0.905</b>	0.343	0.670	0.688	0.731
<b>X2.2</b>	0.760	<b>0.940</b>	0.387	0.692	0.673	0.747
<b>X2.3</b>	0.741	<b>0.891</b>	0.374	0.658	0.726	0.715
<b>X2.4</b>	0.730	<b>0.937</b>	0.369	0.699	0.705	0.737
<b>X2.5</b>	0.737	<b>0.897</b>	0.482	0.738	0.658	0.729
<b>X2.6</b>	0.731	<b>0.922</b>	0.366	0.724	0.655	0.712
<b>Y1.1</b>	0.414	0.374	<b>0.831</b>	0.479	0.264	0.426
<b>Y1.2</b>	0.414	0.298	<b>0.888</b>	0.334	0.290	0.465
<b>Y1.3</b>	0.396	0.374	<b>0.867</b>	0.321	0.322	0.452
<b>Y1.4</b>	0.210	0.261	<b>0.670</b>	0.200	0.283	0.384
<b>Y1.5</b>	0.393	0.342	<b>0.895</b>	0.333	0.322	0.450
<b>Y1.6</b>	0.350	0.368	<b>0.860</b>	0.425	0.305	0.447
<b>Y1.7</b>	0.378	0.453	<b>0.844</b>	0.430	0.352	0.434
<b>Y2.1</b>	0.627	0.681	0.465	<b>0.898</b>	0.522	0.650
<b>Y2.2</b>	0.621	0.647	0.448	<b>0.867</b>	0.521	0.654
<b>Y2.3</b>	0.631	0.614	0.373	<b>0.836</b>	0.536	0.639
<b>Y2.4</b>	0.687	0.641	0.417	<b>0.812</b>	0.554	0.664
<b>Y2.5</b>	0.629	0.677	0.344	<b>0.894</b>	0.558	0.646
<b>Y2.6</b>	0.627	0.700	0.316	<b>0.884</b>	0.616	0.660
<b>Y2.7</b>	0.583	0.598	0.226	<b>0.797</b>	0.573	0.587
<b>Y3.1</b>	0.665	0.736	0.341	0.603	<b>0.860</b>	0.682

	<b>TSE</b>	<b>Gender</b>	<b>Waktu</b>	<b>Keamanan</b>	<b>Kenyamanan</b>	<b>PMT</b>
<b>Y3.2</b>	0.611	0.644	0.257	0.514	<b>0.902</b>	0.683
<b>Y3.3</b>	0.580	0.569	0.315	0.499	<b>0.818</b>	0.638
<b>Y3.4</b>	0.596	0.582	0.175	0.519	<b>0.892</b>	0.632
<b>Y3.6</b>	0.636	0.659	0.456	0.626	<b>0.762</b>	0.667
<b>Y3.7</b>	0.754	0.615	0.304	0.538	<b>0.876</b>	0.659
<b>Y4.1</b>	0.570	0.627	0.343	0.550	0.616	<b>0.763</b>
<b>Y4.2</b>	0.665	0.613	0.379	0.603	0.625	<b>0.842</b>
<b>Y4.3</b>	0.680	0.630	0.465	0.612	0.702	<b>0.886</b>
<b>Y4.4</b>	0.736	0.701	0.492	0.712	0.723	<b>0.902</b>
<b>Y4.5</b>	0.682	0.737	0.496	0.742	0.639	<b>0.858</b>
<b>Y4.6</b>	0.679	0.715	0.497	0.684	0.654	<b>0.836</b>
<b>Y4.7</b>	0.715	0.780	0.440	0.629	0.700	<b>0.896</b>
<b>Y4.8</b>	0.622	0.619	0.427	0.583	0.636	<b>0.843</b>

Pada table 3 merupakan pengujian *discriminant validity* dengan melihat nilai loading factor lebih besar dari korelasi antara indikator dengan variabel lainnya maka indikator tersebut dinyatakan valid dalam mengukur variabel yang bersesuaian (Dwiatmoko dkk., 2021). Untuk lebih diperjelas lagi, nilai yang bercetak tebal pada setiap indikator (korelasi indikator terhadap variabelnya) harus lebih besar dari nilai lainnya (korelasi indikator terhadap variable lainnya).

**Tabel 4.** Pengujian *Discriminant Validity (Fornell-Lacker)*

	<i>Gender</i>	Keamanan	Kenyamanan	PMT	TSE	Waktu
<i>Gender</i>	<b>0.915</b>					
Keamanan	0.762	<b>0.856</b>				
Kenyamanan	0.747	0.647	<b>0.853</b>			
PMT	0.796	0.751	0.776	<b>0.854</b>		
TSE	0.806	0.736	0.754	0.785	<b>0.899</b>	
Waktu	0.423	0.434	0.364	0.521	0.440	<b>0.839</b>

Kriteria Fornell-Larcker adalah pendekatan kedua untuk menilai validitas diskriminan. Pada kriteria ini nilai yang tercantum merupakan akar AVE dan yang perlu diperhatikan adalah nilai akar AVE yang bercetak tebal (korelasi nilai akar AVE variable terhadap variabelnya sendiri) harus lebih besar dari nilai yang sampingnya (korelasi nilai akar AVE variable terhadap variable lainnya). Variabel lebih besar dari pada nilai korelasinya sehingga variabel dalam model penelitian ini masih dapat dikatakan memiliki validitas diskriminan yang baik. (Dwiatmoko dkk., 2021).

### 3.2.1.2 Uji Reliabilitas

Selain pengujian validitas terdapat juga pengujian reliabilitas dalam *outer* model. Menurut (Ardiansah dkk., 2017) uji reliabilitas adalah proses pengukuran terhadap ketepatan (konsisten) dari suatu instrument. Kriteria dapat digunakan untuk menguji reliabilitas adalah *Cronbach Alpha*, dan *Composite Reliability* (Abdillah & Hartono, 2015).

**Tabel 5.** Pengujian Reliabilitas

Variabel	Cronbach's Alpha	Composite Reliability	Keterangan
<b>TSE</b>	0.933	0.947	Reliabel
<b>Gender</b>	0.926	0.942	Reliabel
<b>Waktu</b>	0.918	0.934	Reliabel
<b>Keamanan</b>	0.886	0.911	Reliabel
<b>Kenyamanan</b>	0.890	0.917	Reliabel
<b>PMT</b>	0.917	0.932	Reliabel

*Composite Reliability* merupakan bagian yang digunakan untuk menguji nilai reliabilitas indikator-indikator pada suatu variable, agar suatu variable memenuhi karakteristik *composite reliability* nilainya  $> 0.7$  (Dwiatmoko dkk., 2021). Pengujian reliabilitas dengan *composite reliability* dapat diperkuat juga dengan menggunakan nilai *cronbach alpha* yang nilainya  $> 0.7$ . Pada table 5 nilai *composite reliability* diperoleh  $> 0.7$  dan nilai *Cronbach alpha* diperoleh  $> 0.6$ , hal ini berarti indikatornya memiliki reliabilitas yang baik.

### 3.2.2 Evaluasi Model Structural (Inner Model)

Dalam evaluasi model structural bertujuan untuk melihat hubungan antar variable. Untuk pengujian *inner model* diperoleh dari hasil *bootstrapping* SmartPLS 3.

#### 3.2.2.1 Goodness of Fit

Setelah dilakukan evaluasi model pengukuran dilakukan pengujian *goodness of fit* untuk melihat apakah model tersebut fit atau tidak.

**Tabel 6.** Goodness of Fit

Variabel	AVE	R Square	GOF
TSE	0.749		$GOF = \sqrt{AVE * R square}$
Gender	0.731		
Waktu	0.671	0.104	
Keamanan	0.596	0.496	<b>GOF = 0.555</b>
Kenyamanan	0.649	0.429	
PMT	0.632	0.807	

*Goodness of Fit* digunakan untuk memvalidasi model structural secara keseluruhan. Indeks GoF adalah ukuran Tunggal untuk memvalidasi performa gabungan antara model pengukuran dan model structural. Nilai dari *goodness of fit* diperoleh dari persamaan diatas, nilai GoF terbentang antara 0-1 dengan interpretasi nilai: 0.1 (GoF Kecil) ; 0,25 (GoF Moderate); dan 0.36 (GoF Besar)(Dwiatmoko dkk., 2021).

Diperoleh informasi bahwa nilai GOF pada variabel turnover intention sebesar 0.555. Hal ini berarti tingkat sosial ekonomi, gender, waktu, keamanan, dan kenyamanan memiliki pengaruh yang besar terhadap pemilihan moda transportasi.

### 3.2.2.2 Pengaruh Langsung

Kriteria pengujian menyatakan bahwa apabila probabilitas  $\leq$  *level of significance (Alpha* ( $\alpha$ ) = 5%) maka dinyatakan ada pengaruh yang signifikan variabel eksogen terhadap variabel endogen (Abdillah & Hartono, 2015).

**Tabel 7.** Pengujian Hipotesis Langsung

Eksogen	Endogen	Path Coefficient	T Statistics	P Values
TSE	Waktu	0.094	1.500	0.134
TSE	Keamanan	0.267	3.545	0.000
TSE	Kenyamanan	0.259	3.481	0.001
TSE	PMT	0.185	4.085	0.000
Gender	Waktu	0.250	3.047	0.002
Gender	Keamanan	0.489	6.669	0.000
Gender	Kenyamanan	0.446	5.755	0.000
Gender	PMT	0.258	6.119	0.000
Waktu	PMT	0.129	5.212	0.000
Keamanan	PMT	0.204	5.170	0.000
Kenyamanan	PMT	0.334	8.189	0.000

Pengujian hipotesis bertujuan untuk menguji signifikan tidaknya pengaruh variabel eksogen terhadap variabel endogen. Menurut (Abdillah & Hartono, 2015) kriteria pengujian menyatakan bahwa apabila probabilitas  $\leq$  *level of significance (Alpha* ( $\alpha$ ) = 5%) maka dinyatakan ada pengaruh yang signifikan variabel eksogen terhadap variabel endogen. Pada tabel 7 diperoleh nilai *P values* dari pengaruh variabel Tingkat social ekonomi terhadap waktu tidak signifikan karena nilai *P valuesnya*  $>0.05$  sedangkan untuk hubungan variabel lainnya positif signifikan.

### 3.2.2.3 Pengaruh Tidak Langsung

Menurut (Latan & Ramli, 2013) variable mediasi adalah variabel yang mempengaruhi hubungan antara variabel eksogen dan endogen. Pengujian pengaruh tidak langsung bertujuan untuk menganalisis bagaimana peran dari variable mediasi/intervening dalam memediasi pengaruh antar variable eksogen dan variable endogen, dalam penentuannya perlu diperhatikan kriteria atau ketentuan pada table 8.

**Tabel 8.** Kriteria Pengujian *Causal Steps*

Pengaruh	Hasil	Kesimpulan
Eksogen terhadap Intervening	Signifikan	<i>Partial</i>
Intervening terhadap Endogen	Signifikan	<i>Mediation</i>
<b>Eksogen terhadap Endogen</b>	<b>Signifikan</b>	
Eksogen terhadap Intervening	Signifikan	<i>Full Mediation</i>
Intervening terhadap Endogen	Signifikan	
Eksogen terhadap Endogen	Tidak Signifikan	

Eksogen terhadap Intervening	Salah satu atau keduanya signifikan	Tidak signifikan	Tidak Memediasi
------------------------------	-------------------------------------	------------------	-----------------

Menurut (Solimun dkk., 2017). Metode untuk menganalisis variable mediasi pada pengaruh tidak langsung antar variabel adalah sebagai berikut:

- Jika hubungan antara variable eksogen terhadap variable mediasi dan hubungan antara variable mediasi terhadap variable endogen signifikan, tetapi hubungan variable eksogen terhadap variable endogen tidak signifikan maka dapat disimpulkan bahwa variable mediasi/intervening tersebut sebagai variable mediasi lengkap (*full mediation/complete mediation*)
- Jika hubungan antara variable eksogen terhadap variable mediasi, hubungan antara variable mediasi terhadap variable endogen, dan hubungan antara variable eksogen terhadap endogen signifikan, maka dapat dikatakan bahwa variable mediasi tersebut sebagai variable mediasi sebagian (*partial mediation*)
- Jika hubungan antara variable eksogen terhadap variable mediasi tidak signifikan, ataupun hubungan antara variable mediasi terhadap variable endogen tidak signifikan, maka dikatakan bahwa variable mediasi tersebut bukan sebagai variable mediasi/tidak memediasi.

**Tabel 9.** Pengaruh Tidak Langsung antar Variabel

Eksogen	Endogen	Path Coefficient	P Values	Ket	Kesimpulan
Tingkat Sosial Ekonomi -> <b>Waktu</b> ->Pemilihan Moda Transportasi					
TSE	TSE	0.185	0.000	Signifikan	
TSE	Waktu	0.094	0.134	Tidak Signifikan	Tidak memediasi
Waktu	PMT	0.129	0.000	Signifikan	
<i>Gender-&gt; Waktu</i> -> Pemilihan Moda Transportasi					
Gender	PMT	0.258	0.000	Signifikan	
Gender	Waktu	0.250	0.002	Signifikan	<i>Partial Mediation</i>
Waktu	PMT	0.129	0.000	Signifikan	
Tingkat Sosial Ekonomi -> <b>Keamanan</b> ->Pemilihan Moda Transportasi					
TSE	PMT	0.185	0.000	Signifikan	
TSE	Keamanan	0.267	0.000	Signifikan	<i>Partial Mediation</i>
Keamanan	PMT	0.204	0.000	Signifikan	
<i>Gender -&gt; Keamanan</i> -> Pemilihan Moda Transportasi					
Gender	PMT	0.258	0.000	Signifikan	
Gender	Keamanan	0.489	0.000	Signifikan	<i>Partial Mediation</i>
Keamanan	PMT	0.204	0.000	Signifikan	
Tingkat Sosial Ekonomi -> <b>Kenyamanan</b> ->Pemilihan Moda Transportasi					
TSE	PMT	0.185	0.000	Signifikan	
TSE	Kenyamanan	0.259	0.001	Signifikan	<i>Partial Mediation</i>
Kenyamanan	PMT	0.334	0.000	Signifikan	
<i>Gender -&gt; Kenyamanan</i> -> Pemilihan Moda Transportasi					
Gender	PMT	0.258	0.000	Signifikan	
Gender	Kenyamanan	0.446	0.000	Signifikan	<i>Partial Mediation</i>
Kenyamanan	PMT	0.334	0.000	Signifikan	

Pada pengujian hubungan tidak langsung berdasarkan kriteria atau ketentuan pada tabel 8, pada table 9 diperoleh bahwa hubungan antara TSE->Waktu->PMT waktu tidak memediasi hubungan tingkat sosial ekonomi terhadap pemilihan moda dikarenakan hubungan antara variable tingkat sosial ekonomi yang adalah variable eksogen terhadap variable waktu yang adalah variable mediasi tidak signifikan. Hal itu dikarenakan nilai P Value > 0.05 sehingga pengaruhnya menjadi tidak signifikan. Sedangkan pengaruh tidak langsung antar variable lainnya yang ada pada table 9 diperoleh bahwa masing-masing variable mediasi memediasi Sebagian atau *partial mediation*.

#### 4. KESIMPULAN

Pengaruh tingkat sosial ekonomi terhadap pemilihan moda transportasi untuk perjalanan kerja berupa hubungan positif signifikan, begitu pula hubungan langsung gender terhadap pemilihan moda untuk perjalanan kerja. Secara tidak langsung tingkat social ekonomi berpengaruh signifikan terhadap pemilihan moda transportasi untuk perjalanan kerja dengan variabel intervening keamanan dan kenyamanan, sedangkan waktu tidak memediasi pengaruh tersebut. Untuk pengaruh tidak langsung gender terhadap pemilihan moda transportasi untuk perjalanan kerja berpengaruh signifikan melalui variabel intervening waktu, keamanan, dan kenyamanan. Untuk penelitian berikutnya diharapkan perlu ditinjau variabel maupun indicator lainnya yang dapat mempengaruhi pemilihan moda transportasi. Diperlukan juga peninjauan untuk moda transportasi lainnya yang beroperasi di lokasi penelitian. Diharapkan kepada stakeholder terkait dapat menyediakan moda transportasi umum yang aman dan nyaman bagi masyarakat, dan tingkat pelayanan angkutan umum perlu ditingkatkan.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Abdillah, W., & Hartono, J. (2015). Partial least square (PLS) Alternatif structural equation modeling (SEM) dalam penelitian bisnis. *Yogyakarta: Penerbit Andi*, 22, 103–150.
- Arliansyah, J., & Syahamahwati, S. (2017). Pengaruh Faktor Status Sosial Ekonomi Terhadap Pemilihan Moda Transportasi Untuk Perjalanan Kerja Di Kota Palembang. *Cantilever: Jurnal Penelitian dan Kajian Bidang Teknik Sipil*, 6(1).
- Clarissa Francisca. (2019). Pengaruh Promosi, Kualitas Layanan, Dan Persepsi Harga Terhadap Minat Penyewa Pada Jfff Mal Kelapa Gading. *Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Indonesia (STEI) Jakarta*. repository.stei.ac.id
- Dunckel-Graglia, A. (2013). Women-only transportation: How “pink” public transportation changes public perception of women’s mobility. *Journal of Public Transportation*, 16(2), 85–105.
- Dwiatmoko, I. H., Mstr, I. P. U., Waluyo, I. S., Widodo, S. T., MM, I. P. M., Perangin-angin, H. S., & ST, Mst. (2021). *Pengujian Prasaranan Lrt Jabodebek*. Scopindo Media Pustaka.
- Haryono, S., & Wardoyo, P. (2013). Structural Equation Modeling (SEM) untuk Penelitian Manajemen. *PT Intermedia Personalia Utama Jakarta*.
- Latan, H., & Ramli, N. A. (2013). The results of partial least squares-structural equation modelling analyses (PLS-SEM). Available at SSRN 2364191.
- Margono, E., Wicaksono, A., & Abusini, S. (2015). Pengaruh Sosial Ekonomi Penumpang Terhadap Pemilihan Moda Penyeberangan Untuk Perjalanan Kerja (Studi Kasus: Penyeberangan Ternate-Sofifi). *Jurnal Tata Kota dan Daerah*, 7.
- Ng, W.-S., & Acker, A. (2018). *Understanding urban travel behaviour by gender for efficient and equitable transport policies*.

- Panara, B., & Karli, S. (2016). Modal Split Analysis: A Review Approach. *International Research Journal of Engineering and Technology*. www.irjet.net
- Setiawan, A., Sunarto, D., Rudi, Program, S., Jurusan, S. /, & Informasi, S. (2017). Analisis Kesuksesan Rail Document System (RDS) Pada Pegawai PT.KAI DAOP 8 Surabaya Dengan Menggunakan Metode Delone dan McLean. Dalam *Tahun 2017 JSIKA* (Vol. 6, Nomor 10).
- Solimun, Adji Achmad Rinaldo Fernandes, & Nurjannah. (2017). *Metode Statistika Multivariat Pemodelan Persamaan Struktural (SEM) Pendekatan WarpPLS*. Universitas Brawijaya Press.
- Suwarjo Warpani. (1990). *Merencanakan Sistem Perangkutan*, Institut Teknologi Bandung (Vol. 979-8001-40-X). ITB BANDUNG. <https://pu.go.id/pustaka/biblio/merencanakan-sistem-perangkutan/8J132>
- Tangkudung, C. M. M., Rompis, S. Y. R., & Timboeleng, J. A. (2019). Pengaruh Gender Terhadap Pemilihan Moda Transportasi Di Kota Manado. *Jurnal Sipil Statik*, 7(7).
- Wiji Lestarini. (2007). *Pengaruh Status Sosial Ekonomi Terhadap Pemilihan Moda Transportasi Untuk Perjalanan Kerja (Studi Khasus Karyawan Pt.Ssswi Kabupaten Wonosobo)*. Universitas Diponegoro.