



Analisis Pemilihan Moda Transportasi Bajaj, Ojek Dan Ojek Online Sebagai Feeder Transportasi Umum Di Kota Manado

Melany V. Mokalliran^{#a}, Samuel Y. R. Rompis^{#b}, Lucia I. R. Lefrandt^{#c}

[#]Program Studi Teknik Sipil Universitas Sam Ratulangi, Manado, Indonesia.

^amelanymokalliran021@student.unsrat.ac.id, ^bsemrompis@unsrat.ac.id, ^clucia.lefrandt@unsrat.ac.id

Abstrak

Keterbatasan jangkauan angkutan umum utama pada jalan-jalan sempit di Kota Manado menyebabkan meningkatnya kebutuhan akan moda transportasi pengumpan (*feeder*). Moda seperti bajaj modern, ojek konvensional, dan ojek *online* menjadi alternatif utama dalam melayani perjalanan jarak pendek menuju jaringan transportasi utama. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis preferensi masyarakat dalam memilih moda transportasi feeder serta mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan moda tersebut di Kelurahan Kleak, Kota Manado. Metode penelitian yang digunakan adalah pendekatan kuantitatif melalui survei kuesioner terhadap 100 responden. Variabel yang dianalisis meliputi kenyamanan, keamanan, biaya, dan kemudahan akses. Data dianalisis menggunakan metode regresi logistik multinomial (*Multinomial Logit*) dengan bantuan perangkat lunak SPSS. Hasil penelitian menunjukkan bahwa ojek *online* merupakan moda yang paling banyak dipilih dengan persentase sebesar 44%, diikuti oleh ojek konvensional sebesar 37% dan bajaj sebesar 19%. Faktor biaya menjadi faktor paling dominan yang mempengaruhi pemilihan moda, diikuti oleh kenyamanan dan keamanan, sedangkan kemudahan akses memiliki pengaruh yang relatif lebih kecil. Model dinyatakan layak dengan nilai *Nagelkerke R-square* sebesar 0,605 dan tingkat akurasi klasifikasi sebesar 72%. Hasil ini menunjukkan bahwa bajaj masih memiliki potensi sebagai moda *feeder* apabila didukung peningkatan pelayanan dan kebijakan integrasi transportasi.

Kata kunci: pemilihan moda transportasi, feeder, multinomial logit

1. Pendahuluan

1.1. Latar Belakang

Transportasi perkotaan memiliki peran penting dalam mendukung mobilitas masyarakat, khususnya pada kawasan permukiman dengan akses jalan yang terbatas. Di Kota Manado, sebagian besar angkutan umum utama hanya beroperasi pada jalan-jalan utama sehingga tidak mampu menjangkau kawasan permukiman yang memiliki jaringan jalan sempit. Kondisi ini mendorong kebutuhan akan moda transportasi pengumpan (*feeder*) yang fleksibel dan mudah diakses. Moda transportasi seperti bajaj modern, ojek konvensional, dan ojek *online* berkembang sebagai solusi untuk melayani perjalanan jarak pendek menuju simpul transportasi utama. Pemilihan moda tersebut dipengaruhi oleh berbagai faktor, antara lain biaya, kenyamanan, keamanan, dan kemudahan akses. Pemahaman terhadap preferensi masyarakat dalam memilih moda *feeder* menjadi penting untuk mendukung perencanaan sistem transportasi perkotaan yang berkelanjutan.

1.2. Rumusan Masalah

1. Bagaimana preferensi masyarakat Kota Manado, Kelurahan Kleak dalam memilih antara Bajaj, Ojek, dan Ojek *Online* untuk perjalanan jarak pendek atau sebagai *feeder*?
2. Faktor-faktor apa saja yang mempengaruhi keputusan masyarakat dalam memilih salah satu moda transportasi tersebut?
3. Bagaimana Presentasi pemilihan moda Bajaj sebagai *feeder* transportasi umum?

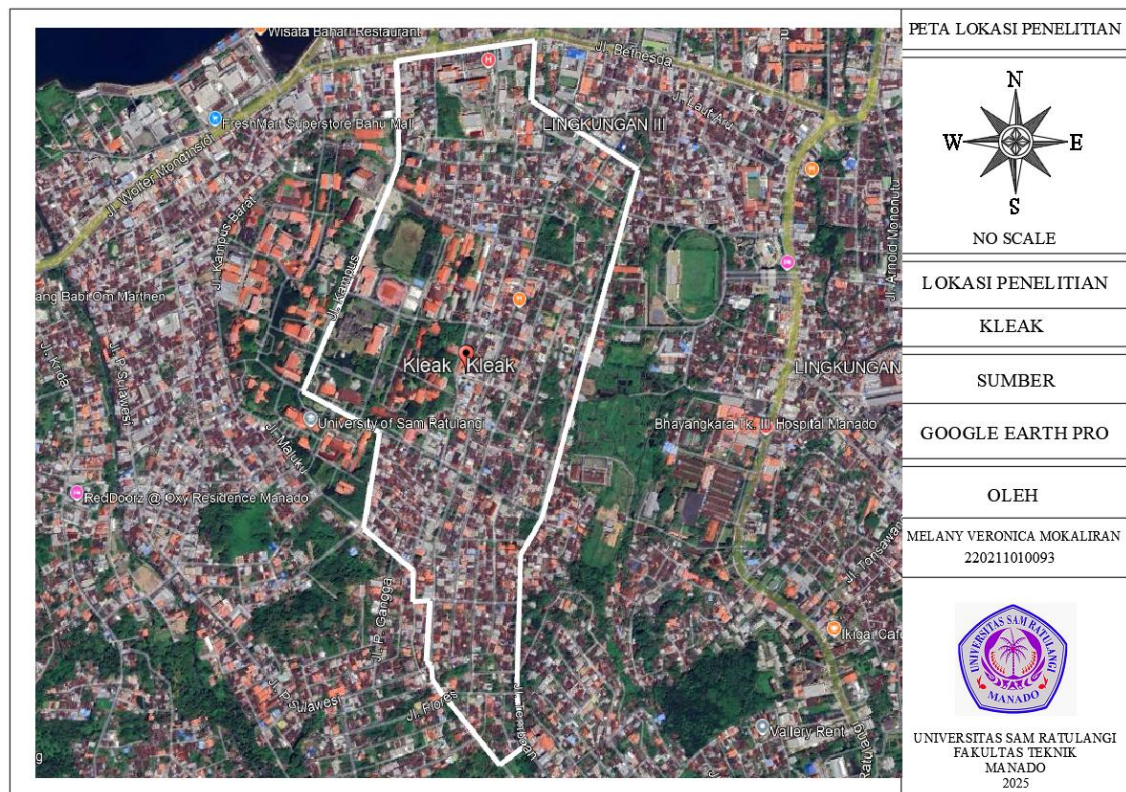
1.3. Tujuan Penelitian

1. Menganalisis preferensi dan pertimbangan masyarakat dalam memilih moda transportasi jarak pendek (*feeder*).
2. Menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi preferensi pengguna transportasi di Manado dalam memilih moda Bajaj, Ojek, atau Ojek *Online*.
3. Menganalisis model pemilihan moda Bajaj sebagai *feeder* transportasi umum di Kota Manado, Kelurahan Kleak berdasarkan data preferensi.

2. Metode Penelitian

2.1. Tempat dan Waktu Penelitian

Penelitian ini berlokasi di Kelurahan Kleak, Kecamatan Malalayang, sebagaimana ditunjukkan pada Gambar 1. Penelitian ini dilaksanakan pada periode Oktober hingga Desember 2026.



Gambar 1. Peta Lokasi Kleak

2.2. Alur Penelitian

Kegiatan penelitian ini dilakukan sesuai dengan alur yang ditunjukkan pada Gambar 2.

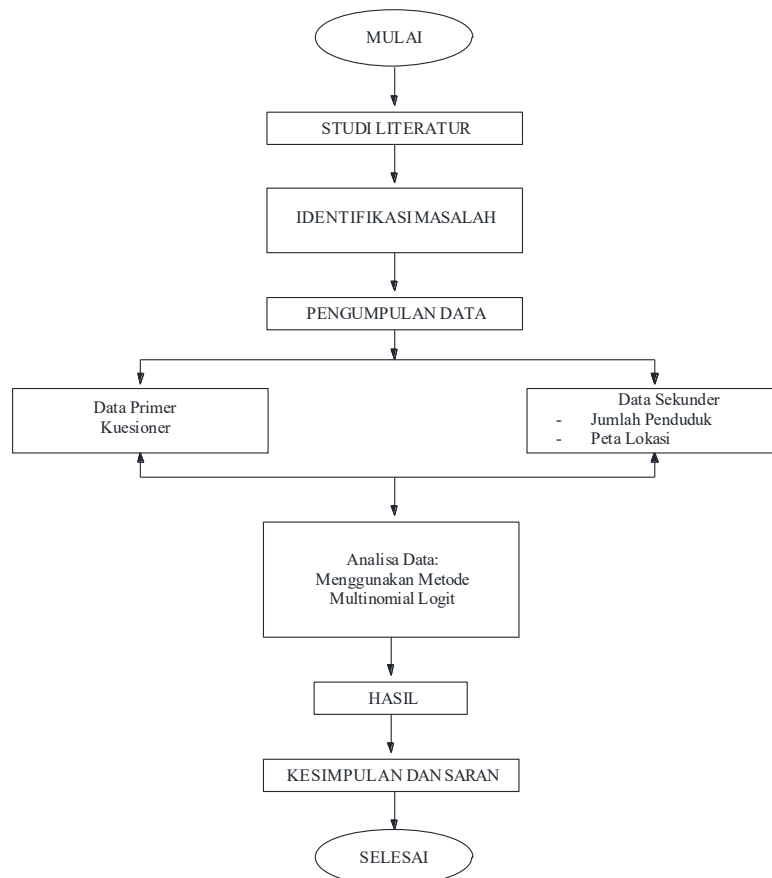
3. Hasil dan Pembahasan

3.1. Karakteristik Responden

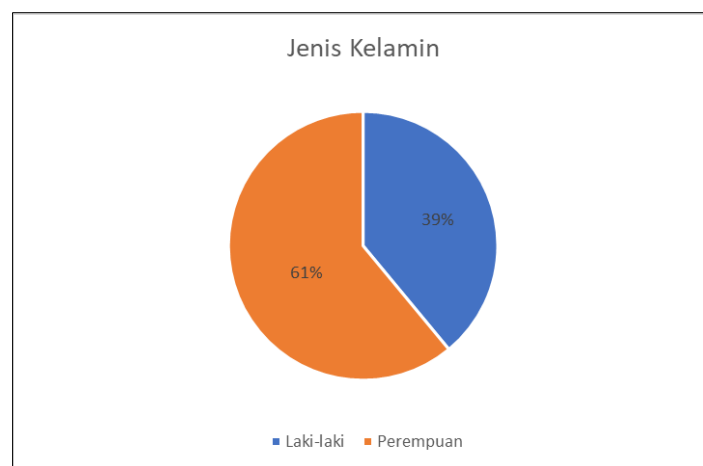
Jumlah responden dalam penelitian ini sebanyak 100 orang, yang merupakan masyarakat Kelurahan Kleak, Kota Manado, yang menggunakan moda transportasi bajaj, ojek konvensional, atau ojek *online* untuk perjalanan jarak pendek.

3.1.1. Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

Berdasarkan Gambar 3, diketahui bahwa mayoritas responden dalam penelitian ini adalah perempuan dengan jumlah 61% sedangkan laki-laki hanya 39%.



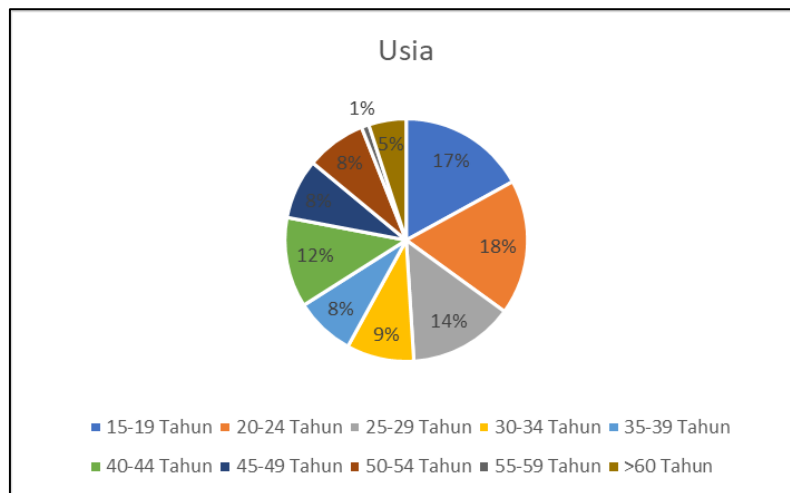
Gambar 2. Bagan Alir Penelitian



Gambar 3. Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin

3.1.2. Karakteristik Responden Berdasarkan Usia

Berdasarkan Gambar 4, diketahui bahwa mayoritas responden dalam penelitian ini berusia antara 20-24 Tahun yaitu 18% dan minoritas adalah responden berusia 55-59 Tahun yaitu 1%.



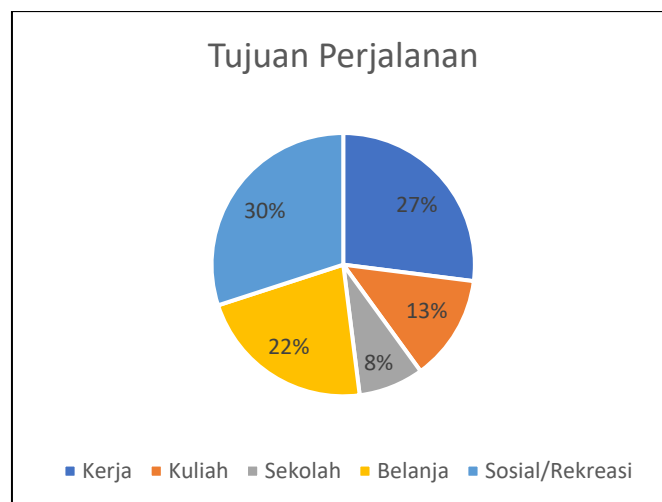
Gambar 4. Karakteristik Responden Berdasarkan Usia

3.2. Karakteristik Perjalanan Jarak Pendek (Feeder)

Perjalanan jarak pendek yang dilakukan oleh responden umumnya memiliki tujuan untuk menghubungkan lokasi asal di dalam kawasan permukiman dengan jalan utama, halte, atau simpul transportasi umum di Kota Manado

3.2.1. Karakteristik Perjalanan Jarak Pendek Berdasarkan Tujuan Perjalanan

Berdasarkan Gambar 5, diketahui bahwa tujuan perjalanan responden didominasi oleh aktivitas sosial/rekreasi, yaitu sebesar 30%, dan tujuan sekolah merupakan yang paling sedikit dengan persentase 8%.



Gambar 5. Karakteristik Perjalanan Jarak Pendek Berdasarkan Tujuan Perjalanan

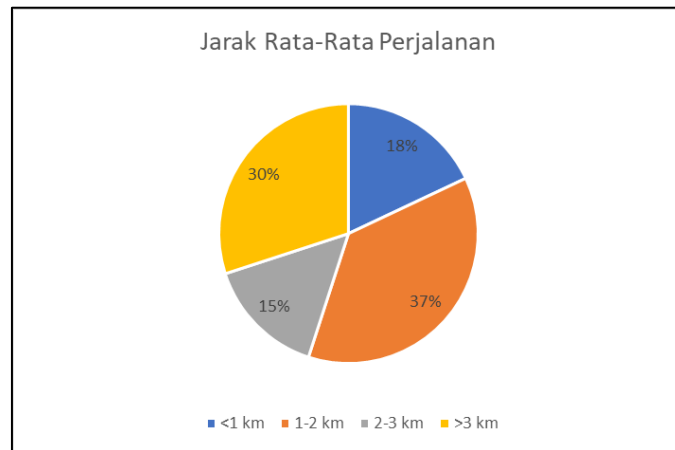
3.2.2. Karakteristik Perjalanan Jarak Pendek Berdasarkan Jarak Rata-Rata Perjalanan

Berdasarkan Gambar 6, diketahui bahwa jarak rata-rata perjalanan responden paling banyak berada pada rentang 1–2 km, yaitu sebesar 37% dan jarak 2–3 km merupakan yang paling sedikit dengan persentase 15%.

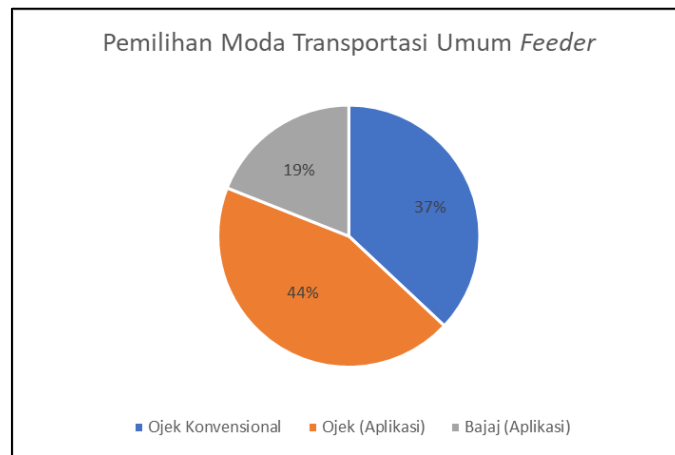
3.3. Preferensi Masyarakat Dalam Pemilihan Moda Transportasi Feeder

Preferensi masyarakat Kelurahan Kleak dalam pemilihan moda *feeder* transportasi umum menunjukkan adanya perbedaan kecenderungan dalam memilih bajaj, ojek konvensional, dan

ojek *online* sesuai dengan kebutuhan perjalanan jarak pendek, seperti pada Gambar 7.



Gambar 6. Karakteristik Perjalanan Jarak Pendek Berdasarkan Jarak Rata-Rata Perjalanan



Gambar 7. Pemilihan Moda Transportasi Umum Feeder

3.4. Analisis Multinomial Logit (MNL) Pemodelan Pemilihan Moda Feeder

Pemodelan pemilihan moda *feeder* transportasi umum di Kelurahan Kleak menggunakan metode regresi logistik multinomial ini dilakukan untuk mengetahui pengaruh variabel kenyamanan, keamanan, biaya, dan kemudahan akses terhadap pemilihan moda Bajaj, Ojek Konvensional, dan Ojek *Online*. Hasil pemodelan ini digunakan untuk menjelaskan hubungan antara faktor-faktor persepsi pengguna dengan keputusan pemilihan moda *feeder*.

3.4.1. Model Fitting Information

Tabel *Model Fitting Information* memberikan informasi apakah dengan adanya variabel independen didalam sebuah model regresi logistik multinomial hasilnya lebih baik dibandingkan dengan model yang hanya memasukkan *intercept* saja.

Tabel 1. Model Fitting Information

Model Fitting Information				
Model	Model Fitting Criteria	Likelihood Ratio Tests		
	-2 Log Likelihood	Chi-Square	df	Sig.
Intercept Only	203.384			
Final	127.764	75.619	32	<.001

Berdasarkan hasil Tabel 1, hasil *Model Fitting Information* menunjukkan nilai $-2 \text{ Log Likelihood}$ pada model akhir sebesar 127.764, yang lebih kecil dibandingkan model awal (*Intercept Only*) sebesar 203.384 dengan nilai *Chi-Square* sebesar 75.619 dengan tingkat signifikansi < 0.001 menunjukkan bahwa model dengan variabel independen secara signifikan lebih baik dibandingkan model tanpa variabel. Artinya model regresi logistik multinomial dengan adanya variabel independen mampu memberikan akurasi yang lebih baik dalam pemilihan moda transportasi *feeder*.

3.4.2. Goodness-of-Fit

Tabel *Goodness-of-Fit* memberikan informasi apakah model regresi logistik multinomial cocok dengan data observasi. Dasar pengambilan keputusan yaitu dengan melihat nilai signifikan dari *Chi-Square*, dimana jika nilai sig. besar dari alpha (sig. > 0.05) maka model regresi logistik multinomial sesuai dengan data observasi.

Tabel 2. Goodness-of-Fit

Goodness-of-Fit			
	Chi-Square	df	Sig.
Pearson	152.396	134	.132
Deviance	122.219	134	.758

Uji *Goodness-of-Fit* pada Tabel 2, menunjukkan nilai signifikansi *Pearson* sebesar 0.132 dan *Deviance* sebesar 0.758, yang keduanya lebih besar dari nilai signifikansi 0.05. Hasil ini menunjukkan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara nilai yang diamati dengan nilai yang diprediksi oleh model. Dengan demikian, model regresi logistik multinomial yang digunakan dinyatakan sesuai (*fit*) dan layak untuk digunakan dalam analisis pemilihan moda *feeder*.

3.4.3. Koefisien Determinasi Semu (*Pseudo R-Square*)

Tabel *Pseudo R-Square* memberikan informasi seberapa besar variabel independen mampu menjelaskan variabel dependennya.

Tabel 3. Pseudo R-Square

Pseudo R-Square	
Cox and Snell	.531
Nagelkerke	.605
McFadden	.362

Pseudo R-Square pada Tabel 3, menunjukkan nilai *Nagelkerke* sebesar 0.605. Artinya variabel Independen yang terdiri dari kenyamanan, keamanan, biaya, dan kemudahan akses mampu mempengaruhi variabel Dependen yaitu Pemilihan Moda Transportasi *Feeder* sebesar 60.5% sedangkan 39.5% lainnya dipengaruhi oleh variabel yang tidak dimasukkan dalam penelitian ini.

3.4.4. Likelihood Ratio Tests

Likelihood Ratio Test dilakukan untuk mengetahui variabel-variabel independen mana saja yang dapat mempengaruhi variabel dependen. Dasar pengambilan keputusan yaitu dengan membandingkan nilai Sig. dengan alpha, jika nilai sig. kecil daripada alpha (sig. < 0.05) maka terdapat pengaruh secara parsial variabel independen terhadap variabel dependen.

Tabel 4. Likelihood Ratio Tests

Likelihood Ratio Tests				
Effect	Model Fitting Criteria	Likelihood Ratio Tests		
	-2 Log Likelihood of Reduced Model	Chi-Square	df	Sig.
Intercept	127.764 ^a	.000	0	.
Kenyamanan	149.606	21.842	8	.005
Keamanan	145.431	17.667	8	.024
Biaya	151.407	23.643	8	.003
Kemudahan Akses	143.584	15.819	8	.045

Berdasarkan tabel 4, hasil *Likelihood Ratio Test* menunjukkan bahwa variabel kenyamanan memiliki nilai signifikansi $0.005 < 0.05$, variabel keamanan memiliki nilai signifikansi sebesar $0.024 < 0.05$, variabel biaya menunjukkan nilai signifikansi $0.003 < 0.05$, dan variabel kemudahan akses memiliki nilai signifikansi sebesar $0.045 < 0.05$, yang menunjukkan bahwa secara statistik variable-variabel ini berpengaruh signifikan terhadap pemilihan moda *feeder*.

3.4.5. Parameter Estimates

Pemodelan pemilihan moda Bajaj sebagai *feeder* transportasi umum di Kelurahan Kleak dengan membandingkannya terhadap moda Ojek Konvensional dan Ojek *Online*. Pada analisis regresi logistik multinomial ini, moda Bajaj digunakan sebagai kategori referensi pada variabel dependen, sedangkan pada variabel independen digunakan kategori 5 (sangat setuju) sebagai kategori referensi.

Tabel 5. Parameter Estimates

Parameter Estimates								95% Confidence Interval for Exp (B)	
Pemilihan Moda ^a		B	Std. Error	Wald	df	Sig.	Exp(B)	Lower Bound	Upper Bound
Ojek Konvensional	Intercept	-.810	1.271	.406	1	.524			
	[Kenyamanan=1]	2.861	2.038	1.971	1	.160	17.487	.322	949.574
	[Kenyamanan=2]	.790	1.101	.514	1	.473	2.202	.255	19.051
	[Kenyamanan=3]	-2.560	1.710	2.240	1	.134	.077	.003	2.208
	[Kenyamanan=4]	2.422	1.138	4.532	1	.033	11.266	1.212	104.738
	[Kenyamanan=5]	0 ^b	.	.	0	.	.	.	.
	[Keamanan=1]	-.706	1.334	.280	1	.596	.493	.036	6.742
	[Keamanan=2]	1.372	1.242	1.219	1	.270	3.942	.345	44.988
	[Keamanan=3]	3.676	1.854	3.933	1	.047	39.483	1.044	1493.606
	[Keamanan=4]	1.099	1.191	.851	1	.356	3.002	.291	30.998
	[Keamanan=5]	0 ^b	.	.	0	.	.	.	.
	[Biaya=1]	-1.909	1.669	1.308	1	.253	.148	.006	3.904
	[Biaya=2]	2.187	1.028	4.526	1	.033	8.907	1.188	66.790
	[Biaya=3]	1.888	1.509	1.565	1	.211	6.605	.343	127.166
	[Biaya=4]	.559	1.290	.187	1	.665	1.748	.139	21.916
	[Biaya=5]	0 ^b	.	.	0	.	.	.	.
	[Kemudahan Akses=1]	19.858	.000	.	1	.	420774903.1	420774903.1	420774903.1
	[Kemudahan Akses=2]	-2.740	1.334	4.219	1	.040	.065	.005	.882
	[Kemudahan Akses=3]	-1.216	1.370	.788	1	.375	.296	.020	4.347
	[Kemudahan Akses=4]	-.912	1.071	.726	1	.394	.402	.049	3.275
	[Kemudahan Akses=5]	0 ^b	.	.	0	.	.	.	.
Ojek Online	Intercept	-.244	1.191	.042	1	.838			
	[Kenyamanan=1]	-19.965	.000	.	1	.	2.135E-9	2.135E-9	2.135E-9
	[Kenyamanan=2]	.411	1.124	.134	1	.715	1.508	.167	13.643
	[Kenyamanan=3]	-.268	1.245	.046	1	.830	.765	.067	8.772
	[Kenyamanan=4]	2.742	1.131	5.875	1	.015	15.524	1.690	142.568
	[Kenyamanan=5]	0 ^b	.	.	0	.	.	.	.
	[Keamanan=1]	-3.682	1.454	6.410	1	.011	.025	.001	.435
	[Keamanan=2]	.246	1.088	.051	1	.821	1.279	.152	10.781
	[Keamanan=3]	1.470	1.696	.751	1	.386	4.349	.157	120.791
	[Keamanan=4]	-.557	1.088	.262	1	.609	.573	.068	4.833
	[Keamanan=5]	0 ^b	.	.	0	.	.	.	.
	[Biaya=1]	1.646	1.202	1.875	1	.171	5.186	.492	54.725
	[Biaya=2]	2.778	1.134	5.998	1	.014	16.095	1.742	148.719
	[Biaya=3]	3.062	1.504	4.142	1	.042	21.365	1.120	407.577
	[Biaya=4]	3.142	1.226	6.563	1	.010	23.151	2.092	256.183
	[Biaya=5]	0 ^b	.	.	0	.	.	.	.
	[Kemudahan Akses=1]	-1.457	.000	.	1	.	.233	.233	.233
	[Kemudahan Akses=2]	-2.669	1.149	5.393	1	.020	.069	.007	.659
	[Kemudahan Akses=3]	-2.082	1.413	2.172	1	.141	.125	.008	1.987
	[Kemudahan Akses=4]	-1.143	1.080	1.119	1	.290	.319	.038	2.649
	[Kemudahan Akses=5]	0 ^b	.	.	0	.	.	.	.

a. The reference category is: Bajaj Online.

b. This parameter is set to zero because it is redundant.

Berdasarkan Tabel 5, didapat hasil:

a) Kenyamanan

Ojek Konvensional dibandingkan dengan Bajaj *Online*, didapat kategori 4 (setuju) dengan nilai signifikan 0.033 dan nilai Exp(B) 11.266, yang artinya responden yang setuju bahwa moda ojek konvensional nyaman memiliki peluang 11 kali lebih besar memilih ojek konvensional dibanding bajaj *online*.

Ojek *Online* dibandingkan dengan Bajaj *Online*, didapat kategori 4 (setuju) dengan nilai signifikan 0.015 dan nilai Exp(B) 15.524, yang artinya responden yang menilai kenyamanan dengan kategori setuju memiliki peluang 15 kali lebih besar untuk memilih ojek *online* dibanding bajaj *online*.

b) Keamanan

Ojek Konvensional dibandingkan dengan Bajaj *Online*, didapat kategori 3 (netral) dengan nilai signifikan 0.047 dan nilai Exp(B) 39.483, yang artinya persepsi keamanan yang netral tetap berpengaruh signifikan terhadap pemilihan ojek konvensional dibanding bajaj *online*.

Ojek *Online* dibandingkan dengan Bajaj *Online*, didapat kategori 1 (sangat tidak setuju) dengan nilai signifikan 0.015 dan nilai Exp(B) 15.524, yang artinya responden yang sangat tidak setuju bahwa moda aman memiliki kemungkinan jauh lebih kecil memilih ojek *online* dibanding bajaj *online*.

c) Biaya

Ojek Konvensional dibandingkan dengan Bajaj *Online*, didapat kategori 2 (tidak setuju) dengan nilai signifikan 0.033 dan nilai Exp(B) 8.907, yang artinya responden yang tidak setuju bahwa biaya terjangkau justru memiliki peluang 8.9 kali lebih besar memilih ojek konvensional dibanding bajaj *online*.

Ojek *Online* dibandingkan dengan Bajaj *Online*, didapat kategori 2, 3, dan 4 dengan nilai Exp(B) antara 16-23, yang artinya persepsi biaya berpengaruh kuat terhadap pemilihan ojek *online*, terutama pada responden yang setuju bahwa biaya sesuai.

d) Kemudahan Akses

Ojek Konvensional dibandingkan dengan Bajaj *Online*, didapat kategori 2 (tidak setuju) dengan nilai signifikan 0.040 dan nilai Exp(B) 0.065, yang artinya responden yang tidak setuju bahwa akses mudah cenderung lebih kecil kemungkinannya memilih ojek konvensional dibanding bajaj *online*.

Ojek *Online* dibandingkan dengan Bajaj *Online*, didapat kategori (tidak setuju) dengan nilai signifikan 0.020 dan nilai Exp(B) 0.069, yang artinya Responden yang tidak setuju bahwa akses mudah cenderung lebih kecil kemungkinannya memilih ojek *online* dibanding bajaj *online*.

3.4.6. Tingkat Akurasi Klasifikasi Model

Tabel klasifikasi menunjukkan kemampuan model regresi logistik multinomial dalam memprediksi pemilihan moda *feeder* transportasi umum, yaitu ojek konvensional, ojek *online*, dan bajaj. Hasil klasifikasi ini digunakan untuk menilai tingkat ketepatan prediksi model terhadap pilihan moda responden.

Tabel 6. Klasifikasi (Classification)

Classification				
Observed	Ojek Konvensional	Predicted		Percent Correct
		Ojek Online	Bajaj Online	
Ojek Konvensional	25	10	2	67.6%
Ojek Online	6	35	3	79.5%
Bajaj Online	4	3	12	63.2%
Overall Percentage	35.0%	48.0%	17.0%	72.0%

Berdasarkan hasil klasifikasi pada tabel 6, model mampu memprediksi pilihan ojek konvensional dengan tingkat ketepatan sebesar 67,6%, di mana dari 37 responden pengguna ojek konvensional, sebanyak 25 responden berhasil diprediksi dengan benar. Sementara itu, sebagian

responden lainnya diprediksi sebagai pengguna ojek *online* dan bajaj, yang menunjukkan adanya kemiripan karakteristik pemilihan moda antar responden.

Untuk moda ojek *online*, model menunjukkan tingkat ketepatan prediksi tertinggi, yaitu sebesar 79,5%. Hal ini mengindikasikan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan ojek *online* relatif lebih konsisten dan dapat dijelaskan dengan baik oleh model.

Pada moda bajaj, model mampu memprediksi dengan tingkat ketepatan sebesar 63,2%, di mana dari 19 responden pengguna bajaj. Nilai ini menunjukkan bahwa pemilihan bajaj memiliki karakteristik yang cukup spesifik, namun masih terdapat tumpang tindih dengan karakteristik pemilihan moda lainnya.

Secara keseluruhan, model memiliki tingkat akurasi klasifikasi sebesar 72,0%, yang menunjukkan bahwa model regresi logistik multinomial yang digunakan memiliki kemampuan prediksi yang cukup baik dalam menjelaskan pemilihan moda *feeder* transportasi umum di Kelurahan Kleak. Dengan tingkat akurasi tersebut, model dinyatakan layak untuk digunakan dalam analisis pemilihan moda.

4. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan yang telah dilakukan, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Preferensi dan pertimbangan masyarakat dalam memilih moda transportasi jarak pendek (*feeder*) dipengaruhi oleh persepsi terhadap kenyamanan, keamanan, biaya, dan kemudahan akses. Moda ojek *online* menjadi pilihan yang paling dominan dengan persentase sebesar 44%, diikuti oleh ojek konvensional dengan persentase sebesar 37%, sementara bajaj *online* memiliki tingkat pemilihan yang lebih rendah yaitu sebesar 19%.
2. Faktor-faktor yang mempengaruhi preferensi pengguna transportasi di Kota Manado dalam memilih moda Bajaj, Ojek, atau Ojek *Online* meliputi kenyamanan dengan nilai signifikan yaitu $0.033 < 0.05$ dan $0.015 < 0.05$, keamanan dengan nilai signifikan $0.47 < 0.05$ dan $0.011 < 0.05$, biaya dengan nilai signifikan $0.033 < 0.05$, $0.014 < 0.05$, $0.042 < 0.05$, dan $0.010 < 0.05$, serta kemudahan akses dengan nilai signifikan $0.040 < 0.05$, $0.020 < 0.05$, yang seluruhnya terbukti berpengaruh signifikan secara statistik. Faktor biaya menjadi faktor paling dominan dalam mempengaruhi pemilihan moda.
3. Model pemilihan moda Bajaj sebagai *feeder* transportasi umum di Kelurahan Kleak, Kota Manado, yang dibangun menggunakan regresi logistik multinomial, menunjukkan kinerja yang baik dan layak digunakan. Model pemilihan moda yang dibangun dalam penelitian ini dinyatakan layak dan signifikan, ditunjukkan oleh penurunan nilai $-2 \text{ Log Likelihood}$ dari 203,384 menjadi 127,764 serta nilai *Chi-Square* sebesar 75,619 dengan Sig. $< 0,001$. Nilai *Nagelkerke R-Square* sebesar 0,605 menunjukkan bahwa model mampu menjelaskan 60,5% variasi preferensi pemilihan moda transportasi, sedangkan 39,5% sisanya dipengaruhi oleh faktor lain di luar model. Model mampu menjelaskan variasi pemilihan moda berdasarkan preferensi pengguna dengan tingkat kecocokan dan akurasi yang memadai. Meskipun Bajaj hanya dipilih oleh 19% responden, hasil analisis menunjukkan bahwa moda Bajaj masih memiliki peluang sebagai transportasi *feeder*.

Referensi

- Anisya Thalita D. Maratade, Lucia Ingrid Regina Lefrandt, Samuel Yacob Recky Rompis, 2025. Analysis of Mode Choice Between Damri Bus and Taxi Services as an Effort to Improve Passenger Transportation Services: (Case Study: Gemeh–Melonguane). J. Eng. Electr. Inform. 5, 111–119. <https://doi.org/10.55606/jeei.v5i2.4752>
- Bassay, S., 2016. Tukang Ojek Di Lingkungan Dua Kelurahan Batukota Kecamatan Malalayang Kota Manado.
- Buntuan, A.F.K., Rorong, I.P.F., Tolosang, K.D., 2023. Analisis Pendapatan Becak Motor (Bentor) Di Kotamobagu 23.
- Herdiana, S., Firdaus, M.S., n.d. Identifikasi Ketersediaan dan Kesesuaian Feeder di Kawasan Permukiman Bandung Timur (Studi Kasus SWK Gedebage dan SWK Kordon).
- Nadhif, M.F., Nugroho, M., 2024. Probabilitas pemilihan moda antara feeder Wira-Wiri dengan ojek online akibat selisih biaya di Kota Surabaya 3.

- Najoan, K.G., Rompis, S.Y.R., Lefrandt, L.I.R., 2025. Transportation Mode Choice for Shopping Trip Using Random Forest Algorithm 14.
- Regina Lefrandt, L.I., Kumaat, M., 2024. Characteristics of Transportation Mode Selection in Manado Maritime City. *Int. J. Mar. Eng. Innov. Res.* 9. <https://doi.org/10.12962/j25481479.v9i4.21783>
- Rompis, S.Y.R., n.d. Karakteristik Pemilihan Moda di Kota Manado Dengan Metode Multinomial Logit | *Jurnal Penelitian Jalan dan Jembatan*.
- Sistem Transportasi, n.d.
- Supit, R.M., Rompis, S.Y.R., Lefrandt, L.I.R., 2019. Model Pemilihan Moda Transportasi Online Di Kota Manado.
- Watung, M.P., Rotinsulu, D.C., Tumangkeng, S.Y.L., Ruratulangi, U.S., 2020. Analisis Perbandingan Pendapatan Ojek Konvensional Dan Ojek Online Di Kota Manado 20.