

Analisis Persepsi Pengunjung Kawasan Wisata Sumbu Filosofis Kota Yogyakarta Terhadap Layanan Penyewaan Otopet Listrik Di Kota Yogyakarta

Septian Seno Aji¹, Siti Malkhamah^{1*}, Muhammad Zudhy Irawan¹

¹Departemen Teknik Sipil dan Lingkungan, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta, INDONESIA

*Corresponding author: malkhamah@ugm.ac.id

INTISARI

Layanan Sewa Otopet Listrik (SOL) Kota Yogyakarta penggunaannya dilarang, namun dalam praktiknya masih ditemukan penyewaan SOL di kawasan wisata Kota Yogyakarta. Penelitian ini bertujuan menganalisis karakteristik dan persepsi pengunjung Kawasan Wisata Sumbu Filosofis Kota Yogyakarta Terhadap Layanan Penyewaan Otopet Listrik di Kota Yogyakarta. Selain itu, peneliti menganalisis variabel berpengaruh terhadap kemauan responden menggunakan SOL. Metode analisis deskriptif kuantitatif digunakan untuk mengidentifikasi karakteristik dan persepsi responden terhadap layanan SOL. Metode *Structural Equation Model* (SEM) juga digunakan untuk mengetahui hubungan antar variabel. Penelitian ini menganalisis hubungan variabel laten yang terdiri dari *Advocacy of Using SOL* (X1), *Risk Perception* (X2), *Hedonic Motivation* (X3) dan *Trust* (X4) yang diuji pengaruhnya terhadap kemauan menggunakan SOL (Y). Responden yang terlibat sebanyak 486. Nilai *R-Square* sebesar 0,540 (*moderate*). Persepsi ini bernilai positif terhadap pernyataan dari setiap variabel dengan nilai rata-rata sebesar >80% sangat setuju yang berarti responden ingin menggunakan SOL dan menilai SOL sebagai sarana yang kurang berkeselamatan namun menyenangkan untuk dipakai, dapat diandalkan, dan dapat diatur dengan baik pada masa mendatang.

Kata kunci: Persepsi, Otopet Listrik, *Micromobility*, SEMPLS

1 PENDAHULUAN

Upaya pemerintah dalam melakukan transformasi penggunaan sarana transportasi guna mewujudkan *green transport* melalui dorongan terhadap penggunaan kendaraan listrik. Pemerintah mendorong masyarakat yang semula menggunakan kendaraan dengan bahan bakar fosil agar dapat beralih menggunakan kendaraan listrik (Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 7, 2022). Upaya transformasi tersebut dimulai dari penerbitan aturan terkait penerapan *micromobility* atau mobilitas mikro guna mendukung transportasi yang berkelanjutan. Mobilitas Mikro didefinisikan sebagai Kendaraan Tertentu Dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik, menurut Peraturan Menteri perhubungan nomor 45 Tahun 2020. Salah satu contoh moda yang dimaksud adalah otopet listrik. Di Kota Yogyakarta, operasional otopet listrik telah dilarang untuk digunakan di Jalan Margo Utomo, Malioboro, dan Margo Mulyo, menurut Peraturan Walikota Yogyakarta Nomor 71 Tahun 2022 tentang Penggunaan Kendaraan Tertentu Dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik, karena dinilai mengganggu keselamatan pejalan kaki dan arus lalu lintas jalan perkotaan karena belum tersedianya infrastruktur yang mendukung untuk beroperasinya otopet listrik. Penelitian ini membahas tentang persepsi terhadap operasional otopet listrik di kota Yogyakarta, khususnya masyarakat yang melakukan perjalanan menuju kota Yogyakarta menggunakan kereta api dan mengakhiri perjalanan di Stasiun Tugu Yogyakarta. Hubungan antar variabel yang dapat mempengaruhi kemauan responden untuk menggunakan Sewa Otopet Listrik (SOL) juga dianalisis pada kajian ini. Dari hasil survei dan analisis data, peneliti akan memberikan rekomendasi terhadap penggunaan SOL di Kota Yogyakarta dalam mengaplikasikan SOL sebagai sarana yang dapat mendukung perpindahan di kawasan perkotaan secara praktis dan tepat sasaran.

2 METODOLOGI PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan metode analisis deskriptif kuantitatif yang digunakan untuk mengetahui karakteristik hasil survei dari responden yang menggambarkan kondisi lapangan secara umum berdasarkan data yang di dapat dari survei lapangan. Selain itu penelitian ini juga menggunakan metode SEM PLS untuk memberikan penjelasan tentang hubungan antara variabel yang diteliti dan mengidentifikasi variabel yang berpengaruh terhadap kemauan masyarakat menggunakan layanan *Sewa Otopet Listrik (SOL)*.

2.1 Metode Pengumpulan Data

Penelitian ini dikhususkan kepada penumpang yang hendak melakukan perjalanan jarak dekat. Penelitian tentang persepsi masyarakat kota Yogyakarta terhadap penggunaan otopet listrik (*Sewa Otopet Listrik*) belum ditemukan sampai saat ini. Data yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah data sekunder dan data primer. Data sekunder adalah data dukung yang didapatkan dari instansi terkait yang berkaitan dengan penelitian ini antara lain: data lalu

lintas angkutan jalan dari Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, data sosio-demografi, data prasarana jalan, peta dan gambar Jaringan Jalan Kota Yogyakarta, data kewilayahan dan profil Kota Yogyakarta, dokumen serta literatur yang terkait dengan penelitian, data penumpang kereta api yang berhenti di Stasiun Tugu Yogyakarta, data desain Stasiun Tugu Yogyakarta, sebagai parameter dalam menyusun variabel penelitian. Data primer adalah data hasil wawancara terhadap pengguna jasa kereta api yang berhenti di Stasiun Tugu Yogyakarta sebagai responden yang dilaksanakan di area Stasiun Tugu Yogyakarta. Pengumpulan data primer dilakukan dengan menyebarkan kuesioner melalui *google form* dan wawancara secara langsung.

2.2 Penentuan Sampel

Penentuan sampel dalam penelitian sangat dipengaruhi oleh populasi, yang merupakan kumpulan orang dengan kualitas dan karakteristik yang telah ditetapkan (Nazir, 2005: 272). Oleh karena itu, rumus berikut digunakan untuk menentukan jumlah sampel penelitian (Nazir, 1988:344):

$$n = \frac{N}{1+N(e)^2} \quad (1)$$

dimana e^2 adalah tingkat kesalahan yang terdapat 3 opsi yaitu 1%, 5%, 10%. Dalam penelitian ini tingkat kesalahan ditentukan dengan 5%

2.3 Metode *Descriptive Statistic*

Statistik deskriptif, yang juga disebut sebagai statistik deduktif, mencakup berbagai cara untuk mengumpulkan, menyusun, mengatur, mengolah, menampilkan, dan menganalisis data angka untuk memberikan gambaran yang teratur, ringkas, dan jelas mengenai suatu keadaan, peristiwa, atau gejala tertentu dalam upaya memperoleh pengertian atau makna tertentu. Statistik deskriptif digunakan untuk mengumpulkan dan menyajikan data sehingga memberikan informasi yang berguna (Walpole, 1995). Statistik deskriptif digunakan untuk mendeskripsikan atau memberi gambaran terhadap subjek yang diteliti melalui data listrik atau populasi.

2.4 Metode *Structural Equation Model Path Latent Analysis (SEMPLS)*

Untuk menunjukkan hubungan linier antara variabel teramati (indikator) dengan variabel laten yang tidak dapat diukur secara langsung, pemodelan persamaan struktural, atau SEM, merupakan salah satu metode analisis multivalen (Prihandini & Sunaryo: 2011). Model persamaan struktural PLS (SEM) berbasis varian atau komponen. *Structural Equation Model* (SEM) merupakan salah satu cabang dari penelitian statistik yang memiliki kemampuan untuk meneliti serangkaian hubungan yang cukup menantang untuk diukur secara simultan. Analisis multivalen yang dikenal sebagai SEM memungkinkan peneliti untuk mengevaluasi hubungan antara variabel yang kompleks untuk mendapatkan pemahaman yang lebih baik tentang model secara keseluruhan (Ghozali, 2008c).

2.5 Pengujian Validitas

Selama penggunaan PLS, model pengukuran dan model struktural diperiksa. Validitas konvergen, validitas diskriminan, reliabilitas komposit dan uji koefisien rata-rata (R^2) digunakan untuk mengukur model pengukuran. Dilakukan uji validitas konvergen dan diskriminan pada penelitian ini. Validitas konvergen SEM PLS adalah salah satu evaluasi untuk model pengukuran, atau outer model. Ini digunakan dalam model pengukuran reflektif untuk mengukur tingkat korelasi antara variabel laten dan variabel *manifest*. Nilai *construct* dan nilai komponen dapat dikaitkan untuk mengevaluasi validitas konvergen. Jika nilai beban lebih besar dari 0,5 hingga 0,6, kolerasi dianggap memenuhi validitas konvergen, menurut Chin (1998: 25) dan Ghozali (2012: 25). Validitas diskriminan salah satu faktor yang perlu dipertimbangkan ketika mengevaluasi model pengukuran, atau model eksternal, adalah validitas diskriminan. Karena validitas diskriminan terkait dengan prinsip bahwa korelasi yang tinggi tidak boleh terjadi di antara ukuran-ukuran *construct* yang berbeda, maka nilai muatan silang variabel manifes terhadap variabel laten dapat digunakan untuk menentukan validitas diskriminan model pengukuran reflektif. Jika korelasi antara variabel laten dengan indikator lebih besar daripada korelasi antara variabel laten dengan indikator, maka variabel laten tersebut dianggap lebih baik dalam memprediksi indikator atau variabel manifes dibandingkan dengan variabel laten lainnya. Validitas diskriminan juga dapat dinilai dengan membandingkan nilai akar kuadrat *average variance extracted* (AVE). Jika nilai AVE lebih besar dari nilai korelasi antar variabel laten, maka validitas diskriminan dianggap terpenuhi. Nilai AVE tidak boleh melebihi 0,5 (Sarwono dan Narimawati, 2015:19). Untuk menghitung AVE dapat digunakan rumus sebagai berikut:

$$AVE = \frac{\lambda_i^2}{\sum \lambda_i^2 + \sum \text{ivar } \epsilon(i)} \tag{2}$$

di mana faktor pemuatan (validitas konvergen) adalah λ_i , dan $\text{var } \epsilon(i) = 1 - \lambda_i^2$.

2.6 Pengujian Reliabilitas

Uji Reliabilitas: Uji reliabilitas model SEMPLS merupakan salah satu pemeriksaan terhadap model pengukuran atau disebut juga sebagai model eksternal. Suatu variabel laten dianggap memiliki reliabilitas yang baik jika nilai *composite reliability* lebih besar dari 0,7 dan nilai cronbach's alpha lebih besar dari 0,7 (Sarwono dan Narimawati, 2015:18). Untuk mengukur *composite resilience* dapat digunakan formulasi sebagai berikut:

$$\rho_c = \frac{(\sum \lambda_i)^2}{(\sum \lambda_i)^2 + \sum \text{ivar } \epsilon(i)} \tag{3}$$

dimana λ_i adalah *factor loading* atau *convergent validity* dan $\text{var } \epsilon(i) = 1 - \lambda_i^2$.

3 HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Karakteristik dan Persepsi Responden

Penelitian dilaksanakan di kawasan Stasiun Tugu Yogyakarta, tepatnya di ruas Jalan Margo Utomo, Malioboro, dan Margo Mulyo yang merupakan sumbu filosofis di Kota Yogyakarta. Survei melibatkan 486 responden.

Tabel 1. *Statistic Descriptive* Indikator Variabel

	No.	Missing	Mean	Median	Min	Max	Standard Deviation	Excess Kurtosis	Skewness
Usia	1,000	0,000	2,934	3,000	1,000	5,000	1,349	-1,191	0,090
Kelamin	2,000	0,000	1,488	1,000	1,000	2,000	0,500	-2,006	0,050
Pengalaman	3,000	0,000	1,428	1,000	1,000	2,000	0,495	-1,923	0,292
X11	4,000	0,000	3,977	4,000	1,000	5,000	1,137	0,052	-0,974
X12	5,000	0,000	4,016	4,000	1,000	5,000	1,034	0,585	-1,029
X13	6,000	0,000	4,091	4,000	1,000	5,000	1,034	0,705	-1,133
X14	7,000	0,000	4,399	5,000	1,000	5,000	0,854	2,075	-1,542
X21	8,000	0,000	3,484	4,000	1,000	5,000	1,233	-0,723	-0,441
X22	9,000	0,000	3,395	4,000	1,000	5,000	1,254	-0,752	-0,439
X23	10,000	0,000	3,160	3,000	1,000	5,000	1,286	-0,946	-0,226
X24	11,000	0,000	2,685	3,000	1,000	5,000	1,300	-0,931	0,317
X31	12,000	0,000	4,288	4,000	1,000	5,000	0,834	1,235	-1,117
X32	13,000	0,000	4,366	5,000	1,000	5,000	0,789	1,853	-1,278
X33	14,000	0,000	4,292	5,000	1,000	5,000	0,887	1,657	-1,317
X41	15,000	0,000	4,300	5,000	1,000	5,000	0,841	0,457	-1,051
X42	16,000	0,000	4,126	4,000	1,000	5,000	0,918	-0,153	-0,764
X43	17,000	0,000	4,084	4,000	1,000	5,000	0,918	-0,356	-0,648
Y11	18,000	0,000	4,543	5,000	1,000	5,000	0,729	4,037	-1,858
Y12	19,000	0,000	4,545	5,000	2,000	5,000	0,661	1,466	-1,366
Y13	20,000	0,000	4,537	5,000	2,000	5,000	0,640	0,626	-1,156
Y14	21,000	0,000	4,545	5,000	1,000	5,000	0,655	2,352	-1,446
Y15	22,000	0,000	4,543	5,000	2,000	5,000	0,630	1,024	-1,206
Y16	23,000	0,000	4,494	5,000	1,000	5,000	0,736	2,879	-1,576
Y17	24,000	0,000	4,621	5,000	2,000	5,000	0,623	1,963	-1,572
Y18	25,000	0,000	4,545	5,000	1,000	5,000	0,703	2,829	-1,620
Y19	26,000	0,000	4,461	5,000	1,000	5,000	0,715	1,190	-1,215
Y20	27,000	0,000	4,426	5,000	1,000	5,000	0,784	2,194	-1,423
Y21	28,000	0,000	4,362	5,000	1,000	5,000	0,819	0,939	-1,184
Y22	29,000	0,000	4,469	5,000	1,000	5,000	0,733	2,068	-1,403

Dalam penelitian ini, dapat dijelaskan keterangan pada Tabel 1, antara lain: kolom *Missing* menunjukkan jumlah data yang kosong pada setiap variabel, dapat dilihat bahwa setiap variabel punya nilai 0 di kolom *missing* data yang berarti seluruh variabel tidak punya data yang kosong. *Mean*: kolom ini menunjukkan nilai rata-rata dari setiap variabel. Dapat dilihat bahwa rata-rata dari usia adalah 2,9 ~ 3 yang bermakna bahwa rata-rata responden punya usia yang

masuk dalam kategori 3. Kemudian Jenis Kelamin punya rata-rata 1,5 ~ 1 yang menunjukkan bahwa rata-rata responden adalah laki-laki. Lalu kolom pengalaman punya rata-rata 1,4 ~ 1 yang menunjukkan bahwa rata-rata responden pernah menaiki SOL. *Median*: kolom ini menunjukkan nilai tengah dari setiap variabel. *Min*: kolom ini menunjukkan nilai paling kecil dari setiap variabel. *Max*: kolom ini menunjukkan nilai paling besar dari setiap variabel. *Standar Deviation*: kolom ini menunjukkan rata-rata selisih dari data dan rata-rata variabelnya. Nilai ini menunjukkan seberapa jauh datanya dari rata-ratanya. *Excess Kurtosis*: Nilai ini menunjukkan penjelasan dari kurva distribusi. Semakin besar nilai kurtosis, maka akan semakin curam kurva distribusi yang berarti semakin besar perbedaan antar data-datanya. Jika nilai kurtosisnya mendekati 0, maka data-data yang ada di variabel tersebut memiliki sebaran yang mengikuti sebaran normal. Kemudian jika nilai kurtosisnya negatif, maka kurva distribusinya akan semakin landai yang berarti data-data pada variabel tersebut memiliki nilai yang hampir serupa. Berikut visualisasinya. *Skewness*: Nilai ini menunjukkan kecenderungan kurva untuk berada di kanan atau kiri rata-rata. Jika nilai skewness bernilai positif, maka kurva distribusi akan berada di sebelah kiri garis tengah (garis rata-rata) yang menunjukkan bahwa mayoritas data berada di atas rata-rata. Sebaliknya jika nilai *skewness* negatif, maka kurva distribusi akan berada di sebelah kanan garis tengah yang menunjukkan bahwa mayoritas data berada di bawah rata-rata.

3.2 Hasil Analisis Persepsi Responden

Klasifikasi Penilaian Persepsi berdasarkan hasil statistik deskriptif dari responden terhadap variabel Kemauan (*Willingness*) Menggunakan Sewa Otopet Listrik (SOL) dapat dilihat pada Tabel 2.

Tabel 2. Kategori Penilaian Rata-rata Terhadap Variabel Y

Item		1	2	3	4	5	Total Skor	Mean
Pertanyaan								
1	<i>Freq</i>	3	7	30	129	317	2208	4,54
	<i>(%)</i>	0,62%	1,44%	6,17%	26,54%	65,23%		
2	<i>Freq</i>	0	5	31	144	306	2209	4,55
	<i>(%)</i>	0,00%	1,03%	6,38%	29,63%	62,96%		
3	<i>Freq</i>	0	2	33	153	298	2205	4,54
	<i>(%)</i>	0,00%	0,41%	6,79%	31,48%	61,32%		
4	<i>Freq</i>	1	3	29	150	303	2209	4,55
	<i>(%)</i>	0,21%	0,62%	5,97%	30,86%	62,35%		
5	<i>Freq</i>	0	3	27	159	297	2208	4,54
	<i>(%)</i>	0,00%	0,62%	5,56%	32,72%	61,11%		
6	<i>Freq</i>	3	4	41	140	298	2184	4,49
	<i>(%)</i>	0,62%	0,82%	8,44%	28,81%	61,32%		
7	<i>Freq</i>	0	3	28	119	336	2246	4,62
	<i>(%)</i>	0,00%	0,62%	5,76%	24,49%	69,14%		
8	<i>Freq</i>	2	3	39	126	316	2209	4,55
	<i>(%)</i>	0,41%	0,62%	8,02%	25,93%	65,02%		
9	<i>Freq</i>	1	4	46	154	281	2168	4,46
	<i>(%)</i>	0,21%	0,82%	9,47%	31,69%	57,82%		
10	<i>Freq</i>	4	4	54	143	281	2151	4,43
	<i>(%)</i>	0,82%	0,82%	11,11%	29,42%	57,82%		
11	<i>Freq</i>	2	11	62	145	266	2120	4,36
	<i>(%)</i>	0,41%	2,26%	12,76%	29,84%	54,73%		
12	<i>Freq</i>	2	5	43	149	287	2172	4,47
	<i>(%)</i>	0,41%	1,03%	8,85%	30,66%	59,05%		
Total Skor dan Rata-rata							26289	4,54



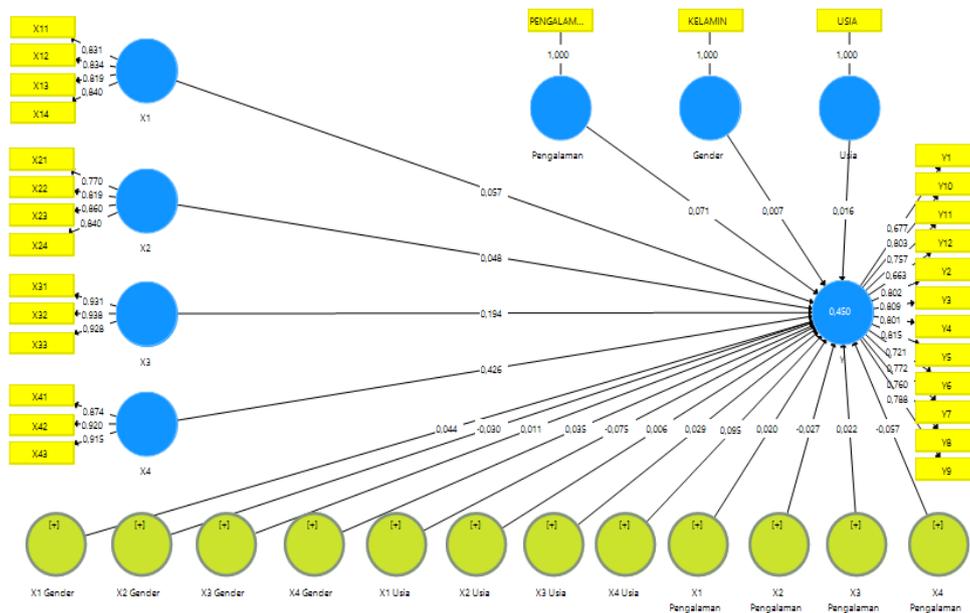
Gambar 1. Kategori Nilai Rata-rata Terhadap Y

Pernyataan terhadap Kemauan Menggunakan layanan Sewa Otopet Listrik (SOL) (Y) cenderung sangat setuju Terhadap layanan Sewa Otopet Listrik apabila tersedia infrastruktur terpisah/ jalur khusus agar lebih teratur dan

selamat, tersedia aturan yang jelas dan tegas untuk mengatur operasional Otopet Listrik, tersedia informasi dan sosialisasi penggunaan Otopet listrik, tersedia lokasi khusus untuk parkir otopet listrik di beberapa titik lokasi, tersedia lokasi khusus untuk mengembalikan otopet listrik di beberapa titik lokasi, apabila diterapkan pembatasan (kecepatan, wilayah cakupan, rute, waktu operasional) yang sesuai, dalam operasional Otopet Listrik, tersedia fitur dan perlengkapan keselamatan (Helm, pelindung tubuh, lampu, klakson, *reflector*), tersedia tempat penitipan barang (ketika saya membawa barang banyak, saya bisa menitipkan) di area Stasiun Yogyakarta, tersedia di area Stasiun Yogyakarta, tersedia di kota Yogyakarta pada kunjungan selanjutnya, responden ingin merekomendasikan kepada orang lain untuk menggunakan layanan Sewa Otopet Listrik di Stasiun Yogyakarta, apabila harga sewa bisa lebih murah dibandingkan pilihan transportasi lain. Hal ini ditunjukkan dengan bobot nilai sebesar 90,15% dari total nilai responden Berdasarkan hasil perhitungan dan analisis data pada Tabel 2., maka dapat diketahui bahwa penilaian terhadap variabel Kemauan Menggunakan Layanan SOL (Y) terdiri dari 12 konstruk indikator, yang apabila nilai dari setiap indikator dijumlahkan totalnya adalah sebanyak 26.289.

3.3 Analisis Variabel Berpengaruh dan Pengaruh Variabel Sosiodemografi (Analisis Verifikatif)

Hasil uji hipotesis dapat disimpulkan melalui gambar 2. dan Tabel 3. berdasarkan hasil dari serangkaian analisis model sebagai berikut:



Gambar 1. Hasil Pengukuran Outer Model dengan SEMPLS

Tabel 3. Hasil Uji Hipotesis Penelitian

	<i>Original Sample (O)</i>	<i>Sample Mean (M)</i>	<i>Standard Deviation (STDEV)</i>	<i>T Statistics (O/STDEV)</i>	<i>P Values</i>
Gender -> Y	0,007	0,008	0,036	0,188	0,851
Pengalaman -> Y	0,071	0,069	0,038	1,85	0,065
Usia -> Y	0,016	0,02	0,044	0,378	0,706
X1 -> Y	0,257	0,058	0,057	2,999	0,003
X2 -> Y	0,148	0,056	0,045	4,067	0,002
X3 -> Y	0,194	0,195	0,074	2,611	0,009
X4 -> Y	0,426	0,426	0,057	7,414	0

Melalui hasil analisis terhadap hasil uji hipotesis pada Tabel 10., dapat dijelaskan bahwa:

- a. Hipotesis Penelitian 1 (H1): variabel (X1) *Advocacy of Using E-otopet Sharing Service (AES)* berpengaruh positif terhadap (Y) *Willingness*. Berdasarkan hasil analisis, dinyatakan bahwa H1 diterima.
- b. Hipotesis Penelitian 2 (H2): variabel (X2) *Risk Perception (RP)* berpengaruh positif terhadap (Y) *Willingness*. Berdasarkan hasil analisis, dinyatakan bahwa H2 diterima, yang berarti variabel *latent Risk Perception* sebagai

- X2 mempunyai pengaruh yang signifikan secara positif atau meningkatkan kemungkinan terhadap kemauan responden dalam menggunakan layanan SOL sebagai variabel Y.
- c. Hipotesis Penelitian 3 (H3): variabel (X3) *Hedonic Motivation (HM)* berpengaruh positif terhadap (Y) *Willingness*. Berdasarkan hasil analisis, dinyatakan bahwa H3 diterima, yang berarti variabel *latent Hedonic Motivation* sebagai X3 mempunyai pengaruh yang signifikan secara positif atau meningkatkan kemungkinan terhadap kemauan responden dalam menggunakan layanan SOL sebagai variabel Y.
 - d. Hipotesis Penelitian 4 (H4): variabel (X4) *Trust (T)* berpengaruh positif terhadap (Y) *Willingness*. Berdasarkan hasil analisis, dinyatakan bahwa H4 diterima, yang berarti variabel *latent Trust* sebagai X4 mempunyai pengaruh yang signifikan secara positif atau meningkatkan kemungkinan terhadap kemauan responden dalam menggunakan layanan SOL sebagai variabel Y.

4 KESIMPULAN

Kesimpulan yang dapat diambil berdasarkan hasil penelitian yakni berdasarkan total 486 data responden yang dianalisis, ditemukan bahwa usia, jenis kelamin dan pengalaman responden mempunyai rasio relatif seimbang dan merata bila dibandingkan antar kategori, yakni dengan jumlah responden laki-laki sebanyak 249 orang dan responden perempuan sebanyak 237 orang. Pernyataan terhadap kemauan menggunakan layanan SOL (Y) cenderung sangat setuju untuk menggunakan moda otopet listrik, ditunjukkan dengan bobot nilai sebesar 90,15% dari total nilai responden berdasarkan hasil perhitungan dan analisis data. Nilai *R Square* yang dihasilkan pada model penelitian yakni 0,540 (54%). Setelah dilakukan uji hipotesis, dapat disimpulkan bahwa variabel *Advocacy of Using SOL (X1)*, *Risk Perception (X2)*, *Hedonic Motivation (X3)* dan *Trust (X4)* yang dipilih dapat berpengaruh secara signifikan terhadap kemauan responden untuk menggunakan layanan SOL (Y). Variabel moderator sosio-demografi berupa usia, jenis kelamin dan pengalaman responden menggunakan SOL secara umum berdasarkan hasil analisis model, tidak ditemukan pengaruh yang signifikan dalam hubungan antar variabel.

5 SARAN

Hasil analisis dari kajian ini bisa menjadi referensi dalam menganalisis hubungan menggunakan variabel lain yang berbeda, serta sebagai literatur penelitian untuk mengetahui probabilitas keinginan menggunakan SOL yang kelak dapat bermanfaat dalam merencanakan kebijakan terkait penyelenggaraan SOL di masa mendatang. Untuk mengetahui probabilitas keinginan menggunakan SOL, perlu dilakukan penelitian lebih lanjut, karena pada metode SEM PLS hanya dapat menganalisis hubungan dan pengaruh antar variabel yang diteliti beserta kekuatan model dalam mendeskripsikan pengaruh yang diterima⁸⁰⁸. Dalam perencanaan dan evaluasi aturan dan kebijakan perlu mempertimbangkan hal-hal terkait keandalan SOL sebagai alat transportasi yang dapat diandalkan di masa mendatang, mempertimbangkan aspek keselamatan dalam menggunakan SOL, aspek kenyamanan saat menggunakan SOL serta pentingnya membangun kepercayaan dan edukasi masyarakat apabila layanan SOL akan dijadikan salah satu alternatif sarana transportasi di Kota Yogyakarta.

REFERENSI

- Abduljabbar, R. L., Liyanage, S., and Dia, H. (2021a). *The role of micro-mobility in shaping sustainable cities: A systematic literature review. Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 92. Jurnal, USA and Europe.
- Athalla Naufaly Syahdafa, dan Dhimas Bayu Anindito, S. T., M. S. (2023). *Kajian Penggunaan Skuter Listrik sebagai Micromobility untuk Mendukung Mobilitas di Kawasan Malioboro Yogyakarta*. Skripsi, Yogyakarta, Indonesia.
- Badan Pusat Statistik Provinsi D.I. Yogyakarta, Publikasi, S., Pusat, B., Provinsi, S., Istimewa, D., & Brawijaya, Y. J. (2023). *Proyeksi Jumlah Penduduk menurut Kabupaten/Kota di D.I. Yogyakarta (Jiwa)*. Laporan, Yogyakarta, Indonesia.
- Chen, C.-F., Fu, C., & Siao, P.-Y. (2023). *Exploring electric moped sharing preferences with integrated choice and latent variable approach. Transportation Research Part D: Transport and Environment*. Jurnal, Taiwan dan Eropa.
- ITDP Indonesia. (2021). *Terbukti, Kunci Mobilitas Warga di Masa Krisis Integrasi Micromobility dan Transportasi Publik*, Indonesia.