

Identifikasi Faktor yang Memengaruhi Intensitas Penggunaan Trans Metro Pasundan

Azmi Muhammad Fadhlurrohmah

Fakultas Teknik Sipil Dan Perencanaan Institut Teknologi Nasional

azmimuhammadf@gmail.com

ABSTRACT

Bandung is experiencing increasing traffic congestion due to the city's expansion and rapid population increase. Congestion is a direct result of increasing traffic volume, which is closely related to adequate infrastructure development. Based on the Bandung City BPS report in 2021, the number of motorized vehicles reached 1.5 million. Given the continued prevalence of private car use, it is important to ascertain the extent to which people use public transport. Intensity of use of public transport. Trans Metro Pasundan is a Bus Rapid Transit (BRT) scheme known as Buy The Service (BTS) which was initiated by the Ministry of Transportation of the Republic of Indonesia. This research aims to identify factors that influence the intensity of use of Trans Metro Pasundan public transportation. Analysis of the movement characteristics of TMP users was carried out using the cross tabulation analysis method to determine the factors that influence passengers in using Trans Metro Pasundan in Bandung City. So from the analysis that has been carried out, the intensity of use of Trans Metro Pasundan is due to the route factors available on the Trans Metro Pasundan corridor.

Keywords: pasundan trans metro users, usage intensity factors

ABSTRAK

Bandung mengalami peningkatan kemacetan lalu lintas karena perluasan kota dan peningkatan populasi yang pesat. Kemacetan merupakan akibat langsung dari peningkatan volume lalu lintas, yang erat kaitannya dengan pembangunan infrastruktur yang memadai. Berdasarkan laporan BPS Kota Bandung tahun 2021, jumlah kendaraan bermotor mencapai 1,5 juta. Mengingat prevalensi penggunaan mobil pribadi yang terus berlanjut, penting untuk memastikan sejauh mana masyarakat menggunakan transportasi umum. Intensitas penggunaan angkutan umum. Trans Metro Pasundan merupakan skema *Bus Rapid Transit* (BRT) yang dikenal dengan nama *Buy The Service* (BTS) yang diprakarsai oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Pada penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi faktor yang mempengaruhi intensitas penggunaan angkutan umum Trans Metro Pasundan. Analisis karakteristik pergerakan pengguna TMP ini dilakukan dengan memakai metode analisis tabulasi silang ini digunakan untuk mengetahui faktor-faktor yang mempengaruhi penumpang dalam menggunakan Trans Metro Pasundan di Kota Bandung. Sehingga dari analisis yang telah dilakukan bahwa faktor intensitas penggunaan Trans Metro Pasundan karena faktor Rute yang tersedia pada koridor Trans Metro Pasundan.

Kata kunci: pengguna trans metro pasundan, faktor intensitas penggunaan

PENDAHULUAN

Transportasi mempunyai peran penting dalam keberhasilan pembangunan, khususnya perekonomian lokal, dengan meningkatkan layanan mobilitas penduduk yang berkontribusi terhadap kemajuan ekonomi dan sosial (Umiyatun, 2017). Permintaan akan infrastruktur transportasi terus meningkat, menjadikannya bagian penting dari peradaban. Ada dua moda transportasi utama: kendaraan pribadi, yang digunakan untuk keperluan pribadi, dan kendaraan umum, yaitu moda transportasi bersama yang memberikan pelayanan kepada banyak penumpang yang melakukan

perjalanan dalam arah dan tujuan yang sama, sesuai dengan rute yang telah ditentukan (Miro, 2005).

Transportasi mempunyai pengaruh penting dalam berbagai aspek kehidupan sehari-hari, meliputi masalah sosial, ekonomi, dan lingkungan. Transportasi darat mempunyai peranan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia, khususnya dibidang transportasi. Mobilitas darat lebih unggul dibandingkan moda transportasi lainnya. Oleh karena itu, tantangan utama yang dihadapi oleh hampir semua kota besar di Indonesia adalah kemacetan, polusi udara, dan gangguan lalu lintas. Sumber utama kemacetan adalah banyaknya kendaraan pribadi dan tidak efektifnya pengoperasian angkutan umum.

Ketika memilih sarana transportasi umum untuk penumpang, ada dua kelompok orang yang terlibat dalam pergerakan atau perjalanan: kelompok yang diinginkan dan kelompok yang ditawan. Kelompok pilihan mengacu pada sekelompok individu tertentu yang mempunyai pilihan untuk menggunakan kendaraan pribadinya untuk transportasi. Sedangkan kelompok tawanan diartikan sebagai kelompok yang pergerakannya bergantung pada transportasi umum. Pengguna transportasi umum yang terikat (*captive user*) adalah individu yang tidak memiliki atau memilih untuk tidak dipakainya kendaraan pribadi, dan tidak memiliki pilihan lain selain bergantung pada angkutan umum untuk kebutuhannya (Raina, 2002).

Bandung mengalami peningkatan kemacetan lalu lintas karena perluasan kota dan peningkatan populasi yang pesat. Kemacetan merupakan akibat langsung dari peningkatan volume lalu lintas, yang erat kaitannya dengan pembangunan infrastruktur yang memadai. Berdasarkan laporan BPS Kota Bandung tahun 2021, jumlah kendaraan bermotor mencapai 1,5 juta.

Mengingat prevalensi penggunaan mobil pribadi yang terus berlanjut, penting untuk memastikan sejauh mana masyarakat menggunakan transportasi umum. Intensitas penggunaan angkutan umum mengacu pada frekuensi seseorang memakai angkutan umum, dengan mempertimbangkan kriteria tertentu seperti durasi dan frekuensi, berdasarkan minat dan daya tariknya (Hidayat, 2021). Preferensi pengguna jasa transportasi terhadap jenis jasa transportasi dipengaruhi oleh berbagai faktor antara lain karakteristik muatan, biaya transportasi, tarif transportasi, kecepatan transportasi maupun kualitas pelayanan (M. Nur Nasution, 2004).

Trans Metro Pasundan merupakan skema *Bus Rapid Transit* (BRT) yang dikenal dengan nama *Buy The Service* (BTS) yang diprakarsai oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Resmi diluncurkan dan mulai beroperasi pada 27 Desember 2021. Bus Trans Metro Pasundan beroperasi di 5 koridor yang melintasi daerah Bandung Raya, meliputi Kota Bandung, Kabupaten Bandung, Kabupaten Bandung Barat, Kota Cimahi, dan Kabupaten Sumedang. Di antara 5 koridor tersebut, terdapat rute yang dilalui Trans Metro Pasundan, antara lain:

- Koridor 1D: Leuwipanjang (Kota Bandung) – Soreang (Kabupaten Bandung)

- Koridor 2D: Kota Baru Parahyangan (Kabupaten Bandung Barat) – Alun-Alun Bandung
- Koridor 3D: Baleendah (Kabupaten Bandung) – Bandung Elektronik Centre(BEC)
- Koridor 4D: Leuwipanjang – Dago
- Koridor 5D: Dipatiukur (Kota Bandung) – Jatinangor (Kabupaten Sumedang).

METODE PENELITIAN

Metode penelitian pada penelitian ini yaitu menggunakan metode kuantitatif. Metode kuantitatif ini bertujuan untuk dapat menguji hipotesis yang telah ditetapkan yang digunakan untuk meneliti pada populasi maupun sampel tertentu dengan pengumpulan data dengan memakai instrumen penelitian serta analisis yang bersifat kuantitatif atau statistik (Aulia & Yulianti, 2019). Pendekatan kuantitatif dilakukan untuk mengetahui apakah terdapat korelasi ataupun pengaruh independent variable terhadap dependent variabel (Mulyadi, 2013). Sehingga data- data pada penelitian ini berupa angka yang akan diukur menggunakan statistik untuk melakukan perhitungannya. Dalam pengambilan data tersebut dilakukan dengan cara penyebaran kuesioner secara langsung kepada pengguna Trans Metro Pasundan, selain itu penelitian ini juga mendapatkan data dari instansi terkait Trans Metro Pasundan yang dimana data yang dibutuhkan berupa angka.

Metode pengumpulan data didalam penelitian ini berfungsi untuk memperoleh data yang dibutuhkan untuk mencapai tujuan dan sasaran yang ada. Data disini merupakan gambaran maupun fakta yang telah dikumpulkan untuk diolah sehingga menjadi informasi yang bermanfaat. Sumber data yang dibutuhkan dalam penelitian ini terdiri dari dua jenis data, yaitu data primer dan data sekunder. Metode pengumpulan data dalam penelitian ini menggunakan metode pengumpulan data primer dan sekunder dengan menggunakan metode kuantitatif dengan pendekatan deskriptif. Data Primer merupakan data penelitian yang diperoleh secara langsung dari sumbernya tanpa perantara dengan melakukan survey ke lapangan secara langsung maupun menjawab beberapa susunan pertanyaan yang diajukan melalui kuesioner. Data primer dalam penelitian ini diperoleh dari kuesioner terhadap pengguna jasa Trans Metro Pasundan. Teknik Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan menggunakan metode penyebaran kuesioner.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Test Chi-Square Jumlah armada yang tersedia dan Penggunaan TMP dalam Satu Minggu

	Value	df	Asymptotic Significance(2-sided)
Pearson Chi-Square	4.123 ^a	8	.846
Likelihood Ratio	3.939	8	.863
N of Valid Cases	100		

a. 5 cells (33.3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 1.20.

Berdasarkan tabel diatas, nilai signifikansi dalam kolom pearson Chi-Square sebesar 0.848 sehingga nilai tersebut > 0.05, dengan demikian nilai tersebut mengidentifikasi bahwa pada variabel jumlah yang tersedia ini tidak memiliki hubungan terhadap variabel penggunaan TMP dalam satu minggu.

Hubungan kelengkapan papan informasi dengan Penggunaan TMP dalam Satu Minggu

Tabulasi antara Kelengkapan informasi dengan intensitas penggunaan, Berikut tabel;

Tabulasi Kelengkapan papan informasi dan Penggunaan TMP dalam Satu Minggu

		Penggunaan TMP dalam Satu Minggu			
		1-2 kali dalam minggu	3-4 kali dalam minggu	Setiap hari dalam minggu	total
	Berpengaruh	11	6	3	20
	% Terhadap kelengkapan papan informasi	55.0%	30.0%	15.0%	100.0%
	% Terhadap Penggunaan TMP dalam Satu Minggu	22.0%	20.0%	15.0%	20.0%
	Cukup Berpengaruh	22	11	7	40

VISA: Journal of Visions and Ideas

Vol 4 No 2 (2024) 848-860 E-ISSN 2809-2058 P-ISSN 2809-2643

DOI: 47467/visa.v4i2.2049

Kelengkapan Papan Informasi	% Terhadap kelengkapan papaninformasi	55.0%	27.5%	17.5%	100.0%
	% Terhadap Penggunaan TMP dalam Satu Minggu	44.0%	36.7%	35.0%	40.0%
	Sangat Berpengaruh	6	3	2	11
	% Terhadap kelengkapan papaninformasi	54.5%	27.3%	18.2%	100.0%
	% Terhadap Penggunaan TMP dalam Satu Minggu	12.0%	10.0%	10.0%	11.0%
	Sangat Tidak Berpengaruh	4	0	3	7
	% Terhadap kelengkapan papaninformasi	57.1%	0.0%	42.9%	100.0%

	% Terhadap Penggunaan TMP dalam Satu Minggu	8.0%	0.0%	15.0%	7.0%
	Tidak Berpengaruh	7	10	5	22
	% Terhadap kelengkapan papaninformasi	31.8%	45.5%	22.7%	100.0%
	% Terhadap Penggunaan TMP dalam Satu Minggu	14.0%	33.3%	25.0%	22.0%
	Total	50	30	20	100
	% Terhadap kelengkapan papaninformasi	50.0%	30.0%	20.0%	100.0%
	% Terhadap Penggunaan TMP dalam Satu Minggu	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Berdasarkan tabel diatas jumlah responden terbanyak yang memilih berdasarkan kelengkapan papan informasi pada setiap koridor TMP yang memiliki cukup pengaruh sebanyak 22 orang dalam 1 – 2 kali dalam seminggu Hubungan antara kelengkapan papan informasi yang tersedia pada setiap koridor TMP dengan penggunaan TMP dalam satu minggu dapat dilihat pada tabel berikut ini,

Test Chi-Square Kelengkapan papan informasi dan Penggunaan TMP dalam Satu Minggu

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	8.137 ^a	8	.420
Likelihood Ratio	9.774	8	.281
N of Valid Cases	100		

a. 5 cells (33.3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 1.20.

Berdasarkan tabel diatas, nilai signifikansi dalam kolom pearson Chi-Square sebesar

0.420 sehingga nilai tersebut > 0.05 , dengan demikian nilai tersebut mengidentifikasi bahwa pada variabel kelengkapan papan informasi ini tidak memiliki hubungan terhadap variabel penggunaan TMP dalam satu minggu.

Hubungan Fasilitas tempat duduk dengan Penggunaan TMP dalam Satu Minggu

Tabulasi antara Fasilitas tempat duduk dengan intensitas penggunaan, Berikut tabel fasilitas dengan intensitas penggunaan;

Tabulasi Fasilitas Tempat duduk pemberhentian dan Penggunaan TMP dalam Satu Minggu

		Penggunaan TMP dalam Satu Minggu			
		1-2 kali dalam minggu	3-4 kali dalam minggu	Setiap hari dalam minggu	total
Fasilitas Tempat Duduk	Berpengaruh	8	2	3	13
	% Fasilitas tempat duduk	61.5%	15.4%	23.1%	100.0%
	% Terhadap Penggunaan TMP dalam Satu Minggu	16.0%	6.7%	15.0%	13.0%
	Cukup Berpengaruh	18	15	6	39
	% Fasilitas tempat duduk	46.2%	38.5%	15.4%	100.0%
	% Terhadap Penggunaan TMP dalam Satu Minggu	36.0%	50.0%	30.0%	39.0%
	Sangat Berpengaruh	7	3	2	12
% Fasilitas tempat duduk	58.3%	25.0%	16.7%	100.0%	

	% Terhadap Penggunaan TMP dalam Satu Minggu	14.0%	10.0%	10.0%	12.0%
	Sangat Tidak Berpengaruh	6	1	4	11
	% Fasilitas tempat duduk	54.5%	9.1%	36.4%	100.0%
	% Terhadap Penggunaan TMP dalam Satu Minggu	12.0%	3.3%	20.0%	11.0%
	Tidak Berpengaruh	11	9	5	25
	% Fasilitas tempat duduk	44.0%	36.0%	20.0%	100.0%
	% Terhadap Penggunaan TMP dalam Satu Minggu	22.0%	30.0%	25.0%	25.0%
	Total	50	30	20	100
	% Fasilitas tempat duduk	50.0%	30.0%	20.0%	100.0%
	% Terhadap Penggunaan TMP dalam Satu Minggu	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Berdasarkan tabel diatas jumlah responden terbanyak yang memilih berdasarkan fasilitas tempat duduk pemberhentian yang memiliki cukup pengaruh sebanyak 18 orang dalam 1 - 2 kali dalam seminggu. Hubungan antara fasilitas tempat duduk pemberhentian yang tersedia pada setiap koridor TMP dengan penggunaan TMP dalamsatu minggu dapat dilihat pada tabel berikut ini.

Test Chi-Square fasilitas tempat duduk pemberhentian dan Penggunaan TMP dalam Satu Minggu

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	6.729 ^a	8	.566
Likelihood Ratio	7.177	8	.518
N of Valid Cases	100		
a. 6 cells (40.0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 2.20.			

Berdasarkan tabel diatas, nilai signifikansi dalam kolom pearson Chi-Square sebesar 0.566 sehingga nilai tersebut > 0.05, dengan demikian nilai tersebut mengidentifikasikan bahwa pada variabel fasilitas tempat duduk ini tidak memiliki hubungan terhadap variabel penggunaan TMP dalam satu minggu.

Test Chi-Square Kemudahan Transaksi dan Penggunaan TMP dalam Satu Minggu

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	11.923 ^a	8	.155
Likelihood Ratio	13.636	8	.092
N of Valid Cases	100		
a. 7 cells (46.7%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 1.00.			

Berdasarkan tabel diatas, nilai signifikansi dalam kolom pearson Chi-Square sebesar 0.155 sehingga nilai tersebut > 0.05, dengan demikian nilai tersebut mengidentifikasikan bahwa pada variabel kemudahan transaksi ini tidak memiliki hubungan terhadap variabel penggunaan TMP dalam satu minggu.

Hasil Analisis Faktor

Pada bagian ini, merupakan hasil analisis melalui SPSS dengan output KMO dan BarlettsTest, yang berguna untuk mengetahui kelayakan suatu variabel. Jika nilai KMO MSA lebih besar dari 0,50 maka Teknik analisis faktor dapat dilanjutkan.

Tabel 5. 39 KMO and Bartlett's Test
KMO and Bartlett's Test

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		.494
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	53.082
	df	15
	Sig.	.000

Berdasarkan tabel diatas diketahui nilai KMO MSA sebesar $0,500 > 0,50$ dan nilai Bartlett's Tesr of Sphericity (Sig.) $0,000 < 0,05$, maka analisis faktor dalam penelitian inidapat dilanjut. Berdasarkan tabel nilai *Extraction* dari semua variabel merupakan $>0,50$ maka dari itu setiap variabel dapat dipakai untuk menjelaskan faktor. Kemudian setelah variabel memiliki nilai yang mencukupi, tahap selanjutnya adalah melakukan proses inti pada analisis faktor, yaitu melakukan ekstraksi terhadap sekumpulan variabel yang sudah ada, sehingga terbentuk suatu faktor. Dengan *PrincipalComponent Analysis*, setelah terbentuk faktor untuk mengetahui dari kedua variabel yang akan masuk kedalam faktor, maka dilakukan proses rotasi dengan metode *varimax*

Tabel 5. 40 Communalities

Communalities		
	Initial	Extraction
K7	1.000	.420
K8	1.000	.526
K12	1.000	.624
K13	1.000	.786
P1	1.000	.807
P9	1.000	.769

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Pada tabel diatas maksud perjalanan mendapat hasil 0,420 yang beratri 42%, Waktu Kedatangan 0,526 yang beratri 52,6%, biaya 0,624 yang berarti 62,4%, koridor yang dgunakan 0,786 yang bearti 78,6%, faktor rute yang terseda pada TMP (P1) mendapat hasil 0,807 yang berarti menunjukkan bahwa sekitar 80,7% varians dari variabel tersebut dapat dijelaskan oleh faktor yang terbentuk, faktor kemudahan menjangkau (P9) dengan angka 0,769 yang berarti 76,9% varians dari variabel tersebut dapat dijelaskan oleh faktor yang terbentuk. Jumlah varian pada tabel *communalities* merupakan jumlah varian (bisa dalam persentase). Berdasarkan nilai *communalities* dapat disimpulkan bahwa variabel- variabel yang ada dapat dijelaskan dalam faktor yang terbentuk, semakin besar nilai *communalities* maka semakin erat

hubungannya dengan faktor yang terbentuk.

Component Matrix

Component Matrix^a

	Component		
	1	2	3
K7	.004	.643	-.085
K8	-.102	-.718	.001
K12	.391	.313	-.611
K13	.064	.350	.812
P1	.857	-.209	.172
P9	.874	-.048	.046

Extraction Method: Principal Component Analysis.

a. 3 components extracted.

Setelah diketahui tiga faktor dengan jumlah paling optimal, maka tabel *component matrix* menunjukkan distribusi ke 3 variabel tersebut pada 1 faktor yang terbentuk. Sedangkan angka-angka pada tabel diatas merupakan faktor loading, yang menunjukkan korelasi suatu variabel dengan faktor 1, faktor 2 dan faktor 3. Proses penentuan variabel mana yang akan masuk faktor mana, dengan melakukan perbandingan setiap baris.

Karakteristik (K)

Korelasi antara K7 dengan faktor 1 adalah 0,004 (lemah karena dibawah 0,5)

Korelasi antara K8 dengan faktor 1 adalah -1,02 (lemah karena dibawah 0,5)

Korelasi antara K12 dengan faktor 1 adalah 0,391 (lemah karena dibawah 0,5)

Korelasi antara K13 dengan faktor 1 adalah 0,64 (lemah karena dibawah 0,5)

Faktor (P)

Korelasi antara P1 dengan faktor 1 adalah 0,857 (kuat, karena lebih dari 0,5)

Korelasi antara P9 dengan faktor 1 adalah 0,874 (kuat, karena lebih dari 0,5)

Maka untuk melihat faktor yang lebih dominan, kembali kepada tabel *Total Variance Explained* berdasarkan hasil analisis secara keseluruhan, ternyata faktor yang paling dominan mempengaruhi faktor intensitas penggunaan TMP adalah; Biaya perjalanan pada TMP dengan nilai 65.535% cumulative dan nilai Initial Eigenvalues nya berada >1 dengan nilai 1,072.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis yang telah dilakukan pada penelitian "Identifikasi Faktor Intensitas Trans Metro Pasundan dapat disimpulkan bahwa faktor-faktor yang mempengaruhi intensitas penggunaan Trans Metro Pasundan terdapat 3 kelompok

faktordengan nilai terbesar antara lain Rute yang tersedia, Kemudahan menjangkau dan Biaya perjalanan, hingga akhirnya melalui hasil Analisis Faktor utama dari intensitas penggunaan Trans Metro Pasundan yaitu Biaya Perjalanan.

Yang berarti biaya perjalanan menggunakan Trans Metro Pasundan menjadi faktor utama yang mempengaruhi intensitas penggunaan Trans Metro Pasundan, dikarenakan pengeluaran biaya para pengguna Trans Metro Pasundan didominasi dengan biaya dibawah Rp.20.000 selama satu minggu, yang mana dapat di jangkau oleh pengguna, yang mayoritas merupakan pelajar/mahasiswa berdasarkan hasil penelitian, dengan biaya Rp.4900 dalam sekali perjalanan.

DAFTAR PUSTAKA

- Biro Komunikasi dan Informasi Publik. (2017). Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Retrieved from dephub.go.id:
<http://dephub.go.id/post/read/transportasi-sebagai-pendukung-sasaran-pembangunan-nasional>
- Djafar, W., Amer, Y., & Lee, S. H. (2015). Models and optimisation techniques on long distribution network: A review. *Procedia Manufacturing*, 2, 519-526.
- Efendi, M. Mushonnif; Purnomo, Jerry Dwi Trijoyo. (2012, 1.1: D106-D111). Analisis Faktor Konfirmatori untuk mengetahui kesadaran berlalu lintas pengendara sepeda motor di Surabaya Timur. *Jurnal sains dan seni ITS*.
- Haryono, H., & Sari, L. M. (2016). Analisis Faktor Penyebab Keterlambatan
- Hidayat, D. A. (2021). Identifikasi Intensitas Penggunaan Dan Strategi Pengembangan Angkutan Penumpang Umum. Bandung: Universitas Pasundan.
https://moovitapp.com/index/in/Transportasi_Umum-lines-Bandung-4486-3278301
- Kristyanto, Alfin; Hasanuddin, Akhmad; Putra, Paksitya Purnama. (2022, 10.1: 49-58). Analisis Pemilihan Moda Transportasi Mahasiswa Universitas Jember Menuju Kampus. *Bentang: Jurnal Teoritis dan Terapan Bidang Rekayasa Sipil*.
- Pengiriman Produk Arnotts Ke Alfamart Area Jabodetabek Dan Banten PT Intan Utama Logistik Tahun 2015. *Jurnal Manajemen Bisnis Transportasi dan Logistik*, 3(1), 11-20.
- RAZI, Muhammad; Sumberdaya, I. E. K. P. (2014). Peranan Transportasi Dalam Perkembangan Suatu Wilayah.
- Romadlon, Fauzan; Saintika, Yudha. (2020, 7.02: 154-163). Preferensi Pengguna terhadap Layanan Bus Rapid Transit (BRT) Purwokerto-Purbalingga. *J. Manaj. Transp. Logistik*.
- Rosita, Esi; Hidayat, Wahyu; Yuliani, Wiwin. (2021, 4.4: 279-284). Uji validitas dan reliabilitas kuesioner perilaku prososial. *FOKUS (Kajian Bimbingan & Konseling dalam Pendidikan)*.
- Saputra, R., Anggraini, R., & Isya, M. (2017). Analisa Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pemilihan Moda Menuju Tempat Kerja Menggunakan Metode Analytic Hierarchy Process. *Jurnal Teknik Sipil*, 1(1), 99-218.
- Soendari, Tjutju. (2012, 17). Metode penelitian deskriptif. Bandung, UPI. Stuss, Magdalena & Herdan, Agnieszka.

- Sugianto, Sugianto; Kurniawan, Muhammad Arief. (2020, 1.2: 51-58). Tingkat Ketertarikan Masyarakat terhadap Transportasi Online, Angkutan Pribadi dan Angkutan Umum Berdasarkan Persepsi. *Jurnal Teknologi Transportasi dan Logistik*.
- Wicaksono, Sheila Atikah. (2017). Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penggunaan Angkutan Umum Bagi Wisatawan di Kota Batu. PhD Thesis. Universitas Brawijaya.
- Yuniar, G. S., & Nurwidawati, D. (2013). Hubungan Antara Intensitas Penggunaan Situs Jejaring Sosial Facebook dengan Pengungkapan Diri (Self Disclosure) Pada Siswa-Siswi Kelas VIII SMP Negeri 26 Surabaya. *Character: Jurnal Penelitian Psikologi*, 2(1), 1-7.